



ТУРИСТСКО - СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ РОССИИ
ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА – ОБЪЕДИНЕНИЕ ТУРИСТОВ МОСКВЫ

РУССКИЙ КЛУБ ВЕЛОПУТЕШЕСТВИЙ

ОТЧЕТ

**о велосипедном походе III категории сложности,
совершенном с 02 августа по 17 августа 2011 года,
в районе западной Норвегии**

Маршрутная книжка № 1/5-306 выдана МКК ФСТ-ОТМ

Руководитель группы Чебаевская Светлана Юрьевна

Адрес 143020, Московская область, Одинцовский р-н, с. Жаворонки, ул. 30 Лет Октября, дм3, кв 44
svetish@mail.ru тел. (916) 961-40-31

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что путешествие может быть зачтено всем участникам и руководителю. Маршрут имеет III категорию сложности. Отчет использовать в библиотеке ФСТ-ОТМ

Штамп МКК

Москва 2011 г.



Содержание

Глава 1. Справочные сведения о путешествии

1. Проводящая организация	стр 3
2. Краткая характеристика похода	стр 3
3. Район путешествия	стр 3
4. Подробная нитка маршрута	стр 3
5. Определяющие категорийные препятствия маршрута	стр 3
6. Ф.И.О., адрес, телефон руководителя и участников	стр 4
7. Адрес хранения отчета	стр 6
8. Маршрут рассмотрен	стр 6

Глава 2. Содержание отчет

1. Характеристика района путешествия	стр 7
2. Смысловая идея путешествия	стр 9
3. Общая характеристика маршрута. Этапы и средства передвижения.	стр 10
4. Исторические, культурные и природные памятники на маршруте	стр 13
5. Варианты подъезда и отъезда. И другая полезная информация	стр 26
6. Изменения маршрута и их причины	стр 29
7. Техническое описание прохождения группой маршрута	стр 30
8. Оценка к/с похода. Паспорта препятствий	стр 114
7. Итоги, выводы и рекомендации	стр 117

Дополнительные сведения о походе

<i>Приложение 1 О питании и магазинах</i>	стр 120
<i>Приложение 2. О ремнаборе, поломках, и снаряжении</i>	стр 121
<i>Приложение 3. Об аптечке</i>	стр 123



Глава 1. Справочные сведения о путешествии.

1. Проводящая организация

Федерация спортивного туризма – объединение туристов Москвы (www/fst-otm.net); Русский Клуб Велопутешествий.

2. Краткая характеристика похода

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части похода, км	Продолжительность общая, дней	Продолжительность ходовых дней	Сроки проведения.	Количество участников
Велосипедный	3 кс	1108 км	17	16	02.08-18-08	5

3. Район путешествия: Западная Норвегия округа: Сёр-Трёнделаг, Мёре-ог-Румсдал, Согн-ог-Фьуране, Хордаланн

4. Подробная нитка маршрута:

Тронхейм (Trondheim) – Оркангер (Orkanger) – Холла (Holla) - Ауре (Aure) – Винстернес (Vinsternes) – Кристиансунн (Kristiansund) – Буд (Bud) – Молде (Molde) – Рёвик (Røvik) – Офарнес (Åfarnes) – Исфорден (Isforden) – Анналснес (Åndalsnes) – Сjøльте (Sylte) – Эйдсдал (Eidsdalen) – Гейрангер (Geiranger) – Суннульвен/ Хеллесильт (Sunnylven/Hellesylt) – Стрюн (Stryn) – Оллен (Olden) – Сунне (Sunde) – Бриксдал (Briksdal) – Фонн (Fonn) – Шей (Skei) - Вик (Viksdallen) – Балестранн (Balestrand) – Флом (Flåm) – Мюрдаль (Myrdal) – Финсе (Finse) – Хэугастёл (Haugastøl) – Эйdfьёрд (Eidfjord) – Ульвик (Ulvik) – Восс (Voss) – Дале (Dale) – Берген (Bergen) – поезд в Осло (Oslo)

5. Определяющие категорийные препятствия маршрута.

Равнинные препятствия

Наименование	Кпк	Кпр	Кпер	Кв	Баллы	КС
Движение по туртропе между ледниками до начала грейдера, ведущего на трассу Fv453. (<u>первопрохождение</u>)	2,5	1,06	1,4	1,06	3,93	4
Движение по плато Rallarvegen до трассы № 7.	1,45	1,4	0,8	1,13	1,84	2

Связка двух перевалов на 13 трассе от тротуара с Е39 до начала серпантинного спуска от озера Nystolsvatnet	0,8	1,55	1,4	1	1,74	2
Связка трех перевалов от Ulvik до озера Hamlagrovatnet	0,8	1,72	1,2	1	1,65	2

Горные препятствия

Наименование	Кпк	Ккр	Кнв	Кв	Баллы	КС
Подъем на перевал вдоль Фломской ж/д	1,31	1	1,74	1,17	2,67	3
Подъем по лестнице Троллей (Trollstigen)	0,8	1,22	1,3	1,07	1,36	1

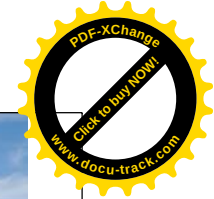
Локальные препятствия

Наименование	Козф.	Длина	Экв. Пр.
Перевальный взлет на ледник (первопрохождение)	20	3,1 км	62 км

6. Ф.И.О., адрес, телефон руководителя и участников

	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Домашний адрес, телефон, e-mail и другие контактные реквизиты	Туристический опыт	ФОТО
1	Чебаевская Светлана Юрьевна <u>Руководитель</u> <u>Казначей.</u> <u>Летописец.</u> <u>Заявитель</u>	29.04.1978	МО, Одинцовский р-н, с. Жаворонки, ул. 30 Лет Октября, дом 3, кв 44 +79169614031 svetish@mail.ru	2Р – Новая Зеландия 2Р – Горный Крым 4У – Центральный Кавказ; 5У - Исландия	

2	Боголюбов Александр Петрович <u>Завхоз по снаряжению</u> <u>Механик</u>	19.06.1958	г. Москва, Духовской пер., д.20/2, кв 35, +7(495)9546400 +7-916-151-95-51 bogolub@mail.ru	6У – Тянь-Шань; 6Р – Гималаи; 5Р - Алтай	
3	Михайлов Сергей Сергеевич <u>Хонометрист.</u> <u>Штурман</u>	04.09.1977	г. Москва, ул. Фестивальная, д.18, кв. 95 8-916-5211603 tobject@mail.ru	4У – Кавказ; 3У - Урал	
4.	Лесин Никита Сергеевич <u>Медик</u> <u>Примусист.</u> <u>Костровой</u>	15.12.1989	Москва, ул. Стартовая, дм 11, кв 132 477-08-29 8-915-3768644 loko1999@mail.ru	2У – Горный Крест	



Б. Н. Д. 306 Митрий Анатолийевич <u>Фотограф;</u> <u>Культорг</u>	11.04.1973	М.О. Г. Мытищи, Ул. Щербакова д1, кв 8; +7(916)671-53-17 dnaumov@gmail.com	<i>1Р – Крым; 2У – Новая Зеландия</i>	
---	-------------------	--	--	---

7. Адрес хранения отчета

Библиотека ФСТ ОТМ по адресу: Москва, ул. Солженицына, дом 17, стр.1, подъезд 2

8. Маршрут рассмотрен

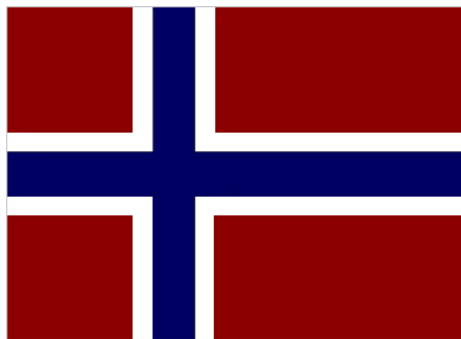
Маршрутная книжка № 1/5-306 выдана МКК ФСТ г. Москвы

Глава 2. Содержание отчета

1. Характеристика района путешествия

Общие сведения

Государственное устройство: Норвегия — конституционная



монархия. Коммунисты и консерваторы едины во мнении, что стране нужен король, пусть и не обладающий большой политической властью, но пользующийся неограниченным доверием. Король *Харальд V* (род. В 1937) вступил на трон в 1991 г. Не только выдвинутым лозунгом «Всё для Норвегии!», но и своими

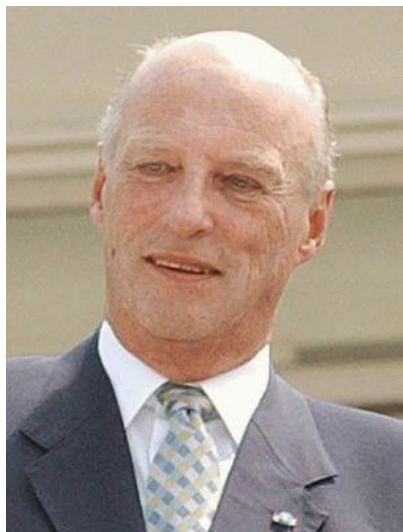
действиями он вскоре заслужил почетное звание «народного короля». Основным органом парламентской демократии является стортинг, 165 депутатов которого избираются прямым голосованием на 4 года. В 1913 г. Норвегия стала первой европейской страной, где было введено избирательное право для женщин.

Управление. Норвегия делится на 19 округов (фюльке). Эти административные единицы наделены не слишком большими полномочиями. Дорожное строительство, управление больницами и средними учебными заведениями вот немногие сферы, где

фюльке обладают правом решения.

Осло — столица. Крупнейшая административная единица Норвегии.

Религия — лютеранство. Норвежцы не очень активные христиане — лишь 3% из них регулярно ходят в церковь, но роль религиозной



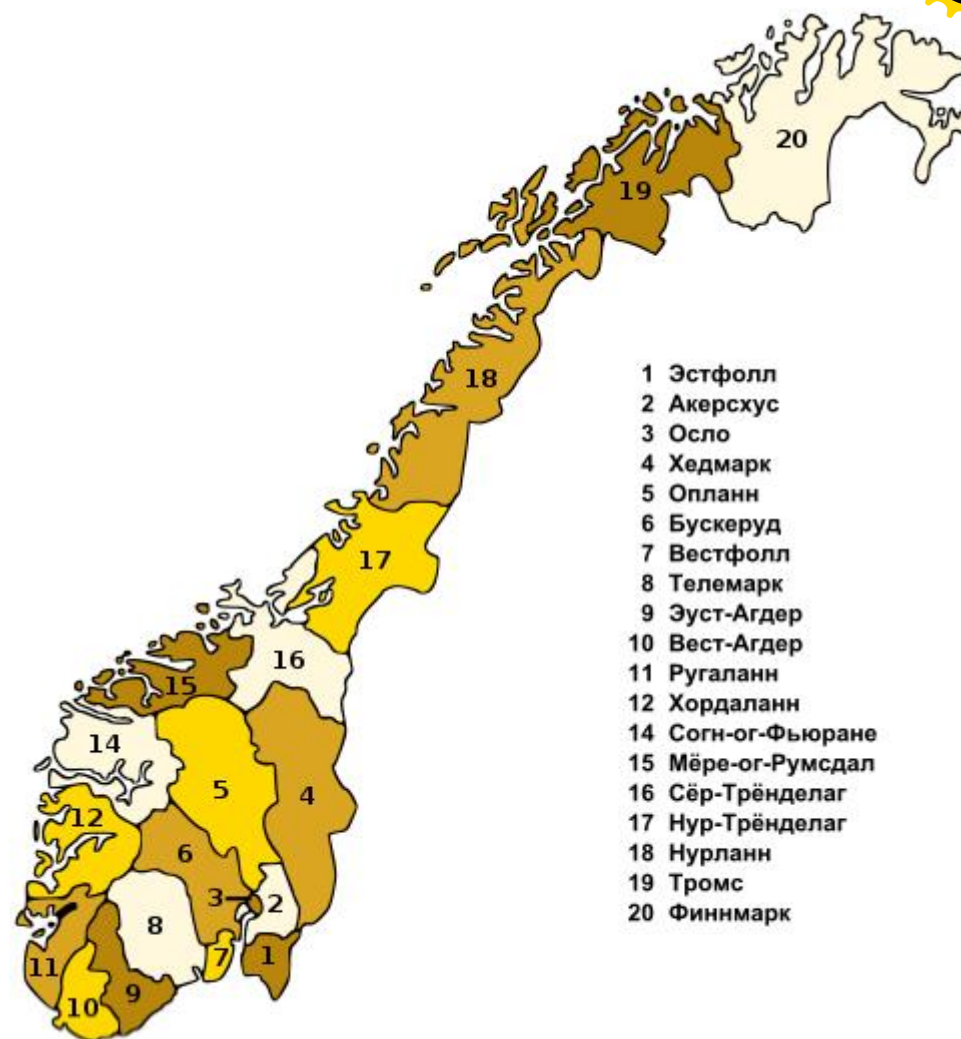
общий трудно переоценить. Один из примеров – государственная монополия на торговлю спиртными напитками.

Брак. Гарантированность. В 1993 г. был принят новый закон о браке и партнерстве. Теперь однополым партнерам разрешается оформлять свои отношения в законном порядке. Но и до того подобные «семьи» имели тот же статус, что и обычные.

Языки. Официальный язык — норвежский. В ряде коммун Тромса и Финнмарка равный с ним статус имеет саамский. Классический литературный норвежский язык — букмол (норв. bokmål — «книжный язык») или риксмол (норв. riksmål — «государственный язык») — сложился на базе датского языка во время господства Дании над Норвегией (1397–1814). В конце XIX века в противовес букмолу на основе сельских норвежских диалектов с примесью средневекового древнорвежского был создан новый литературный язык — ланнсмол (норв. landsmål — «язык страны» или «сельский язык») или нюнонск (норв. nynorsk — «новонорвежский»). Ланнсмол получил формальное признание в XIX веке. Его создателем был лингвист Ивар Осен. И букмол, и нюнонск считаются равноправными литературными языками, но первый распространен гораздо больше и является основным языком приблизительно для 85–90 % жителей Норвегии[8]. Нюнонск наиболее распространен в Вестланне, где проживают около 87 % его носителей и он широко используется в сельских районах. В первой половине XX века официально проводилась «политика сближения» (норв. tilnærmingspolitikken) нюноншка и букмола с целью в перспективе создать «общенорвежскую» норму (самнонск, норв. samnorsk), однако в 1966 году от этой политики было решено отказаться.

Население. В Норвегии, включая архипелаг Шпицберген, насчитывается 4,5 млн. человек, т.е. плотность населения составляет 12 человек/км². Здесь немало необитаемых площадей, особенно в горах, так что каждому жителю этой страны места вполне хватает. В Финмарке на крайнем севере и по сей день есть деревни, удаленные от ближайших населенных пунктов более чем на 100 км. На юге ситуация совсем другая: к городам Осло, Берген, Ставангер, Тронхейм прилегают густонаселенные районы. 75% населения Норвегии проживает в городах или их окрестностях, что особенно очевидно в южной части страны. Там живут почти 50% норвежцев, а на громадных территориях к северу от Тронхейма — лишь 14%. Лишь 4% населения — личности других национальностей.

Географическое положение и ландшафт. Норвегия расположена между 58° и 73° северной широты и 4° и 39° восточной долготы. Её территория тянется узкой полосой (самая широкая часть — менее 420 км) вдоль северо-западного побережья Скандинавского полуострова. С востока и юго-востока Норвегия граничит со Швецией (на протяжении 1630 км), Финляндией (760 км) и Россией (196 км). С северо-запада её омывает Норвежское





северо-востока — Баренцево море, а с юга — Северное море. Горные острова, принадлежащие этому государству, находятся на большом удалении от Скандинавского полуострова: архипелаг Свальбард (Шпицберген и близлежащие острова) в восточной части Норвежского моря; Ян-Майен между Гренландским и Норвежским морями; остров Буве у побережья Антарктиды; Также Норвегия претендует на территории, попадающие под действие Антарктической конвенции 1961 года: Остров Петра I у побережья Антарктиды; Земля Королевы Мод в Антарктиде.

Вся страна чрезвычайно гориста; она образует огромное нагорье, состоящее из гнейса, гранита и других образований архейского и палеозойского периодов; в восточной части она изрезана большими долинами, а в западной и северной — глубоко вдающимися в сушу морскими фьордами. Во многих местах горы имеют округлую форму, и пейзаж носит по преимуществу вид большого волнообразного плато, на котором долины и заливы кажутся лишь совершенно незначительными трещинами.

Из всей площади, занимаемой страной, 39000 км² лежат выше 1000 м над уровнем моря, 91000 км² — на высоте от 500 до 1000 м. Средняя высота над поверхностью моря всего пространства Норвегии достигает около 490 м. Ввиду всего этого — количество обрабатываемой или вообще пригодной для сельского хозяйства земли представляет весьма незначительную часть всего пространства: всего лишь 2400 км² занято пашнями. 235000 км² занимают необитаемые горы, болота и т. п., а 7000 км² — ледники (глетчеры).

Климат: Треть территории страны лежит за Северным полярным кругом. Выше 70° параллели расположен самый северный город мира Хаммерфест. Тем не менее, климат в Норвегии не так суров: вдоль берегов проходит теплое течение Гольфстрим, поэтому средняя температура января - -10-15, апреля +5+8, а июля - +14+17. Однако осадков здесь выпадает больше, чем в других странах Европы: Берген считается самым дождливым Европейским городом.

2. Смысловая идея путешествия

После похода по Исландии очень хотелось все-таки посетить родину викингов – Норвегию, страну воды и камня; проехаться по тропам древних воинов и троллей. Норвегия экономически успешно развитая страна, остались ли эти древние тропы?

Планируя поход, мы ставили перед собой 3 цели: во-первых, ознакомиться не только с древними историческими памятниками, но и современными



достижениями норвежцев; во-вторых, Норвегия страна воды и камня, поэтому хотелось в равной степени насладиться, как видами фьордов, так и плато с ледниками; ну и, в-третьих, чтобы поход был не только развлекательно-познавательным, но и спортивно-категорийным. Осталась самая малость - составить маршрут так, чтобы и на фьорды поглазеть, и в древние города заехать и найти трудные пути дорожки среди чрезвычайно развитой системы асфальтированных дорог Норвегии!

Если с первыми двумя задачами мы справились легко, проложив маршрут от древней столицы викингов Тронхейма по островам и фьордам через город Берген в Ставангер, включив знаменитое чудо инженерной мысли атлантическую дорогу, то вот найти в Норвегии препятствия 3 кс, оказалось сложнее. Конечно же, здесь кругом горы, но дороги то - ровненькие, одно загляденье! В результате долгих поисков во всемирной путине, выяснили, что есть знаменитый национальный веломаршрут, который каждый норвежец должен обязательно проехать в своей жизни, т.е. спуститься с так называемой «крыши Норвегии» плато Хардангервидде, которое является национальным парком. Длина дороги где-то 90 км. Но большинство туристов добираются на поезде от станции Voss до станции Finse (1222 м) и скатываются до уровня моря, вдоль знаменитой Фломовской ж/д. Покрытие - каменистая горная дорога. Решено, если все вниз, значит нам вверх – вот и препятствие 3 кс. Еще одно препятствие мы нашли в другом национальном парке, где находится самое большой ледниковый район в материковой Европе – Юстедальсбреен. От деревушки Брисдал до деревушки Фонн идет туртропа, которая поднимается на высоту 1115 м. и вьется между двумя ледниками. По описаниям, здесь ходят сотни туристов. Значит нам туда дорога. К тому же, опять же по описаниям, русские влотирусты здесь еще не были! Пахнет первопрохождением!!!!

3. Общая характеристика маршрута. Этапы и средства передвижения.

Т.к. вся Норвегия чрезвычайно гориста, то весь маршрут получился весьма динамичным и напряженным. Дневки предусмотрены не были, но отводилось достаточно времени для осмотра достопримечательностей. Только последний день маршрута можно считать дневкой. Он был посвящен осмотру Бергена. Все препятствия равномерно распределились по маршруту. Не смотря на такую равномерность и динамичность, все же мы выделяем следующие этапы:

1 этап: Трондхейм – Кристиансунн – Буд – Молде

«Раскатка. Знакомство с культурой викингов» Дорога идет вдоль побережья Атлантического океана, и, следовательно, более менее «сглажена», что позволяет хорошо вкатиться, акклиматизироваться, надышаться свежим морским воздухом, попутно заглядывая в древние города, осматривая их достопримечательности, знакомясь с культурой и традициями викингов. На этом участке только *одна паромная переправа Leirvag Kristiansund*. Во всех остальных местах, где раньше были переправы, теперь построили великолепные мосты – чудо инженерной мысли! Это же можно сказать и об уникальном атлантическом шоссе, которое прыгает с острова на остров, уходя далеко от материка. НО: нет больше парома из Кристиансунна в Бремснес. Теперь здесь прокопали тоннель, в который на велосипедах не пускают. Его длина почти 6 км, на глубине 250 м. Пришлось ехать на автобусе.



II этап: Молде – Анналснес – Трольстиген – Эйдсдал – Гейрангер
«Первые трудности». На этом участке нет красивых больших городов с музеями и памятниками. От Молде мы поворачиваем в глубь страны, в горы... Главной «достопримечательностью» на этом этапе является, конечно же, Лестница Троллей – наше первое зачетное препятствие (1 кс). После нее мы скатываемся к знаменитому фьорду Гейрангер. На этом участке *две паромные переправы*: 1-я Sølsneset – Åfarnes; 2-я Linge – Eidsdalen. А вот между Molde – Turhus больше не ходят паромы – построили тоннель, в который велосипедистов не пускают, так что пришлось объезжать кусочек фьорда.

III этап: Гейрангер – Хеллесильт – Оллен – Бриксдал – Фонн – Балестранн

«Курская дуга». Самый трудный участок маршрута, и одновременно самый красивый. Проходит он в основном по национальным паркам. Начинаем с первой длительной *поездки на пароме по самому красивому в Норвегии Гейрангерфьорду*, любуемся водопадами. Затем любуемся необыкновенными озерами, подъезжая к леднику Юстедалсбреен. Трехдневный переход по



туртропе
между
ледниками.

Первопрохождение. Все оказалось сложнее, что предполагалось в начале. Но так часто бывает, когда дело касается первопрохождений. Подъем на ледник со стороны Бриксдала оказался чрезвычайно крут. Основная масса туристов ходит с противоположной стороны от деревни Фонн, и то только доходят до обзорной площадки на ледник. В результате на подъем убили целый день. Челночили. Еще день добирались до самого перевала и начали спуск. И только на третий день вышли к деревне Фонн. Все усугублялось еще и тем, что погода испортилась, все время шел дождь, температура опускалась ночью, чуть ли не до минус 2. В результате наше второе зачетное препятствие, предполагавшееся как 3 кс, вылилось в одно локальное препятствие и одно 4 кс. Далее расслабиться не получилось. На пути к самому длинному фьорду Норвегии Согнефьорду нам предстояло преодолеть еще одно зачетное препятствие связку двух перевалов (2 кс).

IV этап: Балестранн – Флом – Финсе – Хэугастёль – Ульвик

«Крыша Норвегии». От Балестрана мы совершили *второе длительное путешествие на скоростном пароме до Флома*. Отсюда начинается подъём на высокогорное плато Хардангервидде, которое норвежцы гордо называют «Крышей Норвегии». Здесь проложен общенациональный веломаршрут. Город кишит вело туристами. Их пачками загружают в старые вагончики ж/д и



они совершают головокружительный подъем на плато по уникальной горной ж/д, а потом скатываются на велосипедах вниз. Нам же предстоит ехать вверх на велосипедах и всю дорогу смотреть в оба глаза, чтобы не столкнуться с несущимися вниз отморозенными туристами!!! Ночевали на «крыше Норвегии», на второй день продолжили под дождем и невероятной силы ветром и временами в тумане подъем, а потом вялый спуск к поселку Хэугастель. Покрытие каменно горная дорога. Подъем – 3 кс, движение по плато – 2 кс. Выехав на трассу №7 (самая высокая дорога в Европе, проложена на высоте более 1000 м) продолжаем движение по Крыше Норвегии, где-то после пос Våkavadet начинается спуск к фьорду, сначала плавный, а потом срывается головокружительно вниз. В густом тумане вообще ничего не видно. Но на наше счастье на самом крутом участке, где пробили огромное количество тоннелей, есть старая дорога, которую приспособили под велодорожку. Так что спуск становится безопасным и очень живописным!!! Закончив спуск с «крыши» *переправляемся на пароме Brimness – Bruravik* и заканчиваем день в городке Ульвик.



Этап: Ульвик – Восс – Дале – Берген

«Велодорожками до Бергена». От поселка Garen (на расе №7 до спуска к фьорду) начинается одна из велодорожек. Она идет через Ульвик, затем на Восс и далее до Бергена. Можно ориентироваться по указателям. Это очень удобно, т.к. чем ближе к Бергену, тем напряженнее трассы, но очень мало второстепенных дорог из-за рукавов фьордов. Здесь либо вода, либо скалы. Под велодорожку отдали старые дороги, которые перестали использовать, после строительства новых трасс и тоннелей. Но где-то все же приходилось выезжать на трассу из-за прижима фьорда, но там официально разрешено ехать по трассе на велосипеде, и в тоннелях в том числе, иначе просто негде!! На этом этапе у нас было последнее зачетное препятствие – связка 3х перевалов на участке Ульвик – озеро Hamlargøvatn 2 кс. Было на этом участке еще одно незапланированное приключение. От Stranghelle велодорожка выходит на трассу E16. Слева скалы, справа – ж/д и волны фьорда. Выхода нет, едем по трассе. Тоннель за тоннелем – страшно жуть! Но водители очень внимательны и корректны! Но вот тоннель более 1 км, страху натерпелись! И газов нанюхались! Следующий почти 3 км. Вправо уходит отворотка в поселок Stavenesli. Решили свернуть в надежде, что есть к-н обездная дорога, но знака велодорожка нет! Местные сказали, что можно проехать по старой дороге. Только нужно взять



и. В результате мы попали на старую ж/д дорогу с которой сняли рельсы и шпалы, пройдя несколько длинных темных тоннелей, свалилась в еле заметную тропинку, а в конце юркнула в длинный тоннель, который вывел нас в тоннель действующей ж/д на станцию Trengereim!!!!!! Далее дорога идет по велосодорожке, т.е по старой дороге, все-время петляя вокруг трассы, то под ней, то сверху до самого Бергена.

4. Исторические, культурные и природные достопримечательности на маршруте.

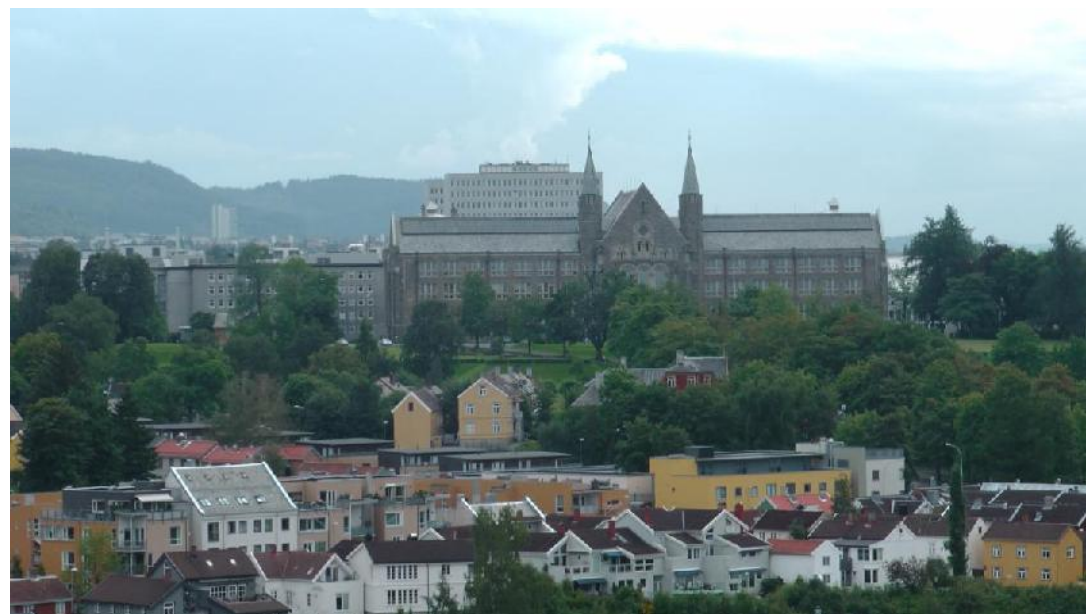
I Города на маршруте

Центральная Норвегия всегда играла ключевую роль в истории страны. Сражение в 1030 году при Стиклестад -известнейшей деревне недалеко от Трондхейма - стало поворотным моментом в христианизации страны. *Нидарус* являлся первой столицей Норвегии, политическим, религиозным, культурным и коммерческим центром страны, местом паломничества на протяжении более четырех столетий средневековья. Но и в современные дни, несмотря на свои скромные размеры, это один из самых впечатляющих и ярких городов Северной Европы. Старое название города — Нидарус, что значит «устье Нида». В позднем средневековье название города изменилось на Тронхейм, что значит «дом сильных», и это название было основным в датский период. В 1930 году возвращено древнее название, Нидарус, но после протеста жителей уже в следующем, 1931 году, город вновь стал Тронхеймом.

