

МОСКОВСКИЙ КЛУБ ВЕЛОТУРИСТОВ



ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута II
категории сложности по Швейцарии и Италии,
совершенном группой Московского Клуба Велотуристов в период с 24
августа по 08 сентября 2014 г.

Маршрутная книжка № 1/5 – 216 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: Устинов Андрей Владимирович

Адрес: 127486, г. Москва, Дегуниная ул., д.32, кв.48

Тел: +7-910-481-03-69

e-mail: gchurban@mail.ru

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

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья по виду _____ (_____)

Председатель МКК _____ (_____)

Штамп МКК

2014 г.

Содержание

1. Справочные сведения о походе.....	3
2. Определяющие препятствия маршрута.....	3
3. Участники группы.....	5
4. Характеристика района похода.....	6
5. Варианты подъезда и выезда.....	61
5. Цели и общая характеристика маршрута.....	62
6. Аварийные выходы с маршрута.....	63
6. Изменения маршрута и их причины.....	64
6. График движения заявленный.....	67
7. График движения фактический.....	68
8. Таблица метеонаблюдений.....	69
9. Техническое описание прохождения маршрута.....	71
10. Выводы и рекомендации	106

Дополнительные сведения о походе

11. Состав медицинской аптечки.....	108
12. Случаи оказания медицинской помощи в походе.....	109
13. Состав хозяйственного набора.....	110
14. Затраты на поход.....	110
15. Перечень общественного снаряжения.....	113
16. Раскладка по питанию и график закупок.....	114
17. Перечень транспортных средств.....	129
18. Перечень запасных инструментов.....	131

Приложения

19. Расчет категории трудности протяженных препятствий.....	133
20. Высотный профиль похода.....	158
21. Трек похода.....	159
22. Бальная оценка сложности велосипедного похода.....	160
23. Оформление визыв Евросоюз.....	164
24. Пример списка кемпингов для оформления визы.....	167
25. Примеры рисунков маршрута для оформления визы.....	168
26. Пример укладки вещей и велосипедов в евро вагоне 2 класса.....	169
27. Фотографии определяющих участков маршрута.....	172

Справочные сведения о походе

Группа туристов Московского Клуба Велотуристов в составе шестерых человек совершила с 24 августа по 08 сентября 2014 г. велосипедный поход второй категории сложности по территории Швейцарии и Италии по маршруту:

Берн – Фрибург – Брок – пер. Миттелберг (1632 м) - Гштаад – Гштейг – пер. ду Пиллон (1546 м) – пер. де ла Круа (1778 м) - Сен-Морис – Мартиньи – пер. Сент-Бернар (2473 м) – Аоста – Ивреа – Турин – Асти – Альба – Монтеземоло – Савона – Генуя

Berne – Fribourg – Broc – пер. Mittelberg (1632 м) - Gstaad – Gsteig – пер. du Pilon (1546 м) – пер. De la Croix (1778 м) - Saint-Maurice – Martigny – Saint-Bernard – Aosta – Ivrea – Torino – Asti – Alba – Montezemolo – Savona – Genova

Протяженность активной части маршрута - **642 км;**

Из них: по асфальту - **638,5 км;**

по грунту - **2,8 км;**

по грейдерной дороге - **1,0 км;**

Общая продолжительность похода - **16 дней;**

Количество ходовых дней - **12 дней.**

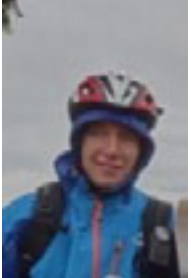
Нитка маршрута: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=nszyatlnmhkmlsc>

Определяющие препятствия маршрута.

Название препятствия	Границы препятствия	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристики препятствия
<u>перевал Миттелберг (Mittelberg) (1632 м)</u>	<u>пос. Брок (Брос) - гор. Гштаад (Gstaad)</u>	Протяженное препятствие	вторая	Сухая асфальтовая дорога, длинна – 40,9 км, набор высоты – 1299 м, подъем – 4,07%, спуск – 5,18%

Название препятствия	Границы препятствия	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристики препятствия
<u>перевал Ду Пиллон (du Pillon) (1546 м)</u> <u>– перевал Де ла Крва (de la Croix) (1778 м)</u>	пос. Гштейг (Gsteig) – пос. Бекс (Bex)	Протяженное препятствие	вторая	Сухая асфальтовая дорога, длинна – 49,8 км, набор высоты – 1314 м, подъем – 5,06%, спуск – 7,05 %
<u>перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard) (2473 м)</u>	пос. Бург-Сант-Пиере (Bourg-Saint-Pierre) – пос. Сант-Рхеми (Saint-Rhemy)	Протяженное препятствие	вторая	Сухая асфальтовая дорога, длинна – 26,1 км, набор высоты – 980 м, подъем – 9,24%, спуск – 7,72%
<u>гора Брик делла Кроче (Bric della Croce)</u>	г. Турин (Torino) – пос. Чиере (Chiere)	Протяженное препятствие	первая	Сухая асфальтовая дорога, длинна – 15,2 км, набор высоты – 489 м, подъем – 8,65%, спуск – 5,31%
<u>Безымянный перевал в пос. Манера (Manera)</u>	г. Альба (Alba) – пос. Боргомале (Borgomale)	Протяженное препятствие	первая	Сухая асфальтовая дорога, длинна – 17,2 км, набор высоты – 496 м, подъем – 3,76%, спуск – 6,87%
<u>перевал Лекуио Берриа (Lequio Berria)</u>	пос. Боргомале (Borgomale)– пос. Кавалотти (Cavalotti)	Протяженное препятствие	первая	Сухая асфальтовая дорога, длинна – 16,1 км, набор высоты – 340м, подъем – 3,73%, спуск – 6,19%

Участники группы

Фото	Ф.И.О	Год рождения	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
	Устинов Андрей Владимирович	07 апреля 1980	Москва, Дегунинская ул., 32-48 +7-910-4810369	1Р-Белоруссия 1Р-Татры 2У-Крым 2У-Альпы	Руководитель Завпит
	Карнаткин Юрий Валерьевич	11 октября 1974	Московская область, г.Домодедово. пр. Академика Туполева, 16- 47 +7-916-4483038	2У-Крым 2У-Альпы	Механик
	Самохина Светлана Игоревна	25 октября 1983	Москва Просторная ул, 6-143 +7-926-3982041	2У-Альпы 4У-Турция 4У-Грузия	Казначей Фотограф
	Савин Евгений Анатолевич	13 января 1984	Москва Коровинское ш, 19-19 +7-499-9061457	1У-Альпы 2У-Крым	Штурман Хронометрист
	Патрухачев Виктор Юрьевич	29 июля 1983	Москва Лескова ул, 23-182 +7-910-4768130	2У-Крым 3У-Кавказ	Медик
	Ромашкин Сергей Владимирович	07 февраля 1974	Московская оласть, г.Люберцы Шевлякова ул, 27-1-169 +7- 916-8280797	1У-Золотое Кольцо 2У-Кавказ	Снаряженец Культоролог

Характеристика района похода

Альпы

Альпы (фр. *Alpes*, нем. *Alpen*, итал. *Alpi*, словен. *Alpe*) — наиболее высокая горная система Западной Европы.

Представляют собой сложную систему хребтов и массивов, протянувшуюся выпуклой к северо-западу дугой от Лигурийского моря до Среднедунайской равнины. Захватывают территории 8 стран:

Франции, Монако, Италии, Швейцарии, Германии, Австрии, Лихтенштейна, Словении. Общая длина альпийской дуги составляет около 1 200 км (по внутреннему краю дуги около 750 км). Ширина до 260 км.

Наивысшая точка — гора Монблан, 4810 метров.

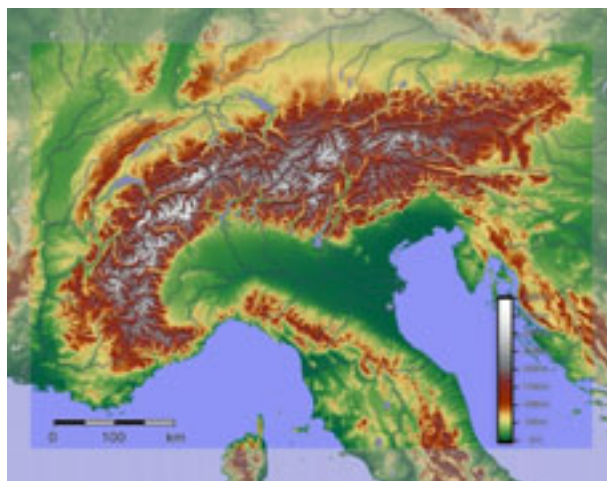
Восточные отроги Альп — Лейтские горы и западные отроги Карпат — Хундсхаймер Берге отделяет всего 14 км.

Альпы — международный центр альпинизма, горнолыжного спорта и туризма.

Благодаря расположению в центре Западной Европы Альпы являются одной из наиболее изученных (в западной научной традиции) горных систем. Многие понятия, относящиеся к горным массивам различных регионов мира, названы по имени Альп (альпийский климатический пояс, период альпийской складчатости, альпийские луга, альпинизм и тому подобное).



Альпы. Снимок из космоса



Физическая карта Альп

Геология и география Альп

Основные геологические концепции были в основном сформулированы натуралистами, начавшими изучать скалы в Альпах в XVIII веке. В середине XIX века для объяснения наличия «сложения» горных цепей была использована теория геосинклиналей. К середине XX века получила широкое распространение теория тектоники плит.

Формирование (процесс горообразования) Альп явился эпизодическим процессом, который начался около 300 миллионов лет назад. В палеозойскую эру суперконтинент Пангея (др.-греч. Πανγῆα — «всеземля») был образован одной тектонической плитой, которая формировалась из нескольких плит на протяжении мезозойской эры, а древний океан Тетис (от имени греческой богини моря Тефиды — греч. Τηθύς, Tethys) раскинулся между Лавразией и Гондваной во время юрского периода. Складчатая структура Альп создана в основном движениями последних 50 миллионов лет, которые в геологии получили название альпийской складчатости. Наиболее высокая — осевая зона Альп сложена древними кристаллическими (гнейсы, слюдяные сланцы) и метаморфическими (кварцево-филлитовые сланцы) породами, отличается широким распространением горно-ледникового рельефа и современного оледенения. Общая площадь ледников свыше 4 000 км², всего около 1 200 ледников, крупнейшие — Алет и Горнер. Ледники и вечные снега снижаются до 2 500—3 200 метров. К северу, западу и югу от осевой зоны простираются зоны известняков и доломитов мезозоя и более молодые флишевые и молассовые формации Преальп со среднегорным и низкогорным рельефом.

Альпы — важный климатораздел Европы. К северу и западу от них располагаются территории с умеренным климатом, к югу — субтропические средиземноморские ландшафты. Осадков на наветренных западных и северо-западных склонах 1 500 — 2 000 мм, местами до 4 000 мм в год. В Альпах расположены истоки крупных рек (Рейна, Роны, По, Адидже, правых притоков Дуная), а также многочисленные озёра ледникового и тектонико-ледникового происхождения (Боденское, Женевское, Комо, Лаго-Маджоре и другие).

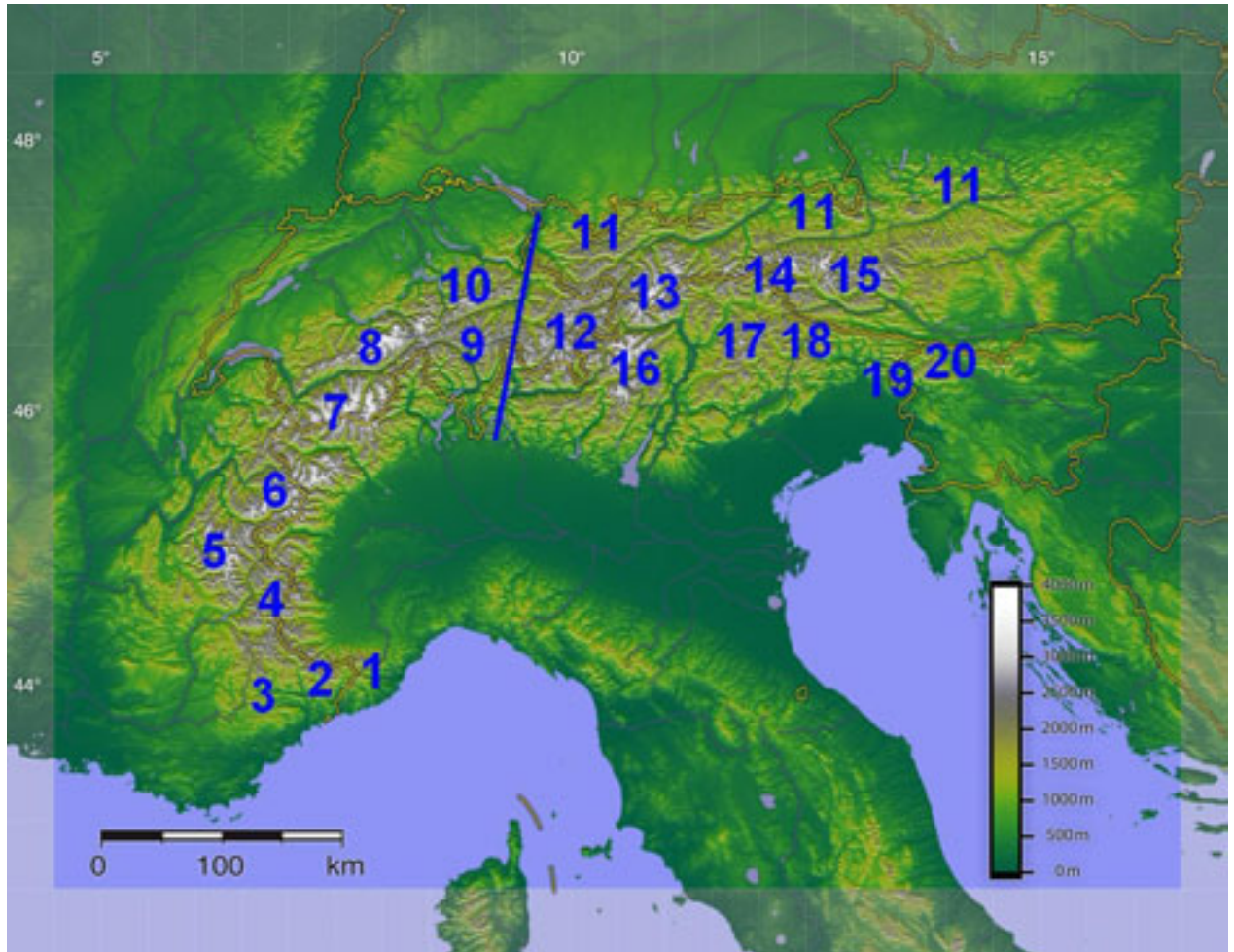
Хорошо выражена высотная поясность ландшафтов. До высоты 800 метров климат умеренно тёплый, на южных склонах — средиземноморский, много виноградников, садов, полей, средиземноморские кустарники и широколиственные леса. На высоте 800 — 1 800 метров климат умеренный, влажный; широколиственные леса из дуба и бука кверху постепенно замещаются хвойными. До высоты 2 200 — 2 300 метров климат холодный, с длительным залеганием снега (так называемый Субальпийский пояс). Преобладают кустарники и высокотравные луга, летние пастбища. Выше, до границы вечных снегов — так называемый альпийский пояс с холодным климатом, преобладанием низкотравных изреженных альпийских лугов, большую часть года покрытых снегом. Ещё выше — нивальный пояс с ледниками, снежниками, каменистыми склонами.

Районы Альп

Поперечной долиной между Боденским озером и озером Комо Альпы разделяются на более высокие *Западные Альпы* (высота до 4 808 м, гора Монблан) и более низкие и широкие *Восточные Альпы* (высота до 4 049 м, гора Бернина)

Следует отметить, что во французской традиции вместо единых Западных Альп принято выделять *Западные* и *Центральные*. В такой модели границы между тремя частями Альп практически совпадают с государственными: Западные Альпы оказываются главным образом во Франции, Центральные — в Швейцарии, и Восточные — в Австрии.

Ниже приводится список основных районов Альп. Следует иметь в виду, что он носит во многом условный характер, так как различные источники проводят соответствующие границы по-разному.



Основные горные районы Альп

Западные Альпы

1. Лигурийские Альпы
2. Приморские Альпы
3. Прованские Альпы
4. Котские Альпы
5. Альпы Дофине
6. Грайские Альпы
7. Пеннинские Альпы
8. Бернские Альпы
9. Лепонтинские Альпы
10. Гларнские Альпы

Восточные Альпы

Зона флиша

11. Северные Известняковые Альпы

Центральные Восточные Альпы

12. Ретийские Альпы

13. Эцтальские Альпы

14. Циллертальские Альпы

15. Высокий Тауэрн

Южные Известняковые Альпы

16. Ломбардские Альпы

17. Доломитовые Альпы

18. Карнийские Альпы

19. Юлийские Альпы

20. Караванке

Высочайшие вершины

Название	Высота, м	Расположение
Алечхорн	4192 м	Бернские Альпы
Барр-дез-Екрэн	4102 м	Альпы Дофине
Бернина (гора)	4049 м	Ретийские Альпы
Вайсмис	4023 м	Пеннинские Альпы
Вейссхорн	4505 м	Пеннинские Альпы
Гран-Комбен	4314 м	Пеннинские Альпы
Гран-Парадизо	4061 м	Грайские Альпы
Дом (гора)	4545 м	Пеннинские Альпы

Маттерхорн	4478 м	Пеннинские Альпы
Монблан	4810,45 м	Грайские Альпы
Монте-Роза	4634 м	Пеннинские Альпы
Финстераархорн		



Гора Монблан

Ледники

Для альпийского пояса характерно значительное распространение горно-ледниковых форм рельефа. В горах, на высоте более 3 000 метров над уровнем моря, зимой выпадает больше снега, чем может растаять. В тех местах, где снег лежит круглый год, из-за давления снега, таяния и замерзания его верхнего слоя образуется основа ледника. Постепенно, по мере стекания воды по поверхности ледника, ледовые участки продвигаются вглубь долины. Лёд сползает, по дороге разрушает верхний слой почвы, отрывает и уносит с собой часть камней, песка или грунта. Поверхность ледника покрыта трещинами различной величины.

Линия вечного снега лежит на севере на высоте 2,5 км, а на юге — от 3 до 3,2 км. Общая площадь современного оледенения — 4 140 км². Ледников в Альпах около 1 200, наибольший — Алечский в Бернских Альпах с площадью 169 км². От ледников берут начало реки: Рона, Рейн и другие.

Население

На 2001 год общая численность населения в Альпах составляет 12 миллионов 300 тысяч жителей, большая часть из которых французы, немцы и итальянцы. Также существенной общиной являются словенцы.

Самые большие города в Альпах: Гренобль (Франция) с населением 155 100 человек, Инсбрук (Австрия) — 127 000 человек, Тренто (Италия) — 116 893 человек и Больцано (Италия) — 98 100 человек.

Климат

На север и запад от Альп располагаются территории с умеренным климатом, к югу — субтропические средиземноморские ландшафты. Климат различных альпийских регионов зависит от высоты, положения и направления ветра. Летом в Альпах бывают жаркие дни, которые меняются холодными вечерами. Утром в горах обычно солнечно, после обеда набегают облака. Зима приносит частые снегопады и продолжительные периоды низкой температуры. Климат на северной стороне Альп более холодный и влажный, а на южной наоборот — теплее и суше. Средняя температура июля — ниже +14 °С, января — до -15 °С. Выпадает 1 000 мм осадков в год. Снег держится на равнинах от одного до шести месяцев в году. На протяжении большей части зимы в долинах держатся туманы. Для Альп характерны местные ветры. Важнейший из них — тёплый и сухой фён, который образуется в результате спуска воздушных масс по горным склонам и их сжатия, сопровождается адиабатическим нагревом. Это существенно повышает местную температуру, что приводит к резкому таянию снегов и частым лавинам, что представляет угрозу для жизни людей и может отрезать от внешнего мира целые горные районы. В то же время фён создаёт условия для земледелия на гораздо больших абсолютных высотах, чем в тех местах, где его не бывает.

Климат и почвенно-растительный покров Альп имеют чётко выявленную вертикальную зональность. Альпы разбиты на пять климатических поясов, каждый из которых отличается типом окружающей среды. Климат, растительный и животный мир имеют различия в разных климатических поясах Альп. Зона горного массива выше 3 000 метров называется нивальной зоной. Эта область, которая имеет холодный климат, постоянно покрыта многолетним снегом. Поэтому в нивальной зоне практически отсутствует растительность.

Альпийские луга лежат на высоте от 2 000 до 3 000 метров. Эта зона является менее холодной, чем нивальная зона. Для альпийских лугов характерна специфическая, низкорослая, растительность, а также растительность, которая образует «травяные подушки». Это сближает данный тип экосистем с тундровыми, благодаря чему альпийские луга также называют «горной тундрой».

Чуть ниже альпийской зоны располагается субальпийский пояс, на высоте от 1 500 до 2 000 метров. В субальпийской зоне растут еловые леса, температура окружающей среды медленно повышается. Температура в субальпийском поясе поднимается летом максимум до +24 °С в жаркие солнечные дни, а обычно не достигает 16 °С. Заморозки возможны в любое время года.

На высоте от 1 000 до 1 500 метров расположена умеренная зона. Миллионы деревьев дуба растут в этой зоне. Также здесь занимаются сельским хозяйством.

Ниже 1 000 метров — низменность, характеризующееся большим разнообразием растительности. Села также располагаются в низине, поскольку температурный режим является пригодным для жизнедеятельности людей и животных.

Флора

В районах Альпийских гор учёными выявлено 13 000 видов растений. Альпийские растения сгруппированы по среде обитания и типу почвы, который может быть известковым (известняк) или не известковым. Растения обитают в различных диапазонах природных условий: от луга, болота, леса (лиственные и хвойные) и районов не затронутых осыпями и лавинами, до скал и хребтов. Благодаря наличию высотной поясности разнообразие и специфика альпийской флоры, в основном, зависит от высоты над уровнем моря. В Альпах встречаются самые разные биотопы — луга, которые покрыты цветами ярких расцветок в долинах, так и высокогорные районы, обладающие скромной растительностью. До высоты 2 400 метров над уровнем моря растут хвойные деревья. Выше, до 3 200 метров, ещё встречаются карликовые деревья. Одно из самых известных горных растений — это ледниковый лютик, который является рекордсменом среди растений и встречается до высоты 4 200 метров. Небольшие группы растений встречаются на высоте 2 800 метров. Многие из них, например, незабудочник и смолка, имеют особую подушковидную форму, которая защищает их от травоядных животных, живущих на этих высотах, и потери влаги. Таким образом молодые побеги также защищены от ветра и мороза. Известный эдельвейс покрыт слоем белых волосков, которые хорошо удерживают тепло.



Горечавка бесстебельная
(*Gentiana acaulis*)



Альпийский ятрышник
(*Chamorchis alpina*)

Фауна

Альпы являются средой обитания для 30 000 видов животных. Все млекопитающие живут в Альпах круглогодично, однако некоторые из них на зиму впадают в спячку. Лишь некоторые виды птиц остаются в горах в течение всего года. Отдельные виды птиц, живущих в Альпах, прекрасно приспособились к этой довольно негостеприимной среде. Например, снежный выюрок (*Oenanthe deserti*) строит гнёзда в трещинах скал, над границей леса, а свою пищу (семена и насекомых) разыскивает на горных склонах. Альпийская галка (*Pyrgocorax graculus*) также гнездится на скалах, значительно выше границы леса. Зимой альпийские галки образуют большие стаи и собираются вокруг туристических баз и станций, где питаются главным образом отходами. Особым образом готовится к зиме Кедровка (*Nucifraga caryocatactes*). Осенью эта птица делает запасы семян и орехов, которые закапывает в землю. Перед началом зимы Кедровка собирает более 100 тысяч семян, которые прячет примерно в 25 тысячах тайниках. Благодаря своей удивительной памяти, большую часть своих тайников кедровка находит зимой под слоем снега, толщина которого может быть больше одного метра. Семенами из кладовых кедровка также кормит своих птенцов.

Сохранение фауны обеспечивается с помощью национальных парков, расположенных на территории Альп.



Альпийская галка



Сурок

Туризм

Альпы — район международного альпинизма, горнолыжного спорта и туризма. Альпы популярны как летом так и зимой, как место для туризма и спорта. Горнолыжный спорт, сноуборд, катание на санях, прогулки на снегоступах, лыжные туры доступны в большинстве регионов с декабря по апрель. Летом Альпы пользуются популярностью у туристов, велосипедистов, парапланеристов, альпинистов, в то время как многие альпийских озёр привлекают пловцов, яхтсменов и серфингистов. Низменные регионы и крупные города Альп хорошо соединены автомагистралями и скоростными дорогами, но выше, горные перевалы и автомобильные трассы могут быть опасными даже летом. Многие горные перевалы закрыты в зимний период. Развитие туризма способствует большое количество аэропортов по всем Альпам, а также хорошее железнодорожное сообщение со всеми соседними странами. Альпы обычно посещает более 50 миллионов туристов ежегодно.

Швейцария

Швейцария (нем. *Schweiz*, фр. *Suisse*, итал. *Svizzera*, ромш. *Svizra*), официальное название — **Швейцарская Конфедерация** (нем. *Schweizerische Eidgenossenschaft*, фр. *Confédération suisse*, итал. *Confederazione Svizzera*) — государство в Западной Европе. Граничит на севере с Германией, на юге — с Италией, на западе — с Францией, на востоке — с Австрией и Лихтенштейном. Название происходит от наименования одного из трёх первоначальных кантонов Швиц.

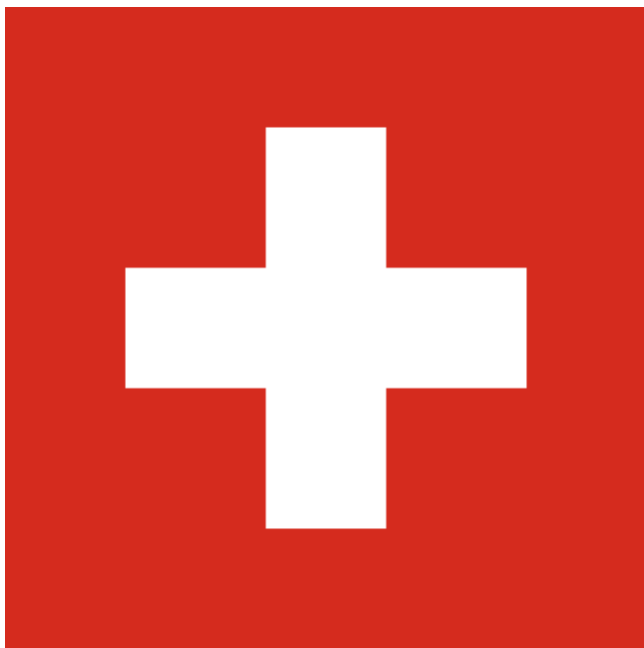
Латинское название страны Швейцарии — *Confoederatio Helvetica*, чьё сокращение встречается в аббревиатуре национальной валюты, автомобильных номерных знаках и названии швейцарского интернет-домена

(.ch). На почтовых марках используется латинское название *Helvetia*, иногда употребляющееся в русском языке как название страны — **Гельве́ция**.

Официальными языками

Швейцарии являются: немецкий, французский, итальянский и частично ретороманский (последний только для делового общения с лицами-носителями ретороманского языка)^[3].

Швейцария является членом ООН с 2002 года, входит в Шенгенское соглашение с 2004 года.



Флаг Швейцарии



Герб Швейцарии



Местоположение Швейцарии

Название

Русское название страны восходит к названию кантона Швиц, который был ядром первого объединения кантонов в 1291 году. В 970 году центр этого кантона упоминается как Suutes, в 1281 году — Switz, совр. Schwyz; название происходит от древне нем. *suedan* «корчевать». С XIV в. по имени этого кантона начинают называть все государство. От немецкого названия страны *Швейц* (нем. *Schweiz*) образовано название её жителей *швейцарцы* (нем. *Schweizer*, польск. *Szwajcar*), а от него русское название страны *Швейцария* — «страна швейцарцев».

Политическое устройство

Швейцария — федеративная республика, состоящая из 20 кантонов и 6 полукантонов. На территории Швейцарии находятся 2 анклава: Бюзинген принадлежит Германии и Кампионе-ди-Италия — Италии. До 1848 года (кроме короткого периода Гельветической республики) Швейцария представляла собой конфедерацию. Каждый кантон имеет свою конституцию, законы, однако их полномочия ограничены федеральной конституцией. В ведении федеральных властей находятся вопросы войны и мира, внешних отношений, армии, железных дорог, связи, денежной эмиссии, утверждение федерального бюджета и т. д.

Законодательная власть — двухпалатное Федеральное собрание, состоящее из Национального совета и Совета кантонов, причём в законодательном процессе обе палаты равноправны. Национальный совет (200 депутатов) избирается населением на 4 года по системе пропорционального представительства. Федеративное устройство Швейцарии было закреплено в конституциях 1848, 1874 и 1999 годов. В Совете кантонов 46 депутатов, которые избираются населением, в большинстве кантонов, по мажоритарной системе относительного большинства в 20 двухмандатных и 6 одномандатных округах, то есть по 2 чел. от каждого кантона и по одному от полукантона на 4 года (в некоторых кантонах — на 3 года).

Исполнительный орган — Федеральный совет (нем. *Bundesrat*, фр. *Conseil fédéral*, ит. *Consiglio federale*), состоящий из 7 федеральных советников (нем. *Bundesrat*, фр. *conseiller fédéral*, ит. *consigliere federale*), каждый из которых возглавляет один из департаментов (министерств). Двое из советников исполняют обязанности президента конфедерации (нем. *Bundespräsident*, фр. *président de la Confédération*, ит. *presidente della Confederazione*) и вице-президента, соответственно. Для руководства аппаратом Федерального совета существует должность канцлера (нем. *Bundeskanzler*, фр. *chancelier de la Confédération*, ит. *cancelliere della Confederazione*), который имеет в Совете право совещательного голоса и формально не входит в его состав.

Члены Федерального совета и канцлер избираются на совместном заседании обеих палат парламента на срок его полномочий, т. е. 4 года. Каждый год парламент назначает президента конфедерации и вице-президента из числа членов Совета, без права переназначения на следующий год. На практике федеральные советники практически всегда переизбираются, так что состав Совета может оставаться неизменным в течение нескольких сроков полномочий парламента, и по обычаю пост президента занимают поочередно все члены Совета.

Все законы, принятые парламентом, могут быть утверждены или отвергнуты на (факультативном) всенародном референдуме (прямая демократия), для проведения которого после принятия закона в 100-дневный срок необходимо собрать 50 тысяч подписей. Изменения Конституции или вступления в международные организации требуют подтверждения на (обязательном) всенародном референдуме. Избирательным правом обладают все граждане, достигшие 18-летнего возраста.

Основы швейцарского государства были заложены в 1291 году. До конца XVIII века в стране не существовало центральных государственных органов, но периодически созывались общесоюзные соборы — (Tagsatzung). В 1798 году Швейцария была оккупирована Францией и была принята конституция по образцу французской. В 1803 году в рамках «Акта посредничества» Наполеон возвратил Швейцарии независимость. Принятая в 1848 году конституция предусматривала создание двухпалатного федерального парламента. В 1874 году принята конституция, предусматривавшая введение института референдумов. В 1971 году избирательное право получили женщины. В 1999 году была принята новая, основательно переработанная редакция этой конституции.

Внешняя политика

Швейцария имеет давние традиции политического и военного нейтралитета, однако принимает деятельное участие в международном сотрудничестве, на её территории располагаются штаб-квартиры многих международных организаций. Существует несколько точек зрения в отношении времени возникновения швейцарского нейтралитета. По мнению некоторых учёных, Швейцария начала придерживаться статуса нейтралитета после заключения мирного договора с Францией 29 ноября 1516 года, в котором был провозглашён «вечный мир». В дальнейшем швейцарские власти приняли ряд решений, продвинувших страну на пути к определению своего нейтралитета. В 1713 году нейтралитет Швейцарии был признан Францией, Испанией, Нидерландами и Англией, заключившими Утрехтский мир. Однако в 1803 году Швейцария заключила с наполеоновской Францией договор о военном союзе, в соответствии с которым страна обязывалась

предоставить свою территорию для ведения военных действий, а также выставить военный контингент для французской армии. На Венском конгрессе в 1815 году был закреплён «вечный нейтралитет» Швейцарии. Окончательно нейтралитет был подтверждён и конкретизирован Гарантийным актом, подписанным в Париже 20 ноября 1815 года Австрией, Великобританией, Португалией, Пруссией, Россией и Францией. 22 января 1506 года была основана Швейцарская гвардия, призванная защищать главу римско-католической церкви и его дворец. Общая численность первого состава швейцарской гвардии составляла 150 человек (в настоящее время 110).

Правовая система

Высшая судебная инстанция — Федеральный Суд (*Bundesgericht, Tribunal fédéral*), суды апелляционной инстанции — высшие суды (*Obergericht*), в Женеве — Палата Правосудия (*Justizhof, Cour De Justice*), в Базель-Штадте — апелляционные суды (*Appellationsgericht*), суды первой инстанции — окружные суды (*Bezirksgericht*), в Люцерне — участковые суды (*Amtsgericht*), в Юре — суды первой инстанции (*Gericht erster Instanz*), в Обвальдене, Нидвальдене, Гларусе, Шафхаузене, Цуге, Аппенцель-Ауссерродене — кантональные суды (*Kantonsgericht*), в Санкт-Галлене — уездные суды (*Kreisgericht*), низшее звено судебной системы — мировые суды (*Friedensgerichte*) (существуют не во всех кантонах), высшая судебная инстанция административной юстиции — Федеральный Административный Суд (*Bundesverwaltungsgericht, Tribunal administratif fédéral*).

Территориальное устройство

Швейцария — федеративная республика, состоящая из 26 кантонов (20 кантонов (*Kanton*) и 6 полукантонов (*Landesteil*)), кантоны могут делиться на округа (*Bezirk*), округа на города и общины (*Gemeinde*), некоторые общины на городские районы (*Stadtkreis*). Ниже — список кантонов (стоит заметить, что немало городов Швейцарии имеют разные названия, употребляемые на разных языках страны).



Административное деление Швейцарии

Каждый кантон имеет собственную конституцию и законодательство. Законодательные органы кантонов — кантональные советы (*kantonsrat*), избираемые населением, исполнительные органы — правящие советы (*Regierungsrat*), состоящие из премьер-министров (*Regierungspräsident*) (или земельных амманов (*Landammann*)), вице-премьер-министров (*Regierungsvizepräsident*) (или земельных штатгальтеров (*Landstatthalter*)) и правительственных советников (*regierungsrat*), избираемые кантональными советами.

Законодательные органы романских кантонов — большие советы (фр. *Grand Conseil*, ит. *Gran Consiglio*), исполнительные органы — государственные советы (фр. *Conseil d'État*, ит. *Consiglio di Stato*), состоящие из председателей государственного совета (фр. *Président du Conseil d'État*, ит. *Presidente del Consiglio di Stato*), заместителей председателей государственного совета (фр. *Vice-président du Conseil d'État*, ит. *Vicepresidente del Consiglio di Stato*) и государственных советников (фр. *Conseiller d'État*, ит. *Consigliere di Stato*).

Особым образом государственная власть устроена в Аппенцель-Иннерродене: законодательный орган — земельная община (*Landsgemeinde*), в которую входят все избиратели, исполнительный орган — кантональная комиссия (*Standes-kommission*), состоящий из правящего земельного аммана (*Regierender Landammann*), помогающий ландамман (*Stillstehender Landammann*) и правительственных советников (*Regierungsrat*).

В округах, которые возглавляются префектом (*bezirksamman*), назначаемым кантональным советом.

Представительные органы городов — общинные советы (*Gemeinderat*) избираемые населением, исполнительные — городские советы (*stadtrat*), состоящие из городских президентов (*Stadtpräsident*) и городских советников (*Stadtrat*), избираемые общинными советами.

Представительные органы общин — общинные собрания (*gemeindeversammlung*), состоящие из всех жителей общины, исполнительные органы общин — общинные советы (*gemeinderat*), состоящие из общинного президента (*Gemeindepräsident*) и общинных советников (*gemeinderat*), избираемые общинными собраниями.

География

Швейцария — страна без выхода к морю, территория которой делится на три природных региона: горы Юра на севере, Швейцарское плато в центре и Альпы на юге, занимающие 61 % всей территории Швейцарии.

Северная граница частично проходит по Боденскому озеру и Рейну, который начинается в центре Швейцарских Альп и образует часть восточной границы. Западная граница проходит по горам Юра, южная — по Итальянским Альпам и Женевскому озеру. Плато лежит в низине, но большая его часть расположена выше 500 метров над уровнем моря. Состоящие из лесистых хребтов (до 1600 м) молодые складчатые горы Юра протянулись на территорию Франции и Германии. Наивысшая точка Швейцарии находится в Пеннинских Альпах — пик Дюфур (4634 м), наинизшая — озеро Лаго-Маджоре — 193 м.

В Швейцарии находится 6 % запасов пресной воды Европы. Самые крупные реки — Рона, Рейн, Лиммат, Аре. Швейцария богата и знаменита своими озёрами, наиболее привлекательные из них расположены по краям Швейцарского плато — Женевское (582,4 км²), Фирвальдштетское (113,8 км²), Тунское (48,4 км²) на юге, Цюрихское (88,4 км²) на востоке, Бильское (40 км²) и Невшатальское (217,9 км²) на севере.

Большинство из них имеет ледниковое происхождение: они образовались во времена, когда крупные ледники спускались с гор на Швейцарское плато. К югу от оси Альп в кантоне Тичино расположены озера Лаго-Маджоре (212,3 км²) и Лугано (48,8 км²).

Около 25 % территории Швейцарии покрыто лесами — не только в горах, но и в долинах, и на некоторых плоскогорьях. Древесина является важным сырьём и источником топлива.



Территория Швейцарии. Вид со спутника

Полезные ископаемые

В Швейцарии практически отсутствуют полезные ископаемые. Есть лишь небольшие запасы угля, залежи железных руд, мелкие месторождения графита и талька. Добыча каменной соли, ведущаяся в верховьях Роны и по Рейну у границы с Германией, покрывает потребности страны. Имеется сырьё для строительной промышленности: песок, глина, камень. 11,5 % энергии произведено при помощи водных ресурсов. 55 % потребляемой электроэнергии — за счёт гидроэлектростанций.

Климат

В Швейцарии преобладает континентальный климат, типичный для Центральной Европы, со значительными колебаниями в зависимости от высоты над уровнем моря. На Западе страны велико влияние Атлантического океана, по мере продвижения на восток и в южных горных районах климат приобретает черты континентального. Зимы холодные, на плато и в долинах температура достигает нуля, а в горных районах -10°C и ниже. Средняя температура летом в низинах — $+18-20^{\circ}\text{C}$, несколько ниже в горах. В Женеве средние температуры июля около 19°C , января примерно 3°C . За год выпадает около 850 мм осадков. Сильные северные и южные ветры.

Годовой уровень осадков в Цюрихе на плато составляет 1000 мм, а в Зенте — более 2000 мм. Особым качеством восточных Альп является то, что около 65 % количества годовых осадков выпадает в виде снега. Нередко даже в мае-июне, на высоте больше 1500 м выпадают осадки в виде снежной крупы. Некоторые районы постоянно находятся под слоем льда.

Климат и пейзаж варьируются в различных областях Швейцарии. Как в Арктике, в Швейцарии можно обнаружить мхи и лишайники, а также пальмы и мимозы, характерные для побережья Средиземного моря.

Рельеф

Большая часть страны расположена на территории Альп. На юге находятся Пеннинские Альпы (высота до 4634 м — пик Дюфур, высшая точка Швейцарии), Лепонтинские Альпы, Ретийские Альпы и массив Бернина.

Глубокими продольными долинами Верхней Роны и Переднего Рейна Пеннинские и Лепонтинские Альпы отделены от Бернских Альп (гора Финстераархорн, высота 4274 м) и Гларнских Альп, образующих систему хребтов, вытянутых с юго-запада на северо-восток через всю страну. Преобладают островерхие хребты, сложенные преимущественно кристаллическими породами и сильно расчленённые эрозией. Основные перевалы (Большой Сен-Бернар, Симплон, Сен-Готард, Бернина) расположены выше 2000 метров над уровнем моря.

