



ОТЧЕТ

о велосипедном учебно-тренировочном походе
ЧЕТВЕРТОЙ категории сложности (с элементами 5 к. с.)
по Турции в районе гор Киликийского и Центрального Тавра,
совершенном с 30 апреля по 13 мая 2012 года
в рамках учебной программы СТП СУ

Маршрут: Москва — Невшехир — Ургюп — пер. 1606 — Ешилхисар — Ковалы — Дюндарлы — Сулукаова — летник перед ск. Сач — пер. 3072 — Яхьяйлы — Дикме — нац. парк Аладаглар — летник Чакыр — пер. Чавуш — пер. Чардак — Аладаг — Согуколун — Бююксофулу — Гердиби — пер. 1744 — пер. 1700 — Позанты — Белемедик — Киликийские ворота — Яныккышла — вдхр. Бердан — Тарсус — Средиземное море — Адана — Москва

Маршрутная книжка № 1/5 – 402 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: **Потапенко Андрей Михайлович**

Адрес: г. Москва, ул. Плещеева, д. 15, кв. 145

Тел. (499) 207-21-26

E-mail: a_ndre@mail.ru

В работе над отчетом принимали участие:

Бурасов Александр	- хронометраж, отчет по снаряжению;
Катков Алексей	- культурная программа, фотоотчет;
Михневич Сергей	- отчет по питанию, фото;
Потапенко Андрей	- отчет по механической и медицинской части, фото;
Шолохов Сергей	- треки, финансовый отчет.

2012 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Справочные сведения о походе	3
Определяющие препятствия маршрута	4
Участники группы	5
Характеристика района похода	
География	6
Климат	6
Флора и фауна	6
Экономика	8
Транспорт	8
Анатолийское плоскогорье и горы Тавра	9
Смысловая идея похода	11
Общая характеристика маршрута	12
Достопримечательности на маршруте	14
Варианты подъезда и отъезда, другие полезные сведения	20
Аварийные выходы с маршрута	21
Изменения маршрута и их причины	21
График движения заявленный	22
Запасные варианты	23
График движения фактический	24
Таблица метеонаблюдений	27
Техническое описание прохождения маршрута	29
Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте	71
Дополнительные сведения о походе	
Перечень общественного снаряжения	72
Состав хозяйственного ремонтного набора	73
Состав аптечки первой помощи	74
Случаи оказания медицинской помощи в походе	76
Эксплуатация и ремонт средств передвижения	77
Стоимость проживания, питания и средств передвижения	83
Питание в походе	84
Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута	94
Бальная оценка сложности велосипедного маршрута	
Расчет эквивалентного пробега по ЛП	96
Расчет категории трудности протяженных препятствий	97
Сумма баллов за препятствия	123
Категория сложности	123
Высотный профиль похода	124
Список используемой в подготовке к походу литературы	125
Приложения	126
Картографический материал	131

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов московских клубов 3х9 и МКВ школы СУ при ФСТ-ОТМ в составе 5-ти человек совершила с 30 апреля по 13 мая 2012 г. велосипедный учебно-тренировочный поход 4 категории сложности (с элементами 5 к. с.) по Турции в районе Киликийского и Центрального Тавра по маршруту:

Аэропорт Каппадокии — Гюльшехир — Невшехир — Уржюп — Мустафापаша — Цемилкёй — Ташкинпаша — Шахинэфенди — пер. 1606 — Гюзелёз — Соганли — Ешилхисар — Ицмеке — Кушку — Ковалы — Хачибейлы — Дюндарлы — Сулукаова — летник перед ск. Сач — пер. 3072 — Серникёй — Ильяслы — Яхьяйлы — Дикме — Делиалиушаги — Ешилькёй — нац. парк Аладаглар — летник Чакыр — пер. Чавуш — пер. Чардак — Аладаг — Кабасакал — Кёкез — Согуколун — Кичак — Бююксофулу — Гердиби — пер. 1744 — пер. 1700 — Позанты — Белемедик — Киликийские ворота — Кушчулар — Еминлик — Чокак — Чавушлу — Яныккышла — вдр. Бердан — Дадалы — Болатлы — Тарсус — Ешилтепе — Бахшиш — Кёзелерлы — Средиземное море — Аданалиоглу — Хузуркент — Енице — Адана

Протяженность активной части – 604,54 км

Из них:	по асфальту	– 455,5 км;
	по грейдеру	– 40,8 км;
	по брусчатке	– 2,7 км;
	по грунтовой дороге	– 21,3 км;
	по профилированной грунтовой дороге	– 17,8 км;
	по грунтовой каменистой дороге	– 18,37 км;
	по горной мелкощебеночной дороге	– 2,3 км;
	по каменистой горной дороге	– 62,66 км;
	по тракторной дороге	– 11,2 км;
	по горной дороге под снегом	– 18,01 км.

Общий набор высоты за поход – 12 497 м.

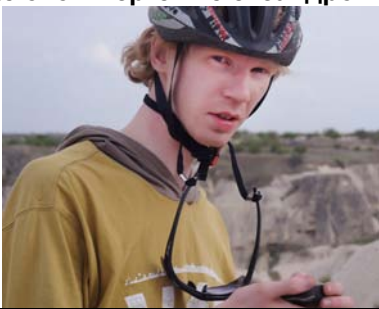
Общая продолжительность похода – 16 дней

Количество ходовых дней – 13 дней

ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ МАРШРУТА

Границы препятствия	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
Аэропорт – Невшехир	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога по сильно пересеченной местности
Невшехир – Ургюп	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога по сильно пересеченной местности, подъемы по брусчатке, грунт
Перевал 1606 м	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога с существенным набором высоты
Перевал 3072 м	горное	пятая	Существенный непрерывный набор высоты по дороге с различным покрытием — от асфальта до снега глубиной более 5 см
Связка перевалов после Яхьяйлы	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога по сильно пересеченной местности
Перевал Чавуш	равнинное	третья	Непрофилированная грунтовая горная дорога с участками крупных камней, каменистая горная дорога со скальными выступами
Перевал Чардак	равнинное	третья	Грунтовая горная дорога с участками крупных камней, каменистая горная дорога со скальными выступами
Плато до перевала 1744 м	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога по сильно пересеченной местности
Связка перевалов 1744 – 1700 м	равнинное	четвертая	Существенный непрерывный набор высоты по каменистой горной дороге со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, продолжительные участки с крупными камнями
Каньон Киликийские ворота	горное	третья	Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, крутые участки с «сыпухой»

УЧАСТНИКИ ГРУППЫ

Фамилия И. О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
Потапенко Андрей Михайлович 	1970		3У – Кавказ, 3Р (с эл. 4) – Кольский п-ов	Руководитель, инструктор, медик, механик
Бурасов Александр Валерьевич 	1984		3У (с эл. 4) – Кольский п-ов	Снаряженец, хронометрист
Катков Алексей Евгеньевич 	1984		3У – Алтай	Фотограф, культорг
Михневич Сергей Павлович 	1986		2У – Крым, 1Р – Крым	Завхоз
Шолохов Сергей Александрович 	1988		2У – Крым, 1Р – Крым	Штурман, казначей

ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

Маршрут похода проходил по расположенным на территории Турции Анатолийскому плоскогорью и горным массивам Центрального и Киликийского Тавра. Прежде, чем более подробно рассмотреть эти системы, разберем, что собой представляет Турция в целом.

География

Турция — одна из немногих стран мира, территория которой расположена как в Европе, так и в Азии. В последней находится ее основная часть — Анатолия, которая занимает 755 688 км² (97%), и поэтому Турцию обычно относят к группе азиатских стран Ближнего Востока. Европейская же часть (историческое название Восточная Фракия) — это самый крайний юго-восток Балканского полуострова, площадью 23 764 км² (3%).



Характерная географическая особенность Турции — расположение на перекрестке важных дорог, соединяющих Европу с Азией, а черноморские страны — со странами Средиземноморья. Водная система, включающая Мраморное море, проливы Босфор и Дарданеллы, является важным международным путем, стыкующим Черное море с Мировым океаном. В южной части Босфора и бухты Золотого Рога (Мраморное море) расположен один из красивейших городов мира и самый большой город Турции — Стамбул (бывший Константинополь). Через Турцию проходят также железнодорожная и шоссейная магистрали, связывающие Европу со многими азиатскими странами.

Климат

Турция — страна преимущественно горная. В связи с этим климат страны носит, в основном, горный характер, но проявляются и черты континентального. Так, лето в Турции повсеместно жаркое и засушливое, а зимы снежные и холодные. На Эгейском и Средиземном море климат средиземноморский, с более мягкой зимой, на протяжении которой устойчивый снежный покров не образуется. На Черном море климат умеренно-морской с характерными для него теплым летом и прохладной зимой. Температура зимой (в январе) составляет примерно +5 °С, летом (в июле) — около +23 °С. Осадков выпадает до 1000–2500 мм в год. Летом среднесуточная температура может превысить 30 и (изредка) 35 °С, а жара может перевалить за +40 °С, но это бывает сравнительно редко и на южном побережье Турции. На юго-востоке страны климат имеет черты тропического пустынного. Здесь влажность низкая, в отличие от повышенного содержания влаги на берегу Черного моря.

