



# Отчет о велосипедном туристском походе третьей категории сложности по Карпатах совершенном с 1 по 11 августа 2010 года.

Руководитель похода: Авдошин Максим Дмитриевич  
№ маршрутной книжки: 59/10

## **1. Справочные сведения о походе:**

- 1.1 Вид туризма: велосипедный.
- 1.2 Категория сложности: третья.
- 1.3 Сроки проведения: с 1 по 11 августа 2010 г.
- 1.4 Продолжительность: 11 дней.
- 1.5 Протяженность: 784 км.
- 1.6 Район: Украинские Карпаты (юго-восточная, юго-западная части)
- 1.7 Нитка пройденного маршрута: Черновцы - Сторожинец - Буденец - Берегомет - Долишний Шепот - Шепот - Голошина - Яблоница - Устерики - Верховина - Кривополье - Ворохта - Лазещина - хр. Черногора - Богдан - Рахов - Кобылецкая поляна - Водица - Калины - Нересница - Широкий луг - г. Манчул - Ольшаны - Колочава - Синевир - Межгорье - Лозянский - г. Кук - Суха - Долгое - Липча - Хуст - Виноградов - Берегово - Мукачево - Ужгород

## 1.8 Препятствия, определяющие категорию сложности маршрута:

1. Перевал Шурдин 2КТ
2. Перевал Джоголь 2КТ
3. Безымянный перевал близ Яблоницы 1КТ
4. Подъем на г. Говерла 3КТ
5. Рахов, перевал №1 2КТ
6. Рахов, перевал №2 2КТ
7. Рахов, перевал №3 2КТ
8. Безымянный перевал за с. Водицы 2КТ
9. Подъем на г. Манчул, 1501 м. 4КТ
10. Подъем на г. Кук, 1361 м. 3КТ

## **2. Состав группы:**

Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Место работы, учебы	Опыт	Обязанность в группе
Авдошин Максим Дмитриевич	26.11.1984	филиал ООО «СБСистем» в городе Н.Новгороде, ведущий специалист	Р, 3 кс, Крым 2009/2010 г. У, 2 кс, Центр России, 2008 г.	Руководитель, завхоз
Лабутов Михаил Валерьевич	28.04.1984	ФГУП "НПП \"Полёт" (пл. Комсомольская, д.1), инженер	У, 3 кс, Крым 2009/2010 г. У, 2 кс, Южный Урал 2009 г.	механик, фотограф



## Организация путешествия:



Подготовка к путешествию проводилась во время походов по области. Также в мае 2010 был совершен поход 3 кс по Крыму. В этот раз поход планируется очень сложный, а состав группы минимальный, всего 2 человека, что позволило пройти маршрут без существенных изменений, сокращений и отставаний по графику. Заявленный маршрут был изменен в двух местах в связи с желанием проехаться в Лазещину более интересной, не асфальтовой дорогой и в процессе спуска с горы Кук, где обнаружилась хорошая дорога по которой можно было срезать часть пути не заезжая в Лисичево. Изменения оказались несущественными, на сложность и продолжительность похода не повлияли.

Заброска и выброска с маршрута осуществлялась поездами дальнего следования Горький-Москва, Москва-Черновцы, Львов-Москва, от Ужгорода до Львова добирались на местном поезде, время в пути – порядка четырех суток.

**Расход газа:** Были израсходованы неполные 2 баллона по 450 г, в предназначенных для этого местах, пользовались костром.

### Необходимое снаряжение:

Групповое: фототехника, GPS-навигаторы, карты, ремнабор, палатка, горелка газовая, котлы, аптечка. Личное: спальный мешок, коврик туристический, личный ремнабор.



## Описание прохождения маршрута.

### График движения по маршруту:

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Погодные условия
1.08	1	Черновцы - Сторожинец – Буденец - Череш	46	Переменная облачность, временами ливневый дождь
2.08	2	Череш - Берегомет - Долишний Шепот - Шепот	97	Ясно, вечером облачно.
3.08	3	Шепот - Голошина - Яблоница - Устерики - Верховина	66	Ясно, тепло.
4.08	4	Верховина - Кривополье - Ворохта – Лазещина – ур.Лощина	72	Переменная облачность. После обеда прохладно, ливневые дожди.
5.08	5	ур.Лощина - хр.Черногора - Богдан	48	Переменная облачность.
6.08	6	Богдан - Рахов - Кобылецкая поляна - Водица	74	До обеда тепло и ясно. После обеда ливневые дожди.
7.08	7	Водица - Калины - Нересница - Широкий луг - г.Манчул - Ольшаны	63	Ясно. Вечером переменная облачность.
8.08	8	Ольшаны - Колочава - Синевир – Межгорье - Лозянский	85	Тепло, переменная облачность.
9.08	9	Лозянский - г.Кук - Суха - Долгое - Липча	53	Тепло, переменная облачность, вечером туман.
10.08	10	Липча - Хуст - Виноградов - Квасово	80	Ясно, сильный ветер.
11.08	11	Квасово - Берегово - Мукачево - Ужгород	101	Тепло, переменная облачность.



## Балльная оценка сложности велосипедного маршрута.

### 1. Расчет эквивалентного пробега по ЛП

Локальных препятствий, существенно осложнивших прохождение, на маршруте не зафиксировано. Пройдено несколько незначительных бродов, глубиной до 0,5 м.

Интенсивность

$$I = (L_f + L_p) * 1,2 * T_h / (T_f * L_h) = (784) * 1,2 * 10 / (11 * 500) = 1,71$$

Автономность

$$A=1$$

### 2. Расчет категории трудности протяженных препятствий

#### Перевал Шурдин

*Общая информация о препятствии*

Границы: с. Долишний Шепот – пер. Шурдин

$$KT = Knv * Kv * Kpk * Kcr * SG$$

Кнв - коэффициент набора высоты = 1.14

Набор высоты – 480 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,12

Абсолютная высота 1180 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,3

Каменистая грунтовая дорога, **профилированная горная дорога**, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм); снежно-ледовый накат (1,3) – 10 км.

Ккр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP = (V_k - V_n) / L_p (v \%)$  =  $(1180-700) / 10000 * 100\% = 4,8\%$

Ккр = 1,04

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1,14 * 1,12 * 1,3 * 1,04 = 1,72$$

Препятствие 2КТ

#### Перевал Джоголь

*Общая информация о препятствии*

Границы: р. Сучава (с. Шепот) – пер. Джоголь

$$KT = Knv * Kv * Kpk * Kcr * SG$$

Кнв - коэффициент набора высоты = 1.05

Набор высоты – 293 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,12

Абсолютная высота 1153 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6

**Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива** (1,6) – 5 км.

Ккр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP = (V_k - V_n) / L_p (v \%)$  =  $(1153-860) / 5000 * 100\% = 5,86\%$

Ккр = 1,09

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1,05 * 1,12 * 1,6 * 1,09 = 2,05$$

Препятствие 2КТ

#### Безымянный перевал близ Яблоницы

*Общая информация о препятствии*

Границы: с. Ворохта (мост через р. Прут) – Яблоница

$$KT = Knv * Kv * Kpk * Kcr * SG$$

Кнв - коэффициент набора высоты = 1

Набор высоты – 210 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,09

Абсолютная высота 960 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,3



Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм); снежно-ледовый накат (1,3) – 8,1 км.  
Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP = (B_k - B_n)/L_p (\text{в \%}) = (960-750)/8100 * 100\% = 2,6\%$

Кр = 1

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1 * 1,09 * 1,3 * 1 = 1,4$$

Препятствие 1КТ

### Подъем на г. Говерла

*Общая информация о препятствии*

Границы: урочище Лощина – хребет Черногора

$$KT = K_{nv} * K_b * K_{pk} * K_{cr} * CG$$

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,37

Набор высоты – 950 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,28

Абсолютная высота 1840 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6

### Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива (1,6) – 12,5 км.

Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP = (B_k - B_n)/L_p (\text{в \%}) = (1840-890)/12500 * 100\% = 7,6\%$

Кр = 1,2

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1,37 * 1,28 * 1,6 * 1,2 = 3,37$$

Препятствие 3КТ

### Рахов, перевал №1

*Общая информация о препятствии*

Границы: Рахов – перевал 1034 м

$$KT = K_{nv} * K_b * K_{pk} * K_{cr} * CG$$

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,19

Набор высоты – 588 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,1

Абсолютная высота 1034 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,3

### Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм); снежно-ледовый накат (1,3) – 9,8 км.

Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP = (B_k - B_n)/L_p (\text{в \%}) = (1034-446)/9800 * 100\% = 6\%$

Кр = 1,1

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1,19 * 1,1 * 1,3 * 1,1 = 1,87$$

Препятствие 2КТ

### Рахов, перевал №2

*Общая информация о препятствии*

Границы: с. Косовская поляна – перевал 870 м.

$$KT = K_{nv} * K_b * K_{pk} * K_{cr} * CG$$

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,1

Набор высоты – 408 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,06

Абсолютная высота 870 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6

### Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива (1,6) – 7,4 км.

Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP = (B_k - B_n)/L_p (\text{в \%}) = (870-462)/7400 * 100\% = 5,5\%$

Кр = 1,07

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1,1 * 1,06 * 1,6 * 1,07 = 2$$

Препятствие 2КТ

### ков, перевал №3

*Общая информация о препятствии*

Границы: с. Кобылецкая поляна – перевал 710 м.

КТ = Кнв\*Кв\*Кпк\*Кр\*СГ

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,05

Набор высоты – 321 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,04

Абсолютная высота 710 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6

**Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива** (1,6) – 5,5 км.

Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP=(B_k - B_n)/L_p$  (в %) =  $(710-389)/5500*100\% = 5,84\%$

Кр = 1,09

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

КТ =  $1,05*1,04*1,6*1,09 = 1,9$

Препятствие 2КТ

### Безымянный перевал за с. Водицы

*Общая информация о препятствии*

Границы: с. Водицы – перевал 671 м.

КТ = Кнв\*Кв\*Кпк\*Кр\*СГ

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,03

Набор высоты – 260 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,03

Абсолютная высота 671 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6

**Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива** (1,6) – 5,1 км.

Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP=(B_k - B_n)/L_p$  (в %) =  $(671-411)/5100*100\% = 5,1\%$

Кр = 1,05

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

КТ =  $1,03*1,03*1,6*1,05 = 1,78$

Препятствие 2КТ

### Подъем на г. Манчул, 1501 м.

*Общая информация о препятствии*

Границы: Пригод (р. Лужинка) – г. Манчул 1490 м.

КТ = Кнв\*Кв\*Кпк\*Кр\*СГ

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,4

Набор высоты – 1030 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,2

Абсолютная высота 1490 м.

Кпк - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6

**Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива** (1,6) – 8,4 км.

Кр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP=(B_k - B_n)/L_p$  (в %) =  $(1490-460)/8400*100\% = 12,26\%$

Кр = 1,5

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

КТ =  $1,4*1,2*1,6*1,5 = 4,03$

Препятствие 4КТ

### Подъем на г. Кук, 1361 м.

*Общая информация о препятствии*

Границы: Лозянский – г. Кук 1300 м.

КТ = Кнв\*Кв\*Кпк\*Кр\*СГ

Кнв - коэффициент набора высоты = 1,19

Набор высоты – 580 м.

Кв - коэффициент абсолютной высоты = 1,15

Абсолютная высота 1300 м.



И - значение коэффициента дорожного покрытия = 1,6  
менистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями с ассиба (1,6) – 8,1 км.

Ккр - коэффициент крутизны определяется по *среднему значению* уклона КР на подъеме, т.е.  $KP=(B_k - B_n)/L_{up}$   
 $= (1300-720)/8100*100\% = 7,16\%$

Ккр = 1,19

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

$$KT = 1,19 * 1,15 * 1,6 * 1,19 = 2,6$$

Препятствие 3КТ

$$KC = \Pi * I * A$$

**Π** - сумма баллов по всем идущим в засчет протяженным препятствиям

**I** - показатель интенсивности

**A** - показатель автономности

$$\Pi = (4,03) + (2,6+3,37) + (1,78+1,9+2+1,87+2,05+1,72) + (1,4) = 4,03 + 5,97 + 5 + 1,4 = 16,4$$

**KC = 16,4\*1,71\*1=28**, что соответствует 4-ой категории сложности маршрута.

**Но состав, количество протяженных препятствий и продолжительность похода недостаточны для 4-ой категории.**

**Таким образом, маршрут соответствует заявленной третьей категории сложности.**



## Красочно-эмоциональное описание составлено участником похода, Лабутовым Михаилом \*\*\*

Люль 2010 года, жара за 35. И огонь, повсеместно уничтожающий леса. Горящие торфяники, удущливый смог, большие месяца висящий над городом - мог ли кто предположить такое еще в начале лета, когда о походе по Карпатам мы даже и не думали? И насколько же вовремя мы уехали из Нижнега - в начале августа город окутала жуткая гаря, которой доселе еще не бывало. На целых две недели, когда мы так вовремя отправились на Украину...

Впрочем, в Карпатах нас должна была ожидать совершенно противоположная картина - ведь судя по отчетам, нам здорово повезет, если дождь будет лить не каждый день. Там, конечно, прикольно, но дожди я не люблю, да и Макс еще любит развлекать рассказами о том, как хорошо и интересно было в Костроме :)).

... Вообще, решение поехать в Карпаты было довольно неожиданным: после майского Крыма возник вопрос, куда бы можно поехать в августе, и решать нужно было быстро, ибо билеты. Сначала Макс предложил съездить на Кавказ, но там нужно довольно тщательно продумывать маршрут, дабы он был действительно "VELO", а не "пешкой". А тут при попытках разыскать инфу по Кавказу попадалась инфа по Карпатам. Фотки красивые, дороги вроде есть, горы, с морем, правда, напряженка, зато речек всевозможных очень много :). Единственное, что напрягает - это то, что в каждом отчете упоминается об Очень Мокрых Погодах в Карпатах. Ну да переживем, наверное.

### День первый. 01.08.2010 Черновцы-Сторожинец-Буденец-Череш 46 км.

Поезд Москва-Львов доверия как-то сразу не внушил, стандартные полуразваливающиеся вагоны (окно открыть удалось, а закрыть - нет, но при тех погодах, что стоят второй месяц, это не проблема), зато довольно чистые. Попутчики нам достались по-настоящему интересные, пообщались с превеликим удовольствием, очень жаль, что больше увидеться не удастся. Узнали, к слову, такую интересную вещь, что на Украине можно спокойно зайти в любое кафе и воспользоваться ею так, как у нас принято пользоваться "макдональдсами" ;). Подтверждение этому мы видели собственными глазами. Цивилизация, блин.

... Первое впечатление о Черновцах получаешь сразу при выезде с вокзала. Бульжная дорога, ведущая круто вверх, сразу повергает в состояние легкого шока. Дальше начинается осмотр достопримечательностей в режиме "галопом по Европам". Посмотреть там явно есть на что, но все мои мысли круятся вокруг того, что все обменники уже закрыты, и где брать деньги - непонятно. Макс, если бы ты раньше сказал мне о наличии карточки, нервов бы я потратил в разы меньше...