Первое поселение на месте Тронхейма (торжище Kaupangr) основал в 997 году Олаф Трюгтвасон. Он же выстроил здесь церковь и свои чертоги (Kongsgård). Олаф Святой принял смерть неподалёку от Нидаруса в битве при Стикластадире. К его мощам в Средние века стекались толпы паломников. В 1152 году английский прелат Николас Брейксписр учредил Нидарусскую епископию. Начиная с XIII века Нидарус уступает своё торговое значение центру ганзейской торговли — Бергену. До XIX века город оставался преимущественно деревянным и горел не менее 15 раз. Большой урон нанесли ему датско-шведские войны XVII века. Трамвайная система Тронхейма — самая северная трамвайная система в мире. Трамвайная линия длиной 8,8 км проходит от центра города (St.Olavs gt.) до места отдыха Lian.

Собор Нидарос (Nidarosdomen) Kongsgårdsgata, 2 | пн-пт 9.00-18.00 | 60 крон

История собора начинается с вождя викингов, который стал королем, а затем святым. Это был Олав Харальдсон. Родился он в 995 году на юго-востоке Норвегии, в Рингерике. Уже подростком он вел традиционную жизнь викинга, служил наемником при герцоге Нормандии и английском короле Этельреде II Безрассудном. В восемнадцатилетнем возрасте Олава окрестили в Руане (Франция) и вскоре он оправился на святую землю, в Иерусалим. Его паломничество сопровождалось видением, в котором он получил руководство вернуться в Норвегию и потребовать себе королевского



трона, что Олав и сделал.

Обратившись в Норвегию, он одолел своих врагов, стал первым национальным королем, эффективно руководившим страной. В год тринадцатилетнего господства он совершил несколько миссионерских туров в отдаленные части страны. Но Олав был чрезвычайно консервативен и даже агрессивен в навязывании новой религии, чем вызвал конфронтацию с языческими вождями. Олав потерял много сторонников в религиозной и политической борьбе, и в 1028 году Норвегию покорил Кнут Великий, король Англии и Дании. Олав был свергнут и отправлен в ссылку.

Христианские миссионеры стали прибывать в Норвегию в 10 столетии, но Олав значительно ускорил процесс христианизации страны. Год Олав провел в Киеве, где его вновь посетило видение, в котором ему предписывалось вернуть трон и закончить обращение Норвегии в христианство. Ещё год Олав посвятил созданию боеспособной армии. Но Олав был убит в Сражении при Стиклестаде 29 июля 1030 года, при предпринятом им походе на Нидарус. Олава похоронили у песчаной отмели (где находится собор Нидарос). Через год после смерти останки решили перенести. Когда открыли захоронение, оказалось, что тело осталось нетленным. Немедленно он был возведен местным епископом в святые и объявлен Святым Олавом в 1031 году. Выше его могилы построили деревянную часовню. Люди, посещавшие эти места, чудесным образом выздоравливали, и вскоре весть об исцелениях была разнесена паломниками повсюду.



После канонизации Святого Олава, город начал быстро расти и развиваться, в первую очередь как коммерческий центр. Приблизительно в 1070 году установили большую церковь, позже замененную готическим собором (1183-1300). Постоянные пожары наносили неоднократный ущерб собору, но всякий раз он возрождался благодаря труду людей. Последняя и основательная реконструкция была проведена в 1869 году и главный престол существующего собора находится на участке захоронения Святого Олава.

Перед Реформацией святыня Олава процветала, его гробницу из ценного металла украшали драгоценности. Она была настолько большой, что 60 мужчин вместе несли её во время ежегодной процессии. Во время Реформации в 1537 году, гробницу перевезли в Копенгаген, расплавили и отчеканили монеты. Паломничества в собор были под строгим запретом и лишь в течение прошлых нескольких десятилетий собору вернули статус священности. Несмотря на то, что собор, как и вся Норвегия

лютеранские, тысячи и тысячи паломников из многих мест Скандинавии направляются из Осло в Трондхейм, чтобы прибыть туда в день смерти Олава,

29 июня. Норвежское правительство позаботилось о восстановлении почти 1000-километрового пути, идущего по старым маршрутам и пилигримы, проходя по древней дороге в прекрасный город Нидарус, наслаждаются живописными пейзажами Норвегии.

Принятие Норвегией христианства произошло почти одновременно с крещением Руси. Норвежский первокреститель Олаф II Святой несколько лет провел в Новгороде при дворе свояка, Ярослава Мудрого: оба были женаты на дочерях шведского короля. Князь Олаф — последний святой, канонизированный до схизмы и почитаемый, таким образом, обеими ветвями христианства. То есть Олафом можно при желании крестить и православного младенца.

Нидаросский собор — комбинация пленительных средневековых архитектурных стилей. Основанный на простой базилике 11 столетия, он был значительно увеличен в начале 12 века. Романские трансепты с тяжелыми изогнутыми окнами и художественным оформлением «зуб собаки» строили английские каменщиками из Линкольна. Ранний готический восьмиугольник (1183-1220) включает резные карнизы вокруг внешней поверхности, напоминающие стиль церкви в Килпекке (Великобритания). Неф и хор с его аркбутанами и сложным узором, причудливыми горгулиями также в раннем готическом стиле. Неф имеет общие черты с собором Вестминстерского аббатства и собором Линкольна. Он был построен в начале тринадцатого столетия, но был разрушен в результате пожара в 1719; существующая структура кропотливо воссоздана в конце девятнадцатого века. Западный фронтон в готическом стиле — внушительная стена с нишами, заполненными скульптурами, с башнями-близнецами и центральным высоким окном. Очень походит на кафедральные соборы в Экстере, Уэллсе, Солсбери, в то же время скульптуры испытывают французское влияние и напоминают скульптуры Реймского собора. Скульптуры, изготовленные в 1900-х, изображают апостолов, святых, персонажей Ветхого Завета, епископов, ангелов, аллегории Веры, Надежды, Любви. Самая старая часть собора, что отмечено на надписи — Часовня Святого Иоанна (1161), посвященная Святому Иоанну и Святому Сильвестру. В часовне находится мраморный алтарь, изготовленный в 1985 году скульптором Харальдом Ворвиком. Самые важные художественные работы собора — произведения фронтальной части алтаря (14 столетия), демонстрирующие во временной часовне, сцены из эпизодов жизни Святого Олава, наиболее известные ранние изображения. В склепе собора собрана отличная коллекция средневековых надгробных плит, обнаруженных во время раскопок собора, некоторые датируются 12 веком, имеют надписи на латыни и старо норвежском, включают портреты покойных. Прекрасным видом Трондхейма можно любоваться, поднявшись на башню.

Во дворе рядом с собором очень интересная экспозиция, можно посмотреть, как строили и самому попробовать построить собор — попилить каменные блоки, подолбить породу долотом.

Набережная Ниделвы, вдоль которой расположены дома на сваях. Разводной мост с Воротами удачи (Gamle Bybro) Некогда на построенном в 1681 году мосту размещались две будки, в одной из которых находилась стража, а в другой - бравшие плату за проезд служащие. Теперь ни тех, ни других нет. Современный вид мост обрел после реконструкции в XIX веке, а Воротами Счастья впервые был назван в вальсе о реке Нидэльве, через которую он переброшен, сочиненном в 1940 году.



Лифт для велосипедистов (Sykkelheisen Trampe) Abels gate, 5 Город считается единственным в мире, где существует специальный подъемник для велосипедистов. Многие, если не все горожане, предпочитают велик машине, и 130-метровый подъемник значительно облегчает всем жизнь. Ключ-карточку для подъемника можно в кафе рядом с ним или в туристическом бюро (100 крон в год)

Сверресборг Музей фольклора Трёнделага (Sverresborg Trøndelag Folkemuseum) Sverresborg alle, 13 | 11:00—18:00 | 85 крон

Музей представляет собой город с домами разных времен постройки, с почтой, кабинетом доктора, домом среднестатистического горожанина - и все со множеством подлинных деталей и предметов того времени. Особого внимания заслуживают руины замка короля Сверрира, традиционные костюмы в основном здании музея, коллекцию лыж и обед в музейном кафе.

Кристиансунн (Kristiansund)

В 1830-70 гг. город активно развивался, превратившись в крупнейшего экспортёра сушёной и засолённой трески (klippfisk). В апреле 1940 года бомбёжка полностью уничтожила Кристиансунн. После реконструкции город стал выглядеть совсем по-другому: появилось множество современных зданий, самыми наглядными примерами которых служат ратуша и церковь.

Достопримечательности: ●Баба с треской (Klippfiskkjerringa) Piren 6501 ●Музей пожарных машин (Fire Museum) Storgata 19 6509 ●Музей трески (The Norwegian Klipfish museum) 12:00 - 17:00 | Milnbrygga, Dikselveien 6501

Буд

Немецкий форт в Буд (Bud) (Ergen coastal defences) 10:00 - 18:00 Bud sentrum 6430 построен пленными русскими и поляками

Мольде (Molde) город роз

●The Romsdal Museum Per Amdamsvei 4 6413 Пн - Пт 11:00 - 15:00

Один из самых больших и наиболее полных музеев фольклора в Норвегии.

Берген

В 1070 году норвежский конунг Олаф III построил крепость и церковь на берегу Бю-фьорда в южной части своей страны (древняя столица Норвегии Нидарос, ныне Тронхейм, находится значительно севернее). Место называлось Бьёргвин, «горный луг». Так был заложен город Берген. Спустя полторы сотни лет другой норвежский конунг, Хокон IV Хоконсон, перенес сюда столицу. С именем четвертого из Хоконов связана следующая легенда: он родился в 1204 году, когда Норвегия была охвачена гражданской войной, условно говоря, между «севером» и «югом». Отец маленького Хокона, Хокон III Сверрессон, был первым королем «южан», прозванных биркебейнерами, «лубяными ногами», — за то, что они, прячась в лесу, обвивали ноги берестой. Он умер вскоре после рождения сына, о безопасности которого были все основания



бесплатно. Легенда гласит, что, спасая ребенка от врагов, двое самых отважных и ловких лыжников — Торстейн, Скевла и Скьервальд Скрелли несли с малышом на руках более 100 километров, сделав лишь небольшой привал в Лиллехаммере (надо сказать, что в те времена лыжи были единственным зимним способом перемещения по горным регионам страны). В память об этом спасении в Норвегии до сих пор ежегодно проходят состязания лыжников на дистанции 20, 50 и 90 километров. В картинной галерее Бергена имеется полотно в суриковском стиле: два бородатых богатыря несут сквозь пургу младенца. Возмужав, Хокон IV Хоконсон считал за благо обзавестись новой столицей: в 1217 году Тронхейм уступил столичный статус незначительному тогда городку Бергену. Его выбор был обусловлен выгодным географическим положением: Берген находится гораздо южнее, чем Тронхейм, а следовательно, намного ближе к центру Европы и основным торговым путям тех лет. Кроме того, удобная гавань делала его идеальным портом. И хотя статус официальной столицы Берген потерял довольно скоро, уже в 1299 году, он долгие века оставался важнейшим центром торговли.

Музей Старого Бергена (Bymuseet) Nyhavnsveien 4 5042 Пн-Вс 11:00-15:00 Музей Старого Бергена — это музей под открытым небом. На его территории находятся более 40 деревянных домов, наглядно иллюстрирующие архитектуру Бергена, традиционную для города в восемнадцатом и девятнадцатом веках. Королевская резиденция и зал приемов Хоконсхаллен были построены в 1247 и 1261 годах. Именно здесь принимал послов и законы наихристианнейший король Хокон IV Хоконсон, так что теперь это своего рода национальная святыня. Внутри пусто, но главный эффект древних помещений — их пропорции, то неуловимое соотношение трех измерений, что выдают совсем другой взгляд на систему мировых координат, чем наши. Это особенно легко ощутить в церемониальном зале, притом что он частично реконструирован: в 1944 году в бухте напротив крепости взорвался немецкий военный корабль, полный боеприпасов, и национальную святыню наполовину снесло. Немцев с тех пор в стране недолюбливают. Хоконсхаллен построен из гигантских необтесанных валунов, что делает его изнутри похожим на огромный грот, а снаружи — на неприступную скалу.

Башня Розенкранца Bergenhus 5003 Пн - Вс 10:00 - 16:00 сооружена в 1270 году. Несколько раз башню перестраивали и расширяли с тем, чтобы лучше приспособить ее для оборонительных целей. Кроме того, она служила символом противостояния могущественным ганзейским купцам.

Ганзейская набережная Брюгген Bryggen 5003 Главная туристическая достопримечательность в центре города — квартал под названием Брюгген (что переводится как «мостки» или «пристань»). Раньше он назывался Тюскебрюгген, «немецкая пристань». Это бывшая зона компактного проживания выходцев из Германии, прежде всего ганзейцев. Сегодняшний Брюгген целиком состоит из деревянных домов в четыре-пять этажей, сросшихся в целые улицы, которые, в свою очередь, соединены между собой переходами и галереями. Такие человеческие соты со скрипучими лестницами, лебедками, при помощи которых ведра с водой поднимались на верхние этажи, с лежаками и деревянными сортирами, втиснутыми между домами. Восхищаясь сохранившейся стариной, не следует забывать, что обитателям этого средневекового барака жилось не очень-то комфортно: здесь было тесно, грязно и холодно. Даже в домах побогаче — как, например, в официальном представительстве Ганзы, где сегодня также музей, — внутреннее убранство на удивление просто: так, спали ганзейцы на деревянных



закрывающимися внешними створками, в сущности — своего рода шкафах. Эти шкафы и были порой единственными «лежанками» на долгие годы портовой службы. Поскольку разводить огонь в деревянных домах было запрещено, в конце каждой улицы имелось некоторое место — клуб не клуб, трактир не трактир, — где все собирались, грелись, ели, пили и осуществляли народную демократию. Тем не менее пожары случались регулярно. Нынешняя застройка относится к XVII веку.

Бродить по деревянным закоулкам Брюггена очень любопытно. Здесь много симпатичных кафе и магазинчиков, где можно купить, например, лосиные рога. На верхних этажах гнездятся дизайнерские и архитектурные бюро, посылторги, мастерские по проектировке каминов и тому подобные конторы.

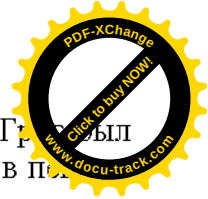
Особого внимания заслуживает археологический музей. Скромный на первый взгляд, он, как водится, был построен над местом археологических раскопок. Здесь можно обозреть не только древние деревянные мостовые (совсем как в Новгороде) и остовы домов, но и узнать массу занимательного из интимной жизни тех, кому привелось родиться в Средневековье. Так, оказывается, что большинство северных городов (например, Берген) вовсе не были рассчитаны на пожизненное пребывание жителей. Люди там не рождались и не умирали, а только проводили активную (часто недолгую) часть жизни — делали карьеру, зарабатывали деньги, а затем возвращались в деревню. Город был своего рода временным общежитием для молодых людей, главным образом мужского пола. Женщин было значительно меньше. Те, что все-таки были, занимались, как правило, обслуживанием мужчин: стиркой, шитьем одежды, готовкой. Молодые женщины тоже часто жили общежитиями и проявляли большую степень самостоятельности. Например, держали склады или ткацкие мастерские. В городе нередко находят деревянные дощечки с руническими надписями (руническим алфавитом здесь пользовались вплоть до XV века) вроде: «Этот товар принадлежит Сольвейг». Семьи в городе образовывались нечасто, соответственно было мало и детей: культурный слой содержит лишь сравнительно небольшое количество детских игрушек. Как и во все времена, это лошадки, запряженные в тележки, всевозможные мячики, игрушечные мечи и сабли... Обилие рыболовецкой снасти — крючков, блесен, грузил и приспособлений для растяжки вяленого леща (вот так вот!) — свидетельствует как о занятиях жителей Бергена в былые века, так и об их кухне...

В квартале Брюгген некогда располагалось одно из четырех постоянных представительств Ганзы (наряду с Лондоном, Брюгге и Новгородом). В 1241 году подписание торгового договора между Гамбургом и Любеком стало символической вехой в основании одного из мощнейших межгосударственных союзов средневековой Европы — Ганзы. Сегодня о всеильном купеческом объединении, диктовавшем отнюдь не только торговые порядки, напоминают лишь немецкие автомобильные номера: HH — Hansestadt Hamburg (ганзейский город Гамбург) или HB — Hansestadt Bremen (ганзейский Бремен). В Бергене номера начинаются почему-то с буквы S. Между тем именно этот город был в свое время одним из ключевых участников Ганзы, ее северным форпостом. Отсюда торговые маршруты уходили дальше на север: в Гренландию, Исландию, Северную Норвегию. В Бергене принимались стратегические решения: почему закупать в Новгороде пушнину или продавать китовый ус в Бордо... В 1250 году в Бергене, по данным переписи, проживали 40 000 человек — больше, чем в Париже и Лондоне, в 10 раз больше, чем в Гамбурге, и раза в три больше, чем в Новгороде. Половину жителей, около 20 000, составляли немцы. Чисто немецкие фамилии — Бремер, Винтер или Вессель — и сегодня легко обнаружить в телефонной книге Бергена.

Дом-музей Эдварда Грига Trolldhaugen Trolldhaugveien 65 5232 Paradis Пн - Вс 9:00 - 18:00 Трольдхауген — очаровательное место. На высоком берегу фьорда расположена статная деревянная вилла с геранями на подоконниках и не по-северному большими окнами, распахнутыми в сторону моря. Здесь проводили летние месяцы Эдвард Григ и его жена Нина, певица, в свое время куда более популярная, чем ее супруг (приходившийся ей одновременно и кузеном). На территории скромно разместились музей и небольшой концертный зал. Нина Григ любила общество: перед верандой дома, прямо на крутой скале, стоит стол, за которым, видно, пили чай. Григ чай любил (об этом есть свидетельство П.И. Чайковского: «Чай с Григами и пирогами»), а общество — не всегда. Поэтому при шумном доме ему двумя уступами скалы ниже, прямо на озере, построили небольшую избушку. В прежние времена такого рода сооружения в иных советских «домах творчества» вроде Рузы или Сортавалы назывались, помнится, «творилками». В



«творение» Грига все как при хозяине: чугунная печка, диванчик, стол с чернильницами. Легко представить, как хрупкий композитор — Григ — сидел здесь, поставив ноги на вязаный пуфик в крупную розу, смотрел на залив фьорда и писал про то, как тролли пляшут в пещере горного короля. Григ провел здесь 22 года. За это время, работая в маленьком садовом домике на берегу озера Нордос, он написал многие из своих самых известных произведений. Сходите и к вырубленной в утесе могиле, в которой покоятся сам композитор и его жена Нина. Сейчас в доме композитора открыт музей, в котором выставлены экспонаты, связанные с жизнью Грига. Внутреннее убранство дома сохранено с 1907 года.



до инженерной мысли

Атлантическое шоссе

По пути из Кристиансунна в Молде на участке между поселками Kårvag и Vevang двенадцать мостов и дамб атлантического шоссе теперь соединяют острова и островки, кажется. Будто едешь прямо по морю.

Фломская железная дорога (Flåmsbana)

Строительство было начато в 1920 году и продолжалось 20 лет. За 20 км пути поезд спускается (или поднимается) почти на один километр по высоте, что уже само по себе не просто и, кроме того, является мировым рекордом по крутизне (в прямом смысле) железной дороги. А здесь к тому же приходилось строить трассу прямо на отвесных горных склонах фьорда — получается такой дьявольский железнодорожный серпантин. Около трети дороги проходит в горных туннелях, которые строились почти полностью вручную. Но самое парадоксальное состоит в том, что вскоре после ее пуска в эксплуатацию дорога потеряла свое значение и в последние годы используется в основном с туристическими целями.

Тоннель Леэрдал

Если Фломская дорога поражает масштабами содеянного, незримым присутствием теней бесконечно уставших и пропотевших людей, вооруженных кирками и лопатами, а также некоторой бессмысленностью проделанного когда-то грандиозного труда, то тоннель Леэрдал являет собой ее противоположность. Это — образец практичности и организованности. Леэрдал — самый длинный (24,5 км) автомобильный тоннель в мире, проложенный под горой. Несколько лет тому назад, накопив от продажи нефти огромные деньги, правительство Норвегии решило усовершенствовать транспортную систему страны. Для того чтобы из Осло можно было без проблем добраться до Бергена (в зимний период это особенно актуально, поскольку паромы из-за неблагоприятных погодных условий могут не работать), в самых неудобных для проезда местах было решено пробить тоннели. И в этом ряду Леэрдал — удивительное инженерное сооружение. Внутри тоннель по-разному освещен, дабы у водителей, едущих по монотонной дороге, не возникало опасного привыкания. Огромные вентиляторы автоматически проветривают все пространство тоннеля. Через каждые 6 км в его «теле» прорублены специальные боковые ниши (большие пещеры) — это нужно для того, чтобы в случае возникновения опасности





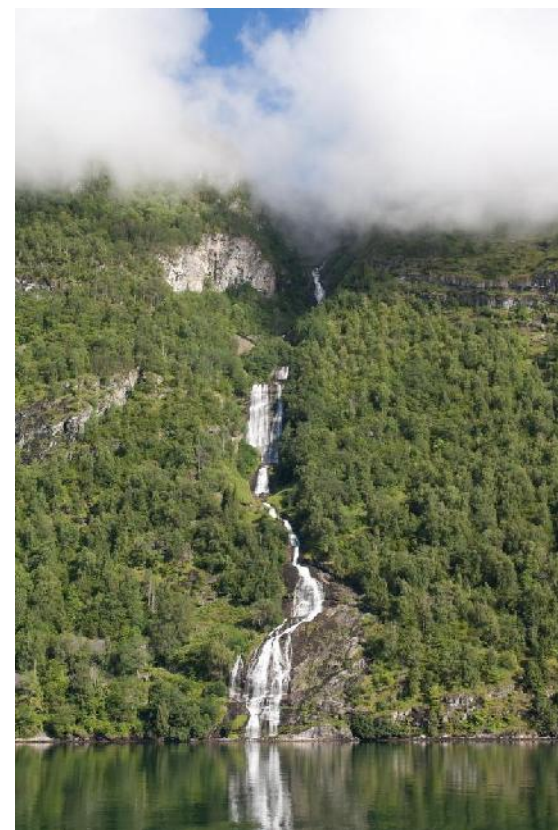
Тропа троллей («Трольстигвейен»)



Природные достопримечательности на маршруте

Гейрангер-фьорд (Geirangerfjorden)

Это уникальное творение природы представляет собой 20-километровое ответвление Сторфьорда, зажатое между хребтами Ромсдаль и Норангсдаль, входящими в систему так называемых Суннмёрских Альп — самого внушительного горного массива Норвегии. В названии Гейрангер-фьорда содержится обычная для топонимики тавтология: «ангер» по-старонорвежски «фьорд». Зато «гейр» — «наконечник стрелы». И действительно, верхняя часть фьорда, словно дротик, впивается в горы и продолжается ущельем порожистой реки в направлении вершины Далснибба (1 550 метров).



Нерукотворная архитектура фьордов возникла почти 10 000 лет назад, на исходе ледникового периода, когда ледник начинал движение к океану и в буквальном смысле раздвигал горы. Пользуясь своим чудовищным весом и обломками скал как абразивом, он продавливал и выскабливал дно, спрямлял борта, образуя так называемую U-образную троговую долину. В Гейрангер-фьорде она сложена докембрийскими гнейсами возрастом более 3,5 миллиарда лет и демонстрирует на вскрытых ледником участках великолепные образчики древнейшей континентальной коры. Отчасти за этот ценный геологический «экстерьер» Гейрангер-фьорд вместе с Нерёй-фьордом и были удостоены внимания ЮНЕСКО. Кстати, Нерёй-фьорд является самым узким в мире, его отвесные скалы высотой до 1 000 метров сближаются до расстояния в 250 метров.



На Гейрангере нет присутствия человека, в том смысле, что здесь на реках и водопадах нет никаких электростанций и иных объектов, которые выстроены на других норвежских фьордах. Лишь единичные домики да линии электропередач, скрытно идущие вдоль лесистого склона или переходящие с одного берега на другой. Что касается местных жителей, то люди пришли в эти края сравнительно недавно: 3—4 тысячи лет назад, когда климатические условия на западных фьордах Норвегии оказались более-менее сносными. Это были уже не первобытные племена, а общины, знавшие бронзу и железо, но еще пользующиеся орудиями из камня и кости. Главными их занятиями стали, конечно, охота и рыболовство, потом —

дство и много позднее — земледелие. Веками они жили здесь уединенно и больше рассчитывали на себя и свои семьи. Сегодня они оторваны от мира, хотя привычка жить обособленно все же осталась.

От Гейрангера до прибрежных городков губернии Мёре-ог-Ромсдал около 100 километров. От пристани Магерсхольм паром везет полтора часа по прямому, как труба, Йорунд-фьорду, до местечка Лекнес, где путешественники вновь оказываются на земле. Путь от Лекнес до Хеллесюльта — городка, расположенного в основании Гейрангер-фьорда, — лежит по дну ущелья Норангсдален вдоль склонов, заросших хвойным лесом, мимо ледниковых озер, снежников и крутых лавиноопасных скал. По краям шоссе, на травянистых, относительно «спокойных» склонах попадаются забавные каменные избушки, миниатюрные, с задернованными крышами, прижавшиеся друг к другу, словно овцы. Похожие на сказочные жилища домики — собственность вполне реальных фермеров, правда, обитаемы они только летом, когда на горных пастбищах растет сочная трава.

В Хеллесюльте местный водопад гармонично вписан в незатейливую архитектуру городка. Кстати, почти в каждой деревне «страны фьордов» есть свой, домашний, водопад, которого вполне бы хватило, чтобы прославить отдельно взятую маленькую страну. Но не Норвегию! Она изобилует водопадами. Например, самый высокий в стране (и восьмой в мире!) — Мардаль — падает двойным каскадом с высоты 655 метров.

Плавание от Хеллесюльта до Гейрангера занимает 50 минут. Водопады остаются за кормой, как верстовые столбы. В пасмурную погоду они — словно застывшие на фоне темных скал молнии. Берега фьорда крутые, сверху донизу, насколько хватает взгляда, заросшие густым лесом. Лишь на самом верху лес «иссыкает», уступая место горным тундрам и ледниковым моренам. Главные деревья норвежского леса — ель, шотландская сосна и береза. Ели стоят плотно, «плечом к плечу», спускаясь местами до самого уреза воды. Грандиозность окружающей природы настолько велика, что обычные ее обитатели — волки, олени, выдры, тюлени и даже киты — легко теряются в просторах и глубинах. Зато в воображении неискушенных первозданной красотой путников возникают другие существа, пришедшие из скандинавских мифов: боги, монстры и великаны. Огненно-рыжий силач Тор с волшебным всеокрушающим молотом Мьёлльниром боролся с великанами и главным монстром Скандинавии — Мировым Змеем, который мог бы запросто скрываться именно здесь, среди мрачных скал, уходящих под воду на сотни метров, в зеленых глубинах Гейрангер-фьорда. Но сейчас, видимо, не его время, а потому вода во фьорде спокойна. Сюда из открытого моря не добираются шторма, только приливы и отливы, которые при таких обрывистых берегах почти незаметны. На границе Атлантического и Ледовитого океанов климат и суров, и капризен. Солнце здесь радует и настораживает. Слишком синее небо, слишком зеленая трава, слишком глубокие тени. Ветер с моря приносит низкую облачность — этот пласт облаков, начинающийся примерно на 400 метрах высоты, накрывает фьорд как бараньей шапкой, и водопады «свисают» с неба белыми косичками.



