

ОТЧЕТ

**о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута
I категории сложности по полуострову Крым
совершенном группой туристов
Московского Клуба Велотуристов
г.Москва и МО, г.Воскресенск
в период с 5 по 14 октября 2012 года.**

Маршрутная книжка №: **1/5-112.**

Руководитель группы: **Якунин Пётр Викторович**

Адрес, телефон, e-mail руководителя:

Москва.

E-mail: **5091122@gmail.com**

Маршрутно-квалификационная комиссия _____ рассмотрела отчет и считает,
что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю _____ категорией
сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья маршрутной квалификации _____ (подпись)
_____ (Фамилия, И.О.)

Штамп МКК

Город Москва, ноябрь 2012 г.

Участники группы

Фамилия И. О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
Якунин Петр Викторович	1979	г. Москва 8-916-339-1234	3У Крым	Руководитель, медик, механик, штурман, фотограф, видеооператор
Пожилов Сергей Сергеевич	1965	МО г. Воскресенск	4У водный	Казначей, завхоз, фотограф.

Пройденный маршрут:

Симферополь – Мраморное – гора Чатыр-Даг (набор 1200 метров) – Ангарский перевал (752 метра) – Алушта – Ялта – Кацивели – Севастопольское шоссе (набор 400 метров) – Балаклава – Севастополь – Древний город Херсонес-Таврический – Инкерман – Бахчисарай – Баштановка – Научный – Баштановка – гора/пещерный город Тепе-Кермен (500 метров) – Бахчисарай – Баштановка – Симферополь.

График движения по маршруту (заявленный)

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
05.10.12	1	Симферополь - т/с Оникс-Тур «Точка»	40	велосипед
06.10.12	2	т/с Оникс-Тур - Виноградный, Горное озеро	52	велосипед
07.10.12	3	Горное озеро - Кордон "Ай-Петри"	70	велосипед
08.10.12	4	Кордон "Ай-Петри" - т/с Ласпи(б/о Изумруд-2)	43	велосипед
09.10.12	5	т/с Ласпи - гора Таврос, пляж "Васили"	30	велосипед
10.10.12	6	гора Таврос - мыс Херсонес, маяк Херсонес	35	велосипед
11.10.12	7	Маяк Херсонес - Любимовка (пляж)	50	велосипед
12.10.12	8	Любимовка - т/с "Баштановка"	60	велосипед
13.10.12	9	т/с "Баштановка" - Чистенькое, т/с "Таш-Джарган"	50	велосипед
14.10.12	10	т/с "Таш-Джарган" - Симферополь, вокзал	15	велосипед

Аварийных сходов с маршрута не было.

По всему маршруту до дороги с автомобильным движением не больше 10 км, ж/д вокзалы в Симферополе, Севастополе, Бахчисарае.

Не пройден участок «Ялта - гора Ай-Петри», т. к. изначально запланировал на его прохождение мало времени, поэтому на г. Ай-Петри решено было не ехать.

График движения фактический

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км	Ходовое время, час*	Покрытие	Метеоусловия
1	05.1 0.12	Ж/д вокзал г.Симферополь — кафе «Привал», Мраморное	27	02:21:00	Каменная дорога-3км, асфальт-24 км.	Солнечно
2	06.1 0.12	Кафе «Привал» - гора Чатыр-Даг — Мраморное — Ангарский перевал	40	05:58:00	Каменная дорога-10 км, Тропинки/грунт- 10км, Асфальт-20 км	Солнечно
3	07.1 0.12	Ангарский перевал — Алимова скала	59	04:28:00	Асфальт-59 км.	Солнечно
4	08.1 0.12	Алимова скала — Кацевели, пляж	22	05:27:00	Каменный пляж-1км, Асфальт-21км.	Солнечно, к вечеру облака, сильный дождь с грозой и штормовым ветром
5	09.1 0.12	Кацевели - Балаклава	64	06:30:00	Кам.пляж-1км, Заросш.грунтовка-3км, Гравийка-4км, Асф.-56 км.	Облачно, временами дождь, порывистый ветер, к вечеру солнечно
6	10.1 0.12	Балаклава - Севастополь	22	01:47:00	Асфальт-22 км.	Солнечно
7	11.1 0.12	Севастополь — с. Баштановка, т/б Бурун-Кая	68	05:07:00	Грунт-2км, Асфальт-66км	Солнечно
8	12.1 0.12	Баштановка — Научный -Баштановка Радиалка	31	02:30:00	Заросш.грунт-6км, Грунт-6км, Камен.Тропы/осыпь- 4км, Асфальт-15км.	Облачно
9	13.1 0.12	Баштановка — г.Тепе- Кермен — Бахчисарай — Баштановка Радиалка	29	02:40:00	Камен.Тропы-10км, Асфальт-19км.	Солнечно
10	14.0 1.12	Баштановка — Симферополь, ж/д вокзал	60	04:40:00	Асфальт-60км.	Солнечно

*-Данные с GPS-навигатора. Общий километраж - 422 км.