Для ландшафта горной Швейцарии характерно большое количество ледников и ледниковых форм рельефа, общая площадь оледенения — 1950 км². Всего в Швейцарии насчитывается примерно 140 крупных долинных ледников (Алечский ледник и другие), есть также каровые и висячие ледники.

Экономика

Швейцария — одна из самых развитых и богатых стран мира. Швейцария — высокоразвитая индустриальная страна с интенсивным высокопродуктивным сельским хозяйством и почти полным отсутствием каких-либо полезных ископаемых. По подсчётам западных экономистов, она входит в первую десятку стран мира по уровню конкурентоспособности экономики.

Швейцарская экономика тесно связана с внешним миром, прежде всего со странами ЕС, тысячами нитей производственной кооперации и внешнеторговых сделок. 80—85 % товарооборота Швейцарии приходится на государства ЕС. Через Швейцарию транзитом проходит более 50 % всех грузов из северной части Западной Европы на юг и в обратном направлении. После заметного роста в 1998—2000 годах экономика страны вступила в полосу спада. В 2002 году ВВП вырос на 0,5 % и составил 417 млрд швейцарских франков. Инфляция была на отметке 0,6 %. Уровень

безработицы достиг 3,3 %. В экономике занято ок. 4 млн человек (57 % населения), из них: в промышленности — 25,8 %, в том числе в машиностроении — 2,7 %, в химической промышленности — 1,7 %, в сельском и лесном хозяйстве — 4,1 %, в сфере услуг — 70,1 %, в том числе в торговле — 16,4 %, в банковском и страховом деле — 5,5 %, в гостинично-ресторанном бизнесе — 6,0 %. Политика нейтралитета позволила избежать разрухи двух мировых войн.

Промышленность

В промышленности доминируют крупные объединения транснационального характера, как правило, успешно выдерживающие конкуренцию на мировом рынке и занимающие на нём ведущие позиции: концерны «Нестле» (пищевые продукты, фармацевтические и косметические изделия, детское питание), «Новартис» и «Хоффман-ла-Рош» (химико-фармацевтическая продукция), «Алюсьюисс» (алюминий), шведско-швейцарский концерн АББ — «Асеа Браун Бовери» (электротехника и турбиностроение). Швейцарию часто ассоциируют с часовой фабрикой мира. В опоре на старые традиции и высокую техническую культуру здесь производят часы и ювелирные изделия самых престижных марок: Rolex, Chopard, Breguet, Patek Philippe, Vacheron Constantin и др.

Энергетика

Около 42 % электроэнергии в *Швейцарии* вырабатывается на АЭС, 50 % на ГЭС, а остальные 8 % на ТЭС из импортируемой нефти. Большинство ГЭС находится в Альпах, где создано более 40 искусственных озёр — водохранилищ. По инициативе «зеленых» строительство новых АЭС временно прекращено, однако в перспективе Швейцария не собирается пока сворачивать программу атомной энергетики.

Транспорт

Швейцарская транспортная система «отлажена, как часы». Из 5031 км железнодорожных путей электрифицировано более половины. В горах проложено более 600 туннелей, включая Симплонский (19,8 км). В горных регионах работают фуникулёры и канатные дороги. Протяжённость дорог — около 71 тыс. км. Важную роль играют дороги, проходящие через горные перевалы Сен-Готард, Большой Сен-Бернар и другие.

27 октября 2008 в Лозанне было официально открыто первое в Швейцарии подземное метро — 5,9 км, 14 станций, поезда управляются автоматически, без машиниста. До этого линии метро лишь частично проходили под землёй, напоминая больше трамвайные линии.

Сельское хозяйство

Сельское хозяйство имеет ярко выраженную животноводческую направленность (с упором на производство мясомолочной продукции), отличается высокой урожайностью и производительностью труда. Характерно преобладание мелких хозяйств. Швейцарский сыр уже не одно столетие хорошо известен во многих странах мира. В целом сельское хозяйство обеспечивает потребности страны в продуктах питания на 56—57 %.

Швейцария поддерживает внешнеторговые связи практически со всеми странами мира. Экономика страны в значительной степени зависит от внешней торговли — как в импорте сырья и полуфабрикатов, так и в экспорте изделий промышленности (на экспорт идет более 50 % продукции текстильной, около 70 % машиностроительной, свыше 90 % химической и фармацевтической, 98 % часовой промышленности).

На развитые индустриальные страны приходится 80 % оборота внешней торговли Швейцарии. Основными её партнерами являются страны ЕС — свыше 3/4 экспорта и импорта. Среди крупнейших внешнеторговых партнеров — Германия, Франция, США, Италия, Великобритания, страны Бенилюкса.

Туризм

Являясь традиционной страной туризма, Швейцария удерживает в этой сфере прочные позиции в Европе. Наличие развитой туристической инфраструктуры, сети железных и автомобильных дорог в сочетании с живописной природой и выгодным географическим положением обеспечивает приток в страну значительного количества туристов, прежде всего немцев, американцев, японцев, а в последние годы также русских, индийцев, китайцев. 15 % национального дохода поступает за счёт туризма.

Альпы занимают 2/3 всей территории Швейцарии и ежегодно привлекают в Швейцарию тысячи любителей активного отдыха. Наивысшая точка страны находится в Пеннинских Альпах и называется пик Дюфур (4634 м). Также в Швейцарии находятся самая высокогорная в Европе железнодорожная станция Юнгфрауйох на высоте 3454 м над уровнем моря и самая высокогорная в Европе пивоварня в Монштайне на высоте 1600 м^[11].

Самые известные горнолыжные и рекреационные курорты Швейцарии — Давос, Санкт-Мориц, Церматт, Интерлакен, Лейкербад.

Денежная единица

Швейцарский франк (код валюты по ISO 4217 CHF, или 756) является валютой и законным платёжным средством Швейцарии и Лихтенштейна. Банкноты франков выпускает центральный банк Швейцарии (Швейцарский национальный

банк), в то время как монеты выпускаются федеральным монетным двором (Швейцарский монетный двор).

На сегодня в Европе только швейцарская валюта называется франк. На четырёх официальных языках Швейцарии название валюты пишется следующим образом: *Franken* (на немецком языке), *franc* (на французском и рето-романском языках), *franco* (на итальянском языке). Одна сотая франка называется *Rappen* (мн.ч. — *Rappen*) (Rp.) по-немецки, *centime* (с.) по-французски, *centesimo* (ст.) по-итальянски и *rap* (rp.) по-рето-романски. На жаргоне трейдеров швейцарский франк именуется «свисси» (англ. *swissy*).

Италия

Ита́лия (итал. *Italia* [i'taːlja], официальное название — **Италья́нская Респу́блика** (итал. *Repubblica Italiana*)) — государство в Южной Европе, в центре Средиземноморья. Название произошло из греческого языка,

Граничит с Францией на северо-западе (протяжённость границы — 488 км), со Швейцарией (740 км) и Австрией (430 км) — на севере и со Словенией — на северо-востоке (232 км). Также имеет внутренние границы с Ватиканом (3,2 км) и Сан-Марино (39 км).

Занимает Апеннинский полуостров, Балканский полуостров (небольшую часть), Паданскую равнину, южные склоны Альп, острова Сицилия, Сардиния и ряд мелких островов.



Флаг Италии



Герб Италии



Местоположение Италии

Символика государства

Флаг

Впервые итальянский триколор появился 7 января 1797 года в Эмилии как флаг республики, провозглашённой Джузеппе Компаньони. Во время правления Наполеона флаг также использовался как символ Французской революции.

После Венского Конгресса и Реставрации триколор остался символом свободы и был использован в революционных движениях 1831 года и 1848 года.

В 12-й статье Конституции Италии говорится, что «флаг Италии — это триколор, зелёный, белый и красный в виде трёх равных вертикальных полос».

Национальный гимн

Итальянский гимн, известный также как «Братья Италии» и «Песнь итальянцев» — является неофициально гимном Итальянской Республики с 12 октября 1946 года. 17 ноября 2005 года Сенат в первом чтении принял закон об официальном гимне, однако далее закон не прошёл и гимн так и остался на неофициальном уровне. Текст гимна был написан осенью 1847

года Гоффредо Мамели, а музыка, немного позже, композитором Микеле Новаро. В 80-е годы XX века также широко был распространён отрывок из оперы Джузеппе Верди «Набукко», который исполнялся в качестве гимна.

Герб

Официальная эмблема Итальянской Республики была обнародована Президентом Италии Энрико де Никола 5 мая 1948 года. Эскиз эмблемы был сделан художником Паоло Паскетто, который выиграл это право в конкурсах 1946 и 1947 годов среди 500 других кандидатов и почти 800 эскизов.

Эмблема содержит белую пятиконечную звезду с красными краями, наложенную на зубчатое колесо с пятью спицами, стоящее между оливковой ветвью слева и дубовой справа. Зелёные ветви связаны вместе красной лентой с надписью «Итальянская Республика» (итал. REPUBBLICA ITALIANA) заглавными белыми буквами.

Административное деление

Италия — децентрализованное унитарное государство. Столица государства — Рим. Страна поделена на 20 областей — Валле-д’Аоста, Ломбардия, Трентино-Альто Адидже, Фриули-Венеция Джулия, Пьемонт, Лигурия, Венето, Тоскана, Умбрия, Эмилия-Романья, Марке, Абруццо, Лацио, Молизе, Базиликата, Кампания, Калабрия, Апулья, Сардиния и Сицилия, (из которых 5 — Сицилия, Сардиния, Трентино-Альто-Адидже, Валле-д’Аоста и Фриули-Венеция Джулия — имеют особый статус), включающих в качестве административно-территориальной единицы 110 провинций. Провинции в свою очередь делятся на коммуны, в общей сложности коммун 8101. В автономных областях есть свои представительные органы — областные советы и исполнительные органы — джунты, области и автономные провинции могут принимать областные и провинциальные законы по тем вопросам, которые прописаны в Конституции.



Административное деление Италии

Политическая структура

Глава государства — Президент Италии.

Исполнительную власть и Правительство возглавляет Председатель Совета министров Италии. В структуру правительства в настоящее время (февраль 2013) входят следующие министерства:

- Министерство иностранных дел;
- Министерство внутренних дел;
- Министерство юстиции;
- Министерство обороны;
- Министерство экономики и финансов;
- Министерство экономического развития;
- Министерство инфраструктуры и транспорта;
- Министерство сельскохозяйственной, продовольственной и лесной политики
- Министерство образования;
- Министерство труда и социальной политики;
- Министерство культурного наследия и культурной деятельности;
- Министерство здравоохранения.

Законодательная власть — Двухпалатный парламент Италии, избираемый на 5 лет.

Палата депутатов Италии — 630 членов.

Сенат Италии — 315 членов.

Ведущие политические партии — Левые демократы, Демократический союз, Итальянская народная партия, Объединённые христианские демократы, «Народ свободы», Лига Севера. Партии объединены в коалиции — правая (Народ свободы, ХДП, Лига Севера), и левую (ДПЛС, СП, Народная партия, экологи).

Правовая система

Высшая судебная инстанция — Верховный кассационный суд (*Corte suprema di cassazione*), суды апелляционной инстанции — апелляционные суды (*Corte d'appello*) и апелляционные суды присяжных (*Corte d'assise d'appello*), 26 апелляционных судов действуют в каждом из округов (*distretto*), суды первой инстанции — суды (*Tribunale*) и суды присяжных (*Corte d'assise*), действуют в каждом районе (*circondario*), низшее звено судебной системы (*Giudice di pace*), органы прокурорского надзора — генеральная прокуратура при верховном кассационном суде (*Procura Generale presso la Suprema Corte di Cassazione*), генеральные прокуратуры при апелляционных судах (*Procure Generali presso le Corti d'Appello*), прокуратуры республики при обычных судах (*Procure della Repubblica presso il Tribunale ordinario*), высшая судебная инстанция административной юстиции — государственный совет (*Consiglio di Stato*), суды апелляционной инстанции административной юстиции — областные административные суды (*Tribunale Amministrativo Regionale*), высший контрольный орган — Счётная палата (*Corte dei conti*), органы по борьбе с мафией — Национальное управление по борьбе с мафией (*Direzione nazionale antimafia*) при Генеральной прокуратуре Верховного Кассационного Суда, окружные управления по борьбе с мафией (*Direzione distrettuale antimafia*) при генеральных прокурорах апелляционных судов, Отделение расследования по борьбе с мафией (*Direzione Investigativa Antimafia*) при отделе общественной безопасности министерства внутренних дел (создан взамен Верховного Комиссара по координации борьбы с преступностью мафии (*Alto commissario per il coordinamento della lotta contro la delinquenza mafiosa*)) и Национальный прокурор по борьбе с мафией (*Procuratore nazionale antimafia*), образовательную подготовку судей осуществляют — Школа специализации юридических профессий (*Scuola di specializzazione per le professioni legali*) и Высшая школа магистратуры (*Scuola superiore della magistratura*)

Внешняя политика

Вплоть до 1861 года Италия была раздроблена, поэтому многочисленные итальянские государства вели собственную внешнюю политику, ориентируясь на соседние мощные государства.

С 1861 года политика объединённой Италии была направлена на присоединение областей с проживающими там итальянцами, а именно — Папскую область, Трентино, Истрию, Далмацию. Также Италия стремилась создать собственную колониальную империю. Во время франко-прусской войны 1870 года Италия присоединила Папскую область. Далее ориентировалась во внешней политике на Германию, так как желала укрепиться в Тунисе, на который также претендовала Франция. Однако из-за желания присоединить Истрию и Трентино Италия вступает в противостояние с Австро-Венгрией в конце XIX — начале XX вв.

С 1914 года Италия ведет переговоры с Антантой, состоя в союзе с Германией, торгуясь с ними. В итоге в 1915 году страны Антанты обещают Италии желанные территории, если она согласится выступить на стороне Антанты. И в 1915 году Италия нападает на Австро-Венгрию. По результатам Парижской мирной конференции 1918 года Италия получила Истрию, Трентино и ряд островов в Адриатическом море. После Первой мировой войны у Италии появился новый соперник — Королевство Сербов, Хорватов и Словенцев, в 1929 году ставших Югославией.

После прихода фашистов к власти внешняя политика Италии становится крайне радикальной. Конфликты с Югославией становятся актуальными вплоть до окончания Второй мировой войны, по результатам которой Италия вернула Далмацию, Истрию Югославии, предоставила независимость Албании.

Одним из важнейших внешнеполитических событий стало подписание в феврале 1947 года в Париже мирного договора союзников с Италией. Согласно договору, в Италии распускались фашистские организации, выводились оккупационные войска, определялись границы, запрещалось размещение военных баз на итальянской территории. После Второй мировой войны политика Италии была пассивной, страна следовала в русле НАТО и США в частности. В стране доминировало представление о роли Италии как о роли «средней державы». 4 апреля 1949 года в Вашингтоне состоялось официальное подписание Североатлантического договора. Вместе с представителями США, Франции, Великобритании, Бельгии, Канады, Голландии, Люксембурга, Норвегии, Дании, Португалии и Исландии Североатлантический пакт подписал и представитель итальянского правительства — министр иностранных дел К. Сфорца. Министр иностранных дел Сфорца активно содействовал также вступлению Италии в Европейский совет (1949) и в Европейское объединение угля и стали (1951). Италия в конце 1955 года стала членом ООН.

В апреле 1966 года состоялся первый официальный визит в Итальянскую Республику министра иностранных дел СССР А. А. Громыко. Визит не только дал конкретные результаты в области двусторонних отношений, но и привел к определенному сближению позиций СССР и Италии по различным вопросам.

В 1972 году правительство Италии заключило соглашение с США о предоставлении американским атомным подводным лодкам базы на о-ве Маддалена почти одновременно с подписанием протокола о политических консультациях с Советским Союзом. Советско-итальянские отношения 70-х годов развиваются в целом по восходящей линии, отличаются большой насыщенностью и результативностью. Дальнейшее укрепление отношений было сделано в 1975 году подписанием советско-итальянской декларации, в которой было подчеркнуто стремление к развитию дружественных отношений между Италией и СССР.

К концу 70-х годов пассивность итальянской стороны в Западной Европе компенсировалась только банальными риторическими признаниями в верности европеизму. На рубеже 80-х годов маятник итальянской внешней политики, качающийся между Западной Европой и США, застыл в американской фазе.

В конце 80-х эта идеология начала меняться в связи с событиями в соседней Югославии. Италия начала уделять больше внимания процессам на пост-югославском пространстве и в целом в Средиземноморье. В начале 80-х годов средиземноморской политике Италии был придан новый стимул. Страна смогла приобрести значительную самостоятельность от своих партнеров по блоку НАТО и начала проводить свой курс в данном регионе. Среди конкретных проявлений итальянской политики в это время можно назвать заключение договоров о военном и экономическом сотрудничестве с Мальтой в 1980 г., участие итальянцев в международных силах в Ливане в 1982-84 гг., операции по очистке от мин Суэцкого канала в 1984 году.

Начиная со второй половины 90-х годов, на первое место во внешнеполитическом курсе Италии вышла проблема, связанная с определением страны в Европейском Союзе. Прежде всего, обращалось внимание на вопрос о введении единой европейской валюты ЕВРО.

Италия принимала участие в Балканской операции НАТО, в Косовской операции, а также отправила своих солдат в Ирак и Афганистан.

В начале XXI века страна вместе с Грецией, Словенией, Хорватией, Боснией и Герцеговиной, Албанией приняла участие в выдвижении нового субрегионального проекта — Адриатической и Ионической инициативы (АИИ). Конференция на уровне министров иностранных дел была проведена 20 мая 2000 года в итальянском городе Анкона и открыла Италии новые каналы влияния на Балканы. Также после создания АИИ Италия практически стала одной из главных западноевропейских стран, способных регулировать послекризисное развитие на Балканах, которое давало Италии возможность

утвердиться в роли одного из центров притяжения для стран Юго-Восточной Европы.

Именно после кризиса в Косово произошла трансформация идеи «средней державы» в идею «мира протагонистов», то есть мира, в котором Италии отведено важное место. Позже Италия объявила Балканы зоной своей «ответственности» в рамках НАТО.

После событий 11 сентября 2001 г. Италия направила свои усилия на восстановление контактов между западным и исламским миром.

В 2001—2006 годах премьер-министр и министры иностранных дел Италии совершили ряд визитов с целью налаживания диалога палестинской и израильской администрации при посредничестве Рима в разрешении регионального кризиса. Впервые государственный визит президента Италии в Турцию состоялся 22 ноября 2005 года. К. Чапми выразил поддержку в стремлении Турции стать членом Евросоюза, а также акцентировал внимание на том, что страна и её руководство должны приложить усилия для достижения стандартов, принятых в ЕС.

Современный этап итальянской внешней политики можно охарактеризовать довольно теплыми отношениями с Россией. Начиная с 2000 г., после первого официального визита в Италию президента России В. В. Путина, зарождается взаимная симпатия между двумя странами, впоследствии активно развивающаяся двустороннее сотрудничество. Накануне саммита Россия-ЕС 04.11.2003 состоялся государственный визит Президента России в Италию. Это была уже шестая встреча за неполный год, что не может не доказывать активное сотрудничество и тесные деловые отношения между двумя странами. Знаковым событием в двустороннем взаимодействии стало подписание в июне 2004 года межправительственного Соглашения об упрощении выдачи виз гражданам РФ и Итальянской Республики, которое облегчило взаимные контакты для молодежи, деятелей науки, культуры, предпринимателей, госслужащих двух стран.

К внешнеполитическим приоритетам Италии относятся: Средиземноморье, Балканский регион, США, Европейский союз, страны Центральной и Восточной Европы, Россия.

География

Италия — преимущественно горная страна.

На севере — южные склоны Альп с высшей точкой Западной Европы горой Монблан (4808 м), южнее — Паданская равнина; на полуострове — Апеннинские горы (высшая точка — гора Корно-Гранде, 2914 м).

Апеннинские горы делятся на: Лигурийские, Тоскано-Эмилианские, Умбро-Маркские, Абруцкие, Кампанские, Луканские, Калабрийские Апеннины и Монти-Сабини^[it]. Ещё в восточной части полуострова находится полуостров Гаргано, на юго-востоке и юго-западе

полуострова Салентина и Калабрия, соответственно.

Действующие вулканы — (Везувий, Этна); часты землетрясения.

Омывающие моря — с востока Апеннинский

полуостров омывается Адриатическим морем с Венецианским заливом в его северной части.

Пролив Отранто между Апулией и Албанией соединяет Адриатическое море с Ионическим. Между Апулией и Калабрией глубоко внедряется в сушу залив Таранто. Очень узкий Мессинский пролив отделяет Калабрию от Сицилии, а Сицилийский (или Тунисский) пролив шириной 135 км — Сицилию от Северной Африки. Тирренское море представляет собой бассейн треугольной формы, обрамлённый Сардинией, Корсикой, Тосканским архипелагом, Апеннинским полуостровом и Сицилией. К северу от Корсики находится Лигурийское море с Генуэзским заливом.

В северо-восточной части острова Сицилия расположены горы Неброди, а в юго-западной части острова Сардиния равнина Кампидано^[en].

Большая часть маленьких островов разделена на архипелаги, например Тосканский архипелаг, который включает остров Эльба, на который был сослан Наполеон Бонапарт.

Самая длинная река Италии По, её длина — 682 км. Крупнейшее озеро — Гарда.

Климат

Италия располагается в зоне субтропического средиземноморского климата, причём влияние моря усиливается Альпами, которые являются барьером для северных и западных ветров.

Вулканы

В Италии есть как действующие, так и потухшие вулканы. Среди них выделяют пять самых крупных:

Этна — самый высокий действующий вулкан Европы — 3340 м. Он находится на северо-востоке острова Сицилия, представляя вместе с другими кратерами пейзаж невероятной красоты, который открывается с побережья региона Калабрия.

Везувий — (1277 м) возвышается над Неаполем и заливом — этот пейзаж всемирно известен. Самое известное извержение Везувия произошло в 79 г. н. э., когда почти полностью под лавой и пеплом оказались Помпеи, Стабии, Геркуланум. Последний раз Везувий проснулся в 1944 году, но специалисты заявляют, что в дальнейшем вулкан будет

постоянно активен и очень опасен. По мнению ученых, извержения, подобные тому, которое произошло в 79 г. н. э., происходят примерно раз в 2 тыс. лет.

Стромболи — действующий вулкан, образует часть Липарских островов в Тирренском море.

Вулькано — ещё один вулкан Липарских островов, находится на одноимённом острове.

Марсильи - потенциально опасный подводный вулкан, расположен в Тирренском море.

Полезные ископаемые

В Италии большое разнообразие полезных ископаемых. Но месторождения многих из них невелики по запасам, распылены по территории страны, нередко в неудобных местах для их разработки. Так в 1982 году в стране была полностью прекращена добыча железной руды, в том числе и на острове Эльба (в ряде мест, но особенно в районе Каррары). По запасам других видов сырья территория Италии бедна. В небольшом количестве встречается антрацит в области Валле-д'Аоста, коллоидные лигниты в Тоскане, торф и торфообразные лигниты. В Центральной Италии и Лигурии есть небольшие месторождения марганца. Бокситы, долгое время добывавшиеся из карстовых впадин Апулии, сейчас почти исчерпаны. На острове Сицилия есть запасы калийной и каменной соли, асфальта, битума.

Энергетические ресурсы Италии удовлетворяют потребности страны в энергии лишь на 15 %. В Сардинии, Тоскане, Умбрии, Калабрии есть месторождения бурого и низкокачественного каменного угля. Ограниченные нефтяные запасы на острове Сицилия, Паданской равнине и на восточном побережье Центральной Италии обеспечивают менее 2 % потребности Италии в нефти. Очень важны для экономики страны месторождения природного газа Паданской равнины и её подводного продолжения — материкового шельфа Адриатического моря. Природный газ обнаружен в Северных, Центральных и Южных Апеннинах и на Сицилии.

В послевоенные годы выявлены довольно значительные (для Италии) ресурсы нефти — в Паданской низменности, в полосе альпийских предгорий, а также на острове Сицилия. Дополнением к ним являются битумные сланцы, на острове Сицилия в районе Рагузы, у Сан-Валентино в области Абруццо-э-Молизе, а также в районе Фрозиноне (Лацио).

Экономика

Италия — высокоразвитая индустриально-аграрная страна.

Преимущественно индустриальный и высокоразвитый север и бедный, аграрный юг. Валовой национальный продукт на душу населения \$30 000 в год. Ведущие отрасли промышленности: машиностроение, металлургия, химическая и нефтехимическая, лёгкая и пищевая. Италия входит в число крупнейших производителей и поставщиков на мировой рынок автомобилей, велосипедов и мопедов, тракторов, стиральных машин и холодильников, пишущих и счётных машин, радиоэлектронной продукции, промышленного оборудования, стальных труб, пластмасс и химических волокон, автомобильных шин, а также готовой одежды и кожаной обуви, макарон, сыра, оливкового масла, вина, фруктовых и томатных консервов. Крупное производство цемента, натуральных эссенций и эфирных масел из цветов и фруктов, художественных изделий из стекла и фаянса, ювелирных изделий. Добыча пиритов, руд ртути, природного газа, калийной соли, доломитов, асбеста.

В сельском хозяйстве преобладает растениеводство. Основные культуры — пшеница, кукуруза, рис (1-е место по сбору в Европе; свыше 1 млн т в год), сахарная свёкла. Италия — один из крупнейших в мире и ведущих в Европе производителей цитрусовых (свыше 3,3 млн т в год), томатов (свыше 5,5 млн т), винограда (около 10 млн т. в год; свыше 90 % перерабатывается в вино), оливок. Развита цветоводство и птицеводство.

Транспорт

Италия имеет развитую сеть железных и автомобильных дорог. Более 90 % пассажиров и свыше 80 % грузов перевозятся автомобилями. Во внешних перевозках преобладает морской транспорт.

Торговый флот Италии насчитывает 667 судов — 17 место по общему тоннажу в мире.

Во внутренних перевозках грузов и пассажиров главную роль играет автомобильный транспорт, на втором месте — железнодорожный. По уровню электрификации железных дорог страна занимает одно из первых мест в мире.

Густая сеть современных шоссе и железных дорог связывает города Северной Италии. В связи с вытянутостью страны с севера на юг её сеть железных и автомобильных дорог развивались преимущественно в меридиональном направлении. Широтных коммуникаций, за исключением Паданской равнины, недостаточно. Многие автомобильные и железные дороги Италии проложены на крутых склонах гор и поэтому имеют много мостов, тоннелей, что удорожает их эксплуатацию. В Италии исключительно велика роль автомобильного транспорта: на него приходится 3/4 всех сухопутных перевозок грузов. Около половины автомобильных дорог

приходится на северную Италию, на Юге страны густота дорожной сети значительно меньше. Железные дороги уступают по значению автомобильным, однако сейчас в железнодорожное строительство стало вкладываться больше капитала, чем в автотранспортное. Некоторые главные линии резко выделяются по техническому оснащению. В результате такой модернизации, например, на линии Рим-Флоренция поезд может развивать скорость до 200 км/ч. Очень важную роль, как во внутренних, так и во внешних перевозках страны играет морской транспорт. Это объясняется положением Италии на средиземноморском водном пути, большой протяжённостью береговой линии, наличием островов в составе страны. На берегах Италии расположено 144 порта. В грузообороте портов преобладает нефть и другое минеральное сырьё. Самый крупный итальянский порт Генуя — один из важнейших во всем Средиземноморье. Генуя служит воротами во внешний мир для всего Северо-Запада Италии, а также для Швейцарии. Главный соперник и конкурент Генуи на Адриатике — Триест, второй в Италии по грузообороту и один из важнейших нефтяных портов Европы. Через Триест Северо-Восточная Италия связывается с другими странами Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока, Восточной Африки Восточной Азии. Значительно увеличился грузооборот портов Южной Италии (Аугусты и Таранто), что объясняется развитием нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности. Один из крупнейших пассажирских портов страны — Неаполь является центром связей Апеннинского полуострова с Сицилией, Сардинией и другими островами.

Речной транспорт в Италии развит слабо из-за отсутствия крупных рек. Довольно быстро развивается гражданская авиация Италии. Авиационные линии поддерживают связь крупнейших городов Италии со многими городами Европы, а также других континентов. Крупнейшие аэропорты страны — Леонардо да Винчи близ Рима, Мальпенса и Линате около Милана служат важными центрами международной сети авиалиний. Для экономического развития Италии жизненно важны внешнеэкономические связи. Почти 15 % всего импорта составляет нефть. Италия импортирует также сырьё для металлургической и др. отраслей промышленности — станки, промышленное оборудование, лес, бумагу, различные виды продовольствия. Основные статьи вывоза — продукция машиностроения, главным образом транспортные средства, различная аппаратура, пищевые и счётные машины, сельскохозяйственные и продовольственные товары, особенно фрукты овощи, консервированные помидоры, сыры, готовое платье, обувь, продукция химии и нефтехимии. Особенно активно ведётся торговля с Францией и Германией. Италию ежегодно посещает 50 млн иностранных туристов, преимущественно из Германии, Франции, США. В Италии давно уже сложилась материальная база для приема большого количества туристов. По числу мест в гостиницах она стоит на первом месте в Европе^[источник не указан 1763 дня].

Трубопроводный транспорт. Длина трубопроводов: неочищенная нефть — 6503 км, продукты нефтепереработки — 2148 км, природный газ — 19400 км.

Туризм

Италия — крупнейший район международного туризма (свыше 50 млн человек в год). Туризм в Италии является одним из ведущих секторов экономики и составляет 12 % от ВВП. На долю Италии приходится 5,6 % от мирового туристического рынка. По этому показателю страна занимает 3-е место в ЕС после Франции и Испании.

Денежная единица

Евро (знак валюты — €, банковский код: EUR) — официальная валюта 18 стран «еврозоны»

(Австрии, Бельгии, Германии, Греции, Ирландии, Испании, Италии, Кипра, Латвии, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Португалии, Словакии, Словении, Финляндии, Франции, Эстонии). Евро также является национальной валютой ещё 9 государств, 7 из которых расположены в Европе. Однако в отличие от участников еврозоны, данные страны не могут влиять на денежно-кредитную политику Европейского центрального банка и направлять своих представителей в его руководящие органы. Таким образом, евро — это единая валюта для более чем 320 миллионов европейцев. На ноябрь 2013 года в наличном обращении было 951 млрд евро, что делало эту валюту обладателем самой высокой суммарной стоимости наличных, циркулирующих во всем мире, опережая по этому показателю доллар США.

Евро был введен в безналичное обращение 1 января 1999 года, а 1 января 2002 года были введены в наличное обращение банкноты и монеты. Евро заменил в соотношении 1:1 европейскую валютную единицу (ЭКЮ), которая использовалась в европейской валютной системе с 1979 по 1998 год.

Евро управляется Европейской системой центральных банков (ЕСЦБ) во главе с Европейским центральным банком (ЕЦБ), расположенным во Франкфурт-на-Майне (Германия). В ЕСЦБ, кроме ЕЦБ, входят национальные центральные банки всех государств-членов ЕС, независимо от того, приняли ли они евро в качестве национальной валюты. ЕЦБ является независимым центральным банком. Ему принадлежит исключительное право определять денежно-кредитную политику в еврозоне. ЕСЦБ занимается печатанием банкнот и чеканкой монет, распределением наличных денег по странам еврозоны, а также обеспечивает функционирование платежных систем в еврозоне.

Все государства-члены Европейского союза имеют право войти в еврозону, при условии, если они выполняют критерии конвергенции, установленные Договором о Европейском союзе (также их называют маастрихтскими критериями). Решение о соответствии макроэкономических показателей страны критериям конвергенции принимает Совет ЕС, затем его утверждает Европейский Совет. Для новых членов Европейского союза вступление в зону евро является естественным шагом на пути к полной интеграции в ЕС.

В культурную программу входили следующие достопримечательности:

Город Берн (Berne)

Старый Берн (нем. *Alterbern*) — историческая часть Берна.

Старый город был основан на холме на излучине реки Аре, впоследствии территория стала историческим центром Берна. В XV веке в старой части были построены аркады, в XVI веке — фонтаны.

С 1983 года Старая часть Берна признана объектом Всемирного наследия.

Самые ранние поселения в долине реки Аре относятся к эпохе неолита. После завоевания Гельвеции Римом в районе нынешнего Старого Города возникло небольшое римское поселение. Это поселение было оставлено жителями в течение II века нашей эры, после чего вплоть до основания Берна в начале XII века местность была незаселённой.

История города Берна начинается с его основания герцогом Бертольдом V Церингеном в 1191 году. Местная легенда гласит, что герцог поклялся назвать город в честь первого животного, которое он встретит на охоте, и случилось так, что таким животным оказался медведь^[2]. Название города (нем. Bär(e)n — медведи) и его геральдическое животное происходят от этой легенды. В то время большая часть сегодняшней Швейцарии (являвшейся тогда частью южной Бургундии) находилась под властью герцогского дома Церинген (Zähringen), владения которого простирались к югу от Рейна. Чтобы усилить своё влияние, герцоги Церинген основали и расширили ряд городов и поселений, включая Фрибур (в 1157 году), Берн, Бургдорф и Муртен.

Место, выбранное Бертольдом V для основания города, находится на холмистом полуострове, окруженном с трёх сторон рекой Аре, что облегчало оборону города и в дальнейшем оказало влияние на его развитие. Из-за длинной, узкой формы полуострова город развивался в длину и застраивался параллельными рядами зданий. Единственные пересекающие их улицы (идущие с севера на юг) шли на уровне границ города вдоль городских стен, которые переносились по мере разрастания города. Поэтому, образование новых перпендикулярных улиц отмечает стадии развития Старого Города в Берне.

В восточной части полуострова герцогом Бертольдом IV во второй половине XII столетия был основан маленький форт, названный замком Нидегг (Nydegg). Наиболее вероятно, что строительство города началось именно с возведения этого форта. Первое расширение Берна произошло в 1191 году. Город был разделён на кварталы тремя продольными улицами, которые простирались от замка до городской стены^[4]. В течение первой половины XIII столетия образовалось ещё 2 улицы: Бруннгассе и Херренгассе. Бруннгассе имела полукруглую конфигурацию и проходила по северному краю города, в то время как Херренгассе ограничивала город с юга. Через реку Аре был построен деревянный мост, что способствовало развитию торговых связей.

Цитглогге (Zytglogge) — средневековая башня с часами возникла ориентировочно в 1218—1220 годах и является одним из наиболее известных символов Берна. Название *Zyglogge* на бернском диалектенемецком языке соответствует *Zeitglocke* в немецком языке и переводится как «колокол времени». Это одно из ранних башенных часовых устройств, состоящее из часового механизма, связанного с молотком, который каждый полный час звонил в маленький колокол. Часы на башне Цитглогге — одни из трех самых старых часов в Швейцарии.^[8]

После первого расширения Берна Цитглогге была башней над воротами западной стены города. В то время она представляла собой приземистую крепостную башню высотой около 16 метров. Впоследствии башня перестала быть частью городских укреплений, перенесенных на новые рубежи города, и её высота была снижена. Приблизительно в 1270—1275 годах башня была надстроена еще на 7 метров. После третьего расширения города башня была преобразована в женскую тюрьму и использовалась для содержания женщин лёгкого поведения, обвиняемых в интимных отношениях со священнослужителями^[9].

Во время большого пожара, произошедшего в Берне в 1405 году, башня была сожжена и полностью восстановлена только в 1983 году. Тюремные камеры перестали использоваться после пожара, и на башне выше ворот были установлены часы с колоколом, отмечающим каждый час. Эти часы и дали башне название *Zytglogge*. В конце XV века башня была украшена четырьмя декоративными углами и геральдическими символами. Помимо часов, специальный механизм *Zytglogge* представляет группу механических фигур. За три минуты перед началом следующего часа на башне сменяются фигуры, которые включают петуха, дурака, рыцаря, трубочиста, льва и медведей. Животные преследуют друг друга, дурак звонит в колокол, а петух кукарекает. Это зрелище обычно привлекает множество туристов. В 1770-71 башня с часами была отреставрирована в стиле позднего барокко Николасом Хеблером и Людвигом Эмануэлем Зендером. Оба фасада были отделаны в стиле рококо Рудольфом фон Штайгером в 1890 году.



Средневековая башня с часами

Мост у нижних ворот (нем. Untertorbrücke) — самый старый мост в Берне, действующий до настоящего времени. Первоначально мост, построенный в 1256 году, был деревянным, и пересекал реку Аре в районе замка Нидегг. Мост был разрушен во время наводнения в 1460 году. В течение следующего года началось строительство нового каменного моста. Маленькая часовня Девы Марии (нем. Mariakapelle), расположенная возле моста на городской стороне, была освящена в 1467 году, однако строительство моста завершилось только к 1490 году. Новый мост имел длину 52 метра и состоял из трёх арок 13,5 метров, 15,6 метра и 13,9 метра. Мост несколько раз реконструировался, включая демонтаж каменных ограждений, которые в 1818-19 годах были заменены железными рельсами. До строительства нового моста Nydeggbrücke в 1840 году, Untertorbrücke был единственным мостом через Аре в черте города Берна.



Мост у нижних ворот

Нидеггская церковь (нем. Nydeggkirche) стоит на месте, где первоначально располагался замок Нидегг, основанный приблизительно в 1190 году как часть городских укреплений Берна.

В 1268 году замок был разрушен гражданами Берна. Церковь с небольшим шпилем была построена на руинах замка в период с 1341 по 1346 год. Между 1480 и 1483 годами к церкви пристроена колокольня. В период Реформации с 1529 года Нидеггская церковь использовалась как склад для леса и зерна. Позже, начиная с 1566, церковь снова стала использоваться для богослужений.



Средневековая башня с часами

Замок Лаупен (Laupen)

Замок Лаупен был построен в XII веке и является памятником национального значения. Замок стоит в скалистой части города, на рельефной местности. Ров, расположенный вдоль массивных стен замка отсоединяет его от гор. В недавнее время замок подвергся тщательной реставрации и ушел в собственность города. На протяжении последних десятилетий, и до наших дней замок используется в качестве префектуры и районного суда города Лаупен. На втором этаже главного здания расположен зал судебных заседаний Берна-Лаупена, на первом этаже районный суд города Лаупен. В северо-восточной части крыла замка располагаются помещения тюремного типа, для предварительного содержания заключенных. Замок Лаупен возвышается высоко над одноименным средневековым городом, что на слиянии рек Санс и Сарин. Потрясающе красивая крепость является символом региона и охраняемым памятником национального значения. Стратегически расположенный на слиянии двух рек Санс и Саан, этот потрясающий замок отражал атаки Габсбургов в XIV веке, защищая таким образом Берн. Из его достопримечательностей – клетка в тюремной башне, полностью выполненная из дуба, огромная каменная катапульта и гигантский рыцарский холл, являющимся одним из наиболее хорошо сохранившихся в Швейцарии – с камином, могущественной освещенной крышей и впечатляющими мощными стенами.



Замок Лаупен

Город Фрибург (Fribourg)

Город Фрибург расположен возле города Берн. Он был построен на реке Сарин в 1157 году. Сейчас это замечательное место, окруженное огромным количеством архитектурных памятников. Среди них есть монастыри. В этих незабываемых творениях искусства присутствуют элементы немецкой готики. Город необычен тем, что находится на границе франкоязычного и немецко-язычного населения Швейцарии. И его название может произноситься по-разному на французский или немецкий манер. В 1481 году этот город оказался в составе Швейцарии, перед этим на протяжении некоторого времени он постоянно менял хозяев и принадлежал то тем, то другим. В наше время городок Фрибург является очень популярным у туристов. Его посещаемость огромна. Многие строения в городе выполнены в стиле средневековой готики. Это очень интересный и необычный стиль, и довольно мало есть мест в Европе, где он сохранился. Еще одним местом, которое находится в почете у туристов, является старинный замок Пойя. Он очень красив и уникален своей архитектурой. Сам город находится на склоне горы и утопает в зеленых насаждениях. Очень красив и необычен храм Святого Николая, который находится во Фрибурге. Он был возведен в средние века и не утратил своего величия, наоборот он превратился в культурное достояние Швейцарии, ее историю. Башню в 76 м, которая венчает собор видно не только в городе, но и за его пределами. Этот собор известен своими витражами, которые были созданы руками А. Маниссьера и Ж. Мехофера. Еще в храме есть замечательный орган, который является произведением А. Мозера. В городе имеется замечательный, обладающий удивительной красотой подвесной мост. Каждый гость города просто обязан пройти по нему. Это подарит незабываемые впечатления о Швейцарии, которые останутся с вами надолго. Гуляя по улицам Фрибурга, можно пройти и по другим мостам, которых в городе несколько. В городе есть невиданной красоты фонтаны, которые ни кого не оставят равнодушным. Они сделаны и в современном, и в старинном стилях.