Стены фьорда иногда настолько крутые, что непонятно, каким образом за них могут цепляться деревья. Но всякой приспособляемости не знает предел: темно-зеленую стену леса вдруг обрывает каменистая осыпь, а за ней — монументальная скала, на которой вдруг проявляется каменное «лицо» исполина — творение неведомого скульптора с тысячелетним терпением.

Гейрангер-фьорд — это театр водопадов с движущейся рампой. Иногда кажется, что паром стоит на месте, а берега плывут навстречу, выводя на авансцену водопады одного за другим. Каждый водопад индивидуален. Его русло — его «линия жизни». У одних она тонкая и извилистая, с хитрыми поворотами, у других — напористая и прямая. Водопады беззвучны: с середины фьорда, где идет паром, шума воды не слышно. И только если он сдаст поближе — будто окно распахивается от ветра и дождя. Водопад оживает, обретает голос, цвет и, если повезет с солнцем, прикрывается радугой.

О самых знаменитых водопадах сложены легенды, как, например, о «*Семи Сестрах*». Когда-то давно один смелый викинг пришел в деревню свататься. Ему предложили выбрать из семи красавиц-сестер одну. Девушки были настолько хороши, что викинг растерялся. Кому отдать сердце? Задача так и осталась неразрешенной. Время ушло, и застыли все герои легенды двумя прекрасными водопадами на берегах фьорда. «Семь Сестер» — семь тонких струй, похожих на девичьи слезы, и полнокровный «*Жених*» — могучий водопад на противоположном берегу. Паром минует «Семь Сестер», и если обернуться, можно увидеть наверху, у первой ступени водопада, на высоте 250 метров, среди пышной зелени два-три домика, словно заброшенные туда неведомой силой. Это *ферма Нивсфло*, покинутая обитателями в 1898 году из-за угрозы падения нависшей скалы. Люди перебрались в Гейрангер, но летом время от времени возвращаются, чтобы накосить какого-то особенного сена, которое потом спускают вниз на тросах и вывозят на лодках.

Вообще, лавиноопасность — главный страх местных жителей. Детей, игравших зимой на склонах, родители связывали между собой и привязывали к столбу. В среднем три раза за столетие происходят катастрофические обвалы, уносящие десятки жизней и разрушающие деревни. Бывают и потопа. В соседнем Та-фьорде упавшая в 1934 году скала вызвала волну высотой 62 метра! Для фьордов все это — пыль тысячелетней истории. Для людей, живущих в пределах одного столетия, конечно же, нет. Но дело в том, что у норвежцев любовь к дикой природе — в крови, и любовь не праздная, не модная по нынешним временам, а глубинная и настоящая. Что касается нас, гостей этих мест, то опьяняющее действие дикой природы проходит, когда начинаешь понимать, что все, что ты видел, уже было в тех запредельных временах, куда неспособно заглянуть даже воображение. И возникает вдруг пронзительное ощущение украденного у вечности мига, в котором ты каким-то чудом оказался, — мига жизни, которая, может быть, скоро вновь отступит под натиском льда и безмолвия.

Гейрангер-фьорду угрожает состояние горы *Акернесет*, которая может обрушиться во фьорд. Обрушение, если оно произойдет, повлечет за собой катастрофические последствия для нескольких населенных пунктов, в том числе Гейрангера — они будут разрушены за десять минут. На склонах фьорда можно увидеть заброшенные фермы, которые располагаются на небольших расчищенных участках. Добраться до них трудно — чтобы подняться к некоторым из них, придется воспользоваться приставными или веревочными лестницами. Экскурсионные суда даже делают специальные остановки, чтобы удовлетворить любознательность туристов. Некоторые из ферм были специально отреставрированы



Согнефьорд (Sognefjorden)

Самый длинный из норвежских фьордов – протянулся на 206 км, от архипелага на западе до Шёлдена у подножия Йщеунхейма на востоке. Внешняя часть фьорда в целом проходит напрямую с запада до небольшого городка *Балстранд*, внутри он делится на рукава, уходящие во всех направлениях. Пять больших рукавов в свою очередь разделяются на длинные притоки фьорда, и именно здесь находятся наиболее интересные достопримечательности.

Юстедальсбреен (Jostedalsbreen)

Крупнейшая ледниковая область в континентальной Европе, тянется на 100 км в длину и 15 км в ширину. Наряду с Юстефонном (Jostefonn), который раньше был с ней соединен, она покрывает 486 км². Высочайшая точка – Лодальскопа (Lodalskåpa; 2083 м)



5. Варианты подъезда и отъезда. И другая полезная информация.

Выброска на маршрут:

Выброска осуществлялась в несколько этапов:

- 1) поезд Москва-Хельсинки
- 2) паром Хельсинки – Стокгольм
- 3) поезд Стокгольм – Тронхейм

В Тронхейм можно попасть только на поезде либо из Осло или Бергена, либо через Швецию. Самолетом дорого, единственный вариант, который мы нашли – это лететь с пересадкой в Риге Москва-Осло, ну и т.к. большинство членов нашей команды (кроме Дмитрия Петровича) были в Скандинавии впервые, то решили поехать на поезде, заодно еще и посмотреть столицы Финляндии и Швеции.

Все билеты бронировали заранее, но вот с поездом Стокгольм – Тронхейм вышла незадача – бронировать через официальный сайт шведских ж/д можно только по специальной банковской карте, которая выпущена скандинавскими банками, нового образца с чипом! Так что покупали билеты за несколько дней до отправления из Стокгольма в городе Упсала (мы с Дмитрием Петровичем еще крутили единичку по Финляндии и Швеции, это также была одна из причин, почему мы решили встретиться с остальными участниками похода по Норвегии в Стокгольме). К тому же прямого поезда нет, только с пересадкой на границе на станции *Duved* на норвежский поезд. Он больше похож на экспресс и был практически пустой. Вагонов мало Зили 4.



Выброска с маршрута:

Выброска оказалась тоже сложной:

- 1) поезд Берген – Осло
- 2) поезд Осло – Стокгольм
- 3) паром Стокгольм – Хельсинки
- 4) поезд Хельсинки – Москва

Билеты на поезд Берген – Осло покупали в городе Вosse (Voss) на ж/д вокзале. Система ж/д в Норвегии единая, так что на любой станции можно приобрести билет куда угодно. Но вот билеты на поезд до Стокгольма пришлось покупать в Осло буквально накануне, т.к. от Осло идет уже шведский поезд. Все остальные бронировались заранее еще в Москве.

ж/д, автобусы, паромы и провоз велосипеда

- Проезд на поезде достаточно дорогой, так что мы путешествовали на ночных поездах в сидячих вагонах. Все поезда делятся на те, где есть официальные



места для велосипедов, и где их нет!!!! Они ограничены, поэтому их надо бронировать заранее. Нам не везде они доставались, приходилось хитрить: разбирали полностью велики, паковали их в чехлы и колеса отдельно в чехлы, и пихали, куда только могли! Старались приходить заранее, чтобы оккупировать багажные места в начале вагона, и за спинками кресел. Один раз нам повезло – места наши были в вагоне, где есть отсек для колясок. Добрые шведские проводники сами предложили нам туда все сложить! И еще помогли!!! Мы четко уяснили, что нужно соблюдать все законы, но можно их и обойти, притворившись «шлангом» - разобранный велосипед в чехле, это уже не велосипед, а багаж!!! Кстати сами местные жители делают точно также. В Осло один фрукт скрутил колеса, педали, связал все вместе и пошел в поезд, даже не упаковав велик в чехол! Однако, в общем, в Норвегии строже, и если нельзя, значит нельзя! Если надо платить за велик, значит надо платить, а не пытаться по нашей советской привычке «все на халяву» улизнуть от уплаты. Здесь этот номер не пройдет! Наличие билета на велосипед дает право ввезти его в поезд без разборки и упаковки. Для них отведен целый отсек в одном из вагонов. Проводник втаскивает их и выдает сам! При покупке билета выдается бирка на ленточке, которую нужно повесить на велосипед. Это, конечно очень удобно. Никакой головной боли: влезет, не влезет, где остановится вагон, сколько придется все вещи тащить по платформе!!!! А тут на велике довезли рюкзаки до своего вагона, сбросили их и поехали до веловагона!!!!!! И все!!!!!!



- На автобусе пришлось ехать только один раз, когда уперлись в новый тоннель от Кристиансунна на пути в Буд. Раньше здесь ходили паромы, но теперь проложили новый тоннель под фьордом, длина которого около 6 км, а глубина 250 метров. Движение на велосипеде запрещено! Билеты купили у водителя. 3 велосипеда повесили на крепление сзади автобуса, остальные впахнули в багажный отсек. Пассажиров практически не было! Еще два или три человека и мы! А вот от первоначального плана ехать на ночном автобусе из Осло в Стокгольм пришлось отказаться. Нас даже на пушечный выстрел не подпустили к нему, еще у билетной кассы на автовокзале! Автобусы шведские, а у них правило: никаких велосипедов! Даже в разобранном и упакованном виде. Перед нами еще пара велосипедистов была, так звонили даже самому управляющему компании, разрешить в виде исключения – ни в какую! Да еще пятница вечер!!!!
- Паромов много. У нас их было 6 плюс паром Стокгольм – Хельсинки. С велосипедами проблем нет, заезжай с машинами и плати и за себя и за велик! Надо только уточнить расписание некоторых паромов в tourist information.



Ближе к концу сезона их может на длинных туристических маршрутах быть меньше. Например, на Согне-фьорде до Флома ходят несколько раз в день. Заезжая на паром, не надо вставать в очередь, а вставать первыми, и как только поднимется шлагбаум проезжать, укажут паромщики, а то потом придется ждать пока заедут все машины.

Тоннели

Большое количество тоннелей, особенно те, что проложены под фьордами, закрыты для велотуристов! Планируя маршрут надо обязательно найти карту, где указаны те тоннели, что открыты для нас. Мы пользовались старой картой Дмитрия Петровича, которую он привез из предыдущих походов по Норвегии. В Тронхейме нашли в книжном магазине новую, сверили, подкорректировали наш маршрут. Многие тоннели пробили сравнительно недавно, а существовавшие ранее объездные дороги отвели под велодорожки. Очень удобно. Едешь, любишь природой, правда это удлинит километраж, зато безопасно! Согласно правилам в некоторых тоннелях, если нет знака «движение на велосипеде запрещено», можно ехать, но если есть такая объездная дорога, то можно ехать только по ней!



Водители и велодорожки

Надо отдать должное норвежским водителям. Вели себя очень вежливо и корректно, обгоняли только, когда предоставлялась возможность на расстоянии около 2-х метров от нас, в противном случае тянулись сзади, но не сигналили, не подгоняли. К сожалению, практичные норвежцы не тратят деньги на широкие обочины, поэтому на большинстве дорог водителям приходилось туго, но мы тоже не лыком шиты – если предоставлялась возможность, съезжали на обочину, пропуская скопившиеся машины. В принципе, машин не очень много, кроме трасс, там фуры полно и гоняют очень лихо! Было страшновато! К счастью таких дорог было очень мало на нашем маршруте.

Велодорожек в Норвегии меньше, чем в Финляндии, но достаточно! Особенно понравилась идея объезда новых тоннелей по старым дорогам, которые они не бросают, а превратили в живописные велодорожки!

6. Изменения маршрута и их причины

Заявленный маршрут:

Тронхейм (Trondheim) – Оркангер (Orkanger) – Холла (Holla) - Ауре (Aure) – Винстернес (Vinsternes) – Кристиансунн (Kristiansund) – Молде (Molde) – Рёвик (Røvik) – Офарнес (Åfarnes) – Исфорден (Isforden) – Анналснес (Åndalsnes) – Сjøльте (Sylte) – Эйдсдал (Eidsdalen) – Гейрангер (Geiranger) – Суннульвен/ Хеллесилт (Sunnylven/Hellesylt) – Стрюн (Stryn) – Оллен (Olden) – Сунне (Sunde) – Бриксдал (Briksdal) – Фонн (Fonn) – Шей (Skei) - Вик (Viksdallen) – Балестранн (Balestrand) – Согндал (Sogndal) – Кэупангер (Kaupanger) – Флом (Flåm) – Мюрдаль (Myrdal) – Восс (Voss) – Берген (Bergen) – Осёйро (Osøyro) – Сандвилвэг (Sandvikvåg) – Лейрвик (Leirvik) – Сэгвэг (Sagvåg) – Бёмло (Bømlo) – Лангевэг (Langevåg) – Хэугесунн (Haugesund) – Скуетесфмн (Skudenesfamn) – Ставангер (Stavanger) – плато Кафедра (Preikestolen) – Ставангер (Stavanger) – Осло (Oslo)

Реально пройденный маршрут:

Тронхейм (Trondheim) – Оркангер (Orkanger) – Холла (Holla) - Ауре (Aure) – Винстернес (Vinsternes) – Кристиансунн (Kristiansund) – Буд (Bud) – Молде (Molde) – Рёвик (Røvik) – Офарнес (Åfarnes) – Исфорден (Isforden) – Анналснес (Åndalsnes) – Сjøльте (Sylte) – Эйдсдал (Eidsdalen) – Гейрангер (Geiranger) – Суннульвен/ Хеллесилт (Sunnylven/Hellesylt) – Стрюн (Stryn) – Оллен (Olden) – Сунне (Sunde) – Бриксдал (Briksdal) – Фонн (Fonn) – Шей (Skei) - Вик (Viksdallen) – Балестранн (Balestrand) – ~~Согндал (Sogndal)~~ – ~~Кэупангер (Kaupanger)~~ – Флом (Flåm) – Мюрдаль (Myrdal) – **Финсе (Finse)** – **Хэугастёль (Haugastøl)** – **Эйдфьёрд (Eidfjord)** – **Ульвик (Ulvik)** – Восс (Voss) – Дале (Dale) – Берген (Bergen) - ~~Осёйро (Osøyro)~~ – ~~Сандвилвэг (Sandvikvåg)~~ – ~~Лейрвик (Leirvik)~~ – ~~Сэгвэг (Sagvåg)~~ – ~~Бёмло (Bømlo)~~ – ~~Лангевэг (Langevåg)~~ – ~~Хэугесунн (Haugesund)~~ – ~~Скуетесфмн (Skudenesfamn)~~ – ~~Ставангер (Stavanger)~~ – ~~плато Кафедра (Preikestolen)~~ – ~~Ставангер (Stavanger)~~ – Осло (Oslo)

Все основные изменения произошли в связи с тем, что мы выбились из графика, преодолевая самое трудное препятствие на маршруте – туртропу между ледниками в национальном парке Юстедальсбреен. т.к. это было первопрохождение, и имевшаяся информация оказалась не точной! Мы столкнулись с неблагоприятными погодными условиями (дождь, низкие температуры) и локальным препятствием, на преодоление которого потратили целый день, на прохождение следующего препятствия – еще день. И только на третий мы вышли на нормальную дорогу. В связи с этим, было принято решение не нагонять маршрут, а закончить его в Бергене, тем более что участок Берген – Ставангер не имел категорийных препятствий и был включен в маршрут только ради посещения уникального места в Норвегии скалы Кафедра. Вместо этого мы решили удлинить категорийный участок - подъем по Фломовской дороге на плато «Крыша Норвегии», т.е. не подбрасываться на поезде Мюрдаль – Восс (другого выхода с этой дороги нет), а продолжить по ней движение до финальной точки этого общенационального веломаршрута в поселе Хэугастёль. Далее двигаться по самой высокогорной дороге Европы до городка Ульвик. От Ульвика тихими дорогами доехать до городка Восс и далее продолжить движение по начальному маршруту Восс – Берген.

7. Техническое описание прохождения группой маршрута:

Общая схема района похода:

Trondheim - Orkanger – Holla - Aure - Kristiansund – Bud
– Molde - Andalsnes - Geiranger - Hellesylt - Stryn – Olden
– Fonn - Vik - Balestrand - Flam - Myrdal - Finse –
Haugastal - Eidfjord - Ulvik - Voss - Dale - **Bergen**

Высотный график общий:



Своя таблица по дням

День пути	Дата	Участок пути / Место ночевки	протяженность км; набор/сброс высоты; покрытие, км метонаблюдения	Другие виды транспорта	Время движения вело ч,м	Средняя скорость вело км/ч
1	02.08.2011	Trondheim – Heimdal – Buvik – Børsa Ночевка берег фьорда	общий км за день - 42,34 асфальт набор высоты – 380м сброс высоты – 370м <u>метео</u> ясно, солнечно. +18°C		2,47	15,2
2	03.08.2011	Trasavika - Orkanger – Gjølme – Berdal – Holla – Kirkseterøla – Helland – Ночевка на речке рядом с 364 трассой, не доезжая 1 км до Arvågen	Общий км за день - 90,46 асфальт набор высоты – 1161м сброс высоты – 1064м <u>метео</u> – всю ночь шел <i>дождь</i> , днем ясно, +24°C		6,14	14,5
3	04.08.2011	Arvågen – Gjela – Eidet – Giset – Vinsternes – Gullstein – Leirvåg – паром – Seivika - Кэмпинг Biskogen	общий км за день - 93,37 асфальт набор высоты – 887м сброс высоты – 977м <u>метео</u> – вечером и всю ночь шел <i>дождь</i> , днем ясно, +20°C	паром - 6,1 км.	6,00	15,6
4	05.08.2011	Biskogen Kristiansund автобус Karvag Antlanterhavsvegen – Vevang – Farstad – Bud – Sylte – Malme – Melsetra - Molde Кэмпинг Kviltorp	общий км за день - 90,42 асфальт набор высоты – 742м сброс высоты – 728м <u>метео</u> – ясно, к вечеру се затянуло облаками, +22°C	автобус - 31,3 км	5,43	15,8
5	06.08.2011	Molde – Hjelset – Kleive – Talset – Røvik – Søsneset – паром – Åfarnes – Torvika – Breivika – Åndalsnes - Кэмпинг Andalsnes	общий км за день - 91,6 асфальт набор высоты – 429м сброс высоты – 426м <u>метео</u> – всю ночь, день шел <i>дождь</i> , 16	паром -3 км	5,38	16,3
6	07.08.2011	Åndalsnes Trollstigen Valldal - Sylte Linge – паром – Eidsdalen – Eide – Geiranger - Кэмпинг Geirangerfjorden feriesenter	общий км за день - 81,51 асфальт набор высоты – 1585м сброс высоты – 1602м <u>метео</u> – ночью шел <i>дождь</i> , днем - ясно, +20°C	паром 2,5 км	6,06	13,4
7	08.08.2011		общий км за день - 95,28 асфальт	паром - 20,3	6,27	14,8

		Geiranger – паром – Hellesylt – Tronstad – Hornidal – Kjøs – Stryn – Loen – Olden – Sunde – Brigsdal - Турстоянка Brigsdal	набор высоты – 848м сброс высоты – 730м <u>метео</u> – утро ясно +18°C, <i>дождь</i>	км		
8	09.08.2011	Brigsdal – туртропа между ледняками – Ночевка у горного озера недалеко от ледника	общий км за день - 3,64 - каменистая туртропа набор высоты – 868м сброс высоты – 6м <u>метео</u> – <i>дождь</i> +9°C		10,30	0,35
9	10.08.2011	Туртропа – Ночевка на реке Driva после спуска с ледника.	общий км за день - 5,28 - каменистая туртропа набор высоты – 127м сброс высоты – 409м <u>метео</u> – временами <i>дождь</i> +12°C		8,30	0,62
10	11.08.2011	Туртропа – Bevring – Klakegg – Skei – Sanddal – Vassenden Турстоянка близ Vassenden	общий км за день - 46,52 42,41 – асфальт 2,49 – грейдер 1,62 – туртропа набор высоты – 81м сброс высоты – 576м <u>метео</u> – ясно, солнечно +22°C		4,16	10,9
11	12.08.2011	Vassenden – Moskog – Rørvik – Vallestad – Vik – Eldalen – Melsnipa - Dragsvik Ночевка на отворотке дороги	общий км за день - 96,44 асфальт набор высоты 1235м сброс высоты – 1440м <u>метео</u> – ясно, +23°C		7,31	12,8
12	13.08.2011	Dragsvik – Balestrand – Flåm – Myrdal - Ночевка у озера Reinungavatn , отъехав 1 км от Kjosfossen	общий км за день - 32,91 км 21,52 - асфальт 6,68 – грейдер 4,71 - каменистая горная дорога набор высоты 908м сброс высоты – 136м <u>метео</u> – утром ясно, к вечеру пасмурно, сильный ветер +20°C	быстроходный паром - 65 км	4,05	8,1
13	14.08.2011	Озеро Reinungavatn - Finse – Vikastølen – Ночевка около домика на Rallarvegen в 5 км от 7 трассы и поселка Naugastøl. Недалеко течет речка. Внизу в 300 м берег озера	общий км за день - 57,23 04,81 – грейдер 52,42 - каменистая горная дорога набор высоты – 832м	паром - 2,5 км	6,52	8,3

		Bregsmulvatnet	сброс высоты – 500м <u>метео</u> – штормовой ветер, дождь +8°C			
14	15.08.2011	Haugastøl – трасса №7 – Garen – Brimnes – паром – Bruravik - Ulvik Кэмпинг Ulvik	общий км за день - 93,64 88,57 – асфальт 5,07 – грейдер набор высоты – 408м сброс высоты – 1490м <u>метео</u> дождь, туман +12°C		5,07	18,3
15	16.08.2011	Ulvik Granvin Voss Vinsand Ukvitno Hodnaberg – озеро Hamlargø Ночевка на отворотке 314 трассы в 1 км от Grenestad. В 300 м озеро Neretjemi. Рядом ручей.	общий км за день - 85,73 асфальт набор высоты – 1269м сброс высоты – 707м <u>метео</u> – ясно, +17°C		7,01	12,2
16	17.08.2011	Brekke – Fosse – Dale – Stanghelle – Vaksdal – Stavenesli – Trengereid – Garnes – Arna – Espeland – Midttun (Bergen) Кэмпинг Midttun	общий км за день - 85,24 асфальт набор высоты – 488м сброс высоты – 1004м <u>метео</u> – ясно +20°C		6,02	14,1
17	18.08.2011	Bergen Поезд в Осло.	общий км за день - 15,91 асфальт набор высоты – 74м сброс высоты – 136м <u>метео</u> – утром ливень, потом прояснилось +17°C	поезд	1,20	12

ИТОГО:

Общий км за поход – 1107,52 км (из них 57,13 км – каменистая горная дорога; 19,05 км – грейдер; 10,54 км - туртропа)

Общий набор высоты за поход – 12322 м;

Общий сброс высоты за поход – 12301 м

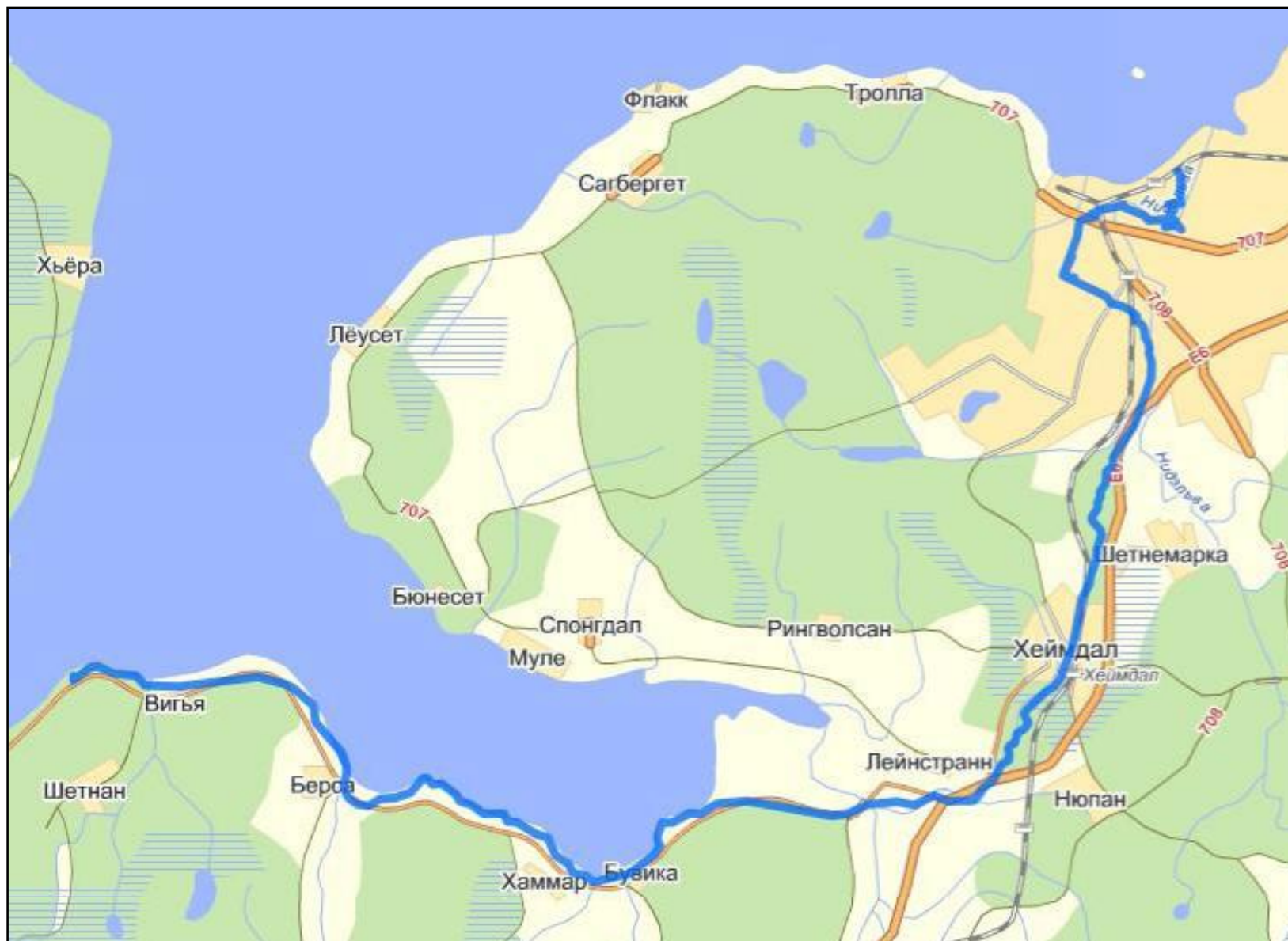
Общее время движения (вело) – 97 часов, 12 мин.