Флора и фауна

Растительный мир Турции насчитывает около 6700 видов различных растений и зависит от климатических условий и топографии местности. Вместе с обширными хвойными и лиственными лесами в Турции произрастает очень много фруктовых деревьев, культивируются чай и лещинный орех. На Средиземном и Эгейском побережьях находятся цитрусовые сады, а также плантации гранатов,

маслин, бананов и винограда. Произрастают черешня, абрикосы и миндаль, родиной которых, как и тюльпанов, является Турция.

Существенный и далеко не положительный вклад в изменения



растительного и естественного мира Турции внесло человечество: огромные территории степей распаханы, большой урон понесли леса, но самые сильные изменения произошли в Западной Анатолии — наиболее населенной части Турции. Вероятно поэтому в современной Турции тщательно следят за лесами и национальными парками, запрещая в них разведение костров.

На Черноморском побережье Турции в восточной части растут влажные субтропические леса из клена, дуба, граба и платана с подлеском из лещины, а также лавровишни, кизила, самшита, вечнозеленых кустарников и лиан (дикий виноград, ломонос, плющ). Повыше по склону гор происходит переход к буковым, а следом — к хвойным (по большей части пихтовым) лесам. Выше 2 км начинаются альпийские луга. При этом грунт на прибрежной равнине красноземный, в горах — бурый горно-лесной. На Западе Причерноморья, на берегах Эгейского, Мраморного и Средиземного морей до высоты 600–800 м располагаются кустарниковые вечнозеленые формации сухих субтропиков типа маквис (лавр, земляничное дерево, дикая фисташка, мирт, олеандр, дикая олива и другие кустарники относящиеся к жестколистным). А еще выше по склонам гор произрастают листопадные кустарники типа шибляка (грабинник, держи-дерево, бобовник, пушистый дуб и др.), плодовые дикие кустарники (грецкий орех, рожковое дерево, дикая слива, дикий миндаль и пр.), а также сосновые, дубовые и кипарисовые редкие леса. В наиболее увлажненных районах высокогорного Тавра остались небольшие леса с очень редкими на планете черной сосной, ливанским кедром и можжевельником. В зарослях же шибляка можно найти сохранившиеся небольшие массивы длинноиглых (длина хвои до 200 мм) сосен. Свыше 2,2 км находятся альпийские луга.



В Турции преобладают коричневые почвы сухих лесов, которые нередко каменисты, особенно в горах. В прибрежных и речных долинах почвы, в основном, аллювиальные, богатые илом. Встречаются и красноземные, используемые под пшеничные посевы. Основное достоинство (но не для велотуристов) красноземных почв заключается в том, что даже в сухие года они удерживают влагу в себе.



На Анатолийском плоскогорье располагаются каштановые почвы сухих степей. Центральная, более засушливая территория, заполнена полупустынями, с серыми, светло-бурыми почвами и солончаками.

Растительный мир Анатолийского плоскогорья изобилует многочисленными сортами полупустынной и степной растительности (полынь, ковыль, шалфей, астрагал, верблюжья колючка, эфемероиды и эфемеры — тюльпаны и др.). В солончаках

растут солянки (кохия, саликорния, атриплекс). На окраинах гор с внутренней стороны склонов и плоскогорьях особенно распространены формации ксерофитных фриган с подушковидными колючими кустарниками и шибляком, сохранившиеся от прежних можжевеловых, сосновых и дубовых лесов. В целом же 26% территории Турции занимают низкорослые леса и кустарники, а высокоствольных полноценных лесов очень мало (примерно 30%).

Что касается фауны, то в азиатской части страны обитает 70% всех представителей пернатых Европы. Мир птиц здесь очень разнообразен. В степях



и горах живут крупные хищные представители — соколы, орлы, ястребы и грифы. Попадаются также белые алеты. На морских побережьях и озерах большое количество водоплавающих птиц — уток, пеликанов, гусей, караваек, бакланов, чаек, цапель и др. Если говорить о более крупных животных, то в горной местности Анатолии попадают волки и медведи, дикие козы и кабаны. В лесах нагорья встречаются лань, благородный олень, кабан, косуля, шакал, леопард, лисица, волк, барсук, медведь.

Для гор без лесов характерны популяции безоаровых козлов и муфлонов, а на плоскогорьях живут степная рысь каракал и шакалы. В юго-восточной части Азии (Урфа) попадает дикий осел — онагр и представители африканской живности — ихневмон и полосатая гиена. В речных зарослях обитает камышовый кот. На степных территориях отмечается обилие грызунов (сусликов, полевок и песчанок) и пресмыкающихся (малоазиатских гадюк, средиземноморских черепах и др.). Подводная фауна представлена различными видами рыб, живущими в морских просторах Турции. В основном это скумбриевые, кефалевые, осетровые, сельдевые и другие виды.

Экономика

Доля промышленности в экономике страны составляет около 28%, сельского хозяйства — 15%, строительства — 6%, услуг — 51%. Исходя из последней цифры Турцию и принято считать туристическим государством. Туризм сейчас считается наиболее динамично развивающейся отраслью. В общем объеме промышленного производства наибольший вес имеет обрабатывающая промышленность (84%, включая строительство). Развита текстильная, кожевенная, пищевая, химическая и фармацевтическая отрасли, а также энергетика, металлургия, судостроение, автомобилестроение и производство электробытовых товаров.

Транспорт

В стране присутствует несколько авиакомпаний, действующих как внутри страны так и на международном уровне. Ввиду большого количества туристов в Турции имеется развитая система общественного транспорта — очень обширная автобусная сеть и сеть метро (с 1996 года). Имеется также несколько пассажирских портов и железная дорога, в которую входит и одна скоростная линия.



В плане велотуризма нас интересовали, прежде всего, Анатолийское плоскогорье и горные системы Киликийского и Центрального Тавра.

Анатолийское плоскогорье

Анатолийское плоскогорье — это часть Малоазиатского нагорья, ограниченного на юге горами Тавра, на севере — Понтийскими горами. Оно представляет собой цепочки бессточных впадин с солеными озерами (Туз, Ван и др.) и солончаками, разделенными хребтами и плато. Преобладающие высоты — от 800 до 2000 м, наибольшая высота — 3916 м (вулкан Эрджияс). Плоскогорье сложено преимущественно осадочными породами, разбитыми и смятыми в складки разломами. В Анатолии вполне возможны проявления молодого вулканизма. Ландшафт полупустынный, в горах — степной. На плоскогорье развито скотоводство и оазисное земледелие.



Западный Тавр

Горная система, дугой охватывающая залив и низменность Анталы. На западе и востоке залива горы далеко вдаются в море, занимая Ликийский и Киликийский полуострова. Западный Тавр имеет довольно высокие горные хребты (Бедаг, 3086 м; Эльмалы, 3075 м), которые разделены глубокими долинами и изрезаны каньонами. Между хребтами Западного Тавра, особенно на его севере, расположены группы озер и глубоких котловин (пресные озера — Бейшехир, Эгридир, Сугла; солёные — Аджигёль, Акшехир; котловина Испарта и др.), давшие этому району название «турецкая страна озер». Несколько обособленно расположены хребты Султан (2581 м) и Эгрибурун, имеющие необычное для Западного Тавра простираение с юго-востока на северо-запад. Наивысшая точка Западного Тавра — вершина Кизларсивриси (3086 м) в хребте Бейдаглар (Бей).

Для обращенных к побережью склонов передовых хребтов Западного Тавра характерны хвойные, в основном, сосновые леса. Ближе к Анатолийскому плоскогорью характерны степные и полупустынные ландшафты. Из хвойных здесь встречаются кусты арчи, ниже попадаются заросли барбариса. В засушливых местах широко распространены акантолимоны — низкорослые колючие растения подушкообразной формы, произрастающие сообществами, и другие ксерофиты.

Центральный Тавр

Центральный Тавр выделяется среди соседних отрезков Тавра наибольшей высотой и альпийским видом рельефа. Высота многих хребтов здесь превышает 3000 м. Наиболее высокие хребты Центрального Тавра — расположенный к северу от города Адана хребет Антитавр с вершиной Демирказик (3806 м) и находящийся к северу от города Мерсина хребет Болкар с вершиной Медетсиз (3524 м). В Центральный Тавр входят и горы Киликийского Тавра. На западе и юго-западе Центральный Тавр близко подходит к Средиземноморскому побережью, круто обрываясь в море. Лишь в некоторых местах на побережье имеются узкие



полоски аллювиальных равнин, как это можно наблюдать в районах Анамура, Аланьи, Силифке и Финике. Примерно у города Мерсин горы резко поворачивают на северо-восток, оставляя к югу от себя обширную аллювиальную Аданскую равнину. Юго-западную приморскую часть Аданской равнины называют Чуркуровá, северо-восточную — Юкарыовá.

До высоты 2000 м склоны гор Центрального Тавра покрывают протяженные хвойные леса. Породы деревьев, их составляющих, очень разнообразны: сосна, ель, лиственница, несколько видов арчи. Выше границы леса во влажных ложбинах встречаются альпийские луга, а в более засушливых местах произрастают растения азиатских высокогорных пустынь и полупустынь — полынь, ксерофиты и т. п.