Какое самое впечатляющее сооружение в Черновцах? Университет, конечно же. Ощущение чего-то потрясающего и монументального. Невероятно красивый памятник (и не только памятник, а действующий по сей день) архитектуры. Большой ухоженный сад и гравийные дорожки во внутреннем дворике. Сюда ездят свадебные процесии для фотосъемок. Удивительное, необыкновенное сооружение...

Времени уже много, к сожалению, нужно уже выдвигаться, а у нас еще не решен вопрос со средствами и продуктами. Подъехали к довольно крупному магазину-супермаркету. Здесь Макс снимает по неизвестному курсу деньги с карточки (впоследствии оказалось, что курс был вполне гуманный), и закупаемся в магазине едой на предстоящую ночевку. Заодно берем sim-карту "киевстар", по описаниям, это оператор с самой широкой зоной покрытия. Внезапно начинается ливень. Мысли "ну вот, приехали в Карпаты, как раз начались те неприятности с погодой, которые везде красочно описаны". Ливень пережидаем под навесом у входа в магазин, попутно пытаясь отправить сообщение в МКК со свежекупленной симки. Сообщение отправляться не желает. Обидно. Потратили почти полтинник гривен, и зря? Может, ее активировать как-то надо? Ладно, разбираться будем потом, дождь уже почти закончился, надо ехать.

Времени уже много, ехать далеко. Едем. Проехать надо 50 километров, практически все по асфальту. Асфальты здесь, прямо скажем, качеством не блещут, совсем. На спусках разблокирую вилку. Дорога даже здесь, у Черновцов не совсем плоская, холмики имеют место быть. На окружающую местность внимания уже почти не обращаю, сказывается усталость, общий настрой какой-то непонятный, в мыслях проскальзывает что-то вроде "да, это не Крым". Действительно не Крым, здесь все совсем другое, очень странно - вроде и приехали сюда всего пару часов назад, а ощущение от этих мест, как о чем-то совершило ином, отличном от того, что я видел раньше, уже сформировалось. Ну ладно, доезжаем до с. Буденец, здесь сворачиваем на грейдер (первый, но отнюдь не последний), темнеет, надо срочно искать место для стоянки. Доезжаем до Череша, планируемая стоянка чуть дальше, а здесь, где-то совсем близко, должно быть озеро, небольшая запруда. Озеро действительно есть, есть и стоянка рядом с ним, но вот дно у озера... Раскисшая глина. Лезть туда крайне неприятно. Но воды набрать можно, и сполоснуться тоже, после этой жары и этих поездов это просто здорово, даже в таком озере. Симка тем временем, оказывается, все-таки активировалась, сообщение о выходе на маршрут успешно отослано. На другой стороне озера крутят какую-то русскую попсу. Ужас. Куда я приехал?



Черновцы. Вокзал



Черновцы



Університет. Черновцы



Університет. Черновцы



Черновцы. Центральная площадь. Ратуша.

---

**День второй. 02.08.2010 Череш-Банилов-Подгорный-Берегомет-Долинский Шепот-п. Шурдин-Русская-Селятин-Шепот**  
**97 км.**

Вдоль этого озера, оказывается, довольно-таки активное движение, но на нас внимания не обращают. Собравшись, покидаем это озерцо, вновь едем по Черешу. Около одного дома вижу столб с гнездом аиста, в наших местах их встретишь крайне редко, а здесь они повсеместно вьют гнезда на столбах, памятниках и т.п., не обращая внимания на соседство с людьми. Заезжаем на речку, где стоянка должна была быть по плану. Да, лучше бы мы доехали досюда. Отличная речка, каменистое дно, полно дров (там, рядом с озером, был маленький лесочек с местной сосной - деревья практически все живые, сушняка не найдешь, а найдя - не сломаешь), здесь же полно плавнико - натаскало водой. Движемся в сторону Берегомета. Перед поселком нужно преодолеть спецучасток - переправа через Сирет. Сама река сейчас не особо широкая, но во время паводка ширина ее может достигать метров ста, нормального постоянного моста здесь нет. Проехались вдоль берега, нашли место, где в принципе можно перейти. Иду на разведку, да, перейти действительно можно, но у противоположного берега глубина по пояс с очень быстрым течением - как бы не смыло нас. Метрах в трехстах ранее был, менее экстремальный участок, едем обратно. О да, здесь даже мостик через один из рукавов реки имеется! Вот и "Урал" здесь едет, вода даже до мостов ему не достает, значит, перейти можно без проблем. Переходим, попутно окунаясь в реку - солнышко припекает знатно, а вода, несмотря на всю "горность" речки, совсем не холодная. Проехали Берегомет, едем на Долинский Шепот и на пер. Шурдин. Бросаются в глаза разительные отличия Карпат от остальных мест, где довелось побывать - все домики здесь аккуратные, красивые и ухоженные, брошенных домов нет вообще. Здесь, в Карпатах, не так много места, где можно строить жилье, и поэтому застраивается здесь любой мало-мальски пригодный кусок земли. Несколько разрывов на пересечении с дорогой домики, один поселок переходит в другой без всяких разрывов. В качестве транспорта очень широко используют всевозможные мопеды и скутеры - их здесь в разы больше, нежели можно встретить у нас. Много и гужевого транспорта - лошадь здесь не экзотика, а средство передвижения. Вообще, здесь как-то... необычно, что ли. Здесь все - другое, и к этому поначалу мне привыкнуть было довольно тяжело.

Так, удивляясь, доехали до подъема на Шурдин. В Долинском Шепоте закончилось то, что здесь называется словом "асфальт" и начинается обычный незамысловатый грейдер. Высота перевала 1173 м, не особо низкий перевальчик, но полностью проезжий на любой легковушке и на веле. Без особого напряга по серпантинчику заехали, и по такому же серпантинчику спустились вниз, к Русской (Руська). Здесь проходит румынская граница, ждем, что сейчас нас кто-нибудь тормознет и начнется бюрократия. Но нет, никому мы не интересны, и так, никем и не остановленные, едем на Селятин и на Шепот по грейдеру, который с Шурдина так и не подумал превращаться в асфальт. Приграничный полоса то подходит к самой дороге, то чуть отдаляется от нее, за ней, на холмах видны румынские деревни. В Селятине покупаем недостающую еду (сок и еще что-то там), едем на Шепот. Здесь пограничные столбы стоят прямо вдоль дороги, рядом течет речка. Хорошие места для стоянки, но вот граница мешает... Кое-где, подмытые водой, столбы висят на колючке в воздухе, кое-где их вообще нет. Такая, чисто условная граница. В Шепоте смотрим на красивый водопад, и едем искать стоянку. Надо отметить, это оказалось довольно непростым делом - кругом дома, а маленькая речка, текущая вдоль дороги, все сильнее и сильнее уменьшается, грозя исчезнуть совсем. Наконец, чуть отъехав от границы поселка, находим некий луг на склоне горы. Луг порос травой, мокрый и противный (видимо, это



(в глинище), но относительно ровную площадку найти вроде можно. Мешается колючка, которой это пастбище огорожено, но в одном месте она натянута не слишком высоко, и перелезть через нее можно без проблем. Высокое место посуше (под какими-то проводами, идущими непонятно куда), не идеальная стоянка, конечно... (если на эту стоянку одна из худших, что у нас были). Но вода и относительно сухие дрова здесь есть, так что ночуем здесь.



*Красивое, но глинистое озеро*



*Аистенок*



Дерев'яна церква



Сурем



На пер. Шурдин



пер. Шурдин, недалеко от седловины



Дорога с перевала



Речка



*Граница под угрозой!*



*Водопад в Шеноме*



## нь третий. 03.08.2010 пер.Джоголь-Голошина-Конятин-Криворивня КМ

Поутру луг был еще более сырьим, нежели чем вчера. Погода пасмурная, мимо проходят то ли ключья тумана, то ли облака - вчера мы забрались довольно высоко, перевал Джоголь уже совсем близко. Пока готовим завтрак, погода улучшается, выглядывает солнышко, быстро становится жарко. Едем на Джоголь. Дорога, по которой вначале еще как-то ползлось на 1-1, начинает круто забирать вверх. Солнце припекает, ветра нет совсем. Ехать уже совсем не еду, тащусь вверх с мыслью "I'm too old for this shit". В Крыму как-то повеселее было. К счастью, до вершины перевала идти немного, ближе к вершине сажусь на вел и для фотки делаю вид, что вот так всю дорогу сюда и ехал. Дорога спускается на Верхний Яловец, местами перемежаемая большими лужами, и доходит до Голошины. Здесь она выходит на бывшую узкоколейную насыпь непонятной степени проезжести. То есть она дома считалась непонятно какой, а здесь, на местности, она оказалась вполне приличной грейдерного типа дорогой. Вдоль нее течет Белый Черемош, пока еще не особо бурный, но набирающий силу по мере того, как мы продвигаемся вниз по течению. За самой Голошиной насыпь, идущую вдоль реки то ли смыло, то ли засыпало, но вместо нее была обнаружена дорога идущая по склону горы. Дорога, судя по экскаватору, стоящему на ней, довольно новая. Хорошо видно, как именно ее прокладывали - экскаватор обрушивает ковшом часть склона, после чего камни разравниваются то ли тем же экскаватором, то ли еще каким трактором. Дорогу часто пересекают ручьи - вода из родников, бесчисленное количество которых бьет из склона горы. Где-то за Голошиной видим ремонтные работы на дороге - часть склона смыло водой, дорога оказалась завалена камнями вперемешку с глиной. Здесь работают экскаватор с бульдозером, обходим их, чуть ли не до колен вымазавшись при этом грязью. Чуть дальше находим нормальный спуск к реке, отмываем себя и велы от этой прелести. Где-то в районе Конятина обнаруживаем длиннющий подвесной мост над Черемошем - отличное место, чтобы пообедать. Чем дальше, тем Белый Черемош все сильнее и быстрее, красивая река. За Долгопольем берега его вдоль дороги укреплены каменной кладкой, видимо, во время разливов от дороги здесь раньше мало что оставалось... Вообще, здесь я стал понимать, почему тут, в Карпатах, так плохо с дорогами - их просто смысла нет делать капитальными, все равно смоет во время паводка, а грейдер восстанавливать проще и быстрее, чем асфальт. И вообще, может, владельцам машин тут раз в год выделяют средства на новую подвеску? Это по-любому будет дешевле, чем каждый же год заново перекладывать дороги :).

Доезжаем до слияния Белого и Черного Черемошей, реки, конечно, гораздо уже, чем Волга и Ока, но гораздо более бурные, и общий вид здесь интересней. Не совсем понятно, почему Черемоши так названы - я бы назвал их наоборот, Белый - Черным, а Черный - наоборот, белым из-за цвета их воды. Переехав по мосту Белый Черемош, движемся вдоль Черного Черемоша вверх по течению, попутно высматривая место для стоянки. Места в принципе есть, но какие-то они не такие, не нравятся они. Так доезжаем до Криворивни, здесь берега Черемоша густо заросли ивами, может, удастся встать где-нибудь здесь? Проезжаем по чему-то, напоминающему дачный поселок и в конце улицы упираемся во что-то наподобие пастбища, огороженного заборами. Дальше идут опоры ЛЭП а за ними - как раз та самая полоса из ив, строений там вроде никаких нет, ну-ка, ну-ка, посмотрим, то у нас там такого интересного? Отправляюсь на разведку и нахожу отличное место для стоянки - у Черного Черемоша, есть широкая песчаная площадка для палатки и костра, широкие заросли мяты к чаю, огромное количество дров (тоже благодаря Черемошу), и даже дополнение к нашему меню есть - баночка с опятами, вроде даже не испортившимися, несмотря на то, что они уже пару лет как просрочены. Спасибо реке. Макс пугает перспективой ботулизма, рассказывая как опасны такие вот грибы, слишком долго пролежавшие в банке. Тем не менее, решаемся их попробовать - вроде даже съедобно, Макс, не смотря на угрозу ботулизма, тоже съел парочку грибочек (от добавки, правда, почему-то отказался). Судя по тому, что составитель сих строк находится по сей момент в добром здравии, ботулизм в грибочках отсутствовал.



*Въезжая на Джоголь*



*Вид в сторону Шепота*



Седловина Джоголя



На перевале



*Подъем был примерно с таким же уклоном*



*Дороги*



Вид на Белый Черемош



Свежесделанная дорога



Грейдер



Восстановление смытой дороги



Дорога была не очень чистой...



Еще один мостик через Белый Черемош



Часовенка



Слияние Белого и Черного Черемоша



Макс

---

**День четвертый. 04.08.2010 Криворивня-Верховина-Ворохта-Лазещина-ур.Лощина  
72 км**

В отличие от предыдущих дней, солнечных и теплых, сегодня погода типично карпатская - прохладно и облачно. Очень жаль, к солнцу уже как-то привыкли, а в пасмуре этом ну ничего хорошего нет совершенно. Сегодня у нас по плану начать взбираться на Говерлу, так что дождь будет совершенно некстати, это очень унылое занятие - лезть в гору под дождем. Собираемся и выезжаем, километров через 5 должны проехать Верховину. Макс отзываетя о ней несколько пренебрежительно, типа "деревня". Ну да, деревня. Вот только до этой "деревни" таким городам, как Арзамасу – плыть да плыть, настолько здесь все обустроено. Ладно, проезжаем Верховину, Кривополье и поднимаемся на Кривопольский перевал (высота чуть меньше тысячи, асфальтовая дорога на всем протяжении перевала). На спуске вниз возникает идея посмотреть, не наблюдается ли черники в окрестных лесах, вроде места самые что ни на есть подходящие для нее. Увы, черники не нашли, обнаружилась лишь пара-тройка ягод земляники, ну, собственно, и то неплохо. Въехали в Ворохту (городок с ярко выраженным промышленным прошлым), закупились продуктами на два дня (на всякий случай, вдруг в Лазещину уже не попадем - Макс высказал мысль о том, что до Лазещины можно было бы проехать не по трассе, а срезать вдоль проходящей здесь железки). Мысль срезать безусловно интересная, но вот погода явно дает понять, что затягивать с дождем она не намерена. С другой стороны, на трассе нет ничего особо интересного, да и набор высоты на ней больше будет... Ладно, едем по срезке. Едем по направлению к железке, дорога уходит вниз и подныривает под старинный виадук, по которому проходит железка. Почти сразу же начинается мелкий дождик, впрочем, вскоре он прекращается. Дорога идет то вверх, то вниз, временами подходя к железке и открывая на нее отличные виды. За станцией Вороненка, где расположен поселок совершенно унылого и не свойственного для Карпат вида, ЖД уходит в туннель, а грейдер, по которому мы едем, резко портится и превращается в разбитую лесовозами грунтовку. Идем по главной (с огромными колеями, местами заполненными жидкой грязью) дороге поселка, в некоторых местах дорога перегорожена жердями для скота, видимо, чтобы не ходил куда не надо. В конце главной улицы на деревне обнаруживается значок типа "маркированная велотропа", очень интересные здесь веломаршруты, однако. Немного поблуждав по местности в поисках дороги (Макс успел еще и навернуться в очередную колею, неудачно выбрал траекторию, и хлама в рюкзаке слишком много :)), находим онную, уходящую на запад, в направлении железки. Набрав и скинув метров 50 высоты, действительно выходим к туннелю, из которого появляется железка, но помимо туннеля здесь еще и охрана имеется, колючка, собака, все дела. Пускать нас дальше не желают, угрожая еще и штраф за нахождение на охраняемом объекте слушить. Пытаемся уговорить пропустить, но слушать нас не желают. Разворачиваемся, опять подъем вверх, едем по направлению к трассе. По пути начинается дождик, уже не мелкий, а вполне приличный, пережидаем его с полчаса в леске, под елями. Глиняная дорога раскисла, ехать приходится осторожно. Вскоре, однако, начинается грейдер, до трассы остается буквально километр, и на очередном пуске Макс ловит в покрышку здоровенный гвоздь. Замена камеры (а с грязной и мокрой покрышкой это не самое приятное занятие), выезжаем на трассу уже после Яблоницкого перевала, а в Лазещине сворачиваем на дорогу, идущую на Говерлу. Вновь пересекаем железку и начинаем карабкаться вверх, к Самой Высокой Вершине Украины. Дорога туда идет довольно неплохая, хотя и не без луж - последствия дождя. Проезжаем избушку экологического поста - нас никто не выходит встречать, ну и ладно, деньги целее будут. Доезжаем до т/с, здесь стоит куча палаток с турьем. Шумно, много народа. Здесь мы стоять точно не будем... Чуть отъехали от стоянки, вновь начался дождь, минут на 20, не меньше, хороший такой, качественный