Фонтаны обрамлены различными архитектурными композициями, а так же украшены мастерски выполненными скульптурами.



Город Фрибург

Шоколадная фабрика Cailler

Воображение посетителей вдохновляется и подстегивается демонстрацией различных этапов производства на шоколадной фабрике Cailler, которая является частью интерактивной аудиовизуальной экскурсии. Посредством видеокамер посетители могут наблюдать, как производятся составляющие шоколада. Прошлое также оживает в процессе осмотра фотографий, отражающих историю фабрики с момента ее появления в 1898 году до 60-х годов XX века. Это настоящее путешествие во времени.

Раздразнив аппетит, путешественники могут побывать в специальном магазине, в котором продается вся возможная продукция, производимая на швейцарской фабрике Cailler.

Ощущения, знания, открытия, удовольствие: экскурсия по шоколадной фабрике Bros – понравится каждому. Интерактивный аудиовизуальный тур в развлекательной форме повествует об истории и различных этапах производства шоколада Cailler.

Посетители имеют возможность сотворить свои собственные шоколадные шедевры под руководством шоколатье Cailler. В мастерских можно создать утонченный шоколад и поэкспериментировать с горьким и сладким вкусами, а также познакомиться с процессами расплавления и конширования шоколада, а также освоить производство глазури. Безусловно, гости фабрики могут забрать свои «произведения» домой. «Ателье шоколада» предлагает мастерские с программой, меняющейся каждую неделю.

Продолжительность: 1,5 ч

Количество участников: 1-20

Языки: немецкий, английский, французский, итальянский.



Шоколадная фабрика Cailler

Ледник Glasier 3000

Всего за 15 минут канатная дорога с перевала Пийон перенесет Вас на высоту 3000м. Оказавшись на вершине, Вы забудете обо всем. Вид вечных снегов и величественных горных хребтов поистине грандиозен. А внизу Вашему взору предстанут чарующие долины французской Швейцарии и Бернские Альпы.

Расположенный на высокогорном курорте, «Alpine Coaster» - это одна из самых высоких санно-бобслейных трасс в мире. На протяжении километрового спуска Вас ожидают лупинг в 520 градусов, десять виражей, шесть волн, три скачка и два моста. «Alpine Coaster» открыт для посетителей с мая по конец сентября. Если Вам хочется незабываемых впечатлений, пройдите это сумасшедший спуск, и хорошая доза адреналина Вам обеспечена!

Прогулки по леднику на снежных автобусах „Snow Bus“ и на собачьих упряжках покажутся Вам весьма увлекательными. Независимо от возраста, все гости получают истинное удовольствие от прогулок по ледникам - «Glacier Walk» (Прогулка по леднику) и «View Point» (Точка наблюдения) на Ссекс Руж, откуда видны 24 пика высотой в четыре тысячи метров и более, в том числе знаменитые горы Юнгфрау, Маттерхорн и Монблан.

Ледник 3000 - это также горнолыжный курорт, открытый с ноября по май и включающий 25 км лыжных трасс на высоте от 3000 до 1350 метров.

Высокогорный ресторан, построенный архитектором Марио Ботта, предложит Вам захватывающий вид на ледник, и, разумеется, блюда местной

и международной кухни. В удобных шезлонгах, расположенных на террасе, Вы сможете позагорать и насладиться лазурным небом и теплым солнцем.



Ледник Glasier 3000

Город Мартиньи (Martigny)

Мартиньи́ (фр. *Martigny*, франкопров. *Martegné*, нем. *Martinach*, лат. *Octodurus*, *Forum Claudii Vallensium*, *Martiniacum*) — коммуна в Швейцарии, является франкоязычной столицей округа Мартиньи в кантоне Вале. Он расположен на пересечении дорог, связывающих Италию, Францию и Швейцарию. Одна дорога связывает его через перевал Большой Сен-Бернар с Аоста (Италия), другая через перевал Коль де ла Форкля ведет в Шамони (Франция). Зимой Мартиньи пользуется популярностью из-за многочисленных близлежащих горнолыжных курортов Альп, таких как Вербье.

Мартиньи расположен на высоте 471 м около 33 км к юго-юго-востоку от Монтре. Он находится на восточном краю долины Роны, у подножия Швейцарских Альп, и расположен в точке, где юго-западное течение Роны поворачивает на 90 градусов к северу и направляется к впадению в Женевское озеро. Река Дрансе стекает с Альп и впадает в Рону именно здесь.

История Мартиньи продолжается 2000 лет: свой след оставили кельтские племена, римляне, войска Наполеона. Восстановленный римский амфитеатр, храмы, жилые кварталы и термальные бани можно увидеть в Мартиньи и сегодня. Кроме того, Мартиньи был резиденцией

первого епископа в Швейцарии. В городе сохранились исторические районы Ла-Батъяз и Вье-Бург, со своими церквями и светскими зданиями.



Город Мартиньи (Martigny)

В I веке до н. э., нынешний Мартиньи был оппидумом, или викусом, кельтского племени варагры и носил название *Октодурус* или *Октодурум*. Когда Юлий Цезарь был в Галлии (57-56 до н. э.), он послал Сервия Гальбу с двенадцатым легионом и конницу в страну племен нантуатов, варагров и седунов. Его целью было освободить проход через Альпы — перевал Большой Сен-Бернар, при проходе по которому меркаторы подвергались большому риску и несли большие потери. Местные жители разрешали проход римским купцам, потому что, если бы они забирали слишком много или жестоко обращались с купцами, те бы больше не пришли. Гальба, захватив много местных опорных пунктов и получив покорность населения, направил свои войска в страну нантуатов, и с оставшейся армией остался зимовать в Октодуруме.

Октодурум находился в долине и, не имея обширных земель по соседству, был ограничен со всех сторон очень высокими горами. Цезарь говорил, что город Октодурус был разделен на две части рекой, но не упоминал название реки, предполагается что это Дрансе. В одной части города расположились галлы, а во второй — войска Гальбы. Он укрепил свои позиции рвом и валом, и посчитал, что он в безопасности. Однако, был внезапно атакован галлами прежде, чем его оборонительные сооружения были полностью готовы и всё снаряжение было доставлено в лагерь. Римляне упорно защищались в течение 6 часов, почле чего, видя, что они больше не могут сдержать противника, совершили успешную вылазку. После этого Гальба снял свои

войска, и направился через страну нантуатов, достиг земли алллоброгов, где и перезимовал.

Римляне оценили количество галлов более чем в 30 000, и, по словам Цезаря, более чем третья часть их была уничтожена. Столь огромное уничтожение сил противника дает повод усомниться в достоверности слов Цезаря, или Гальба, который сделал свой доклад командиру. Кроме того, что долина недостаточно широка, чтобы провести в Мартиньи войско в 30 000 человек. Ошибка может быть как в количестве нападавших, так и в числе тех, кто погиб.



Замок де ля Батиаз
Château de la Bâtiaz

Область вошла в состав Римской империи. В 47 году н. э., император Клавдий основал *Форум Клавдия Августа*, позднее ставший *Форумом Клавдия Валленсиум*, чтобы избежать путаницы с другим городом. Октодурус был столицей округа до переезда в 4-м веке н. э. епископства в Сьон. Город упоминается в итинерарии Антонина, путевом указателе того времени) и в Пейтингеровой таблице. Город находился на римском пути от Августа Претория (современная Аоста). В Мартиньи найдены остатки римского акведука, монеты и другие характерные знаки римского времени.

В 1845-47 годах была предпринята попытка группы католических кантонов Швейцарии отделиться от неё и сформировать католическую

конфедерацию Зондербунд. Вале должно было стать частью Зондербунда. В 1847 году генерал Анри Дюфур с 97 тысячами федеральных войск помешал отделению в относительно бескровном противостоянии против чуть меньшей повстанческой армии в так называемой войне Зондербунда.

В настоящее время город является частью региона Шабле, который включает швейцарские Во к востоку от Роны и Вале к западу от неё, а также французскую Савойю.

Римляне оставили много археологических памятников в Мартиньи. Город известен своим амфитеатром, который был восстановлен в 1978 году. В начале осени в нём проходят бои коров. В городе расположен музей Фонда Пьера Джанадда (Pierre Gianadda Foundation). Его здание было построено вокруг остатков бывшего римского храма. В фонде расположен автомобильный музей, кроме того фонд ежегодно устраивает 3 художественные выставки с работами известных мастеров.



Амфитеатр в городе Мартиньи (Martigny)

В Мартиньи находятся штаб-квартиры Groupe Mutuel и часовой марки 121time. Относительно теплое солнце Вале (для Швейцарии) является идеальным для выращивания клубники, абрикосов, спаржи, винограда, которые растут на прилегающих холмах и крутых склонах. Город окружен виноградниками, фруктовыми садами и полями и известен своей гастрономией, которая представлена во многих ресторанах и гостиницах региона.

Перевал Большой Сен-Бернар (Grand Saint-Bernard)

Большой Сен-Бернар (фр. *Col du Grand-Saint-Bernard*, итал. *Colle del Gran San Bernardo*) — перевал в Альпах, через который со времён Римской империи проходил главный путь, соединявший Север Италии с центральной Европой.

Высота перевала 2473 м над уровнем моря.

В 1905 году через перевал была построена дорога, которая связывает итальянскую Аосту (итал. *Aosta*, фр. *Aoste*) с швейцарским Мартиньи (фр. *Martigny*). В зимний период, с октября по май, дорога, как правило, закрыта.

Ниже перевала, на высоте 1915 м проходит тоннель одноименного названия (фр. *Tunnel du Grand-Saint-Bernard*), который был открыт в 1964 году.

В 1050 году Святым Бернардом из Ментона на перевале был основан монастырь, при нём горный приют, которые, как и перевал, получили его имя.

Здесь была выведена порода собак сенбернар, которые были обучены поиску людей в лавинах.



Перевал Большой Сен-Бернар (Grand Saint-Bernard)

Святой Бернард из Ментона, также Святой Бернард де Ментон, Святой Бернард Швейцарский, Святой Бернард из Аосты, Бернард Аостийский, (лат. *Bern(h)ardus de Aosta*, фр. *Bernhard de Menthon, de Montjou*) родился в 923 году в замке Ментон вблизи Анси в Савойе. Умер в Новаре в 1008 году (по другим данным в 1081 году).

Он происходил из богатой, аристократической семьи, жившей в замке Ментон в нескольких километрах к югу от Анси. Получил хорошее образование в Париже. По окончании учёбы вернулся в родовой замок. По воле отца Бенедикт должен был жениться. Однако в ночь перед свадьбой он сбежал в Италию, где поселился в бенедиктинском монастыре.

Своё служение он начал в Аосте, достигнув в 966 году поста архидьякона.

В течение длительного времени он проповедовал христианство в северной Ломбардии и Альпах. Величайшим делом всей его жизни стало создание в 962 году (по другим данным около 1050 года) приюта для путников на перевале Мон-Жу (фр. *Mont-Joux*), через который проходила главная дорога из Италии в Центральную Европу, соединяющая Италию со Швейцарией; этой дорогой пользовались паломники в Рим. С XII века этот горный перевал носит название Большой Сен-Бернар (в честь Святого Бернарда) и для многих он является священным местом. С XII века (первое свидетельство относится к 1125 г.) в приюте поселились августинцы. В годы расцвета обитатели число монахов доходило до 70. Расположенная здесь церковь ныне считается самой высокогорной церковью Европы.

Кроме приюта на перевале Большой Сен-Бернар он основал приют на другом перевале, соединяющем долину Аосты с Францией, который сейчас носит название Малый Сен-Бернар.

На обоих перевалах монахи, жившие там, предлагали еду и кров путешественникам. За долгие годы августинцы вывели здесь особую породу собак сенбернар. Данные собаки были обучены спасению людей в горах, помогая отыскать их даже под снегом. Самый известный пёс по кличке Барри спас более 40 человек в горах.

После своей смерти Бернард из Ментона за свои деяния с XII века признавался как святой во многих местах Пьемонта и Аосты. По некоторым сведениям, он был канонизирован уже в начале XII века епископом Ричардом Новарским, но его имя было внесено в Римский мартиролог только в 1681 году папой Иннокентием XI. Праздник Святого Бернарда из Ментона отмечается 15 июня.

На иконах Святой Бернард держит на цепи связанного дьявола в виде дракона или фурии с оскаленными зубами, что символизирует силу зла. В реальности зло воплощалось в «проклятых» местах, отвесных горах и скалах, заснеженных ущельях, смертельной опасности быть застигнутым в горах непогодой, безжалостных разбойниках, подстерегающих путников в горах^[9].

Святой Бернард из Ментона считается покровителем альпинистов, горнолыжников, всех живущих и путешествующих в горах.



Бернард из Ментона

Название Сенбернар (фр. *Chien du Saint-Bernard* — собака святого Бернара) — произошло от монастыря святого Бернара в Швейцарских Альпах. В XI веке монах Бернар из Ментона основал приют для путешественников, который, как и тропа, был назван его именем. Это же имя было присвоено местной породе собак. Участок был расположен на перевале Большой Сен-Бернар на высоте порядка 2473 м — в одном из самых высоких в то время населенных местах Европы. Он был трудным и опасным для путешественников из-за лавин, сильных ветров, крутых горных переходов и грабителей.

В XVII веке монахи решили использовать собак для спасения людей, пострадавших от лавин. Толстая шкура надёжно защищала собак от льда и снега, а их необычайный нюх позволял находить пострадавших, погребённых под снежными лавинами. Собаки сопровождали монахов в долину, и их способность чувствовать приближение лавин часто спасала путникам жизнь.

В то время сенбернары по внешнему виду отличались от сегодняшних. Они были менее массивными и потому отличались большой подвижностью. Самым знаменитым сенбернарром был Барри (первоначально порода носила название «барри» — искаженное от немецкого *Bären*, «медведи»), который в период с 1800-го по 1812-й год спас жизни сорока человек. Однажды Барри спас маленького мальчика и нес его на себе в монастырь 5 километров, по глубокому снегу. Разведение чистой породы началось в конце XIX в. Сейчас используются в качестве сторожевых и сопровождающих собак.



Собака Сенбернар

Город Аоста (Aosta)

А́оста / А́ост (итал. *Aosta*, фр. *Aoste*, франкопров. *Aoûta*) — главный город автономной области Валле-д'Аоста в Италии, распол. на высоте 585 м н. ур. м., на левом берегу реки Дора-Бальтеа и на соединении двух дорог — к Малому и к Большому Сен-Бернару.

Аоста в древности была главным городом салассов, преградивших римлянам доступ в Галлию и потому подвергшихся их нападению под начальством Аппия Клавдия (в 143 до н. э.). В наказание за частые возмущения против римского владычества Август в 26 г. до н. э. приказал Теренцию Варрону взять город и разрушить его. На его месте 3000 солдат преторианской когорты основали впоследствии город, названный ими *Augusta Praetoria Salassorum*, пользовавшийся большим значением, как важная крепость. В последующие времена судьбы города были тесно связаны с историей лонгобардов и итальянских пограничных областей.

Из остатков времен римского владычества примечательны:

Арка Августа: хорошо сохранившиеся триумфальные ворота,
Преторианские ворота: двойные восточные крепостные ворота с тремя проходами,
развалины древнеримских городских стен с крепкими башнями,
развалины древнеримского театра.

Из более современных зданий заслуживают внимания:

ратуша *Отель-де-Виль* (фр. *Hôtel de Ville*), в которой размещаются муниципальные органы власти, на площади Эмиля Шану,

Кафедральный собор Нотр-Дам, построенный, вероятно, в VI веке, Комплекс Коллегиальной церкви Святого Урса, с готической церковью, криптой и знаменитым клуатром, построенный в XV веке.



Город Аоста (Aosta)

Крепость Бард (Bard)

Уже во времена Теодориха, в начале VI века, в Барде стоял гарнизон из шестидесяти вооруженных защитников «Clausuræ Augustanæ» – оборонной системы на границах империи.

В 1034 году, в одном из самых ранних упоминаний о вальдостанских замках, крепость называют «неприступным городом». В 1242 году граф Савойский Амадей IV вступил во владение княжеством Бард по настоятельной просьбе местных жителей, уставших от произвола князя Уго ди Бард, который пользуясь расположением своего замка, ввел непомерные налоги для путешественников и торговцев.

С этого момента крепостью управляет семья Савойя, которая держит в ней военный гарнизон. В 1661 году в Бард собирают оружие из всех остальных вальдостанских крепостей, в том числе из Веррес и Монжовэ. Замок вновь приобретает большое значение во время наступления французских войск в 1704 году и, особенно, с прибытием армии Наполеона Бонапарта, в мае 1800 года осадившей крепость, в которой забаррикадировались 400 защищавших ее австрийцев.

Фортификационные сооружения крепости были настолько эффективны, что наполеоновская армия потратила около двух недель на подавление обороны, и смогла взять ее только хитростью. Позже Наполеон решил срыть крепость, чтобы избежать возможных неприятностей в будущем. То, что мы видим сейчас – восстановленная в эпоху Реставрации Карлом

Феликсом крепость, в 1830 году ставшая самой крупной военной структурой Валле д'Аосты. В конце девятнадцатого века крепость пришла в упадок и сначала стала каторгой, а потом складом боеприпасов. В 1975 году крепость была списана военными, и в 1990 году стала собственностью региона Валле д'Аоста.

В крепости, полная реставрация которой закончилась в 2006 году, теперь находится Музей Альп с постоянными и временными экспозициями.



Крепость Бард (Bard)

Город Турин (Torino)

Турин (итал. *Torino* [to'ri:no], пьем. *Turin* [ty'riŋ]) — город и важный деловой и культурный центр северной Италии, административный центр региона Пьемонт и провинции Турин.

Расположен при впадении реки Дора-Рипария в реку По, на Паданской равнине у подножия Западных Альп, на подступах к Альпийским перевалам.

Четвёртый после Рима, Милана и Неаполя город Италии по количеству жителей, насчитывает 911 тыс. чел. (2012), вместе с пригородами 1,7 миллион человек.

Город имеет богатую историю и культуру, и известен своими арт-галереями, дворцами, театрами, музеями, парками. Турин также знаменит своей архитектурой в стилях барокко, рококо, неоклассицизма и модерна.

Большая часть замков, дворцов (в частности Палаццо Мадама), садов и

площадей были построены в XVI-XVIII в.в. в процессе перевода столицы Савойского герцогства (позднее Сардинское королевство) из Шамбери (ныне Франция) в Турин.

Турин иногда называют «колыбелью итальянской свободы», за то, что он является родным городом заметных политиков и людей, внесших большой вклад в Рисорджименто, например Камилло Бенсо ди Кавур. В городе находятся множество университетов, колледжей, академий, лицеев и гимназий. Среди них основанный в XV веке Туринский университет. Самыми известными достопримечательностями Турина являются Египетский музей и символ города Моле Антонеллиана. Эти и многие другие достопримечательности делают город привлекательным для туристов со всего мира и позволяют Турину входить в десятку самых посещаемых городов Италии.

Город в XIX веке являлся важным политическим центром Европы. В 1861 году Турин стал первой столицей объединенной Италии и наряду с этим являлся столицей для Савойского дома, правящей династии Королевства Италии. Несмотря на то, что большая часть политической значимости Турина была растеряна после отмены монархии в Италии, город остается важным промышленным, экономическим и торговым центром Европы и Италии. Турин является третьим по экономическим показателям городом страны, после Милана и Рима. Также Турин является своего рода столицей автомобилестроения Италии. В городе располагаются штаб-квартиры компаний FIAT, Lancia, Iveco.

Город известен в мире благодаря христианской реликвии - Туринской плащанице, а также футбольным командам «Ювентус» и «Торино». Турин - столица зимних Олимпийских игр 2006 года.

Покровителем города считается Св. Иоанн Креститель (итал. *San Giovanni Battista*). Праздник города — 24 июня.



Город Турин
(Torino)

Во времена Римской империи военный лагерь *Castra Taurinorum* (основанный около 28 г. до н. э.) был переименован в честь императора Августа в колонию *Augusta Taurinorum*.

В 940-е годы Турин стал резиденцией маркграфов Ардинуичи, правивших феодом, известным как Туринская марка. С XI века — совместное владение графов Савойских и местных князей-епископов.

В 1563 году Эммануил Филиберт сделал Турин столицей могущественной Савойской династии. Он возвёл новые дворцовые резиденции и возобновил Туринский университет, учреждённый в 1404 году, но впоследствии распущенный.

Одним из центральных событий Войны за испанское наследство была 117-дневная осада Турина французами (1706). Победив французов, савойские правители приняли королевский титул и поручили Филиппо Юварра вывести город на уровень других королевских столиц Европы.

После завершения Рисорджименто (1861) Турин на протяжении четырёх лет оставался столицей объединённой Италии. В это время здесь реализовывались крупнейшие на юге Европы строительные проекты.

В 1902 году Турин принимал Всемирную выставку, а в 2006 году — зимние Олимпийские игры.

Географическое положение Турина способствовало его экономическому развитию. Турин — важный транспортный узел, второй после Милана промышленный центр страны, с широко развитыми торгово-финансовыми функциями.

В самом городе и его ближайших пригородах (например, в Мирафьори и др.) ведущее значение имеет тяжёлая промышленность, первенствующее положение в которой принадлежит промышленному комплексу предприятий концерна FIAT. На этих же предприятиях работает около половины всех занятых в промышленности города. Ядро всего комплекса — автомобильные заводы, дающие 80 % всего итальянского выпуска автомобилей. FIAT принадлежат также металлургические, авиационные, вагоностроительные, тракторные заводы, производство судовых двигателей и др. Вторым мощным индустриальным комплексом в Турине являются предприятия фирмы RIV (выпуск шарикоподшипников и станков для их изготовления).

Кроме того, в Турине имеются многочисленные машиностроительные заводы других фирм, предприятия резиновой, кабельной, химической (серная кислота, красители, химическое волокно и др.), фармацевтической промышленности. Сохраняют своё значение старые отрасли туринской промышленности — текстильная, швейная, полиграфическая, пищевая (в том числе виноделие, кондитерские изделия и др.).

В основе прямоугольной градостроительной структуры Турина лежит планировка древнеримского военного лагеря. Городские достопримечательности включают в себя:

Собор Иоанна Крестителя хранит плащаницу Иисуса Христа. Считается, что именно этой плащаницей было накрыто тело Иисуса после его распятия.

Один из главных символов Турина — башня Моле Антонеллиана, в которой в настоящее время расположен национальный музей кинематографии Италии.

Египетский музей Турина — первый в Европе специализированный музей, посвященный древнеегипетской цивилизации.

Среди памятников античного зодчества отчасти уцелели древнеримский театр и Палатинские ворота (порта Палатина).

Монастырь Суперга царит с холма над всем городом. Это шедевр стиля барокко в исполнении архитектора Филиппо Юварра и традиционное место погребения представителей Савойского дома.

Мо́ле Антонеллиа́на (итал. *Mole Antonelliana*) — экспериментальное здание высотой в 167,5 метров, возведённое в XIX веке архитектором Алессандро Антонелли в итальянском городе Турине. Подобнопарижской Эйфелевой башне, здание со временем стало восприниматься как символ Турина. До 2011 года было высочайшим зданием Италии.

Башня была заложена как главная синагога страны в 1863 году, когда Турин служил столицей всей Италии. Архитектор Антонелли, который только что закончил возведение 120-метрового купола базилики Сан-Гауденцио в провинциальной Новаре, пообещал уложиться в бюджет, составлявший 280 тысяч лир. Однако к 1876 году расходы превысили 620 тысяч лир, а высота всё ещё недостроенного здания по настоянию архитектора была увеличена с 66 до 167,5 метров.

Еврейская община отказалась продолжать финансирование проекта и передала его городским властям, которые и завершили строительство в 1889 году, уже после смерти Антонелли. В 1908 году в здание въехал Музей Рисорджименто, который стал, таким образом, самым высотным музеем в мире. В 1938 году музей был переведён в палаццо Кариньяно, а его место в 2000 году занял новообразованный Национальный музей кинематографии.

Архитектурный облик Моле Антонеллиана был искажён 23 мая 1953 года, когда смерч снёс 47-метровый шпиль башни.

Реставрационные работы проводились в 1961 году. И по сей день Моле Антонеллиана остаётся самым высоким кирпичным зданием Европы.



Мо́ле
Антонеллиа́на
(*Mole*
Antonelliana)

Город Асти (Asti)

А́сти (итал. *Asti*, пьем. *Ast*, лат. *Hasta Pompeia*) —

город в итальянском регионе Пьемонт, на реке Танаро в 55 км к востоку от Турина. Административный центр одноимённой провинции, место проведения ежегодных палио (скачек). Покровителем города считается св. Секунд Астийский. День города: 1-й вторник мая.

Древние римляне в 129 году до н. э. основали на месте лигурийского поселения военный лагерь *Colonia*, именовавшийся также *Hasta*, призванный охранять дорогу из Рима в Галлию. Во время Великого переселения народов город не раз принимал первый удар хлынувших в Италию варваров. Ломбарды разделили север Италии на 36 «графств», столицей одного из которых сделали Асти.

При Каролингах власть в округе перешла в руки местных епископов. XI век ознаменовался вооружённым противостоянием между епископом Оттоном и графиней Аделаидой Сузской. В феврале 1155 года город, примкнувший к Ломбардской лиге, сжёг её злейший враг — император Фридрих Барбаросса. С тех пор жители Асти, правившие городом самостоятельно, искусно балансировали между императором, папой и генуэзцами.

В XIII веке город вступил в борьбу с Миланом, Альбой, Алессандрией, Савойской династией и маркграфами Монферрата и Салуццо за торговое первенство в Пьемонте. В середине века в политическую зависимость от Асти попала Альба, а в торговую — Турин и Кьери. На стороне савойского герцога против жителей Асти выступил Карл Анжуйский.

Борьба за независимость обострила противоречия между «лучшими гражданами», и в 1314 году банкиры Соларо передали город под власть неаполитанской короны. В 1339—1342 годах республика была на короткое время восстановлена, после чего жители Асти поддались под руку миланских Висконти. Свои права на Асти впоследствии предъявляли также Иоанн II Палеолог (маркграф Монферрата) и Людовик Орлеанский, которому вместе с рукой Валентины Висконти и отошёл Асти.

Вплоть до Итальянских войн город оставался французским анклавом в Италии. По Камбрейскому миру (1530) французская корона уступила права на Асти императору Карлу V, который передал его под управление своего командующего Шарля де Ланнуа. После смерти последнего император назначил Асти приданым за Беатрисой Португальской по случаю её брака с Карлом Савойским. С тех пор Асти стал владением Савойской династии.

Соборная церковь Успения Девы Марии (1309—1348) — одно из самых больших готических зданий на севере Италии.

Многочисленные памятники ломбардского средневековья, включая башню Траяна (XIII век), баптистерий Сан-Пьетро (X век), готическую церковь Сан-Секондо с более древней кампанилой, докаролингские крипты в Сан-Джованни и Сан-Анастасио.

Дворцы и церкви эпохи Возрождения, включая палаццо Альфьери, в котором родился драматург Витторио Альфьери.



Город Асти (Asti)

Город Альба (Alba)

А́льба (итал. и пьем. *Alba*, местн. *Arba*) — главный город области Ланге на границе Лигурии и Пьемонта, вдоль реки Танаро, в итальянской провинции Кунео. Окрестности славятся своими персиками, белыми трюфелями и сухим вином.

Население составляет 29 759 человек, плотность населения составляет 551 чел./км². Занимает площадь 54 км². Почтовый индекс — 12051. Телефонный код — 00173. Покровителем города считается святой Лаврентий. Праздник города ежегодно празднуется 10 августа.

Основание поселения Альба-Помпея (*Alba Pompeia*) на дороге из Аккви-Терме в Турин приписывается консулу Помпею Страбону. В этом городе родился один из римских императоров, Пертинакс. С IV века в Альбе имелся свой епископ под начальством архиепископа Миланского. С XI века — свободная коммуна Ломбардской лиги, в более поздние времена — яблоко раздора между монферратскими Алерамичи, миланскими Висконти и домом Гонзага. По итогам войны за мантуанское наследство (1631) отошёл к Савойскому дому, после чего утратил былое значение.

В 1946 г. в Альбе была создана кондитерская компания *Ferrero*, которая специализируется на производстве конфет *Raffaello* и других подобных сладостей.

Памятники старины — романский собор св. Лаврентия (достроен в 1486 году, реконструирован в XIX веке), готическая церковь св. Доминика, средневековый епископский дворец, присутственные места XIII века, а также некоторые башни XIV—XV вв.



Город Альба
(Alba)

Лигурийское море

Лигурийское море (от древнего племени лигуров, живших в долине р.Рона; лат. *Mare Ligusticum*, фр. *mer Ligure*, итал. *mar Ligure*, лиг. *Mâ Ligure*) — часть Средиземного моря между о. Корсика, о. Эльба и побережьем Генуэзского залива. Омывает территорию Франции, Монако и Италии. Площадь — 15 тыс. км², средняя глубина — 1200 м, наибольшая — 2546 м. Приливы полусуточные, их величина — 0,3 м. Температура воды — от 13 °С зимой — до 23,5 °С летом. Солёность — около 38 ‰. Берега в основном крутые и скалистые, встречаются песчаные пляжи. На побережье расположен знаменитый курортный район Ривьера.



Лигурийское море
(mar Ligure)

Варианты подъезда и выезда

Поезд

Мы ехали поездом, как туда, так и обратно. Поезд №23 Москва – Париж, отправление с Белорусского вокзала в 07:44. Ехали в самом дешевом вагоне, в купе второго класса. Прибытие поезда в Страсбург в 15:28 по местному времени. Хотели купить билеты на субботу, что бы пораньше начать поход и сэкономить время, но у нас не получилось. При попытке купить билеты за месяц, билеты на субботу для шестерых человек в одном вагоне уже отсутствовали. Пришлось брать на день позже, на воскресенье. Соответственно поезд идет от Москвы до Страсбурга 1 день 9 часов 44 минуты. Мы выехали в воскресенье и приехали в понедельник. Поезд имеет годовой график. Перед планированием маршрута необходимо посмотреть даты отправления поезда из Москвы. Посмотреть можно на сайте www.tutu.ru или www.rzd.ru Из Страсбурга до Берна мы добирались на поезде с пересадкой. Пересадку делали в городе Базель. Билет с учетом пересадки продаётся на вокзале в Страсбурге. Расписание поездов от

Страсбурга до Берна смотрели на сайте <http://fahrplan.sbb.ch/> Необходимо обратить внимание, что не все поезда имеют возможность в перевозке велосипедов. На поезд 15:51 мы не успели. Он имеет вагоны с возможностью перевозки велосипедов. Следующий поезд идет в 16:21 и в 16:51. Эти поезда не оборудованы вагонами для перевозки велосипедов. Пришлось ехать только на поезде отправлением из Страсбурга в 17:21. Его вагоны оборудованы местами для перевозки велосипедов. Время на пересадку в Базеле достаточно много, около 25 минут. Найти нужный поезд тоже не составило большого труда, при обширной информационной обеспеченности вокзалов в Швейцарии. Прибыли мы в Берн в 20:27

Обратно ехали на поезде №18 Ницца – Москва. Садись на станции Генуя Принцип (Genova Principe). Стоянка поезда 20 минут. Отправление в 00:48. Время в пути 2 дня 6 минут. Прибытие в Москву, на Белорусский вокзал в 22:53 московского времени. Поезд имеет годовой график. Перед планированием похода надо уточнять расписание. В сентябре-августе 2014 г., поезд ходил раз в неделю. Отправление из Ниццы по субботам, еженедельно.

Самолет

Из Москвы до Берна можно долететь на самолете. В 6 километрах от центра Берна расположен международный аэропорт. Из Москвы в Берн летают следующие авиакомпании: Трансаэро (Transaero), АэрБалтик (AirBaltik) и Люфтганза (Luftgansa) из аэропорта Домодедово.

В Генуе также расположен международный аэропорт. Из Генуи в Москву можно добраться следующими авиакомпаниями: АэрИталия (AirItalia), Туркиш Аэрлайнс (Turkish Aerolines), Люфтганза (Luftgansa) летают в аэропорт Внуково, а авиакомпания С7 (S7) в аэропорт Домодедово.

Цели и общая характеристика маршрута

1. Культурно-познавательная

Основной целью похода было провести положенный по законодательству отпуск из двух недель и ознакомиться с культурно-историческими местами Швейцарии и Италии, побывать красивейших природных местах центральных горных массивах Альп, попробовать местную кухню и искупаться в Лигурийском море, входящем в средиземноморье.

2. Спортивная

- Прохождение простых и очень красивых перевалов для велосипедного туризма в центральной части Альп.

- прохождение велосипедного маршрута 2КС в заданные в маршрутной книжке сроки, с преодолением всех препятствий на велосипеде, без

спешивания, расчет категории сложности по методике 2014 года и участия в соревнованиях по дисциплине «Маршрут».

- разведка горнолыжных курортов и инфраструктуры их, вариантов подъезда к ним на автомобильном транспорте, наличие автомобильных дорог, их качества и удобства перемещения между различными горнолыжными курортами. Визуальная оценка горнолыжных трасс для будущего планирования отдыха в зимнее время года.

Характеристика маршрута

Маршрут представляет из себя классический простой поход 2КС по дорогам со 100% асфальтовым покрытием отличнейшего качества. Маршрут является линейным, с прямым движением с севера на юг, и преодолением препятствий характерных для похода 2КС. Маршрут построен таким образом, что в начале идет незначительный набор высот с небольшими расстояниями. Затем начинаются основные препятствия и преодоление перевалов. В середине маршрута идет основное препятствие – перевал Большой Сент-Бернар с большим набором высоты и достаточной протяженностью. Для выигрывания времени под отдых на море в маршруте заложен 127 километровый дневной пробег со сбросом 2200 метров высоты при движении с перевала Большой Сент-Бернар до места ночевки недалеко от Итальянского города Иврея. Участниками группы это было реализовано без каких либо больших усилий и хватило времени для ознакомления с местными достопримечательностями. В заключительной стадии маршрута идут препятствия 1 категории трудности с окончанием похода на побережье средиземноморья. Успешное прохождение маршрута позволило в достаточной мере отдохнуть на побережье Лигурийского моря и сэкономить один запасной день и использовать его для отдыха на море.

Аварийные выходы с маршрута

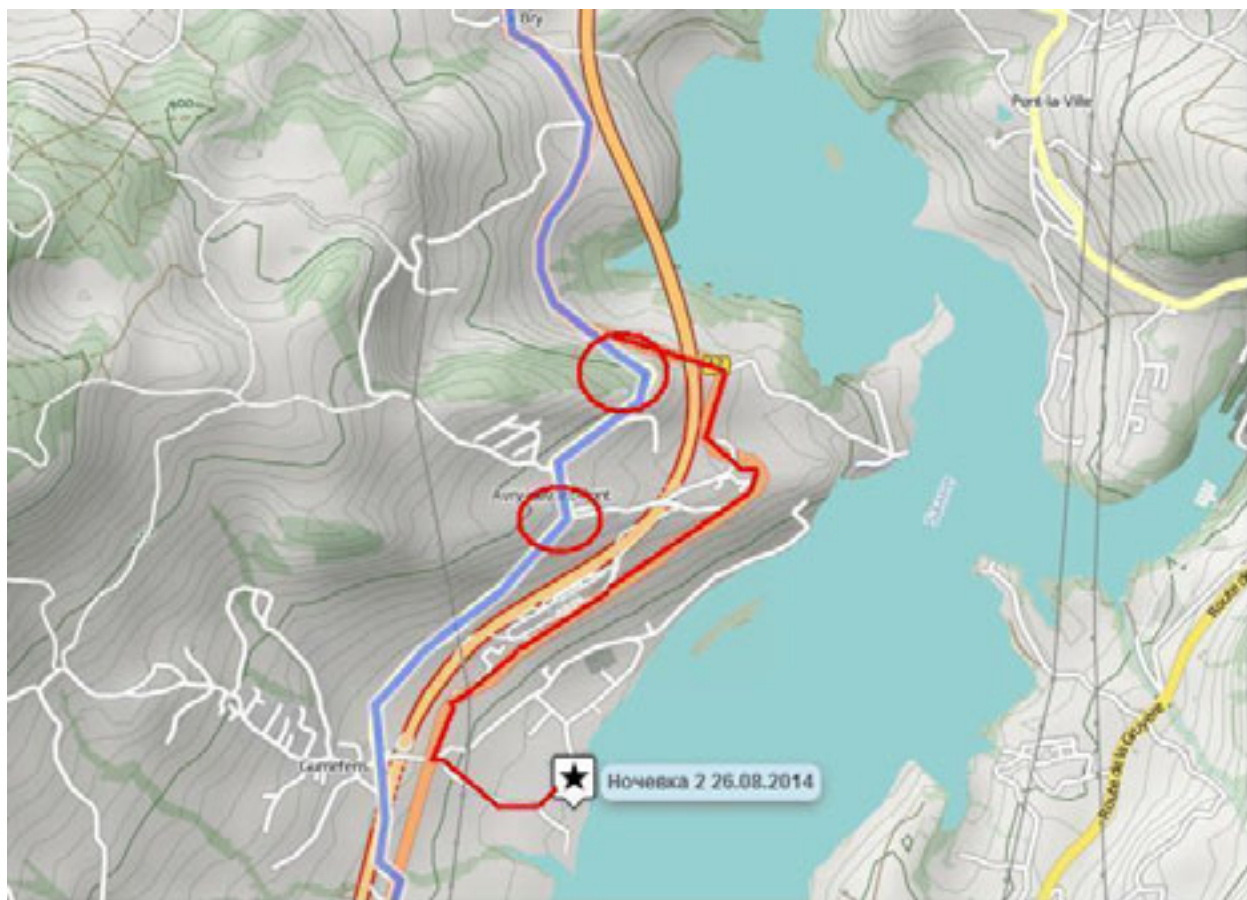
Аварийных случаев на маршруте не произошло. Изначально запасные выходы с маршрута не планировались, так как поход происходил в густонаселенном районе центральной Европы, с хорошо развитой сетью железных дорог, большим количеством автобусных маршрутов и населенных пунктов. Аварийно уйти с маршрута, воспользовавшись наземным транспортом можно было в любой точке маршрута. На перевал Большой Сент-Бернар со стороны Швейцарии, в сторону нашего подъема курсирует автобус с расписанием движения раз в час и креплением для перевозки велосипедов.

Изменение маршрута и их причины

Определяющая часть сложности маршрута, все заявленные основные препятствия были пройдены без изменения.

Изменения в маршруте были следующие:

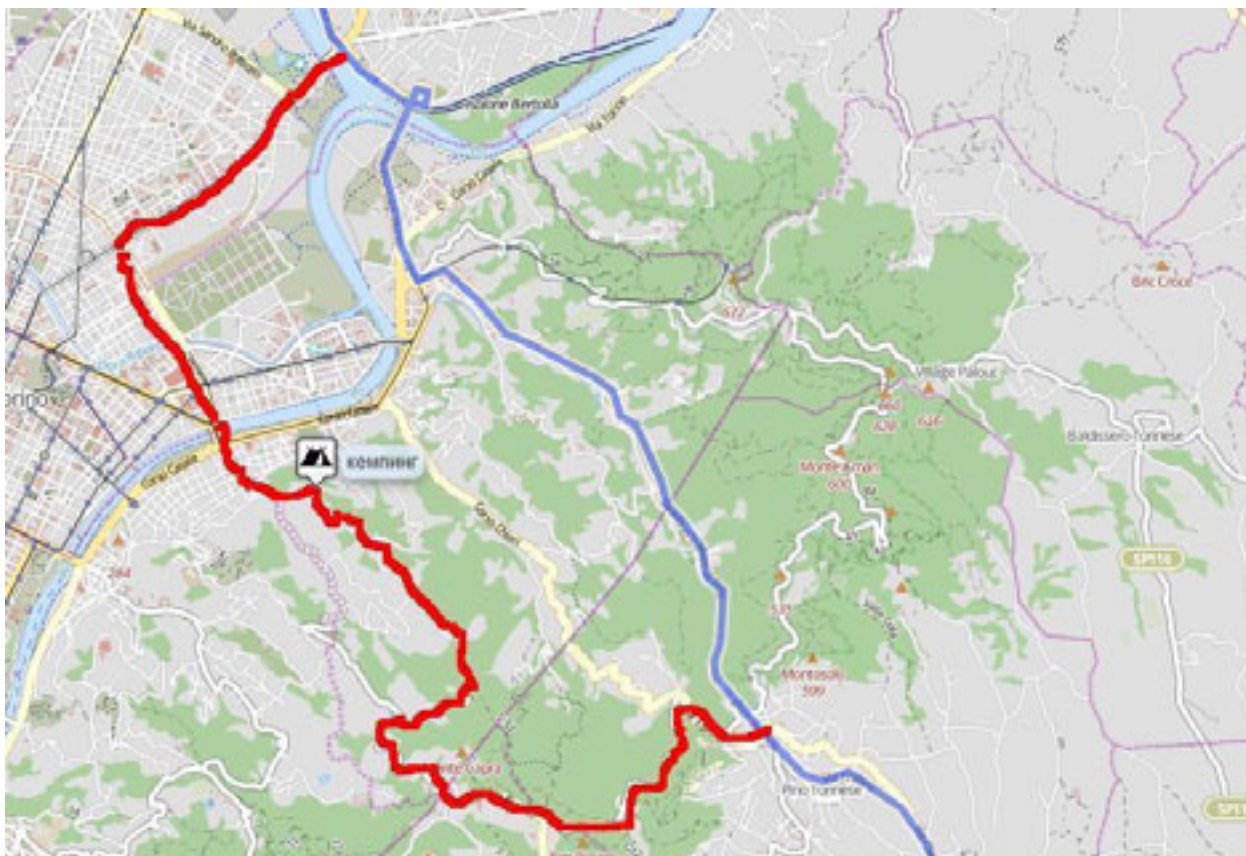
- подъезд к второй ночевке, 26 августа 2014 г. С учетом второго ходового и первого полноценного дня по пересеченной местности, небольшой усталости группы и недостаточной проработкой подъезда к ночевке на стадии планирования маршрута было принято решение объехать 2,5 км участок маршрута по ровному участку без преодоления двух небольших отрогов гор.