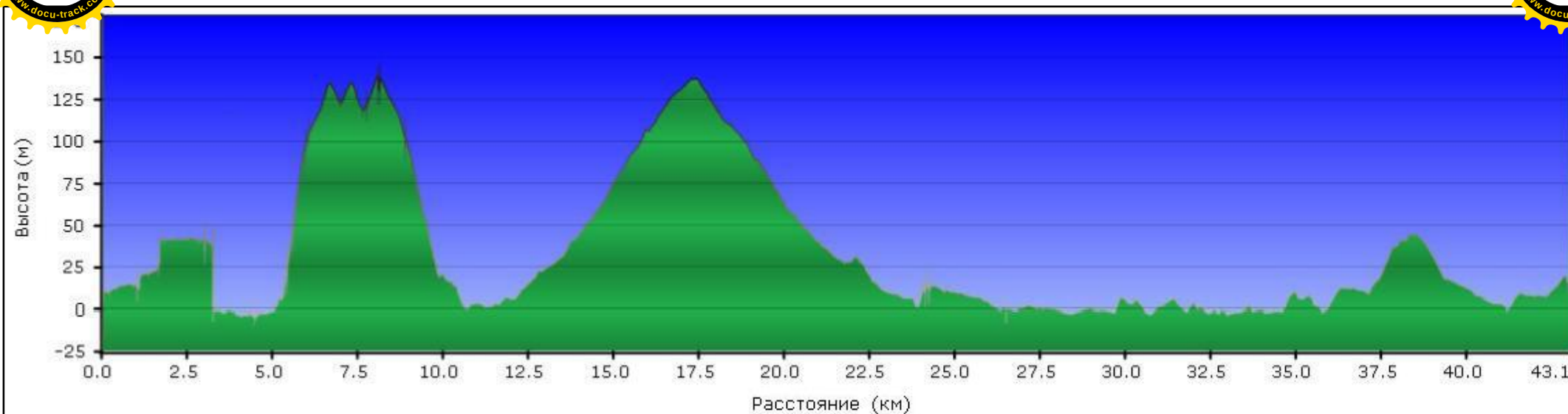
Средняя скорость (вело) – 11,4 км/час

Паромов – 6; Тоннелей – немеренно (сбились после 20 го)

Описание по дням

ДЕНЬ 1ый 02.08.2011 Трондхейм - Трасавика





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
2 августа	11:10	0	0	10	15	Прибыли на поезде в Тронхейм из Стокгольма. Погода солнечная.
	12:10	0	0:00	10	17	Позавтракали на вокзале, поменяли деньги, поехали в город.
	12:15	0,9	0:05	14		Приехали в information, пошли за картой.
	14:00	1,2	0:10	15	18	Раздобыв всевозможные карты, оглядевшись вокруг едем осматривать достопримечательности.
	18:20	8,6	0:31	130		Последовательно осмотрев крепость, собор св. Олафа и этнографический музей, заехали в супермаркет Rema 1000 за продуктами, там же перекусили на лавочке.
	19:05	8,6	0:31	130	19	Отправляемся по трассе 715 (дублер Е6) на выезд из города.
	19:50	21,23	1:22	38		Свернули строго на запад на трассу Е39
	21:05	42,34	2:47	22	0:00	Остановились на берегу фьорда у с. Trasavika
						Дневной километраж 42,34 км. Время движения 2:47.

Впечатления...

Понедельник. 01. 08.2011 мы встретились с ребятами в Стокгольме, и, осмотрев город, отправились вечером на вокзал. Благополучно загрузившись в поезд, мы уже мысленно представляли себе горы и фьорды Норвегии. (Стоимость билета Stockholm – Duved =886 SEK, Duved – Trondheim =224 SEK)

Загрузка в поезд прошла спокойно, хотя очень переживали – поезд ведь проходящий! И как быть с велосипедами – разбирать или не разбирать? Когда мы покупали билеты в Упсале, выяснилось, что в этом единственном вечернем поезде в нужном нам направлении не предусмотрены места для велосипедов, т.е. их вообще нет. Но девушка, специально или случайно, мы так и не поняли, подыскала нам вагон, в котором, как позже выяснилось, есть отделение для колясок. Накатавшись по вечернему Стокгольму, пораньше приехали на вокзал. Поезд отходил в 23.50.

К слову о вокзале Стокгольма – это полный кошмар для велотуристов. Проход на платформы через подземные тоннели, ступеньки очень крутые, пандусов нет. На одной из лестниц я не удержала велосипед и почти завалила его через весь проход, создав пробку! Кое как вылезли на перрон, разобрали велики и тщательно их упаковали. Когда подъехал поезд, стали судорожно закидывать вещи в вагон. Проходы узкие, есть 2-х ярусные полки для багажа, но велики туда не положишь. К счастью, подошли проводники и любезно открыли нам колясочную, причем открыли дверь сразу из колясочной на перрон, что очень облегчило закидывание велосипедов! Туда же запихнули под шумок и рюкзаки. Хотя поезд и проходящий, вагон наш был совершенно пустой, видимо все пассажиры ехали из Стокгольма. И действительно вагон стал потихоньку заполняться, и забился до отказа. Очень странный молодой человек все прыгал с места на место, когда приходили законные владельцы. Оказывается, есть билеты, которые продают в день отправления «без места», т.е. его обладатель может сесть, если освободится к-л место.

Фото 1: Птибыли в Стокгольм



Фото 2: Пересадка в Дуведе



Понедельник. 02.08.2011 Ночью спали плохо, замерзла, все бока намяла, крутясь в кресле. В 08.38 прибыли на станцию Duved (это в истории Швеции). В 08.51 должен был подойти следующий поезд до Тронхейма. От проводников узнали, что он подойдет на эту же платформу. Ждем. Платформа длинная. Вещисвалили кучей в центре. Если в первом поезде у нас были места, то здесь уже нет. Было подозрение, что это какая-то местная электричка. Так оно и оказалось! Подъехало 3 вагона, а мы с нашей горой остались далеко позади. Пришлось бежать с вещами к последнему вагону. Но напрасно мы суеились – народу мало, почти никого, девушка проводник, подождала, пока мы все погрузим в тамбур, и только после этого дала сигнал к отправлению. Погода за окном разгуливается, выглянуло солнышко, стало заметно теплее и я, пригревшись, блаженно заснула в мягком кресле. В 11.10 прибыли на вокзал Тронхейма. Снова выгружаемся, собираем велосипеды, меняем тут же деньги и устраиваем перекус в местном буфете. Погода отличная. В городе нашли книжный, отыскивали недостающие карты, и пошли осматривать достопримечательности. Очень впечатлил подъем на башню собора Св. Олафа. Сверху открывается прекрасная панорама на город. А еще больше понравилась ярмарка викингов, развернутая тут же во дворе музея. Здесь пекли блинчики и всякие вкусняшки, пилили древними инструментами камни, мастера выкладывали свои изделия. Я прикупила очаровательные серьги и колечко в виде змеи ручной работы.

Но времени мало, спешим в знаменитый музей деревянного зодчества Сверресборг. Перед самым музеем взбираемся в о-о-о-чень крутую горку. Музей обалденный. Здесь представлены дома разных периодов истории Норвегии, начиная с древних хибарок и заканчивая улочками середины XX века. Везде можно зайти, все потрогать. Окультурившись, понимаем, что еще и не пообедали, а время уже 18.00. Чуть проехав дальше по дороге вверх с левой стороны супермаркет Remo. Отличный магазин, очень большой выбор продуктов. Тут же на лавочке устраиваем перекус.

В 19.00 стартуем из города. Выежаем тихими дорогами обозначенными, как вело-маршрут. Вечер очень спокойный и тихий, приятно катится, хотя рельеф уже чувствуется, особенно после бессонной ночи в поезде. К 9 вечера прокатали около 34 км. Встали на ночь на берегу фьорда, любуемся закатом. К ночи заметно похолодало.

Фото 3: На вокзале в Тронхейме



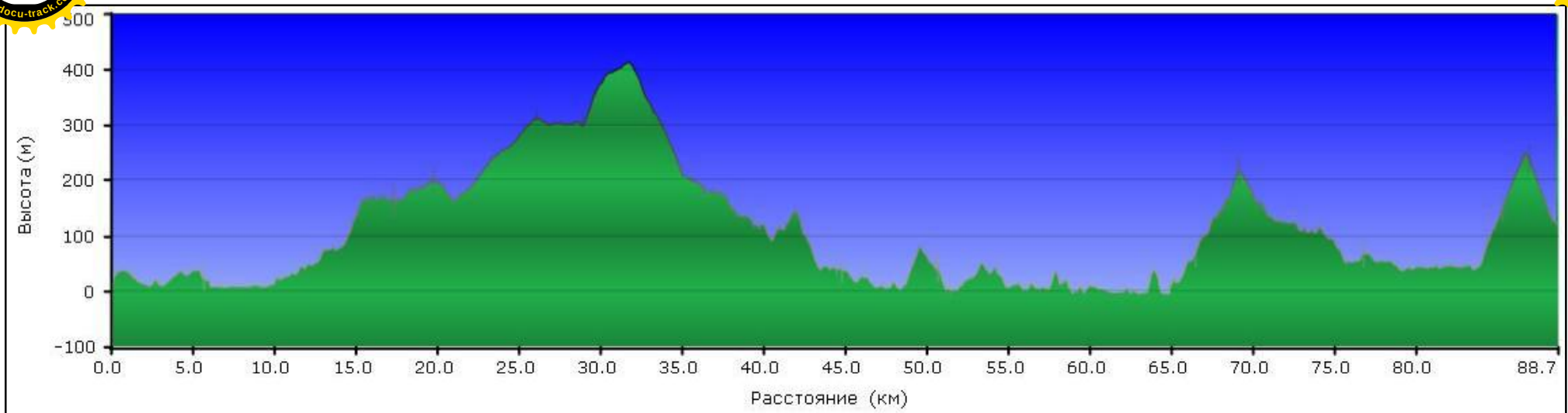
Фото 4: Выежаем из Тронхейма





Грассавика – Оркангер – Волен – Хемне – Сванем – Орвог





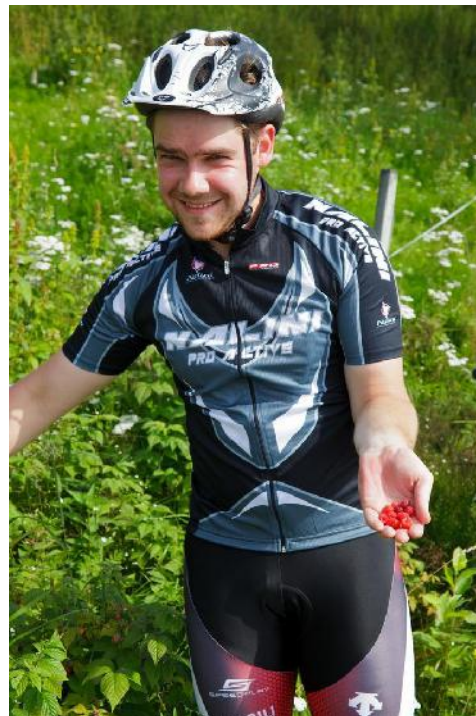
Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
3 августа	10:00	0	0:00	22	22	Выходим на маршрут. Почти всю ночь шел дождь. Утром солнечно.
	10:22	7,64	0:20	9		Откамер, свернули направо.
	10:22	11,3	0:32	25		Повернули налево на 714 трассу.
	11:18	20,21	1:16	200	25	Остановились передохнуть у озера.
	12:00	26,63	1:43	312	24	Промежуточный перевал. Отдыхаем.
	12:10	29,58	1:52	300		Поворот на Kirksa-Terrora, съезжаем с 714 трассы.
	12:55	31,78	2:16	412		Перевал.
	13:10	39,98	2:30	133		Дорога пошла по живописному ущелью.
	14:15	51,75	3:21	44	24	Остановились пообедать у ручья.
	15:45	51,75	3:21	44		Тронулись дальше.
	16:30	65,2	4:12	38	25	Остановились посмотреть церковь в Hemne, отсюда поехали в магазин.
	17:25	66,4	4:16	7		Отъезжаем от супермаркета Rema 1000, поворачиваем направо на 680 трассу.
	19:50	90,46	6:14	124	20	Остановились на ночевку, уйдя вправо с дороги, рядом с пустым стрельбищем. Рядом течет речка.
						Дневной километраж 90,46 км. Время движения 6:14.

Впечатления....

Среда. 03.08.2011. 08:00 подъем. Спали как убитые. Ночью шел дождь. День на удивление выдался солнечный и теплый. Дороги спокойные и красивые. Весь день наперегонки ехали с группой французов. Они ночевали недалеко от нас в кемпинге. Ехали прямо, а мы наматывали круги, и снова пересекались. Набрали грибов, причем даже от дороги не отходили, прямо с велосипеда замечали аппетитные шляпки. Временами приходилось отлавливать членов команды из придорожных зарослей малины! Очень сладкой и вкусной! Дорога бежала по лесистым склонам, то ныряя к фьорду, то снова взбираясь в горы. Кругом сосны да ели. Удивительной красоты озера, застывшие, словно поверхность зеркала. И в дальнейшем я обратила на этот замечательный факт внимание. Я еще нигде не видела озера, поверхность которых столь неподвижна, идеально ровна, словно зеркало, отражая холмы и ели, и внушающие такое спокойствие и умиротворение!

В 17:30 добрались до городка Hemne. Здесь снова встретились с французами, которые метались по городку видимо в поисках кемпинга. Прежде, чем посетить местный магазин, столь полюбившийся нам супермаркет Rema 1000, поднялись в о-о-чень крутую горку, дабы посмотреть на местную кирху. Закупились продуктами и отправились дальше. К вечеру преодолели перевальчик и, налюбовавшись со смотровой площадки на блестящий вдали внизу фьорд, стали искать место для ночевки. На спуске очень болотистые места, все чвакает, но явных ручьев не видать. Небо затягивает тучами. К счастью, заметили отворотку с главной дороги на лево. Оказалось. Что это зимнее стрельбище. Здесь видимо тренируются биатлонщики. Есть пара сараев, навес со столами и туалет с бумагой! Мы проехали чуть дальше до тупика, переехав ручеек. Есть какая-то постройка с крышей. Здесь и ставим палатки. Как раз вовремя. Начал накрапывать дождик, который потом монотонно стучал по палатке всю ночь! Сварили густой грибной супчик! Отбой в 22:30

Фото 5,6,7,8: Первые «трудности»...



10,11, 12,13,14: Первые впечатления продолжаются



5: Кирха в Hemne



Фото 17: Перевальный камень перед поселком Årvågen



Фото 16: Вид со смотровой площадки перед поселком Årvågen

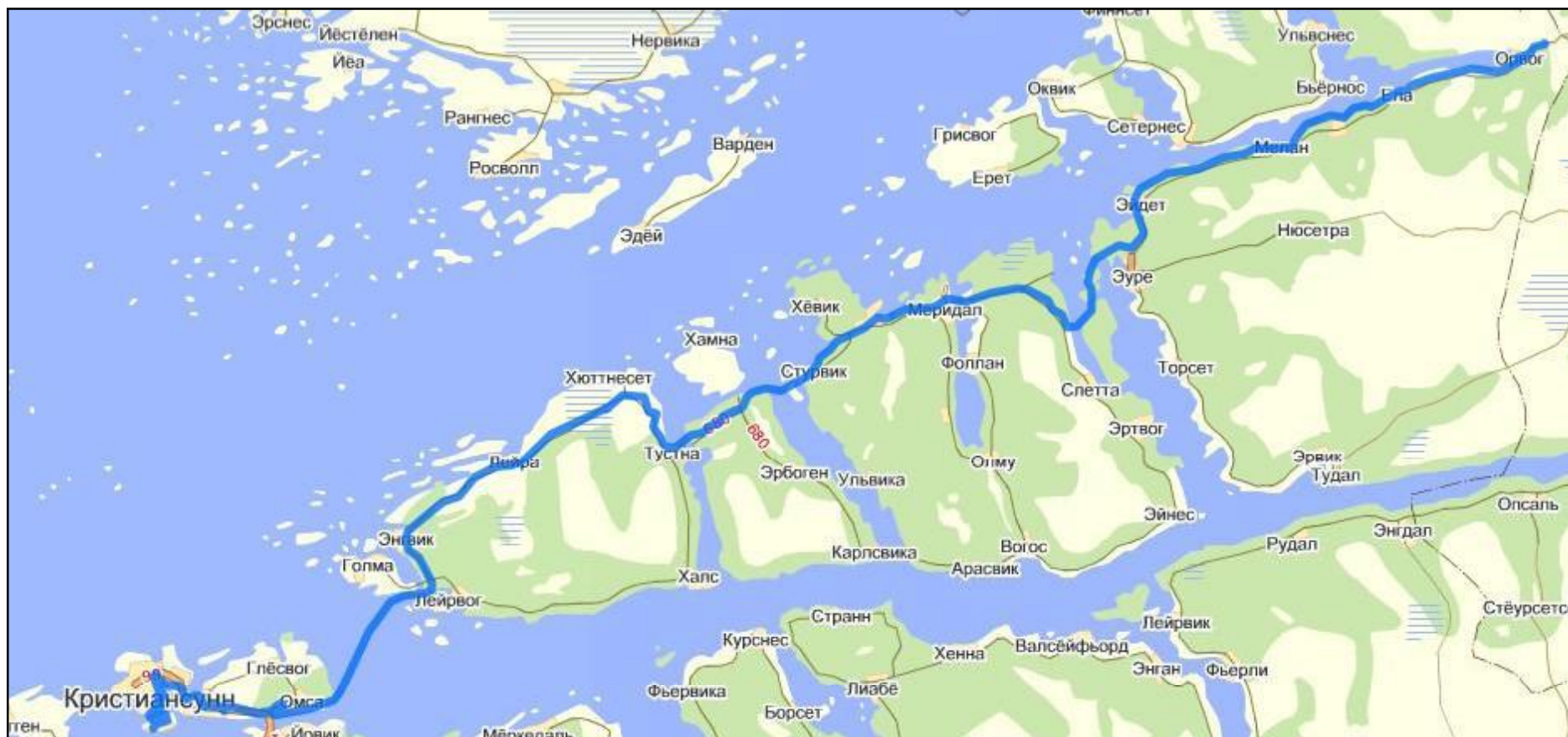


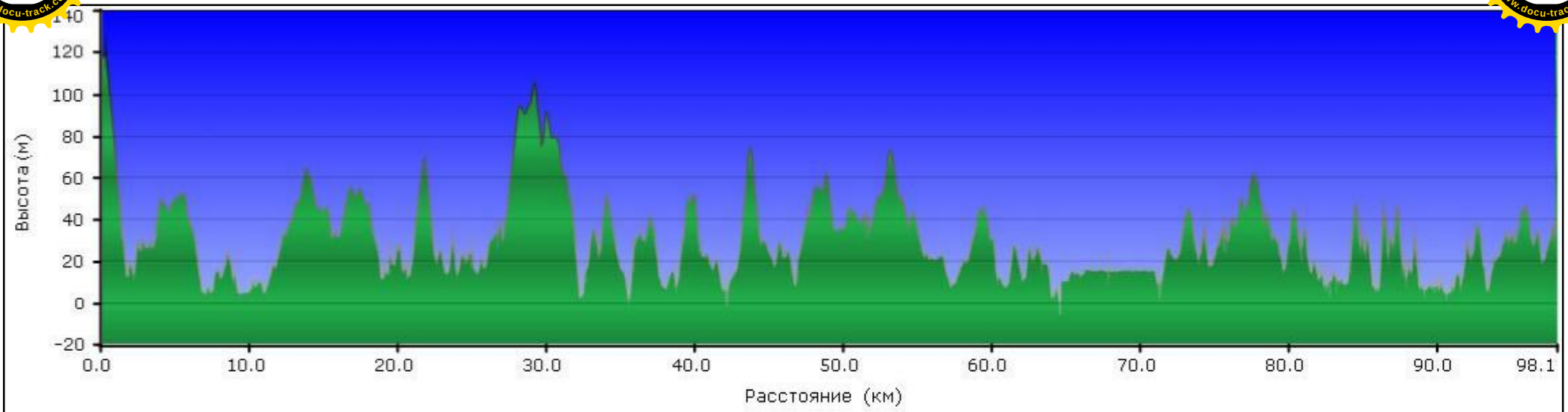
Фото 18: На зимнем стрельбище.



3-ий 04.08.2011

Орвог – Эйдет – Меридал – Стурвик – Лейрвог - Кристиансунн





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
4 августа	9:50	0	0:00	124	18	Всю ночь шел дождь. Утром прекратился.
	10:30	10,35	0:32	11	18	Остановились посмотреть церковь, набрать воды.
	12:00	27,13	1:35	34	20	Остановились отдохнуть на оборудованном месте отдыха. Красивой чередой тоннелей и мостов дорога ведет нас в Кристиансунд.
	14:30	52,53	3:14	38	21	Остановились на обед у ручейка.
	15:10	52,53	3:14	38		Двигаемся дальше.
	15:50	65,69	3:54	1		Наш первый паром на маршруте. - как продолжение 680 трассы.
	16:00					Отправляется паром. Ходят каждые 30 мин.
	16:25					Прибыли на пароме в Kristiansund.
	17:06	70	4:14	33	21	Остановились в кэмпинге Biskogen.
	17:46					Выезжаем из кэмпинга на осмотр города.
	20:45	93,37	6:00	33	19	Вернулись в кэмпинг на ночлег.
						Дневной километраж 93,37 км. Время движения 3:03.

Впечатления:

Арвигерг. 04.08.2011. 08:00 подъем. Дождь. К 09:00 дождь затих, но облачно и туманно. Выходим в 09:40. Утром ехалось тяжело, очень влажно и было душно. Остановились у церквушки в *Ärvägen*. Набрали воды. В Норвегии, как в Швеции, у всех церквей есть краны или шланги с водой. Постепенно погода разгуливается выглянуло солнышко. Опять тепло и радостно!

Сегодня должно быть 2 парома! Но первый паром *Vinsternes – Nordheim* отменился – построили целую систему мостов! Это, конечно, прибавило нам несколько км, но зато сэкономили! Второй паром *Leirvåg – Kvernberget* ходит каждые 30 минут. Как раз успели. Паром никого не ждет: приехал, высадил, загрузил, уехал. За 5-х плюс велосипеды отдали 155 NOK. Время в пути 25 минут. Ближайший к Кристинеунну кемпинг находится рядом с местных аэродромом в нескольких км от центра города. Сегодня останавливаемся в кемпинге. Ставим палатки, бросаем вещи и на пустых велосипедах отправляемся смотреть город. Прогулка оказалась очень интересной. Город специфический, выделяющийся из увиденных нами городов, с явно выраженным характером. Расположенный на островах, раскинулся по склонам гор уходящих в воду. Все улицы и дома на них причудливо прыгают вверх вниз. Много яхт! Отыскивали местную достопримечательность – Бабу с треской. Так местные жители выразили свою благодарность кормившей их рыбе и женщине ее обрабатывающую. Покатались по старой части города на островке, попасть на который можно по парящему в небе ажурному автомобильному мосту! Вообще город понравился. На обратном пути, на выезде из города отыскивали наш любимый супермаркет Rema 1000. Закупились и покатали в кемпинг. Наконец-то, наступило время помыться!!!!!!!!!!!!!! За палатки отдали 200 NOK, за душ – 50 NOK, т.е. по 10 за человека. В этом замечательном кемпинге, заплатив по 10 тугриков, можно было плескаться в душе сколько хочешь! Без ограничения по времени. Душ в главном домике. Пол с подогревом! Нашли стол, притащили его к нашим палаткам. Навесов нет. Здесь же на поле небольшая кухонька. Плита – электрическая. Туалет на 1 персону. Можно подзарядить батарейки. Кроме нас в палатках никого не было. Так что на домик никто не претендовал. Отмывшись и откушав в 22:30 отправились спать.

Фото 19: Скатываемся к фьорду



Фото 20: Церковь, где набирали воду



Фото 21: Развилка в Ауре на Кристиансунн.



Фото23: Первый паром до Кристиансунна



Фото 22: Чудо мосты вместо паромов

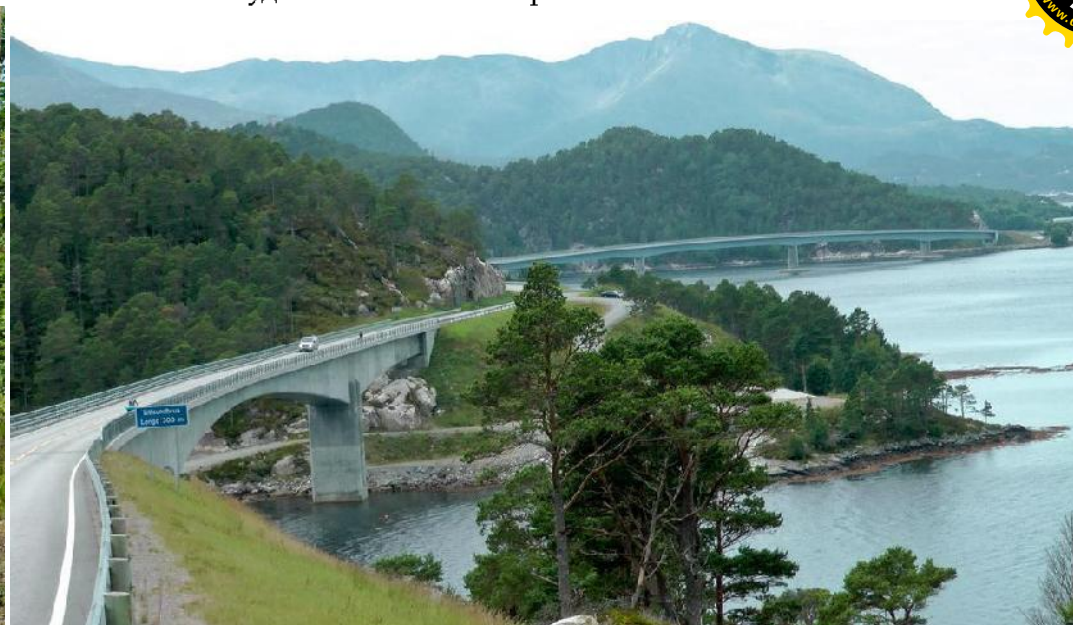
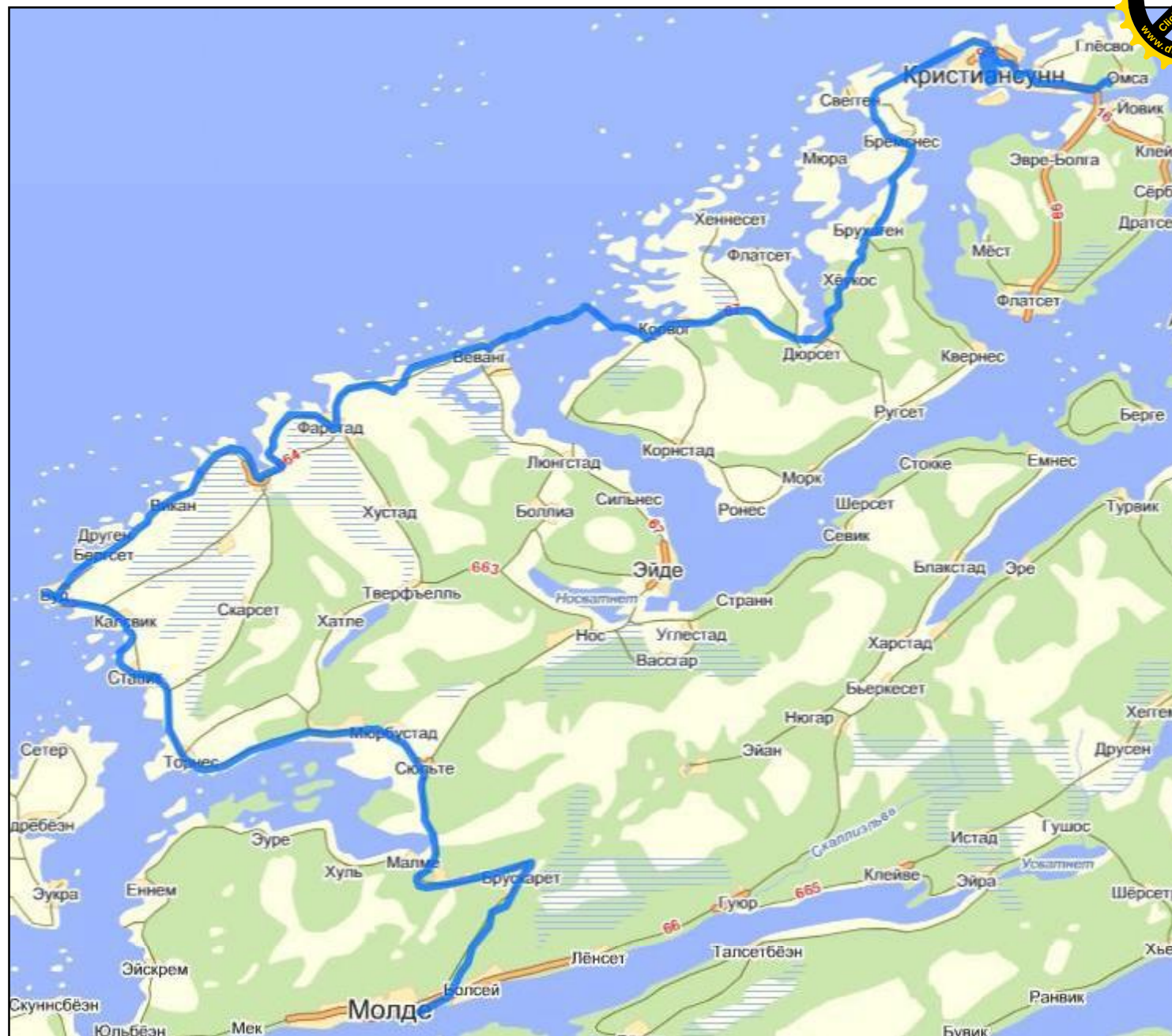


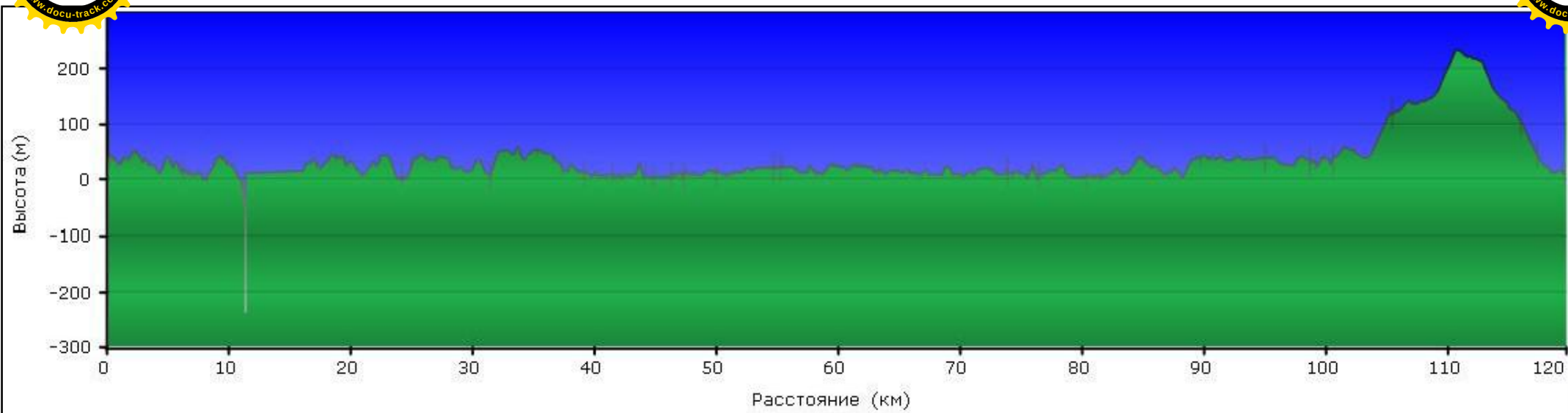
Фото 24: Кристиансунн



4-ый 05.08.2011

Кристиансунд – Корваг –
Фарстад – Вуд – Торнес –
Малме – Брускарет - Мольде





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
5 августа	9:12	0	0:00	33	15	Стартуем. Солнечно.
	9:51	7,84	0:32	9	18	Подъехали к автобусной станции. Через закрытый для вело тоннель поедem на автобусе.
	10:15					Садимся в автобус.
	11:15					Доехали до Karvag.
	11:25				22	Отъезжаем от автобусной станции.
	12:15	12,92	0:54	7	23	Отъезжаем после фотосессии от огромного моста на атлантической дороге.
	12:46	16,27	1:08	8	24	Закончилась атлантическая дорога. Сворачиваем с трассы 64 на трассу 663.
	14:40	43,47	2:44	11		Остановились пообедать на берегу океана в месте для отдыха.
	15:45					Двигаемся дальше.
	16:12	45,55	2:54	23	21	Отправляемся после осмотра церкви в Bud.
	18:27	75,89	4:51	118	21	Доехали до развилки. В тоннель или в объезд. Мы поедem в объезд.
	20:00	90,42	5:43	6	19	Кэмпинг Kviltorp в Молде. Дорога в объезд - это подъем до высоты 230 м, потом спуск.
						Дневной километраж 90,42 км. Время движения 5:43.