Высокие отвесные стены и остроконечные вершины Центрального Тавра представляют интерес для скалолазов и альпинистов. Особенно много таких объектов в районе хребта Аладаглар, который интересен также как место проведения весенних пеших горных походов 1-4 категории сложности. К майским праздникам здесь уже заканчивается сход основных лавин, и погода в Аладагларе в мае значительно устойчивее, чем на Кавказе. В последние несколько лет к горам Центрального Тавра стали проявлять интерес и велотуристы, поскольку в мае здесь возможны походы до 4 категории сложности включительно.

СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА

Поскольку маршрут предназначался, прежде всего, для зачетного учебно-тренировочного похода школы специализированного уровня (СУ), проводившейся Московским клубом велотуристов (МКВ), то он должен был удовлетворять нескольким требованиям. Во-первых, район похода — Турция. Во-вторых, слушателям необходимо было получить практический опыт участия в походах 3-4 категории сложности. При этом нитки маршрутов третьей и четвертой категории надо было по максимуму свести, чтобы группы ехали почти одним маршрутом, за исключением более сложных, «четверочных» препятствий. В-третьих, в поход, по возможности, должны были входить снежные участки для отработки определенных навыков их прохождения и проведения ночевки в экстремальных условиях. Кроме того, желательно было обеспечить разнообразные походные условия, включая в маршрут как равнинные, так и горные протяженные препятствия, а также локальные препятствия в виде канав, бродов, песков, оврагов, каменистых насыпей, размытых дорог и т. п.

В целом нитка похода соответствовала всем поставленным требованиям. Участники похода, стартуя от аэропорта Каппадокии (в 30 км от Невшехира), два-три дня вкатывались по асфальту до серьезных препятствий. Да и асфальтовые дороги были далеко не плоскими — в наличии была сильно пересеченная местность и даже один относительно серьезный асфальтовый перевал (1600 м). После вкатки маршрут уходил в горы Центрального Тавра, где появлялись снежники. За «трехтысячником» группа немного «отдыхала» на связках очередных асфальтовых перевалов (до 1500 м) и вновь уходила в горы, преодолевая техничные перевалы 3 и 4 КТ. Заключительная часть маршрута состояла из нескольких уже относительно несложных препятствий. Тут же присутствовала возможность покрутить в свободном темпе, выкатываясь из похода, побывать на Средиземном море и подготовиться к отлету, остановившись на последнюю ночевку в отеле.

Стоит также отметить, что нитка похода строилась на основе сложного маршрута Сергея Козина, который он со своей группой прошел в 2010 г. Для благополучного прохождения такого маршрута необходима была тщательная многосторонняя подготовка — информационная, техническая, спортивная и т. п. Поэтому отсутствие серьезных травм и поломок в пройденном походе говорит о грамотном планировании мероприятия и успешной его реализации.

Прохождение маршрута подтвердило все возложенные на него ожидания. Сильно пересеченная местность способствовала наращиванию физических кондиций участников. Сложные и разнообразные погодные условия (дождь, снег, пурга, сильный ветер, крутые каменные склоны, узкие горные дороги и т. п.) позволили во всей полноте применить навыки по организации привалов и ночлегов. Отрабатывались и приемы преодоления различных препятствий: подъемов по ущельям, каменистым горным и снежным склонам, езде по заросшим травой и засыпанным камнями тропам, а также размытым водой спускам.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

На маршруте можно выделить несколько этапов:

От аэропорта Каппадокии до Дюндарлов (~140 км)

Участок вкатывания. Характеризуется дорогами с асфальтовым покрытием различного качества, местами (преимущественно — в населенных пунктах) сменяющегося булыжником или кирпичной плиткой. При этом пересеченность местности достаточно высока (локальные наборы высот достигают 100–200 м), а в середине участка присутствует асфальтовый перевал высотой 1600 м.

От Дюндарлов до пер. 3072 м и обратно (~54 км)

Первое и самое серьезное препятствие на маршруте. Асфальтовое покрытие сменяется сперва глинистым грейдером, потом каменистой горной дорогой, причем размер камней постепенно увеличивается. Все это происходит на фоне непрерывного продолжительного набора высоты (от 1200 м до 3070 м). Уклоны порой достигают 30%. В последней трети участка к перевалу 3070 м появляется снег, который постепенно полностью скрывает горную дорогу. В конце присутствует связка перевалов-трехтысячников (первый несколько ниже второго). Местами приходится идти в лямках, соблюдая правила безопасности на снежных склонах. Если неправильно подобрать время похода, прохождение последнего может превратиться в непрерывную «пешку» с рюкзаками на плечах. На этом участке происходит серьезная проверка техники и выносливости участников. Спускаться гораздо проще, особенно, если знать окружающую ситуацию.

От Дюндарлов до подъема на пер. Чавуш (~96 км)

Участок относительного восстановления сил после снежных вершин. Покрытие в подавляющем большинстве — асфальт, изредка попадаются грунт, бетонка или грейдер. Присутствует несколько категорийных перевалов и их связок, ощутимы и дневные наборы высоты. Последняя часть проходит по дорогам вдоль реки Заманты-Ирмак, по границе национального парка Аладаглар.

Связка перевалов Чавуш–Чардак (~20 км)

На участке располагаются два характерных для Турции перевала. На них надо взбираться по горной грунтовой дороге с камнями, иногда переходящей в крупнокаменистую со скальными выступами, вплоть до «сыпучих» участков камней. При этом с одной стороны постоянно располагается достаточно крутая стенка, с другой — резкий обрыв, следовательно, на всем протяжении надо быть предельно внимательным. Кроме того, вследствие обильных дождей и таяния снега дорога местами размыта, образуются колеи, причем не только вдоль, но и поперек дороги, что сказывается на технике вождения на спусках. И хотя по абсолютной высоте горы здесь достаточно низкие (до 1300 м), крутые склоны и сложное покрытие накладывают свой отпечаток на участок.

Плато между Центральным и Киликийским Тавром (~65 км)

Своеобразный индустриальный центр Таврической центральной Турции. Располагается между хребтами Центрального и Киликийского Тавра, много перерабатывающих горнорудных предприятий и шахт. Туристов в этой части практически нет. Дороги также преимущественно асфальтовые, за исключением спуска с перевала Чардак до Аладага — здесь лежит крупнощебеночный грейдер, по которому часто снуют карьерные самосвалы. Как и любое «плоскогорье» в Турции, участок имеет сильнопересеченную структуру, для преодоления которой требуется определенное вложение сил. Но по асфальту все равно легче крутить, чем по грунтовым горным дорогам, поэтому отрезок предназначен для восстановления физических кондиций.

Связка перевалов 1744–1700 м перед Позантами (~25 км)

Участок представляет собой горное образование с высотой вершин от 1800 до 2400 м, являющееся перемышкой между Киликийским и Центральным Тавром. Очередные, типичные для Турции перевалы (серпантинные, огибающие горы дороги по типу «стенка–обрыв»), но уже на полкилометра повыше, чем Чавуш и Чардак. Кроме того, в горах находятся действующие шахты, что накладывает свой отпечаток на покрытие: в нижней части — укатанный грунт, но чем выше, тем больше попадаете камней, которые становятся все крупнее, пока дорога не превращается в вездеходную, местами — по сыпучему щебню и нападавшим крупным шишкам. Спуски также сложны, как и подъемы, а в случае дождя верхний слой глины размокает и препятствует нормальному продвижению. Первый перевал достаточно энергозатратен, поскольку абсолютный набор составляет более 800 м по лесовозным (точнее — рудовозным) и вездеходным дорогам, а чистый набор (с учетом всех спусков и подъемов) — около 1200 м. После первого перевала следует частичный сброс высоты до 1300 м, после чего надо опять забираться на 1700 м.

Каньон Киликийские ворота (~40 км)

Короткий, но достаточно интенсивный участок. Начинается он с затяжного асфальтового спуска к Позантам. Сброс высоты здесь приличный (до 900 м), дорога идет резким серпантином вниз, причем прямые пролеты короткие. При осадках быстро стираются тормозные колодки. После Позантов идет втягивание в каньон Киликийские ворота вдоль железной дороги. Сложный участок (непосредственно каньон) начинается около поселка Белемедик. Сперва — около километра глинистой дороги, разрытой тяжелой строительной техникой. В случае дождя глина активно налипает на покрышки, тащить велосипед можно метров 15, потом надо чиститься. Далее дорога постепенно превращается в каменистую горную, а на выходе из каньона — резкий подъем (до 15%), местами по сыпучему каменистому покрытию. Еще чуть дальше — до вершины — грунтовка со множеством крупных камней.

Спуск к Средиземному морю, побережье, дорога к Адане (~197 км)

Завершающий участок похода, преимущественно асфальтовый, хорошо подходит для «закатки». В начале, до выхода на побережье, попадаете несколько коротких, но динамичных подъемов, однако преобладает плавный спуск. У моря встречается немного грейдера с песком. Дорога вдоль побережья (из Тарсуса в Адану) — хороший асфальт, пересеченность практически отсутствует (на 60 км — 150 м набора).

Достопримечательности на маршруте

Турция богата не только пляжами или руинами древних городов, историческими сооружениями и памятниками. В стране много и природных достопримечательностей. Однако интерес для нашей группы представляли лишь объекты, находящиеся на маршруте и которые не требовали длительного осмотра. Поэтому действительно впечатливших, запомнившихся мест было не так уж и много. Все они приведены ниже.