Подъезд к месту второй ночевки

На рисунке имеются следующие обозначения: синяя линия – трек при планировании маршрута проложен по велодорожке, красная линия – трек по которому группа подъезжала к месту ночевки, красные овалы – обозначение отрогов гор с подъемами.

- изменение маршрута 9 дня вызвано расположением кемпинга Вилла Рей (Villa Rey), где мы ночевали. После осмотра достопримечательностей в городе Турин (Torino), мы поехали ночевать в кемпинг по единственной дороге, туда ведущий. Кемпинг располагается на склоне горы Брик де ла Кроче (Brìc de la Croce) и подъем до кемпинга занял 40 процентов от всего подъема до запланированного на завтра перевала. На следующий день, чтобы не сбрасывать вчерашний большой и крутой подъем, было принято решение двигаться параллельной дорогой на запланированный перевал.



Подъезд и выезд из кемпинга Вилла Рей (Villa Rey)

На рисунке синим цветом изображен планируемый маршрут, а красным цвет пройденный трек. Изменение маршрута на этом участке составило около 7 км.

- увеличения маршрута 11 дня похода и частичное изменение 12 дня похода в связи с неработающим кемпингом, где планировалась ночевка. Проехав запланированное расстояние 11 дня похода и доехав до предполагаемого места ночевки, кемпинга Виора (Viora) мы поняли, что заночевать нам тут не удастся. В разговоре с хозяином кемпинга мы выяснили, что кемпинг закрыт по санитарно-техническим причинам. В связи с аварией водопровода и канализации. После этого было принято решение двигаться в запасной кемпинг, расположенный в 15 км от основного.



Подъезд к месту 11 ночевки

На рисунке имеются следующие обозначения: синяя линия – трек при планировании маршрута, красная линия – трек подъезда к месту ночевки, красное пятно – место ночевки.

На следующий день, чтобы не делать крюк для возвращения на планируемый маршрут, было принято решение ехать параллельно маршруту до пересечения с планируемым треком.



Трек 12 дня до пересечения с планируемым маршрутом

На рисунке имеются следующие обозначения: синяя линия – трек при планировании маршрута, красная линия – трек до пересечения с планируемым маршрутом, белый квадрат – место ночевки. Движение по второстепенным автодорогам параллельно планируемому маршруту составило около 20 км, без учета подъезда к ночевке на 11 дне похода.

График движения заявленный

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
26.08	1	<i>Bern – оз.Saane – Fribourg – оз.La-Sanne</i>	64	<i>Вело</i>
27.08	2	<i>оз.La-Sanne – Gstad - Gsteig</i>	65	<i>Вело</i>
28.08	3	<i>Gsteig – Les Diablerets – Villas-sur-Ollon</i>	28	<i>Вело</i>
29.08	4	<i>Villas-sur-Ollon – Bex - Martigny</i>	61	<i>Вело</i>
30.08	5	<i>Martigny – Drance – Bourg-Sant-Pierre</i>	28	<i>Вело</i>
31.08	6	<i>Bourg-Sant-Pierre – nep.Saint-Bernard – Aosta – Saint-Vincent - Ivrea</i>	112	<i>Вело</i>
01.09	7	<i>Ivrea – Canton Enrico - Torino</i>	51	<i>Вело</i>
02.09	8	<i>Torino – Cortandone - Asti</i>	58	<i>Вело</i>
03.09	9	<i>Asti - Alba</i>	27	<i>Вело</i>
04.09	10	<i>Alba – Borgomale – Bossolasco - Paroldo</i>	46	<i>Вело</i>
05.09	11	<i>Paroldo – Altare – Savona - Genoa</i>	94	<i>Вело</i>
06.09	12	<i>Дневка (запасной день)</i>	—	

График движения фактический

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км	Набор высоты, м	Ходовое время, чистое/всего. часы	Покрытие/способ передвижения
1	25.08	ж/д вокзал г.Берн (Berne) – кемпинг на окраине г.Берн (Berne)	8	28	0:45/9:45	Асфальт /вело
2	26.08	г.Берн (Berne) – Фрибург (Fribourg) – оз.Ла-Санне (La-Sanne)	68,5	1091	07:06/10:10	Асфальт /вело
3	27.08	оз.Ла-Санне (La-Sanne) – Гштаад (Gstad) – Гштейг (Gsteig)	70,5	1689	08:32/13:18	Асфальт /вело
4	28.08	Гштейг (Gsteig) – Лес Диаблеретс (Les Diablerets) – Виллас сюр Оллон (Villas-sur-Ollon)	34	1089	07:43/11:16	Асфальт /вело
5	29.08	Виллас сюр Оллон (Villas-sur-Ollon) – Бекс (Bex) – Мартиньи (Martigny)	42	200	05:57/12:20	Асфальт /вело
6	30.08	Мартиньи (Martigny) – Дрансе (Drance) – Бург Сант Пьерре (Bourg- Saint-Pierre)	33,5	1308	05:10/10:36	Асфальт /вело
7	31.09	Бург Сант Пьерре (Bourg-Saint-Pierre) – пер. Сент Бернар (Saint-Bernard) – Аоста (Aosta) – Сент Винсент (Saint- Vincent) – Ивреа (Ivrea)	125,5	1549	10:43/16:28	Асфальт /вело
8	01.09	Ивреа (Ivrea) – Кантон Энрико (Canton Enrico) – Турин (Torino)	69,5	307	05:56/11:49	Асфальт /вело
9	02.09	Турин (Torino) – Кортандоне (Cortandon) – Асти (Asti)	73,5	767	07:08/12:40	Асфальт /вело
10	03.09	Асти (Asti) – Альба (Alba)	42	84	04:11/10:05	Асфальт /вело
11	04.09	Альба (Alba) – Боргомале (Borgomale) - Боссоласко (Bossolasco) – Приеро (Priero)	70,5	1439	07:40/12:15	Асфальт /вело
12	05.09	Приеро (Priero) – Алтаре (Altare) – Савона (Savona) – Генуя (Genoa)	81,5	1135	07:03/13:40	Асфальт /вело
13	06.09	Дневка (отдых на Лигурийском море (mar Ligurie)	-	-	-/-	-

Таблица метеонаблюдений.

Таблица

Дата	Время	Температура воздуха, °С	Облачность	Осадки	Давление, мм.рт.ст.	Высота м
25.08.2014	23:45	15	затяжная облачность	нет	717	501
26.08.2014	7:00	13	затяжная облачность	мелкий дождь	716	501
	12:57	15	затяжная облачность	мелкий дождь	707	607
	19:15	17	обложная облачность	нет	701	676
27.08.2014	7:00	13	обложная облачность	нет	704	676
	11:40	22	переменная облачность	нет	703	733
	20:23	14	облачно	нет	660	1223
28.08.2014	7:00	10	облачно	нет	662	1223
	9:30	20	ясно	нет	667	1223
	12:48	24	ясно	нет	637	1542
	22:50	15	ясно	нет	664	1205
29.08.2014	7:30	14	облачно	нет	664	1205
	12:04	24	переменная облачность кучевые облака	нет	727	432
	13:05	23	обложная облачность	дождь (периодиче ский)	724	432
	19:10	22	облачно	дождь мелкий	722	478

Продолжение таблицы

Дата	Время	Температура воздуха, °С	Облачность	Осадки	Давление, мм.рт.ст.	Высота м
30.08.2014	9:49	19	затяжная облачность	нет	724	478
	14:18	23	малооблачно облака кучевые	нет	665	1174
	20:42	21	малооблачно облака кучевые	нет	632	1616
31.08.2014	5:40	10	облачно	нет	630	1616
	11:55	18	переменная облачность кучевые облака	нет	568	2470
	21:45	20	ясно	нет	732	284
1.09.2014	10:35	25	ясно	нет	736	284
	12:37	30	ясно	нет	738	255
	20:34	22	ясно	нет	732	313
2.09.2014	7:36	13	ясно	нет	734	313
	13:25	32	ясно	нет	732	292
	20:08	23	ясно	нет	746	142
3.09.2014	11:07	22	ясно	нет	750	142
	15:45	26	обложная облачность	нет	747	154
	19:45	23	обложная облачность	небольшой дождь	743	179
4.09.2014	9:53	19	малооблачно облака перистые	нет	746	179
	12:40	26	ясно	нет	710	608
	20:56	20	малооблачно облака перистые	нет	719	496

Продолжение таблицы

Дата	Время	Температура воздуха, °С	Облачность	Осадки	Давление, мм.рт.ст.	Высота м
5.09.2014	10:41	22	малооблачно облака всякие	нет	708	630
	16:05	23	обложная облачность	нет	744	5
	16:45	23	обложная облачность	мелкий дождь	747	5
	20:54	21	обложная облачность	мелкий дождь периодичес ки	755	56

Техническое описание прохождения маршрута

(Время хронометража местное)

1 день 24.08.2014, воскресенье

Выехали с Белорусского вокзала города Москвы на поезде 023ЙА Москва – Париж 7:35(время московское).

2 день 25.08.2014, понедельник

13:35 – прибыли в Страсбург (Франция), (время местное здесь и далее).

Выгружаемся, собираемся, настраиваем велосипеды, покупаем билеты на электричку до Берна (Швейцария) с пересадкой в Базеле и еду.



Железнодорожный вокзал
г. Страсбурга (Strasbourg)

18:51 – погрузились в электричку до Базеля.

20:15- прибыли в Базель.

20:30- погрузились в электричку.

20:35- отправились на электричке из Базеля в Берн.

21:30- прибыли в Берн.

Во всех электричках в тамбурах, в каждом вагоне есть, специальные места для провоза велосипедов в один тамбур влезает не больше 3х велосипедов без рюкзаков.

22:15 – 3 км - выбрались с вокзала, сделали кружок по исторической части Берна, включили фонарики, передние (белые) и задние (красные) ходовые огни,



Исторический центр г. Берн
(Berne)

вернулись к вокзалу, далее едем в кемпинг через улицы Schanzenstrasse, Fulkenplatz, Langgasstrasse, Halensstrasse.

22:50- 8км- прибыли Camping Bern- Eumatt, регистратура в это время закрыта, но проехать и встать на ночёвку никто не мешает, в кэмпенге есть весь стандартный набор услуг душ, туалет, розетки, WiFi (готовим на

бензине для зажигалок купленном на вокзале в Берне), (деньги с нас взяли при выезде с утра).



Кемпинг Bern- Eymatt

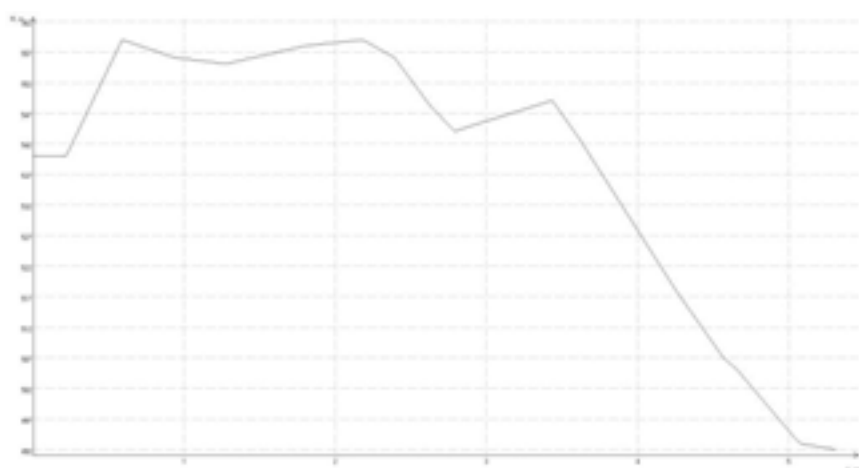
Итог дня:

За день было пройдено 8 км

Мокрый асфальт – 8 км

Время в пути: 9 ч. 45 мин.

Ходовое время: 00 ч. 45 мин.



Протяженность – 8 км

Макс. высота – 559 м

Мин. высота – 489 м

Σ набор высоты – 28 м

Σ сброс высоты – 76 м

Сред. уклон подъема – 0,42%

Сред. уклон спуска – 2,39 %

3 день 26.08.2014, вторник

7:00 – подъём.

9:40 – 0 км (8 км) – выехали из кемпинга на юг по Eymattstrasse (дорожное покрытие мокрый асфальт).

9:52 – 3 км (11 км) – поворот, на право на Neue Murtenstrasse.

10:02- 5.5 км (13.5 км) - поворот, на право на Ricdbachstrasse.

10:20- 8.5 км (16.5 км) - поворот, на налево на Rosshausernstrasse.

10:23- 9.3 км (17.6 км) - поворот, на налево на Mannenreidstrasse.

10:33- 11.8 км (19.8 км) - поворот, на налево на лесную дорогу, грейдер.

10:44 – 12.8 км (20.8 км) - поворот, на право на Matzenriedstrasse, мокрый асфальт.

10:48- 14 км (22 км) - поворот, на налево на Suristrasse.

10:55- 16 км (24 км) - Bramberg, поворот, на направо на Brambergstrasse.

11:22- 20 км (28 км) - Лаупен, осматриваем Лаупенский замок (вход свободный замок отреставрирован, народу никого, все двери внутри замкового двора закрыты).



Замок Лаупен (Laupen)

11:42- Осмотрели замок, выехали в прежнем направлении.

11:48- 20.5 км (28,5 км) – пересекли по мосту реку Sense, повернули направо на Gillenauweg, через 400 метров свернули направо на грунтовую дорогу, идущую в доль реки Saane.

12:01- 22.5 км (30.5 км) - переехали по мосту на другой берег Saane, продолжаем двигаться в прежнем направлении.

12:03- 22.8 км (30.8 км) - поворот направо на Auacker, мокрый асфальт.

12:06- 23.5 км (31.5 км) - Kleinbosinger, поворот налево на Breitestrasse.

12:21- 26 км (34 км) – проезжаем плотину на реке Saane, по Schiffenen



Плотина на реке Саанен (Saane)

2:40- 28.5 км (36.5 км)- Luggiwil, поворот направо на Batbestwil, далее на лево на Birch, далее Bonnstrasse.

12:51- 30.5 км (38.5 км)- Dudinger, магазин Lidl на Idusriesrtrasse, закупаемся.

13:37- закупились, выехали в прежнем направлении, через 300 метров поворот направо на Houpstasse.

13:54- 33.5 км (41.5 км)- Garmiswil двигаемся по Garmiswilstrasse, в прежнем направлении.

14:01- 35 км (43 км)- пересекаем реку Saane по двухъярусному пешеходно-железнодорожному мосту, далее по улице Route De Grandy (Agy пригород Friburg).

14:19- 37 км (45 км)- поворот направо, на Route De Morat.

14:23- 37.5 км (45.5км) – остановились возле торгового центра Media mart Friburg.

Обедаем в кафе, пытаемся купить газ в orchecher sport (нашли там газ только в специфических баллонах под газовые горелки Campingas , покупать не стали, т.к. нет переходников).

15:37- пообедали, возвращаемся по Route De Morat, смогли купить 1 литр бензина на бензоколонке рядом с торговым цетром.

15:48- 40 км (48км) – Place De Noter-Dame во Friburg меняем евро на франки в банке – работает с 8:30 до 17:00, обед с 12:00 – до 13:30.

16:11- 41 км (49км) – поменяли деньги, продолжили двигаться в том же направлении, повернули на мост Pont De Zaehringen через реку La Sarine после моста повернули направо на Route De Bourgillon.

16:29- 42.5 км (50.5км) – поворот направо на Chemin De Brunisberg.

17:00- 46 км (54км)- Tentlinger, поворот направо на Stersmuhles strasse.

17:49- 52.5 км (60.5 км)- проезжаем Ferpicloz.

18:23- 59 км (67 км)- проезжаем плотину на реке La Sarine, перед деревней Rossens. Проезжаем Rossens и далее едем вдоль реки La Sarine на юг.



Плотина на реке Ла Сарине
(La Sarine)

19:10- 68.5 км (76.5 км)- прибыли в запланированный кэмпинг Residence du lac (находится на берегу реки La Sarine).

Регистратура закрыта, есть душ, туалет, хозяйственные мойки для посуды и рыбы, розеток рядом с местом под палатку нет, WiFi - не выяснено, есть или нет, деньги с нас взяли при выезде.



Кэмпинг Резиденция де Лак
(Residence du lac)

Итог дня:

За день было пройдено 68.5 км

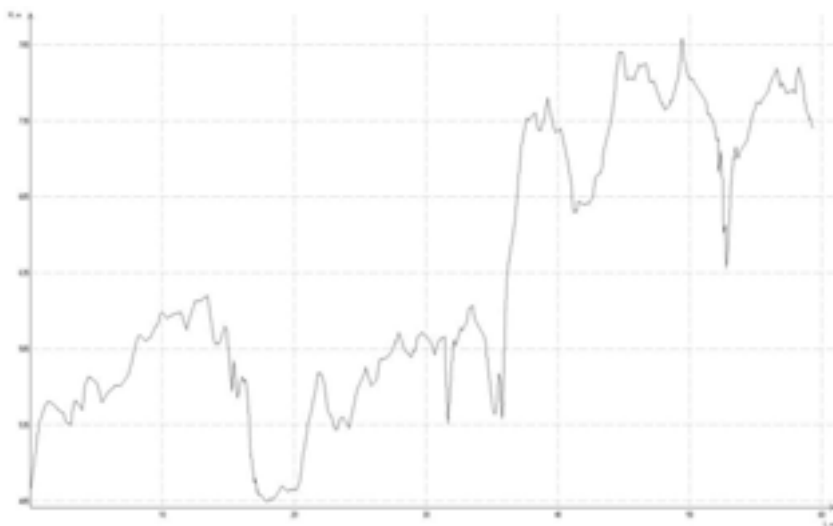
Грейдер -1 км

Грунт - 2.8 км

Мокрый асфальт – 64.7 км

Время в пути: 10 ч. 10 мин

Ходовое время: 07 ч. 06 мин



Протяженность – 68,5 км
 Макс. высота – 789 м
 Мин. высота – 485 м
 Σ набор высоты – 1091 м
 Σ сброс высоты – 898 м
 Сред. уклон подъема – 3,38%
 Сред. уклон спуска – 3,89 %

4 день 27.08.2014, среда

7:00 – подъём.

9:40 – 0 км (76.5 км) – выехали из кемпинга поворачиваем налево на дорогу №12 Route Principale (дорожное покрытие асфальт).

10:06 – 3 км (79.5 км) - проезжаем Vuiprens, поворот налево

10:17 – 5.5 км (82 км) - проезжаем Echarlens, по Route Des Chesaux.

10:48 – 8.5 км (85 км) - проезжаем Morlon, по Au Village.

10:58 – 11 км (87.5 км) – резкий поворот направо, на Rue Nestle въезжаем в Broc village, проехали 1 км потом вернулись до поворота и поехали по Rue Jules Bellet, в сторону первой в Швейцарии шоколадной фабрики Callier-Nestle.



Шоколадная фабрика Калиер – Нестле(Callier- Nestle)

11:12 – 15 км (87.5 км) - фабрика Callier- Nestle, покупаем шоколад на проходной (фабрика не функционирует, по ней проводятся экскурсии как по музею, на проходной есть магазин с шоколадом и сувенирами)

11:42 – выехали в том же направлении по Rue Du Marinet, далее повернули направо на Rue De Montsalvens (деревня Broc village).

11:50 – 16.5 км (93 км) – встали возле магазина на улице Rue De Montsalvens в Broc village

12:20- закупились, выехали по Rue De Montsalvens, в обратном направлении, начинается подъём в горы (препятствие №1 кат.2), текущая высота 733м.

13:01 – 20.5 км (97 км) - поворот налево на Les Rappes, высота 887м

13:43 – 29.5 км (106 км) – проезжаем Im Fang по Hauptstrasse 926м.

14:07 – 33 км (109.5 км)- по Hauptstrasse въехали в Jaun, осматриваем церковь с резьбой по дереву, и водопад (виден с дороги), далее продолжаем двигаться в прежнем направлении, высота 1014м.



Церковь с резьбой по дереву

14:57 – 37.5 км (114 км)- Ablandshen strasse, остановились на обед на дорожной обочине, высота 1108м.

15:33 – пообедали, выехали двигаемся в прежнем направлении.

16:00 – 40.5 км (117 км)- продолжаем двигаться в прежнем направлении по Ablandshen strasse, высота 1269м.

17:34 – 45 км (121.5 км) – Mittelberg, закончили подъём, высота 1637м.



Перевал Миттелберг (Mittelberg)

18:29 – 55,5 км (132 км) – проезжаем Saanen по Saanenmoser strasse, высота 1040м.

18:41 – 58 км (134.5 км) – проезжаем Gstaat по Unterg strasse остановились для закупки в магазине (магазин работает до 19:00) , высота 1048м.

19:11- закупились, выехали в прежнем направлении

19:48 – 66 км (142.5 км) – проезжаем Feutersoey, высота 1139м.

20:02 – 69 км (145.5 км)- въехали в Gstein по Route Du Pillon

20:18 – 70.5 км (147 км) – Gstein , встали на ночёвку в кэмп Heiti camping.

На въезде в кемпинг регистратура, был закрыт сам кемпинг. На кэмпинг мало похож, народу вообще нет, были только две испанские девушки (пешие горники), они поставили палатку на газоне рядом с рестораном (закрыт), и показали нам женский туалет с обратной стороны ресторана (открыт есть душ с горячей водой, есть розетки).

Поставили свои палатки тоже на газоне ресторана, рядом с рестораном был маленький домик-сарайчик, (открыт) в нём есть стол, лавка, стулья, розетки, свет и две комнаты (воспользовались всем перечисленным для трапезных процедур и подзарядки электроники).



Кэмпинг Хейти (Heiti)

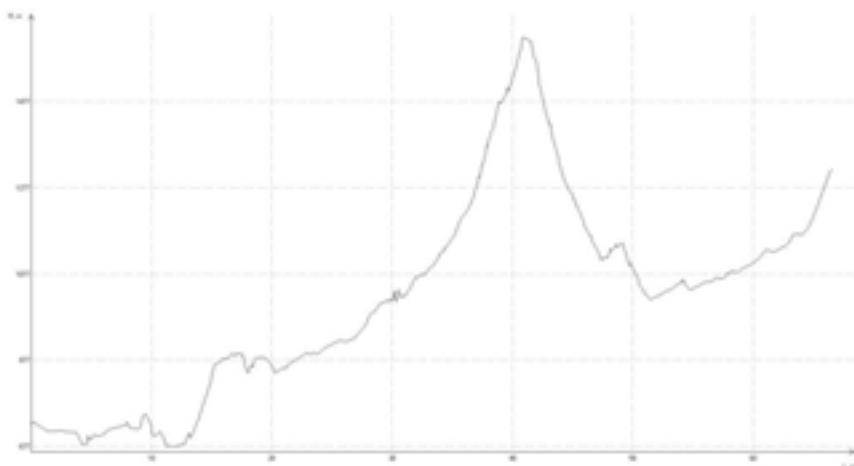
Итог дня:

За день было пройдено 70.5 км

Асфальт – 70.5 км

Время в пути: 13 ч. 18 мин

Ходовое время: 08 ч. 32 мин



Протяженность – 70,5 км
 Макс. высота – 1627 м
 Мин. высота – 677 м
 Σ набор высоты – 1689 м
 Σ сброс высоты – 1099 м
 Сред. уклон подъема – 3,98%
 Сред. уклон спуска – 5,02 %

5 день 28.08.2014, четверг

7:00 – подъем.

9:38 – 0 км (147 км) – выехали из кемпинга (Регистратура закрыта никого в кэмпе не появилось ресторан закрыт, денег с нас некто не требовал) на Route Du Pillon, продолжаем двигаться во вчерашнем направлении, начинаем подъем (препятствие №2 кат.2 – два перевала), текущая высота 1223м.

10:53 – 5 км (147 км)- продолжаем двигаться по Route Du Pillon, высота 1458м.



Перевал Ду Пиллон (Du Pillon)

11:10 – 6.5 км (148.5 км) – поднялись на перевал - 1532м, 4 человека поехали кататься на подъемнике (закрытая кабинка) на ледник Glasier 3000 м , 2 человека осталось с велосипедами.



Ледник Глесиер (Glasier)

12:56- выехали в прежнем направлении (спуск).

13:13 – 10.5 км (157.5 км) – спустились в Les Diablerets, поворот налево на Route du Col de La Croix и начинаем подъём, высота 1176м.

14:18 – 15 км (162 км) – продолжаем двигаться по Route du Col de La Croix, высота 1433м.

15:48 – 19.5 км (166.5 км) – влезли на перевал по Route du Col de La Croix, высота 1782м.



Перевал де ла Крюа (de La Croix)

16:23 – начинаем спуск с перевала

15:31 – 23 км (170 км) – продолжаем спуск, высота 1460м

16:43 – 26.5 км (173.5 км) – въехали в Villars-Sur-Ollon по Route du Col de La Croix, высота 1350м.

16:47 – 27.5 км (174.5 км) – магазин в Villars-Sur-Ollon на Avenue Centrale.

17:37 – закупились, выехали в прежнем направлении по Rue Centrale.

16:41 – 28.5 км (175.5 км) – на автоматизированной бензоколонке Rue Centrale купили бензину. 2,5 литра.

16:50 – выехали в прежнем направлении по Rue Centrale, через 300 метров поворот налево на Cemin des Rapes, далее едем по дороге 147.

18:12 – 33 км (180 км) – въехали в Barboleuasaz, повернули налево.

18:16 – 34 км (181 км) – встали на ночёвку в кэмп Camping Frassettes, высота 1200м. Регистратура была открыта, в кэмпинге есть туалет, душ, комната для мытья посуды, стиральная машина, комната для просушки белья, домик – палатка с розетками микроволновкой, плиткой, электрочайником (всем этим можно бесплатно пользоваться), батут. Кэмпинг почти пустой.



Кэмпинг Фассетте (Frassettes)

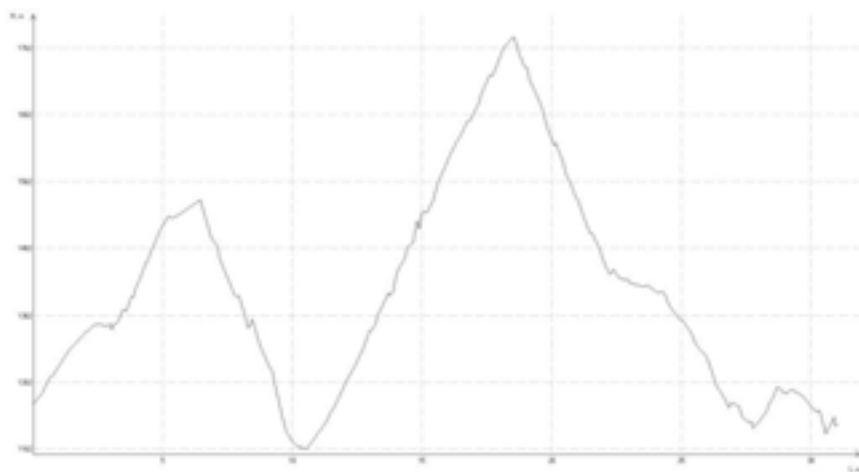
Итог дня:

За день было пройдено 34 км

Асфальт – 34 км

Время в пути: 11 ч. 16 мин

Ходовое время: 07 ч. 43 мин



Протяженность – 34 км
Макс. высота – 1779 м
Мин. высота – 1162 м
Σ набор высоты – 1089 м
Σ сброс высоты – 1131 м
Сред. уклон подъема – 6,87%
Сред. уклон спуска – 7,58 %

6 день 29.08.2014, пятница

7:00 – подъём, прокол у Светы.

9:56 – 0 км (181 км) – выехали из кемпинга, едем в сторону дороги 147 (на запад).

10:04 – 0.5 км (181.5 км) – остановились у вело магазина. Осмотрели ассортимент магазина. Женя купил себе защиту для локтей.

10:24 – 0.5 км (181.5 км) – выехали, через 100 метров повернули налево на Route de Village.

10:50 – 5 км (185 км) – проезжаем Les Posses, высота 966м.

10:59 – 8 км (188 км) – проезжаем Fenalet-sur-Bex, высота 867м.

11:43 – 12 км (193 км) – въехали в Bex по Route de Gryon

11:45 – 12.5 км (193.5 км) – поворот направо на Route de la Teinture

11:51 – 14 км (195 км) – осматриваем церковь Sourse de la Rippaz на Rue Centrale в 100 метрах от церкви, на той же улице есть банк (работает с 9:00 до 12:30 и с 14:00 до 18:00), меняем там евро на франки.



Церковь Суорсе де ла Риппаз
(Sourse de la Rippaz)

12:17 – выехали, вернулись по Rue Centrale, через 200 метров повернули на Rue de Cropt проехали 150 метров и остановились у магазина Кооп (по будням с 8:00 до 18:30, суббота с 8:00 до 20:00, воскресенье с 7:00 до 17:15), высота 445м.

13:04 – 14.3 км (195.3 км) – закупились, выехали по Rue de Cropt, в прежнем направлении, через 100метров поворот налево на Route de L`Alex, Route de Magny, дорожное покрытие мокрый асфальт.

13:20 – 17 км (198 км) – переезжаем по мосту реку Le Rhone, повернули налево едем вдоль реки.

13:39 – 19.5 км (200.5 км) – поворот налево на мост, снова переезжаем по мосту реку Le Rhone, и едем вдоль неё по Route des Bains.

14:00 – 22.5 км (203.5 км) – прибыли в «Les Bains de Lavey» — место расположения горячих слабосерных лечебных источников. Время работы:

Воскресенье-четверг: с 9 утра до 9 вечера, в пятницу и субботу: с 9 утра до 10 вечера.



Термальный СПА-комплекс Лавей ле Банн (Les Bains de Lavey)

15:11- выехали в том же направлении по Route des Bains, проехали 1 км поняли, что не туда вернулись 1 км назад и по мосту переехали на другой берег, далее едем вдоль реки Le Rhone по Route Rhone.

18:16 – 37 км (218 км) – въехали в Matigny по Rue des Follaterres, асфальт.

18:22 – 39 км (220 км) – поворот направо на Avenue du Grant Saint Bernard.

18:29 – 40.5 км (221.5 км) – поворот налево на Rue du Levant, остановились осмотреть Амфитеатр.



Старый римский амфитеатр

18:50- 42 км (223 км) - прибыли в кэмпинг Neivilles - стандартный набор услуг (розетки рядом с местом под палатку, есть Wi Fi). Регистратура была открыта.



Кэмпинг Невиллес (Neivilles)

19:20 - сломали два сегмента дуги четырёхместной палатки (починили с помощью проволоки и скотча).



Ремонт стойки палатки

Итог дня:

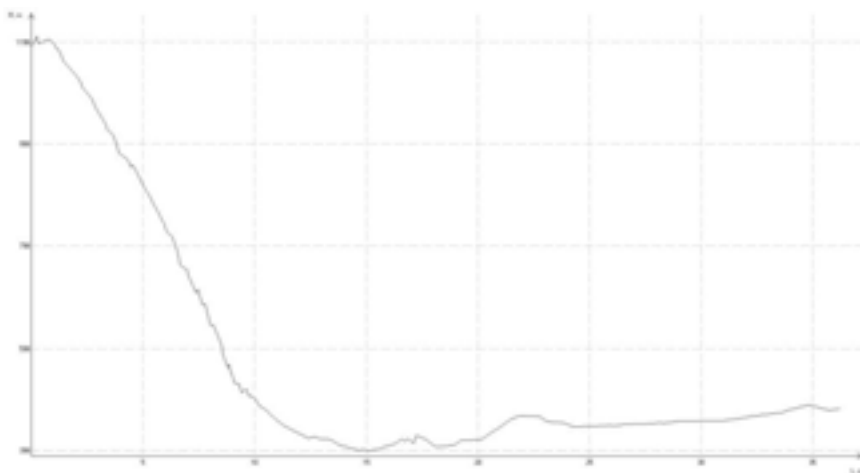
За день было пройдено 42 км

Асфальт - 19 км

Мокрый асфальт – 23 км

Время в пути: 12 ч. 20 мин

Ходовое время: 05 ч. 57 мин



Протяженность – 42 км
Макс. высота – 1210 м
Мин. высота – 398 м
Σ набор высоты – 200 м
Σ сброс высоты – 922 м
Сред. уклон подъема – 1,21%
Сред. уклон спуска – 5,14%

7 день 30.08.2014, суббота

7:00 – подъём.

10:09 – 0 км (223 км) – выехали из кемпинга, на Rue du Levant, через 400 метров поворот налево на Rue du Neivilles. (Начали подъем на препятствие №3 – категория 2).

10:13 – 1,5 км (224.5 км) – продуктовый магазин Соор.

10:58 - выехали в том же направлении, повернули налево на Avenue de la Gare.

11:03 – 2,5 км (225.5 км) – остановились, покупаем бензин, на Avenue du Grant Saint Bernard. Купили про запас еще 2 литра бензина.

11:13 - выехали в том же направлении, начинаем подъем на перевал Grant Saint Bernard, текущая высота 482м.

11:48 – 8 км (231 км) – проезжаем, Les Valetes по дороге №21, текущая высота 624м.

12:18 – 14.5 км (237.5 км) – проезжаем, Sembrancher по дороге №21, текущая высота 717м.



Подъем на перевал Большой Сент Бернар (Grant Saint Bernard)

13:13 – 20.5 км (243.5 км) – проезжаем, Orsieres по дороге №21- route Grant Saint Bernard, текущая высота 920м.

14:15 – 20.5 км (243.5 км) – остановились на обед, на обочине дороге №21- route Grant Saint Bernard, текущая высота 1174м.

14:57 – выехали в прежнем направлении по дороге №21.

15:34 – 28 км (251 км) – проезжаем, Liddes по дороге №21 - route Grant Saint Bernard, текущая высота 1332м.

16:49 – 33 км (256 км) – едем по дороге №21 - route Grant Saint Bernard, текущая высота 1614м, остановились у кафе «Bivouac Napoleon».

17:36 – проехали ещё 500 метров, в прежнем направлении, встали на ночёвку в кемпинге St Bernard. Регистратура была открыта, заплатили, заселились. В кемпе стандартный набор услуг (душ с тёплой водой, розетки рядом с местом под палатку, есть Wi Fi).



Кэмпинг Сент Бернар
(Saint Bernard)

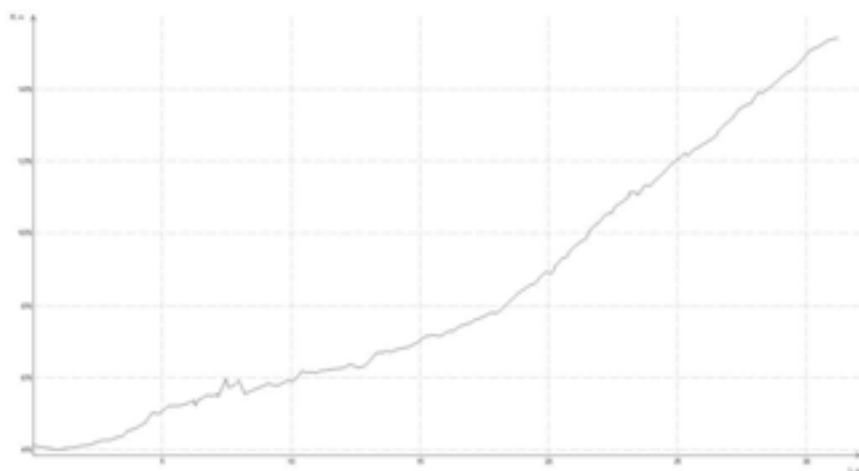
Итог дня:

За день было пройдено 33.5 км

Асфальт – 33.5 км

Время в пути: 10 ч. 36 мин

Ходовое время: 05 ч. 10 мин



Протяженность – 33,5 км
Макс. высота – 1619 м
Мин. высота – 476 м
Σ набор высоты – 1308 м
Σ сброс высоты – 165 м
Сред. уклон подъема – 5,05%
Сред. уклон спуска – 3,67%

8 день 31.08.2014, воскресенье

5:00 – подъём.

7:51 – 0 км (256.5 км) – выехали из кемпинга в прежнем направлении через Bourg Saint-Pierre, далее на дороге №21, текущая высота 1616м.

9:04 – 6,5 км (263 км) – проехали озеро Lac des Tuoles, по дороге №21, повернули направо на дорогу SS27, текущая высота 1918м.

11:12 – 14 км (270.5 км) – поднялись на перевал Grant Saint Bernard, высота 2470м, осматриваем достопримечательности.



Перевал Большой Сент Бернар
(Grant Saint Bernard)

12:01 – начинаем спуск с перевала по дороге SS27, пересекаем границу, въезжаем в Италию.

12:44 – 25.5 км (282 км) – проезжаем Saint Rhemy по дороге SS27, текущая высота 1674м.



Спуск с перевала Большой Сент Бернар (Grant Saint Bernard)

13:04 – 30.5 км (287 км) – проезжаем Saint Oyen по дороге SS27, текущая высота 1400м.

13:07 – 31.5 км (288 км) – остановились на обед в населённом пункте Etroubles, текущая высота 1303м.

14:25 – выехали в прежнем направлении по дороге SS27.

14:40 – 40.5 км (297 км) – проезжаем Gignod по дороге SS27, текущая высота 970м.

15:00 – 47 км (303.5 км) – въехали в Aosta по Rue des Bouteaux, далее едем через центральные улицы города и осматриваем исторический центр города, текущая высота 657м.

15:58 – 53 км (309.5 км) – остановились на улице Strada Paravera, возле супермаркета Gross Cidas (очень большой, можно купить всё), закупаемся.

16:44 - закупились, выехали на запад по Avenue des Marquisards.

16:57 – 56 км (312.5 км) – по Via Clavalite выехали на дорогу SS26, едем по ней на запад, текущая высота 583м.

17:21 – 66 км (322.5 км) – проезжаем Nus, по SS26, текущая высота 539м.



Дорога после города Аоста (Aosta)

18:09 – 78 км (334.5 км) – проезжаем Chatilion, по SS26, текущая высота 540м.

18:30 – 80 км (336.5 км) – проезжаем Saint-Vinsent, по SS26, текущая высота 537м.

19:04 – 92 км (348.5 км) – проезжаем Veres, по SS26, текущая высота 388м.

19:46 – 100.5 км (357 км) – проезжаем Bard, по SS26, текущая высота 354м.

20:08 – 107 км (363.5 км) – проезжаем Carema, по via Nazionale дорога SS26, текущая высота 302м. Зажгли фонарики. Передние (белые) и задние (красные) ходовые огни

20:32 – 116 км (372.5 км) – въехали в Borgofanco d'Ivrea, по Via Aosta дорога SS26, повернули налево на Via Marini, далее на Via Andante, Via XXV aprile текущая высота 263м.

21:12 – 120.5 км (377 км) – проезжаем Bienca, по SP74, текущая высота 415м.

21:28 – 125.5 км (382 км) – прибыли в кэмпинг Largo Sino по дороге SP75 (рядом одноимённое озеро).