Крым

Материал из Википедии — свободной энциклопедии

Кры́мский полуостров, или Крым (укр. Крим, Кримський півострів, крымскотат. Qırım, Qırım yarımadası, Къырым, Къырым ярымадасы) — полуостров на юге Украины. На территории полуострова находятся Автономная Республика Крым, Севастополь, а также часть Херсонской области (север Арабатской стрелки). В русских источниках Крымский полуостров до 20-х годов XX века именовался Тавридой, отсюда название Таврической губернии. Современное же название полуострова происходит, вероятно, от тюркского слова «кырым» — вал, стена, ров.

Основные сведения

География

Глубоко выдаётся в Чёрное море, которым омывается с юга и запада, с востока омывается Азовским морем. На севере соединяется с континентом узким (до 8 км) Перекопским перешейком. Площадь — около 26 860 км² из которых 72 % равнина, 20 % горы и 8 % озёра и другие водные объекты. Берега аккумулятивно выровнены. Протяженность береговой линии свыше 1 тысячи км. Крупнейшие заливы на побережье Чёрного моря: Каркинитский, Каламитский, Феодосийский. На побережье Азовского: Сиваш, Казантипский и Арабатский. На востоке Крыма Керченский полуостров, на западе — Тарханкутский полуостров, а на юге — Гераклейский полуостров. По характеру рельефа делится на 2 части: платформенно-равнинную (70 % территории) и складчато-горную. На юге Крыма — Крымские горы. Наивысшая точка полуострова — гора Роман-Кош высотой 1545 м.

Крайняя северная точка Крыма расположена на Перекопском перешейке, крайняя южная — мыс Сарыч, крайняя западная — мыс Кара-Мрун (Прибойный) на Тарханкуте, крайняя восточная — мыс Фонарь на Керченском полуострове. Расстояние с запада на восток (между мысами Кара-Мрун и Фонарь) — 326 км, с севера на юг (от Перекопского перешейка до мыса Сарыч) — 205 км. Центр Крымского полуострова находится у села Азов.

Общая протяженность сухопутных и морских границ более 2500 км.

Климат

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

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

Климат северной части умеренно-континентальный, на южном берегу — с чертами субтропического. Средняя температура января от −2 °С на севере степной зоны до 0 °С на юге степной зоны, на Южном берегу Крыма от +2 до +4 °С. Средняя температура июля везде +23-24 °С. Осадков от 300—500 мм на год на севере до 1000—1200 мм в горах.

Степная часть Крыма лежит в степной зоне умеренного климата. Эта часть Крыма отличается длительным засушливым и очень жарким летом и мягкой, малоснежной зимой с частыми оттепелями и очень переменной погодой. Для Крымских гор характерен горный тип климата с выраженной поясностью по высотам. Лето также очень жаркое и сухое, зима же влажная и мягкая. Для Южного берега Крыма характерен субсредиземноморский климат. Снежный покров бывает только временный,

устанавливается в среднем раз в 7 лет, морозы только при прохождении арктического антициклона.

Культура

Крым — один из немногих районов Восточной Европы, приобщившихся к культуре античных Греции и Рима во времена их расцвета. Крымская культура Средних веков тесно связана с Византией и Средиземноморьем. Сохранившиеся донные руины Херсонеса, основанного ещё в античные времена — наследие древнегреческой и ранней средневековой византийской архитектуры. Позднесредневековая культура полуострова проникнута влиянием малоазиатской мусульманской культуры, несет на себе отпечаток сельджукизма. Крым — родина многих народов и культур, начиная от ранне-осевших народов — греков, армян, болгар, римлян и др. и позже-осевших в результате новых завоеваний — татар и славянских народов. Крым связан с именами И. К. Айвазовского, Чехова, Волошина, Грина, Аркадия Аверченко, Марины Цветаевой; красоту полуострова воспел в «Крымских сонетах» Мицкевич; героическому прошлому, посвящены стихи Алексея Апухтина и Юлии Друниной.

Наука

В Крыму расположены крупные научные центры — океанографического (в Севастополе и Керчи), эколого-биологического (Карадагская биостанция), историко-археологического, курортологического, общемедицинского, аграрного и винодельческого, военно-космического, авиационного и военно-морского профиля. Университеты — Таврический национальный, медицинский, аграрный, Севастопольский национальный технический университет, в которых ведутся научные исследования по широкому кругу вопросов. На юге Крыма расположены крупнейшая на Украине Крымская астрофизическая обсерватория и её филиал — Симеизская обсерватория.

Туризм и отдых

Начало развития Крыма как курорта относится ко второй половине XIX века. С улучшением транспортного сообщения жителям Центральных губерний Российской империи стало проще добираться на морские курорты. На рубеже веков происходит бум строительства летних резиденций: дач, вилл и дворцов. Сохранившиеся по сей день, они являются одной из характерных черт крымских городов.

Новый, массовый этап истории крымского туризма связан с ленинскими декретами; Крым становится «Всесоюзной здравницей», принимая сотни тысяч туристов. После 1991 года резко меняется курортная специализация, теперь санаторному лечению предпочитается пляжный и активный отдых. Неорганизованные туристы значительно превосходят по численности отдыхающих в санаториях.