Каппадокия

Каппадо́кия (греч. Καππαδοκία, лат. Cappadocia, тур. Karadokya, перс. هی‌کاپادوک, Katpatuka — «Страна прекрасных лошадей») — историческое название



местности на востоке Малой Азии на территории современной Турции (часть земель провинций Невшехир, Кайсери, Аксарай и Нигде), употребляющееся со времен античности вплоть до наших дней. Характеризуется чрезвычайно интересным ландшафтом вулканического происхождения, подземными городами, созданными в 1 тыс. до н. э. и обширными пещерными монастырями, ведущими свою историю со времен ранних христиан. Национальный парк Гёреме и пещерные поселения Каппадокии входят в

список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

В различные периоды времени границы Каппадокии менялись. Сейчас под этим названием принято понимать ее основную область, находящуюся в центре полуострова Малая Азия, не имеющую выходов к морю. Это относительно ровное, лишенное растительности плоскогорье с континентальным климатом, редкими реками, которое находится на высоте 1000 м над уровнем моря. С юга оно ограничено горами Эрджияс (3916 м) и Хасан (3253 м) (хребет Тавр) и простирается на север рядами долин к реке Заманты(Кызыл)-Ирмак и соленому озеру Туз.

Из рек Каппадокии главными были Галис (ныне Кызыл-Ирмак) и Ирис (ныне Ешиль-Ирмак) с многоводным притоком Ликос (совр. Келькит). Бывшие исторические области Малой Азии, окружавшие Каппадокию, таковы: с севера Понт, с северо-востока — Армения, на востоке — Месопотамия, а на юге — Сирия и Киликия. Эти территории в древности были известны как Каппадокия Великая или Средиземноморская. Периодически в ее состав включались земли, выходящие к Черному морю и называвшиеся Каппадокия Малая, Понтийская или Верхняя, (хотя в истории они больше известны под самостоятельным названием Понт, являвшимся время от времени независимым государством).

Каппадокия отличается уникальной геологией. Своим строением она обязана последовательному действию двух противоположных природных сил в период кайнозоя около 65–62 млн лет назад: период, когда благодаря извержениям вулканов и излияниям лав, ее покрыли туфы и другие геологические породы. В период образования гор, в частности хребта Тавр, в средней



Анатолии, частью которой является Каппадокия, образовались разломы глубинного заложения. Магма, изливаясь на поверхность, образовывала вулканы. Таким образом параллельно Тавру появилась линия новых вулканов (Эрджиес, Девели, Мелендиз, Кейчибойдуран, Хасан и Гюллюдаг). Пик активности этих вулканов пришелся на период позднего миоцена (ок. 70 миллионов лет назад). Лава и туф, заполняя понижения рельефа, выравнивали долины и склоны и образовали плато на месте горной страны. Так появились конусы потухших вулканов, застывшие потоки лавы, пласты серого пепла и россыпи обломков пирита.



Следующий период характеризуется эрозией и выветриванием. Благодаря резко континентальному климату Каппадокии с внезапными и значительными перепадами температуры, в горных породах образовывались трещины. Вода и лед способствовали разрушению скал наряду с проливными дождями и воздействием рек. Так, в образовании долин этой местности особую роль сыграли река Кызыл-Ирмак, а также впадающие в нее реки Невшехир, Дамса и их притоки. Они разрушали вулканические породы, из которых с течением времени

образовывались отдельные холмы. Именно таким образом были образованы знаменитые «каменные столбы» перибаджалары (тур. Peri bacaları, «камины фей», англ. fairy chimney) — останцы в виде каменных грибов и каменных столбов причудливых форм и очертаний. Геологический разрез этих образований выглядит следующим образом: наверху расположены базальты и андезиты, а внизу — туфы.

Ранее базальты и андезиты покрывали туфовую основу полностью, теперь же, благодаря процессу разрушения, увидеть их можно только в отдельных частях скал: они нависают крупными блоками («шляпками») на конусообразных туфовых столбах. Под ними видна четкая горизонтальная линия, обозначающая границу скалы и туфа. Шейка туфового конуса со временем постепенно утончается, благодаря чему в какой-то момент эта «шляпка» обрушается. Не защищенные сверху останцы разрушаются полностью. Процесс их образования и разрушения, проявившийся в четвертичном периоде, продолжается и до наших дней.

Туфовые конусы высятся либо сплошной стеной, либо отдельными группами. Некоторые из этих скал достигают высоты 40 м. Этот вид образований считается присущим исключительно Каппадокии: 18-ти километровая территория Кызыл-Ирмака, Дамса-Чайы (на востоке), Невшехир-Чайы (на западе), а на юге 288 м² между Ойлы и Кермилскими горами. Типичная форма — «грибы», хотя есть и более экзотические формы. Так, в окрестностях Гёреме находится т. н. Love Valley (Нижняя долина, она же Долина пенисов — Penis Valley), скальные образования которых имеют очевидные формы фаллосов.



Вулкан Эрджияс

Эрджияс или Эрджиес (тур. Erciyes) — большой стратовулкан в 25 км к югу от города Кайсери. Эрджияс — это самая высокая гора центральной Анатолии (3917 м). У нее две вершины — 3917 и 3703 м. Основание горы диаметром 72 км покрывает территорию 3800 км².



На Эрджияс открываются великолепные виды при движении по дороге от Гёреме до Дюндарлов.

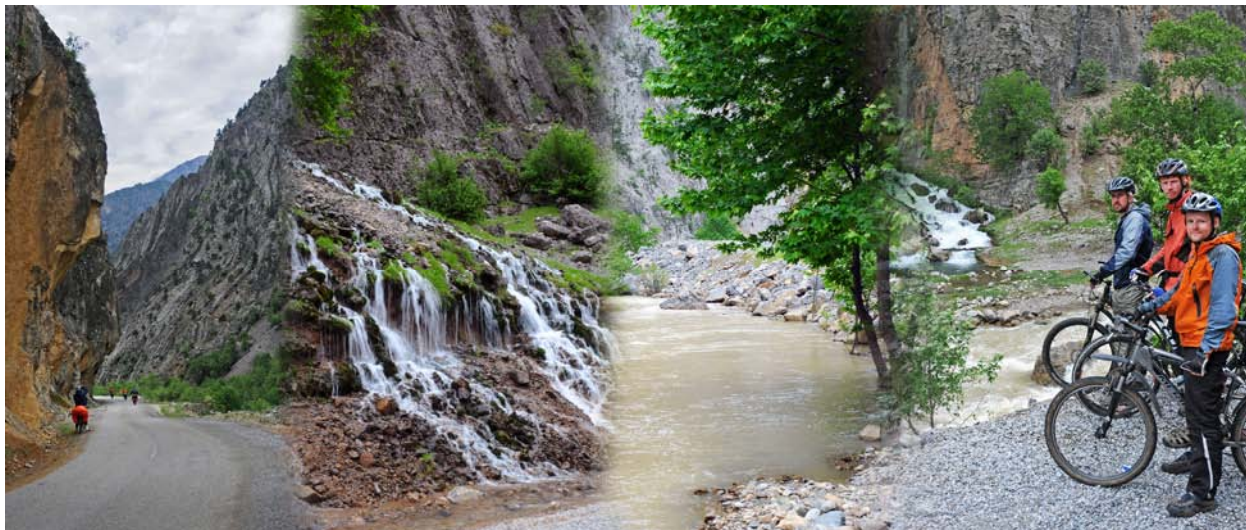
Ветряная электростанция около деревни Дикме

Введенная в эксплуатацию в начале 2012 года ветряная электростанция является экологически чистым источником энергии. Строительство этой электростанции уменьшает зависимость Турции от невозобновляемых источников энергии. На саму электростанцию открываются живописные виды с дороги, ведущей от Яхьяйлы до Дикме.



Спуск вдоль реки Заманты-Ирмак от Дикме до Капузбаши

Живописная дорога вдоль реки Заманты-Ирмак, постепенно углубляющаяся в горное ущелье, не оставит равнодушными любителей природы. Витиеватые изгибы дороги, разнообразная растительность, бурная река, бегущая вдоль трассы по ущелью. Иногда вдоль дороги можно увидеть небольшие, но приятные водопады или диких козлов, пасущихся на крутых склонах около реки.



Национальный парк Аладаглар

Национальный парк Аладаглар или горы Аладагары (тур. Aladaglar Milli Parki; англ. Aladaglar National Park) — расположен в провинции Нигде современной Турции.

Горный хребет Аладаглар — это самый высокий хребет Центрального Тавра и в переводе с турецкого означает «пестрые горы». Он имеет альпийский тип рельефа и условно может быть разделен на три почти равных по длине 15 километровых участка. На этих участках находится множество вершин высотой за 3500 м и высочайший пик в 3756 м под известным названием Демирказик. Из-за богатого разнообразия типов растительности и животных часть горы Аладаг (а именно 54 524 га) в 1995 году была объявлена национальным парком.

Национальный парк Аладаглар — это парк природных достопримечательностей такой красоты, от которой по-особенному захватывает дух. Парк по достоинству называют будущим национальным туризмом в Турции. И действительно, если провести обзор местности, то можно обозревать такие природные пейзажи, которые, увидев один раз, уже не забудешь никогда. Эти пейзажи в избытке состоят из уникальных



горных пиков, крутых и отвесных скал с громадными ледниками, высокогорных плато, величественных каньонов, глубоких долин, живописнейших ущелий, пещер и водопадов.