Дождь. Пережидали его под каким-то дубом, дуба хватило минут на 10 дождя, после чего под ним стало так сыро и снаружи. Через пару километров, в районе ур. Лощина замечаем несколько костров из толстенных бревен, смотря на дождь, продолжают гореть. А чуть подальше обнаруживается полянка, вполне пригодная для стоянки. Рядом протекает река, а вот с дровами некоторый напряг - все кругом абсолютно сырое. Принято решение утащить костров поблизости немного углей, иначе ничего разжечь просто не получится. Увы, в котелке их помещается слишком мало, хотя и это лучше, чем ничего. Макс пытается раздувать костер. Тем временем рядом появляется мужик, похожий на пастуха (стадо коров бродит поблизости), он, посмотрев на то, как я хожу за углами, притаскивает нам из того костра тлеющее здоровенное бревно! Ни по-русски, ни по-украински он не говорит (и вообще, похож на кого-то вроде румына/молдаванина), но судя по всему, он не прочь чего-нибудь выпить. Я бы тоже не отказался, но, увы, этого "чего-нибудь" у нас нет. Так ничего от нас и не дождавшись, он вместе со стадом отправился дальше, вверх по дороге. Темнеет ведь уже, где он там ночевать будет? Ну да его дело.



Любопытная церквушка



Дорога в горах



Ж/Д виадук за Ворохтой



Еще один Ж/Д мост



Все та же железка



д. Вороненка. Главная улица



*Загородки от скота*



*"Маркированный веломаршрут"*



Байкер



Погода хмуриється



*Загородки от скота и не только*



*Победа гвоздя над Нобби Ником*



ур. Лощина. Слегка сырое.

---

**День пятый. 05.08.2010 ур.Лощина-г.Петрос-г.Говерла-Говерла-Бребоя  
48 км**

Утром погода по сравнению со вчерашним днем не улучшилась, все та же низкая облачность. Очень жаль, если и наверху будет то же самое. Позавтракав, едем дальше. Правда, именно ехать удается метров сто, не больше, начинается довольно крутой подъем. Навстречу спускается вчерашнее стадо под управлением вчерашнего же пастуха. Дорога каменная, но крутоватенько идет, чего-то тут не едется; впрочем, судя по ГПС-у, дорога должна скоро стать поположе и пойти серпантинчиком. Действительно, становится положе, но дорога под ногами вдруг становится не обычной каменистой горной дорогой, а бревенчатым настилом! Весьма, надо отметить, мокрым, кое-где покрытым глиной, кое-где отсутствующим вовсе, но ехать по нему все-таки проще, чем по тому, что находится под ним. А вот идти гораздо сложнее - подошва ботинок скользит по мокрым бревнам, приходится пробираться сбоку, по относительно сухой части дороги. Выходим, наконец, на опушку леса, отсюда открывается отличный вид на Петрос... Должен был бы открываться, ибо все застилают клочья тумана, ползущие мимо нас. Устраиваем здесь перекус, за это время туман немного рассеялся, Петрос, во всяком случае, временами можно было увидеть. Лезем вверх, на седловину между Петросом и Говерлой уходит прямая каменистая дорога. Мимо проезжает УАЗ, стоявший до сих пор на опушке леса, на пониженней едет по здоровенным колеям с камушками, и вползает в какой-то совершенно немыслимый торчок, градусов под 45. Думаю, сейчас опрокинется, ан нет, спокойно так вполз и поехал дальше, удивительная по проходимости машина. В отличие от УАЗа, ехать по этой дороге у нас не выходит, слишком большой уклон, даже пешком тащиться весьма тяжело. Меж тем, ГПС показывает, что дорога здесь должна идти не прямо вверх, а серпантином, и действительно, обнаруживаем пересечение этой колеи со слабозаметной дорогой, уходящей вдоль изолинии. Дорога довольно плохая, ездят по ней мало, но ехать можно, иногда, впрочем, приходится спешиваться, чтобы обойти непроезжие участки на ней. В какой-то момент раскатанная дорога и серпантинчик сливаются в одну, и выходят на полянку, где стоят несколько домиков, очевидно, это одни из тех избушек, где ночуют пастухи в летнее время. К тому времени туман уже практически полностью рассеялся, выглянуло солнышко, Петрос теперь видно во всей красе. Набираю в каком-то ручейке воду, день будет жаркий, воды понадобится много, чуть дальше по дороге обнаруживаем лагерь джиперов. Проезжаем мимо него (они еще только начали вставать. матрасники!), и выезжаем на полонину, которая, во-первых, заросла кустами черники с ОГРОМНЫМИ ягодами, и огромным же их количеством, а во-вторых, отсюда открывается потрясающий вид на вершины гор, утопающие в облачном море. Отсюда слышен тихий перезвон колокольчиков, мелодичный и не очень - здесь прекрасные пастбища, здесь мы видели пасущихся коров и коз. Делаем остановку на полчаса, не меньше, и объедаемся растущей здесь черникой, дома таких крупных и сладких ягод я нигде не встречал. Отсюда уходят две дороги: вдоль склона Петроса, на полонину Гарманеска, и на Говерлу, нам надо именно туда. Дорога нормальная, хотя и залита водой местами, ехать можно. При подъезде ко второму экологическому посту начинают встречаться туристы-пешеходники, чем дальше, тем больше. На посту лесник попросил предъявить бумажку об уплате экологической пошлины (гривен 8 с человека, что ли), сильно удивился, узнав, что у нас таковой нет, и выписал ее сам. Чем именно занимается этот самый пост, кроме сбора денег, мне непонятно - на Говерле мусора от туриста хватает. Ладно, деньги отдали, едем. От поста одна дорога уходит вверх, на Говерлу, а вторая идет вниз, на Луги и Богдан. По идеи, мы на эту дорогу должны выйти потом, пройдя Говерлу траверсом, на карте была нарисована какая-то тропинка. Карабкаемся вверх по сильно разбитой со здоровенными булыжниками дороге, на высоте примерно 1850 тропинка разделяется на ту, что идет



траверсом и ту, что уходит на самую вершину. Здесь же стоит еще один домик экологического поста, на этот раз стой. Прячем там велы, привязав их замком к какому-то столбу, а сами поднимаемся на вершину. Первое восхитительное - "откуда здесь столько турья?!" . По небольшой вершине шатаются просто толпы. Кто-то валяется на камнях, загорает, кто-то отмечает восхождение, сама вершина покрыта мусором. Виды, открывающиеся отсюда, конечно, были отличными, если бы не дымка, затенявшая дальние вершины гор. Так себе, в общем местечко, не оценил я его. Ладно, черт с ним, спускаемся к велам, и идем по тропинке по склону Говерлы. Местами по ней можно было даже ехать, местами и идти откровенно неприятно - очень узкая, и проходит по самому краю обрыва, местами на ней попадаются камни всевозможных размеров - от булыжников, до огромных плит. В общем, довольно веселая тропинка, но тащиться по ней еще раз желания не возникает. Основная дорога, судя по всему, проходит через вершину, на тропинке почти никого не встречается, так, пара человек, да и те местные жители. Выходим на пересечение с основной дорогой, отсюда должна начинаться дорожка вниз, на спуск к Лугам, и действительно, уходит некая тропинка в том направлении. Ехать по ней можно лишь за счет того, что она довольно резво идет вниз, большое количество булыжников, по сторонам начинаются заросли карликовой сосны. Фразу Макса "напомни мне, что здесь на Говерлу лезть не надо" я запомнил надолго... В какой-то момент обнаруживается, что тропинка идет не совсем туда, куда нужно, а скорее даже совсем не туда, как бы она вообще не завернула на следующую гору, вместо того, чтобы идти вниз. Макс отправляется глянуть, куда ж эта тропинка выходит, я остаюсь ждать. Минут через 40 он вернулся, по его словам, идет она не пойми куда, хотя и вниз, но сворачивать на дорогу не намерена. Короче, если туда поедем, назад уже не вернемся. Отправляюсь искать дорогу, по которой мы должны были ехать, на ГПС-е же она есть! Действительно, перейдя текущий рядом ручеек и маленько болотце, выхожу на слабозаметную тропинку, идущую вдоль этого ручейка, ГПС показывает, что это и есть искомая дорога. Чем дальше иду, тем ручеек становится полноводнее и быстрее, тем выше вокруг него поднимаются склоны расщелины, по которой он течет. Пройдя метров 200, понимаю, что ловить тут совершенно нечего, спуститься с каким-либо грузом здесь невозможно. Возвращаюсь назад, Макс тоже сходил к этому ручейку, в результате чего было вынесено заключение, что там еще хуже, чем если идти по не пойми куда ведущей тропинке. Надо возвращаться. Во время пути назад, в голове круятся слова "...здесь наверх лезть не надо", но Максу их не напоминаю, сдерживаюсь :). Хотя в ситуации ничего веселого нет, времени потеряли кучу, и устали уже порядком, а сейчас еще опять этот траверс будет... Пытаюсь передвигаться здесь чуть быстрее, и ехать в т.ч. и на сложных участках, на одном таком месте переднее колесо соскальзывает с тропинки в обрыв. Повезло, что с краю росли небольшие но упругие кустики чего-то там, вел цепляется за них рюкзаком, сам я тоже останавливаюсь с их помощью, катиться по крутым склонам вниз ОЧЕНЬ не хочется. Потихоньку и аккуратно вылезаю, чтобы вел не скользнул дальше, вытягиваю его за заднее колесо. Из-за поворота появляется Макс, все самое интересное он пропустил. Сразу еду дальше, чтобы не терять времени. Неподалеку от пустой избушки поста течет ручеек, воды в бутылках совсем не осталось - выпили на Говерле и пока пробирались через курумник, съедаем здесь остатки сухофруктов. Что-то какая-то слабость ощущается, видать, маловато сегодня ели, а нагрузка-то ой какая приличная была... Далее следует спуск на второй экологический пост, на этой дороге, по которой вверх можно было только идти, скорость набирается очень быстро, и надо быть предельно внимательным - размазаться по камушкам там вообще ничего не стоит, чуть ослабил внимание, и все, приехал. Дорога от второго поста вниз, на Луги хорошая, но местами очень сырья. В какой-то момент замечаю, что на ГПС как-то много грязи стало прилетать, и внезапно обнаруживаю, что крыло спереди исчезло (раньше это заметить было невозможно, спуски такие, что приковывают вообще все внимание к дороге). Судя по всему, осталось где-то там, в кустах, куда падал вел. Жаль, очень жаль, без крыла спереди здесь будет очень плохо, это не Крым, здесь гораздо мокрее... О возвращении, разумеется, и речи быть не может, сбросили уже метров 400 высоты... Доехали до того места, где на главную дорогу должна была выходить та, нарисованная рядом с ручьем - остатки тропы есть, но спуститься с велом здесь нельзя. Живым, во всяком случае. Доезжаем до начала заповедника "Говерла", здесь течет Белая Тиса - красивая речка, но оценить ее по достоинству не могу - слишком устал. Скоро уже будет темнеть, нужно будет искать стоянку, и неплохо бы проехать еще хотя бы километров 5. Доезжаем до п.Бребоя, слева, за рекой, есть подходящее место для стоянки, но как туда попасть? Сверху ползут тучки, грохочет, уже довольно близко. В п.Бребоя оказался мост, проехали по поселку и двинулись к увиденному месту стоянки, за нами увязались какие-то дети, вот только их для полного счастья не хватало... Только поставили палатку, как начался ливень, дети куда-то смылись, и то хорошо. Плохо - то, что еду не готовишь, и то, что потянуло блевать. Не отказываю себе в этом удовольствии; то ли отравился, то ли просто очень устал. Заставляю себя спуститься к речке, помыть ноги и хотя бы чуть-чуть отстирать майку, все чрезвычайно грязное после спуска с Говерлы. Вода кажется дико холодной, (привет тебе, температура 38!) залезаю в палатку. Чет мне реально хреново, жрать ничего не хочется, разве что активированного угля... Снаружи периодически идет дождь, пытаюсь заснуть.