Кэмпинг оказался закрыт, на прилегающей к кэмпингу территории был ресторан, мы поговорили с персоналом ресторана, управляющий ресторана позвонил хозяину кэмпинга. Хозяин кэмпинга сказал «пустите этих бездомных переночевать я утром приеду и соберу с них деньги». Нам открыли ворота в кэмпинг (у персонала ресторана были ключи), показали где поставить палатку, где туалет, душ и сказали не разводить костров. На территории кемпинга есть туалет (весь побитый и с проваливающимся

полом), душ с холодной водой, несколько в кучу сложенных деревянных столов и два десятка пластиковых стульев, розеток нет, WiFi нет.

На следующий день в 10:00 приехал хозяин и собрал деньги (символическую сумму).



Кэмпинг Ларго Сино
(Largo Sino)

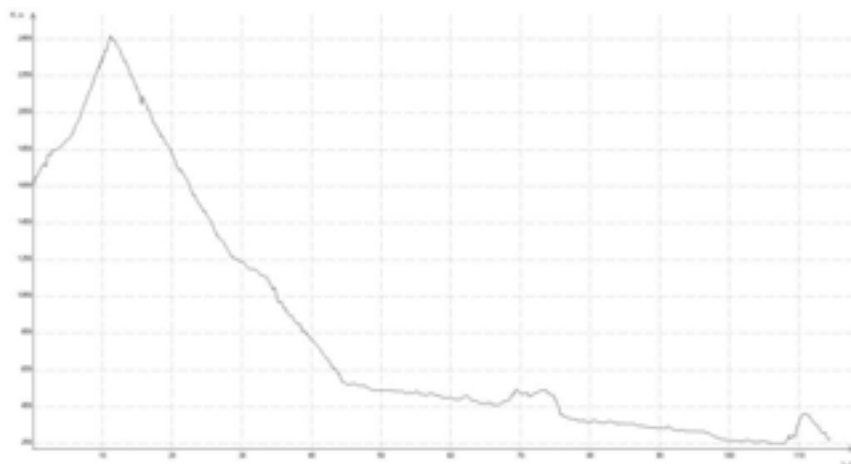
Итог дня:

За день было пройдено 125.5 км

Асфальт – 125.5 км

Время в пути: 16 ч. 28 мин

Ходовое время: 10 ч. 43 мин



Протяженность – 125,5 км
Макс. высота – 2480 м
Мин. высота – 259 м
Σ набор высоты – 1549 м
Σ сброс высоты – 2933 м
Сред. уклон подъема – 4,30%
Сред. уклон спуска – 4,13%

9 день 1.09.2014, понедельник

8:00 – подъём.

10:48 – 0.5 км (382.5 км) – выехали из кемпинга, доехали до озера Sino, остановились купаться.



Озеро Ларго Сино
(Largo Sino)

11:28- выехали в прежнем направлении по Via Lago San Michele дорога SP75 населённый пункт San Lorenzo.

11:48 – 4 км (386 км) – поворот направо на Via Circonvallazione, через 400 метров остановились возле магазина, закупаемся.

12:44 – закупились, выехали, вернулись по Via Circonvallazione 400 метров продолжили двигаться в прежнем направлении.

12:52 – 7 км (389 км) – повернули налево на мост через Dora Baltea, улица Corso Constantino Nigra, далее по Via Torino.

13:15 – 12 км (394 км) – повернули направо Via Ponte Chiusella, дорога SP82.



Дорога на Турин (Torino)

13:26 – 15 км (397 км) – проезжаем Romano Canavese по дороге SP82.

14:11 – 22 км (404км) – проезжаем Montalenghe по дороге SP82.

14:25 – 29.5 км (411.5 км) – въехали в Foglizzo по дороге SP82, повернули направо на Via Calliano.

14:30 – 30.3 км (412.3 км) – поворот налево на дорогу SP40.

14:33 – 31 км (413 км) – проехали кукурузные поля (в полях работают проститутки), остановились на обед в ореховой роще на обочине дороги SP40.



Обед в тени леса

16:00 - пообедали выехали в том же направлении по дороге SP40.

16:15 – 37.5 км (419.5 км) – проезжаем через San Benigno Canaves, далее продолжаем двигаться в прежнем направлении, по дороге SP40.

16:26 – 39.5 км (421.5 км) – въехали в Volpiano, продолжаем двигаться в прежнем направлении.

16:42 – 42 км (424 км) – выехали из Volpiano по Via Torino, дорога SP3.

17:14 – 52 км (434 км) – поворот налево, Corso Giulio Ceasare, по мосту переезжаем реку Stura di Lanzo, въезжаем в Torino.

19:32 – 67 км (449 км) – проехали через историческую часть города, выехали на набережную Corso Casale.



Исторический центр города Турин (Torino)

У Вити лопнула пружина на контактной педали, заменили педаль на запасную. Из личных запасов участника



Сломанная контактная педаль

19:37 – 68 км (450 км) – поворот направо на Corso Giuseppe Gabetti.

19:49 – 69.5 км (451.5 км) – прибыли в кэмпинг Villa Rey. Регистратура кэмпя была открыта, заплатили, поселились. В кэмпинге есть душ, туалет, мойка для посуды, стиральная машина, место для просушки белья, ресторан на территории, Wifi, розетка рядом с местами под палатки.



Кэмпинг Вила Рей
(Villa Rey)

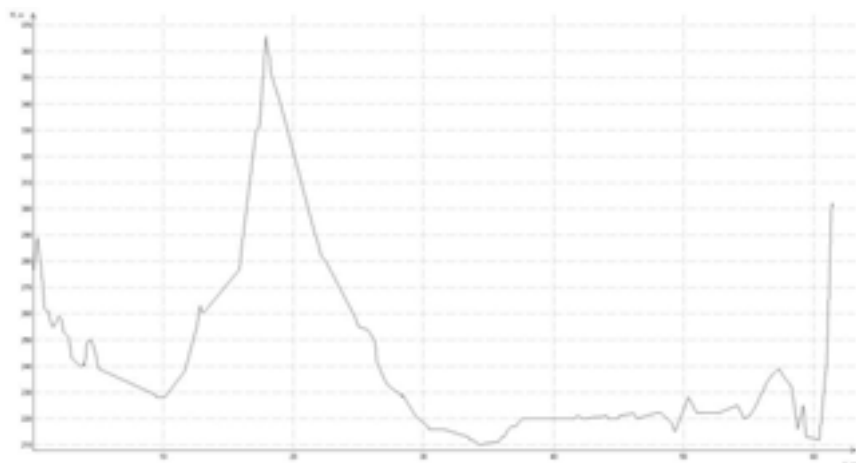
Итог дня:

За день было пройдено 69.5 км

Асфальт – 69.5 км

Время в пути: 11 ч. 49 мин

Ходовое время: 05 ч. 56 мин



Протяженность – 69,5 км
Макс. высота – 366 м
Мин. высота – 210 м
Σ набор высоты – 307 м
Σ сброс высоты – 295 м
Сред. уклон подъема – 1,41%
Сред. уклон спуска – 1,03%

10 день 2.09.2014, вторник

7:00 – подъём.

10:05 – 0 км (451.5 км) – выехали из кемпинга в прежнем направлении по Strade Comunale Van San Morino Superiore, текущая высота 313м. (Начали подъем на препятствие №4, категория 1)

11:28– 5 км (455.5 км) – едем по Strade Eremo, текущая высота 600м.

11:43– 8 км (458.5 км) – поворот направо на Via Torino дорога SP5, текущая высота 500м.



Подъем на безымянный перевал

12:00 – 14.5 км (466 км) – въехали в Chieri, по Corso Torino, текущая высота 305м.

12:40 - 16 км (467.5 км) – повернули налево на Strade San Silvestro, остановились возле магазина, закупаемся.

13:45 - 16.5 км (468 км) — закупились выехали на улицу Via Buttiglieria следуем по ней в прежнем направлении.

14:14 — 25 км (476.5 км) — поворот налево на дорогу SP20.

14:30 — 30 км (481.5 км) — проезжаем Buttiglieria d'Asti по дороге SP16.

14:44 — 31.5 км (483 км) — поворот направо на дорогу SP33.

15:02 — 38.5 км (483 км) — поворот направо на дорогу SP10, через 500 метров поворот налево на дорогу SP2.

15:21 — 43 км (494.5 км) — поворот направо на дорогу SP9, проезжаем Cortazzone.

15:40 — 49 км (500.5 км) — остановились на обед в кафе Appaloosa, деревня Monale.



Обед в кафе Аппалооса
(Appaloosa)

16:42 – пообедали, выехали в прежнем направлении по дороге SP9, через 100 метров повернули направо на дорогу SP12.

16:59 — 54 км (505.5 км) — проезжаем Baldichieri d'Asti по дороге SP12.

17:07 — 56 км (507.5 км) — поворот налево на дорогу SP128.

17:38 — 63.5 км (515 км) — въехали в Asti по Viale don Alfredo Bianco, далее повернули налево на Corso Don Giovanni Minzoni.

19:20 — 69 км (520.5 км) — проехали через историческую часть Asti, осматривая архитектурные достопримечательности города, выехали на Corso Dante Alighieri, движемся по ней на север.



Исторический центр города Асти
(Asti)

19:28 — 71 км (521,5 км) — поворот направо на Via Conte Verde.

19:40 — 73.5 км (525 км) — прибыли в кемпинг Umberto Carni. Регистратура была открыта, кемпинг предоставляет стандартный набор услуг, Wi Fi, розетки рядом с палаткой есть.



Кэмпинг Умберто Карни
(Umberto Carni)

Света отказывается от еды, жалуется на плохое самочувствие.

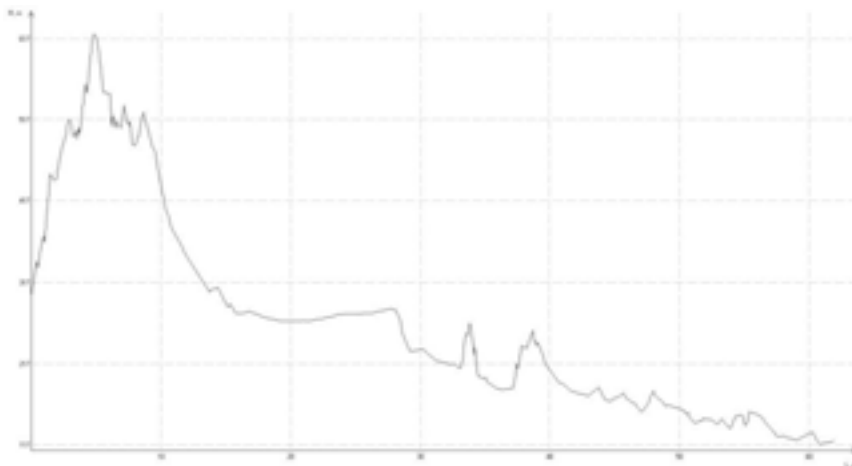
Итог дня:

За день было пройдено 73.5 км

Асфальт – 73.5 км

Время в пути: 12 ч. 40 мин

Ходовое время: 07 ч. 08 мин



Протяженность – 73,5 км
Макс. высота – 623 м
Мин. высота – 117 м
Σ набор высоты – 767 м
Σ сброс высоты – 962 м
Сред. уклон подъема – 3,31%
Сред. уклон спуска – 2,91%

11 день 3.09.2014, среда

8:00 – подъём.

11:35 – 0 км (525 км) – выехали из кемпинга на Strada Valmanera, движемся в сторону Asti.

11:42 – 3 км (528 км) – повернули налево на Corso Dante Alighieri.

11:47 – 4 км (529 км) – остановились возле банка на Corso Dante Alighieri. Меняем швейцарские франки на евро, для банка эта операция оказалась проблемной (очень долго возились, но всё-таки поменяли)

12:40 – выехали в прежнем направлении по Corso Dante Alighieri.

12:52 – 7 км (532 км) – пересекли реку Tanaro по Corso Savona.

12:57 – 8 км (533 км) – поворот направо на дорогу SP 59.



На дороге в сторону города Альба (Alba)

13:22 – 12.5 км (537 км) – остановились отдохнуть в кафе.

13:49 – выехали в прежнем направлении по SP 59, через 100 метров повернули направо на дорогу SS231.

14:18 – 19.5 км (544 км) – пересекли реку Tanaro по дороге SS231.

14:40 – 25 км (550 км) – остановились отдохнуть в ореховой роще, на обочине SS231.



Отдых в ореховой роще

15:05 – выехали в прежнем направлении.

15:20 – 28.5 км (553.5 км) – остановились возле магазина на пересечении с SP3, закупаемся.

15:55 - закупились, выехали в прежнем направлении SS231.

16:20 – 34 км (559 км) – поворот налево на дорогу SS29, пересекаем по мосту Tanaro, въезжаем в Alba по улице Strada Statale 29 del Colle di Cadibona.

16:30 – 36 км (561 км) – повернули налево на Via Vittorio Emanuele, въезжаем по ней в центр города (осматриваем город).



Исторический центр города Альба (Alba)

17:45 – 38 км (563 км) – выезжаем из центра города по Via Macrino, Via Pierino Bell, Corso Fratelli Bandiera.

17:50 – 39 км (564 км) – поворот налево на Corso Europa.

18:05 – 42 км (567 км) – прибыли в кэмпинг Village hotel Alba - Corso Piave, 219, AlbaCuneo. Регистратура открыта, стандартный набор услуг, рядом с местом под палатку кран с водой, розеток рядом нет, WiFi есть, на расстоянии 500 метров от кэмпинга есть супермаркет.



Кэмпинг Вилладж отель Альба (Village hotel Alba)

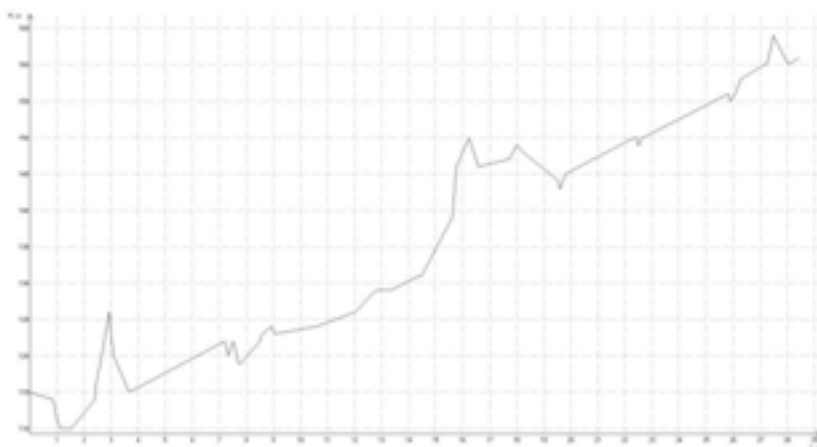
Итог дня:

За день было пройдено 42 км

Асфальт – 42 км

Время в пути: 10 ч. 05 мин

Ходовое время: 04 ч. 11 мин



Протяженность – 42 км
 Макс. высота – 168 м
 Мин. высота – 114 м
 Σ набор высоты – 84 м
 Σ сброс высоты – 37 м
 Сред. уклон подъема – 0,38%
 Сред. уклон спуска – 0,75%

12 день 4.09.2014, четверг

8:00 – подъём.

10:00 – 0 км (567 км) – выехали из кемпинга на Corso Europa, двигаемся в направлении противоположном вчерашнему, проехали 500 метров встали, на закупку возле супермаркета.

10:40 – закупились, выехали по Corso Europa

10:50 – 2.5 км (569.5 км) – поворот направо на Corso Italia – дорога SS29, начинаем набор высоты препятствие №5 категория 1. Текущая высота 197м.

12:05 – 12.5 км (579.5 км) – продолжаем двигаться по дороге SS29, вдоль дороги расположены орешники, фруктовые сады и мелкие деревушки. Текущая высота 435м.



Подъем на перевал

12:45 – 15 км (582 км) – остановились отдохнуть в кафе населённый пункт Manera

13:15 - выехали в прежнем направлении по дороге SS29.

13:25 – 18.5 км (585.5 км) – въехали в Borgomale по SS29 повернули налево на дорогу SP281. Текущая высота 407м. Препятствие №6, категория 1

15:05 – 25.5 км (592.5 км) – поворот налево, на дублёр дороги SP281 проезжаем Lequio Berria по Via Roma . Текущая высота 707м.

15:20 – 27 км (594 км) – остановились на обед на выезде из Lequio Berria, на обочине дороги, рядом с историческими памятники времён второй мировой войны (пушки).



Окрестности поселка Лекуио Бериа (Lequio Berria)

16:15 – выехали в прежнем направлении.

16:17 – 27.5 км (594.5 км) – вернулись на SP281, продолжаем двигаться в прежнем направлении. Текущая высота 721м.

16:23 – 28.5 км (595.5 км) – выехали на дорогу SP32, движемся в прежнем направлении.

16:40 – 32.5 км (599.5 км) – проезжаем через Serravalle Langhe по SP32.

17:05 – 37.5 км (604.5 км) – проезжаем через Bossolasco по SP32.

17:45 – 46.5 км (613.5 км) — выехали на дорогу SP661, движемся в прежнем направлении.

18:00 – 49.5 км (616.5 км) — поворот налево на дорогу ведущую к кэмпингу Viora. Текущая высота 787м.

18:15 – 51.5 км (618.5 км) — прибыли в кэмп Viora. Текущая высота 650м. Регистратуру мы вообще не нашли, хозяин кемпинга обнаружился в частном домике рядом с кемпингом. Говорил он с голландским акцентом, сказал что кэмпинг закрыт по несоответствию санитарным нормам (не работает туалет). При этом на территории кемпинга стоят люди (несколько палаток и машин) предположительно тоже голландцы.

Развернулись, поехали возвращаться до развилки с дорогой SP661.

18:45 – 53.5 км (620.5 км) — вернулись до развилки с дорогой SP661, и поехали в сторону резервного кемпинга.



Выезд из закрытого кемпинга

18:50 - Продолжили движение по SP661 в том же направлении, в котором двигались до заезда в кэмп Vioga.

19:35 – 62.5 км (629.5 км) — поворот направо на дорогу SP343. Текущая высота 700м.

19:45 – 65.5 км (632.5 км) — поворот налево МА 180°. Текущая высота 500м.

19:55 – 68.5 км (635.5 км) — въехали в Priero по Via Pozzo, повернули направо на Via Roma. Включили фонарики, передние (белые) и задние (красные) ходовые огни

20:00 – 69.5 км (636.5 км) — после кругового перекрёстка выехали Via strada Vecchia.

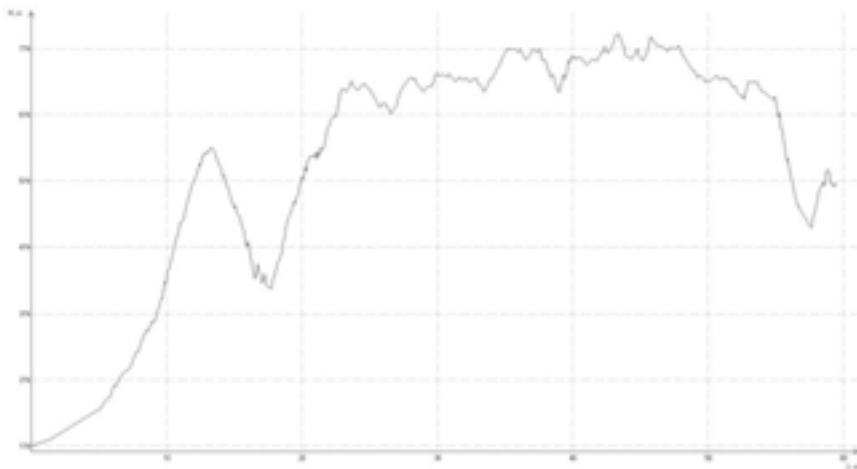
20:10 – 70 км (637 км) — поворот направо МА 350°.

20:15 – 70.5 км (637.5 км) — прибыли в кемпинг Hors. Регистратуры там как токовой нет. Охранники сказали, что с утра приедет хозяин кемпинга и с ним можно будет расплатиться. Кроме нас, персонала кемпинга и лошадей на территории никого не было. Душ и туалет (чистые) есть, розетки рядом с палаткой есть, WiFi нет.



Кемпинг Хорс
(Hors.)

Ходовое время: 07 ч. 40 мин



Протяженность – 70,5 км
Макс. высота – 796 м
Мин. высота – 194 м
Σ набор высоты – 1439 м
Σ сброс высоты – 1050 м
Сред. уклон подъема – 4,33%
Сред. уклон спуска – 4,33%

12:25- выехали в прежнем направлении по SP28.



Дорога на Савону (Savona)

12:55 – 23 км (660.5 км) – поворот направо SS29, въезжаем в Carcare. Текущая высота 360м.

13:25 – 33 км (670.5 км) – проезжаем Cadidona по SP29.

13:50 – 41 км (678.5 км) – въезжаем в Savona по Via Nazionale Piemonte, дорога SS29. Текущая высота 216м.



Въезд в город Савона (Savona)

13:57 – 42.5 км (680 км) – остановились возле гипермаркета Coop на закупку, улица Corso Ricci.

14:45 – выехали в прежнем направлении по Corso Ricci.

14:50 – 43.5 км (681 км) – поворот налево на Corso Mazzini дорога SP1.

15:10 – 47.5 км (685 км) – свернули с дороги SP1 направо на пляж, отдыхаем.



Пляж на Лигурийском море
(mar Ligure)

16:05 – 47.5 км (685 км) – вернулись на дорогу SP1, выехали в прежнем направлении.

16:45 – 55.5 км (693 км) – проезжаем Varaze по SP1, смена дорожного покрытия мокрый асфальт.

17:30 – 63.5 км (701 км) – проезжаем Gogoleto по SP1, мокрый асфальт.

18:30 – 73.5 км (711 км) – въехали в Genova по SP1, мокрый асфальт.

18:50 – 77.5 км (715 км) – остановились на обед в ресторане (все рестораны в этой местности открываются не раньше 18:00).

20:15 – 77.5 км (715 км) – выехали в прежнем направлении по Genova по SP1, смена дорожного покрытия асфальт. Включили фонарики, передние (белые) и задние (красные) ходовые огни

20:30 – 80.5 км (715 км) – поворот направо на Via Argentina.

20:40 – 81.5 км (723 км) – прибыли в кемпинг Villa Doria. Регистратура открыта, набор услуг стандартный, розетки рядом с палаткой есть, WiFi есть, на регистратуре есть продуктовый магазин и фастфудный ресторан.

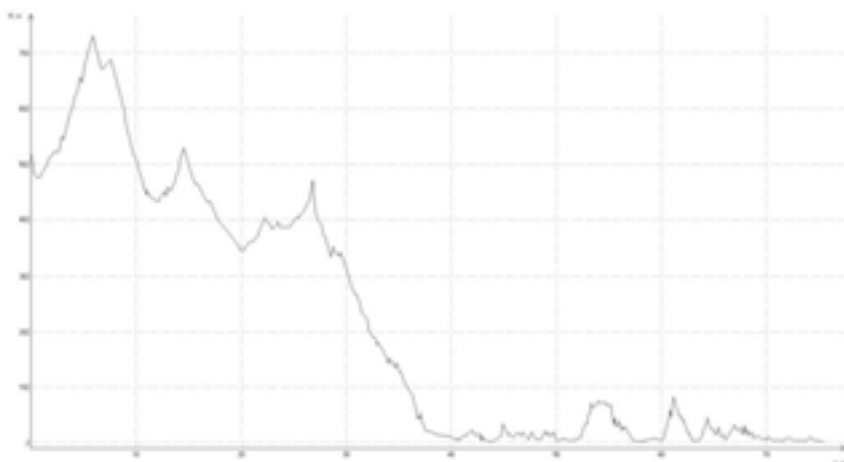


Ночевка в кемпинге Вилла Дория
(Villa Doria)

Итог дня:

За день было пройдено 81.5 км

Мокрый асфальт – 22 км
Асфальт – 59.5 км
Время в пути: 13 ч. 40 мин
Ходовое время: 07 ч. 03 мин



Протяженность – 81,5 км
Макс. высота – 732 м
Мин. высота – 2 м
Σ набор высоты – 1135 м
Σ сброс высоты – 1623 м
Сред. уклон подъема – 3,91%
Сред. уклон спуска – 4,09%

14 день 6.09.2014, пятница (днёвка)

8:00 – подъём.

10:50 – отдых на пляже в километре от кэмпинга.

21:00 – доехали до ж/д вокзала в Genova.

15 день 7.09.2014, суббота

1:40 – сели в поезд Ницца - Москва, станция Генуя (поезд опоздал, должен был прибыть на станцию Генуя в 0:48)

16 день 8.09.2014, воскресенье

23:05 – прибыли в Москву на Белорусский вокзал (поезд опоздал, должен был прибыть на Белорусский вокзал в 22:30)

Итого:

Было пройдено - 723 км
Асфальт сухой – 601.5 км
Мокрый асфальт – 117.7 км
Грейдер – 1 км
Грунт – 2.8 км

Выводы и рекомендации

Нами пройден простой маршрут 2КС. В соответствии с методикой категорирования велосипедных маршрутов 2014 г. для похода категории 2 КС необходимо не менее 2 препятствий 2 КТ и не менее 1 препятствия 1 КТ. В ходе похода мы преодолели 3 препятствия 2КТ и 3 препятствия 1КТ. Все препятствия преодолевались по асфальту хорошего качества по автомобильным дорогам различного назначения. Трудность в препятствиях заключается в большой высоте, большом наборе высоты и уклону, как на подъемах, так и на спусках. Маршрут и препятствия преодолены группой без каких либо трудностей. Все препятствия большей частью группы преодолевались без спешивания велосипеда. Большая автономность, правильное планирование преодоления препятствий, подобранное дневное расстояние положительно сказалось на прохождении маршрута и морально-физическом состоянии группы.

Время похода (конец августа – начало сентября) выбиралось с учетом наиболее комфортной погоды, чтобы не было особенно сильной жары и чтобы не попасть под затяжные проливные осенние дожди. Также в районе средиземноморья рассчитывали на «бархатный сезон». На маршруте этот расчет подтвердился. Мелкий дождик и пасмурная погода были всего два первых дня. Затем весь поход проходил при безоблачной и с небольшой облачностью погодой при средней дневной температуре в + 22 градуса. Так как маршрут проходит в горных районах и районе средиземноморья, то необходимо брать с собой средства от загара и для привалов головной убор от солнца.

Для оптимального графика дневного движения и для выделения свободного времени на осмотр и посещения достопримечательностей подъем происходил каждый день в 07:00 по местному времени. На время сбора и приготовление пищи уходило обычно по 2 часа 30 минут. В день, когда было запланировано и потом пройдено 127 км, подъем всей группы вместе с дежурными был назначен на 05:00 утра.

Специального или какого-нибудь особенного снаряжения для такого похода не требуется. Обыкновенно снаряжение для велопоходов. У всей группы были велорюкзаки типа «штаны» объемом в 95-100 литров. Хотя один участник пользовался велорюкзаком объемом в 65 литров. В походах с малой автономностью и в густонаселенной части Европы это совершенно нормально. Вся группа ехала с контактными педалями и обувью. Это очень сильно помогает при подъемах и при длительном движении по ровной поверхности. Также часть группы пользовалась так называемыми «велопамперсами». Придает большой комфорт при длительном движении в седле и оберегает точку соприкосновения человеческого тела с седлом от неприятных ощущений. Один из участников пользовался контактными

открытыми сандалиями. В теплую и сухую погоду очень удобно в них ехать. Так как в Европе разводить костры нельзя и поход совершался в теплое время года, пилы и топоры с собой не брались. Для приготовления пищи пользовались мультитопливными горелками. В этом походе столкнулись с проблемой найти газовые баллоны под резьбу типа «Primus» или байонетное соединение типа «Kovea». В магазинах везде продавались газовые баллоны фирмы «Сampingaz». Ни один из них не подходил ни под нашу резьбу, ни под байонетное соединение. Пришлось пользоваться бензином. Покупали его на бензоколонках и перевозили в металлических бутылочках от горелок. Общая емкость двух бутылочек у нас была 850 грамм. Одной заправки хватало на три дня.

На всем протяжении маршрута встречалось большое количество веломагазинов с веломастерскими. Комплектовать большой ремнабор смысла нет, так как все необходимое возможно приобрести в веломагазинах на маршруте.

А вот аптечку надо иметь хорошо укомплектованную. В Европе подавляющее большинство лекарств продается по рецепту. Аптеки также часто встречаются на маршруте, но купить без рецепта местного врача, там мало что можно. Перевалы были у нас ниже 2500 метров, так что вопросами горной болезни можно не озадачиваться, но на всякий случай надо иметь ввиду, и знать что делать, при возникновении симптомов горной болезни. Покрытие сотовой связью на всем протяжении маршрута отличное. Ни разу не было участков, где сотовый телефон не ловил сигнал. В кафе и барчиках встречавшихся на маршруте работает бесплатный wi-fi.

Если хотите сэкономить время для заброски и выброски, то решение - лететь самолетом. По ценам выходит примерно одинаково.

При разработке маршрута использовались карты сайта www.gpsies.com, на маршруте пользовались GPS-навигаторами с закачиваемыми картами автомобильных дорог. Карты брались с различных интернет торент ресурсов. Бумажных карт не брали вообще. В случае поломки двух GPS-навигаторов из общественного снаряжения и еще двух взятых по личной инициативе участников, имелась возможность приобрести бумажные карты на автозаправочных станциях которые встречались практически постоянно и каждый день.

Приобрести продукты на маршруте можно в многочисленных мелких продуктовых магазинах и крупных торговых центрах. Мы делали предпочтение крупным торговым центрам из-за широкого ассортимента продуктов. При их отсутствии закупались в мелких сетевых продуктовых магазинах. Для разнообразия рациона и экономии, часть продуктов везли из Москвы. Например, гречневая крупа там не продается.

Главное на маршруте - соблюдать порядок движения в группе, ехать строго один за другим и соблюдать правила дорожного движения, и следовать

указаниям дорожных знаков и разметки. Также в целях безопасности необходимо использовать защитный велошлем. В дождь, при движении при плохой видимости, в тумане необходимо зажигать передние белые и задние красные огни. В качестве огней можно использовать велофонарики. Наличие спереди и сзади, на колесах светоотражающих катафотов, яркой цветной одежды также поможет увеличить вашу заметность на дороге. Рекомендуется пользоваться светоотражающей жилеткой с яркой желтой или оранжевой раскраской. Во время спусков с больших и продолжительных перевалов необходимо соблюдать дистанцию между участниками. Необходимо быть внимательным к скоростному режиму во время спуска в дождливую погоду и при мокром асфальте. Перед спусками и самому участнику, и при контроле механика проверять тормозную систему велосипеда. Во время продолжительного спуска необходимо дозировать тормозное усилие прерывистыми нажатиями на ручку тормоза, не допуская перегрева тормозных систем и во избежание сильного износа тормозных колодок.

Дополнительные сведения о походе

Состав медицинской аптечки

Перевязочные материалы

1. Бинт стерильный, широкий - 2 шт.;
2. Бинт стерильный, узкий - 2 шт.;
3. Бинт эластичный - 1 шт.;
4. Пластырь рулонный - 1 шт.;
5. Пластырь в пластинах - 15 шт.;
6. Ватные палочки - 30 шт.;
7. Спиртовые салфетки - 1 уп.

Антисептики наружного действия

1. Перекись водорода - 2х200 мл/г;
2. Йод - 1 флак.;
3. Пантенол - 1 флак.;
4. Зеленка - 1 флак.;
4. Спирт - 100 гр.

Болеутоляющие и жаропонижающие средства

1. Аспирин - 20 таб.;
2. Цитрамон - 10 таб.;

Сердечно-сосудистые средства

1. Валидол - 10 таб.

Противоаллергические средства

- | | |
|--------------|-----------|
| 1. Супрастин | - 10 таб. |
|--------------|-----------|

Спазмолитики

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. Но-шпа | - 20 таб. |
|-----------|-----------|

Желудочно-кишечные средства

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Активированный уголь | - 20 таб.; |
| 2. Мезим | - 20 таб.; |
| 3. Имодиум | - 10 таб. |

Органы дыхания

- | | |
|-------------|-----------|
| 1. Стрепсис | - 20 таб. |
|-------------|-----------|

Противоинфекционные средства

- | | |
|-----------------|-----------|
| 1. Бисептол 480 | - 20 таб. |
|-----------------|-----------|

Средства для наружного применения

- | | |
|-----------------|-----------|
| 1. Финалгон | - 1 тюб.; |
| 2. Детский крем | - 1 тюб.; |
| 3. Нурофен | - 1 тюб. |

Инструменты

- | | |
|--------------------------|--------|
| 1. Градусник электронный | 1 шт.; |
| 2. Ножницы | 1 шт.; |
| 3. Пинцет | 1 шт.; |
| 4. Жгут медицинский | 1 шт. |

Случаи оказания медицинской помощи в походе

Серьезных случаев оказания медицинской помощи за поход не было

1. 31 августа – Витя Патрухачев использовал гель Нурофен. Лечил последствие растяжения связок тазобедренного сустава из-за длительного движения на велосипеде в этот день.

2. 2 сентября – Женя Савин пользовался Пантенолом – после сильного загара лица и рук.

3. 3 сентября – Света Самохина почувствовала недомогание и усталость. Температура была в норме. Вечерний и ночной отдых восстановил ее силы. На следующий день она уже чувствовала хорошо.

4. Участники группы периодически пользовались Детским кремом, для лечения потертостей в различных частях тела и Зеленкой, смазывая небольшие царапины на руках.

Состав хозяйственного ремонтного набора

- | | |
|-------------------------------------|----------|
| 1. Ножницы | - 1 шт.; |
| 2. Шило | - 1 шт.; |
| 3. Иглы швейные, различных размеров | - 4 шт.; |
| 4. Скотч клейкий | - 1 шт.; |
| 5. Нитки капроновые | - 1 шт.; |
| 6. Нитки хлопчатобумажные | - 2 шт.; |
| 7. Булавки разных размеров | - 4 шт. |

Затраты на поход

Название	На 1 человека	На группу	Примечание
Затраты в Москве			
Оформление шенгенской визы	3251 руб.	16255 руб.	На 5 человек
Билет Москва - Страсбург	11190 руб.	67140 руб.	На 6 человек, скидка 20%
Билет Генуя – Москва	11524 руб.	69144 руб.	На 6 человек, скидка 20%
Продукты на поезд и в поход	500 руб.	3000 руб.	Закупка в Москве
Итого	26465 руб.	155539 руб.	На 5 участников
Затраты в Швейцарии			
Билет Страсбург - Берн	2548 руб .	15292 руб.	6 человек и 6 велосипедов
Закупка продуктов в магазинах	2091 руб.	12550 руб.	6 раз каждый день

Кемпинг в Берне	752 руб.	4512 руб.	
Кемпинг на озере	650 руб.	3900 руб.	
Кемпинг в Гштейге	0 руб.	0 руб.	
Кемпинг в Бекс	775 руб.	4650 руб.	
Кемпинг в Мартеньи	606 руб.	3936 руб.	
Кемпинг перед перевалом Б.Сент-Бернар	566 руб.	3400 руб.	
Название	На 1 человека	На группу	Примечание
Бензин для горелок А-95	228 руб.	1368 руб.	7 литров
Итого	8261 руб.	49608 руб.	
Затраты в Италии			
Закупка продуктов в магазинах	1720 руб.	10320 руб.	7 раз каждый день
Кемпинг около озера Ларго Сирио	83 руб.	500 руб.	
Кемпинг в Турине	480 руб.	2880 руб.	
Кемпинг в Асти	480 руб.	2880 руб.	
Кемпинг в Альбе	368 руб.	2208 руб.	
Кемпинг в Приеро	272 руб.	1632 руб.	
Кемпинг в Генуе	464 руб.	2784 руб.	
Бензин для горелок А-95	42 руб.	254 руб.	3,5 литра
Итого	3909 руб.	23458 руб.	
Итого за поход	38635 руб.	228605 руб.	

Комментарии к затратам на поход.

- во время похода курс российского рубля к швейцарскому франку составлял 50 рублей, к евро 48 рублей.
- шенгенскую визу оформляли 5 участников похода. У одного участника на время похода шенгенская виза уже была. Стоимость шенгенской визы 1680

руб., 1571 руб. взяли с человека в визовом центре за услуги.

– билеты Москва – Страсбург и Генуя – Москва, покупались на группу из 3 человек, со скидкой 20% без возможности сдать билет и вернуть деньги. Во время покупки билетов в РЖД существовал такой вариант приобретения билетов.

– в стоимость билетов от Страсбурга до Берна входит стоимость провоза велосипедов. Билет один на два поезда. Страсбург – Базель, Базель – Берн.

– Стоимость литра бензина А-95 в Швейцарии в среднем 82 рубля, в Италии в среднем 74 рубля. Бензин с более низким октановым числом в Швейцарии и Италии нами замечен не был.

– по приезде в Берн было поздно и все магазины были закрыты. На вокзале купили два флакона бензина для зажигалок Zipro по 220 грамм каждая. Стоимость 768 рублей два флакона. На одной автоматической бензоколонке ВР вставили в автомат по приему денег 10 F (швейцарских франков). Налили во все имеющиеся тары всего 3 литра бензина. Как оказалось, автомат сдачи не давал.

– еда в ресторанчиках и кафе в Швейцарии, когда мы там ели, в среднем на человека выходило по 15F (750 руб.)

- шоколад на шоколадной фабрике стоит от 4F (200 руб.) и выше. Всё зависит от размера плитки и начинки.

– стоимость подъема и спуска на фуникулере на ледник – 77F (3850 руб.) с человека. Фуникулер имеет две канатные дороги с пересадкой посередине

- стоимость посещения термальных источников на 3 часа с человека – 25F (1250 руб.)

- еда в ресторанчиках и кафе в Италии, когда мы там ели, в среднем на человека выходило по 12E (720 руб.)

- магазины, кафе и ресторанчики в Италии не работают с 11:00 до 17:30, в связи с сиестой.

– практически во всех магазинах можно расплатиться кредитными картами Visa и Mastercard. Кредитные карты принимают только крупные кафе и рестораны, и в крупных городах.

– обмен денег можно произвести на железнодорожном вокзале, в крупных городах как Швейцарии, так и Италии.

– в начале похода каждый участник казначею в общую кассу по 200F (швейцарских франков) и 200E (евро)

Перечень общественного снаряжения

Снаряжение	Участники	Устинов	Самохина	Савин	Патрухачев	Ромашкин	Карнагин	Примечание
	Вес, гр.							
Палатка 2х	2700	2700						
Палатка 4х	4500					4500		
Тент 3х4	1200				1200			Для велосипедов
Тент 3х3	1000			1000				Для людей
Кан 3,5 л.	700				700			
Кан 4.5 л.	600			600				
Рукавица	50		50					
Половник	70		70					
Скатерть	100		100					
Доска разделочная	100		100					
Шуршик	80		80					
Нож	80		80					
Горелка мультитоп. 1	750				750			
Горелка мультитоп. 2	150	150						
Экран к горелкам	750			750				
Аптека групп.	2000				2000			
Ремнабор групп.	5500						5500	
Видео.	200	200						
Фото	1500		1500					
Флаг	50	50						
GPS1	200			200				
GPS2	200	200						
Рация 1	200			200				
Рация 2	200						200	
Рация 3	200	200						
Аккумуляторы для рации	160	160						
Батарейки для рации	200	200						
Записки культорга	200					200		
Трос с замком для вело. 1	300		300					
Трос с замком для вело. 2	800			800				
Репшнур	500	500						8 мм, 10 метров
Хознабор	150	150						
Общий вес	25310							
Вес на человека		4510	2280	3550	4650	4700	5700	

Комментарии к общественному снаряжению

- все общественное снаряжение пригодилось и использовалось в течение похода.

- при остановках в кемпингах для подзарядки электроники необходимо заранее позаботиться о переходниках и удлинителях соответствующей конструкции. Взять из дома или запланировать закупку на маршруте.
- как обычно, очень выручали радики. Они использовались для оперативного обмена информации во время движения группы.

Раскладка по питанию

Продукты в поезд.