Из всех красот Аладаглара отдельно выделяются водопады Капузбаши (тур. Kapuzbasi). Они являются просто настоящим чудом и относятся к числу самых необычных водопадов в Турции. Это семь водных сливов, которые неведомым образом вырываются прямо из отвесных твердых скал, создавая при этом прекрасное шумное зрелище. Высота одного из водопадов достигает 70 м, что делает его вторым по высоте водопадом в мире. А скорость потока водопадов Капузбаши в летнее время просто немыслимая — 27 500 л/с.

В настоящее время водопады Капузбаши представляют собой самый известный и очень многолюдный природный объект национального парка. Поговаривают, что прохладный свежий воздух, исходящий от падающих струй, благотворно влияет на легкие, а сама вода очень вкусная и используется известным турецким брендом минеральных вод.

Вторым, не менее известным чудом национального парка, является лесная долина Хаган (тур. Hacer Ormanlari). Она имеет тысячи оттенков зеленого леса и уникальное геологическое строение. На территории площадью в 2750 га произрастают ели, дубы, кедры, можжевельник, граб, осины и лиственницы, создавая совместно уникальное визуальное богатство. Долина Хаган имеет популярность среди тысяч местных и зарубежных туристов, которые открыли в ней сотни троп для походов, и примерно такое же число среди спелеологов, тоже преуспевших там в открытии множества пещер.

В качестве достопримечательностей выделяют также долину Эмли, глубоко врезанную в высокие горы живописными еловыми лесами, и долину Заманты вдоль одноименной реки, имеющей красивую глубокую горловую форму.

В Аладагларе можно встретить много видов диких животных, причем для их разведения на территории парка отведены специальные места. Отличается этот парк и наличием различных форм альпийской растительности.

Важно также отметить, что Аладаглар последнее время стремительно набирает туристическую известность. В связи с этим тут заметно совершенствуют спектр предлагаемых услуг. Сейчас это альпинизм и пещерный туризм, лыжные туры, рафтинг и байдарки, а также различные виды сафари — фото, на джипах, велосипедное и т. п.



Киликийские ворота

Киликийские ворота (греч. Κιλικίες πύλες, Θυρών της Κιλικίας) — горный



проход в горах Тавра, разделяющий Каппадокию и Киликию, совр. Кюлек Бойязи (Külek Boğazı) в Турции, Малая Азия. В период арабо-византийских войн в VIII-IX веках, когда граница между христианским и мусульманским мирами проходила в горах Тавра, горный проход достигал ширины всего в несколько метров, являлся единственным путем из находящейся под контролем арабов Киликии в византийскую Каппадокию и, как и в другие эпохи, был одним из

основных караванных путей. Проход находился под защитой византийской крепости (клесуры), базой обеспечения для которой служил византийский город Тиана, располагавшийся в 30 км в северу.

Выводы и рекомендации к культурной программе

Намечая маршрут надо помнить, что в Турции в полном объеме представлены достопримечательности всех типов: исторические, архитектурные, природные, техногенные и пр. Поэтому при планировании туристического похода по стране желательно учитывать предпочтения «на просмотр культурной программы» всех участников в группе. Информацию же о самых популярных достопримечательностях, в особенности культурных, на любом маршруте можно найти в сети Интернет, либо посмотреть фотографии в известных виртуальных сервисах, например Панорамио.



Кроме того, в зависимости от предпочтений участников группы, можно спланировать маршрут, насыщенный как природными достопримечательностями, так и достопримечательностями другого типа. При должном же упорстве и желании можно даже посмотреть «все и сразу». В любом случае, Турция не оставит никого равнодушным к своим красотам.

ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА, ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ

Турция с каждым годом становится все более популярной среди велотуристов. Основным средством, с помощью которого добираются в эту южную страну, является, конечно же, самолет. Хотя не исключены варианты паромной переправы через Черное море или пересечение сухопутной границы между Турцией и Арменией или Грузией в районе Армянского нагорья. Однако воздушный транспорт, несмотря на его относительную дороговизну, — удобен и оперативен. При этом все перевозки идут к трем крупным городам Турции — Стамбулу, Анталии и Анкаре, откуда можно осуществить перелет в нужную точку страны по внутренним авиалиниям, либо воспользоваться широко распространенными автобусными сообщениями между населенными пунктами.

Для россиян виза в Турцию не нужна, а граждане остальных стран без проблем и очереди смогут купить визу за \$30 на месяц прямо в аэропорту. Языковой барьер на побережье как Черного, так и Средиземного морей ощущается слабо — многие местные жители понимают русский и английский язык. В центре страны общаться уже сложно даже для тех, кто владеет английским — тут в ходу турецкий, иногда — немецкий. Ситуацию полностью спасает язык жестов, русско-турецкий словарь или просто выписанные отдельно важные словосочетания (один из вариантов такого импровизированного словарика приведен в приложениях).

Не стоит также забывать, что большинство населения страны исповедует ислам, поэтому к велосипедистам могут относиться неоднозначно — местные жители иногда агрессивно реагируют на короткие веломайки или велошорты, особенно на девушках. Желательно иметь с собой длинную свободную форму, в которой удобно крутить. При этом общее отношение к туристам-велосипедистам благожелательное, что выгодно отличает Турцию от российских районов Кавказа. Не возникает и проблем постановки лагеря вблизи населенных пунктов. Здесь даже складывается впечатление, что если вы поставили палатку, то турками это воспринимается как частная собственность (своеобразное переносное жилье) и вас не беспокоят.

Полезные адреса и телефоны

В Турции нет поисково-спасательных служб — в какой-то степени их функции возложены на полицию и жандармерию. Исходя из этого будет нелишним знать несколько телефонов, по каким следует обращаться в случае экстремальных ситуаций:

- 115 — полиция;
- 112 — скорая помощь;
- 154 — ДТП полиция;
- 156 — районная полиция (жандармы, дорожный патруль);
- +90 (312) 439-35-18 — российское посольство в Анкаре.

Кроме того, для повышения безопасности прохождения похода, группой еще в Москве через посольство Турции от Министерства туризма Турции была получена своеобразная охранная грамота (рекомендательный лист), в которой изложена просьба губернаторам всех крупных населенных пунктов, находящихся на пути маршрута, оказывать посильную помощь велотуристам. Копия документа дается в Приложениях. На всех участников была оформлена также туристская страховка.

АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Аварийных ситуаций на маршруте не произошло, но на случай их возникновения имелось несколько вариантов ухода по упрощенным ниткам. Кроме того, практически в любой точке маршрута максимум в однодневной доступности находились оживленные автодороги и населенные пункты, куда можно было бы обратиться за помощью.

ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

Почти все изменения маршрута (а их было несколько) осуществлялись в соответствии с дополнительно заявленными и заранее просчитанными вариантами (или их комбинациями). Один из вариантов был реализован в связи с резким ухудшением погодных условий. Группа взяла перевал 3070 м и остановилась на ночевку. Вечером началась пурга, всю ночь шел снег, а с утра видимость составляла не более 20 м. Учитывая возможную лавинную опасность (особенно по свежему снежному покрову до 30 см), низкую видимость (соседние склоны не просматривались) и существенный уклон (около 15%), было принято решение не спускаться по незнакомому склону, а отойти уже проверенным маршрутом. При этом время на разведку не тратилось, и группа оперативно спустилась с перевала, что позволило, как и планировалось, пройти остальную часть маршрута в соответствии с одним из вариантов графика (с учетом использования одного запасного дня).

Следующее изменение маршрута произошло на участке Яхьяйлы — Капузбаши. В результате взаимодействия групп была получена информация, что ранее запланированный нами участок (пер. 2200 — ур. Акконбет) в связи с погодными условиями (дожди, размокшая налипающая глина, разлив ручьев и рек) труднопроходим. На него придется потратить гораздо больше времени, чем это предполагалось заранее. Группа решила обойти участок другим маршрутом (Яхьяйлы — Дикме — Делиалиушаги — Ешилкёй — нац. парк Аладаглар — Капузбаши), о чем в дальнейшем не пожалела — удалось проехать по великолепному национальному парку Аладаглар, частично обозревая его достопримечательности, вдоль реки Заманты-Ирмак.