Дорога на Говерлу бывает разной: такой



вот такой



*и вот такой тоже*



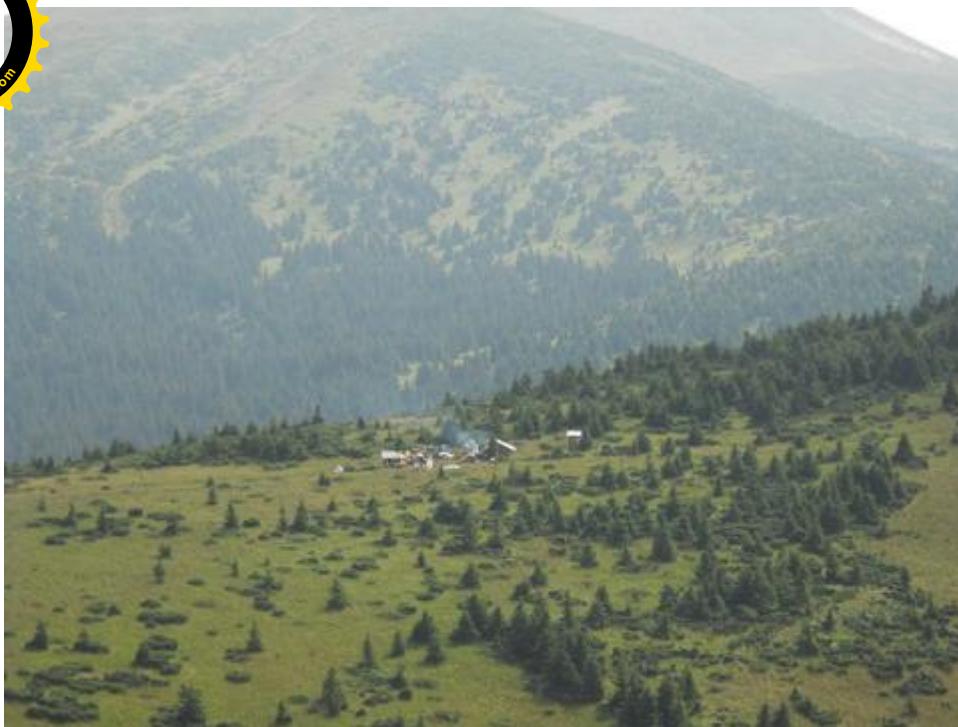
*Слегка виднеется склон Петроса*



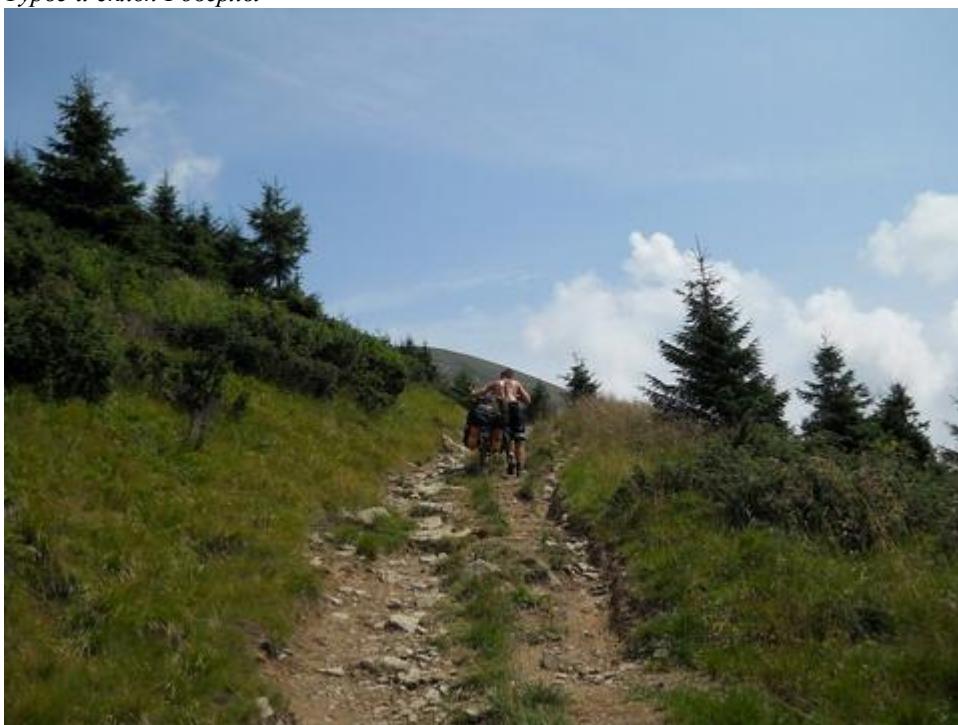
На полонине Головческа



По Ту Сторону Горы - облака



Турье и склон Говерлы



Камушики на дороге



*"Из-за угла" выглядывает Говерла*



*Кто кого везет?*



*Облако*



*Шагаю сквозь облака*



Вершина Говерлы



Красивый вид



*Трек Говерлы*



*Тропинка*



Водопадик

---

**День шестой. 06.08.2010 Бребоя-Ростоки-Рахов-раховские перевалы-Косовская поляна-Кобылецкая поляна-Верх.Водица  
74 км**

Утром чувствовал себя получше, ехать во всяком случае можно. Но первым делом надо сделать крыло, хоть какое, слишком мокро здесь без него. На изготовление крыла уходит одна двухлитровая бутылка, шесть стяжек и минут 40 времени, даже довольно неплохо получилось. Защищает, правда, несколько поуже шокблейда, да и выглядит тоже, но это сейчас не так важно. Завтрак не готовим, решаем поесть в какой-нибудь кафешке в Рахове. Перед въездом в Рахов таковая действительно нашлась, и там было довольно недорого и очень вкусно. И очень много, увы... В Рахове в магазинчике закупаемся всем необходимым, и сворачиваем на некую боковую дорожку, выглядит она весьма непрезентабельно, никогда бы не подумал, что она ведет на Раховские перевалы (времен еще первой мировой). Нет, действительно идет, местами даже асфальт на дороге попадается (именно местами, дорога - грейдер, но кое-где лежат куски асфальта). Погода с самого утра была ясная, жарко, и дикая влажность благодаря прошедшему дождю. Едется очень тяжело. Местами на дороге встречаются значки типа "маркированный веломаршрут", причем разного цвета. Интересно, зачем?

...На высоту 700 еле поднялся - опять плохо, минут 10 пытаюсь прочухаться - не выходит, снова отправляюсь порычать в кусты. Жаль, завтрак был очень вкусный... Потребляю пакетик энтеродеза по совету Макса. Рядом обнаруживается родничок, отпиваюсь водой, минут через 15 становится значительно лучше, можно ехать дальше. Подъемчики, подъемчики, вдоль дороги попадаются дома, полянки, где косят траву... Прямо Швейцария и идиллия. Вниз с первого перевала на Косовскую поляну ведет, можно сказать, асфальт, во всяком случае, здесь его гораздо больше чем с той стороны. Навстречу едут (и идут) толпы велосипедистов, в форме/шлемах и без. Пробег что ли какой?

Подъем на второй перевал на Кобылецкую поляну ничем особенным не запомнился, разве что дорога здесь идет хуже, чем на первом перевале. Асфальта никакого нет, грейдер, местами довольно плохой. Уже где-то посередине спуска сверху стало что-то грохотать, а к тому моменту, как мы почти спустились в Кобылецкую поляну, небо решило, что хватит тянуть с дождем и порадовало нас качественным ливнем, от которого мы укрылись на веранде одного из домиков детского лагеря, кстати оказавшегося поблизости. Переждав дождь (минут на 20), отправились дальше, чтобы минут через 5 получить еще изрядную порцию воды сверху. А ведь впереди еще один перевал, йоооо... Ладно, проезжаем Кобылецкую поляну (после дождя вид на горы получается просто шикарный, кстати) и сворачиваем на очередную дорожку на перевал. Проходящий мимо старичик охарактеризовал дорогу на перевал как "дюже погана", чем невероятно ободрил и меня и Макса, пытавшегося договориться с цепью, которая упорно не желала нормально сходить с системы. Попытались поехать, так точнее, ибо цепь у Макса закусывает на системе при каждом удобном случае. К Максу стараюсь особо не приближаться, ибо злой он какой-то и нервный стал... В общем, в этой радостной и веселой атмосфере праздника дошли как-то до самого перевала и стали спускаться вниз... А потом опять подниматься, еще метров на 150 вверх, потому как такой вот там перевал. Поселка Верхняя Водица достигли уже в сумерках, и плюнув на все, встали у речки прямо за чым-то огородом, благо что местные жители внимание на это не обращают.



Дорога на Рахов



Рахов



Модерновое крыло



Здесь тоже проходит велотропа



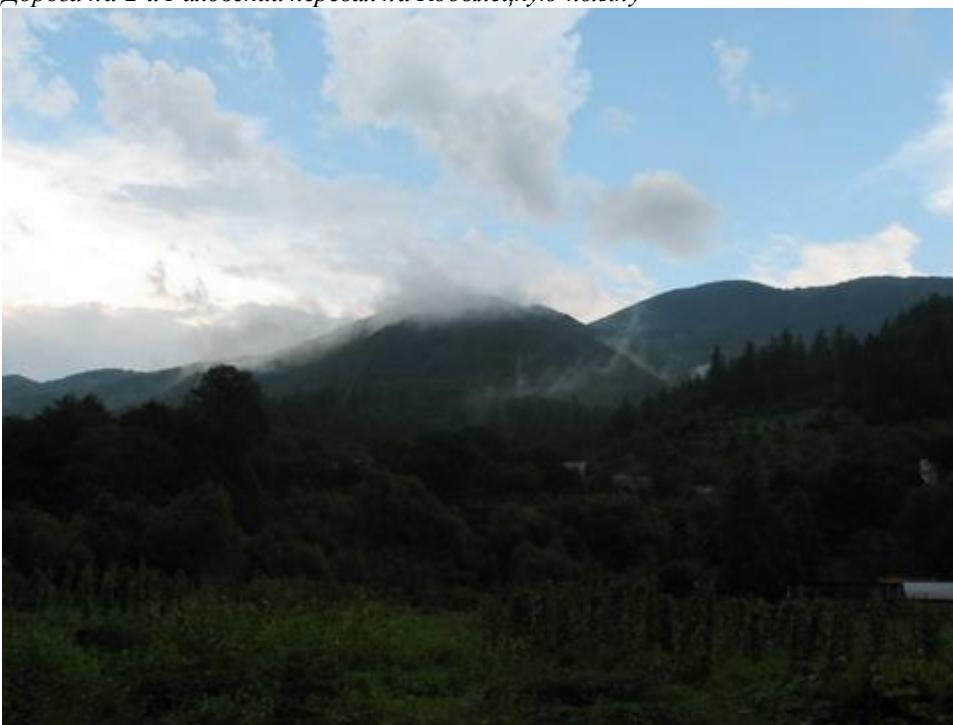
*Хорошая дорога - строилась еще в 1-ю мировую*



*Дорога на перевал*



Дорога на 2-й Раховский перевал на Кобылецкую поляну



Кобылецкая Поляна. После дождя.



"Дюже погана" дорога на 3-й перевал

### День седьмой. 07.08.2010 Верх.Водица-Нижний Дубовец-Нересница-Широкий Луг-г.Манчул-Ольшаны 63 км.

Утро было облачным и не особо жарким, но ближе к выезду со стоянки распогодилось, вновь выглянуло солнышко, соответственно, настроение также слегка улучшилось. Макс обнаружил на звезде системы загнутый зуб, который при помощи пассатиж и громких матов и был распрямлен (цепь после этого закусывать вроде как перестало). От Водицы на Нижний Дубовец дорога идет через перевальчик, не особо высокий, да и дорога должна быть асфальтовая... Тогда какого... этот асфальт вдруг закончился? Опять, вверх по грейдеру!? Довольно грубо высказываюсь в том плане, что в подобных маршрутах, когда за день укатываешься полностью, состояние дорог на местности очень неплохо бы знать заранее. Еду, уже Злой на Все Вокруг, плюс ко всему к концу спуска с перевала обнаружилось, что благодаря ухабистой дороге упаковка абрикосового сока с плоской крышечкой, стоявшая в заднем кармане рюкзака, практически полностью в этот карман и вытекла.

От Нижнего Дубовца на Нересницу идет асфальт, проходя по мосту через Тересву (довольно широкая река). Заглянул в Нересницу в магазин, купить сока - там только фигня какая-то, ладно, потом где-нибудь куплю. Это "где-нибудь" растянулось до самой последней деревни на этой дороге, сок так и не купил... Жаль, дальше будет подъем на Манчул, воды там понадобится много. Дорога на гору упирается в речку, переходим ее (при переходе шлепанцы, в которых переходил, чуть не упали, а благодаря быстрому течению я там почти сумел \*упасть\*), и обедаем здесь же. Дальше дорога уходит резко вверх. Нет, не дорога, а глиняная колея от лесовоза, глина влажная, а во многих местах и жидкая. И склон, такой, что приходится вставать через каждые метров 10 набора, чтобы отдышаться. И солнце, разогревшее воздух градусов до 30. И эта глина, чавкающая под ногами. А подняться нужно примерно на километр...

На высоте около 800 дорога начинает идти более плавно, выходит на открытое место. С одной стороны хорошо, здесь она твердая и можно даже кое-где ехать, с другой стороны солнце палит немилосердно. Останавливаемся передохнуть под полудикой яблонькой, здесь и тень есть, и яблочки полудикие же валяются, очень кстати, воды мало, приходится экономить (в этом болоте даже ни одного родника нет!). После непродолжительного относительно плоского участка (можно ехать на 1-2, 1-3) вновь крутой подъем, но здесь проще, дорога в основном каменистая, во всяком случае, ботинки уже не скользят... Выходим на очередной относительно плоский участок, здесь стоят насколько домов, пара семей здесь, судя по всему, постоянно живет летом, пасутся козы, коровы, гуси, индюки. За нами увязался Собак, красивый и пушистый, но, к сожалению, не-русского говорящий, во всяком случае показать какой-нибудь родник в обмен на колбасу он не захотел. Высота постепенно набирается, набирается, и вот мы уже вылезаем из леса ближе к вершине горы. Здесь расположены несколько палаточных лагерей, какие-то дети ходят, где-то в лесу деревья валят, тоже, короче, совсем не безлюдное место. Склон горы порос травой, под ногами опять что-то чавкает. Горы, блин... Над вершиной Манчула проплывают клочья облака, надо бы торопиться, пока эти облака не закрыли весь обзор. Поднимаемся по дороге, тоже не особо сухой, и вот уже наконец почти вершина этой горы! Она чуть в стороне, дорога проходит мимо нее, туда, к вершине и столбу на ней идет Макс, я остаюсь на дороге, фотографировать и поесть. Виды тут, конечно, красивые, но как-то уж все эти горы здесь просто на холмы-переростки похожи, открытых скалистых вершин почти нигде нет (а какие же горы без красивых скальных выступов!). Облако, наконец приходит и на дорогу, надо бы ехать дальше, скоро должен быть спуск с горы, а времени уже почти семь вечера. Дорога, однако, сразу вниз не идет, предпочитая поводить нас по окрестным пригоркам. В какой-то момент обнаруживаю, что тормоза куда-то делись, колодки, что ли из-за этого тумана отсырели? Прогреваю их, вроде возвращаются назад. Выходим на

Былокую дорогу, валяются какие-то трубы, и отсюда начинается Спуск. Такого я раньше никогда и нигде не видел. Дороги, ведущие вниз с сильнейшим уклоном. Стоит только отпустить тормоза, как велосипед разгоняется до 30 км/ч. Кое-где дорога превращается в колею с бульжниками, по-прежнему идущую с таким же уклоном, кое-где выходит на плоское место, чтобы впереди внезапно исчезнуть из виду, уйдя на еще более крутой участок. Чрезвычайно интересный и веселый, но местами просто страшный спуск. Рюкзак весит килограмм 17, но все равно приходится максимально возможно отклоняться назад, а местами и выстегиваться (это на спуске-то!), дорога - камни вперемешку с глиной, на отдельных участках все это сырое. Основной тормоз - задний, передним можно лишь чуть притормаживать, иначе сорвет колесо (в середине спуска на заднем роторе появились цвета побежалости). Кое-где камни столь здоровые, глина столь мокрая, а уклон настолько большой, что приходится проходить эти места пешком. И я совершенно не понимаю, как в таких местах (а уклон там кое-где под 30 градусов на протяжении метров 50, и дорога совершенно раскисшая) ездят лесовозы. Общий сброс на этом участке был примерно километр высоты на 5 километров пути. В конце концов дорога, превратившись в совершенно нормальную лесовозку, вышла к речке неподалеку от п. Ольшаны, где за совершенный сегодня подвиг "покорение Манчула" мы были награждены отличным местом для стоянки на сухом и плоском холмике, прямо над живописнейшей речкой.