Известные курортные районы:

- Южный берег Крыма — Ялтинский и Алуштинский регионы.
- Западное побережье — Евпаторийско-Сакский регион.
- Юго-Восточное побережье — Феодосийский и Судакский регионы.

Крымские горы и лесные угодья находятся под охраной государства. На части территории полуострова организованы следующие заповедники и заказники: Крымский природный заповедник, Ялтинский горно-лесной природный заповедник, природный заповедник мыс Мартьян, Карадагский природный заповедник, Казантипский природный заповедник и др. В связи с этим для туристов в Крыму действуют определенные правила лесной охраны, за выполнением которых следят работники лесничества — егери. Данные правила включают определение разрешенных маршрутов и туристических стоянок, выделение

пожароопасных периодов и заповедных зон, а также размера платы за пользование лесным фондом и штрафов за нарушения. Они утверждаются Законами Украины, постановлениями Верховного Совета и Совета Министров Автономной Республики Крым.

Крым обладает колоссальными, но пока не до конца востребованными, историческими и природными ресурсами. Здесь встречаются практически все природные ландшафты, которые трудно встретить на курортах других стран: горные хребты и плато, степи, пещеры. Саки – уникальнейшие в мире грязи. Евпатория – обширные пустые пляжи с чистейшим кварцевым песком. Азовское побережье – минеральные источники и йодистое море. У нас есть абсолютно уникальные места, неизвестные даже крымчанам. Это старинные пещерные города, уникальная Караларская степь в северной части Керченского полуострова, Лебяжий острова в южной части Каркинитского залива Черного моря вдоль побережья Раздольненского района.

Спорт

Ещё в XIX веке в Крыму начал развиваться горный туризм. Раньше, чем в других частях Российской империи, стал популярен футбол. В 1920-х годах Юго-Восточный Крым стал родиной советского планеризма. Сильны в Крыму традиции рукопашной борьбы, связанной с именем Ивана Поддубного, и шахматного спорта. В последнее время получили развитие яхтенный спорт и дайвинг.

Цели и задачи похода.

Доехать до Балаклавы, чтобы посетить Военно-Морской музейный комплекс «Балаклава» база подводных лодок, посмотреть достопримечательности города Севастополь. Побывать в Бахчисарае, посмотреть пещерные города.

Лично исследовать разные дорожные покрытия, чтобы в будущем иметь представление для планирования маршрутов по Крыму.

Культурная программа.

Балаклава

Балаклава (укр. Балаклава, крым. Балыкълава) — район Севастополя, в прошлом город на юго-западном побережье Крыма, входит в состав Балаклавского района Севастополя. По

одной из версий название города происходит из турецкого языка и переводится как «рыбный мешок»; по другой версии название происходит из крымскотатарского языка, на котором выражение «balıqlı ava» дословно означает «рыбная погода»

Бывшая база ЧФ ВМС СССР с подземными заводом по ремонту подводных лодок, ныне - место базирования катеров береговой охраны ВМС Украины.

Так же - чудесное место для отдыха в Крыму.

Чисто (по сравнению с другими курортными городами Крыма), красиво, дикие пляжи и уютная бухта!

Военно-морской музейный комплекс «Балаклава» («Музей холодной войны») (Севастополь)

Бывшая подземная база подводных лодок в Балаклаве, более известная как «Объект 825 ГТС» — сверхсекретный военный объект времен холодной войны в Балаклавской бухте (ГТС или Городская Телефонная Станция — название объекта в целях конспирации). Был построен в 1957—1961 годах. В настоящее время это самый крупный из всех рассекреченных военных объектов.

Объект 825 ГТС представляет собой сооружение противоатомной защиты первой категории, способный защитить от прямого попадания атомной бомбы мощностью 100 килотонн, включающее в себя комбинированный подземный водный канал с сухим доком, цеха для ремонта, склады ГСМ, минноторпедная часть. Располагается в горе Таврос, по обеим сторонам которой находятся два выхода. Со стороны бухты — вход в канал (штольню). В случае необходимости он перекрывался батопортом, вес которого достигал 150 тонн. Для выхода в открытое море был оборудован выход на северной стороне горы, который также перекрывался батопортом. Оба отверстия в скале были искусно закрыты маскировочными приспособлениями и сетями.

В случае угрозы прямого ядерного удара завод был способен герметично закрыться при помощи автоматических дверей и автономно существовать 3 года, вместив при этом всё население Балаклавы (в данный момент — 50 тысяч человек). На этом предприятии была собственная хлебопекарня, склады для хранения продовольствия и горюче-смазочных материалов, госпиталь.

Комбинированный водный подземный канал мог вместить до 9 подводных лодок и при необходимости ремонтировать их. Его глубина достигает 8 метров, ширина — от 8 до 12 м, а высота арки канала — 18 метров. Общая площадь всех помещений и ходов завода — 5100 м², водной поверхности под землей — 3 тыс. м². Длина канала — 380 метров, длина дока — 110 метров.