Еще один запасной вариант был реализован за последним определяющим препятствием. Поскольку все необходимые категорийные участки были пройдены, нужный километраж набран, а напряженность похода в сложных погодных условиях давала о себе знать (помимо пурги на высоких перевалах, часто шли дожди, размывая глинистые участки дорог и превращая их в труднопроезжие или вовсе непроезжие), группа решила спуститься к морю. Это было осуществлено еще по одному, просчитанному до похода, варианту.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ

Дата	День пути	Участок	Протя- женность, км
29-30.04.12		Москва – Невшехир	—
30.04.12	1	Невшехир (аэропорт) – Гюльшехир – Невшехир – Гёреме – Ургюп – Мустафапаша – вдхр. Дамса	62,5
01.05.12	2	Вдхр. Дамса – Шахинэфенди – пер. 1606 – Ешилхисар – Ковалы – вдхр. Ковалы	66
02.05.12	3	Вдхр. Ковалы – Дюндарлы – Сулукаова – лет. перед ск. Сач	33
03.05.12	4	Лет. перед ск. Сач – пер. 3072 – ур. Катырныры – ур. Гевеналаны – пер. 2200 – ур. Акконбет	41
04.05.12	5	Ур. Акконбет – Улупинар – Капузбаши – лет. Чакыр	33
05.05.12	6	Дневка	—
06.05.12	7	Лет. Чакыр – пер. Чавуш – пер. Чардак – Аладаг – Кабасакал – Кёкез (приток р. Зиярет)	60
07.05.12	8	Кёкез – Согуколун – Тыджаккей (Кичак) – Бююксофулу – Гердиби – пер. 1744 – р. Учурга	52,5
08.05.12	9	Р. Учурга – пер. 1700 – Позанты – Белемедик – Киликийские ворота – Кушчулар – крепость Буджак	59
09.05.12	10	Крепость Буджак – Чавушлу – Яныккышла – Кабургедиги – Дарыпынары – Белчинар – пер. 1260 – Чамлыяйла – Себил – р. Тарсус	65
10.05.12	11	Р. Тарсус – Аланяли – пер. 1500 – Атлилар – Дейнёк – Тиртар – Арсланкёй	47
11.05.12	12	Арсланкёй – Хачиалани – ур. Сучатыши – Чамлы – Кёзбушаги – Эрдемли – Каргипинары – р. Диникар	80
12.05.12	13	Р. Диникар – Мерсин – Тарсус – Адана	91
13.05.12	14	Дневка	—
13-14.05.12		Адана – Москва	—

ЗАПАСНЫЕ ВАРИАНТЫ

Дата	День пути	Участок	Протя- женность, км	Примечания
Преодоление перевала 3000 м (вариант 1)				
02.05.12	3	Вдхр. Ковалы – Хаджибейли – Дюндарлы – Сулуджаова	25	Используется в случае, если снега мало и перевал преодолевается легко
03.05.12	4	Сулукаова – лет. перед ск. Сач – пер. 3125 – ур. Катырныры – ур. Гевеналаны	25	
04.05.12	5	Ур. Гевеналаны – пер. 2200 – ур.Акконбет – Улупинар – Капузбаши – лет. Чакыр	54	
Обход перевала 3000 м по другому перевалу (вариант 2)				
02.05.12	3	Вдхр. Ковалы – Хаджибейли – Дюндарлы – Сулуджаова – север ур. Апагель	25	Используется в случае, если снега много, погода плохая и перевал не преодолевается
03.05.12	4	Север ур. Апагель – ур. Катырныры – ур.Акконбет	25	
Объезд перевала 3000 м (вариант 3)				
02.05.12	3	Вдхр. Ковалы – Чадыркайя – Мустафабейли – Яхьяйлы – Кавак	40	Используется в случае, если снега много и перевалы не преодолеваются по причине плохой погоды или лавинопасности
03.05.12	4	Кавак – пер. 2200 – ур. Акконбет	33	
Сокращение маршрута по каким-либо причинам без потери категории (вариант 4)				
09.05.12	10	Крепость Буджак – Чавушлу – Яныккышла – Конаклар – Адана	55	Используется, когда все определяющие препятствия маршрута взяты, но по каким-либо причинам (физ. усталость, погода, поломка и т. п.) группа не успевает пройти полностью основной вариант
Сокращение маршрута по каким-либо причинам без потери категории (вариант 5)				
11.05.12	12	Арсланкёй – Фындыкпынары – Цемыллы – Куюлук – Мерсин	62	Используется, когда все определяющие препятствия маршрута взяты, но по каким-либо причинам (физ. усталость, погода, поломка и т. п.) группа не успевает пройти полностью основной вариант
12.05.12	13	Мерсин – Тарсус – Адана	66	

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ФАКТИЧЕСКИЙ

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км/набор высоты, м	Чистое время в пути, час	Покрытие/способ передвижения	Естественные препятствия
1–2	29-30.04	Москва – Невшехир	—	9:35	(самолет, рейсы Москва-Стамбул и Стамбул-Невшехир)	—
2	30.04	Аэропорт Каппадокии – Гюльшехир – Невшехир – Ургюп – Мустафапаша – р. Дамса	69,7/1165	5:10	Асфальт – 61,7 км; грейдер – 5,3 км; брусчатка – 2,7 км (вело)	Асфальтированная дорога по сильно пересеченной местности
3	01.05	Р. Дамса – Цемилкёй – Ташкинпаша – Шахинэфенди – пер. 1606 – Гюзелёз – Соганли – Ешилхисар – Ицмеке – Кушку – Ковалы – вдхр. Ковалы	78,8/1021	5:19	Асфальт – 78,8 км (вело/пеше)	Асфальтированная дорога по сильно пересеченной местности
4	02.05	Вдхр. Ковалы – Хачибейлы – Дюндарлы – Сулукаова – ущ. Куюлубогаз	28,8/1319	5:16	Асфальт – 12,6 км; грейдер – 3,6 км; грунтовая каменная дорога – 9 км; каменная горная дорога – 3,6 км (вело/пеше)	Грунтовая и горная непрофилированная дорога с крупными камнями и подъемами >12%
5	03.05	Ущ. Куюлубогаз – летник перед ск. Сач	6,54/666	2:08	Каменная горная дорога – 3,73 км; горная дорога под снегом – 2,81 км (вело/пеше)	Горная дорога с крупными камнями и большими уклонами, снег больше 5 см, местами глубокий
6	04.05	Летник перед ск. Сач – пер. 3000 м – пер. 3072 м	6,2/284	1:50	Горная дорога под снегом – 6,2 км (пеше)	Горная дорога под снегом с крупными камнями и большими уклонами
7	05.05	Пер. 3072 м – пер. 3000 м – летник перед ск. Сач – ущ. Куюлубогаз – Сулукаова – р. Келер	20,7/256	3:55	Горная дорога под снегом – 9 км; каменная горная дорога – 7,33 км; грунтовая каменная дорога – 4,37 км (вело/пеше)	Горная дорога, частью под снегом, с крупными камнями и большими уклонами

8	06.05	Р. Келер – Дюндарлы – Хачибейлы – Ковалы – Серникёй – Ильяслы – Яхьяйлы – Дикме – источник у г. Сарачоглу	83,4/ 1132	5:35	Асфальт – 72,7 км; грунтовая каменная дорога – 5 км; грунтовая дорога – 5,7 км (вело)	Грунтовка с мокрой глиной, асфальтированная дорога по сильно пересеченной местности
9	07.05	Источник у г. Сарачоглу – Делиалиушаги – Ешилкёй – нац. парк Аладаглар – летник Чакыр – пер. Чавуш – руч. перед пер. Чардак	57,1/ 1227	4:46	Асфальт – 31,5 км; горная мелкощебеноч- ная дорога – 2,3 км; каменная горная дорога – 21,3 км; тракторная дорога – 2 км (вело/пеше)	Непрофилированная грунтовая горная дорога с участками крупных камней, каменная горная дорога, тракторная дорога
10	08.05	Руч. перед пер. Чардак – пер. Чардак – Аладаг – Кабасакал – Кёкез – Согуколун – Кичак – р. Аклер	56,6/ 1696	4:55	Асфальт – 27,1 км; грейдер – 20 км; каменная горная дорога – 9,5 км (вело/пеше)	Каменная горная дорога, асфальт на сильнопересяченной местности
11	09.05	Р. Аклер — Бююксофулу – Гердиби – пер. 1744 – р. Учурге	44,6/ 1640	4:57	Асфальт – 14,3 км; грейдер – 3 км; профилированная грунтовая дорога – 9 км; профилированная горная дорога – 4,3 км; каменная горная дорога – 9 км; тракторная дорога – 5 км (вело/пеше)	Каменная горная дорога, тракторная дорога с большими уклонами
12	10.05	Р. Учурге – пер. 1700 – Позанты – Белемедик	37,6/ 746	3:11	Асфальт – 25,4 км; грейдер – 1,8 км; грунтовая дорога – 0,4 км; профилированная грунтовая дорога – 5 км; каменная горная дорога – 4 км; тракторная дорога – 1 км (вело)	Грунтовая горная дорога, размытая дождем, каменная горная дорога, тракторная дорога
13	11.05	Белемедик – Киликийские ворота – Кушчулар – Еминлик – Чокак – Чавушлу – Яныкышла – вдхр. Бердан	65,8/ 1001	5:05	Асфальт – 46,1 км; грейдер – 2,9 км; грунтовая дорога – 5,6 км; глинистая грунтовка – 3,8 км; каменная горная дорога – 4,2 км; тракторная дорога – 3,2 км (вело/пеше)	Каменная горная дорога со скальными выступами, местами «сыпуха», тракторная дорога

14	12.05	Вдхр. Бердан – Дадалы – Болатлы – Тарсус – Ешилтепе – Бахшиш – Кёзелерлы – Средиземное море – Аданалиоглу – Хузуркент – Енице – Адана	94,8/ 344	5:05	Асфальт – 85,3 км; грейдер – 4,2 км; грунтовая дорога – 5,3 км (вело)	Асфальт на сильнопересяеченной местности, грунтовка, грейдер
15	13.05	Полудневка	—	—	—	—
15– 16	13- 14.05	Адана – Москва	—	7:00	(самолет, рейсы Адана-Стамбул и Стамбул-Москва)	—

Итого пройдено 650,64 км

Из них:

по асфальту	– 455,5 км;
по грейдеру	– 40,8 км;
по брусчатке	– 2,7 км;
по грунтовой дороге	– 21,3 км;
по профилированной грунтовой дороге	– 17,8 км;
по грунтовой каменистой дороге	– 18,37 км;
по горной мелкощебеночной дороге	– 2,3 км;
по каменистой горной дороге	– 62,66 км;
по тракторной дороге	– 11,2 км;
по горной дороге под снегом	– 18,01 км.