Впечатления:

Пятница. 05.08.2011. Накануне, заехав в Кристиансунне узнать расписание паромов из Кристиансунна до пос. Bremsnes, выяснили, что паромы больше не ходят, т.к построили новый тоннель, куда на велосипеде нельзя! Заехали на автовокзал. Первый автобус идет в 10:15.

Итак, утром поднялись пораньше, до города от кемпинга почти 8 км. Билеты купили у водителя. Велики повесили на крюк сзади автобуса и закинули в багажный отсек. Тоннель произвел сильное впечатление. Снимаю шляпу перед норвежскими инженерами и строителями. Проходит он на глубине 250 метров под водами фьорда, а длина 6 км. На велосипеде здесь действительно никак! Очень узко. Нет обочин, сначала медленно спускаемся, потом выезжаем на поверхность. Высаживаемся на автостанции, впереди нас ждет еще одно чудо созданное норвежскими инженерами и строителями – атлантическое шоссе. Оно прыгает по фьорду с островка на островок, с отмели на отмель, уходя далеко от материка в воды Атлантики. Это уникальная система мостов и дамб, самый красивый мост которой, вздымается ввысь, и складывается впечатление, будто машины поднимаются в никуда. Наш фотограф Дмитрий пропел нам все уши еще вчера, о великолепном снимке, который он жаждал сделать на этом мосту!

Нам безумно повезло с погодой! Сияло солнце на безоблачном голубом небе, сверкало море. Шоссе уникальное, складывается впечатление, что ты едешь прямо по морю-океану! На фоне голубой воды, очаровательно смотрятся ярко-оранжевые водоросли прилипшие к камням, обнажившимся после отлива. Однако очень много туристов на машинах. Некоторые катаются туда-сюда, в поисках хороших кадров. На дороге есть официальное место отдыха со столиками и бесплатным туалетом в маленькой кафешке. Здесь на стенах кафе мы нашли очень интересные шокирующие фото этой дороги во время шторма. Волны беснующейся стихии полностью захлестывают дорогу, говорят, были случаи, когда смыло неосторожных туристов.

Фото 25: Кемпинг Byskogen близ Кристиансунна.



Фото 26: На автовокзале в Кристиансунне



Однако дорога закончилась быстрее, чем я думала, а может просто было так красиво, что не заметили, как всю ее проехали! Сворачиваем с трассы и следуем движению вдоль моря. Дорога стала заметно тише, любуемся красивыми заливами и небольшими деревушками с причудливыми домами, как и сотни лет назад покрытыми дерном. Я собрала целую коллекцию фотографий интересных зданий идей для папиной дачи....В районе поселка Hustad проехали песчаный пляж, где местное население загорало и плескалось в воде. Была идея свернуть, за нее особо ратовал Сергей, который все никак не мог улучшить возможность искупаться в водах северной Атлантики, но все-таки решили воздержаться, и время поджимало, да и ветер дул какой-то ледяной! На одном из мест для отдыха, где стояли длинные столы из камня, устроили перекус с видом на залив. Погода начала заметно портиться. Появились тучи, начал дуть ветер. Когда подъехали к Буду, небо уже совсем затянуло. Посещаем старый форт, построенный русскими и польскими военнопленными для немцев. В сам форт не спускались, а только погуляли и полюбовались видами сверху. Не понравилась цена входного билета - 70 NOK с человека! Но вид потрясающий! И стратегически очень выгодное место – прострел на километры вокруг.

Фото 27: «Мост в никуда» на атлантическом шоссе



Фото 28: Фарстад



После *Malme* подъехали к развилке, прямо - платная дорога в тоннель, длина которого 4 км, налево объездная. Посмотрев, какое количество фур шло в этот тоннель, и, оценив его длину, мы решили поехать в объезд. Дорога плавно идет в горку, по живописным деревенькам, а потом также плавно спускается почти до самого кемпинга в *Молде*. Уже начинало накрапывать. В кемпинге полно народу, еле-еле нашли место под палатки. Навесов нет, туалет и все услуги далеко. Душ – за жетончики 10 NOK за 5 мин. Решили, что баловство каждый день мыться, да еще после вчерашнего кемпинга, где за 10 тугриков мылись по часу! Отдельно плата за палатки и за людей, итого отдали 250 NOK. Площадка кемпинга расположена прямо на берегу

и мы наблюдали, как на противоположном берегу темнела громада гор, медленно затягиваемая набухшими дождевыми тучами, предвещающими активу завтра оказаться как раз там.... Заметно похолодало.

Дмитрий и Д. Петрович поехали в центр города в поисках магазина, а мы занялись установкой палаток, пока дождь не разошелся, и кое-как приспособили наш тент от дождя. Кухня маленькая. Электроплита только с одной конфоркой, т.е. здесь можно только набрать воды и помыть посуду. Народ в основном живет в домиках от 450 NOK за 1 ночь на двоих. Пользуясь временной заминкой, Сергей, наконец, исполнил свою мечту – искупался в водах норвежского фьорда!

К 21:00 опять пошел дождь, то тише, то сильнее. Готовили на улице под тентом, там же и ужинали. Отбой в 23:00.

Фото 29: Буд

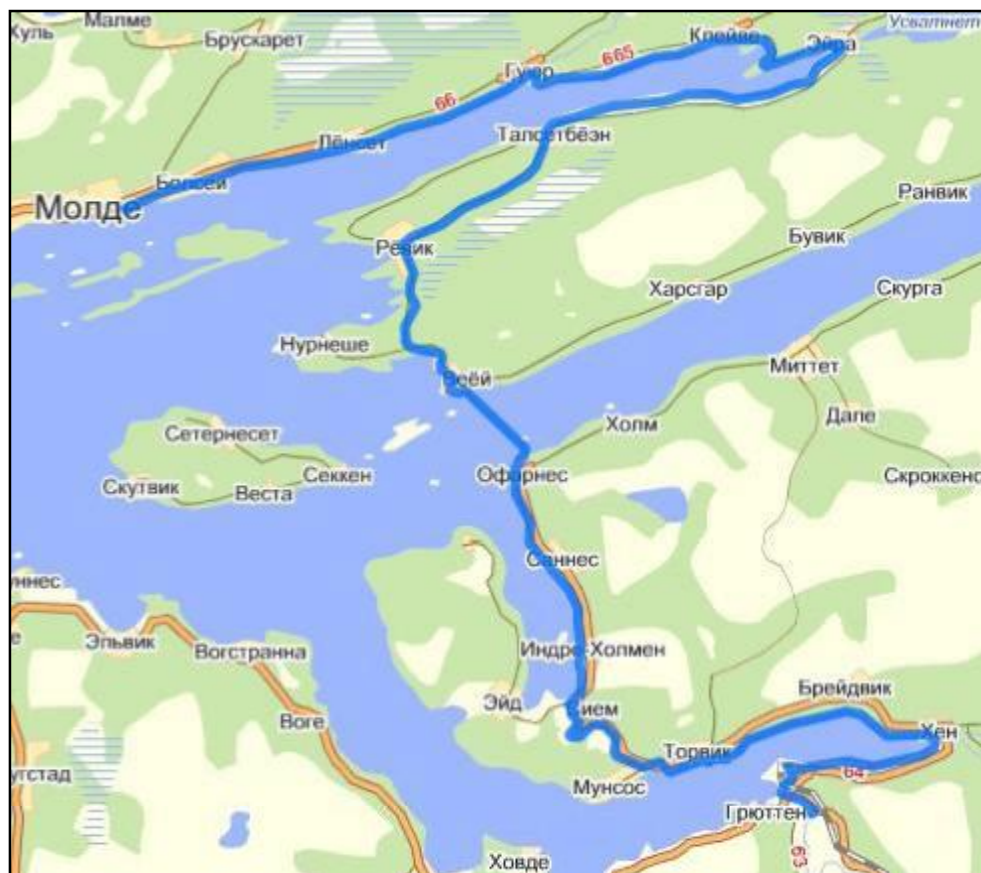


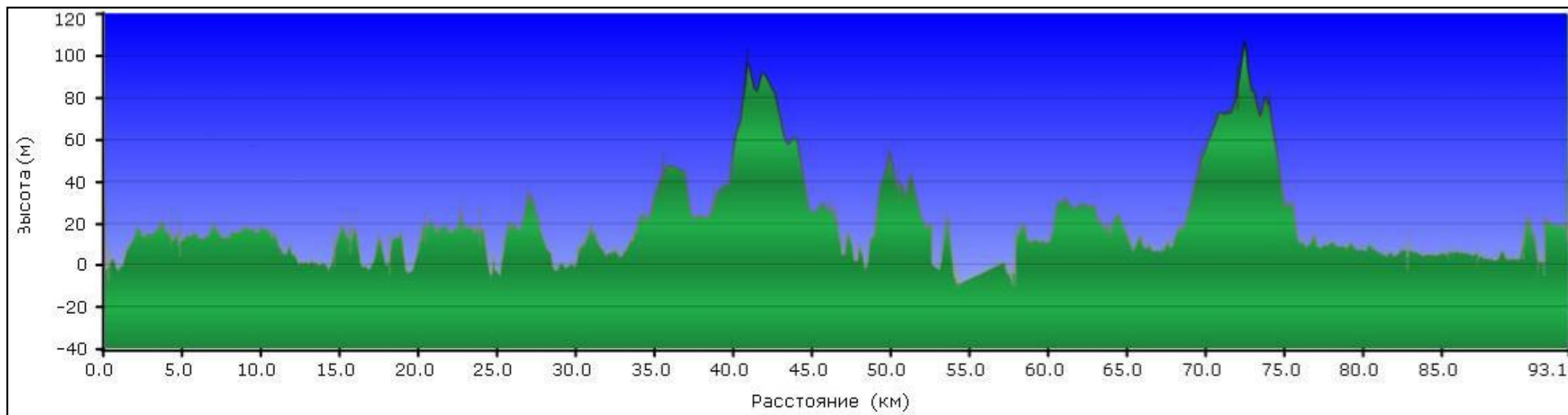
Фото 30: В кемпинге Молде (Molde)



5-ый 06.08.2011

Молде – Клейве – Рёвик – Офарнес – Оналснес





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
6 августа	11:20	0	0:00	6	14	Стартуем.
	12:30	16,5	0:57	20	15	Сворачиваем с E39 на 62 трассу, далее объезжаем фьорд.
	15:08	47,7	2:52	21	16	Остановились у церкви набрать воды.
	15:50	55,5	3:22	0	16	Паромная переправа в Søsnes.
	16:15					Переправились на пароме, который отправился в 16:00 в Afarnes.
	17:15					Сразу после парома остановились пообедать. Двигаемся дальше.
	20:00	90,07	5:32	0	16	Остановились в Andalsnes для закупки продуктов.
	20:30	91,6	5:38	14		Приехали в кемпинг. Сегодня целый день шел дождь.
						Дневной километраж 91,6 км. Время движения 5:38.

Впечатления:

Суббота. 06.08.2011. Утро. Осматриваем город *Молде* на пустых велосипедах. Город очень понравился. *Молде* называют городом роз, действительно очень много разных памятников, посвященных этому прекрасному цветку. Да и сам цветок растет и цвет повсюду. К сожалению, не смогли посетить местный музей деревянного зодчества. Он работает очень редко, особенно в августе.

Всю ночь шел дождь, но, когда мы проснулись, его уже не было. Небо затянуто. Облака низкие, рваные, быстро бегут по небу. Холодно. Горы на противоположном берегу фьорда покрыты низкими темными тучами. А нам сегодня туда!

Стартуем из кемпинга в 11:00. Чтобы попасть в *Røvik*, приходится объезжать весь *Fannefjorden*, т.к. тоннель *Molde – Turhus* закрыт для велосипеда. Поднялся ветер. Впереди ничего не видно, сплошное «молоко», сзади, справа, слева видно, как поливает дождь, а мы словно в каком-то коридоре, сухие, и радостные. Но к часу дня наше везение закончилось – попали-таки под дождь, и ехали под ним с переменным успехом до конца дня. Холодный, бр-р-р. Зато, наконец-то, наступила нормальная норвежская погода, о которой мы так много читали перед отъездом! Горы и заливы фьордов полузакрытые пеленой дождя и тумана приобрели необыкновенное очарование! Такими они мне понравились даже больше.

Фото 31: Девочка с розами. *Молде*.



Фото 32, 33.: Наконец-то настоящая норвежская погода!



16:00 паромная переправа *Åfarnes – Søsnes*. Обошлась нам в 135NOK. Переправившись, сразу устроили перекус. Есть магазинчик и столики. Постарались спрятаться от ветра и дождя за стеной магазина. На перекус, как всегда, чай, сладкое, бутерброды, сухофрукты. Холодно, тело бьет дрожь. Поэтому долго здесь не задерживаемся.

По приезжая к *Åndalsnes*, пришлось опять объезжать очередной фьорд *Isfjorden*. Но еще только спустившись к фьорду прямо напротив г...дка, представляемся полюбоваться открывшейся картиной: теряющиеся в низко нависших тучах вершины гор и сам городок прилепившийся к ним. Темными тучами скрывалась знаменитая «Лестница Троллей», которую нам завтра штурмовать. Над всем фьордом гремит музыка, как мы потом выяснили это ежегодный рок фестиваль. Городок наводнили музыканты и их поклонники. Кругом все бурлит, гремит, поет!

Место под стоянку мы не нашли. Есть 2 кемпинга – один на подъезде к *Åndalsnes* в *Grøtta*, другой - уже на выезде из *Åndalsnes*, как раз на дороге к «Лестнице троллей». Ехать дальше за город и искать дикую ночевку у нас уже не было сил, да и дождь, было прекратившийся, начал поливать с новой силой, поэтому решили остановиться во втором кемпинге. Обошелся он нам в 310NOK душ 15 NOK 5 мин. Перед кемпингом есть супермаркет Rema. Ночевка выдалась не самой удачной, очень много народа, навесов нет, столов на кухне нет, только один, за который пришлось «побороться», чтобы поужинать в тепле. Всю ночь до 06:30 пели рокеры. Их, правда, всех селили ближе к реке в одном месте, но слышно было все равно хорошо!

Сегодня на нашем пути встретилось 3 туннеля.

Фото 34: Рёвик



Фото 35: Паром в «молоке»



Фото 36: На пароме.



Фото 37,38: Крутим – греемся!

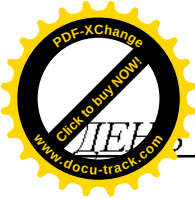


Фото 39: Вид на Åndalsnes



Фото 40: Начало велодорожки на Åndalsnes

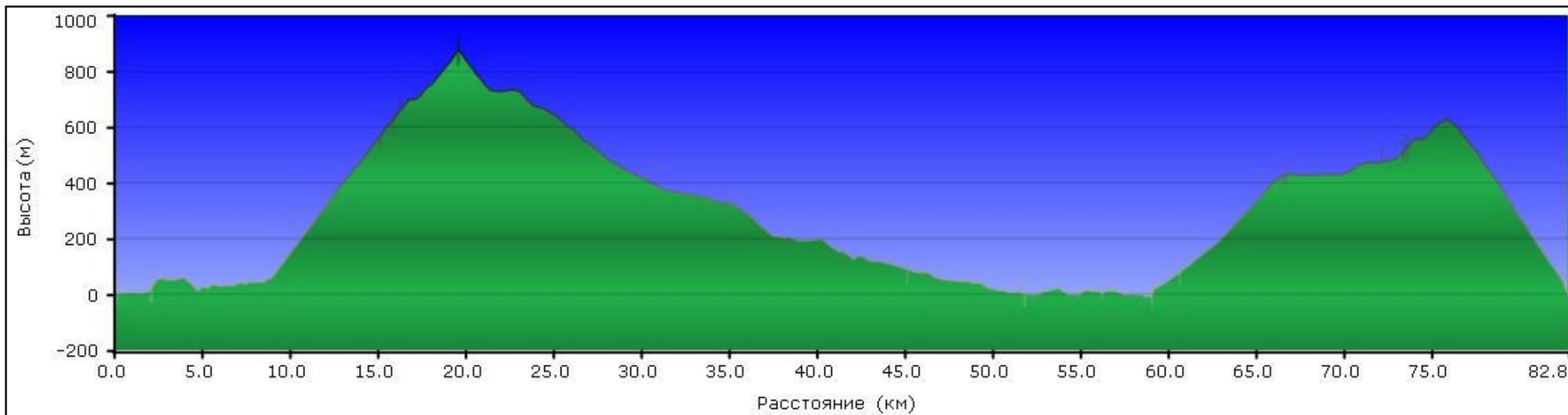




6-ой 07.08.2011

Оналснес – Трольстиген – Эйдсдал –
Гейрангер





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
7 августа	9:15	0	0:00	14	15	Стартуем. 63 трасса.
	10:10	9,2	0:39	70	18	Дорога резко пошла вверх. Начало подъема на перевал.
	10:30	10,49	0:51	203		Остановились отдохнуть у моста через очень красивую речушку. Фотосессия.
	11:00	11,72	1:05	303	20	Начало лестницы троллей.
	13:16	19,49	2:30	872	20	Перевал. Trollstigen.
	14:37	43,32	3:17	131		Остановились у кемпинга. Вокруг клубничные поля.
	15:27	57,15	3:55	0		Паромная переправа.
	15:45					Переправились в Eidsdal.
	17:00					Тут же пообедали и двигаемся дальше. На протяжении дороги много ХМН. Рядом течет речка, ровные места.
	19:05	73	5:37	560	20	Тоннель 600 м. Едем по объездной дороге. Продолжаем подъем.
	19:20	74,32	5:51	625	18	Перевал.
	20:00	81,51	6:06	0	17	Кемпинг в Geiranger.
						Дневной километраж 81,51 км. Время движения 6,06.

Впечатления:

Воскресенье. 07.08.2011. 07:30 подъем. Утром тучи потихоньку разошлись. К выходу из кемпинга уже светило солнце. Очень красивые облака, белые обезьяны. По дороге к Лестнице троллей встретили еще 2 кемпинга. Очень живописные и менее шумные. Жаль вчера не доехали! Встретилось также несколько мест под пару палаток, вообще не хватило нам вчера все какого-нибудь часа светового времени!

Лестница троллей – что можно о ней сказать? Красиво! Но напоминает подъем на Ай-Петри: туда-сюда, туда-сюда! Очень повезло с погодой, учитывая, как вчера целый день поливал дождь! Солнце в нужный момент осветило почти весь подъем. Очень красивый вид со смотровой, которая будто парит в воздухе. Когда поднимались, многие, в проезжавших машинах, подбадривали, даже хлопали! Однако чрезвычайно сильное движение: много кемперов и автобусов! Дорога узкая, постоянно возникают заторы, да еще мы ползем! Наблюдали сверху, как один туравтобус пытался повернуть на одном из колен подъема – ужас, он занял всю проезжую часть, и было ощущение, что вообще не впишется в поворот и полетит вниз, но нет, повернул! К часу добрались до смотровой, еще немного и перевал взят! Крутом все журчит, и сочится водой. Леднички. Постепенно затягивает небо, как и обещали, после обеда, но дождя пока нет.

Фото 41: Распогодилось.**Фото 42:** Начало крутого подъема.

Спуск 30 км! пролетели как один миг, почти не надо педалировать. Сделали лишь одну остановку после первых 15 км. Дорога очень красивая. На последней части спуска на склонах открылись поля КЛУБНИКИ!!!! В воздухе висит аромат спелых ягод. Вдоль дороги забавные вывески в форме клубнички. Не удержались, купили пару лотков по 35 NOK.

Вскоре встретили наших французов, узнав нас, они активно начали махать и приветственно улыбаться. Помахав в ответ, мы поехали своей дорогой. Когда стартует круизный паром до самого красивого фьорда Норвегии *Geiranger*. Очевидно наши французы спешили на один из них, так как отправились на другой паром *Linge – Eidsdal*. Обошелся в 125NOK (за всех). Переправившись. Уже по традиции устроили перекус. Тут же есть отличные столики с видом на фьорд. Уплетаем клубнику. Есть туалет за 10 NOK.

Ползем вверх на следующий перевал. Дорога менее живописная. Мало населенки. Есть места, где можно встать на ночевку. Хотя большая часть подъема идет вдоль отвесных стен, по которым опять-таки струится вода. На перевале можно встать на ночь. Есть туалет (платный автомат), столики и прекрасный вид на фьорд *Geiranger*. Уже стоит пара палаток. Это туристы из кемперов экономят. Сидят умиротворенно ужинают за столиками. Начинает накрапывать. Хотелось бы тоже поэкономить и встать дикарем здесь же, но надо спускаться к городу. Мы не знаем точно, когда идет паром. Надеемся найти место внизу. Спуск головокружительный. Пришлось останавливаться – остужать обода. Очень устали руки давить на тормоза, на этом многовитковом спуске в 10%!

Когда спустились вниз, на часах уже было 20:00, ищем *information office*. Понимаем, что уже ничего не работает, да и как оказалось, до города мы еще не доехали. Сразу у спуска кемпинг. Выясняем, что один из паромов отходит в 09:30. Как раз подходит. Поискав место для ночевки, ни с чем возвращаемся к кемпингу! Придется опять платить! Отдали 315 NOK. Душ 4,5 мин – 10NOK кухня маленькая, столов под крышей нет. Нашли столик, перенесли его к нашим палаткам. Вечером любовались вечерними огнями Гейрангера. Отбой 22:30.

Фото 43: По Лестнице троллей



Фото 44: На одном из витков серпантина.



45,46: На Лестнице троллей



Фото 47: Вид на смотровую площадку



Фото 48: Снежник



Фото 49: На перевале.



Фото 50: Киоск с клубникой



Фото 52: В обнимку с троллями.



Фото 51: Дорога на 2-ой перевал



Фото 53: Вид на спуск с перевала и наш кемпинг внизу.





Гейрангер – Хеллесильт –
Стрюн – Олден - Бриксдал





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
8 августа	8:53	0	0:00	0	15	Стартуем.
	9:30	2,01	0:08	0	16	Отправляется на пароме по Гейрангер Фьорду.
	10:30				16	Прибыли в Hellesylt. Закупаем продукты.
	11:35	2,36	0:11	4	19	Отъезжаем от магазина после закупки продуктов. Начинаем подъем на перевал. Трасса №60.
	13:35	15,65	1:42	392	18	Перевал.
	14:15	30,3	2:20	60		Спустились с перевала. Продолжаем движение по 60 трассе.
	14:50	34,52	2:36	56		Объезжаем тоннель. Дорожка типа грунтовки. Можно заночевать. Берег озера.
	16:00	46,85	3:35	230	18	Еще один локальный перевал.
	16:30	55,04	3:54	0	19	Спустились в Stryn.
	16:45	57,44	4:04	0		Остановились пообедать, съехав на небольшую отворотку на берегу фьорда.
	17:35					Двигаемся дальше.
	17:40	58,46	4:10	16		Очередной тоннель. Также есть объездная тропинка.
	18:45	73,33	4:59	5		Сворачиваем с 60 трассы налево, двигаемся на юг.
	19:45	86,41	5:48	38	17	Кэмпинг в Olden. Немного подумав решили ехать до следующего.
	20:33	95,28	6:27	125	14	Турстоянка в Briksdal Встаем на ночевку.

Дневной километраж 95,28 км. Время движения 6:27

Впечатления:

Суббота 08.08.2011. Ранний подъем, спешим на паром по самому красивому фьорду Норвегии *Geiranger*. Обошелся он нам в 700 NOK, минут преодолели расстояние в 20 км. Очень красиво. Опять повезло с погодой! Солнце, белые облака плывут по фьорду, водопады. Гид что-то вещает, мол, посмотрите налево, посмотрите направо.... Нет смысла заказывать экскурсионный тур – и по маршруту движемся и природными достопримечательностями любуемся!