Продукты в поезд закупались каждым участником самостоятельно в Москве, по своему усмотрению и вкусу. Часть продуктов на маршрут покупали также из Москвы. Это была гречка, чай, сахар, соль, специи. Так как мы ехали в Евросоюз, то по законам Евросоюза ввоз кисломолочных и мясных продуктов запрещен. Колбаса, ветчина, йогурт, молоко закупались участниками с таким расчетом, чтобы употребить их в первый день езды на поезде. Поезд отправлялся с Белорусского вокзала в 07:44 утра и прибывал в Брест (граница Белоруссии и Евросоюза) в 18:58 (время местное, + 1 час к Московскому времени). Также в поезд покупали лапшу быстрого приготовления, вафли, печенье к чаю. Их закупали с расчетом на два дня. В поезде №23 Москва – Париж, в котором мы ехали, работает вагон ресторан. Причем до Бреста следует российский вагон ресторан, а на территории Евросоюза прицепляют Польский вагон ресторан. Стоимость еды в вагонах ресторанах не маленькая. Причем в Польском вагоне ресторане еда дешевле, чем в Российском. Также выигрывает Польский вагон ресторан в качестве и объеме блюд. Также на крупных остановках, таких как Смоленск, Орша, Вязьма, Минск еду можно приобрести у торгующих на перронах продавцов. Они торгуют вареным картофелем, жареной курицей, пирожками с различной начинкой, копченой рыбой. Приобрести еду на остановках в Евросоюзе не получилось. Этот поезд в отличие, например от поезда Москва – Берлин или Москва – Прага, очень мало стоит на остановках на территории Евросоюза. Для сравнения, поезд Москва – Прага стоит в Варшаве около 2,5 часов, что позволяет дойти до магазина и купить продукты. По приезде в Страсбург (Strasbourg), где у нас была пересадка на местный поезд, который следовал до Берна (Berne) у нас было время, около 2 часов. В это время мы съездили в продуктовый магазин и произвели закупку продуктов на ужин и завтрак. Магазин расположен в подземном этаже торгового комплекса. Расположение магазина показано на рисунке. Ассортимент продуктов большой, размер магазина, типа «Ашан».

Продукты в поезд на обратный путь, закупали в городе Генуя (Genova). Недалеко от вокзала Генуя Принципе (Genova Principe), где останавливается

поезд №18 Ницца-Москва, на котором мы уезжали домой. Это небольшой магазинчик, с продуктами и товарами первой необходимости. Время работы – до 22:00 местного времени. Он удобен тем, что находится рядом с вокзалом и работает дольше, чем обыкновенные продуктовые магазины в городе. Расположение магазина показано на рисунке. Продукты мы покупали аналогичные тем, с которыми ехали на поезде в поход. Закупали продукты на два дня, так как ни каких ограничений на ввоз продуктов на территорию Белоруссии нет. Единственное ограничение по продуктам в Белоруссии есть на алкоголь. Ввозить можно не более 1 литра крепкого алкоголя и не более 3 литров пива на одного человека.



Железнодорожный вокзал г. Генуя (Genova)



Путь к магазину в г. Страсбург (Strasbourg)



Супермаркет в г. Страсбург (Strasbourg)

Продукты на маршруте

Продукты на маршруте закупались с расчетом на один день. Двигаясь по густонаселенному району Европы проблемы в этом не существовало. Магазины различной величины и ассортимента встречались практически в каждом крупном населенном пункте.

День			Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел..	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
25.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине (* везли из Москвы) Страсбург (Strasbourg), avenue du Rhin,1								
			*Гречка	83	13	2	68	83	330	498	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159	2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535	300	
			Торт вафел.	80	15	8	70	93	430	480	

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
25.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине (* везли из Москвы) Страсбург (Strasbourg), avenue du Rhin,1									
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			392									2354
26.08.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине (* везли из Москвы) Страсбург (Strasbourg), avenue du Rhin,1									
			Вермишель	83	11	1,3	74	86	333		498	
			Сосиски	78	10		28	23	288		470	
			Сыр	50	27	27		54	360		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			360									2162
26.08.14	Ходовой день	Обед	Обедали в кафе. Кафе при торговом центре COOP г.Фрибург (Fribourg), route d’Agy									
26.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине Lidl г.Дюдинген (Dudingen), Industriesstrasse									
			Кар.пюр.	100	6		72	78	315		600	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159		2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			412									2474

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
27.08.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине Lidl г.Дюдингген (Dudingen), Industriesstrasse									
			Мюсли	70	11,3	13,4	67,1	60	352		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
			301									
27.08.14	Ходовой день	Обед	Закупка в магазине г. Брок (Broc), Rue De Montsalvens									
			Колбаса с/к	50	20	37		57	431		300	
			Хамон	80	2	80		82	770		480	
			Хлебцы	45	11	1,7	69	82	326		270	
			Карамель	60	0,5	10	80	91	330		360	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			Чай	2							12	
			257									
27.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине г. Брок (Broc), Rue De Montsalvens									
			Рис	100	20	2	51	73	310		600	
			Рыбн. консер.	60	19	16	0,4	36	220		360	
			Паштет печ.	40	11	31	3	45	335		240	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Вафли	60	15	8,2	70	93	430		360	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			326									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
28.08.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине г. Брок (Broc), Rue De Montsalvens									
			Геркулес	70	12	6	65	83	345		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
												301
28.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине г. Вилларс-сюр-Оллон (Villars-Sur-Ollon), Route du Col de La Croix									
			*Гречка	83	13	2	68	83	330		498	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159		2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535		300	
			Торт вафел.	80	15	8	70	93	430		480	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
												392

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
29.08.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине г. Вилларс-сюр-Оллон (Villars-Sur-Ollon), Route du Col de La Croix									
			Вермишель	83	11	1,3	74	86	333		498	
			Сосиски	78	10		28	23	288		470	
			Сыр	50	27	27		54	360		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			360									
29.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине COOP г. Бекс (Bex) Rue Centrale									
			Кар.пюр.	100	6		72	78	315		600	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159		2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			412									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
30.08.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине COOP г. Бекс (Bex) Rue Centrale									
			Мюсли	70	11,3	13,4	67,1	60	352		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
			301									
30.08.14	Ходовой день	Обед	Закупка в магазине COOP г. Мартиньи (Martigny), Rue du Neivilles									
			Колбаса с/к	50	20	37		57	431		300	
			Хамон	80	2	80		82	770		480	
			Хлебцы	45	11	1,7	69	82	326		270	
			Карамель	60	0,5	10	80	91	330		360	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			Чай	2							12	
			257									
30.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине COOP г. Мартиньи (Martigny), Rue du Neivilles									
			Рис	100	20	2	51	73	310		600	
			Рыбн. консер.	60	19	16	0,4	36	220		360	
			Паштет печ.	40	11	31	3	45	335		240	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Вафли	60	15	8,2	70	93	430		360	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			326									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
31.08.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине COOP г. Мартины (Martigny), Rue du Neivilles									
			Геркулес	70	12	6	65	83	345		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
			301									
31.08.14	Ходовой день	Обед	Обед в кафе г. Этрублес (Etroubles) расположенном на дороге SS27									
31.08.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в супермаркете Gross Cidac, г.Аоста (Aosta), Strada Paravera									
			Кар.пюр.	100	6		72	78	315		600	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159		2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			412									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание		
01.09.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в супермаркете Gross Cidac, г.Аоста (Aosta), Strada Paravera											
			Вермишель	83	11	1,3	74	86	333		498			
			Сосиски	78	10		28	23	288		470			
			Сыр	50	27	27		54	360		300			
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498			
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180			
			*Сахар	20			99	99	505		120			
			*Чай	2							12			
			*Соль	10							60			
			*Специи	4							24			
												360	2162	
			01.09.14	Ходовой день	Обед	Закупка в магазине г.Сент Лоренцо (San Lorenzo), Via Circonvallazione								
Колбаса с/к	50	20				37		57	431		300			
Хамон	80	2				80		82	770		480			
Хлебцы	45	11				1,7	69	82	326		270			
Карамель	60	0,5				10	80	91	330		360			
Сахар	20						99	99	505		120			
Чай	2										12			
									257		1542			
01.09.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине г.Сент Лоренцо (San Lorenzo), Via Circonvallazione											
			Рис	100	20	2	51	73	310		600			
			Рыбн. консер.	60	19	16	0,4	36	220		360			
			Паштет печ.	40	11	31	3	45	335		240			
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180			
			Вафли	60	15	8,2	70	93	430		360			
			*Сахар	20			99	99	505		120			
			*Чай	2							12			
			*Соль	10							60			
			*Специи	4							24			
												326	1956	

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
02.09.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине г.Сент Лоренцо (San Lorenzo), Via Circonvallazione									
			Мюсли	70	11,3	13,4	67,1	60	352		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
			301									
02.09.14	Ходовой день	Обед	Обед в кафе Appaloosa г. Моналес (Monales) расположенном на дороге SP9									
02.09.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине г.Чиери (Chieri), Strade San Silvestro									
			Кар.пюр.	100	6		72	78	315		600	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159		2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			412									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
03.09.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине г.Чиери (Chieri), Srade San Silvestro									
			Геркулес	70	12	6	65	83	345		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
			301									
03.09.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в магазине расположенном на дороге SP3									
			Рис	100	20	2	51	73	310		600	
			Рыбн. консер.	60	19	16	0,4	36	220		360	
			Паштет печ.	40	11	31	3	45	335		240	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Вафли	60	15	8,2	70	93	430		360	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			326									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
04.09.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в магазине расположенном на дороге SP3									
			Вермишель	83	11	1,3	74	86	333		498	
			Сосиски	78	10		28	23	288		470	
			Сыр	50	27	27		54	360		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			360									
04.09.14	Ходовой день	Обед	Закупка в супермаркете Lidl, г.Альба (Alba), Corso Europa									
			Колбаса с/к	50	20	37		57	431		300	
			Хамон	80	2	80		82	770		480	
			Хлебцы	45	11	1,7	69	82	326		270	
			Карамель	60	0,5	10	80	91	330		360	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			Чай	2							12	
			257									
04.09.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в супермаркете Lidl, г.Альба (Alba), Corso Europa									
			Кар.пюр.	100	6		72	78	315		600	
			Мясо консер.	113	16	10	1	96	159		2 (бан.) 680 гр.	
			Корейка	50	10	54		64	535		300	
			Печенье	83	12	10	60	82	410		498	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			*Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2							12	
			*Соль	10							60	
			*Специи	4							24	
			412									

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел.	Вес на 6 чел. гр.	Примечание	
05.09.14	Ходовой день	Завтрак	Закупка в супермаркете Lidl, г.Альба (Alba), Corso Europa										
			Мюсли	70	11,3	13,4	67,1	60	352		420		
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180		
			Сыр	75	27	27		54	360		450		
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360		
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180		
			Сахар	20			99	99	505		120		
			*Чай	2					12		12		
			*Соль	10					60		60		
			*Специи	4					24		24		
												301	1806
05.09.14	Ходовой день	Обед	Обед в ресоране г. Генуя (Genova), расположенном на дороге SP1										
05.09.14	Ходовой день	Ужин	Закупка в супермаркете COOP г.Савона (Savona) Corso Ricci										
			Рис	100	20	2	51	73	310		600		
			Рыбн. консер.	60	19	16	0,4	36	220		360		
			Паштет печ.	40	11	31	3	45	335		240		
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180		
			Вафли	60	15	8,2	70	93	430		360		
			*Сахар	20			99	99	505		120		
			*Чай	2							12		
			*Соль	10							60		
			*Специи	4							24		
												326	1956

День				Вес, гр./чел.	Белки	Жиры	Углеводы	% усвояемости	Ккал/100 гр.	Общий вес, гр./чел..	Вес на 6 чел. гр.	Примечание
06.09.14	Дневка	Затрак	Закупка в супермаркете COOP г.Савона (Savona) Corso Ricci									
			Геркулес	70	12	6	65	83	345		420	
			Сух. молоко	30	38	1	50	89	350		180	
			Сыр	75	27	27		54	360		450	
			Конф. шок.	60	15	8	70	93	430		360	
			Хлеб белый	30	1,8	80		82	770		180	
			Сахар	20			99	99	505		120	
			*Чай	2					12		12	
			*Соль	10					60		60	
			*Специи	4					24		24	
			301									

Выводы по питанию

1. По предыдущему опыту поездок в Европу и зная, что выбор круп в их магазинах крайне скудный, плюс для экономии было принято решение гречку, сахар, чай, соль и специи везти из Москвы на весь поход в целом.
2. Двигаясь по густонаселенному району Европы, где очень много различных кафе, довольно часто останавливались в них, что бы пообедать.
3. Карманное питание не закладывалось в раскладку по причине наличия многих кафе по пути и магазинов. Где каждый участник похода сам каждый день решал, что ему в данный момент перекусить.
4. Очень понравился шоколад на шоколадной фабрике в Швейцрии. Большой выбор и разные вкусы.
5. В Италии, как и ожидалось, порадовала вкусовыми качествами пицца, паста и лазанья. В России я такого ни где, не пробывал.
6. Характерная особенность работы кафе и закусочных на побережья моря. Они все поголовно открываются около шести вечера. Если вы захотите где то перекусить в обед, то сделать это в кафе будет практически невозможно.

7. Часы работы продуктовых магазинов и супермаркетов, что в Швейцарии то и в Италии: с 09:00 до 18:00-17:00

Перечень транспортных средств

Ромашкин Сергей	Scott, колеса 29 дюймов, алюминиевый багажник, передний и задний тормоза дисковые гидравлические, втулки конусные, каретка квадрат.
Савин Евгений	Кона, алюминиевый багажник, передний и задний тормоза дисковые гидравлические, втулки конусные, каретка Octalink.
Карнаткин Юрий	Specialized, титановый багажник, передний тормоз дисковый механический, задний v-brake, втулки на промподшипниках, каретка ISIS
Самохина Светлана	Rapid titan, титановый багажник, передний и задний тормоза дисковые гидравлические (ElCamino, Avid code5), втулки на пром. подшипниках, каретка Deore Hollowtech
Устинов Андрей	Scott, алюминиевый багажник, передний и задний тормоза дисковые механические, втулки конусные, каретка квадрат.
Патрухачев Виктор	Rapid titan, титановый велосипед и багажник, передние и задние тормоза дисковые, гидравлические, втулки на промподшипниках, каретка стандарта HT2

Поломки и неисправности

25.08.14

- осмотр и настройка велосипедов после транспортировки. Смазка цепей, подкачка шин.

27.08.14

- регулировка трансмиссии у велосипеда Устинова Андрея.
- смазка цепей, подкачка шин.

28.08.14

- прокол переднего колеса у Самохиной Светланы. При утреннем осмотре обнаружено выше означенное спущенное колесо. Пока завтракали и собирались – нашли пробой в камере, заклеили, забортировали. При осмотре покрышки были обнаружены и извлечены: кусок автокорда и два застарелых шипчика с предыдущих маршрутов.

29.08.14

- люфт в рулевой у Ромашкина Сергея. На велосипеде участника установлен не лепестковый якорь, а зажимной, фиксируется в трубе вилки расклиниванием компонентов якоря за счет затяжки болта. Пересобрали и

установили якорь, отрегулировали рулевую, люфт устранили. Фактически такой якорь - временная конструкция, по приезду надо ставить нормальный лепестковый якорь.

02.09.14

- сломалась пружина на контактной педали у Патрушева Виктора. Была установлена исправная педаль из личных запасов участника похода.

03.09.14

- замена задних тормозных колодок у Ромашкина Сергея в виду износа установленных на велосипеде.

05.09.14

- прокол заднего колеса у Савина Евгения. Заменяли камеру на исправную. Причина прокола – езда по свежескошенным по обочинам и выброшенным на дорогу зарослям ежевики дорожными рабочими. Остальным участникам группы повезло, не прокололись.

- правка заднего тормозного диска у Самохиной Светланы. Диск повело от циклов подъемчиков/спусков.

Профилактика:

Ежедневно с утра и в течение дня проверялись и подстраивались тормоза, смазывались цепи, контролировалось давление в колесах.

Советы и рекомендации.

- нынешний европейский маршрут был запланирован как асфальтовый, поэтому участникам похода была дана рекомендация одеть на колеса велопокрышки типа полуслик с развитым боковым протектором.

- Перед походом имеет смысл обратить внимание на ходовые компоненты в трансмиссии велосипеда, на процент износа, особенности конструкции и ремонта, заменить изношенные компоненты или взять с собой новые в ЗИП.

- очень удобно подкачиваться перед асфальтовыми участками на автозаправках. В связи с этим рекомендуется до похода сменить камеры на велосипедах в группе на автонипель или иметь в группе мускулистожилистого участника, чтобы он качал престоу, пока остальные участники проверяют давление на подкачке у АЗС.

- в Европе развиты сети веломагазинов. Рекомендуется заранее найти адреса магазинов по маршруту движения группы. Из населенных пунктов на маршруте в основном были деревни Швейцарии и Италии, заезжали и в города. В больших деревнях как правило есть частные веломагазины с ограниченным выбором запчастей на витрине, но с мастерской и мастером при ней. Так же в этих магазинчиках можно при желании купить велоодежду. К превеликой радости всех участников похода, а особенно механика и

руководителя, покупать запчасти и ремонтировать велосипеды в веломастерских аборигенов не пришлось.

Перечень запчастей и инструментов

ШАНЦЕВЫЙ ИНСТРУМЕНТ

1. Изолента ПВХ
2. Лента-скотч армированная
3. Смазка консистентная липкотягучая водотемпературостойкая 100гр
4. Смазка жидкая 100мл
5. Смазка цепная 100мл
6. Ветошь
7. Нитки, иголки
8. Заплатки на камеру, клей
9. Велонасос
10. Велонасос выс. давл.
11. Пинцет
12. Винты, гайки, шайбы диаметр от 4 до 6 мм
13. Зубная щетка техническая

РЕМОНТНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

1. Пассатижи-кусачки малые Letherman – 1 шт.
2. Струбцина слесарная, работает и как пассатижи - 1 шт.
3. Трещетка с набором насадок-шестикранников – 1 шт.
4. Надфили плоский, полукруг, алмазный - 3 шт.
5. Треугольный напильник средний №2 – 1 шт.
6. Керн - 1 шт.
7. Сверла 2-6мм – 3 шт.
8. Метчик 5мм, 6мм – 2 шт.
9. Ножовочное полотно - 2шт
10. Ключи рожковые 8, 9, 10, 12, 15 мм – 6 шт.
11. Головки 12, 13, 14, 15, квадрат – 5 шт.
12. Ключ "шведик" до 19 мм – 1 шт.
13. Ключи конусные, семейный ключ - 3 шт.
14. Набор шестигранников, в том числе 2, 2.5, 8 и 10 – 4 шт.
15. Выжимка для цепи – 1 шт.
16. Съёмник шатунов – 1 шт.
17. Съёмник кассеты – 1 шт.
18. Съёмники каретки под квадрат, под isis, HT2 – 3 шт.
19. Спицевой ключ – 1 шт.

20. Торцевые насадки для дисковых тормозов T25, T15 – 2 шт.
21. Цанговый зажим для сверел. – 1 шт.

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

1. Ось задняя с конусами – 1 шт.
2. Ось передняя с конусами – 1 шт.
3. Тросик тормозной нержавеющей - 2шт
4. Тросик скоростной - 2шт
5. Рубашка троса тормоза 5мм – 1метр
6. Рубашка троса переключателя 4мм – 1метр
7. Хомуты ПВХ - упаковка
8. Хомуты жестяные 12- 20мм - 8 шт
9. Эксцентрик задний – 1 шт.
10. Эксцентрик передний – 1 шт.
11. Переключатель задний Shimano - 1 шт.
12. Набор шариков (шарики с обоймой) – 2 шт.
13. Проволока
 - 1,5 мм – сталь,
 - 2,5 мм - медь
14. Звенья цепи девятерной, восьмерной. – 5 шт.
15. Каретка HT2 – 1 шт.
16. Замки цепи – 2шт
17. Трубки алюминиевые - 4 шт.

Комментарии к ремнабору

Из ремнабора во время похода было израсходовано следующие:

- стальная проволока на бандаж сломавшихся двух секций стоек палатки, где-то 60 - 80 см;
- смазка жидкая для цепи, грамм 50, многие пользовались своей смазкой;
- смазка густая Свете на каретку, грамм 10 - 20.
- ветошь.

Участники к походу технику подготовили нормально. Серьезных поломок, которые задерживали группу на маршруте, не было.

Каждый участник в походе имел личный ремнабор состоящий из двух камер, комплекта тормозных колодок на оба колеса, петуха и трех спиц.

Приложение 1

Расчет категории трудности протяженных препятствий.

Расчет категории трудности препятствий производился при помощи программы Velocalc_m3 Антона Журавлева, по методике 2014 г.

ПП1 – перевал Миттелберг (Mittelberg) (1632 м)

Общая информация:

Район: Альпы

Подрайон: Швейцария

Границы: пос. Брок (Broc) – гор. Гштаад (Gstaad)

Вид препятствия: протяженное препятствие

Описание препятствия

Классификация: некатегорийный перевал

Протяженность (км): 40,8

Максимальная высота (м): 1632

Минимальная высота (м): 677

Суммарный набор высоты (м): 1299

Суммарная потеря высоты (м): 741

Подъем по отличной асфальтовой дороге от поселка Брок (Broc) и потом спуск по такой же дороге до города Гштаад (Gstaad). Во время прохождения препятствия асфальт был сухой. Трафик автотранспорта минимальный. За время прохождения препятствия проехало попутных и встречных машин не более 10 шт. Дорога идет в основном по лесному массиву. Лишь изредка попадаются открытые места. Как подъем, так и спуск обладает большим количеством участков дороги с серпантинами. Характеризующие крутыми поворотами в разные стороны. Следует быть особенно внимательным при спуске, так как дорога имеет небольшую ширину (в нашем понимании 1,5 полосы движения для автотранспорта). Вдоль дороги располагаются большое количество пастбищ с коровами, огороженные забором под электричеством. Судя по аккумуляторам с солнечными батареями расположенные вдоль заборов, напряжения питания составляет 12 вольт. В течение подъема, практически до самого перевала вдоль дороги протекает горная речка Ла Джогне (la Jogne) с чистой, прозрачной водой. Пригодность для питья – неизвестно. Под самим перевалом есть небольшое количество пересохших

русел более мелких ручьев. Четыре участника проехали всё препятствие в седле, а двое спешили несколько раз и катили велосипед рядом на наиболее крутых участках подъема.

Расчет препятствия

1. Расчёт КТ

1.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка	Характеристика покрытия	
	Описание	Кпк
38578	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

$$Кпк = 0.80$$

1.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Альпы*

$$Кв = 1.06$$

1.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *1087 м*

$$Кнв = 1.54$$

1.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *38578 м*

$$Кпр = 1.39$$

1.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *4.70%*

Средний уклон спусков: *5.18%*

$$Ккр = 1.44$$

1.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: *+15°C*

$$П = 1.0$$

Географический фактор: *Благоприятные районы*

$$Г = 1.0$$

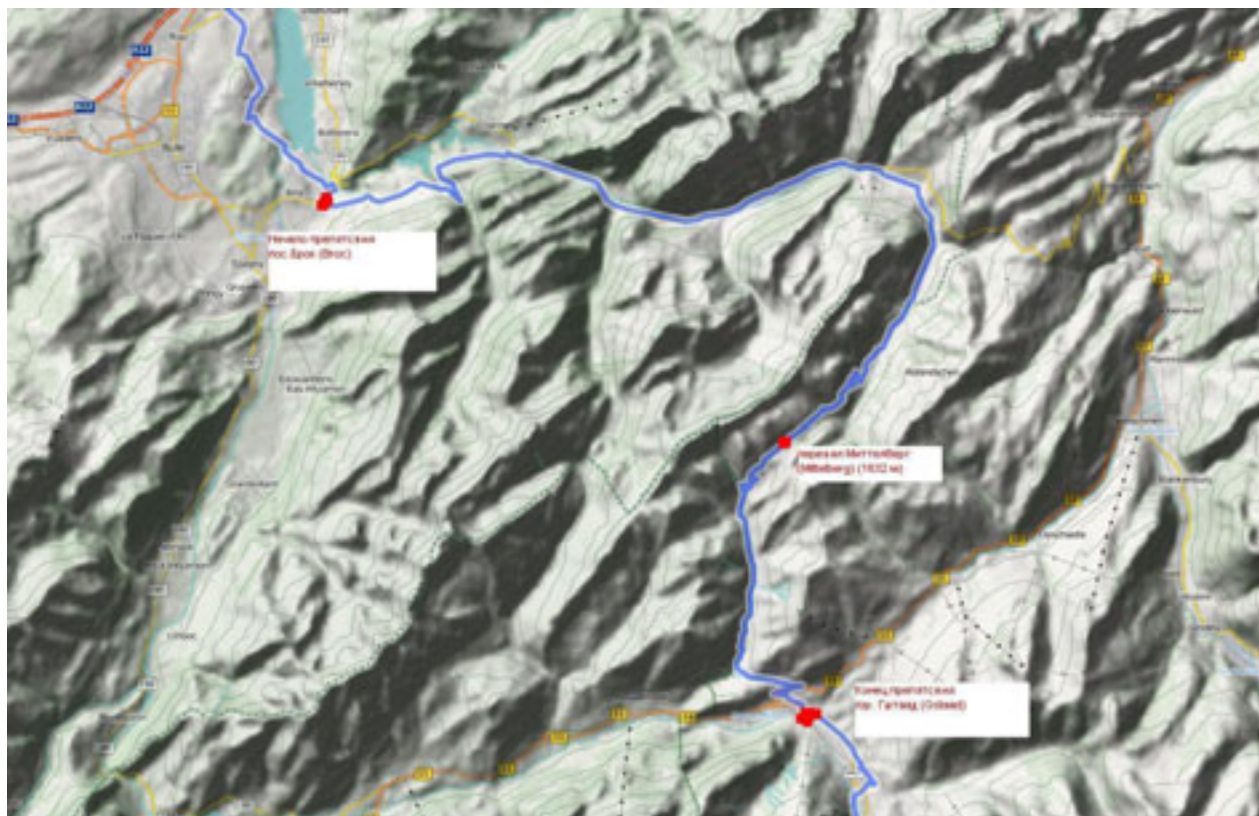
1.7 Категория трудности

$$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$$

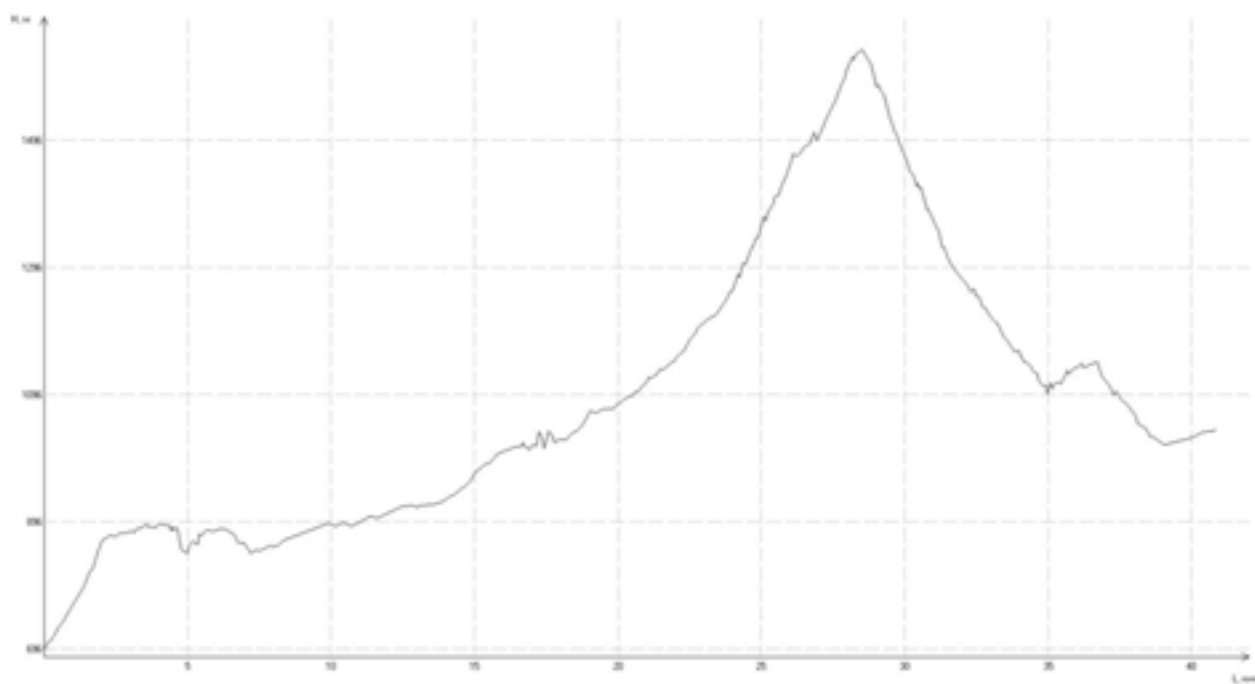
$$КТ = 0.80 * 1.06 * 1.54 * 1.39 * 1.44 * 1.0 * 1.0 = 2.61$$

Препятствие соответствует II категории трудности

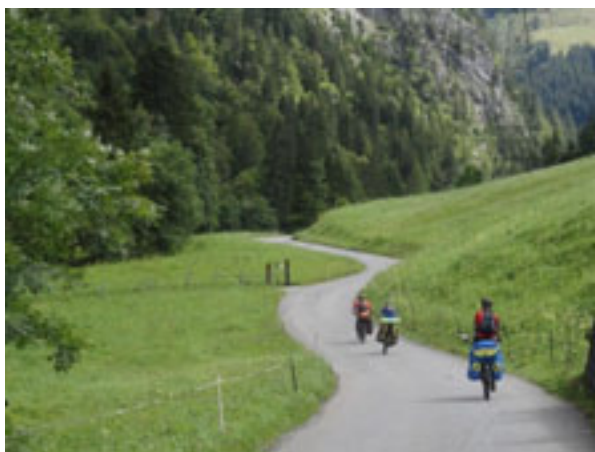
Карта и трек препятствия



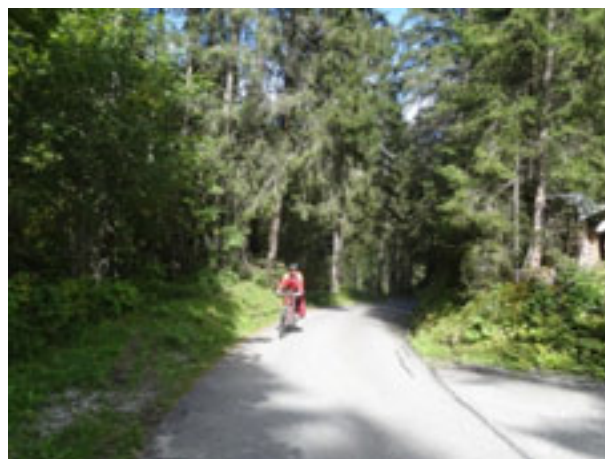
Высотный график препятствия



Фотографии определяющих участков



Начало подъема на перевал



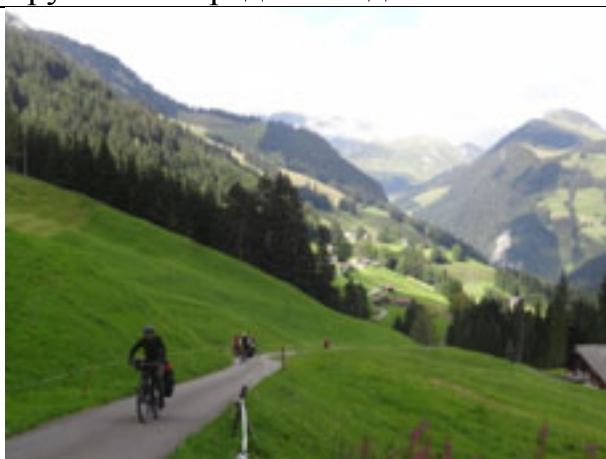
Лесной участок дороги



Группа на середине подъема



Участок дороги и пересохший ручей



В середине подъема



Указатель перевала



Группа на перевале



Начало спуска с перевала

ПП2–перевал Ду Пиллон (du Pillon) (1546 м) – перевал Де ла Крюа (de la Croix) (1778 м)

Общая информация:

Район: Альпы

Подрайон: Швейцария

Границы: пос. Гштейг (Gsteig) – пос. Бекс (Bex)

Вид препятствия: протяженное препятствие

Описание препятствия

Классификация: некатегорийный перевал

Протяженность (км): 49,8

Максимальная высота (м): 1778

Минимальная высота (м): 696

Суммарный набор высоты (м): 1314

Суммарная потеря высоты (м): 964

Подъем по отличной асфальтовой дороге от поселка Гштейг (Gsteig) до перевала Ду Пиллон (Du Pillon), затем спуск в поселок Ормон Дессус (Ormont-Dessus). Подъем на перевал Де ла Крюа (De la Croix) и спуск в поселок Бекс (Bex). Дорога на всем протяжении препятствия имеет по одной полноценной полосе движения в обе стороны. Также хорошо развита и

обустроена обочина. Серпантины как на спуске так и на подъеме имеют достаточно большой радиус поворота и хорошую просматриваемость дороги перед поворотом. На участке между населенными пунктами Гштейг (Gsteig) и Ормон Дессус (Drmont-Dessus) трафик движения был низкий. Проехало в обе стороны порядка 5 машин. На участке между населенными пунктами Ормон Дессус (Drmont-Dessus) и Бекс (Bex) трафик движения автотранспорта увеличился. За все время движение проехало в обе стороны порядка 20 машин. Причем много ездит автобусов. Четыре участника проехали всё препятствие в седле, а двое спешивались несколько раз и катили велосипед рядом на наиболее крутых участках подъема.

Расчет препятствия

1. Расчёт КТ

1.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка	Характеристика покрытия	
	Описание	Кпк
40869	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

$$К_{пк} = 0.80$$

1.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Альпы*

$$К_{в} = 1.06$$

1.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *1299 м*

$$К_{нв} = 1.70$$

1.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *40869 м*

$$К_{пр} = 1.41$$

1.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *5.06%*

Средний уклон спусков: *7.05%*

$$К_{кр} = 1.53$$

1.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: *+15°C*

$$П = 1.0$$

Географический фактор: *Благоприятные районы*

$$\Gamma = 1.0$$

1.7 Категория трудности

$$КТ = К_{ПК} * К_{В} * К_{НВ} * К_{Пр} * К_{Кр} * П * \Gamma$$

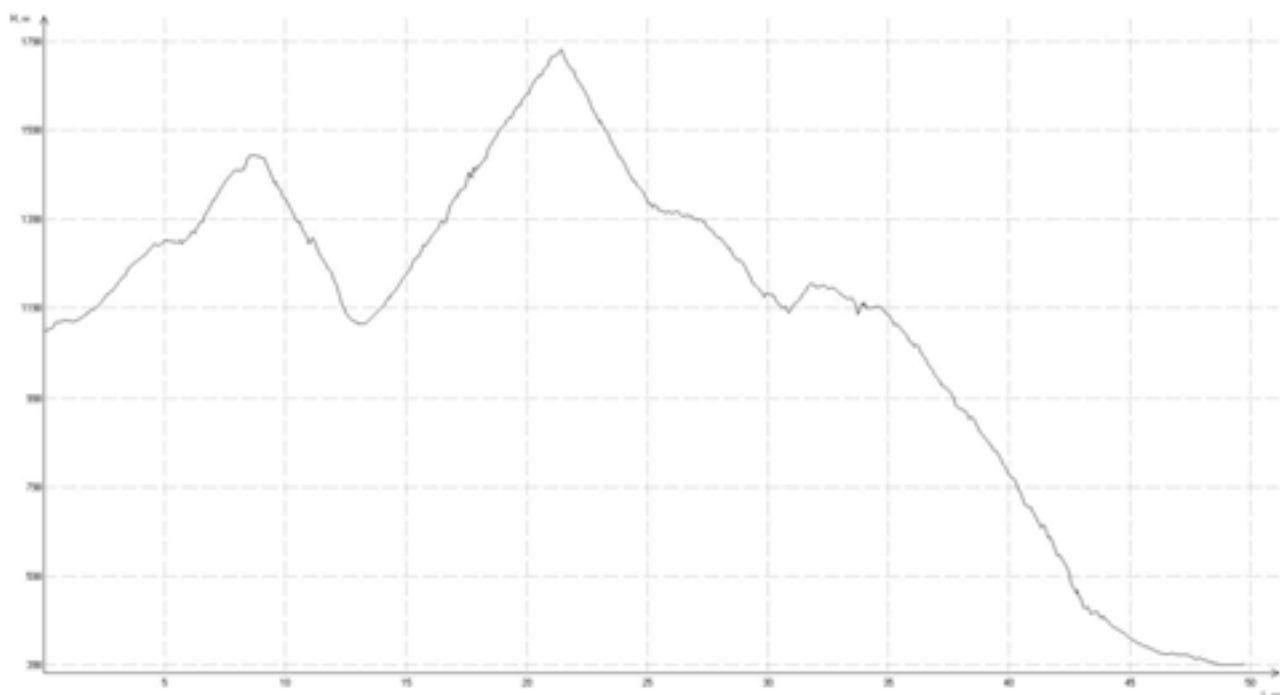
$$КТ = 0.80 * 1.06 * 1.70 * 1.41 * 1.53 * 1.0 * 1.0 = 3.11$$

Препятствие соответствует II категории трудности

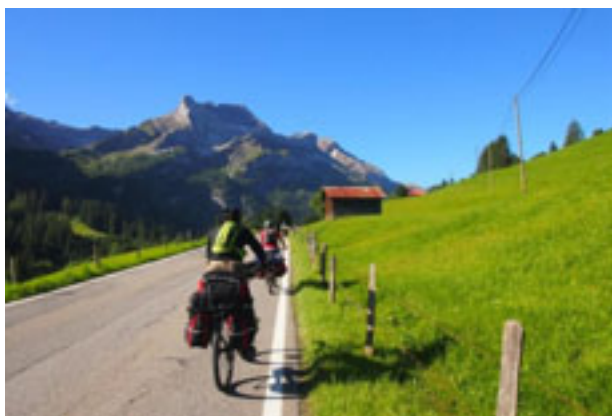
Карта и трек препятствия



Высотный график препятствия



Фотографии определяющих участков



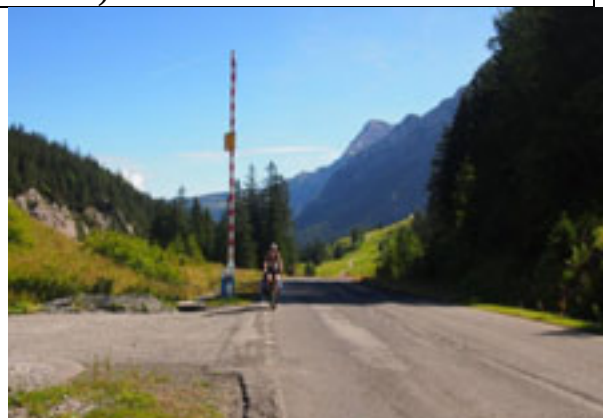
Начало подъема на перевал ду Пиллон (du Pillon)



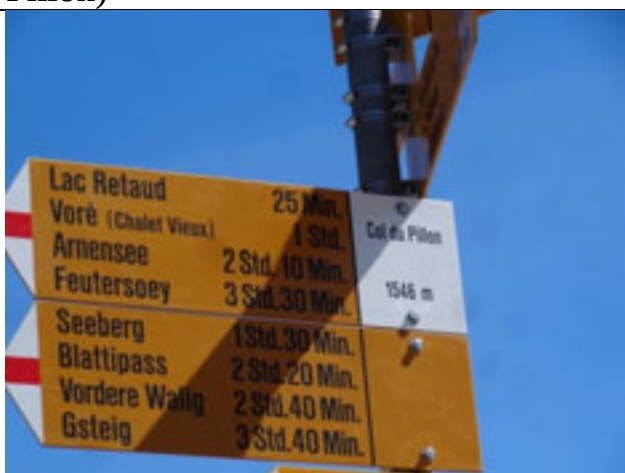
Подъем на перевал ду Пиллон (du Pillon)



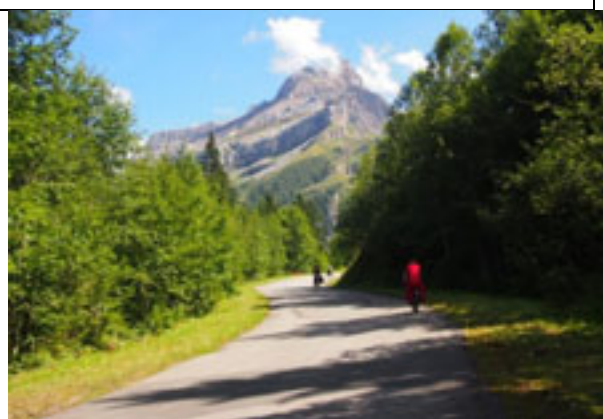
Подъем на перевал ду Пиллон (du Pillon)



На перевале ду Пиллон (du Pillon)



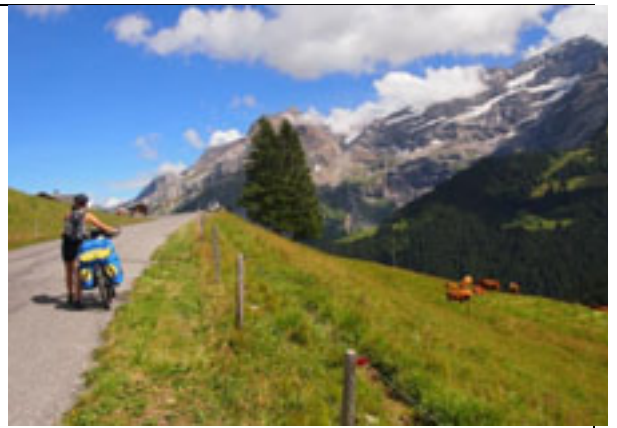
Указатель перевала ду Пиллон (du Pillon)



Начало подъема на перевал де ла Крва (de la Croix)



Подъем на перевал де ла Крва (de la Croix)



Подъем на перевал де ла Крва (de la Croix)



Подъем на перевал де ла Крва (de la Croix)



Группа на перевале де ла Крва (de la Croix)

ППЗ–перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard) **(2473 м)**

Общая информация:

Район: Альпы

Подрайон: граница Швейцария - Италия

Границы: пос. Бург-Сант-Пiere (Bourg-Saint-Pierre) – пос. Сант-Рхеми (Saint-Rhemy)

Вид препятствия: протяженное препятствие

Описание препятствия

Классификация: некатегорийный перевал

Протяженность (км): 26,1

Максимальная высота (м): 2473

Минимальная высота (м): 1471

Суммарный набор высоты (м): 980

Суммарная потеря высоты (м): 1149

Начало препятствия начинается от поселка Бург-Сант-Пиере (Bourg-Saint-Pierre). В этот день встали мы рано, в 05:00 и на маршрут вышли в 07:50 местного времени. Трафик движения в столь ранний час был низкий. Встретили порядка 15 машин, как встречных, так и попутных. Подъем и спуск по отличной асфальтовой дороге. Во время подъема и спуска была практически солнечная погода, и асфальт был сухой на всем протяжении препятствия. Сразу же после поселка Бург-Сант-Пиере (Bourg-Saint-Pierre) дорога шла в галерее. Это полу тоннель, без одной стены. Через 10 км движения, основная дорога ушла в тоннель, соединяющий Швейцарию и Италию под перевалом Сент-Бернар, а мы отправились на перевал по старой дороге, существовавшей еще до постройки тоннеля. По этой дороге трафик автотранспорта был большой. За время подъема машины как попутные, так и встречные проезжали примерно в минуту один раз. Этот участок дороги имеет много серпантинов с достаточно крутыми поворотами и узкой проезжей частью. Надо быть достаточно внимательным при подъезде к поворотам. Перед перевалом группу накрыло облаком минут на 10. Видимость упала практически до нуля. Были вынуждены были сделать остановку и подождать пока облако уйдет и видимость улучшится. После перевала, в Италии, дорога тоже с серпантинами, но уже с достаточным большими радиусами поворота, что позволяло видеть впереди идущий транспорт на достаточном удалении. Такая дорога идет на всем протяжении от перевала до поселка Сант-Рхеми (Saint-Rhemy). В этом поселке объездная дорога через перевал сливается с основной дорогой идущей через тоннель. Четыре участника проехали всё препятствие в седле, а двое спешили несколько раз и катили велосипед рядом на наиболее крутых участках подъема.