Асфальтовый перевал на Нижний Дубовец



Тересва



*Смываюсь по Лужинке*



*Дорога на Манчул*



Дорога на Манчул



Дорога на Манчул



*Дорога на Манчул*



*Дорога на Манчул*



Дорога на Манчул



Дорога на Манчул



*Дорога на Манчул*



*Дорога на Манчул*



Манчул. Уже недалеко до вершины



Тяжеловатенько



Дубы



На Манчул вполне можно заехать. На ЗИЛе



*Даже на вершине дорога глинистая*



*На Манчule*



*Вид с Манчула*



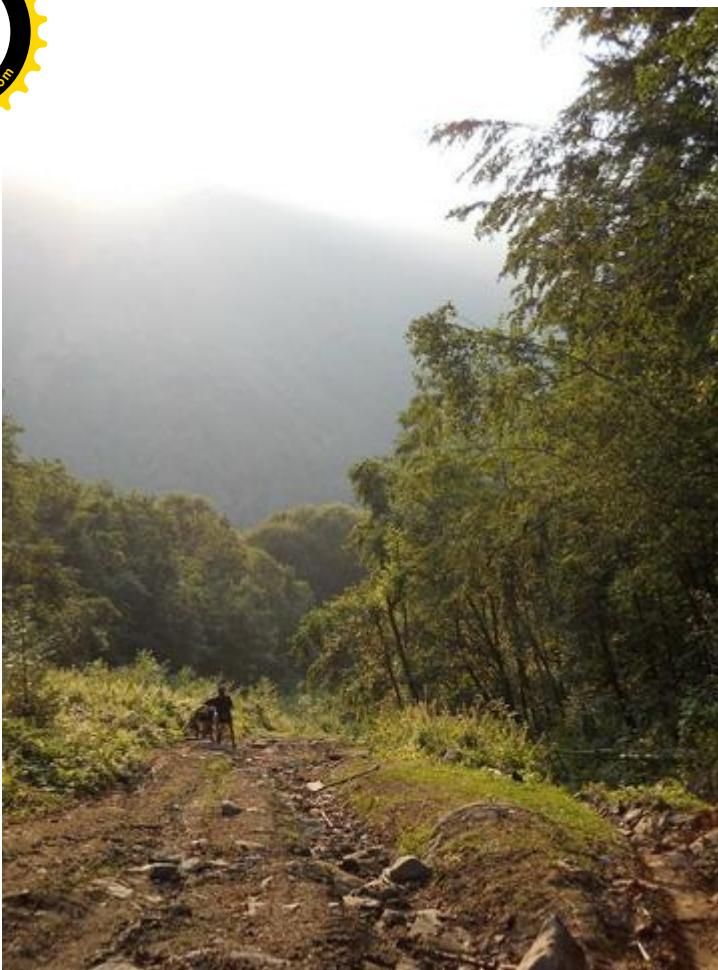
*Начало спуска*



*Ехать можно. На заднем тормозе*



*Спуск*



Здесь даже пешком идти не очень



Лесовозка

---

**День восьмой. 08.08.2010 Ольшаны-Колочава-Синевир-Синевирская поляна-оз. Синевир-Межгорье-Лозянский 85 км**

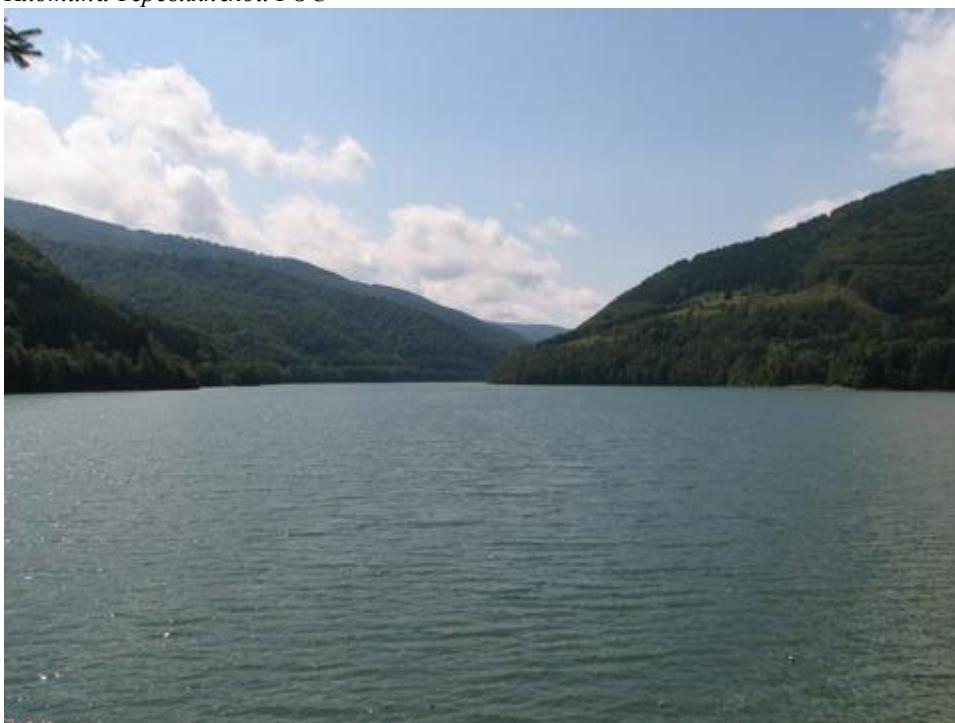
Утром наш путь лежит мимо Ольшан по направлению к Тереблянскому водохранилищу. Водохранилище действительно весьма большое, подходы к нему есть, но на расстоянии в пару километров от плотины. Одно такое место расположено в небольшом лесном массивчике на его берегу. К сожалению, и лесок с полянками в нем, и вода



Сюда берега завалены мусором: стекло, пластиковые бутылки, бычки и т.п. Прямо все впечатление от этого замечательного озера убило. А ведь озеро красивейшее, а с учетом того, что в Карпатах всего два сколь-нибудь бо́льшие водоема - вообще непонятно, почему местные жители так обращаются с водохранилищем. Въехав в Колочаву, на повороте на Комсомольск возникло ощущение, что мы выехали, наконец, на какую-то сколь-нибудь значимую трассу. Поди ж ты, дорога на Комсомольск - грейдер, и дальше она лучше в общем-то не становится, а ощущение - возникло. Парадоксы психологии. Проехав п. Синевир (и поудивлявшись номерам домов, вроде 1580), на повороте на Синевирскую поляну задумались, стоит ли ехать на оз. Синевир. С одной стороны, оно довольно неплохо распиарено - типа, уникальное и все такое, и времени у нас сегодня довольно много, разгрузочный день перед тем, что ожидает нас на г. Кук. С другой стороны, известно, что пиар озера - это именно в основном пиар, а само по себе озеро ничего особого не представляет. Опять же, ехать туда 15 км и обратно столько же, и наборчик высоты там довольно приличный. Подумав, решили все-таки поехать - а то потом мысли всякие будут преследовать, мол, вот, могли ведь съездить и не съездили, а вдруг там действительно интересно и т.п. Поехали. Нельзя не признать, дорога на Синевирскую поляну идет отличная, и замечательно-красивая, прямо, ни дать ни взять, альпийские пейзажи. Удивило большое число машин и людей, находящихся на текущей вдоль дороги речке, причем видно, что многие обитают здесь уже не одни сутки. Понять их можно - прекрасные виды, и природоохранная зона (благодаря чему здесь нет сплошной застройки вдоль дороги), да и вообще, очень, очень приятные там места. Ехать там - одно удовольствие, по пути встречаются кучи туризма, в т.ч. и на велах. Чувствуется, попсовое такое местечко. За Синевирской поляной, перед подъемом на озеро за въезд на территорию заповедника берут дань, проезжаем ворота, после чего следует подъем в 120 м на 1 км пути. Очень, надо сказать, крутящийся подъем, с грузом здесь ездится крайне медленно и печально (но въехать - въехали). Само озеро ничем особым не поразило - ну да, озеро, лесочек по берегу, дорожки гравием посыпаны, людей полно, в общем, озеро и озеро, у нас таких много по области, ну разве что что-то гористое по сторонам кое-где проглядывает. Поехали назад. Зато местность до озера действительно интересная, стоит посмотреть. Где-то на полпути на Синевир глаз зацепился за табличку, что вроде какая-то там линия обороны. А ведь я сегодня уже подобное видел, некий щит с похожей надписью, перед въездом в Колочаву! Но посмотреть не удастся - график движения. Это была "линия Арпада", как я узнал впоследствии, очень интересный комплекс оборонительных сооружений. Плюс в Колочаве имелся музей узкоколеек. По дороге на Межгорье от Синевира находится перевал с набором метров 250, но он, благодаря грамотно сделанной дороге, преодолевается быстро и совершенно незаметно (есть еще и старая дорога на Межгорье, грейдер, там, думается, не все так гладко :)). Проехали перевал, едем вниз... Чего-то очень долго едем вниз! Уже 400 метров высоты куда-то ушли, а ведь завтра это все (и еще вдобавок) надо будет заново набирать! Закупились в Межгорье чем было в магазинчике, сегодня нужно еще проехать Лозянский. Хорошо то, что практически по всему поселку идет асфальтовая дорога (во всяком случае, на дороге асфальт присутствует), и до самого конца поселка доеzzжается без особых проблем, несмотря на набор почти 200 метров. За поселком нашелся ручеек, а за ним - полянка с чьим-то огородом и костищем. Здесь же нашлись и штучки три подберезовиков, ага, сегодня на ужин опять будут грибы :). В результате поисков по окрестностям были найдены еще некоторое количество лисичек и подберезовиков, вот, теперь можно и поесть. Завтра ожидается, вроде бы, последний трудный участок на маршруте.



Плотина Тереблянской ГЭС



Тереблянское водохранилище



Теребля



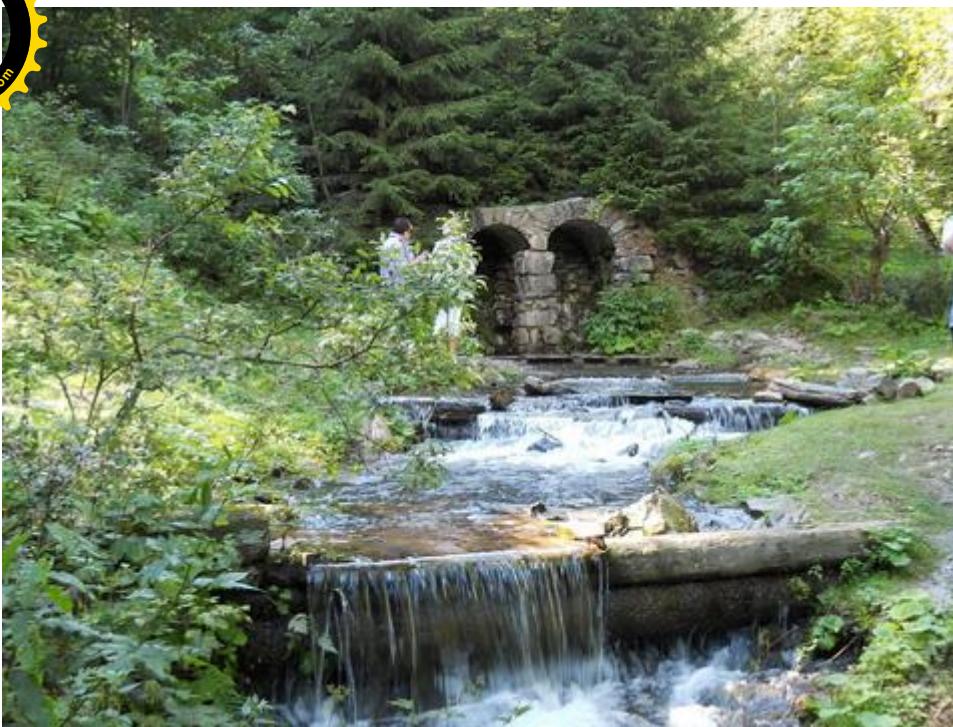
По дороге на Синевирскую Поляну



*Синевирская Поляна*



*Озеро Синевир*



Водопадик



Водопадная речка



Теребля у Синевирской Поляны



Пейзажик



Вид в сторону Лозянского



Конь

---

**День девятый. 09.08.2010 Лозянский-г.Столб-г.Каменная-Полонини Кук-г.Кук-Суха-Долгое-Липецкая поляна-Липча**

**53 км**

Утром начало движения оказалось не таким уж и плохим. Стоянка находилась рядом с продолжением поселка и была от него отгорожена холмиком, так что нам было подарено еще некоторое количество приличной дороги. Далее, однако, все оказалось не так радужно. Накатанная дорога уходила вправо, по направлению к п. Тюшка, а по треку, на гору Столб шло что-то невнятное и полузаросшее. Но остатки дороги вроде есть, едем туда? Первое время эта дорога даже была вполне проезжая, чем мы и воспользовались. Вскоре, однако, поднявшись метров на сто вверх, дорога внезапно исчезла на склоне горы среди поросли молодых елочек. Т.е. совсем исчезла, наглухо. Елочки растут не особо часто, а склон не особо крутой (градусов 15, не более), но вел тут тащить придется на себе, причем по отдельности с рюкзаком. Макс высказывает предложение, что лучше бы спуститься назад, вниз к накатанной дороге и попробовать проехать где-нибудь в объезд. Нет уж, раз трек, маршрут, так и попремся именно здесь, благо до вершины метров 200 набора. Макс понес груз раздельно, за две ходки, я решил тащить все за одну. Тяжеловато, но тащится. На каком-то очередном мокром камушке с глиной нога с него соскальзывает, и я с размаху вписываюсь голеню в камень,



Серху добавляет рюкзак. Боль дикая, ладно еще не перелом. На ноге прям на глазах разрастается здоровенький шак, кое-как доползаю до верха и иду есть чернику. Здесь ее много, прямо как на Говерле. Ем и постепенно успокаиваюсь, отсюда отличные виды на долинку, из которой мы поднялись, на окрестные горы еще на одну горку, куда ведет наша дорога. ГПС говорит, что это ни что иное, как гора Каменная, выглядит она... примерно как стена. Классная такая стеночка с приличным уклоном, и сейчас мы туда полезем. Ладно еще там дорога есть... вроде. Это ведь точно дорога?