Высаживаемся в городке *Hellesylt*. Водопад на пристани очень красиво вписан в городской пейзаж. Делаем закупку продуктов в супермаркете Coor. И трогаемся в путь по шоссе №60. На участке, где наше шоссе сливается с трассой E-15 очень много машин! Просто кошмар! Фуры летят, обочины нет! Еле доехали до *Stryn*. В этом городке оказался супермаркет Rema! Зря закупались в *Hellesylt*!!!! На выезде из городка делаем перекус на небольшом причале. Есть столик и пара лавочек. Обалденный вид на озеро!

Надо сказать, что весь этот день мы убегали от дождя. Видно было, как он стеной поливает то справа, то слева, то догоняет сзади, но промочил он нас только ближе к вечеру, когда мы свернули на тупиковую дорогу в поселке *Olden* к нацпарку *Jostedalbreen*, где находится самый большой ледник в Европе (континентальной), точнее их там несколько.

Дорога вьется, огибая голубые ледниковые озера. Все окутано дождевой дымкой. Чем ближе к леднику, тем голубее цвет реки, бурлящей вдоль дороги, громче водопады, срывающиеся со скал. Заметно холодает, над рекой струится пар.... Долинка сужается совсем. Показался язык ледника, нависший над турстоянкой в *Briksdal*, у начала нашей тропы по национальному парку между двух ледников. Дождь уже просто льет, как из ведра. Быстро ставим палатки, ужинаем и спать. Кругом все журчит, капает, ревет – у нас почти над головой огромный водопад!

Фото: 54: На причале в *Hellesylt*



Фото 55: По шоссе №60



Фото 56: В городке Стрюн сворачиваем с трасс Е-15!



Фото 57: Отворотка к нацпарку в пос. Олден.

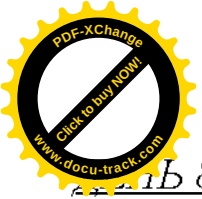


Фото 58: Вдоль бурлящей реки к ледникам!



Фото 59: Показался ледник

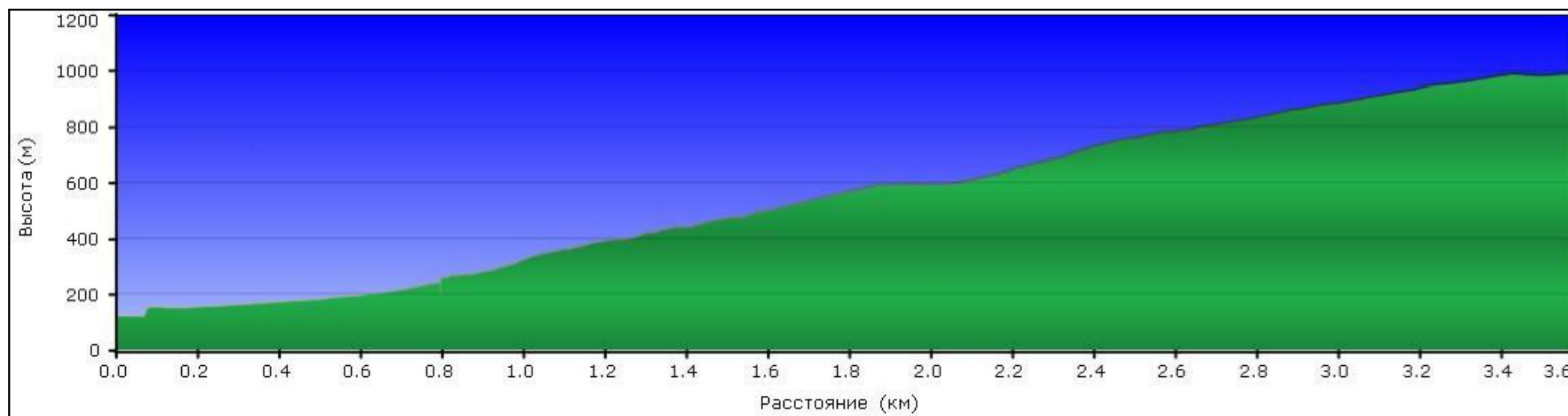




Б 8-ой 09.08.2011

Бриксдал – подъем под ледник по туртропе





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
9 августа	10:00	0	0:00	125	12	Выходим. На улице сильный дождь. Почти сразу начинается крутой подъем вверх, который осложнен крупными камнями.
	10:10	0,3	0:10	160		Все дороги закончились, далее только туртропа резко вверх.
	16:00	1,92	6:00	553	9	Остановились у узкого прохода между двумя скалами перекусить.
	16:30					Двигаемся дальше. Туртропа угадывается по обозначениям с буквой "Т" на крупных камнях. Карабкаемся вверх.
	21:05	3,64	10:30	988	4	Вышли к горному озеру. Разбили лагерь. На улице очень холодно, идет дождь. Открывается отличный вид на ледник. На всем протяжении подъема встать совершенно негде, ровных мест нет вообще.
						Дневной километраж 3,64 км. Время движения 10:30.

Впечатления

Понедельник 09.08.2011. 07:30 подъем. Льет дождь. Но ничего не поделаешь, быстро завтракаем, пакуемся в непромокаемую одежду и выдвигаемся по тропу. Вечером заранее уточнили у местных, где именно она начинается. Оказывается, что мы имели описания несколько преувеличенные о популярности данного трека. В нашем источнике говорилось, что здесь, мол, каждый день ходят сотни туристов. Утром выяснилось, что этих самых туристов подвозят на автобусе к площадке слева от нашей турстоянки, и они топают немного выше на следующую смотровую площадку к озеру. Мы ее потом обзревали сверху. А наш путь лежал налево. Предстояло совершить очень крутой подъем. Погода дрянь. Дождь лил весь день. Все промокли до нитки. Почти сразу пришлось челночить, и так весь день! На некоторых участках, особенно вначале, где тропа шла по скальным выходам почти вплотную с водопадом, пришлось цепляться за цепи, вмонтированные в камень. Сегодня и весь следующий день мы не встретили ни одного туриста!

Фото 60: Начало тропы у турстоянки



Фото 61: Еще возьмем «коней»



Фото 62: Цепи



Фото 63: Все «ОК»!!!!



Как это и бывает с первопрохождениями, из-за недостатка информации, могут возникнуть всякие непредвиденные приключения. Наше «злोकлючение» заключалось в том, что в этот день мы не дошли достаточно далеко до места предполагаемой ночевки! А лишь влезли в самый крутяк, и на единственной ровной, насколько она может быть ровной на камнях, между снежником и озерцом площадке разбили лагерь.

Подъем дался очень тяжело. Карабкаться вверх – это еще полбеды, а вот спускаться потом вниз – гораздо труднее.... Но карабкались, помогая и поддерживая друг друга!

Перекус устроили в очень живописной расщелине, она немного укрыла нас от монотонного дождя. Но холодало. Пока двигались было жарко, а вот остановились, все мокрые насквозь, вскоре начала бить жестокая дрожь. Поползли дальше. Там, где склон начал чуть выполаживаться, под ногами зачавкал мох и ручейки... К вечеру температура упала до +4!

Наш фотограф Дмитрий нашел средство поднятия настроения, на подъеме собирал грибы!!! И вместе со всеми шмотками тащил их добрую часть подъема! Когда мы нашли место под лагерь, было уже около 9 вечера. Меня так била дрожь, что пока не переоделась, не могла ничего делать, а делать пришлось – варить суп из этих самых грибов – у меня язык не повернулся сказать, радостно от всей души протягивавшему мне эти грибы Диме, что я так устала, что с радостью бы вообще ничего не ела, а только доползла бы до своего спальника и отрубилась! Суп получился на славу! Согрел и поднял всем настроение!

Вообще, весь этот подъем стоил всех наших сил, лишь ради одного вида открывшегося на языки ледников и голубые озера внизу, периодически закрываемые от нас проползающими мимо облаками. Четно говоря, я еще никогда в своей жизни не видела ничего более прекрасного!

Фото 64: Челночим



Фото 65: Перекус



Фото 66: Подъем по расщелине



Фото 67: No Comments!!!!!!!!!!

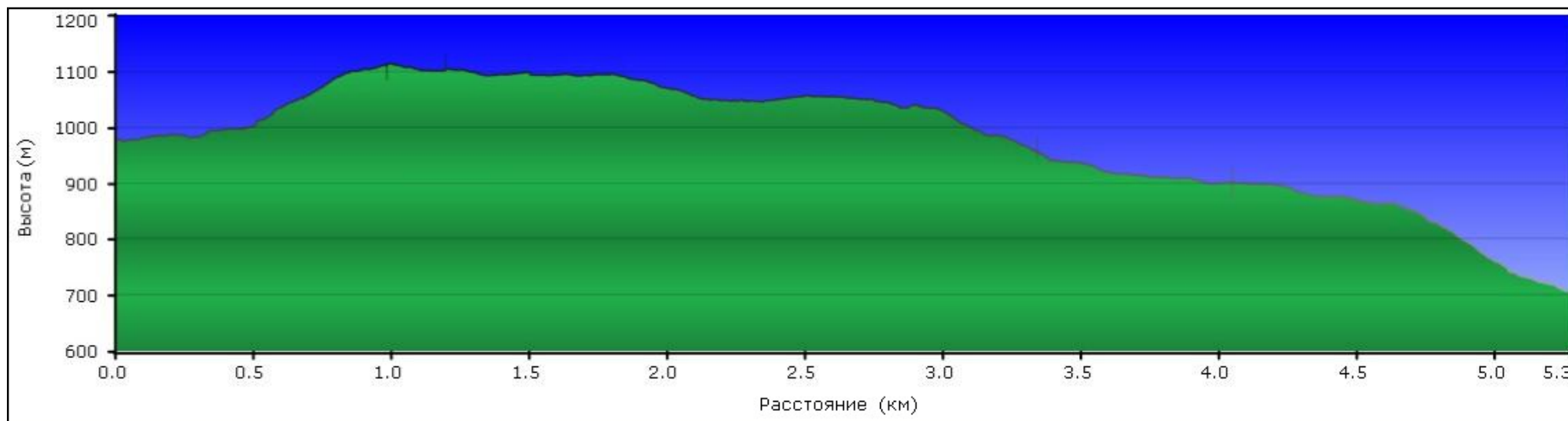




Б 9-ый 10.08.2011

Туртропа вдоль ледника





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
10 августа	11:00	0	0:00	988	5	Выходим. Двигаемся дальше по туртропе. После небольшого относительно ровного участка опять резкий взлет вверх.
	13:15	1,12	2:00	1115	8	Дошли до перевала.
	15:40	2,08	5:00	1047	12	Остановились пообедать. Туртропа идет по крупному курумнику, местами траверсируя склоны.
	16:40					Двигаемся дальше.
	20:30	5,28	8:30	702	12	После довольно крутого спуска по все той же туртропе разбили лагерь на речке Driva.
						Дневной километраж 5,28 км. Время движения 8:30.

Впечатления:

Среда 10.08.2011. Встали поздно часов в 09:00. Все болит, жуть не хочется влезать в мокрую одежду! Дождь шел всю ночь. Утром туман или такие облака....

Первым делом переходим вброд бурную речку по камням. Это тот самый поток, который срывается вниз водопадом у вчерашней турстоянки.... Потом еще один брод, потом перевальный взлет, потом снежник и начался спуск.

Спуск оказался ничуть не легче подъема – то камни и приходится вести велосипед, то довольно большие террасы, по которым можно ехать. Очень живописные виды: водопады, озера, мох. Иногда пробивалось солнце. Но все равно холодно

И в этот день мы так и не вышли к деревеньке на другом конце трека, после очередной ступени спуска упали на ровной площадке у речки Дрива.

Фото 68: На утро..., готовим завтрак



Фото 69: Первый брод



Фото 70: Второй брод

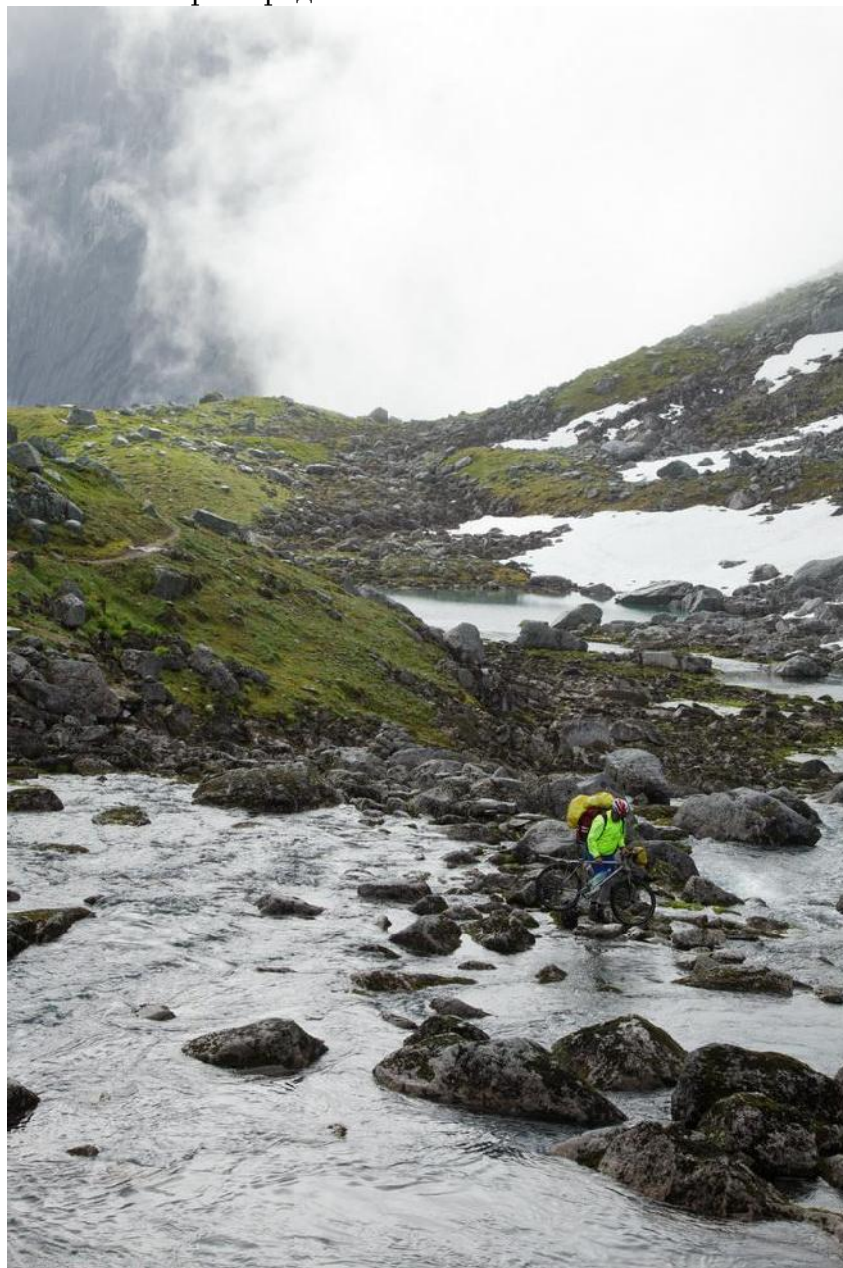


Фото 71: Последний крутяк

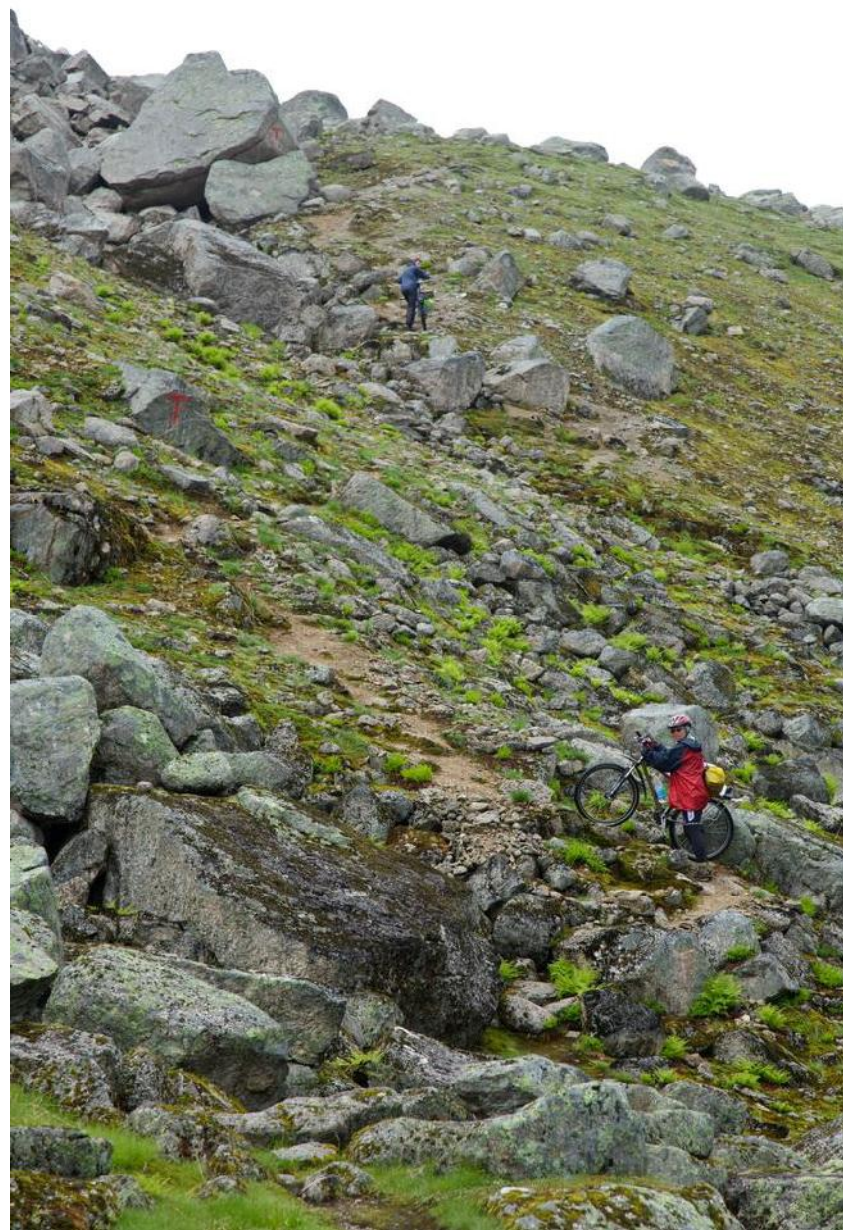


Фото 72: Вид назад с перевала

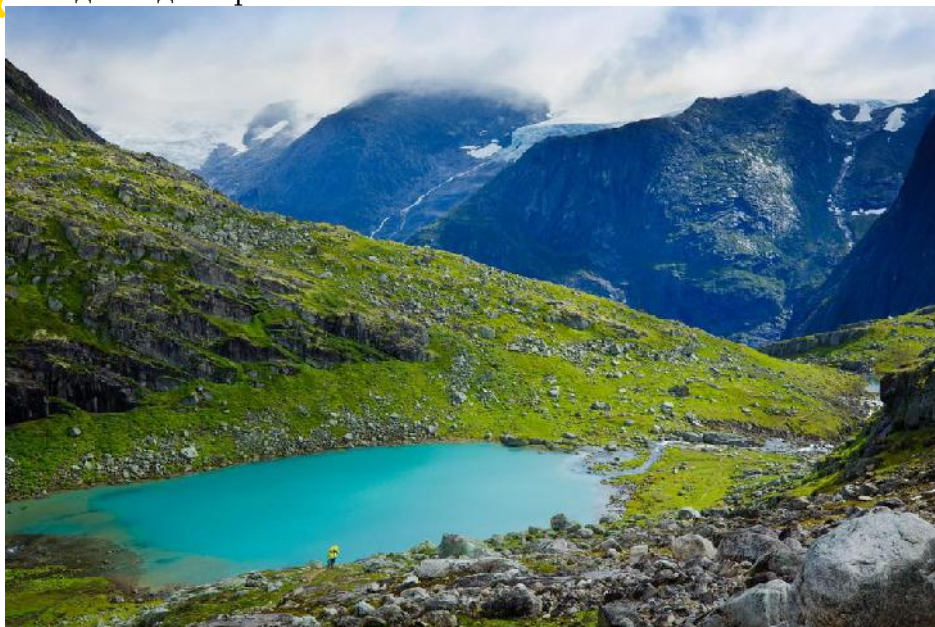


Фото 74: Начало спуска вдоль озера



Фото 73: По снежнику



Фото 75: Очередной брод на полке.



Фото 76: Перекус



Фото 77: И еще один брод



Фото 78: Дорога в никуда....



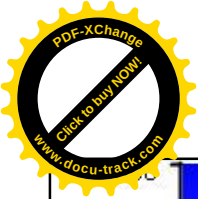
Фото 79, 80: Последний крутяк перед ночевкой



10-ый 11.08.2011

Туртропа вдоль ледника – Фонн – Клакэгг – Двергсдален - Есдал





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
11 августа	12:00	0	0:00	702	16	Утро солнечное. Сушили вещи. Выход поздний.
	13:15	1,62	1:15	643	22	Закончилась наконец туртропа, проходившая через большое количество бродов. Начался грейдер. Продолжаем спуск.
	14:00	4,11	1:32	350	23	Добрались до асфальта. 500 м и поворачиваем направо строго на запад. Трасса 453.
	14:52	15,72	2:22	221	23	Свернули налево на E39
	15:15	21	2:40	210		Остановились пообедать в Skei.
	16:40					После обеда сворачиваем с E39 и едем по левой стороне озера.
	18:40	46,52	4:16	215	20	Остановились на ночевку на турстоянке у озера Jølsteren, близ Vassenden
						Дневной километраж 46,52 км. Время движения 4:16

Впечатления:

11.08.2011. Подъем в 09:00. Утром было холодно, но без дождя. Прояснилось. Небо абсолютно чистое и ярко голубое! Устроили просушку вещей и снаряги. Нежимся на солнце. И тут к 12 часам пошли туристы! Увидев нас, они как то странно приветственно улыбались. Интересно, что они о нас подумали? Сумасшедшие?

Еще рано утром я проснулась от позвякивания колокольчика. Это овцы, видно возвращались с прогулки на ферму. Они с любопытством изучали наш лагерь, пытались установить контакт! Приняли нас за хозяев и ринулись навстречу, но ткнувшись носом Сергею в руку, поняли ошибку и с совершенно обескураженным видом начали улепетывать так, что хвостики смешно подпрыгивали в такт бегу. Они еще долго ходили кругами, изучая нас на расстоянии.

Еще немного поковырявшись на тропе, переходим р. Дриву по мостику, на котором порвали о железки все рюкзаки!!! Выезжаем на грейдер. Отсюда начинается лихой спуск вниз до турстоянки.

Остаток дня валяжно катим вниз. Греемся на солнце, наслаждаемся видами на небольшие фермы, домики, реку, бурлящую вдоль дороги, водопады. Доехав до поселка *Sei* съезжаем с трассы и катим по тихой дорожке по противоположному берегу озера *Jølsteren*. Вечер очень тихий и приятный. Встаем на ночь на турстоянке на берегу упомянутого озера близ городка *Vassenden*. Пока готовим ужин, размышляем о том, как теперь нагонять маршрут...

Фото 81: Утренняя просушка.



Фото 82: Катим дальше



Фото 83: Последний брод



Фото 84: Здесь мы порвали рюкзаки



Фото 85: Конец туртропы



Фото 86, 87: Спуск по грейдеру



Фото 88: Поворот к началу грейдера на подъем к леднику



Фото 89: Хорошо катится!!!!!!!!!!!!



Фото 90: Виды на спуске



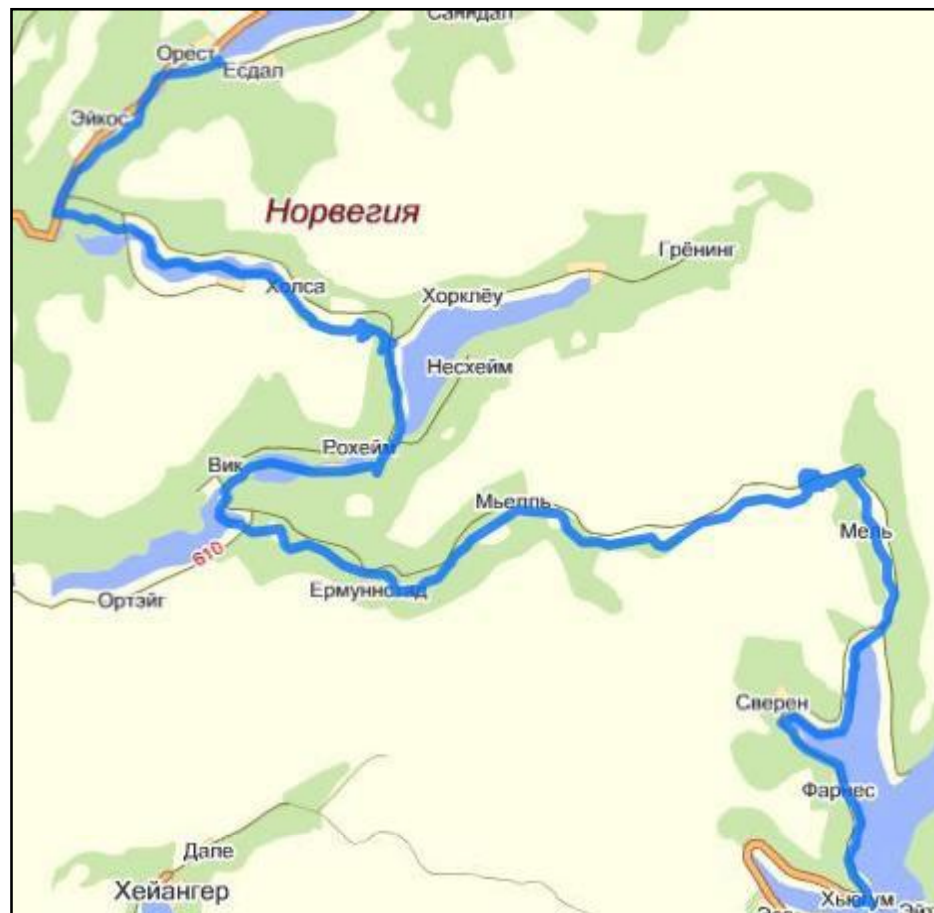
Фото 91: У поселка Вассенден





11-ый 12.08.2011

Бассендал – Холсен – Вик – Фарнес - Драгсвик





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
12 августа	10:05	0	0:00	215	14	Выходим на маршрут. Двигаемся по E39
	10:37	9,7	0:28	70	15	Сворачиваем с E39 на 13 трассу.
	11:20	19,2	1:08	143	23	Дорога резко пошла вверх. Начало подъема на перевал.
	12:40	24,68	2:20	540	23	Перевал.
	13:17	33,04	2:41	251		Остановились посмотреть водопад.
	14:05	38,63	3:01	151	22	Остановились на обед в Viksdalen. Далее начинается подъем в перевал.
	16:50	50,4	4:16	434	24	Отдых. Осмотр очередного водопада.
	18:00	62	5:30	750	20	Перевал. Отдых.
	18:50	65,22	5:43	725		Начало серпантинного спуска.
	19:10	76,05	6:02	60	17	Конец очень быстрого серпантинного спуска.
	21:00	96,44	7:31	2	15	Остановились на ночевку на отворотке перед въездом в Dragsvik
Дневной километраж 96,44 км. Время движения 7:31						

Впечатления:

Пятница 12.08.2011. Подъем 08:00. Погода прекрасная. Вчерашний вечер дал нам передышку, и сегодня мы снова готовы в бой! День выдался очень красивый! 2 перевала. Любовались еловыми лесами и водопадами. И вообще день прошел под знаком «воды», т.к. поднимались все-время то вдоль зеркально-застывших озер, то вдоль бурлящей реки, изобиловавшей водопадами. На некоторых были даже смотровые площадки. Мы не пропустили ни одной!

Обед, как всегда устроили у магазина на лавочках в поселке Вик. Именно здесь я заметила, что после наших приключений на ледниках мы все больше стали походить на норвежцев, которые при любой возможности пытаются насладиться солнцем. Вот и мы расположились за столиками, которые стояли на самом солнцепеке, хотя было и несколько в тени!!!!!!!