Сразу после принятия решения о строительстве подземного базирования подводных лодок, летом 1957 года в Балаклаве появились специалисты Минспецмонтажа. Работы в горе Таврос велись круглосуточно, в четыре смены. Общая выработка скального грунта превышала 25 тысяч кубометров. В толще западного утёса возникали рукотворные расщелины и пещеры, которые превращались в подземные дороги, причалы, шлюзовые камеры, цеха, арсеналы, хранилища, кабинеты... В случае ядерной угрозы это подземное царство было рассчитано для укрытия 10 тысяч человек и целого дивизиона субмарин. В автономном режиме они могли находиться в течение 3 лет!

В 1957 году было создано специальное строительное управление № 528, которое непосредственно занималось строительством подземного сооружения.

Это был единственный в мире подобный подземный комплекс. В предельно сжатые сроки сооружены подземные убежища для субмарин-«малюток» (проект 615) и военный завод «Металлист» для их ремонта. Подземный завод строился в противоатомном отношении I категории устойчивости с пробивкой скального грунта высокой степени защищённости и обеспеченности. Он имел большие производственные площади, в том числе сухой док и подводной канал для одновременного захода семи подводных лодок (как в надводном, так и в подводном положении). Вся заводская инфраструктура была полностью изолирована от внешнего мира с помощью перекрытых подводных шлюзов. Боевые лодки ремонтировались в автономном режиме и выходили через специальный канал прямо в открытое море. В целях конспирации в подземный комплекс впускали и выпускали только по одной субмарине и только в ночное время.

В скальную штольню субмарины забирались своим ходом через канал длиной более 600 метров, глубиной — 8,5. Это уникальнейшее сооружение располагается как в подводной части Балаклавской бухты, так и на уровне воды в скале, высота которой достигает 130 метров. Рядом размещались производственный цех и подсобные помещения общей длиной в 300 метров. Самый большой диаметр штольни — 22 метра. Со стороны бухты вход в штольню перекрывался 150-тонным плавучим ботопортом, который всплывал после поддува воздухом. Это позволяло полностью «закупоривать» подземный объект. Такой же ботопорт, но только меньшего размера, установили в подземном сухом доке. Когда лодка входила в надводном положении, ботопорт закрывался, из него откачивали воду и доковали лодку. Выход на северную сторону также перегораживался ботопортом, который отводился в сторону, выпуская субмарины в открытое море. Вход в тоннель с северной стороны был настолько искусно замаскирован, что непосвященный человек ни за что не обнаружит штольню даже на близком расстоянии. Таким образом, подземный комплекс был полностью изолирован от внешней среды. Его защита позволяла выдержать прямое попадание атомной бомбы мощностью до 100 килотонн. Для смягчения ядерного удара все подземные сооружения, включая водный канал, имели закругленную форму.

Максимальная высота внутренней полости комплекса достигала 10 метров, а высшая точка скального

грунта над ним — 26 метров. Кроме загрузки боезапаса, подводные лодки могли подзарядить в заводе свои аккумуляторные батареи, пополнить запасы воды и топлива. Придя с боевой службы, субмарины могли пройти все необходимые виды техобслуживания, ремонта, а затем выйти в полном снаряжении из подземного комплекса.

В секретных цехах насчитывалось от 170 до 230 человек, обслуживавших док и другие инженерные системы подземного объекта. Еще 50 человек входили в подразделения водной охраны и несли постоянную службу на трёх постах: на входе и выходе из тоннеля и возле дока. Общая площадь всех подземных сооружений превышала 15 тысяч квадратных метров, а канал, по которому проходили подлодки, был шире самой Балаклавской бухты. Отдельные помещения достигали высоты трехэтажного дома.

Рядом со штольней были построены склад ракетного оружия и хранилища ядерных боеприпасов. Подземный склад для топлива, построенный в виде подземных вертикальных емкостей, позволял хранить до 4 тысяч тонн нефтепродуктов. Под защитой многометровой толщи скального грунта из хранилища по узкоколейной дороге к подземному причалу подвозили торпеды, ракеты, артиллерийские боеприпасы и другой необходимый груз. Здесь же разместилась мастерская по профилактическому осмотру и ремонту узлов и деталей кораблей. Западный выход из канала закрывался специальным сооружением — сборными железобетонными плитами толщиной 2 метра, длиной — 10 и высотой — 7 метров.

Весь подземный комплекс с мощной системой шлюзования и жизнеобеспечения является, пожалуй, единственным в мире историческим памятником инженерно-технического искусства времен «холодной войны». На протяжении 30 лет (с 1960 по 1990 год) никто из местных жителей даже не подозревал о существовании секретной штольни — «Объекта № 825 ГТС», который официально назывался городской телефонной станцией.

Между тем пока это уникальное сооружение строили, на флот стали поступать большие дизельные подлодки 641-го проекта, под которые это подземное сооружение приспособлено не было.

В 1961 году, после окончания строительства, Никита Хрущев, узнавший при посещении, что смета строительства была превышена в 10 раз, распорядился закрыть его. С превеликим трудом подземный завод удалось отстоять. И он просуществовал до 1993 г., выполняя судоремонтные функции.