Расчет препятствия

1. Расчёт КТ

1.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

<i>Характеристика покрытия</i>		
<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
26085	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

$K_{пк} = 0.80$

1.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Альпы*

$$K_B = 1.21$$

1.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *980 м*

$$K_{HB} = 1.49$$

1.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *26085 м*

$$K_{pr} = 1.26$$

1.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *9.24%*

Средний уклон спусков: *7.72%*

$$K_{kr} = 1.87$$

1.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: *+15°C*

$$P = 1.0$$

Географический фактор: *Благоприятные районы*

$$G = 1.0$$

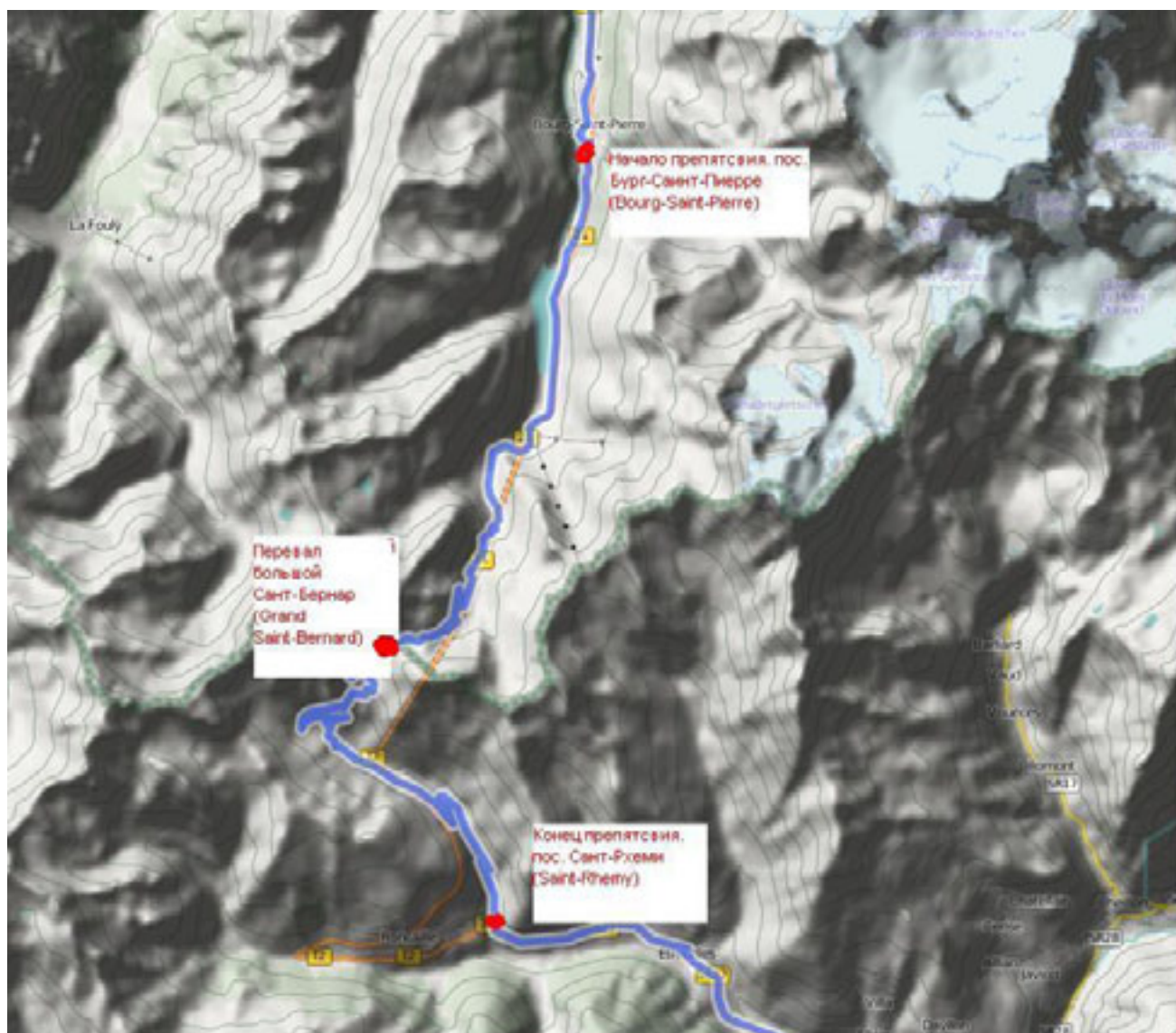
1.7 Категория трудности

$$KT = K_{ПК} * K_B * K_{HB} * K_{pr} * K_{kr} * P * G$$

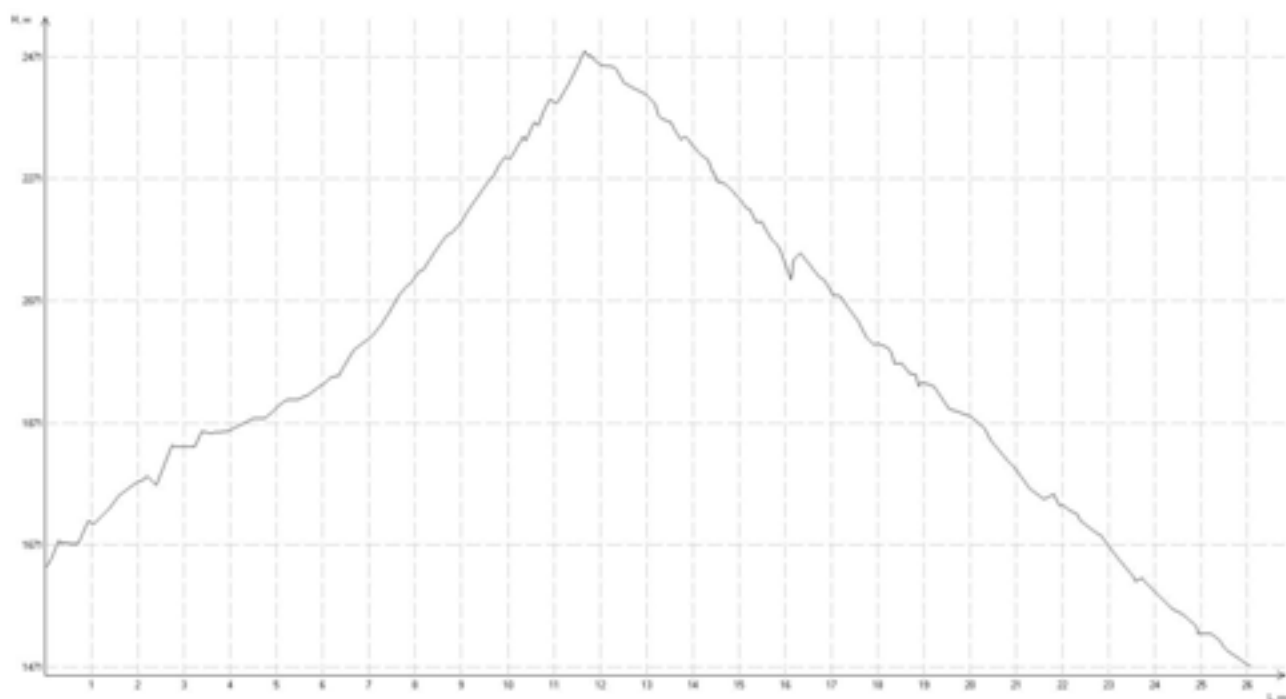
$$KT = 0.80 * 1.21 * 1.49 * 1.26 * 1.87 * 1.0 * 1.0 = 3.40$$

Препятствие соответствует II категории трудности

Карта и трек препятствия



Высотный график препятствия



Фотографии определяющих участков



Начало подъема на перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)
Галерея



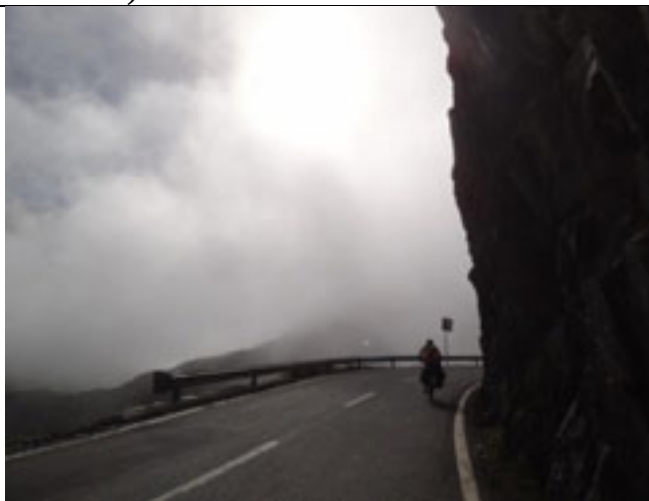
Подъем на перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)



На середине подъема на перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)



Подъем на перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)



Подъем на перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard) Крутой поворот серпантина



Группа на перевале Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)



Начало спуска с перевала Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)



Спуск с перевала Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)

III4–гора Брик делла Кроче (Bric della Croce)

Общая информация:

Район: Италия

Подрайон: Турин

Границы: г. Турин (Torino) – пос. Чиере (Chiere)

Вид препятствия: протяженное препятствие

Описание препятствия

Классификация: некатегорийный перевал

Протяженность (км): 15,2

Максимальная высота (м): 623

Минимальная высота (м): 289

Суммарный набор высоты (м): 489

Суммарная потеря высоты (м): 501

Начало препятствия начинается прямо в городе Турин (Torino). Небольшая дорога с хорошим асфальтовым покрытием шириной в 1,5 полосы ведет с западной окраины города Турин (Torino) в сторону кемпинга Вилла Рей (Villa Rey), где мы ночевали. Расстояние от моста через реку По (Po) (начало препятствия) до кемпинга составляет 1 км. Дорога имеет очень крутой уклон составляющий около 10% (100 набора высоты на расстояние 1000 метров). После ночевки дорога остается такой же шириной и качеством до пересечением с шоссе Коммунале ди Пецетто (Strada comunale di Pecetto). На этом участке дороге уклон также остается высоким, порядка 10%. Трафик

автотранспорта минимальный. Встретили всего один грузовик и трактор. Надо быть внимательным, так как повороты серпантина закрытые и обзору мешают растения и постройки. Далее дорога расширяется и имеет по одной полноценной полосе движения в обе стороны. Трафик движения становится больше, но не на много. Уклон уменьшается до 6-7%. После безымянного перевала между горой Брик делла Кроче (Bric della Croce) и соседним отрогом начинается спуск по серпантину в лесном массиве длиной около 4 км. Затем дорога пересекается с улицей Трафоро (Traforo) которая выравнивается и практически без поворотов выводит к концу препятствия, поселку Чиере (Chiere). На этом участке трафик движения высокий. В среднем в минуту встречается по одной машине в обои направлениях. Четыре участника проехали всё препятствие в седле, а двое спешили несколько раз и катили велосипед рядом на наиболее крутых участках подъема.

Расчет препятствия

1. Расчёт КТ

1.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка	Характеристика покрытия	
	Описание	Кпк
15197	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

$$Кпк = 0.80$$

1.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Альпы*

$$Кв = 1.00$$

1.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *489 м*

$$Кнв = 1.24$$

1.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *15197 м*

$$Кпр = 1.15$$

1.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *8.65%*

Средний уклон спусков: *5.31%*

$$Ккр = 1.69$$

1.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: $+15^{\circ}\text{C}$

$$\text{П} = 1.0$$

Географический фактор: *Благоприятные районы*

$$\text{Г} = 1.0$$

1.7 Категория трудности

$$\text{КТ} = \text{Кпк} * \text{Кв} * \text{Кнв} * \text{Кпр} * \text{Ккр} * \text{П} * \text{Г}$$

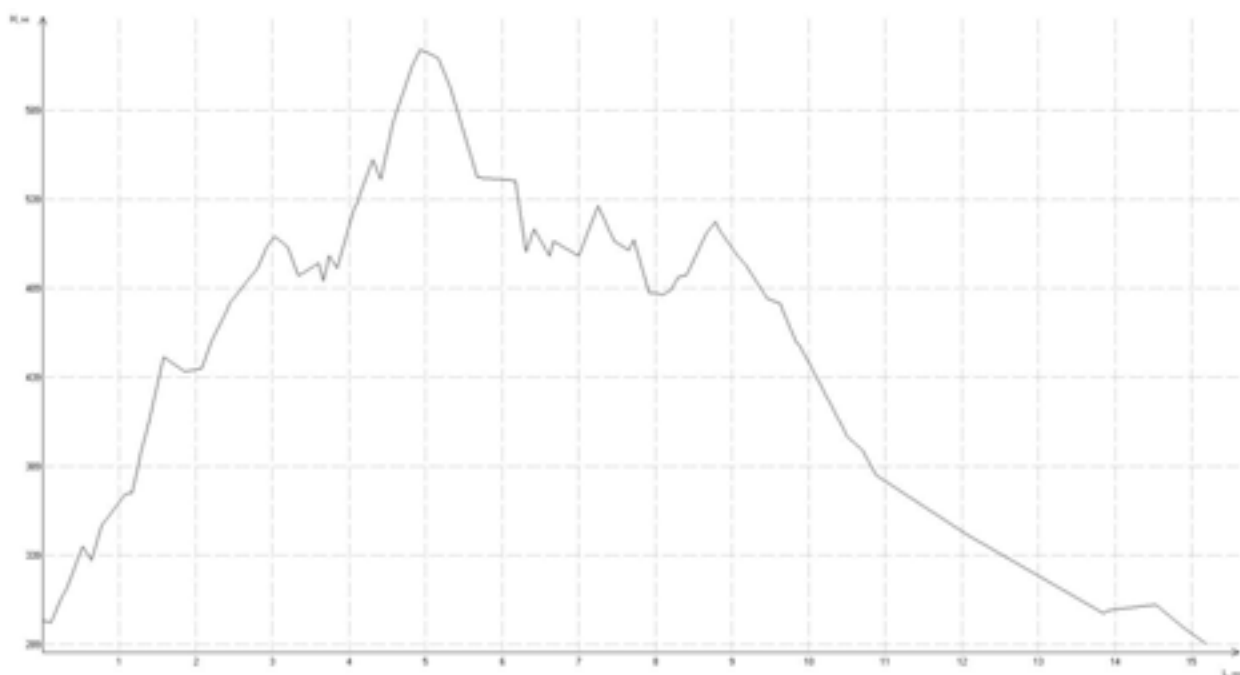
$$\text{КТ} = 0.80 * 1.00 * 1.24 * 1.15 * 1.69 * 1.0 * 1.0 = 1.93$$

Препятствие соответствует I категории трудности

Карта и трек препятствия



Высотный график препятствия



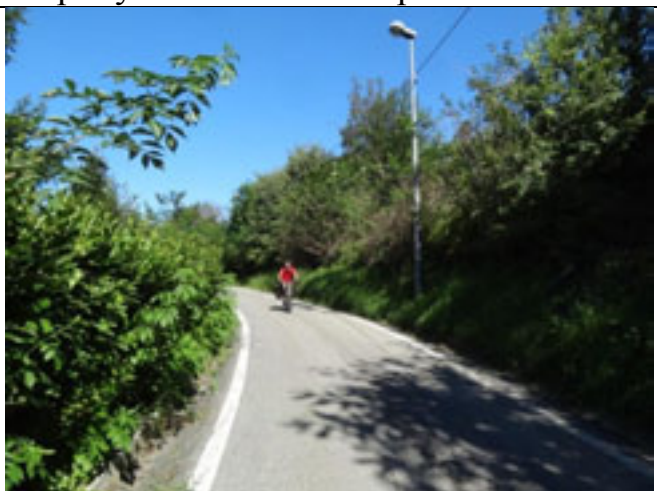
Фотографии определяющих участков



Начало подъема. Группа движется в сторону безымянного перевала.



Подъем на безымянный перевал



Подъем на безымянный перевал



Группа перед безымянным перевалом

ПП5 – Безымянный перевал в пос. Манера (Manera)

Общая информация:

Район: Италия

Подрайон: Альба

Границы: г. Альба (Alba) – пос. Боргомале (Borgomale)

Вид препятствия: протяженное препятствие

Описание препятствия

Классификация: некатегорийный перевал

Протяженность (км): 17,2

Максимальная высота (м): 625

Минимальная высота (м): 174

Суммарный набор высоты (м): 496

Суммарная потеря высоты (м): 251

Начало препятствия начинается на окраине города Альба (Alba). Дорога с однополосным движением в обе стороны. Качество асфальта – хорошее. Но в Италии встречались дороги и с более лучшим качеством покрытия. Первые 10 км дорога практически прямая, с небольшим плавным набором высоты. Затем начинаются серпантины, с более крутым набором высоты. Повороты серпантина имеют большой радиус и хорошо просматриваются. Трафик движения у города высокий, а с приближением к перевалу уменьшается. После перевала в поселке Манера (Manera) начинается спуск по дороге с серпантинами. Серпантинные повороты становятся круче, но видимость на поворотах удовлетворительная. Пять участников проехали всё препятствие в седле, а один спешил несколько раз и катил велосипед рядом на наиболее крутых участках подъема.

Расчет препятствия

1.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

<i>Характеристика покрытия</i>		
<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
17204	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

$$K_{\text{ПК}} = 0.80$$

1.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Альпы*

$$K_{\text{В}} = 1.00$$

1.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *496 м*

$$K_{\text{НВ}} = 1.25$$

1.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *17204 м*

$$K_{\text{Пр}} = 1.1$$

1.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *3.76%*

Средний уклон спусков: *6.87%*

$$K_{\text{Кр}} = 1.40$$

1.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: *+15°C*

$$П = 1.0$$

Географический фактор: *Благоприятные районы*

$$Г = 1.0$$

1.7 Категория трудности

$$КТ = K_{\text{ПК}} * K_{\text{В}} * K_{\text{НВ}} * K_{\text{Пр}} * K_{\text{Кр}} * П * Г$$

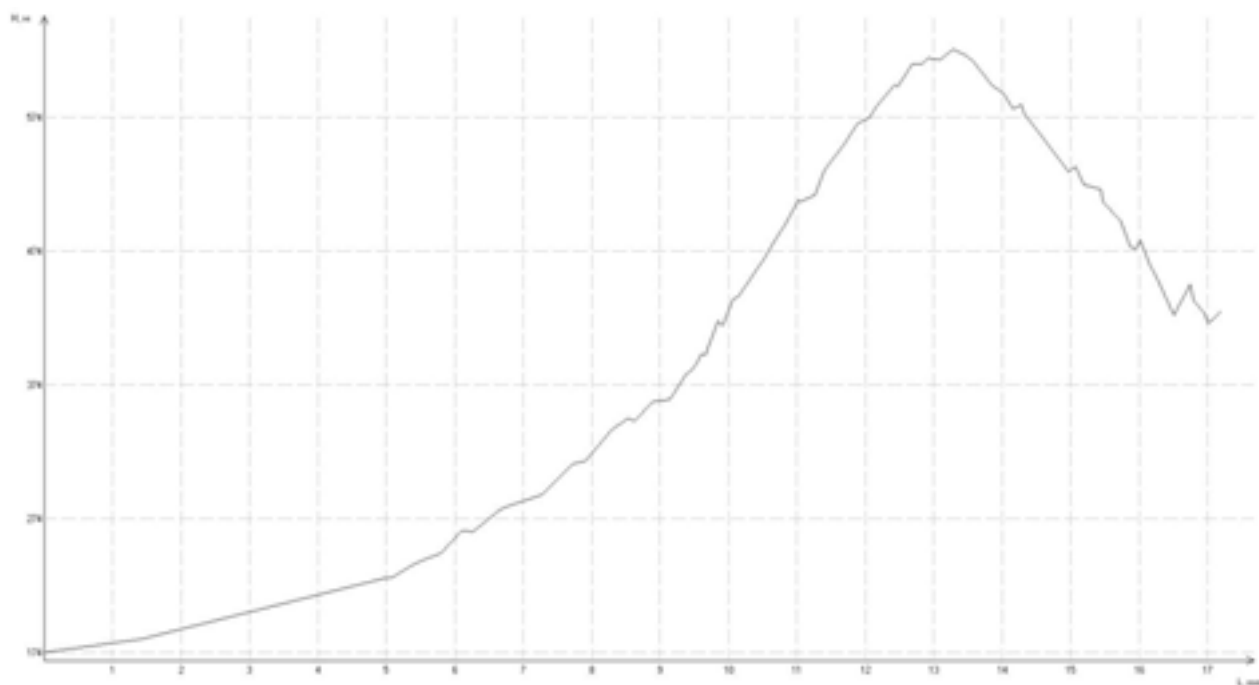
$$КТ = 0.80 * 1.00 * 1.25 * 1.17 * 1.40 * 1.0 * 1.0 = 1.64$$

Препятствие соответствует I категории трудности

Карта и трек препятствия



Высотный график препятствия



Фотографии определяющих участков



Начало подъема на перевал.
Окрестности г. Альба (Alba)



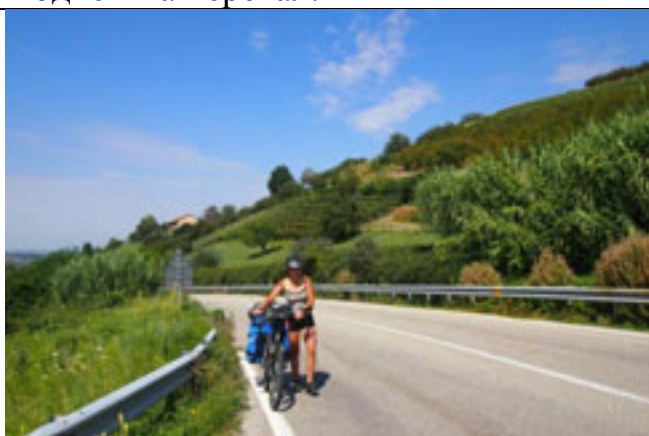
Подъем на перевал. Начала участка
дороги с серпантинами.



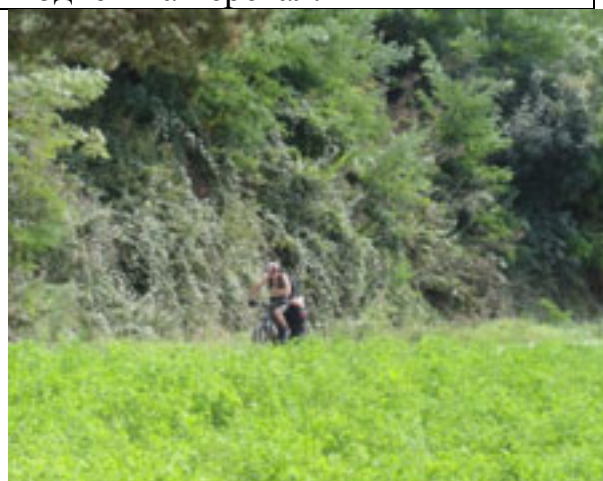
Подъем на перевал.



Подъем на перевал.



Крутой участок дороги перед самым
перевалом.



Начало спуска с перевала.



Спуск с перевала.



Конец спуска с перевала. Въезд в пос. Боргомале (Borgomale)

ПП6 – перевал Лекуио Берриа (Lequio Berria)

Общая информация:

Район: Италия

Подрайон: Коммуна Серавалле ланге

Границы: пос. Боргомале (Borgomale)– пос. Кавалотти (Cavalotti)

Вид препятствия: протяженное препятствие

Описание препятствия

Классификация: некатегорийный перевал

Протяженность (км): 16,1

Максимальная высота (м): 774

Минимальная высота (м): 593

Суммарный набор высоты (м): 340

Суммарная потеря высоты (м): 185

Начало препятствия начинается сразу же после пос. Боргомале (Borgomale). Дорога с большим количеством серпантинов начинает подъем на хребет горного массива. Повороты на серпантинах крутые, с плохой видимостью впереди идущей дороги. Обзору мешает плантации фундука, растущие вдоль дороги. Дорога с хорошим асфальтовым покрытием, шириной в 1,5 полосы движения для автотранспорта. Трафик движения практически отсутствует. Подъем продолжается до поселка Лекуио Берриа (Lequio Berria). В этом поселке находится одноименный перевал. Перевал мы проехали траверсом. Средняя крутизна подъема около 5%. Дальше дорога идет по более крупной автодороге с полноценной полосой движения в обе стороны до конца

препятствия. Дорога идет по хребту горного массива с многочисленными подъемами и спусками. Трафик движения небольшой. Порядка одной машины в течение 5 минут в обоих направлениях. Дорога практически прямая. Без крутых поворотов. Очень мешало преодолению препятствия огромные плантации фундука растущие с обеих сторон дороги. Немыслимое количество спелого фундука лежало под деревьями на специально уtramбованной земле без единой травинки. Участники группы постоянно останавливались, что бы пополнить запасы фундука на перекус и ужин. Пять участников проехали всё препятствие в седле, а один спешился несколько раз и катил велосипед рядом на наиболее крутых участках подъема.

1. Расчёт КТ

1.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
16138	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

$$Кпк = 0.80$$

1.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Альпы*

$$Кв = 1.02$$

1.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *340 м*

$$Кнв = 1.17$$

1.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *16138 м*

$$Кпр = 1.16$$

1.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *3.73%*

Средний уклон спусков: *3.19%*

$$Ккр = 1.20$$

1.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: *+15°C*

$$П = 1.0$$

Географический фактор: *Благоприятные районы*

$$\Gamma = 1.0$$

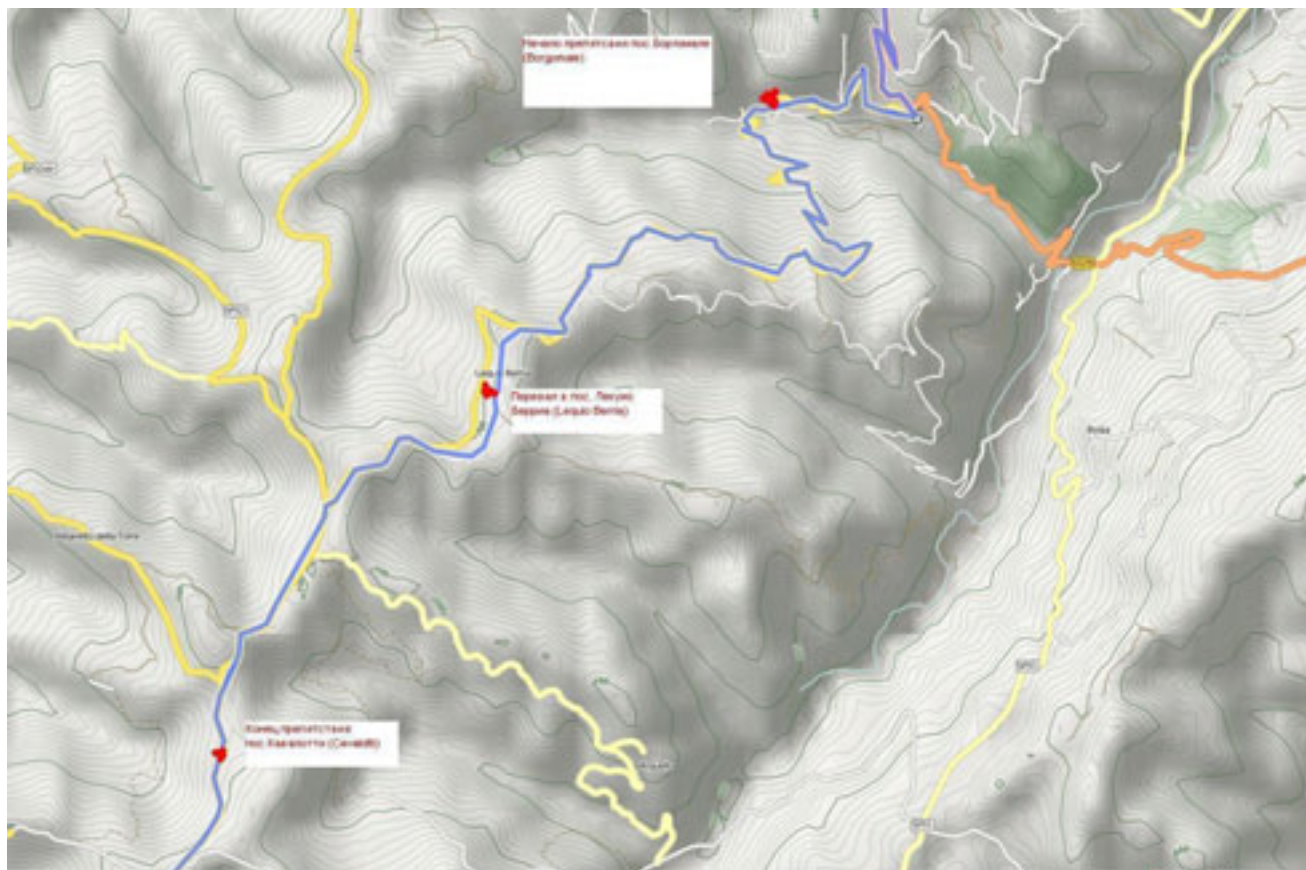
1.7 Категория трудности

$$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * \Gamma$$

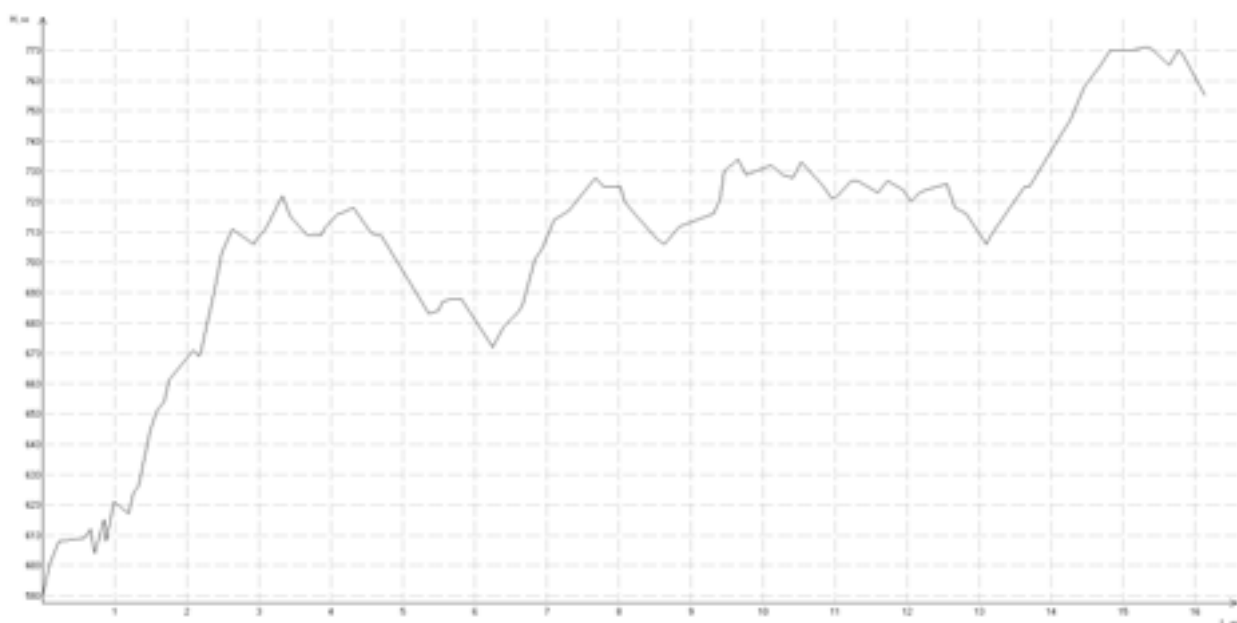
$$КТ = 0.80 * 1.02 * 1.17 * 1.16 * 1.20 * 1.0 * 1.0 = 1.33$$

Препятствие соответствует I категории трудности

Карта и трек препятствия



Высотный график препятствия



Фотографии определяющих участков



Начало подъема. Справа и слева от дороги плантации фундука



Дорога и плантации фундука. Закрытый поворот серпантина посадками фундука



В середине препятствия.



Крутой участок подъема



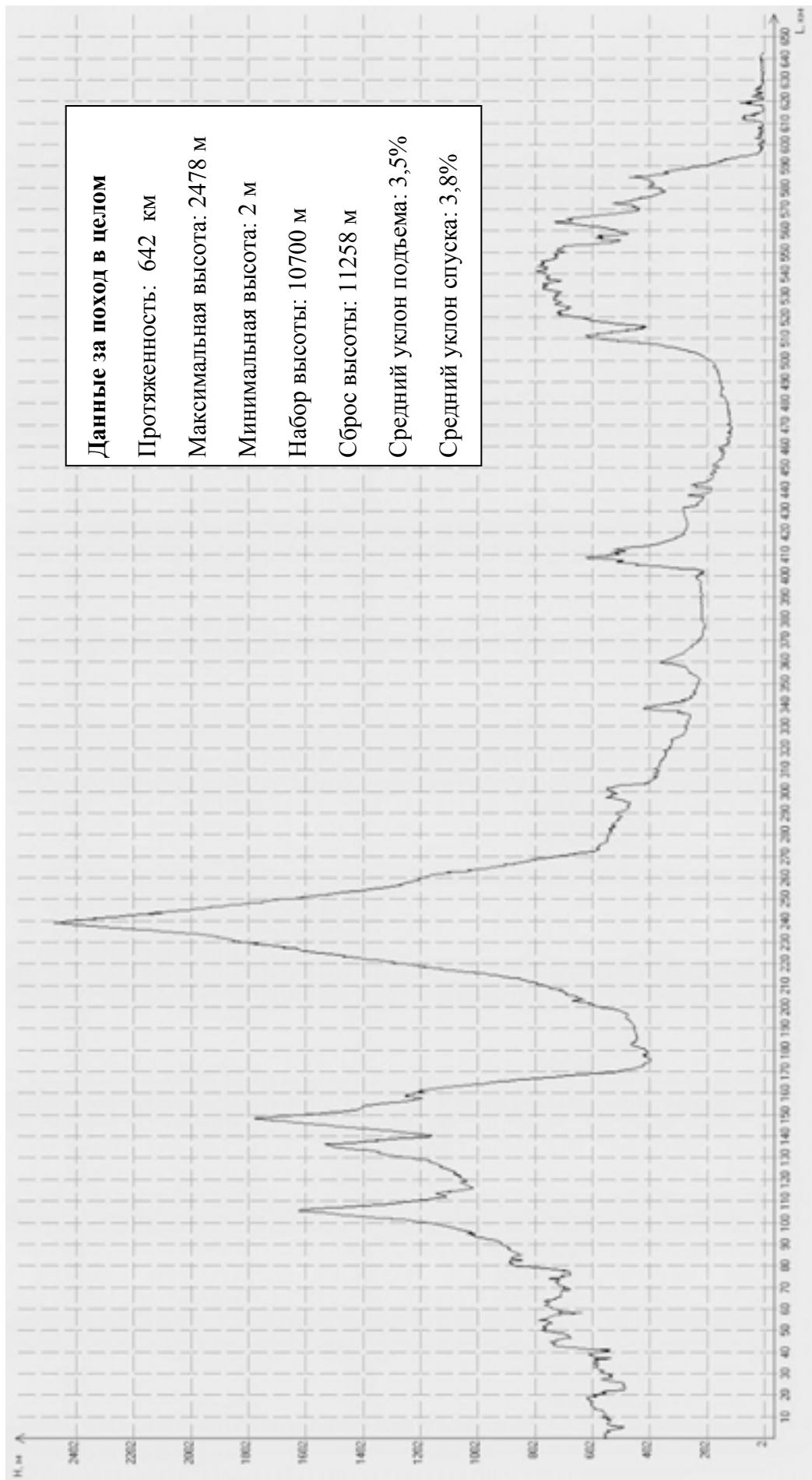
На перевале в пос.Лекуио Берриа (Lequio Berria)



В конце препятствия. Недалеко от пос. Кавалотти (Cavalotti)

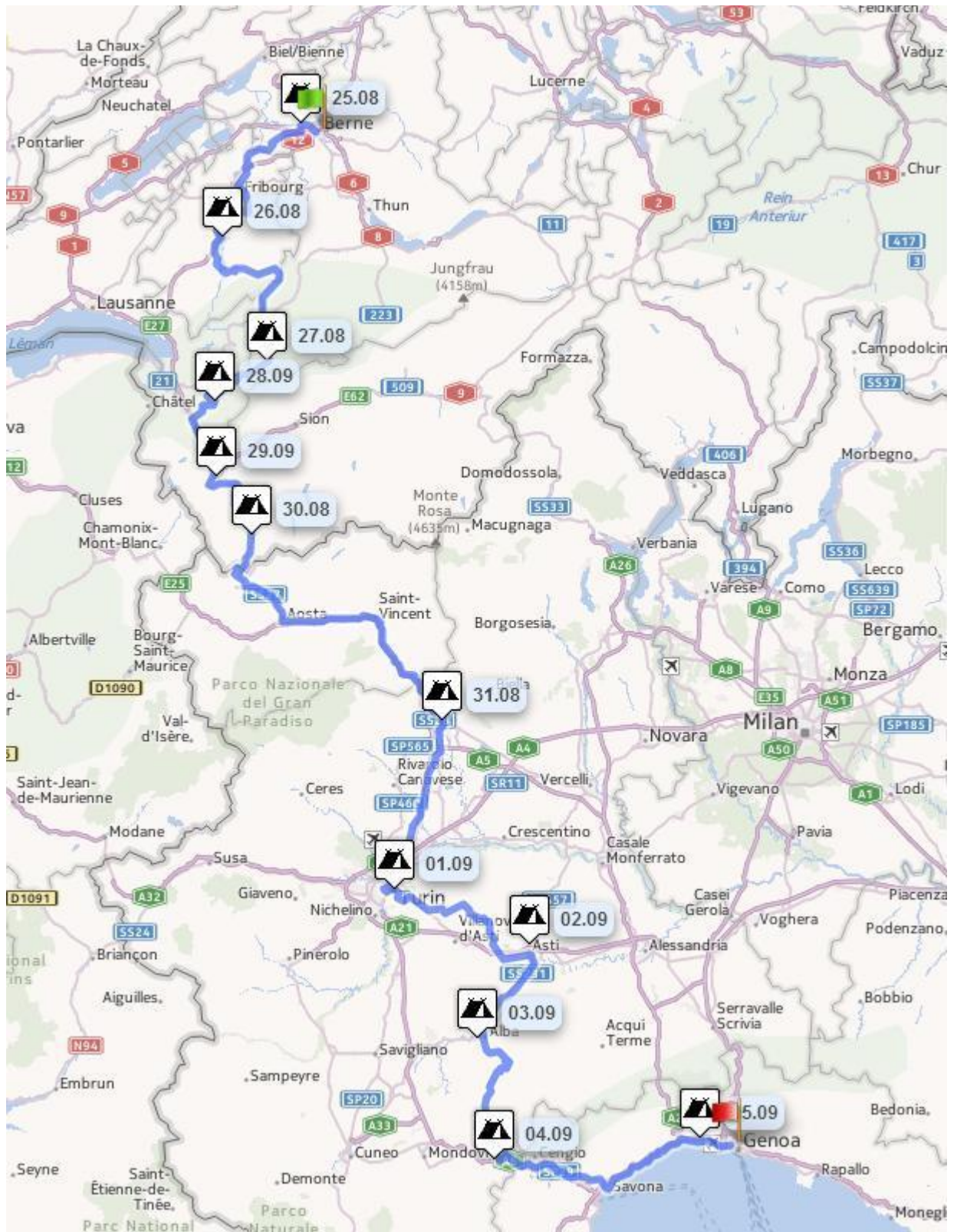
Приложение 2

Высотный профиль похода



Приложение 3

Трек похода



- Начало трека



- Конец трека



- Место и дата ночевки



- Нитка трека

Приложение 4

Бальная оценка сложности велосипедного похода

Оценка сложности велосипедного похода проводилась по методике категорирования велосипедных спортивных маршрутов принятая в 2014 г.