Спуск со второго перевала был чумавой, мы так неслись, что одна из машин тактично меня пропустила вперед, т.к. я у нее несколько витков сидела на хвосте. Но очень замерзла, особенно, когда неслись уже среди высоких елей.

Выкатились к самому длинному фьорду Норвегии – Согнефьорду! Завтра на паром! Наступает следующий этап нашего путешествия – подъем вдоль Фломской железной дороги на «Крышу Норвегии» высокогорное плато Хардангер. Так что сегодня опять экономим перед поселком Драгвик долго искали местечко, нашли на небольшой отворотке, есть ручеек. Отбой 22:30.

Фото 92: Полный штиль



Фото 93: Фотограф в кадре



Фото 94: Вдоль бурлящей реки



Фото 95: На этом водопаде есть ГЭС



Фото 96: Дорога на второй перевал



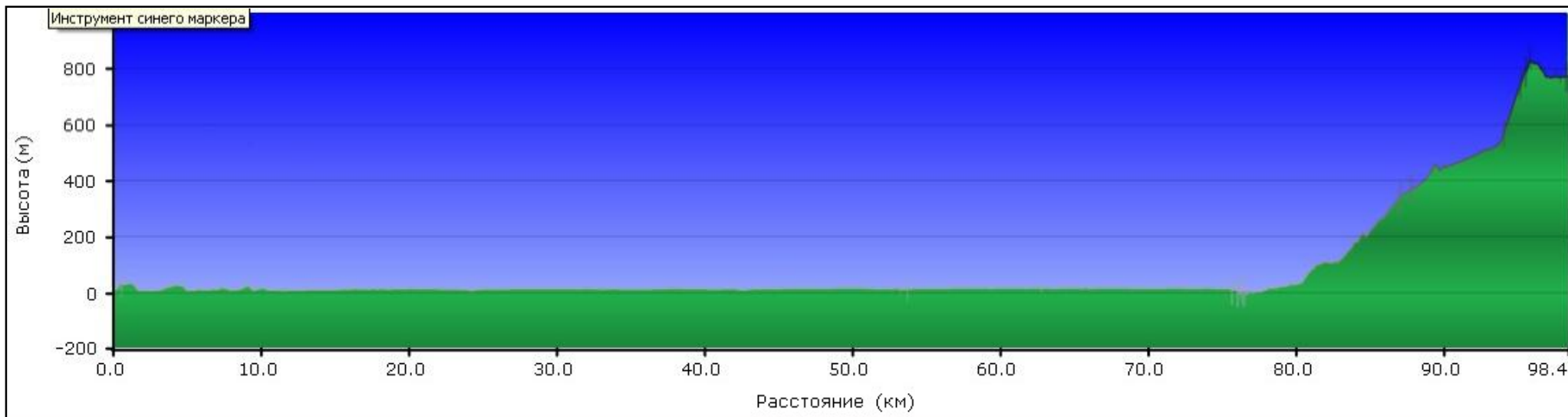
Фото 97: Спуск со второго перевала



12-ый 13.08.2011

Драгсвик – Балестран – Флом –
Мюрдал





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
13 августа	10:45	0	0:00	2	18	Выходим на маршрут. Двигаемся по E39
	11:15	9,22	0:30	2	20	Доехали до Balestrand. Ждем паром во Flam.
	12:10					Садимся на паром.
	13:50				22	Прибыли на пароме во Flam.
	15:50	10,39	0:41	0		Пообедали, отдохнули, сходили в магазинчики с сувенирами, начали подъем по Rallarvegen.
	17:12	21,52	1:53	337	22	Асфальт закончился - далее грейдер, усыпанный крупными камнями.
	17:53	24,7	2:25	450	20	Знак конец автомобильной дороги. Далее вело и пешеходы.
	18:20	28,2	2:47	542	16	Дорога резко изменила наклон в сторону крутизны, также произошло ухудшение покрытия. Каменистая горная дорога.
	19:45	30,22	3:40	826	15	Локальный перевал.
	20:30	32,91	4:05	773	13	Разбили лагерь у озера.
Дневной километраж 32,91 км. Время движения 4:05						

Впечатления:

Суббота 13.08.2011. Подъем 08:00. Погода снова балует. До парома мы вчера не доехали километров 9. Пришлось огибать очередную клеть фьорда и мы в Балестранде (Balestrand). Здесь уже гораздо больше туристов. Городок очень живописный. Здесь делает остановку паром, который идет из Бергена до Флома. Первоначально мы планировали ехать до поселка Каупангер, но выяснили, что паром там теперь не останавливается.

Пристань большая, здесь останавливаются паромы с нескольких маршрутов. Мы сначала встали к первому, но по табличкам выяснили, что тот, который идет на Флом, причаливает дальше. Туристов собралось очень много, переживаем, хватит ли места. Но зря волновались. Опоздав на минут 20 вместо ожидаемого нами традиционного парома, прилетела ракета, подняв волну брызг. Всех быстренько загрузили, нам открыли индивидуальные двери и помогли втащить велики. Билеты покупали на месте. Оказался самый дорогой паром 1500NOK. В пути час 40 мин. На фьорды мы уже насмотрелись, так что здесь запомнились не очередные красоты природы, а пересадка пассажиров с парома на паром прямо на воде!!!!

В 2 часа дня высадились во Флома. Настоящая Мекка велотуристов!!!!!! Сколько же их тут!!!!!! Мы так уже отвыкли от всей этой суеты!!!!!! Народ снует туда-сюда!!!! Мы тоже заразились всеобщей суетой и убили некоторое время на шныряние по сувенирным лавкам. В инфрмейшене раздобыли подробные карты всего веломаршрута, т.к. на совете после ледника решили пройти его полностью, а не садиться на поезд в Мюрдале.

Есть супермаркет Соор. Закупили продуктов и тут же за магазином устроились среди прочих туристов на лужайке и устроили перекус.

Фото 98: Наша ракета.



Фото 99: У «Tourist Information».



Итак, нам сегодня предстоит начать подъем и забраться как можно дальше. После обеда начинает хмуриться, торопимся стартовать. Сначала идет асфальтированная дорожка, которая петляет вдоль ж/д. Ехать трудно, т.к. мы единственные, кто едет не как все: все – вниз, а мы вверх!!!!!!!!!! В основном это организованные группы с гидами и с тележками на прицепе. Мы наблюдали на вокзале, как этих товарищей грузили с велосипедами в

Они доезжают до станции Мюрдал и спускаются на велосипедах обратно к вокзалу. До Мюрдала дорога прекрасная, вскоре асфальт кончается, начинается грейдер, усыпанный крупными камнями. Резкий подъем начинается к самому Мюрдалу. Здесь многие спускаются пешком, т.к. из-за крупных камней и крутые повороты.

Нам улыбались, нас приветствовали, но один товарищ заявил, что он нам сочувствует! Вот глупый!

По дороге есть несколько станций ж/д. На них есть домик с туалетом и столиком внутри.

От Мюрдала мы повернули налево и продолжили подъем, после пересечения с железкой – выполаживается. За станцией находится единственная здесь гостиница. Очень дорогая. Нам торжественно заявили, что мы можем поставить палатки либо, спустившись обратно вниз (самый крутяк) до фермы и попросить разрешения у хозяев за отдельную плату, либо катиться по дороге дальше, но тут мол кругом территория отеля и палатки ставить запрещено, даже за деньги. Очень противные типчики, разговаривали с нами весьма брезгливо. Ну мы и покатили дальше. А дальше озеро и вокруг болотистые места, пара девчонок воткнули палатку на берегу. Познакомились, уже хотели встать рядом, но нашли местечко неподалеку, видно раньше был домик, остались каменные кладки, рядом ручей.

Фото 100, 101: Начало пути, где катается большая часть туристов.

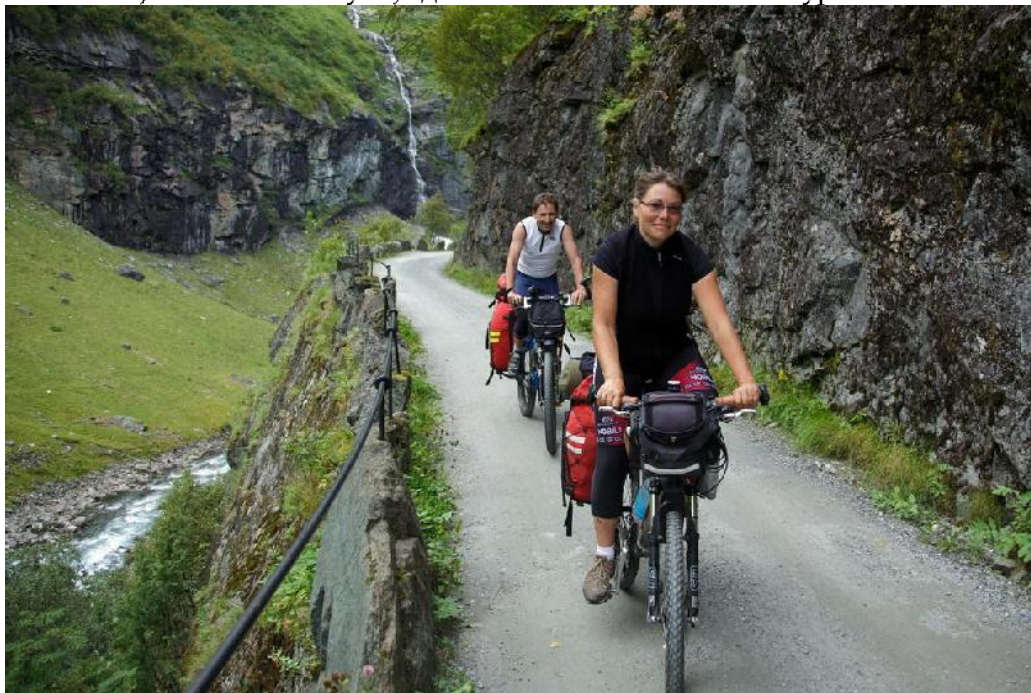


Фото 102, 103, 104: Подъем к Мюрдалу



Фото 105: Развилка на Мюрдал, нам дальше.



Фото 106: Продолжение подъема



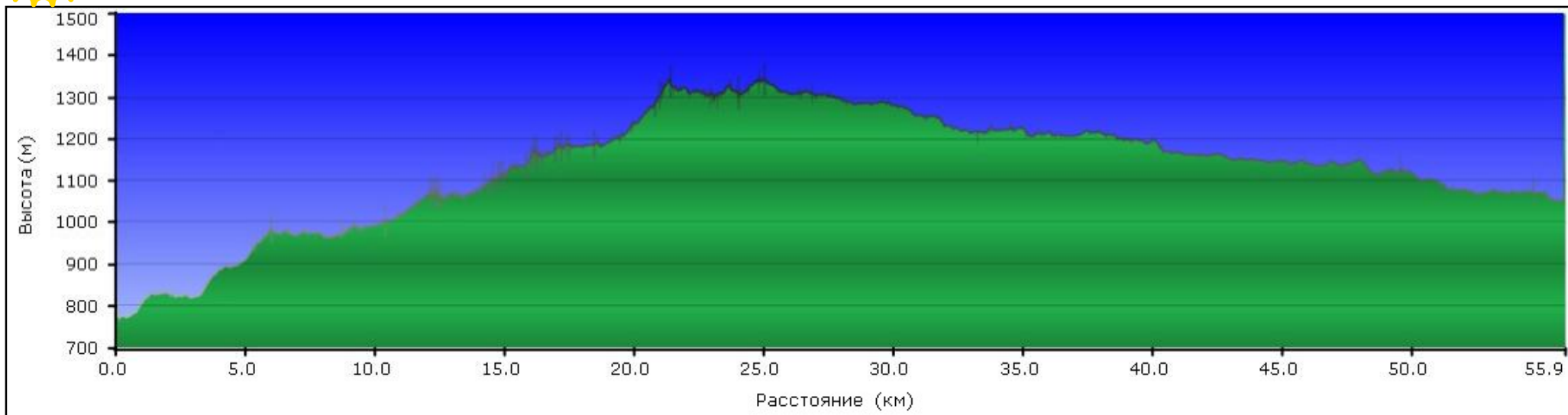
Фото 107: Место ночевки на озере



13-ый 14.08.2011

Мюрдал – Финсе - Викастелен





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
14 августа	9:25	0	0:00	773	12	Выходим, двигаемся дальше по дороге. Подъем идет ступенчато. Пологие отрезки чередуются с очень крутыми.
	10:37	7,2	1:10	968	10	ХМН на берегу озера. Шквалистый ветер. Сдувает с велосипеда.
	13:30	21,74	3:30	1340	8	Локальный перевал. По-сути конец подъема. Далее спуск, затем снова подъем.
	14:12	25,52	4:02	1343	8	Истинный перевал. Высшая точка.
	15:05	34,38	4:48	1223		Приехали в Finse. Пообедали в придорожной гостинице.
	16:20					Двинулись дальше вдоль фломской ж/д по Rallarvegen. Дорога идет вниз. Двигаемся в сторону 7-й трассы.
	18:02	52,42	6:27	1078	9	К этому моменту дорога явно стала лучше. Теперь она напоминает неплохо укатанный грейдер.
	18:40	57,23	6:52	1057	10	Встали на ночевку у нежилого домика.
						Дневной километраж 57,23 км. Время движения 6:52

Впечатления

Воскресенье 14.08.2011. Подъем в 07:30. Еще с вечера поднялся сильный ветер. Небо затянуло тучами. Очень удачным оказалось выбранное место лагеря с точки зрения укрытия от ветра. Очень боялись нарушить чью-нибудь частную собственность. Недалеко стоял домик, но, по-видимому, здесь ими пользуются больше в зимний лыжный период, нежели летом. Так что все обошлось, и места было еще как минимум палатки на 3-4.

Продолжаем подъем, но погода, увы, все портилась и портилась. Ветер дул все сильнее и сильнее, порывами, периодически занимался дождь, ближе к обеду он вообще разошелся во всю силу. Подъем тоже, то можно ехать, то случался какой-нибудь торчок.

На этой части веломаршрута также было достаточно туристов, кативших нам на встречу, здесь с ними стало расходиться гораздо труднее, т.к. дорога более крутая, слепые повороты, крупные камни, кое-где нет отбортовки, зато есть предупреждения о ее отсутствии. Велотуристов поднимавшихся как мы навстречу основному потоку, мы все-таки встретили: пара мальчиков на пустых велах, один рюкзачник как и мы и пара, обвешенная сумками в том числе и спереди. С ними мы здоровались с большим удовольствием!

Наверху шквальный ветер, идти, не то, что ехать, почти невозможно! Дождь, туман, снежники, хмурые озера, никакой растительности кроме мха, и кругом камни, камни, камни. И вот вкручивая в последние подъемы, чувствуя себя героем, преодолевшим такие трудности, я сражена наповал – навстречу мне, весело болтая, спускаются на велосипедах две мамашки, а впереди на своих велосипедах лихо прыгают по камням на этой верхатуре девочки лет восьми в ярко розовых комбенизончиках! Вот они истинные дети Норвегии! Ни дождь им не страшен, ни острые серые камни, ни пропасти и обрывы на узкой дороге!

Фото 108, 109, 110: Продолжение подъема на «Крышу Норвегии»



К станции Финсе подъехали уже часам к трем. Промокли насквозь, ветер выдул все внутренности, тело опять бьет предательская дрожь. Мы перекусить. Заходим в здание вокзала и обомлели. Это, единственное более менее крупное здание на всю округу, оказывается своего туристическим центром, постройки конца 19 века. Высокие потолки, большие холлы с арками, картины, ретро фотографии на стенах, с изображениями знатных дам в красивых нарядах на лыжах или в креслах, греющихся на солнышке. Это еще и гостиница. Организованные группы заказывают здесь обеды, завтраки, собираются перед выходом на маршрут. В центре стоит длинный деревянный стол и лавки. Любой прибывший на станцию может посидеть здесь погреться попить чайку. Здесь же и билетная ж/д касса. Усевшись на мягкие стулья вокруг дубовых столов, мы уплетали горячий суп! наблюдая сквозь огромные французские окна за беснующейся стихией... Обед обошелся нам достаточно дорого – порция супа почти 500 российских рублей! Но зато сам наливаешь, сколько хочешь, плюс хлеб с маслом. В здании вокзала есть туалеты и раздевалки, где пол с подогревом!

Отогрелись, наелись и, собравшись таки с духом, выкатываемся под дождь. Теперь дорога катит плавно вниз. Все окутано дождливой дымкой. Встречаем еще одну интересную парочку – папа и очередная девочка в розовом комбизе с очаровательными белыми косичками, торчащими из-под капюшона. Разложили на мокрых камнях карту и под дождем думают, куда бы им поехать.....

Очень долго ищем место для ночевки, в конце-концов встали на небольшой площадке нежилого домика, точнее это так называемый лодж, который сдают в здешних местах зимой во время лыжного сезона. Дождь так и не кончился, готовили на крыльце домика под навесом.

Фото 111, 112: Испытай силу ветра!



Фото 113: На перевале



Фото 115: На станции Финсе



Фото 114: Начался спуск



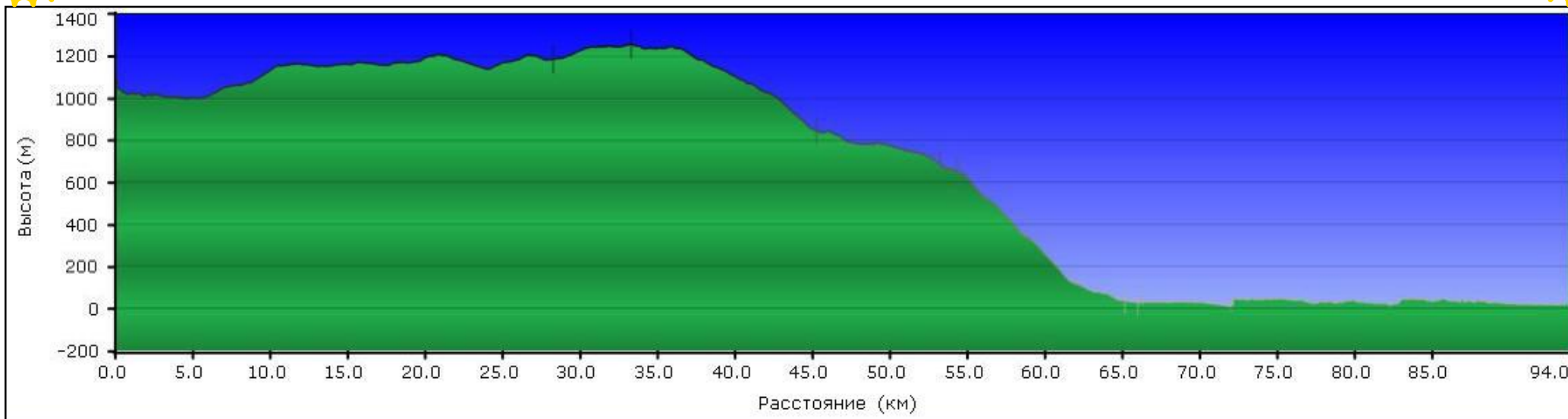
Фото 116: Продолжение спуска после Финсе



14-ый 15.08.2011

Викастелен – Хаугастёл – Вик - Ульвик





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
15 августа	10:20	0	0:00	1057	11	Выходим на маршрут.
	10:40	5,07	0:17	1002	11	Грейдер закончился. Выехали на асфальт. Трасса №7. Поворачиваем направо, на Берген.
	13:26	34,48	2:17	1256	10	Перевал. Далее будем спускаться.
	14:40	56,14	3:06	647	12	Остановились пообедать в кафе. Жуткий туман, очень плохая видимость.
	15:30					Едем дальше.
	17:13	73,90	3:57	10	14	Закупили продукты в магазине в Eidfjord.
	18:00	84,31	4:34	0	15	Приехали в Brimnes. Ждем парома в Bruravik.
	18:25					После парома сворачиваем с 7 трассы на 572 и движемся по ней.
	19:04	93,64	5:07	14		Встаем на ночевку в кемпинге Ulvik.
						Дневной километраж 93,64 км. Время движения 5:07

Впечатления:

Суббота 15.08.2011. Подъем 08:00. Всю ночь шел дождь. Утром поймали небольшую паузу собрать палатки, рюкзаки же паковали на вершину домика. До трассы не доехали вчера километров 5. Очень хорошо, что приняли решение остановиться у лоджа, в этот раз я уже не колебалась относительно прав частной собственности! Как оказалось позднее на оставшихся 5 км ни одного места под стоянку не было – либо болотина, либо деревни.

Весь день катим по трассе №7. Это самая высокогорная дорога в Европе, построенная на высоте более 1000 метров. Весь день льет дождь, но виды красивые! Мистически-угрюмые озера затянутые дымкой, покрытые мхом отлогие скалы. Машин, правда, много. Добрались до перевала, где встретили чудака на самокате с рюкзаками как у нас!!!!

Основная часть спуска прошла в тумане, который сначала был не очень сильный, а затем, совсем окутал, словно одеялом. Пришлось сделать остановку, немного подождать, когда рассеется. Продрогшие и мокрые мы попили чаю с плюшками в придорожной кафешке, оставив огромные лужи на полу. Туман и не думает рассеиваться. Что делать? Спускаться по трассе в таком тумане не безопасно! Но делать нечего подъезжаем к табличке, обозначающей начало крутого спуска, и тут замечаем наш любимый знак – велодорожка!!!!!! Отгорожена от трассы мощным отбойником. Далее трасса ныряет в тоннель, а мы на старую дорогу, вьющуюся вниз серпантином! Один из самых классных спусков! Трассу видим то справа, то слева, она в тоннель, мы опять вокруг.... В конце спуска наша дорожка плавно выкатывается на трассу, но здесь уже движение на велосипеде разрешено.

В Эйдфорде делаем закупку в супермаркете и катим, любуясь окутанным туманом фьордом к нашему последнему в этом путешествии парому, после которого сворачиваем с трассы и катим в тихий городок Улвик. Промокшие и продрогшие мы решаем сегодня остановиться в кемпинге. Помыться, посушиться, приготовить ужин на теплой кухне.

Фото 117: Лодж, на лужайке которого мы ночевали.



Фото 118: По трассе №7



9: У сувенирной лавки



Фото 120: Трасса №7



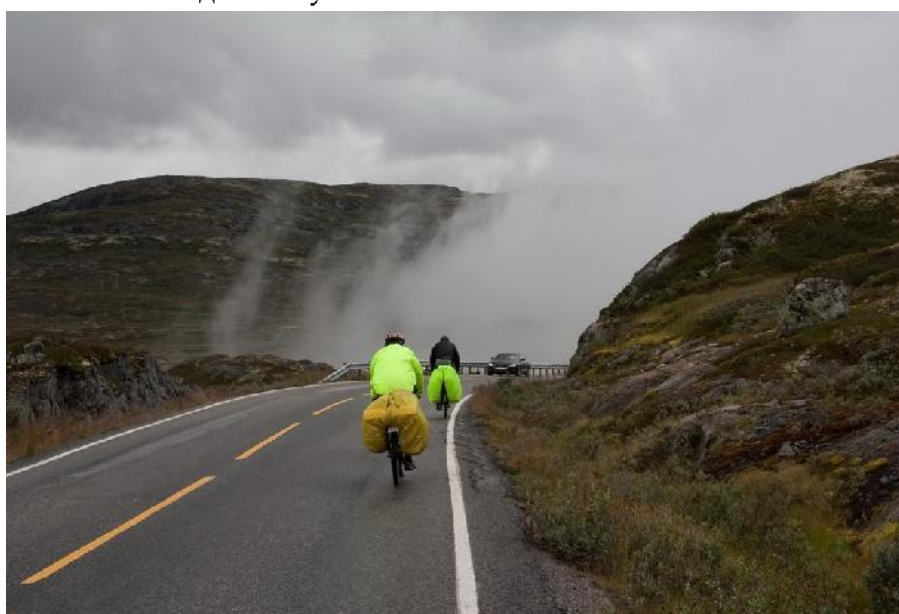
Фото 121: У перевального камня



Фото 122: Начало спуска



Фото 123: Падаем в туман



4, 125: По велодорожке



Фото 127: Последний паром

Фото 126: На пристани в Эйdfьорде

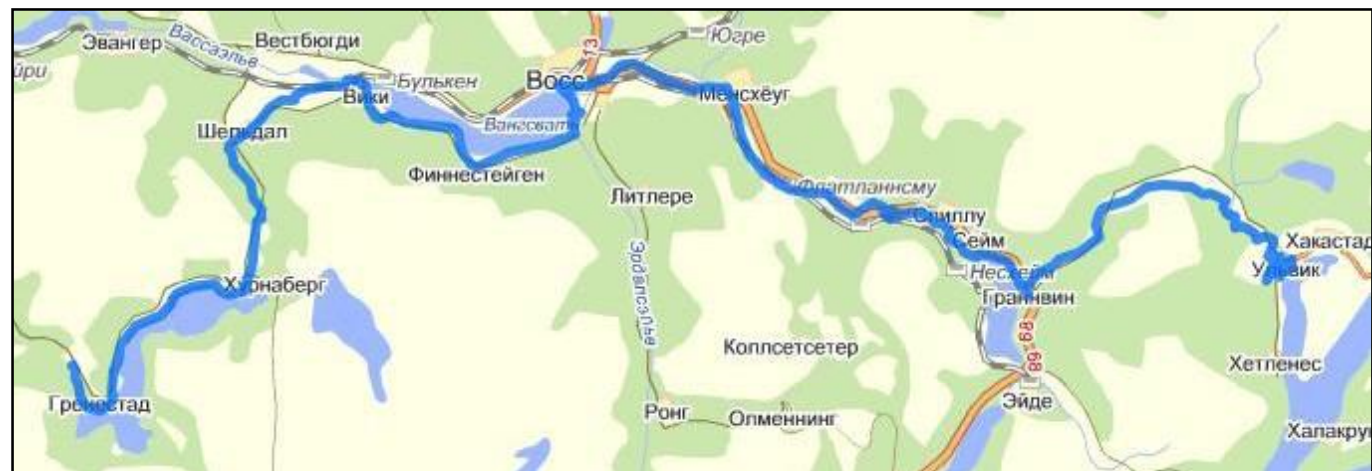


Фото 128: Катим в Улвик



15-ый 16.08.2011

Ульвик – Восс – Хорнаберг - Гренестад





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
16 августа	9:50	0	0:00	14	16	Стартуем. Выезжаем на 572 трассу.
	11:10	6,7	0:58	250	13	После ремонта выноса руля двинулись дальше.
	11:56	14,11	1:35	343	14	Перевал.
	12:15	20,81	1:46	30	15	Спустились вниз до 13 трассы. Поворачиваем на Берген.
	13:45	33,5	2:52	262	16	Очередной перевал.
	14:28	42,45	3:19	89	17	Voss. Подъехали к магазину Rema 1000
	15:00					Едем дальше.
	15:25	45,56	3:34	55	20	Приехали на ж/д станцию в Voss, потом съездили в спортивный магазин.
	17:00	47,9	3:48	49		Пообедали в городском парке,
	18:15	61,50	4:46	70	17	Отворотка на Hamlagro перед выездом на E16. 314 трасса.Начинаем подъем.
	20:11	72,71	6:12	625	14	Перевал.
	21:50	85,73	7:01	571	10	Встаем на ночевку на отворотке справа от дороги. Течет ручеек.
						Дневной километраж 85,73 км. Время движения 7:01

Впечатления:

Понедельник 16.08.2011. Подъем 08:00. Отлично выспались. Погода разгулялась. Подъем на первый на сегодня перевал ленивый и вальяжный. Выезд из города по длинным виткам серпантина. Солнышко. Обалденный вид на фьорд. В садах цветочки, газоны подстрижены, в воздухе аромат сена. После перевала выкатились к очень красивому озеру, как всегда с безупречно зеркально-ровной поверхностью

Фото 129: Подъем на первый перевал



Фото 130: Первый перевальный камень на сегодня



Фото 131: У озера.



Второй перевал запомнился очень красивым водопадом *Skjervfoss*, в брызгах которого играла радуга. Витки серпантина чем-то напомнили Тропу Троллей. Есть очень узкие места, где машины вынуждены пропускать встречку, иначе не разъедутся. Следует отметить, что очевидно на этом участке дорога тоже скоро станет велосипедной, т.к. идет активное строительство тоннеля!