Последняя российская субмарина покинула Балаклаву в марте 1995 года. И город, и порт, и вся гавань полностью перешли под юрисдикцию Украины. Подземный комплекс вывели из эксплуатации и передали местной власти. Все производственные мощности (дорогостоящие станки и оборудование с драгметаллами) вывезли в неизвестном направлении. Когда массивные противоатомные гермодвери «гостеприимно» распахнулись перед всеми желающими, «демилитаризацией» бухты занялись «хваткие хозяйственники»: откручивали, снимали и вывозили всё, что могли. В подземные шахты ринулись толпы добытчиков лома цветных и черных металлов. Первым делом были похищены все чугунные крышки, закрывавшие всевозможные коммуникационные колодцы, смотровые люки, технологические шахты, тоннели, потери и прочие переходы. В некогда засекреченный завод можно было без особых проблем въехать не только на грузовике, но и на небольшом подъёмном кране. От бывших цехов, способных в кратчайшие сроки вернуть в строй покалеченную субмарину, остался один-единственный станок, который уже никогда не заработает: силовые кабели вырезаны до последнего метра, а все детали «ушли» на металлолом. Относительно мало пострадали только уникальные фильтровентиляционные камеры и туалеты: редкий обыватель мог приспособить их в «хозяйственных» целях. Сантехника в подземных объектах, как и во всех бомбоубежищах, отличалась прочностью и простотой, но отнюдь не престижностью и комфортом. Говорят, из подземного города вывезли несколько сотен тысяч тонн металла и «выкачали» не один миллиард гривен.

Сейчас часть завода является музеем. О былой подземной мощи напоминает лишь облезлая надпись «Счастливого плавания!», расположенная, вероятно, на месте бывшей казармы.

Определяющие препятствия маршрута.

Вид препятствия	Категория трудности	Протяженность препятствия, км	Высота, м	Характеристика препятствия
Подъем Мраморное - гора Чатыр-даг	вторая	10 км в одну сторону	1200	Крупнощебеночная тропа, тур.тропа, горная дорога
Подъем от побережья на Севастопольское шоссе	первая	7 км	553	Заросший серпантин, грунтовка, гравийка, горная дорога

Состав медицинской аптечки.

Бинты, пластырь рулонный, пластырь бактерицидный, перекись водорода, нашатырный спирт, мазь Д-Пантенол, мазь Долобене, Валидол, Спазган, Кетанов, Супрастин, Панкреатин(Мезим), Лоперамид(Имодиум), Энтерос-гель.

Состав велосипедной аптечки.

Насос, запасные камеры, набор заплаток, монтажки, набор шестигранников с выжимкой, цепь, смазка WD-40, хомуты и стяжки, изолента, скотч, набор болтов, гаек и шайб.

Поломки и ремонт на маршруте:

Поломок-0.

Проколов-0

Все живы и здоровы. Один раз натирался мазью Долобене.

Техническое описание прохождения маршрута:



Бульвар Ленина, памятник Туристу.



Улица Павленко 9, памятник Туристке.

1 День.

Пробег 27 км. Набор 630 м.

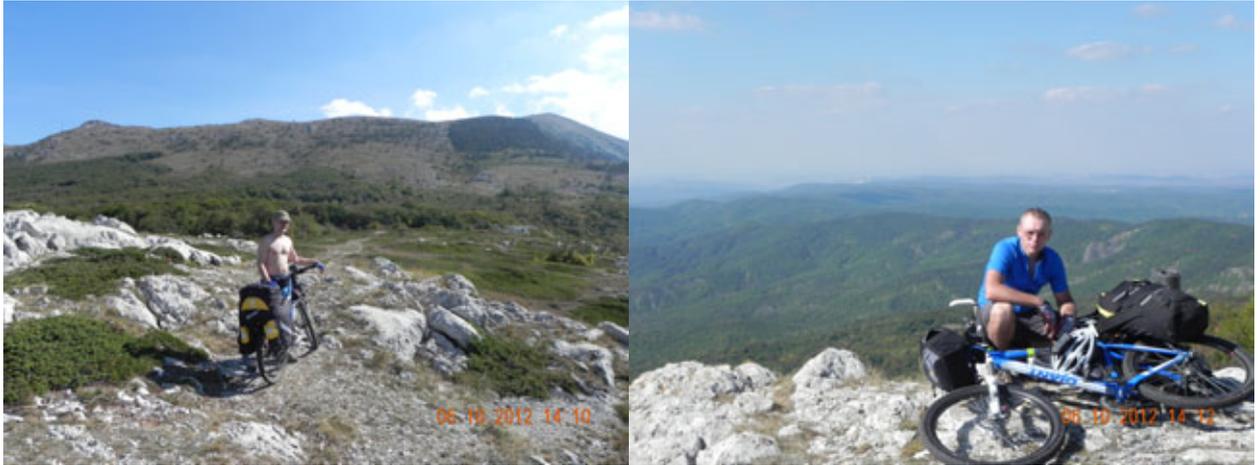
Симферополь-Мраморное.

Поезд пришел в Симферополь с опозданием на 30 минут. Выгрузились, собрались, помогли собрать велосипед парню из Москвы.