...Чтобы попасть на г. Столб, нужно сначала сбросить метров 80 высоты, а потом еще набрать чуть меньше двухсот. Сбрасываются эти метры легко и непринужденно, а вот набираются... Дороги там, конечно, когда-то была (скорее всего при строительстве газопровода, вдоль которого мы поднимаемся), но последний раз по ней ездили пожалуй что именно во время этого самого строительства. Подъем на г. Столб - это так, легкая и непринужденная прогулка по сравнению с г. Каменной. Уклон там круче, чем те, которые были на Манчуле, единственная радость - покрытие под ногами по большей части из камней, если бы была сплошная глина - залезть сюда было бы невозможно. В какой-то момент даже появляются сомнения, залезем ли мы вообще наверх, до того крутой уклон. Медленно передвигаясь все-таки забираюсь наверх, здесь тоже есть черника, прикольно. Здесь, кстати, проходит нормальная накатанная дорога, куда-то в район пер. Прислоп, т.е. сюда вполне можно было забраться по нормальной дороге. Не ходите, дети, в Африку гулять, и не лазьте с велами на г. Столб, нечего вам там делать...

На пути на Полонину Кук дорога пересекает ЛЭП 500 кВ, и перед этим пересечением есть еще один забавный спуск. Сброс высоты там не очень большой, но около половины этого спуска приходится идти пешком, ибо слишком страшно там ехать, а вторую половину можно спокойно проехать. В конце этого спуска замечаю какую-то лужу, на скорости около 40 времени объехать ее не остается, да и отормаживаться неохота, а, лужа, и не такие видали! Действительно, ерунда какая - внизу под водой оказалась какая-то канава, в которую вел и вписался на полной скорости. Был бы без груза - летать бы мне, аки альбатросу над водой. Рекон, единственный раз в своей жизни, сработал до упора, и что самое интересное, выжил. Замечательная вилка, вот только весила б немножко поменьше, и работала немножко получше, а так - супер. Дорога, проходя мимо рощи засохших деревьев и поднимаясь на небольшой (по сравнению с г. Каменной) холмик, выходит на перекресток: прямо - отличная дорога на Лисичево, налево - дорога на г. Кук. Если честно, то на Кук уже как-то не хочется, тем более, что я более чем уверен, что нарисованной Максом дороги там нет. Дорога плохая, много луж на ней, но ехать в большинстве мест можно. Выходим на Полонину Кук, спереди возвышается пирамида горы Кук, по ней наискось проходит дорога. На самом деле, ехать оказывается не так уж и много, даже довольно быстро поднялись по этой дороге, справа надвигаются какие-то облака... Ну вот, поднялись, теперь валиТЬ нужно отсюда, нет здесь ничего хорошего. Наверх, на саму вершину идет дорога, мне она и даром не нужна, Макс, тоже чего-то не хочет туда лезть, ну тогда едем вниз. Дорога по горе проходит хорошая и накатанная, а войдя в лес, она превращается в лесовозку, но лесовозку отличную - широкая, прямая, с практически твердым покрытием, едется по ней быстро и чрезвычайно приятно. Настроение после всех этих Куков улучшается. Вот еще какая-то развилка, направо - очевидно, на Лисичево, но нам туда надо? Дорога эта, думается, должна выйти куда-то поближе к трассе, и мы едем по левой, чуть хуже накатанной колее. Проезжаем какой-то домик с хозяйством (кордон лесника?), дорогу через не слишком большие промежутки пересекают водоотводные канавы, очень мешающие ехать (не по самой дороге, а по бровке - по дороге ехать уже невозможно из-за имеющейся на ней воды). Через некоторое время эти канавы кончаются и начинается грейдер! Ни на одной карте его нет, дорога идет в каком-то непонятном направлении, но раз грейдер есть, то она должна же вывести в конце концов на трассу! Грейдер постепенно идет вниз, но все еще в непонятном направлении, встречается с разбитым участком лесовозки, поворачивает в сторону Сухи, а потом... Потом начинается самый шикарный спуск, который я когда где-либо видел. Уклон достаточно большой, но не страшный, дорога ровная, с местами кое-где попадающимися большими камнями, по которым так интересно скакать, дорога петляет, местность вдоль нее быстро сменяется - вот только что был лес, и вот она уже вышла на широкую полонину, а вот и заборчики какие-то начались, коровки пасутся, а дорога все такая же скоростная, с поворотами, конструкциями и камнями. Прусь от абсолютного контроля над велом - груз сзади добавляет устойчивости, можно не обращать внимания даже на довольно крупные камни, Нобби Ник цепляется намертво за дорогу, а Моно Мини работают так, что в любой момент времени совершенно точно знаешь, что делают колеса там, внизу. Совершенно непередаваемые ощущения от скорости и абсолютного контроля за велом. Этот спуск с лихвой возместил все те неприятности, что остались там, сзади, на пройденном нами пути, великолепнейшее завершение горной части маршрута. Да, здесь, в Сухе, мы выезжаем на трассу, и дальше до самого Ужгорода дорога будет относительно ровной и с асфальтом, с одной стороны хорошо, конечно, ибо устали уже порядком, а с другой... Жаль. Жаль несмотря на всю тяжесть маршрута.

Суха встретила нас аккуратными домиками и главной улицей, вымощенной каменной брусчаткой, она много где нам встречалась, но здесь она смотрится как-то особенно в тему. Доехали до Долгого, городок порадовал нас тремя церквями, стоящими друг рядом с другом: католическая, православная и еще одна не понятно какая, с какой-то совершенно необычной архитектурой.

...Время уже ближе к вечеру, пора бы, с одной стороны, стоянку присматривать, а с другой неплохо бы еще проехать. Перед перевалом на Липецкую поляну было неплохое вроде mestechko с речушкой, но я его как-то быстро проехал, а возвращаться уже не стали. После Липецкой поляны же, вплоть до Липчи нормальных мест не было - в начале приличных речек не было, а потом на той, которая появилась стоять никакого желания не возникло, ибо слишком много мусора в ней и по берегам ее. Где-то уже ближе к Липче увидели интересный объект - женский монастырь, судя по всему - православный и весьма при этом красивый. Едем до Липчи, там течет довольно большая река Рика, может, на ней удастся где встать. И действительно, проезжаем Липчу и едем к реке, где выезжаем на какую-то дамбу (по совместительству - старая насыпь УЖД). Дамба идет вдоль Рики, по краям растут кусты, на самой дамбе что-то типа дорожки, если вставать, то придется стоять прямо на ней, в сторону никуда не отъедешь. Но дамба выходит к асфальту, с которого мы свернули, а что там дальше? А дальше вновь идет дамба, но теперь кустов на ней нет, с одной

Стороны от нее течет река, а с другой расположено здоровенное поле. Вот здесь на дамбе уже можно и встать и съехать подальше от дороги. Река хорошая, быстрая, средней глубины и довольно теплая, в ней можно спокойно купаться, что незамедлительно и проделываем. Отличное место нашлось, а вечером еще и виды прекрасные открываются на горы, подсвеченные закатом облака над ними и туман, мягко стелющийся у их подножья. Ммм... Сколько же мы (и где!) уже проехали...



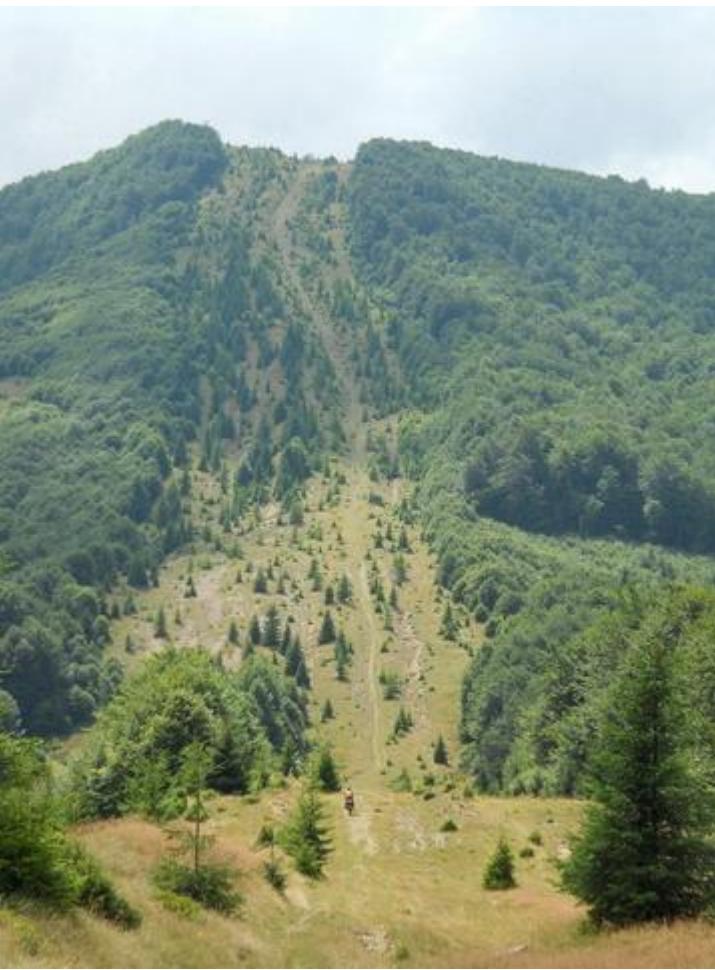
*Вид в сторону пер. Прислоп*



*Елочки на г. Столб*



На г. Столб



г. Каменная



Трасса газопровода на г. Столб



Небольшой спуск с небольшой же ямкой в конце



г. Кук



На склоне г. Кук



*Самое начало спуска с Кука*



*Прекрасная лесовозка*



Лесовозка



Уже не столь замечательная лесовозка



*По колее можно и не ехать*



*Беседка*



*Шикарный грейдер*



*Мощеная дорога в Сухе*



Три церкви



Рука



На закате



Туманный поселок в предгорьях

---

**День десятый. 10.08.2010 Липча-Хуст-Виноградов-Вилок-Доброселье-Квасово  
80 км**

Утром собирались совершенно неспешно, поглядывая на стада коров, которых выгоняли пастьись на луг рядом с которым мы стояли. Дойти до нашего лагеря (и растоптать и съесть его) они не успели - мы уехали раньше :). Едем на Хуст, здесь есть развалины какого-то старого замка, наверняка там есть что-то интересное, заедем туда! По дороге проехали мимо Долины Нарциссов, но заезжать не стали - вроде как не сезон. Замок в Хусте стоит на самом верху самого высокого холма, и ведет к нему древняя каменная дорога. Ага, вот и замок, развалины башен, хорошо и не очень сохранившиеся остатки стен и тому подобные вещи. Вообще, этот замок на любителя, кому-то понравится, кому-то нет. По мне вот развалины и развалины, ничего особо интересного, а Максу понравилось. Лазил там больше получаса, пока я запекался на солнце на смотровой площадке (она здесь же, рядом с развалинами, можно отсюда взглянуть на Хуст. Ничего так городишко, но и ничего такого с другой стороны). Зато среди описаний тайников раскопал, что в Виноградове, оказывается, есть живая узкоколейка, и вокзал при ней. Вот туда и заедем.

По пути на Виноградов встретили некий мемориал "Красное поле". Кто-то в 1939 году тут против кого-то сражался, и был выпилен. Слава оборонцам Украины! (Внимательно вчитываться в мову было влом, но общий смысл примерно

той). Перед въездом в Виноградов расположено село Велика Копаня, оно удивительно тем, что по домам и  
дороги вьется просто дикое количество винограда, он здесь везде. Может, поэтому Виноградов так и  
называется? (или наоборот, виноград в честь Виноградова сажают, кто ж его разберет). В Виноградове есть еще  
разрушенный замок, он, на мой взгляд, интереснее чем то, что было в Хусте, хотя бы тем, что есть таблички с  
реконструкцией сооружений, стоящих здесь, да и видно его получше. Побродив по остаткам замка, едем искать  
узкоколейку. Вот она пересекает дорогу, ага, едем по ней. Лежат рельсы Р43, работают светофоры - разительное  
отличие от того, что можно увидеть у нас. А вот вокзал не впечатлил - некое сооружение, напоминающее барак,  
туличок и пара обгонных путей - вот и весь вокзал. Внутрь заходить не стал.

Дальше. Поселок Вилок, на пути к Берегово - здесь тоже можно увидеть интересный ЖД объект, сначала я не понял  
что это вообще. Первой мыслью было "??? живая совмещенная колея. Но если это 1520/750, то зачем четыре рельса,  
ведь всегда делают из трех?" Вторично переезжая это нечто, неподалеку от станции, я все-таки понял, что это такое.  
Это действительно совмещенка, но для линий 1435/1520 мм, раньше я никогда не слышал о таких (совсем рядом  
граница с Венгрией, там ширина колеи как раз 1435 мм).

По дороге на Вилок купили для салата помидор и перца, их здесь продают прямо на обочине дороги. Помидоры - 2  
грн/кило, перец - 4 грн/кило, фактически даром. Взяли помидоры полкило и парочку перцев, за перцы гривну  
пришлось буквально всучивать, бабушка хотела отдать их прямо так.

По плану стоянка предполагалась где-то в районе Берегово, там якобы должны быть какие-то торфяные озера, но уже  
недоехав километров 12 до Берегово стало во-первых лень туда ехать, а во-вторых, неизвестно, что там за озера. А  
рядом, в Квасово, есть еще какие-то развалины какого-то замка, и рядом течет речка Боржава. Речка на вид так себе,  
но может где поприличней становится? Доехали до Квасово, подъехали к речке. Да, речка, в принципе ничего. Макс  
возжелал найти замок, и стал показывать на какие-то совершенно невпечатляющие развалины. Меня мысль лазить в  
кустах не прельщала, остался его ждать, пока ему не наскучит. Наскучило, к слову, очень быстро, вернувшись, Макс  
признал, что там действительно ничего хорошего. Выезжаем за пределы села, переезжаем Боржаву и смотрим на  
предмет того, где бы встать. Мда, Боржава... Берега - глина, дно - глина, речка - мутная, комаров до чертовой матери  
летает... Это не горы, это равнина, да... Это не речка, это аллея! Отыскали какое-то местечко, где берега были немного  
укреплены и присутствовало что-то вроде ступенек для схода в воду, заложу туда... Вылез еще более грязным чем  
залализ, здесь даже воду неясно как набрать! Ладно, рядом нашлась толстенная полуузатопленная ива, пройдя по ее  
стволу можно черпнуть котелком относительно чистую воду без мути, умыться уже сложнее, но тоже можно. Ну и  
ладно, сойдет. Палатку Макс ставит под еще одной ивой, чудовищно-толстой и подозрительно наклонившейся в  
сторону, ставит как раз там, куда ствол наклонен. Надеюсь, еще одну ночь она простоит, а то не останется вообще  
ничего - стволом она четко накрывает всю палатку целиком. Последняя стоянка на природе, да...