В зачет идет, с учетом повторения части маршрута (спуск с перевала 5 и 6 числа):

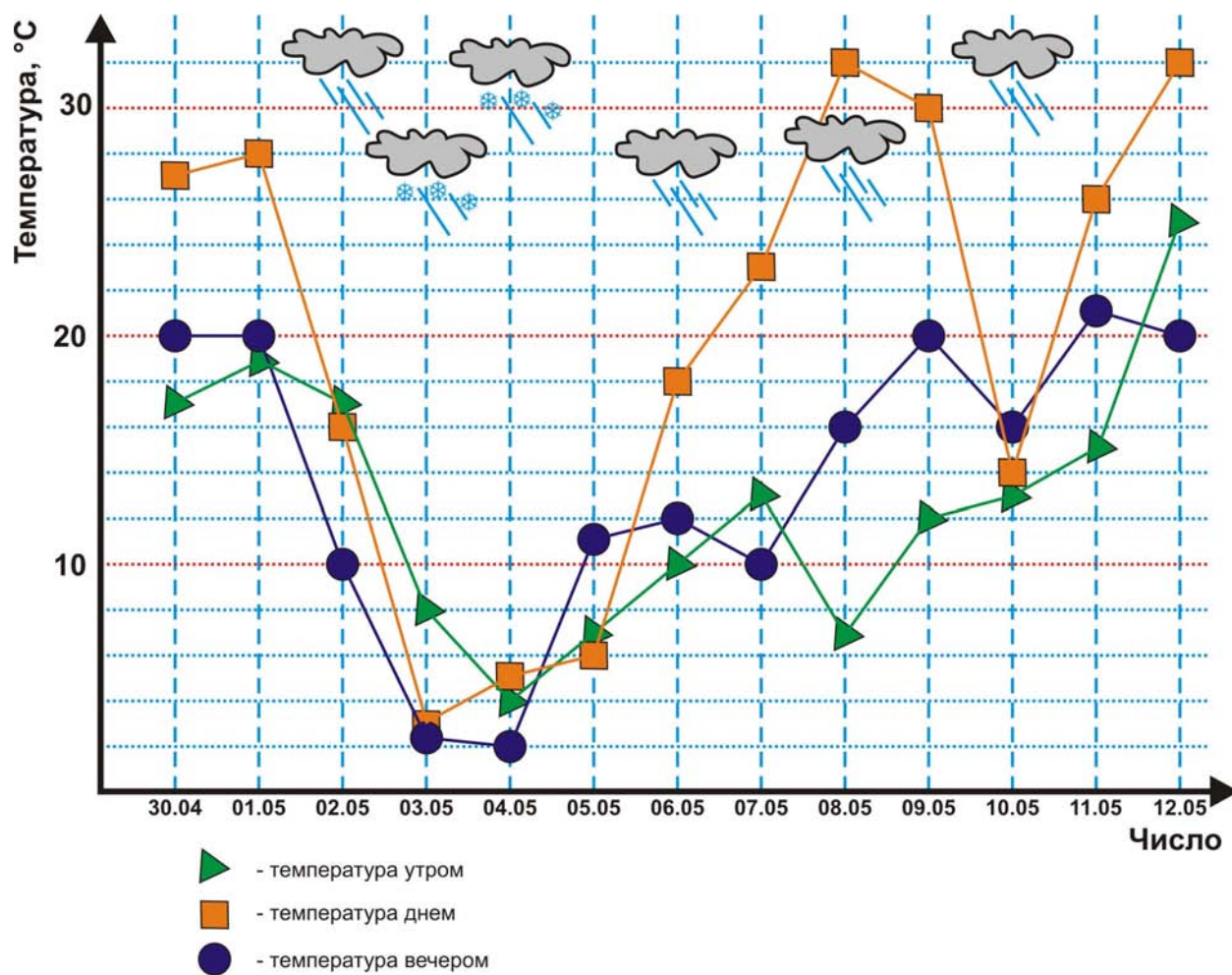
$$650,64 - 46,1 = \mathbf{604,54 \text{ км}}$$

Общий набор высоты за поход – 12 497 м.

ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ

Дата	Время	Температура воздуха в тени (°C)	Облачность	Осадки
30.04.2012	09:00	+17	ясно	нет
	13:00	+27		
	20:00	+20		
01.05.2012	08:00	+19	ясно	нет
	13:00	+28		
	21:00	+20		
02.05.2012	09:00	+17	облачно	нет
	15:00	+16		временами дождь
	22:00	+10		мелкий дождь, сильный ветер
03.05.2012	07:00	+8	облачно	нет
	14:00	+3		погода быстро меняется, временами снег с дождем
	18:00	+3		нет
04.05.2012	06:00	+4	облачно	нет
	14:00	+5	ясно, облачно	погода быстро меняется, временами снег, временами ярко светит солнце
	21:00	+2	облачно	ночью сильный снег, метель
05.05.2012	09:00	+7	туман	нет
	15:00	+6	облачно	
	20:00	+11	ясно, кучевые облака	
06.05.2012	06:00	+10	ясно	нет
	16:00	+18	облачно	ливень
	20:00	+12	ясно	нет
07.05.2012	06:00	+13	облачно	нет
	12:00	+23		
	19:00	+10		
08.05.2012	07:00	+7	ясно	нет
	15:00	+32	ясно	нет
	22:00	+16	ясно	прошел дождь
09.05.2012	06:00	+12	ясно	нет
	14:00	+30	ясно	
	17:00	+20	ясно	
10.05.2012	06:00	+13	ясно	нет
	09:00	+13	облачно	сильный дождь
	13:00	+14	облачно	дождь закончился
	18:00	+16	ясно	нет
11.05.2012	06:00	+15	ясно	нет
	13:00	+26	ясно	
	20:00	+21	ясно	
12.05.2012	07:00	+25	ясно	нет
	13:00	+32	ясно	нет
	19:00	+20	отель	в отеле кондиционер на +20

**График колебаний температуры
в утренние, дневные и вечерние часы, осадки**



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

Примечания:

1. Время в отчете местное (на 1 час отстает от московского).
2. Географические названия взяты либо с карт Генштаба, либо с сервиса Google Earth.
3. Трек похода можно посмотреть по интернет-адресу:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=psadveormgawyosn> либо на компакт диске, прилагаемом к отчету.

1 день 29.04.2012, воскресенье

21:45(мск) Вылетели из аэропорта Внуково города Москвы. Компания-перевозчик – Turkish Airlines. Рейс: Москва–Стамбул. Время перелета – 1 час 55 минут. Здесь надо сказать несколько слов про перевозку велосипедов. Условия их транспортировки у каждой компании свои, поэтому решать этот вопрос надо заранее с уполномоченным представителем компании (в аэропорту были свидетелями, как группа велотуристов предварительно не договорилась про провоз велосипедов и долго утрясала эту проблему у одной из стоек контроля багажа, хотя байки были максимально разобраны). Наши четыре группы СУ решили оплатить перевозку велосипедов. В компании Turkish Airlines получилось по 30 евро за один перелет (всего 4 перелета — 120 евро). При этом вес велосипеда не лимитировался (это считалось провозом снаряжения) и под нашу технику отдельно был выделен контейнер. Оговорен был и способ упаковки транспортных средств — они должны были быть в чехле (размеры произвольные), а колеса спущены. Вес рюкзаков не должен был превышать 30 кг, ручная кладь — 8 кг. Другими словами, при желании провезти можно было любой вес, но для велопохода это было лишним: легче снаряжение — проще крутить.

00:40 Высадились в Стамбуле, прошли паспортный контроль, не граждане России получили визу в Турцию (купили за \$30 в специальном окошке безо всякой очереди), проследовали в зал ожиданий для внутренних рейсов. Желающие — поменяли деньги в кассовых автоматах. Рюкзаки и велосипеды не получали, поскольку еще ранее договорились с перевозчиком, что он сам перегрузит багаж на внутренний рейс. Пospали урывками в креслах аэропорта.

07:05 Вылетели из Стамбула. Компания-перевозчик — та же. Рейс: Стамбул – Невшехир. Время перелета — 1 час 15 минут.

2 день 30.04.2012, понедельник (1 ходовой)



(Аэропорт Каппадокии — река Дамса)

08:20 Высадились в аэропорту Каппадокии (он считается также аэропортом Невшехира).

09:10 Получили рюкзаки и велосипеды вместе с другими тремя группами, начинаем собирать и настраивать байки, приводить в порядок (после перелета) и привязывать рюкзаки. Дневной маршрут усложняется тем, что участники группы из-за нескольких ночных перелетов спали мало, урывками.

+17 °C, солнечно, небольшая облачность, ветра нет.

0 км – 11:06 Сфотографировались перед аэропортом. Выехали на маршрут.

0,1 км – 11:07 Покинув площадь перед аэропортом, повернули налево по асфальту, потом почти сразу же направо. Еле заметный подъем.

0,7 км – 11:14 Поворачиваем налево. Здесь испытали небольшие сложности с выездом к Невшехиру, поскольку развязки неочевидны — сперва даже поехали по встречной дороге, потом поняли и перебрались на попутную дорогу, идущую параллельно. Аэропорт остался позади, едем на юго-восток. Небольшой подъем.