Выехали с вокзала на Бульвар Ленина, заехали за газом в туристический магазин «Вертикаль», который находится справа по бульвару от вокзала. Купили 3 больших баллона, вышло около 900 рублей.

Выехали вновь на бульвар, сфотографировались с деревянной скульптурой «Турист», которая расположена на бульваре, а справа находится такая же скульптура «Туристка».

После этого поехали дальше по намеченному маршруту, выехав за город заехали в магазин за продуктами на ужин и завтрак. Едем дальше в сторону Ангарского перевала, начался набор высоты, в Заречном повернули направо, дорога медленно уходит вверх. Проезжаем «Парк Птиц», в котором пусто, дальше поворот направо на Мраморное, спуск и подъем, ещё немного и асфальт заканчивается, начинается каменная дорога и крутой подъем, дорога узкая, спешиваемся чтобы пропустить машины, пешком дошли до кафе «Привал», тут должен быть родник, но он пересох. Официант Марлен любезно предлагает нам поужинать, цены нормальные, шашлык 200 гр стоит 60 гривен, в итоге за ужин на двоих мы заплатили 250 гривен, дегустация вина и варенья бесплатная. Стемнело. Я спросил Марлена, можно ли у них на территории поставить палатку, он нам предложил переночевать тут же на топчанах, бесплатно. Со спокойной душой распаковываем спальники, переодеваемся, пьем чай и дегустируем вкусное Крымское варенье, заряжаем аккумуляторы, телефоны/навигаторы и ложимся спать.



Чатыр-Даг-Яйла 1200 м, вид на хребет Чатыр-Даг, гору Эклизи-Бурун 1527 метров.

2 День.

Пробег 40 км. Набор 1200 м.

Проснулись от капели с крыши, сквозь сон я сначала расстроился, подумав что идёт дождь, а нам ещё предстоит забраться на гору «Чатыр-Даг» и спуститься к Ангарскому перевалу. Открыв глаза, понял, что это капает с крыши конденсат. Официанты и повара тоже проснулись, заказываем завтрак, перекусываем, благодарим гостеприимных ребят, отправляемся в путь по каменной дороге на Чатыр-Даг, иногда приходится спешиваться,

с 10 до 12 часов забираемся по дороге, заезжаем к леснику, набираем воды и заодно интересуюсь наличием тропы с другой стороны горы, лесник говорит, что тропа не для спуска на велосипеде, в 12 часов мы на отметке 1000 метров, в пещеры лезть нет времени и мы по тропе едем к Чатыр-Дагу, к 13 часам были на отметке 1200 метров. Перед нами в лоб стоит гора 300 метров, в леске перекусываем, варим кофе чтобы взбодриться. Решаем дальше в лоб не подниматься, а вернуться обратно по дороге в Мраморное и по трассе заехать на перевал. Так и делаем, бодренько спускаемся в Мраморное, потом в Заречное и уходим направо по трассе на Ангарский перевал. Трафик на перевал рваный, то пусто, то идёт плотный поток машин. Нас обгоняют даунхильщики налегке, как потом оказалось ребята с Веломании из разных городов России, приехали на выходные. Заезжаем на перевал, стало темнеть, решаем встать на ночёвку на территории КСС «Ангарский перевал», которая находится на территории старейшей турбазы «1000 и 1 ночь», с человека берут по 10 гривен за ночёвку, рядом стоят бараки турбазы, в них есть розетки и можно подзарядить телефоны, напротив коменданта, на улице расположен кран с водой.

Я ставлю палатку, Сергей готовит ужин, поели и пошли к костру общаться с народом который живёт в бараках турбазы. Ложимся спать.



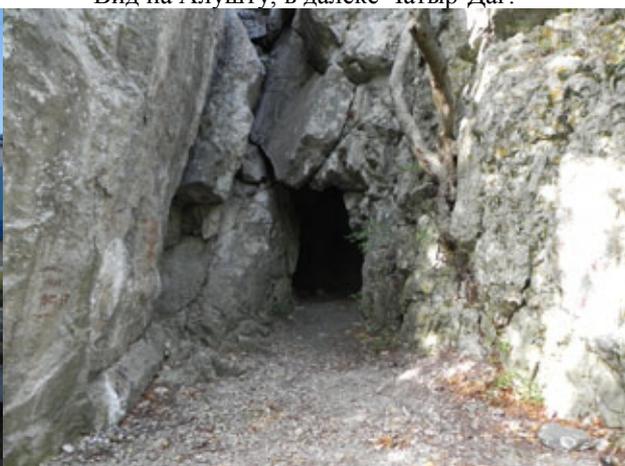
Въезд в Алушту.



Вид на Алушту, в далеке Чатыр-Даг.



Въезд в Артек, гора Аю-Даг.



Грот в Алимовой скале.

3 День.

Пробег 59 км. Набор 800 м.

Проснулись в 7ч.30минут, за сегодня нам надо доехать до Ай-Петри. Завтракаем, сушим палатку от конденсата, сворачиваемся и отправляемся в путь. С Ангарского перевала, быстро спускаемся к Алуште, на трассе местами идёт ремонт дороги, в Алушту не заезжаем, едем по трассе дальше, после Алушты начинается подъём, становится жарко, делаем частые остановки, покупаем местный мёд вместо сахара и для организма полезно.