Развалины замка в Хусте



Xycm



Брусчаточка



Памятник и аисты



Остатки крепости в Виноградове



Остатки крепости в Виноградове



Остатки крепости в Виноградове



Совменка 1520/1435 мм



Стандартный здесь тип костела



Под ивой. Последняя ночевка на природе.

---

**День одиннадцатый. 11.08.2010 Квасово-Берегово-Мукачево-Среднее-Ужгород  
102 км**

Утром без приключений добрались до Берегово. Мне этот город был интересен единственно в том плане, что здесь находится УЖД депо линии Виноградов - Берегово, Макс же, в свою очередь втыкает на какие-то таблички на зданиях. Какие таблички, поехали уже на узкоколейку!! Посмотрели центр города, ничего так, довольно красиво, и даже какой-то новодел здесь очень в тему. Заехали на место, где должны были быть торяфные озера. Какой-то заброшенный то ли парк, то ли лес, а озер не видно, хорошо все-таки, что сюда не поехали. Вот, наконец, и УЖД депо, куча заброшенных перегрузочных путей, ржавый мостовой кран, пара забытых на путях вагонов... Ага, вот и само депо, стоит ТУ2, ТУ7А и новенький пассажирский вагончик со значком "УЗ". Перед депо обнаружил ручную стрелку с надписью на противовесе "Budapest 1909", механизму больше ста лет! Еще в Берегово было очень интересно увидеть на перекрестке, стоящие рядом перед светофором мерс и телегу с лошадью. Жаль, сфотографировать их не успел, настолько контрастно они смотрелись друг с другом.

Чрезвычайно любопытно было ехать по дороге на Мукачево. Здесь все так же по сторонам дороги нескончаемой чередой идут аккуратные домики, но стиль архитектуры резко меняется, и практически все они крыты красной черепицей. Смотрится - потрясающе. До ВОВ эти места принадлежали Венгрии, так что сейчас мы фактически едем по венгерским городкам. В Интернете пишут, что и сейчас здесь проще услышать венгерскую речь, нежели чем украинскую - так это или нет, не знаю, врать не буду, с людьми здесь не общался. По дороге около одной забегаловки встретили уникальный механизм - трактор времен, наверное, "Фордзон-птиловца", причем я практически на 100% уверен, что он и сейчас все еще на ходу (все-таки разница между действующим механизмом и выставочным образом чувствуется сразу).

Где-то в районе Нового Села увидел циклопических размеров крест на холме. Чувствуется, что он реально огромный. Внушает.

В Мукачево в первую очередь нас интересовал замок - как же, один из самых старых в Карпатах и отлично сохранившийся. Замок, действительно, большой, внушительный и все такое. Но вот впечатления некоей старинности и монументальности он, увы, не производит. Первая мысль, когда его увидел - "новодел". Да, замок старый, но вот то, что его относительно недавно отремонтировали убивает напрочь весь интерес. Не понравилась мне эта реставрация, короче, ну не чувствуется он сколь-нибудь старинным, не чувствуется! Не должно такого быть, на мой взгляд (а на взгляд Макса - очень даже ничего. Может, я просто излишне придираюсь?). Фиг с ним, угробили на него часа три времени (музей там кстати забавный. до чрезвычайности просто. мне почему-то кажется, что реклама неких промышленных предприятий в музее несколько... скажем так, неуместна), поехали смотреть город дальше. В Мукачево можно еще глянуть ратушу на главной площади, и памятник Кириллу и Мефодию там же. Есть еще некий православный собор, довольно красивый. Вот в общем-то и все.

По дороге на Ужгород из интересного попалось футбольное поле, расположенное на склоне холма - реклама Евро 2012. Здесь же родилась шутка, что украинская команда точно выиграет чемпионат, особенно если поставит ворота противника в нижней части поля, настолько нелепо это все здесь выглядит.

Ужгород. Первым делом - вокзал и комнаты отдыха при нем. Вокзал в Ужгороде шикарный, безо всякого преувеличения. Очень красивое здание, фотки не отражают реальной картины, внутри тоже все соответствует, один фонтан посреди зала чего стоит. Макс осведомился насчет комнат, ответили, чтобы приходили часа через два. Ок,

бум кататься по городу. Город - красив. Все что можно сказать. Имеются храмы, как православные так и греко-католические, замок, старые колоритные улочки с домами, увityе плющем. Очень жаль, что приехали поздно, времени на осмотр практически нет, но кое-что глянуть все-таки успели. Замок здесь, в отличие от Мукачевского, не похож на нечто, что служило оборонительным сооружением, а не только декорацией, жаль, что внутри попасть не смогли, было уже закрыто. В общем, несмотря на различного рода казусы в процессе осмотра, город понравился (и река тут протекает хорошая ;)).

На вокзал вернулись уже часов в 9 вечера, вписались в комнаты отдыха (ЭТО - отдельная песня. 60 грн с человека за 12 часов, в твоем распоряжении - ХОРОМЫ, реально хоромы. рулез, однозначно), после чего отправились искать магазин и место, где бы что-нибудь съесть. Магазин нашли, а вот с местом в это время суток уже некоторые проблемы. Напротив вокзала есть пивнушка, решили перекусить тут. Соотношение цена/качество... Неплохое. Гадость редкостная, зато дешево, в конце-концов, самое главное - в принципе удалось наесться, и при этом даже не отправились. Результат, на мой взгляд, неплохой.



Отсюда можно набрать воду



Католический храм в Берегово



Берегово



Берегово



Трактор времен 30-х годов



Венгерские домики



Замок в Мукачево



Замок в Мукачево



Замок в Мукачево



Замок в Мукачево



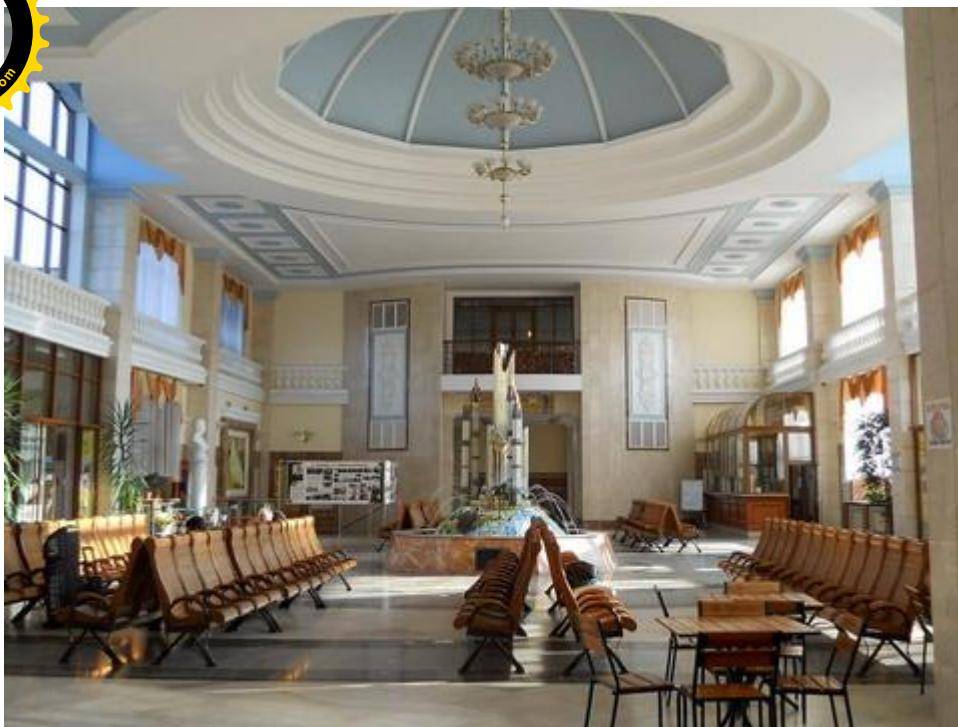
Мукачево. Ратуша



Памятник Кириллу и Мефодию



Euro-2012



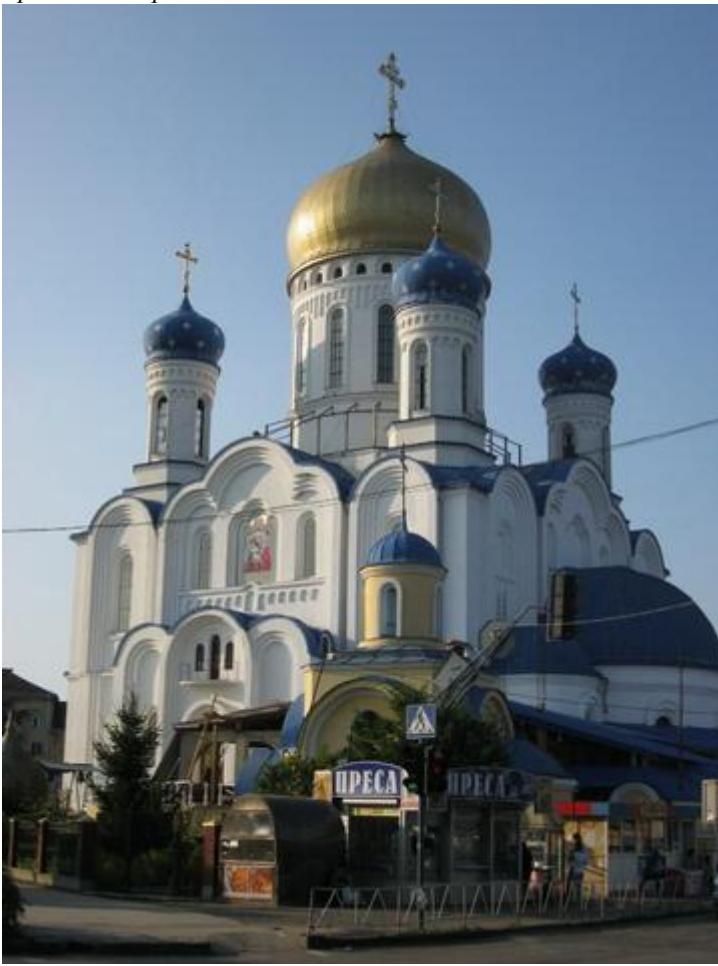
Ужгород. Внутри вокзала



Плющ



Храм в Ужгороде



Православный храм. Что-то он мне напоминает...



Крепость



Очень такая неплохая речка

---

### День двенадцатый. 12.08.2010 Ужгород-Львов

Наш поезд на Львов отправляется рано утром, зевая, грузимся в него. Свободных мест в поезде много (пока?), вагон обычный сидячий, велы в чехлах ставим на пустые сидения около стенки, надеюсь, кричать по этому поводу не будут (билеты с проставленными местами, но на них все судя по всему забивают). А, да, цена. Билет Ужгород-Львов (6 часов, порядка 300 км) - 20 грн. Я люблю Украину). По мере продвижения поезда к Львову народ прибывает, но свободные места все еще есть. Пришла контроллер, покричала, что непорядок, что на занятые места будут садиться, и ушла. Больше не приходила. Вывод - перевозить велы в местных поездах можно, но небольшими партиями. Отдельная история люди, которые зарабатывают деньги в поездах (всяческие музыканты и т.п.). У нас это пара человек, которые пройдутся и прогнусавят что-нибудь. Здесь же ходят чуть ли не ансамбли песни и пляски, особенно запомнился один... табор :), человек из 5 с кучей разных инструментов, причем играли на них отлично и отлично же пели. Сплошной позитив. Поезд едет по весьма интересной местности, горы, большое количество серпантинчиков, куда довольно бодро мы взбираемся, тунNELи, мосты. Местные байкеры, видимо, пользуются такими поездами как подъемниками в горы, благо стоит дешево, едет, правда, все же не очень быстро. Приехали в Львов. Людей на вокзале - море, и комнаты отдыха мало того, что весьма недешевы, так еще и мест



Свободных нет. Поехали искать по городу. Не знаю почему, но город с самого начала мне не понравился. Ездил по местным адресам, ищем место, куда бы вписаться. В итоге нашли общежитие при местном цирке - 100 грн/сутки. АпартАменты, увы, не столь роскошны как в Ужгороде, но вполне пригодны для проживания, бедненько, но чистенько, как говорится. Скинули рюкзаки, поехали смотреть город.

Пару слов о дорогах. В Карпатах дороги - это такая вещь... Необязательная, скажем так. Львов, как столица Карпат, в полной мере показал, насколько разными могут быть дороги. Так вот, дороги в Старом Львове - каменные. Все. Т.е. есть дороги из натурального камня, есть из брускатки "под камень". За ними следят, но не особо рьяно, в итоге как вообще ездить здесь на веле я не знаю. Грейдер, любой, даже "стиральная доска" - это детский лепет по сравнению с дорогами во Львове. Выглядит, конечно, здорово, и как нельзя лучше подходит по антуражу к местной архитектуре, с этим я не спорю. Но даже на груженом веле ездить, скажем так, тряси, а на веле без груза так вообще. Движение машин плотное, улочки узкие, так что поначалу ездить страшно. Потом понимаешь, что к чему, и вникаешь в основную фишку: машины ездят медленно (благодаря дорогам), пешеходов - дикое количество, и ходят они там где захотят и когда захотят, и давить их при этом не давят, после чего уподобляешься этим самым пешеходам и начинаешь ездить так же, как они ходят, т.е. там, где тебе удобно :). Во второй день во Львове мы ходили пешком, и здесь это в плане дорожного движения очень комфортно, можно переходить улицу где угодно, даже не смотря по сторонам - тебя не задавят. Класс.

Справедливости ради надо сказать, что мы видели, как на одной из улиц перекладывают брускатку, причем делают это по всем правилам - песчаная подушка-гравийная-бетон-брускатка сверху. У нас я дорог с бетонной подушкой, извините, не видел вообще. Даже на магистралях. А здесь делают на обычных городских улочках.

В Старом Львове же огромное число трамвайных маршрутов (было, сейчас их, видимо, сокращают, очень зря на мой взгляд). Трамвайчики интересные, узкоколейные с "гармошкой" посередине, за счет чего радиус разворота у них очень мал - важно на узких извилистых улочках. При этом вместимость очень даже приличная, по ширине он не сильно отличается от наших "Татр". Билет стоит 75 копеек.