Суммарная оценка сложности маршрута в соответствии с вышеуказанной методикой (КС) в баллах определяется по формуле 1 :

$$КС = С \cdot I \cdot A$$

Где:

С – показатель сложности маршрута, определяется по сумме баллов по всем, идущим в зачет протяженным препятствиям вычисленных по формуле 2 методики;

I – показатель интенсивности, вычисляется по формуле 3 методики;

A – показатель автономности, вычисляется по формуле 4 методики

1. Расчет эквивалентного пробега по локальным препятствиям (ЛП)

- ЛП на маршруте не было.

2. Расчет интенсивности (I)

Расчет интенсивности производился по формуле 3 из методики

$$I = \frac{(L_{\text{ф}} \cdot K_{\text{эп}} + \text{ЛП}) \cdot T_{\text{н}}}{T_{\text{ф}} \cdot L_{\text{н}}}$$

Где:

L_ф – фактическая протяженность маршрута, км;

L_н – номинальная протяженность маршрута (берется из таблицы 1 Единой Всероссийской Системе Классификации Маршрутов (ЕВСКМ)), км;

T_ф – фактическая продолжительность прохождения маршрута, дней;

T_н – продолжительность похода (берется из таблицы 1 ЕВСКМ), дней;

K_{эп} – коэффициент эквивалентности пробега (берется из таблицы 10 методики);

ЛП – локальные препятствия на маршруте.

Рассчитываем интенсивность похода:

L_ф – 642 км;

L_н – 400 км;

T_ф – 12 дней;

T_н – 8 дней;

Кэп – 1,0;

ЛП – 0.

$$I = \frac{(642,5 \cdot 1,0 + 0) \cdot 8}{12 \cdot 400} = \frac{5140}{4800} = 1,07$$

$$I = 1,07$$

3. Расчет автономности (А)

Расчет автономности производится по формуле 4 из методики

$$A = A_1 \cdot \mu_1 + A_2 \cdot \mu_2 + \dots + A_n \cdot \mu_n$$

Где:

$A_1, A_2, \dots, A_n$ – показатель автономности отдельных участков маршрута;

$\mu_1, \mu_2, \dots, \mu_n$ – доли времени затраченные на прохождения этих участков;

μ_i – определяется из следующего соотношения:

$$\mu_i = \frac{T_i}{T_{\phi}}$$

Где:

T_i – величина отдельного участка поход, дней;

T_{ϕ} – общая продолжительность похода, дней;

Рассчитываем автономность похода:

$A_1 = 0,8$ (низкая степень автономности, так как поход проходил в густонаселенных районах Европы, с количеством населенных пунктов больше одного на один день)

$T_i = 12$ дней;

$T_{\phi} = 12$ дней.

$$\mu_1 = \frac{12}{12} = 1$$

$$\mu_1 = 1$$

$$A = A_1 \cdot \mu_1 = 0,8 \cdot 1 = 0,8$$

$$A = 0,8$$

4. Расчет показателя сложности маршрута (С)

Показатель сложности маршрута определяется суммой баллов всех идущих в зачет протяженным препятствиям. В соответствии с таблицей 2 методики для похода второй категории сложности сумма баллов категории трудности (КТ) не должна превышать:

- для 1 КТ – 5 баллов;
- для 2 КТ – 12 баллов.

Рассчитываем сумму баллов для 1 КТ по формуле;

$$КТ = 1КТ_1 + 1КТ_2 + 1КТ_3$$

Где в соответствии с расчетами в приложении 1 данного отчета имеем:

- $1КТ_1$ (ПП4 - гора Брик делла Кроче (Bric della Croce)) – 1,93;
- $1КТ_2$ (ПП5 - безымянный перевал в поселке Манера (Manera)) - 1,64;
- $1КТ_3$ (ПП6 – перевал Лекуио Берриа (Lequio Berria)) – 1,33.

$$1КТ = 1,93 + 1,64 + 1,33 = 4,9$$

Сумма препятствий 1КТ не превышает значение указанной в таблице 2 методики

Рассчитываем сумму баллов для 2 КТ по формуле:

$$2КТ = 2КТ_1 + 2КТ_2 + 2КТ_3$$

Где в соответствии с расчетами в приложении 1 данного отчета имеем:

- $2КТ_1$ (ПП1 - перевал Миттелберг (Mittelberg)) – 2,61;
- $2КТ_2$ (ПП2 - перевал Ду Пиллон (du Pillon) – перевал Де ла Круа (de la Croix)) - 3,11;
- $2КТ_3$ (ПП3 – перевал Большой Сант-Бернар (Grand Saint-Bernard)) – 3,4.

$$КТ = 2,61 + 3,11 + 3,4 = 9,12$$

Сумма препятствий 2КТ не превышает значение указанной в таблице 2 методики

Рассчитываем общую сложность похода (С) по формуле:

$$С = 1КТ + 2КТ$$

Где в соответствии с вышеприведенными расчетами:

$$1КТ = 4,9$$

$$2КТ = 9,12$$

$$С = 4,9 + 9,12 = 14,02$$

$$C = 14,02$$

Рассчитываем суммарную оценку сложности похода по формуле приведенной выше:

$$КС = 14,02 \cdot 1,07 \cdot 0,8 = 12,0$$

$$КС = 12,0$$

В соответствии с таблицей 1 методики категория сложности (КС) должна укладываться в пределах 10...17 баллов для похода второй категории сложности.

Поход соответствует II к.с.

Приложение 5

Оформление визы в Евросоюз

Перед началом похода у одного участника имелась действующая шенгенская виза, а пять участников оформляли ее заново. По опыту оформления Шенгенских виз для совершения туристического спортивного похода в странах Евросоюза действовали мы проверенным методом. С учетом того, что наш поход проходил по двум странам – Швейцарии и Италии, и того что Швейцария не является страной Евросоюза, плюс к этому, что на один день больше мы находились в Италии, чем в Швейцарии, 6 дней и 7 дней соответственно, было принято решение идти в посольство Италии. Для получения шенгенской визы в Итальянском посольстве необходимо сделать следующие:

1. Собрать необходимые документы, в соответствии с требованием посольства:

- Приглашение или бронь отеля;
- Билет туда и обратно;
- Медицинская страховка для стран Шенгенской зоны;
- Копия страницы загранпаспорта;
- Заполненная анкета установленного образца латинскими буквами;
- Одна фотография размером 3х4 см на белом фоне;
- Справка с места работы на бланке предприятия с указанием дохода заявителя, его должности, телефоном и адресом места работы;
- Финансовая гарантия (выписка со счета банка, о денежном счете заявителя);
- Загранпаспорт;
- Квитанция об оплате консульского сбора;
- Гражданский паспорт.

- Приглашение или бронь отеля - старый метод бронировать на сайте отеля www.booking.com, нести их в посольство, получать визу, а потом снимать бронь – уже не работает. Такие посольства как Австрия, Чехия, Польша – такие документы не принимают. Им нужна бумага с самого отеля, что Вы совершили бронирования именно в этом отеле и/или внесли предоплату. С Итальянским посольством мы не стали рисковать и идти таким путем. Сделали мы следующие, и уже не в первый раз:

- а) Оформили маршрутную книжку на поход, сделали с нее копии;
- б) Распечатали на отдельном листе список наших кемпингов, их адреса, телефоны, даты ночевки в них, количество участников похода и то что мы будем жить в кемпингах в палатках;
- в) На отдельных листах распечатали план нашего похода. Откуда и на чем мы добираемся в Берн, ежедневный маршрут похода с указанием откуда мы

едем и куда, в соответствие с маршрутной книжкой. И также указали, что из Генуи мы уезжаем на поезде в Москву.

-Билету туда и обратно – сделали копии билетов туда и обратно;

-Медицинская страховка – медицинскую страховку можно оформить в любой страховой компании. Например: ВСК, РОСНО и т.д. Страховка оформляется на время пребывания в Евросоюзе и на страховую выплату в 30000 евро.

-Копия страницы загранпаспорта - делается копия первой страницы заграничного паспорта;

- Заполненная анкета – заполняется анкета скаченная с сайта посольства или с сайта консульского центра Италии. Анкета заполняется латинскими буквами. В разделе проживание – указываете несколько адресов кемпингов и их телефоны;

- Одна фотография размером 3х4 см на белом фоне - фотографируетесь в фотостудии со словами «мне на шенгенскую визу» и указываете размер фотографии и белый фон. Некоторые делали сами фотографии и печатали на хорошем принтере;

- Справка с места работы – на бланке предприятия с указанием дохода заявителя, его должности, телефоном и адресом места работы. Можно сделать форму 2НДФЛ. Но в посольствах любят именно справку. С подписью руководителя, главного бухгалтера.

- Финансовая гарантия – их полностью устраивает справка из банка, где у Вас хранятся деньги. В справке должно указываться, сколько у Вас на счету денег. Копия сберегательной книжки не подходит.

2. Записаться на прием в посольство. Можно это делать как индивидуально, так и при помощи группового метода записи. Чем мы и воспользовались. Один человек заходит на страничку визового центра Италии и делает запись на всю группу. <http://italy-vms.ru/zapis-na-podachu-dokumentov/> - адрес странички записи. Услуга Визового центра Италии, как и других стран – платная. Можно попробовать записать на подачу документов в посольство Италии, так будет гораздо дешевле. У нас так не получилось. Это делать надо заранее. При попытке записаться в посольство за месяц до начала похода (конец июля 2014), нам предложили время за неделю до похода подать документы. Мы не успевали получить визу перед отбытием в поход. Поэтому пришлось воспользоваться услугами визового центра Италии.

После подачи всех необходимых и вышеперечисленных документов в визовый центр, четверем участникам группы через неделю оформили визу в

шенгенскую зону Евросоюза сроком на два года, а одному на полгода. Обусловлено это тем, что кому оформили на два года, они хоть раз уже были в Евросоюзе, а тому, кому на полгода, то он там не был ни разу.

<http://italy-vms.ru/> - страничка в интернете визового центра Италии

http://www.ambmosca.esteri.it/Ambasciata_Mosca - страничка в интернете посольства Италии.

Приложение 6

Пример списка кемпингов для оформления визы

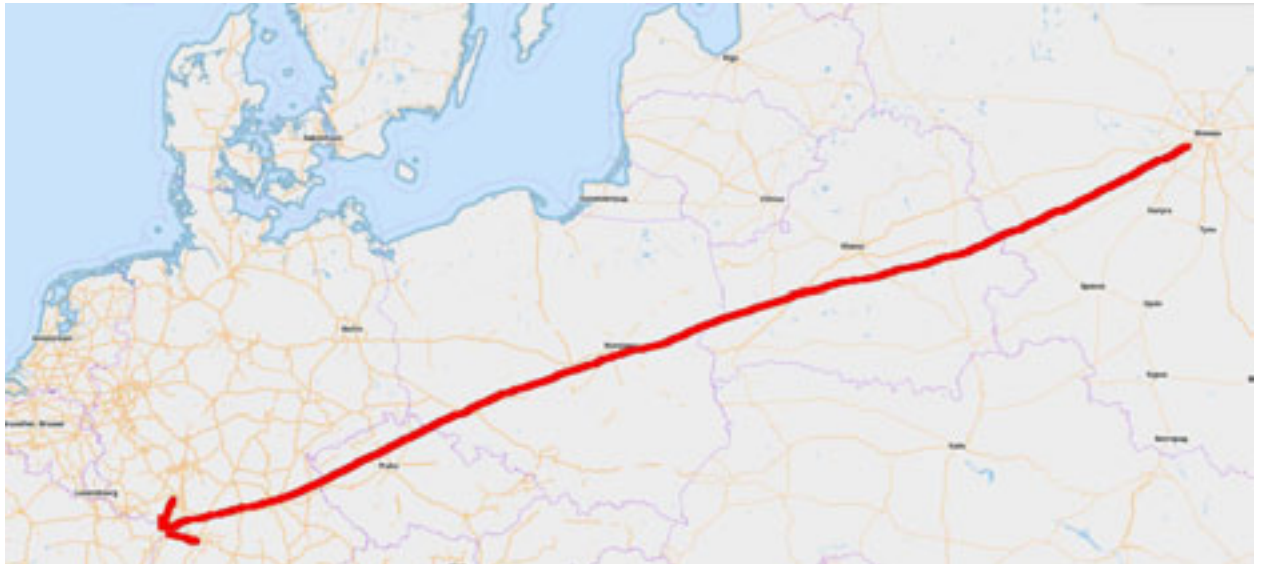
	Overnight	Camping	Adress	Date	Country	Overnight
1	Overnight 1	Camping Bern-Eymatt	Wohlenstrasse 62C 3032 Hinterkappelen	25.08.2014	Switzerland	two tents six people
2	Overnight 2	Camping Residence du lac	<u>Camping - La Résidence du Lac</u> - 3, Chemin de la Source - 85190 Maché	26.08.2014	France	two tents six people
3	Overnight 3	Camping Heiti	Camping Restaurant Heiti Annelies und Andre Brand Campingstrasse 2 CH-3785 Gsteig	27.08.2014	Switzerland	two tents six people
4	Overnight 4	Camping Frassettes	Chemin du Bloz 2	28.08.2014	Switzerland	two tents six people
5	Overnight 5	Camping Neivilles	1920 Martigny	29.08.2014	Switzerland	two tents six people
6	Overnight 6	Camping St.Bernard	CH 1946 Bourg Saint Pierre	30.08.2014	Switzerland	two tents six people
7	Overnight 7	Camping Area Camper Lago Sirio	55049 Torre del Lago Puccini, Italy	31.08.2014	Italy	two tents six people
8	Overnight 8	Camping Villa Rey	Strada Comunale Superiore Val San Martino, 27, 10131 Torino,	01.09.2014	Italy	two tents six people
9	Overnight 9	Camping Umberto Cagni	Strada Valmanera, 152, 14100 Asti AT, Италия	02.09.2014	Italy	two tents six people
10	Overnight 10	Camping Village hotel Alba	Corso Piave, 219, Alba Cuneo,	03.09.2014	Italy	two tents six people
11	Overnight 11	Camping Viora	Località Viora, 17, 12070 Paroldo Cuneo,	04.09.2014	Italy	two tents six people
12	Overnight 12	Camping Genova Est	via Marconi, località Cassa, 16031 Bogliasco Genova,	05.09.2014	Italy	two tents six people
13	Overnight 13	Camping Genova Est	via Marconi, località Cassa, 16031 Bogliasco Genova,	06.09.2014	Italy	two tents six people

Приложение 7

Примеры рисунков маршрута для оформления визы

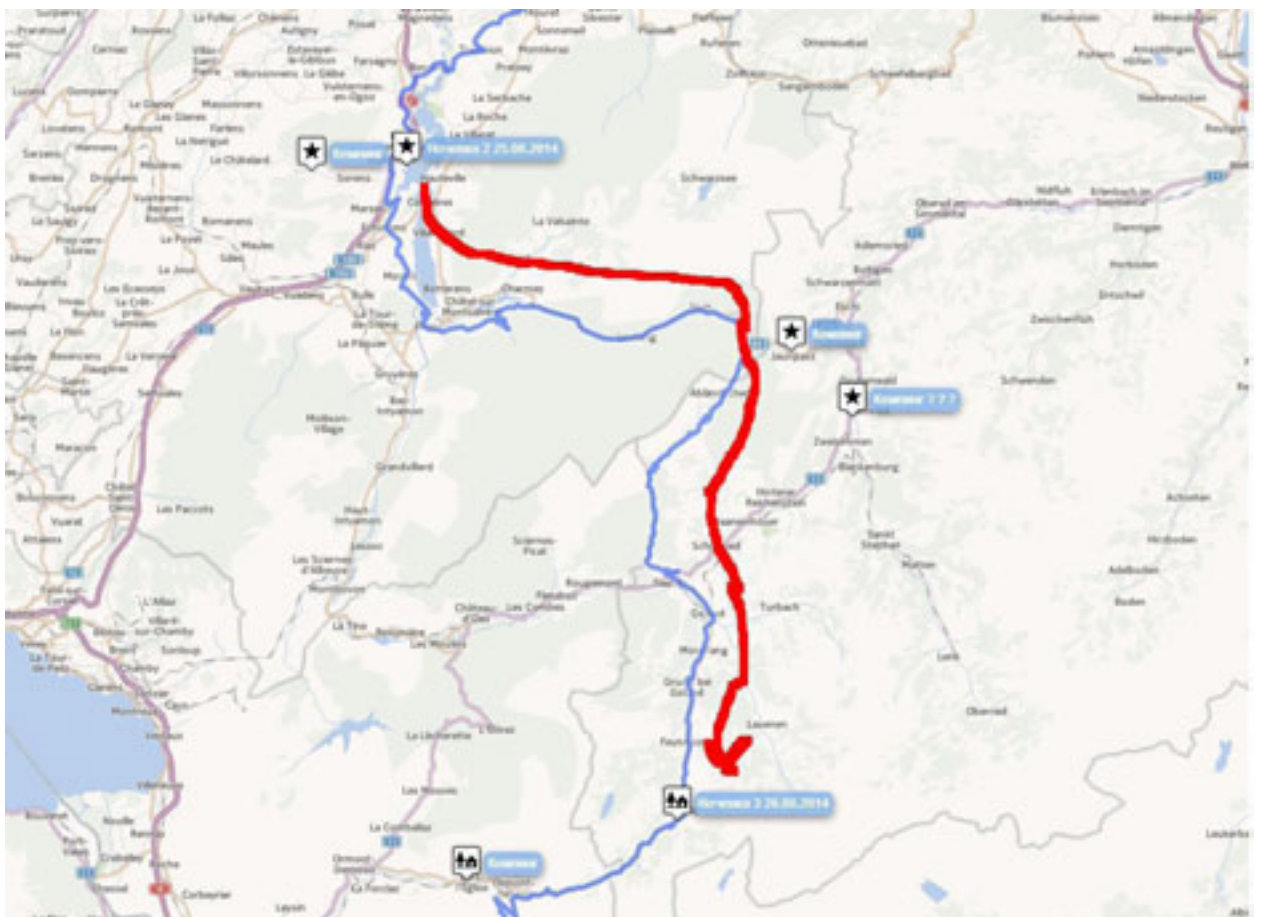
2. August 25, 2014

Train Moscow – Strasbourg



4. August 27, 2014

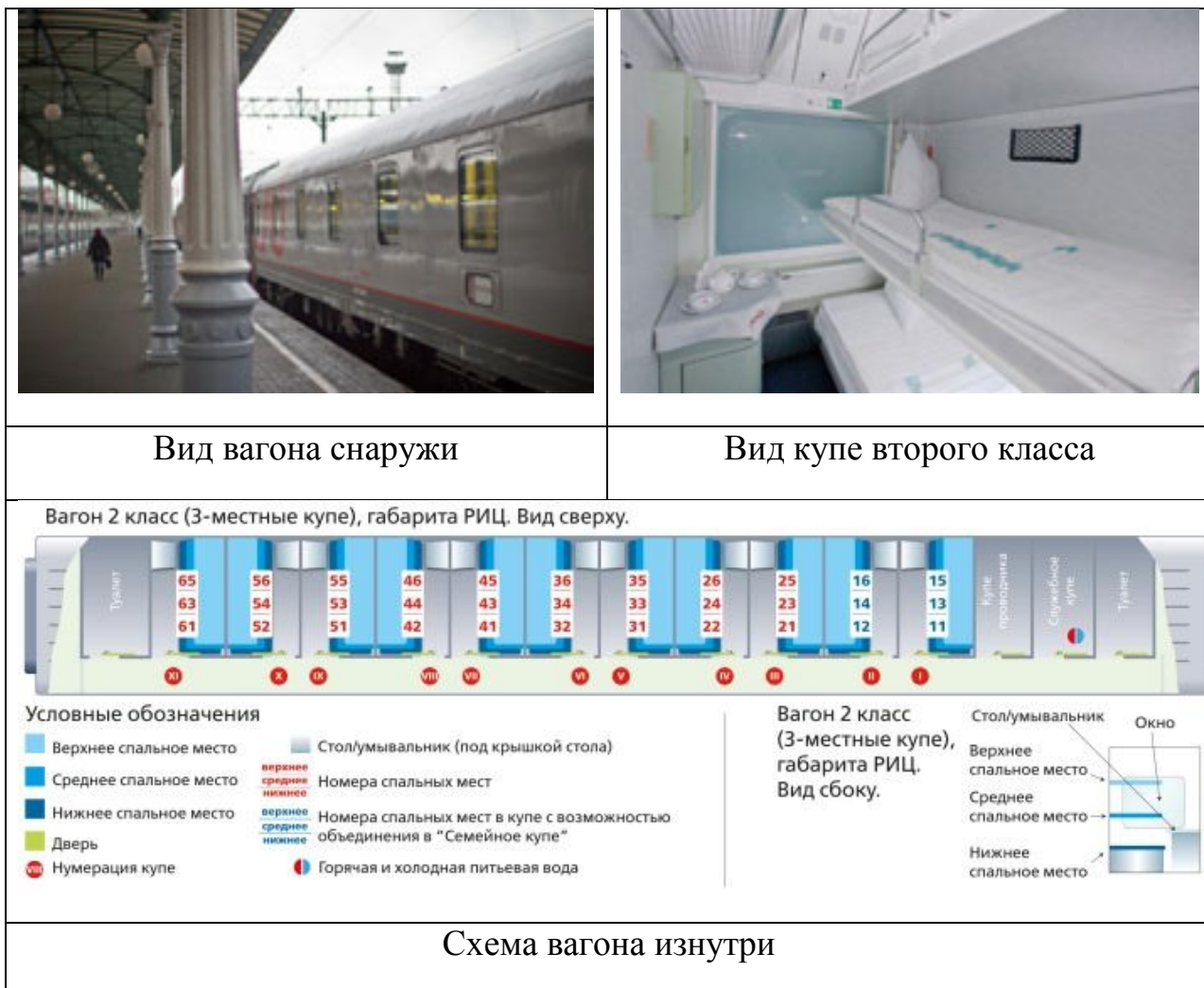
Bike Camping Residence du lac - Camping Heiti

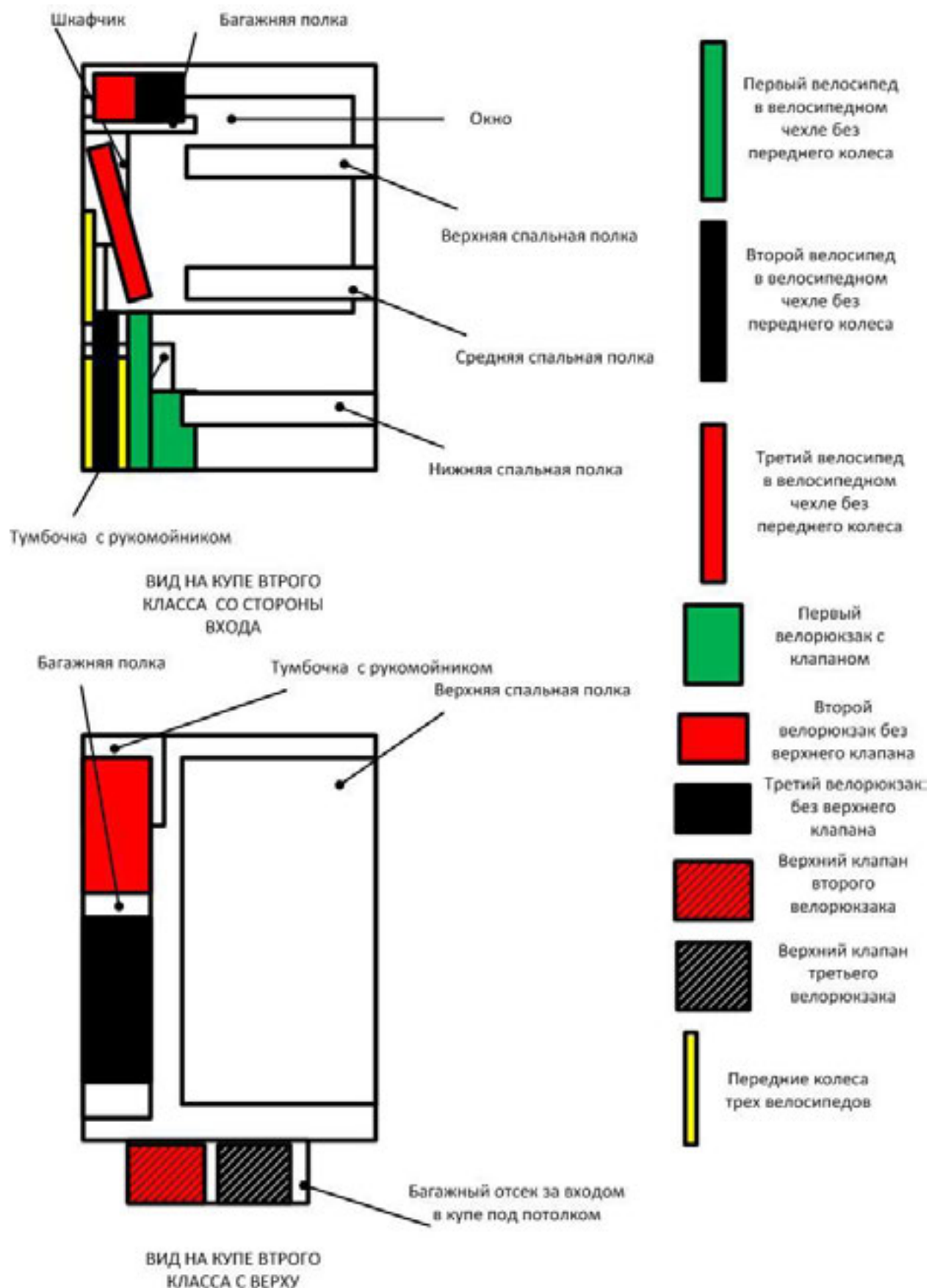


Приложение 8

Пример укладки велосипедов и вещей в европейском вагоне второго класса

Из Москвы в Европу ходят специальные вагоны. Они уже и меньше тех, которые курсируют по территории страны. Вызвано это тем, что ширина колеи европейского стандарта уже, чем у нас. 1435 мм в Европе против 1520 мм у нас. В Бресте, на границе Белоруссии и Польши при движении поездов как в одну сторону, так и в другую меняют тележки вагонов с колесами с отечественного размера на европейский размер и наоборот.





Один из вариантов размещения велосипедов и велорюкзаков в купе второго класса.

Пояснение к укладке вещей и велосипедов

Сначала заносятся в купе велосипеды упакованные в транспортные чехлы со снятыми передними колесами. Рекомендуются проносить мимо проводников велосипеды в чехлах и с упакованными в них передними колесами. Если так не делать, возможно возмущение проводников. Вертикально вверх относительно рамы устанавливаются два первых велосипеда вдоль стенки и фиксируются эспандерными резинками. Затем подвешивается поверх первых велосипедов третий, горизонтально относительно рамы. Фиксируется эспандерными резинками к верхней багажной полке. В образующиеся пустоты между велосипедами пропихиваются передние колеса всех трех велосипедов. В свободном пространстве между велосипедами и тумбочкой с ручномойником устанавливается велорюкзак с верхним клапаном. Второй и третий велорюкзак без верхних клапанов грузятся на багажную полку. Два рюкзака по 95 литров туда входят. Верхние клапаны двух рюкзаков ложатся в багажный проем над входной дверью в купе. Шлемы и остальные мелкие вещи распикиваются в образующиеся пустоты между основными вещами.

Приложение 9

Фотографии определяющих участков маршрута



Москва, Белорусский вокзал



Вечерний Берн (Berne).



Ночевка в кемпинге под Берном (Berne). 25.08.14 г.



Выезд из Берна (Berne)



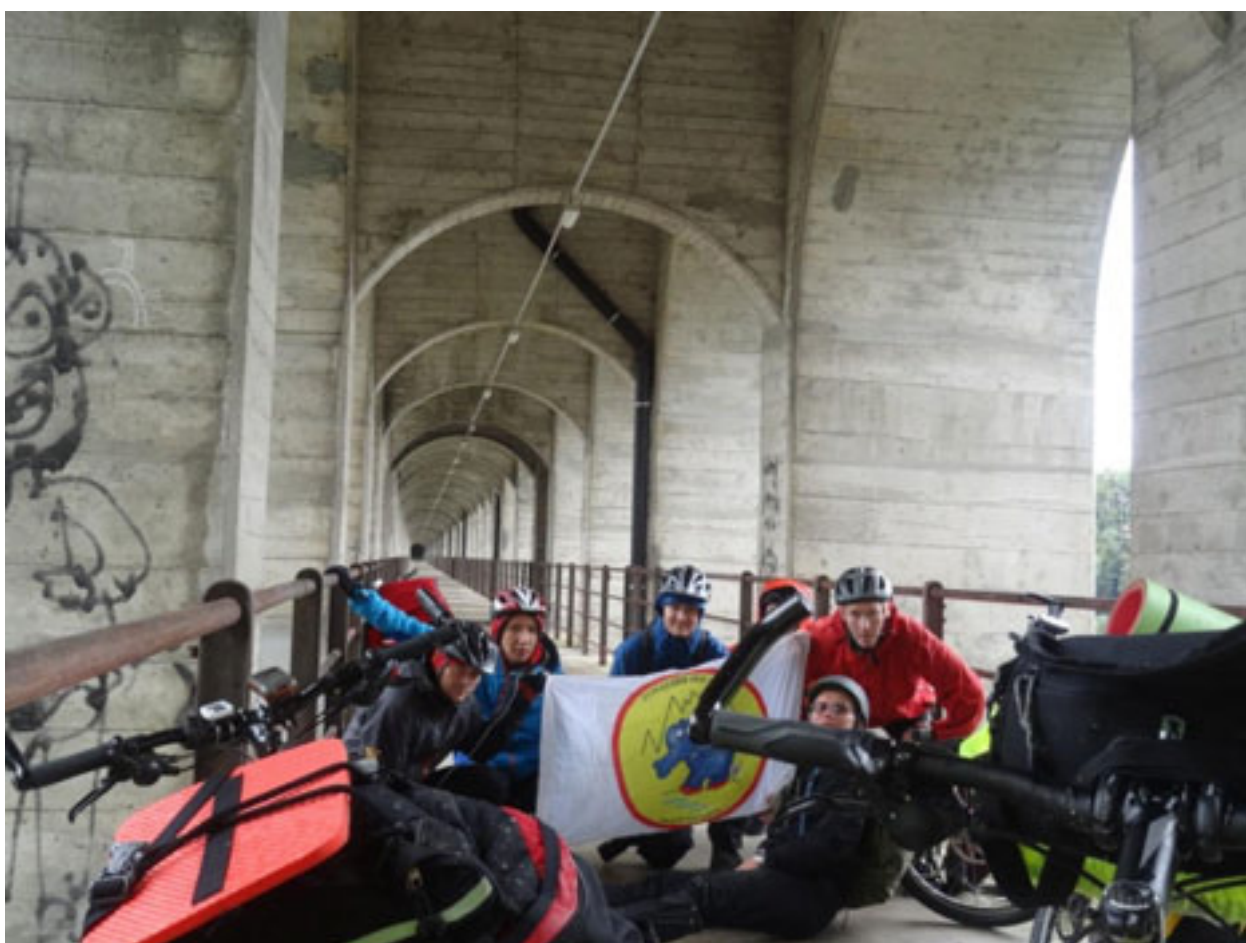
Маленький участок грейдерной дороги



Швейцарские сельхозугодья



Вход в замок Лаупен (Laupen)



Велосипедная дорожка на мосту через реку Саане (Saane)



Город Фрибург (Fribourg), Центр города



На фоне города Фрибург (Fribourg)



Швейцарская проселочная дорога



На фоне Швейцарских Альп



Ночевка 26 августа 2014 г....



... в кемпинге Ду Лак (Du Lac)



Начало подъема на перевал Миттелберг (Mittelberg)



Подъем на перевал Миттелберг (Mittelberg)



Ночевка 27 августа 2014 г возле поселка Гштейг (Gsteig)



Во время подъема на перевал Де ла Крота (De la Croix)



Подъема на перевал Де ла Круа (De la Croix)



Ночевка 28 августа 2014 г.



Спуск с перевала Де ла Крота (De la Croix)



Въезд в район термальных источников Лаве ле Бен (Lavey-les-Bains)



Город Мартиньи (Martigny)



Древнеримский амфитеатр в городе Мартиньи (Martigny)



Ночевка 29 августа 2014 г. в городе Мартиньи (Martigny)



Подъем на перевал Большой Сент-Бернар (Gr. Saint-Bernard)



Подъем на перевал Большой Сент-Бернар (Gr. Saint-Bernard)



Ночевка 30 августа 2014 г. в поселке Бург-Сант-Пьерре (Bourg-Saint-Pierre)



Подъем на перевал Большой Сент-Бернар (Gr. Saint-Bernard)



На перевале Большой Сент-Бернар (Gr. Saint-Bernard)



Город Аоста (Aosta)



Спуск с перевала Большой Сент-Бернар (Gr. Saint-Bernard)



Ночевка 31 августа 2014 г. рядом с озером Лаго Сирио (Lago Sirio)



Озеро Лаго Сирио (Lago Sirio)



Дорога на Турин (Torino)



Памятник жандармам. Город Турин (Torino)



Центр города Турина (Torino)



Ночевка под Туринном (Torino) 01 сентября 2014 г.



Дорога в сторону города Асти (Asti)



Город Асти (Asti)



Ночевка 02 сентября 2014 г. недалеко от города Асти (Asti)



На дороге между гг. Асти (Asti) и Альба (Alba)



Центральная часть города Альба (Alba)



Ночевка 03 сентября 2014 г. в городе Альба (Alba)



Дорога на Савону (Savona)



Поселок в Италии



Выезжаем из закрытого кемпинга



Ночевка 04 сентября 2014 г. недалеко от поселка Приеро (Priero)



Дорога к морю



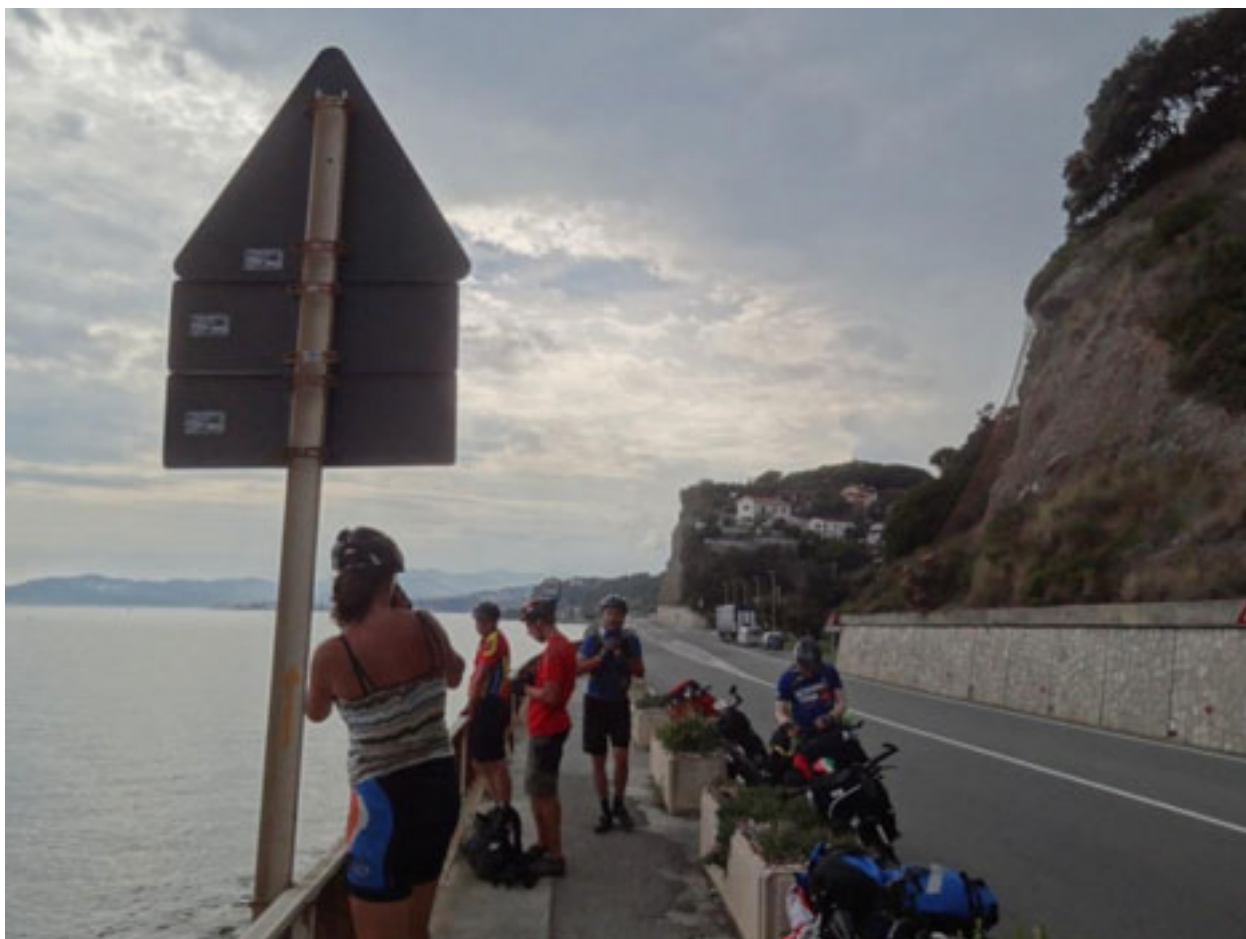
Недалеко от города Савона (Savona)



Въезд в город Савона (Savona)



Лигурийское море (mar Ligure)



Между Савоной (Savona) и Генуей (Genova)



Въезд в Геную (Genova)



Ночевка в Генуе (Genova) 5 сентября 2014 г.