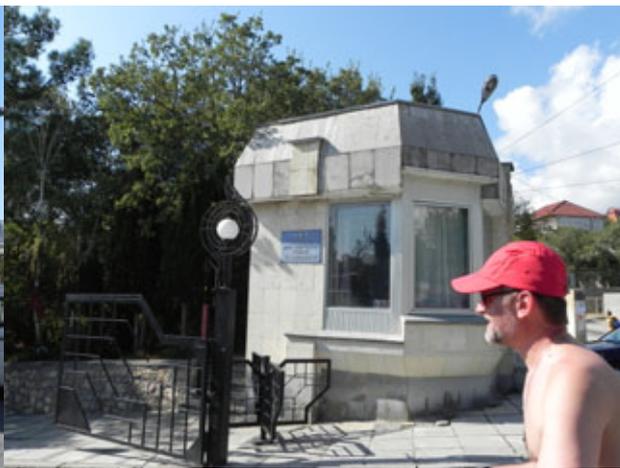
На заправке ВР покупаем воду, чипсы и шоколад. Едем дальше по трассе на Ялту.

Въезжаем в Ялту, проезжаем по центру города, выезжаем к Морскому вокзалу, на набережной полно народа, это в октябре, а что тут твориться летом, боюсь себе представить, в общем я от города ожидал чего-то большего, но Ялта мне и Сергею не понравилась и мы едем вдоль набережной, поднимаемся по узким серпантинам к трассе, начинает темнеть, пытаемся ускориться, но без вариантов, серпантин уходит вверх, проезжаем памятник альпинистам на горе «Ай-Никола», если смотреть сверху с ротонды от церкви, в сумерках можно не сразу понять, что это скульптура. Едем дальше, уже темно, на серпантине освещения нет, трафик увеличился, т. к. люди едут с работы, местами спешиваемся и идём по обочине по встречке, решаем искать место под ночёвку.

Нашли странное место, грот в горе «Хачла-Каясы» она же «Алимова скала», грот не глубокий, при дожде отличное место укрыться от непогоды и развести костёр. У подножья горы лес, с дороги не просматривается, ставим палатку, ужинаем, ложимся спать.



Магазин в Кацивели.



КПП, въезд на территорию пансионата
Дома творчества ученых.



Пляж пансионата.



Стоянка. Надвигающийся грозовой фронт.

4 День.

Пробег 22 км. Набор 302 м.

Гаспра-Кацивели.

Утром проснулись, позавтракали, свернулись и двинулись дальше по серпантину, на трассу выезжать не стали, поехали через Стройгородок в Кореиз, Алупку и в Симеизе спустились к набережной, было сильное желание искупаться в море. От Симеиза проехали вдоль моря в Кацивели, закупились едой в магазине напротив «Экспериментального отделения Морского гидрофизического института НАН Украины», запаслись водой и поехали дальше искать спуск к морю, слева увидели пустое КПП пансионата «Дом творчества учёных», спустились к морю, отдыхающих очень мало, единицы, на пляже всё сворачивают, убирают кафе и спасательную станцию.купаемся, едем дальше по пляжу практически до конца и встаём рядом с палатками отдыхающих там уже 2 недели киевлян.

Со стороны Севастополя дует сильный ветер, вбить колышки практически не реально, хорошо есть много больших камней, за которые привязываем штормовые оттяжки, чтобы палатку не унесло ветром, кладу в палатку по углам тяжелые булыжники. Ужинаем и тут приносит грозовой фронт и нас накрывает сильный ливень с грозой и сильным ветром, тент палатки стойко выдерживает это испытание, но вода заливается под палатку, пришлось копать канавки чтобы вода ушла из-под палатки, подсохло. Грозовой фронт прошел в сторону Ялты и мы ложимся спать, ночью дует сильный ветер, выхожу проверить оттяжки, палатку гнёт но не уносит, высота волн примерно 2 метра, люблюсь на звёздное небо и волны, стихия. Под утро всё стихло, но стало прохладно.



Вид на трассу с Севастопольского шоссе.

Форос.

5 День.

Пробег 64 км. Набор 553 м.

Кацивели-Балаклава.