По городу ходят экскурсионные автобусики, по довольно неплохому маршруту, посмотреть на нем есть что. Думали, во второй день прокатимся на одном таком, но как-то потом отказались от этой мысли - ходят он по центру дороги, остановки короткие, ни сфоткать чего, ни оглядеться просто не успеешь. Посмотрим все интересное и так.

Второе впечатление о Львове у меня, скажем так, образовалось, когда мы въехали на одну из старых пешеходных улочек. Там, рядом со старой католической церковью играли музыканты, играли они что-то в духе Celtic Folk (я, дурень, не догадался записать музыку, что они играли, но по духу это несколько похоже на Mervent - Gweharall). Играли они настолько потрясающе, и настолько в тему всей той атмосферы Львова, которую я потихоньку уже начал ощущать, что как будто что-то щелкнуло у меня в голове. Как-то внезапно я почувствовал, насколько необычен и великолепен тот город, по которому мы сейчас ездим, старинный и удивительный город, где все, абсолютно все другое, не такое как у нас тут, и насколько же это здорово. Я влюбился во Львов.

Про архитектуру смысла писать я не вижу. Это описать вообще невозможно, это нужно видеть своими собственными глазами.

/далше идет сравнение того, что называется "культурным достоянием" у нас, и того, что я видел здесь/ Буду краток. По сравнению со Львовом, "культурное достояние" в той части России, которую я видел, отсутствует. Куча однотипных унылых церквей - это не "достояние", это, извините, bullshit. Все церкви и монастыри того же Суздаля не сравнятся даже с одним-единственным "Храмом всех религий" во Львове.

После Львова в Суздале мне было откровенно скучно.

...

В первый день во Львове мы осмотрели, наверное, большую часть достопримечательностей (это было просто - нужно всего лишь проехать по всем без исключения улочкам города, правда, при этом оказываясь перегружен впечатлениями уже часа через три - настолько много здесь всего. Старый Львов не особо мал по размерам и, повторюсь, очень, очень, очень красив и интересен). На веле передвигаться, конечно, быстрее, чем на ногах, но фотографировать неудобно, и по дорогам местным устаешь ездить, завтра будем ходить пешком. Заехали под конец дня в местный парк, чуть покатались там по грунтовкам - отдохнуть от камней... Из окна нашей комнатки открывается вид на задний двор цирка и парк, над которым поднимается купол храма святого Юра...



Львов. Храм святого Юра



Храм святого Юра



Храм святого Юра



Львов



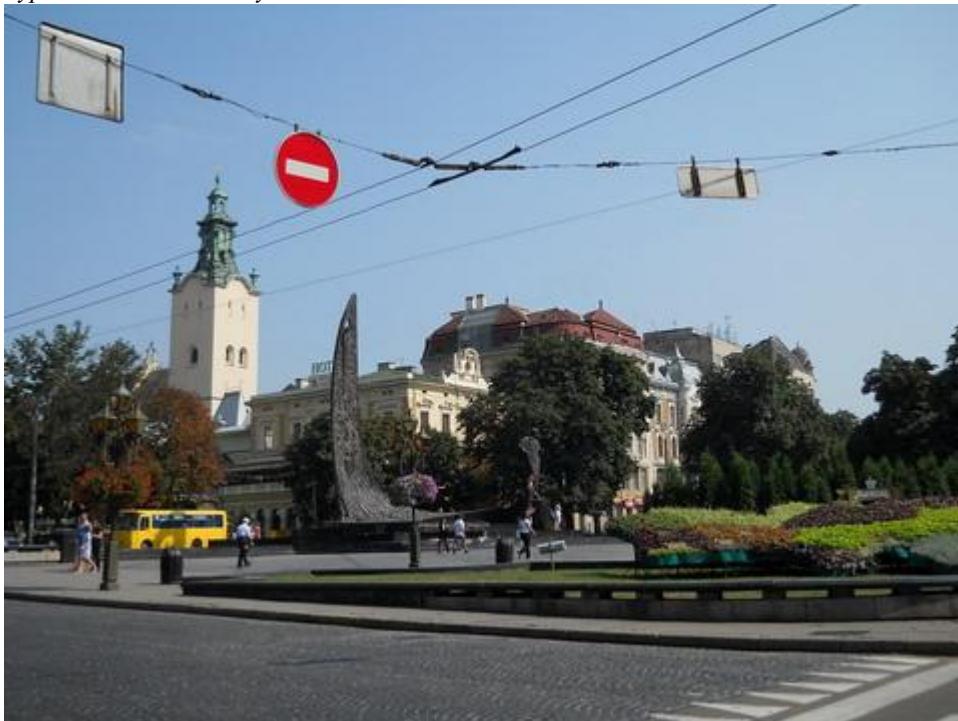
ДрамТеатр



Львов



Туристический автобус



Львов



Снова Євро 2012



Львів



Они играли что-то необыкновенное...



Львов



Оригинальная пивнушка



Львов



Львов. Вполне рядовое здание



Львов



Львів



Отличное место для книжной барахолки



Замок во Львове

### День тринадцатый. 13.08.2010 Львов.

Одной из целей сегодня было посетить "Высокий замок" - самую высокую точку Львова, холм, на котором когда-то стоял замок, сейчас там смотровая площадка с видом на город. Но до этого решаемся прогуляться по тем местам Старого Львова, куда вчера не попали. Ходим, смотрим. Да, никогда бы не подумал, что идя по какому-нибудь городу с бутылкой пива в руке я буду чувствовать себя законченным алкоголиком - на ходу пиво здесь, судя по всему, вообще не пьют. Даже неловко становится. Прокатились на травмвайчике (в них, кстати, установлены компостеры для билетов, а стрелки на линиях с одним подвижным остряком.), прошлись по какому-то рынку (толкучка - ужас просто) и поднялись-таки к парку "Высокий замок", по пути закусив спелой сливой, растущей прямо на уложке. Немного погуляв по нему, поднялись и на саму площадку (рядом расположен телецентр, антенна - копия нашей). Зрелище с площадки так себе, на самом деле. Над городом висит дымка, да и архитектуру гораздо интереснее обозревать снизу. Когда спускались, на глаза попалось дерево - мечта геокэшера, под такими корнями просто невозможно не заложить тайник, жаль только народу вокруг слишком много :). Погуляли еще по уличкам, все-таки уникальный город - Львов. Полно туристов из Европы, много чехов и поляков (они на машинах и мотоциклах в большом количестве нам и на дорогах Закарпатья встречались). Заглянули в магазинчики с сувенирами. Заглянул в "Храм всех религий", внутри очень красиво, нет той показной роскоши, что неизменно присутствует в православных церквях. Вообще все здания здесь отличаются большим количеством лепнины и статуями на фронтонах, всяческими колоннами, портиками и т.п. Не могу не осуществить желание, высказанное еще в поезде когда ехали на Украину - съесть во Львове пиццу, запивая ее чем-то вроде Биле. С этой целью при помощи ГПС-а ищем пиццерию, имеющие место быть неподалеку от нас (гпс - руле兹!). Все они Максу не нравятся, здесь приходится набирать содержимое пиццы самому, а ему это делать крайне не хочется, подавай уже готовую "стандартную". Проходим так штук 5 или 6 пиццерий, мне в конце концов это надоедает, после чего принимается волевое решение выбрать ту, которая попадется следующей. Следующая была... Пафосной. По-настоящему пафосной. По внешнему виду - реально дорогое заведение, в итальянском стиле, с дорогой мебелью и прочими финифлюшками. Заходим, думаем, цены - космос. Ах нет, ничего подобного. Средняя пицца (со стандартным набором, всякие сыры/зелень/помидоры/колбаса), с пивом и горячим шоколадом обошлась гривен в 80. По нашим ценам - это, можно сказать, даром. В обычной, не столь пантовой пиццерии было бы еще процентов на 20-25 дешевле.

...И все-таки, мало двух дней на Львов, слишком мало. Была б моя воля, завис бы здесь на недельку, ходил бы по этим чудным уличкам, сидел бы в кафешках с пивом и просто смотрел бы на этот удивительный город... Дальше, ближе к вечеру начинаются обычные заботы: купить еды в поезд, взять что-нибудь интересное домой и так далее. Из интересного здесь есть в ассортименте грузинские вина (О, Нищенко сюда пока не добрался, хвала карпатским богам), есть и продукция местного Львовского завода. Взял парочку бутылочек Львовского Бальзама - изумительная оказалась вещь, хотя и недешевая.

Вечером по телеку показывали "Планету обезьян" на мове. Ничего так, прикольно, мова уже не воспринимается как чуждый язык, потихоньку начинаешь ее понимать.



Лб608



Лб608



Львів



Мечта геокешера



*О том, как себя чувствуют тут шоссеры, лучше даже не думать*



*Львов*



Львів



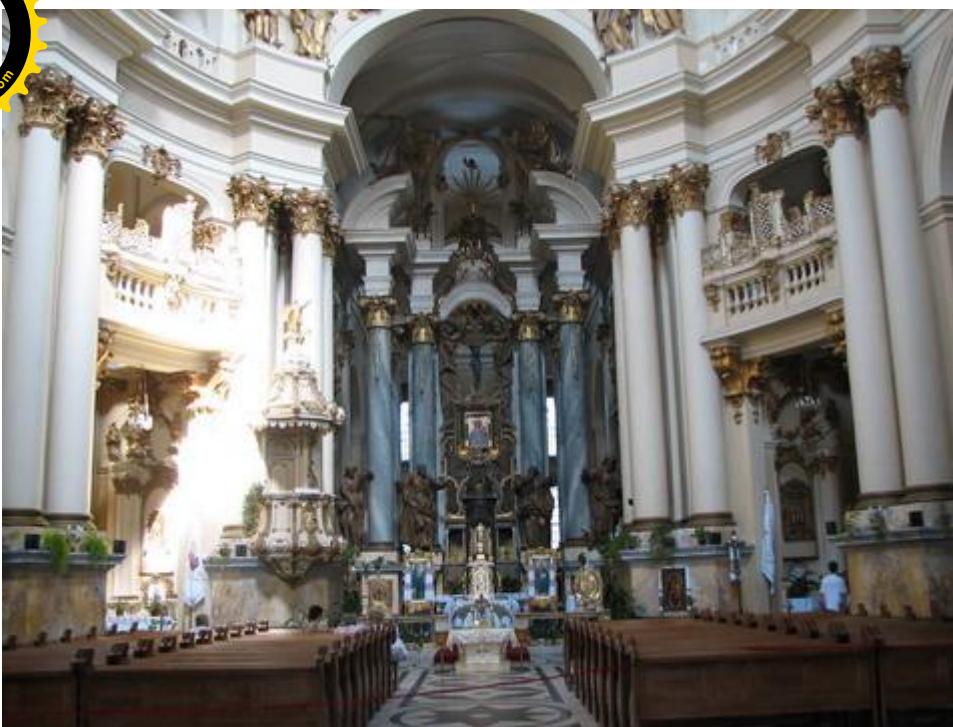
Львів



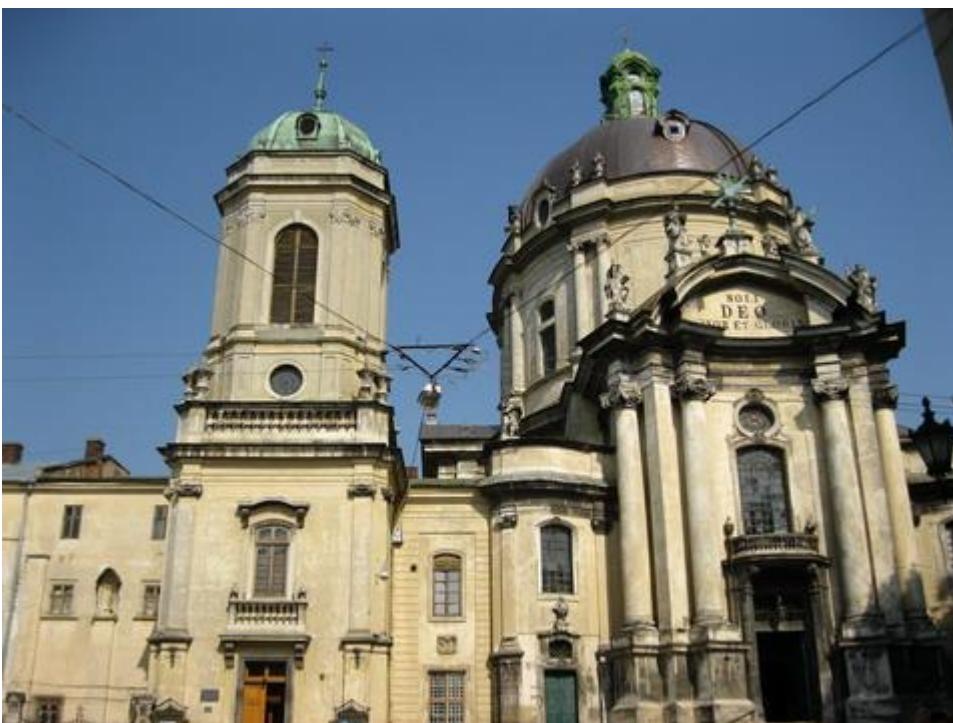
Львів



Львів



Внутри собора



Храм всех религий



Храм всех религий

Немного общих впечатлений.

Маршрут - тяжелый. По-настоящему тяжелый. В день мы прозжали ровно столько, сколько и было задумано, но при этом убивались по полной, при этом набор получился ощутимо меньше, чем в Крыму. Не знаю, почему так. Может, из-за дорог (очень много грейдера), может, из-за климата (высоченная влажность, ржавели даже оксидированные болты). С погодой нам, кстати, сильно повезло, откровенно мокрый был только один день, и ни одного дня не было холодного. Но вода здесь везде, и почвы глинистые. Горы в Крыму мне нравятся больше.

О пропитании. С тушеникой тут вообще никак, приходится обходиться колбасой, проблем это не доставляет, но приедается она очень быстро, если есть возможность, то меню надо разнообразить хотя бы консервированной рыбой, здесь ее найти можно. Соль. Нужна обязательно, без вариантов, пот здесь льется просто рекой.

Из снаряги дополнительно брал с собой герму Басек, довольно легкая, вроде неплохая вещь. В общем и целом "не при-го-ди-лааась", но с ней как-то спокойнее.

В общем и целом - здорово (вернее как, это я сейчас понимаю, что здорово, а тогда слишком убит был, многие вещи просто не удавалось оценить по достоинству). Серьезный такой поход получился. Но вот если бы в конце не было Львова, то впечатление серьезно попортилось бы.

Поеду ли я сюда еще? Наверное, все-таки поеду (а ТАМ я был уверен в обратном), но маршрут надо как-то по-другому строить, ехать в состоянии близком к зомби это не дело. Слишком много всего интересного оказывается пропущено, слишком на многое не обращаешь внимание.

Опыт, сын ошибок трудных, потихоньку набирается. Конечно, набирается, куда ж ему деться :)