От верхней (над водопадом) смотровой площадки начинается велодорожка до Бергена через Восс. Сворачиваем на нее, правда, в одном месте ее перебили из-за строительства тоннеля.

В городке Восс спешим на ж/д станцию, покупаем билеты на поезд Берген-Осло. Еще на въезде в город заскочили в супермаркет Rema 1000. Обед устраиваем у озера рядом с вокзалом. Огромное поле, покрытое жестким газоном, много столиков и лавочек. Любуемся живописным видом и уплетаем всякие вкусности.

После обеда продолжаем движение по велодорожке вдоль кромки озера, которая выводит нас в парк на островке. Здесь есть кемпинг, а в лесу местное население бегаёт и катается на великах. Через подвесной пешеходный мостик выезжаем на тихую дорожку и продолжаем по ней движение вдоль озера. Трасса бежит параллельно на противоположном берегу. Погода начинает портиться опять. Несколько раз пугал дождик, но так особо сильно и не замочил.

В конце озера сворачиваем налево и ползем в третий на сегодня перевал. Дорога тихая, живописная, встречаются небольшие фермы с аккуратными домиками. После перевала скатываемся к очередному озеру (*Hamfargo*). Теперь мы едем вслед дождю. Все мокрое, а мы сухие и особо за тучей не

Ищем место под стоянку. Мест практически нет. В итоге разбиваем лагерь на отворотке, я так поняла на автостоянке, местных д...
...ые прилепились где-то наверху над нашими головами. Есть ручеек. Вечером любовались огненно рыжим закатом над озером.

Фото 132: Водопад *Skjervfoss*



Фото 133: Вид назад с одного из витков серпантина



Фото 134: У второго перевального камня.



15: На мостике в Воссе



Фото 136,137,138: Подъем на третий перевал

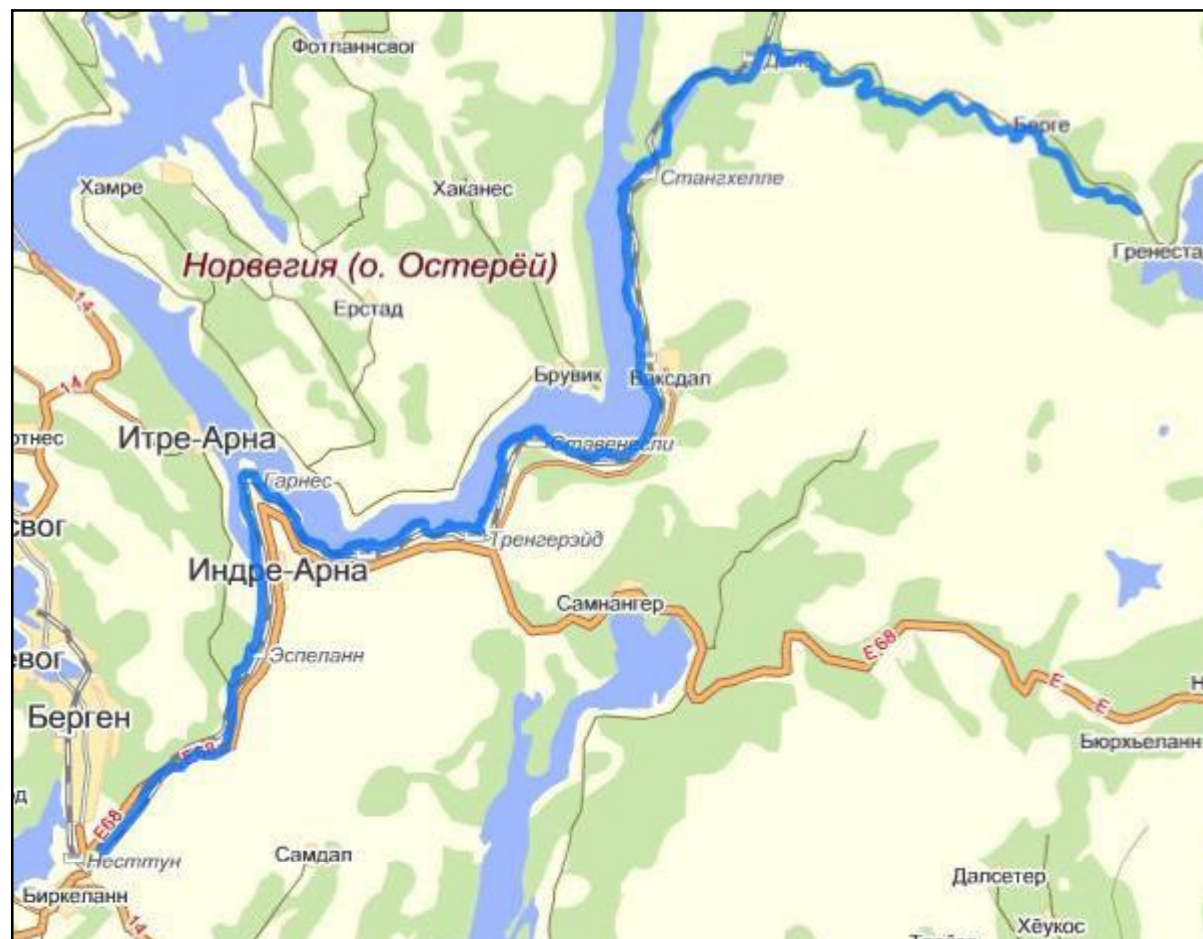


Фото 139: Место последней ночевки в полевых условиях



16-ый 17.08.2011

Гренеста́д – Бре́кка – Ва́ксдал - Бе́рген





Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
17 августа	9:40	0	0:00	571	15	Выходим.
	11:10	22,1	1:08	63	17	Остановились в Dale у банка. Меняем деньги. Далее выезд на трассу E16, но слева идет велодорожка, поедem по ней.
	11:50					Рядом магазин. Закупили продукты. Сворачиваем на велодорожку.
	12:40	30,69	1:47	30	20	Велодорожка кончается. Вынуждены выехать на E16.
	13:12	38,4	2:13	55		Снова рядом появилась велодорожка. Впрочем вскоре и она пропала. На трассе множество тоннелей различной длины.
	14:24	47,12	2:54	20	22	Доехали до тоннеля длиной 2,8 км. Справа объездная дорога. Едем по ней.
	14:27	47,66	2:57	14		Покрытие объездной дороги сменилось на грейдер.
	14:35	49,47	3:04	14		Грейдер плавно перешел в лесную тропинку вдоль берега фьорда. Продолжаем движение по ней.
	14:45	50,21	3:11	9		На пути темный заброшенный тоннель. Покрытие внутри - крупный щебень.
	15:10	51,66	3:29	8		Вышли из тоннеля на железнодорожные пути. Идем вдоль путей.
	15:30	52,31	3:39	28	19	Закончили обход 2,8-км тоннеля. Вышли на ж/д станцию Trengereid. Далее едем по дублеру E16.
	16:40	59,8462	4:24	59	17	Остановились пообедать рядом с дорогой, т. к. хороших мест для отдыха на протяжении последнего десятка км не видели.
	17:25					Двигаемся дальше.
	19:20	85,24	6:02	62	18	Остановились в кэмпинге Midttun рядом с Бергеном.
						Дневной километраж 85,24 км. Время движения 6:02

Впечатления:

17.08.011. Подъем 08:00. Туман. Вскоре после выезда со стоянки, от местной ГЭС начинается очень крутой спуск! Самый крутой за поход! Очень узкая дорога, слепые повороты, скорость бешеная! В конце серпантина, перед выездом на трассу E-16 очень симпатичный городок *Dale* строителей ГЭС, есть супермаркет Коор.

От *Dale* прямо перед выездом на трассу сворачиваем налево по указателям на велодорожку, обозначенную красными табличками. Собственно мы по ней уже едем от самого Восса. Очень милая дорожка, правда, сильно петляет, и скачет, то пересекает трассу сверху, то под ней, то бежит вдоль железки. В городке *Stanghelle* велодорожка как таковая заканчивается, дальше выезжаем на трассу E-16. Другого выхода нет. Просто трассу прорубили в скале, которая срывается в воды фьорда. На трассе очень оживленное движение, много фур. Но т.к. движение на велосипеде здесь, из-за отсутствия велодорожки, разрешено, все терпеливо нас объезжают.

Много тоннелей. Одеваем по традиции все, что блестит, мигает, отражает, и как новогодние елки проезжаем их с периодическим замиранием на обочине, чтобы пропустить плетущуюся за нами фуру. После одного из них длиной почти 1 км, как-то очень не захотелось ехать в следующий длиной уже почти 3 км. Рядом поселочек, надеемся, что есть какая-то старая объездная дорога, спускаемся к фьорду. Местный житель, сказал, что есть какая-то дорога, но нужно взять фонарики. Радостные, устремляемся на нее. Вначале дорога как дорога, потом она превратилась в тропу. Подозрительно высокие потолки в тоннелях, а под ногами подушка гравия. Догадываемся, что это старая ж/д ветка. Углубляемся в тоннель, очень длинный. Темно, страшно!!!! Но страшнее стало в его конце, когда вместо вожделенного света в конце тоннеля мы увидели свет другого тоннеля действующей ж/д. Спешим выйти из него! Слава богу, буквально метров через 500 выходим к станции. Не трудно представить лица людей, ожидавших на платформе поезд. Поднимаемся вверх от фьорда и, о чудо, указатель велодорожки до Бергена!!! Далее до самого Бергена мы с нее уже не съезжали.

Остановились на ночь в кемпинге *Mittun* на окраине Бергена. Рядом есть супермаркет Rema 1000.

Фото 140: Первый поселочек после ночевки.



Фото 141: Поворот на велодорожку в Dale



Фото 142, 143, 144: По велодорожке из Dale до Staghelle



Фото 145: Тоннель на трассе E-16

Фото 146: Начало обьездной дороги



Фото 147, 148, 149: По обьездной дороге.

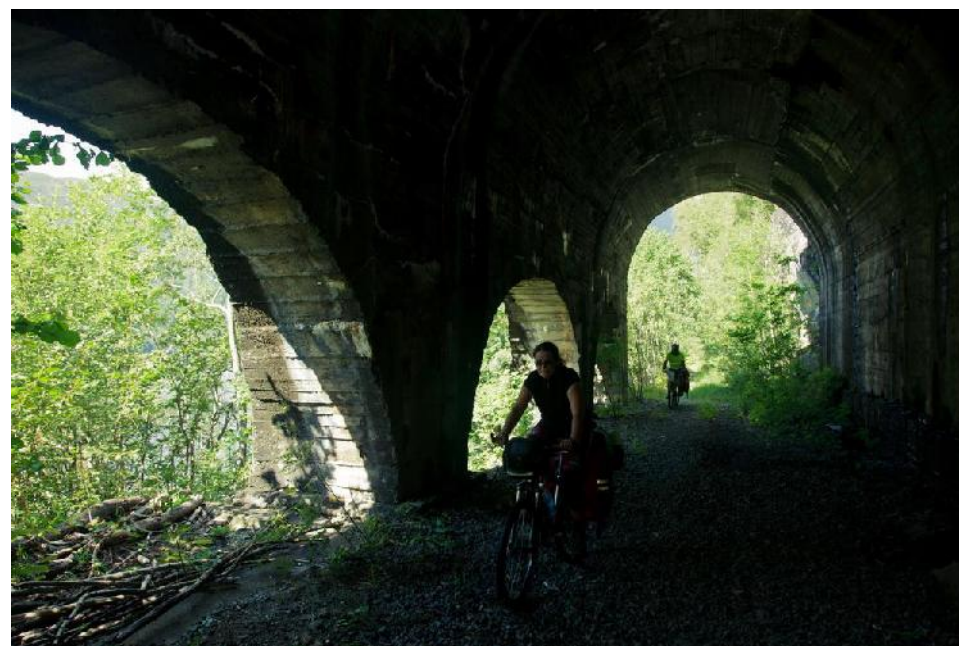


Фото 150: Вышли на действующую ж/д

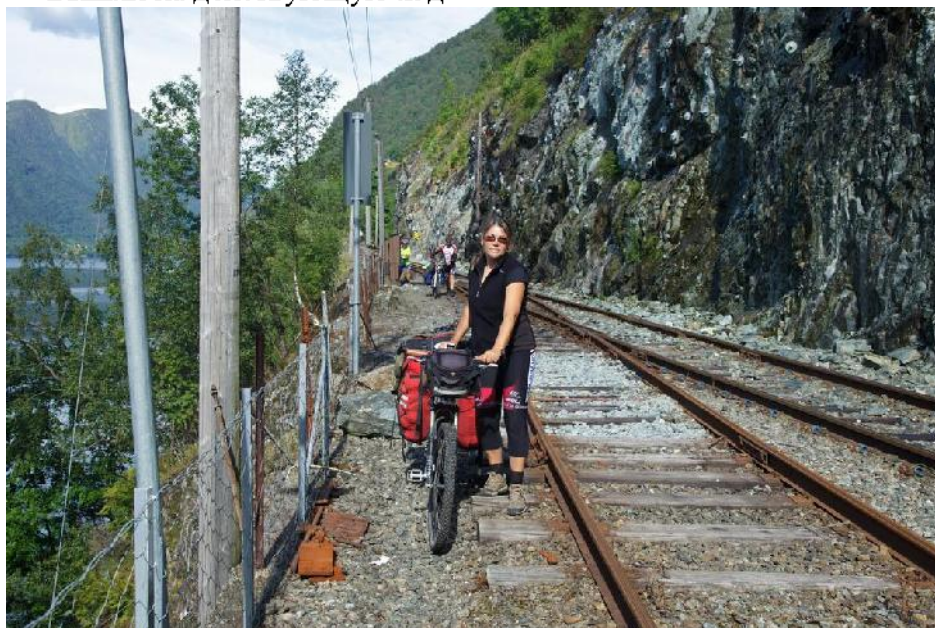


Фото 151: На этой станции мы и распугали всех пассажиров.



Фото 152: Начало велодорожки до Бергена



Фото 153: Последний кемпинг.

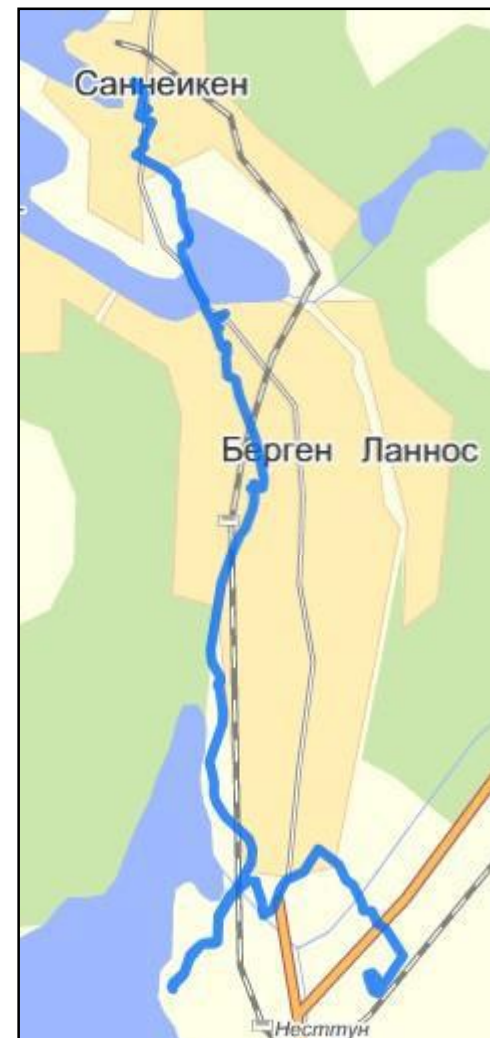


ДЕНЬ 17-ый 18.08.2011



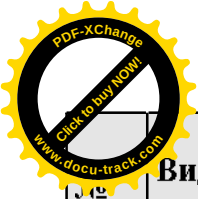
Дата	Время	Пробег	Время движения	Высота	Температура	Описание
18 августа	11:40	0	0:00	62	15	Едем в Берген.
	12:00	5,24	1:08	25	17	Подъехали к музею Эдварда Грига. Пошли на экскурсию.
	13:30					Едем на набережную Брюгге.
	14:50	15,91	1:20	0	20	Приехали на набережную. Дальше исключительно культурная программа. Спортивная часть похода заканчивается.
						Дневной километраж 15,91 км. Время движения 1:20

Общий километраж 1107,52 км.
Общее время движения 97 ч 12 м.
Средняя скорость 11,4 км/ч



8. Оценка категории сложности похода. Паспорта препятствий

№	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
1.	Движение через ледник до начала грейдера, ведущего на трассу Fv453	4	Начало равнинного участка - выход на плато к горному озеру. (988 м) Окончание равнинного участка - выезд на дорогу. Высота 643 м. Общая протяженность участка - 6,1 км. (туртропа) Кпк = 2,5 Кпр = 1,06 Кв = 1,06 (805 м) Кпер = 1,4 (один подъем более чем на 100м (115 м) с углом более 6% (22%) КТ = 3,93 Категория трудности по МКВМ - 4
2.	Подъем на перевал вдоль Фломской ж/д	3	Начало подъема - Флам. Высота 0 м. Конец подъема - 1340 м. (Истинный перевал на Rallarvegen 1343 м, но до него более 4 км пересеченки) Общая длина подъема - 44,26 км. Из них: 11,13 - асфальт, 6,68 - грейдер, 26,45 - каменистая горная дорога. Кпк = 1,31 (средний) Общий набор высоты - 1340 м. Кв = 1,17 Кнв = 1,74 Ккр = 1 (3 %) КТ = 2,67 Категория трудности по МКВМ - 3



№	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
3.	Движение по плато Rallarvegen до трассы № 7.	2	Начало равнинного участка - конец основного подъема - локальный перевал 1340 м. Окончание равнинного участка - выезд на трассу №7. 1002 м. Общая протяженность участка - 40,56 км. Из них: 9,88 - грейдер, 30,68- каменная горная дорога. Кпк = 1,45 (Средний) Кпр = 1,4 Кв = 1,13 (1171 м) Кпер = 0,8 КТ = 1,84 Категория трудности по МКВМ – 2
4.	Подъем по лестнице Троллей (Trollstigen)	1	Начало подъема - резкое изменение угла наклона дороги (63 трасса). Высота 70 м. Конец подъема - Перевал Trollstigen. 872м Общая длина подъема - 10,3 км. Кпк = 0,8 Общий набор высоты - 802 м. Кв = 1,07 Кнв = 1,3 Ккр = 1,22 (7,8 %) КТ = 1,36 Категория трудности по МКВМ - 1

№	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
5	Связка двух перевалов на 13 трассе от поворота с Е39 до начала серпантинного спуска от озера Nystolsvatnet (см. трек 12 августа)	2	Начало равнинного участка - поворот на 13 трассу с Е39. Высота 70 м. Окончание равнинного участка - начало серпантинного спуска. Высота 725 м. Общая протяженность участка - 55,52 км. Кпк = 0,8 Кпр = 1,55 Кв = 1 Кпер = 1,4 (Суммарный подъем примерно на 1000 м (400 + 600), со средними уклонами 7-8% КТ = 1,74 Категория трудности по МКВМ - 2
6.	Связка трех перевалов от Ulvik до озера Hamlagrovatnet (см. трек 16 августа)	2	Начало равнинного участка - Ulvik. Окончание равнинного участка - перевал Hamlagro. 625 м. Общая протяженность участка - 72,71 км. Кпк = 0,8 Кпр = 1,72 Кв = 1 Кпер = 1,2 (Суммарный подъем примерно 1200 м (350 + 250+ 600), со средними уклонами 4-6% КТ = 1,65 Категория трудности по МКВМ - 2



Общая сумма баллов за препятствия

КС	Кол-во	Баллы	В зачет
4	1	3,93	3,93
3	1	2,67	2,67
2	3	5,23	5
1	1	1,36	1,36

Итого: 12,96

Автономность:

1 Автономность средняя. Населенные пункты встречаются 1-2 раза в день. Максимальный автономный участок 3 дня.(подъем и спуск с ледника)

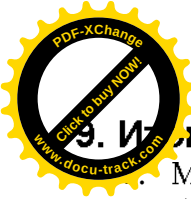
Интенсивность:

$$I = (1107,52 + 62) * 1,2 * 10 / 500 / 16 = 1,75$$

Категория сложности

$$КС = 12,96 * 1 * 1,75 = 22,68$$

Таким образом поход соответствует 3КС.



3. Итоги, выводы и рекомендации

Маршрут пройдет с изменениями, но ни одно из них не отразилось на таких параметрах как интенсивность, зрелищность, сложность, безопасность.

2. Первопрохождение удалось.
3. В Норвегии можно найти велосипедные препятствия 3 кс.
4. Норвежцы неустойчивые рудокопы, поэтому отправляясь в поход, обязательно постарайтесь раздобыть свежую информацию относительно недавно построенных тоннелей, и в какие из них не пускают на велосипеде.
5. И вообще надо раздобыть карту, на которой указаны все тоннели Норвегии закрытые для велосипеда.
6. Не надо бронировать никаких дополнительных круизов по фьордам. Они дорогие и не к чему, если вы пользуетесь паромными переправами на более длинных расстояниях. Увидите тоже самое.
7. Лучше ехать в июле или августе. В это время много грибов, малины и черники. Но во второй половине августа вы рискуете не попасть в некоторые музеи под открытым небом, т.к. это уже конец сезона и они могут просто уже не работать. Уточняйте время их работы заранее, оно и в сезон очень чудное!
8. В принципе место под 1-2 палатки можно найти всегда. В Норвегии действует право каждого, т.е. вы имеете право поставить палатку на одну ночь, но на определенном расстоянии от жилых и хозяйственных построек. В более отдаленных горных районах очень много домиков, которые используются только зимой во время лыжного сезона, так что вполне безопасно ставить свои палатки рядом с ними. Почти всегда рядом найдется вода, а иногда и туалет с бумажкой!
9. У нас получилась очень сложная заброска и выброска. Такой сценарий возможен только при наличии времени и желания, как у нас, совместить спортивное путешествие с культурно-познавательным, с посещение трех скандинавских столиц: Осло, Стокгольма и Хельсинки. В противном случае лучше лететь на самолете и уже забрасываться в Тронхейм только на одном поезде.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. О ПИТАНИИ И МАГАЗИНАХ

Что брали с собой из продуктов питания из Москвы?

1. тушенка по 4 банки каждый. Итого 20 банок.
2. 1 кг гречки каждый. Итого 5 кг.
3. 1 кг пшена каждый. Итого 5 кг.
4. 500 г сухого молока каждый. Итого 2,5 кг
5. по батону с/к колбасы каждый
6. чай

Что осталось?

Ничего. Все запасы ушли тютелька в тютельку. Сэкономили мы на них очень хорошо!

Раскладка по питанию

Раскладка составлялась стандартно-плавающая, т.к раз в два дня всегда была возможность купить продукты, если не в большом супермаркете, то уж в маленьком магазине это точно. Соответственно продукты подбирались с учетом желаний и потребностей группы на данном этапе.

Где лучше всего покупать продукты?

Самый лучший супермаркет – **Рема 1000 и Рема 500**. Это самые дешевые супермаркеты и самые большие. Именно в них закупается местное население. Работают они в будни аж до 8 или 9 часов вечера! Есть почти во всех более менее крупных городах.

Еще мы пользовались супермаркетом системы **Соор**, но они подороже и выбор поскромнее.

Какие есть продукты?

Есть все! Кроме гречки!

Какие особенные рекомендации по продуктам?

Очень вкусные **сыры**. Особенно национальный козий сыр цвета вареной сгущенки. Он настолько питателен, что от небольшого кусочка энергии хватает на несколько часов!

Пользовались **овсяной кашей** быстрого приготовления. Особенно понравилась смесь с яблоком и корицей.

Очень вкусный **шоколад** в больших плитках.

СЕЛЕДКА. Продается в удобных упаковках уже порезанная на кусочки! Пальчики оближешь! Очень часто брали на ужин к картошке пюре. Такой ужин мы называли «мечта дежурных», тк готов за 10 минут!

САРДИНЫ в масле и томатном соусе. Объедение. Часто брали на перекус. По банке на человека.

Много овощей. Каждый день старались делать салат.

Очень вкусное варенье в банках – клюква и черника.

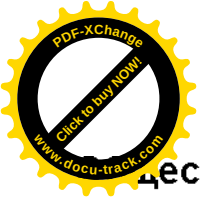


ПРИЛОЖЕНИЕ 2. О РЕМНАБОРЕ И ПОЛОМКАХ, СНАРЯЖЕНИИ.

1. Смазка цепных передач
2. Тормоза V-brake
3. Колодки тормозные V-brake
4. Набор шестигранников
5. Хлыст для кассеты
6. Съёмник кассеты
7. Съёмник шатунов
8. Съёмник каретки
9. Педали в сборе 2 шт.
10. Спицы запасные 10 шт.
11. Переключатель скоростей задний
12. Переключатель скоростей передний
13. Набор ключей (гаечные, конусные)
14. Спицевой ключ
15. Разводной ключ
16. Пассатижи
17. Выжимка цепи
18. Трос тормозной
19. Трос для переключателя
20. Рубашка
21. Эксцентрики (передний, задний) 2 шт.
22. Хомуты
23. Головки 10,12,14
24. Изоляционная лента
25. Отвертки (шлицевая, крестовая)
26. Напильник
27. Монтажки
28. Расходники: болтики, гайки, винтики...

Каждый имел индивидуальный ремкомплект: велоаптечку, 2 запасные камеры. На маршруте периодически проводился ТО велосипедов, смазка, регулировка.

Из поломок можно отметить: пара проколов, и треснутый вынос руля у Д.П., к счастью это случилось уже в предпоследний день похода. У Сергея порвалась цепь, ситуацию быстро исправили.



Основное снаряжение:



НАИМЕНОВАНИЕ	КОЛ-ВО	ВЕС В КГ
Палатка 4-х местная	1	4,1
Палатка 2-х местная	1	3,0
Каны	2	1,5
Половник	1	0,08
Доска разделочная	1	0,05
Газовая горелка	1	0,5
Jet Boil	2	1,0
Тент вело.	1	0,3
Аптечка	1	2,0
Ремнабор (вело)	1	4,0
Ремнабор (хоз.)	1	0,4
Фото	1	1,2
Карты, компас	2	0,5
Трос, замок	1	0,2

Ремкомплект хозяйственный:

1. Ножницы
2. Шило
3. Иглы швейные разных размеров
4. Булавки разные
5. Скотч
6. Проволока мягкая разной толщины (медная, алюминиевая)
7. Изолента
8. Стропа капроновая
9. Нитки капроновые
10. Нитки хлопчатобумажные
11. Лоскутки материи, капрона, стропы
12. Застёжка “молния”, карабины запасные
13. Резинка
14. Клей универсальный

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Состав медаптечки

Медикаменты	Количество	Медикаменты	Количество
Бинты стерильные 5x10	3 шт.	Альбucid	1 фл.
Бинты нестерильные	7 шт.	Супрастин	10 таб.
Салфетки стер.	3 уп.	Фенкарол	10 таб.
Эластичный бинт	2 шт.	Кеторол	10 таб.
Лейкопластырь широкий, узкий	по 1 шт.	Бромгексин	10 таб.
Лейкопластырь бактерицидный	3 уп.	Парацетамол	20 таб.



Ножницы	1 шт.	Аспирин	20 таб.
Настойка йода	30 мл.	Анальгин	10 таб.
Марганцовка	10 г	Но-шпа	10 таб.
Пантенол	1 фл..	Уголь активированный	30 таб.
Валидол	1 уп.	Фестал	30 таб.
Корвалол	30 мл.	Фурацилин	10 таб.
Перекись водорода	200 мл.	Фуразолидон	50 таб.
Зеленка	30 мл.	Мазь «Левосин»	1 шт.
Мазь «Найз»	1 шт.	Ингалипт	1 шт.
Цитрамон	10 шт.	Термометр	1 шт.
Ринзасип (порошок)	1 уп.	Бисептол	30 таб.

Медицинская помощь не понадобилась.