Выезжаем из Кацивели на трассу и едем до Верхнего Кастрополя, за ним поворачиваем направо под шлагбаум с замком, на заброшенную заросшую дорогу ведущую на верхнюю дорогу-Севастопольское шоссе, на середине серпантина, обнаружили чудесную поляну где можно поставить много палаток, есть кострище. Поднимаемся дальше, выезжаем через шлагбаум и движемся налево по Севастопольскому шоссе в сторону перевала «Байдарские ворота», на шоссе трафик практически нулевой, встретили несколько машин, с дороги открывается потрясающий вид на трассу и море, над дорогой величественно возвышается стена «Ай-Петринской Яйлы», дальше спускаемся по серпантину вниз на трассу к Форосу и едем по трассе через галерею в Балаклаву. В Балаклаве заехали за продуктами и водой в магазин и поехали по Таврической набережной Балаклавской бухты к горе «Таврос» к кемпингу и пляжу «Васили». Около кемпинга встретили пьяных аборигенов не вызывающих доверия. Территория кемпинга была закрыта и на территории поставить палатку не получилось. На пляж спускаться не стали и на горе ставить палатку тоже не стали, она хорошо просматривается со всех сторон. Вернулись обратно на Таврическую набережную по пути подыскивая место под стоянку, стемнело, ничего не найдя, наткнулись на частный отель, поговорив с охранником мы остановились за 450 гривен за двоих в отеле на 2 этаже, велосипеды нам разрешили завести в номер. Приняли душ, переоделись и пошли по вечерней набережной бухты ужинать в ближайшую Харчевню Дрейка, перекусив вернулись обратно в номер, легли спать.



Экскурсия по базе подводных лодок.

6 День.

Пробег 22 км. Набор 228 м.

Балаклава-Севастополь.

Утром проснулись и оставив велосипеды и вещи в номере, пошли завтракать в Харчевню Дрейка, позавтракав мы пошли на экскурсию в Военно-Морской музейный комплекс «Балаклава» или база подводных лодок в горе Таврос, сначала сходили на экскурсию на катере по всему каналу, потом решили походить там пешком без экскурсовода. Размеры базы впечатляют, чувствуется величие бывшего СССР, но гордости за развал всего и вся не вызывает, а навеивает печаль. После музея, вернулись в отель, собрались и поехали в Севастополь. Трафик на дороге средний, в основном идут камазы-самосвалы с флюсового карьера бывшей горы Псилерахи. По дороге нас догнали два велосипедиста на шоссерах из Киева, разговорившись они рассказали что ночевали на Береговой батарее №19 у горы Таврос.

Дальше они ехали на Фиолент, а мы двинулись дальше, через развязку в Севастополь. Проехали город насквозь выехали к Южной бухте, Площади Нахимова и Приморскому Бульвару. Перекусили и отдохнули на набережной. В городе не поставишь палатку и мы заехали в гостиницу «Крым», там нам посоветовали небольшую частную гостиницу «Людмила» расположенную неподалёку. Нашли, поселились, Сергей пошел гулять по городу, я остался отдыхать в номере, у меня болела спина.



Город-Герой Севастополь.



Военно-Морской Музей.



Памятник погибшим кораблям.

7 День.

Пробег 68 км. Набор 198 м.

Севастополь-Инкерман-Бахчисарай-Баштановка.

Утром собрались и поехали смотреть Херсонесский национальный историко-археологический заповедник, походив по руинам древнего поселения, мы купили сувениры и перекусили в соседнем кафе, отдохнув выехали через Инкерман на трассу на Бахчисарай, трафик средний, дорога широкая, покрытие ровное, долетели до Бахчисарая на одном дыхании. В городе заехали за продуктами в магазин и поехали в сторону села Баштановка, в селе решили остановиться на турбазе «Бурун-Кая» 100 гривен с человека за сутки. Поужинали за столом на улице любуясь окрестностями в лучах заката.



с. Баштановка, т/б «Бурун-Кая».



Въезд в Научный.

8 День.

Пробег 31 км. Набор 613 м.

Радиалка от Баштановки до Научного и обратно.

Сергей поехал на автобусе, пешком бродить по Бахчисараю, а я после обеда поехал в Научный по дороге через Машино и Кудрино, потом по грунтовке балки «Кояс-Джилга» и «Хуан-Сала», заехал на турстоянку Научный, покатался по самому Научному, посмотрел на украинскую обсерваторию и спустился вдоль ЛЭП и по тропинкам к Верхоречью и по дороге обратно в Баштановку.



Тропа на г. Тепе-Кермен.



Гора Тепе-Кермен, вид на окрестности.

9 День.

Пробег 29 км. Набор 580 м.

Радиалка Баштановка-Машино-гора/пещерный город «Тепе-Кермен»-маршрут № 90, турстоянка «Бешик-Тау»-Бахчисарай-Баштановка.

Поехали смотреть пещерный город «Тепе-Кермен», потом въехали в Бахчисарай, купили сувениров, зашли в Ханский Дворец, покатались по городу и вернулись обратно на турбазу в Баштановку.



Гора «Бурун-Кая».



Пещерные города вдоль дороги.

10 День.

Пробег 60 км.

Баштановка-Симферополь-ж/д вокзал.

Позавтракав и собравшись выехали в сторону Симферополя.

На рынке в Симферополе купили вкусняшек, прокатились по Бульвару Ленина, встретили группу велотуристов из Харькова, уезжающих на нашем же поезде, пообщались. Потом зашли в кафе перекусить на последние гривны. Купили еды в поезд и поехали на вокзал.

Собрали наши велосипеды, загрузились в поезд. На этом наше осеннее путешествие по Крыму закончилось.

Карты, треки, графики:

<http://www.gpsies.com/mapFolder.do?id=13025>

Фотографии...

http://vk.com/album4719322_164240527