4,2 км – 11:25 Справа пошли виноградники, слева поле. Продолжаем ехать по слегка разбитому асфальту. Трафик практически нулевой. Никуда не торопимся, привыкаем к тяжелым рюкзакам, проверяем, все ли в порядке с велосипедами.

10,1 км – 11:47 Поворот налево перед Гюльшехиром на Невшехир по объездной трассе, но мы едем прямо по местной дороге — так короче.



10,3 км – 11:49 Въехали в Гюльшехир — достаточно крупный город, много магазинов. Спускаемся вниз по крутому спуску. Покрытие — тротуарная плитка, как практически во всех городах Турции.

10,5 км – 11:51 В конце спуска остановились у магазина, закупаемся водой.

11:59 Едем дальше. Продолжаем движение по населенному пункту по главной улице, и через 100 м по указателю на Невшехир поворачиваем

направо.

14,7 км – 12:11 Гюльшехир закончился. Продолжаем ехать к Невшехиру по широкой удобной асфальтовой обочине. Местность достаточно пересеченная.

14,9 км – 12:12 Указатель «Невшехир – 16 км».

15,1 км – 12:25 Остановились на автобусной остановке на плановый перекус. Впереди виден затяжной подъем.

18,6 км – 12:45 Подъем закончился. Поворот налево на Сулусарай, но мы едем прямо.

25,5 км – 13:13 Еще один поворот налево к Сулусараю, мы продолжаем ехать прямо.

27,3 км – 13:22 Остановились на плановый 10-ти минутный перекус.

+27 °C, солнечно, жарко, ветра нет.



28,7 км – 13:37 Въезд в Невшехир, фотосессия. Дорога продолжает оставаться сильно пересеченной, но в целом идет набор высоты.

29,4 км – 13:45 Подъехали к дорожной развязке с мостом, повернули по развязке налево, по указателю на Нигде.

31,5 км – 13:54 На перекрестке едем по указателю на Ургюп.

32,2 км – 14:02 Еще на одной крупной развязке свернули направо, в сторону центра города на юго-запад. По пути

встретили участников 3-го отделения, прилетевших в Турцию на день раньше.

33,2 км – 14:28 Справа нашли кафе для обеда (38°37'34.58"С, 34°43'06.93"В). Цены вполне приемлемые (кебаб или шаурма стоят от 4 до 8 лир, чай – 1 лира, 200 мл металлическая баночка «Кока-Колы» – 1,5 лиры), пища в меру острая. Языковой барьер успешно преодолевается жестами и цифрами на калькуляторе или бумаге. Сюда же заехало на обед 3-е отделение.

15:10 Выехали из кафе. Едем обратно по той же улице в Невшехире по указателям на Ургюп.

37,5 км – 15:38 Выехали из Невшехира (табличка), идет затяжной, но не крутой асфальтовый подъем.

37,8 км – 15:40 Поворот налево по указателю «Гёреме – 8 км». Поворачиваем. Плавный подъем продолжается.

39,9 км – 15:50 Въехали в населенный пункт Учисар.

40,1 км – 15:58 Развилка дорог. Мы едем по главной — налево.

41,5 км – 16:11 С основной асфальтовой дороги свернули направо, выехали на смотровую площадку, откуда открывается хороший вид на пещерный город. Фотосессия.

41,8 км – 16:25 Продолжаем движение, возвращаясь на основную асфальтовую



дорогу. Начинается резкий спуск.

45,0 км – 16:28 Остановились на еще одной смотровой площадке, откуда видны пещерные города в Гёреме, фотосессия.

45,6 км – 16:43 Въехали в населенный пункт Гёреме (табличка).

46,0 км – 16:46 Повернули налево на грейдер, довольно сыпучий с мелкими камнями размером 3-10 мм, с целью посмотреть на долину фаллосов, но с этой дороги она оказалась плохо видна.



Решили не возвращаться, а спуститься дальше на асфальт. Спуск — опасный, с очень большим уклоном по песчаному грунту.

48,4 км — 17:03 Выехали на асфальт, повернули направо к Гёреме. Едем дальше до пересечения с главной дорогой и поворачиваем направо на Ургюп.

49,5 км — 17:08 Снова въехали в населенный пункт Гёреме (табличка).

49,8 км — 17:14 Не доезжая несколько сотен метров до центральной площади Гёреме, свернули налево на брусчатку по указателю «Ургюп — 10 км». Пошел резкий подъем, местами — до 15%.

51,8 км — 17:19 Брусчатка кончилась, начался асфальт. Подъем продолжается.

51,9 км — 17:23 Смена дорожного покрытия на брусчатку.

52,5 км — 17:27 Снова асфальт. Подъем продолжается.

53,2 км — 17:40 Заехали в локальный перевал (1262 м, набрали 200 м за последние 3,5 км), встали на плановый перекус.

17:48 — Выехали с перекуса.

53,9 км — 17:55 Поворот налево по указателю на Ургюп, поворачиваем.

54,4 км — 18:00 Поворот направо к населенному пункту Ортахисар. Но мы продолжаем двигаться дальше по асфальту на спуск к Ургюпу.

57,2 км — 18:05 Остановились посмотреть на природные образования типа дольменов, расположенные слева от дороги. Фотосессия.



57,9 км — 18:12 Въехали в Ургюп (табличка), через 100 м, на первой внушительной развилке, повернули направо.

59,5 км — 18:19 Скатились по крутому спуску в центр города. Закупка в магазине. В городе много гостиниц и ресторанов.

18:47 — Продолжаем движение.

60,8 км — 18:59 Доехали до главной площади Ургюпа и повернули направо. По этой же дороге выехали из города в

южном направлении, доехали до заправки «Лукойл». Залили в 1,5 л бутылку бензина АИ-95 по цене 4,66 лиры за 1 л. Бензин нужен для горелки. Продолжили движение в этом же направлении.

60,9 км — 19:07 Асфальт закончился, начался укатанный грейдер.

63,5 км — 19:14 Проехали по мосту через левый приток реки Дамса, где изначально был один из вариантов встать на ночевку. Вариант не понравился, поскольку было слишком пыльно из-за ремонта дороги. Сразу после моста покрытие ухудшилось — разбитый грейдер. Прямая дорога в населенный пункт Мустафапаша перекрыта — идет ремонт. Решили объехать правее (западнее) по асфальту.

63,8 км — 19:29 Грейдер кончился, начался асфальт. Местами попадаются достаточно крутые подъемы, в целом же после моста идет непрерывный набор высоты.

65,4 км – 19:34 После очередного крутого подъема поворот налево к Мустафепаше, поворачиваем.

66,2 км – 19:36 Въехали в населенный пункт Мустафепаша. По городу едем по указателям на Ешилхисар.

67,7 км – 19:42 Выехали из Мустафепаша (табличка). Асфальт среднего качества, пересеченная местность.

69,7 км – 19:58 Переехали речку Дамса, свернули влево на грунтовку и встали на ночевку на реке ($38^{\circ}34'28.25''\text{С}$, $34^{\circ}55'00.54''\text{В}$). На месте ночевки есть вода, дрова присутствуют в небольшом количестве, но решили готовить на горелке. В целом место понравилось (за исключением подхода к воде) — тихое. Хотя, если есть возможность, можно доехать еще 2 км до водохранилища Дамса, но там обычно много народа и место для стоянки платное (1 лира с человека).



+20 °С, штиль.

22:30 Отбой.

За день пройдено: 69,7 км

Из них:

по асфальту	– 61,7 км;
по грейдеру	– 5,3 км;
по брусчатке	– 2,7 км.

Набор высоты – 1165 м.

Средняя скорость 13,43 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 10 мин.

3 день 01.05.2012, вторник (2 ходовой)

(Река Дамса – водохранилище Ковалы)

08:00 Подъем, сборы, завтрак. Поскольку накануне спали мало, было принято решение поспать немного дольше, чем предполагалось изначально. На стоянке перед самым выходом одного из участников укусил паук. Место укуса покраснело, припухло. Оказана необходимая медицинская помощь, последствий не было.



+19 °С, солнечно, ветер слабый.

0,0 км (69,7 км) – 10:43 Выехали с места ночевки. Характер дороги — асфальт на основе мелкой щебенки, залитой гудроном. Дорога имеет по одной полосе в каждую сторону, движение малоинтенсивное. Трасса проходит по

сильнопоресеченной местности с общим непрерывным подъемом, впереди — первый серьезный асфальтовый перевал.

0,4 км (70,1 км) – 10:50 Остановились у оборудованного родника (с краником) набрать воды.

2,3 км (72 км) – 11:02 Поворот направо к водохранилищу Дамса. Мы едем прямо.

2,8 км (72,5 км) – 11:06 Проезжаем реку из мусора (слева).

3,6 км (73,3 км) – 11:15 Остановились на плановую остановку. Поскольку начался серьезный подъем, то движемся по графику — 20 минут едем, 10 минут стоим.

6,1 км (75,8 км) – 11:24 Слева от дороги очередной обустроенный родник.

6,4 км (76,1 км) – 11:26 Указатель «Ешилхисар – 40 км».

7,0 км (76,7 км) – 11:31 Въехали в Цемил. Справа есть оборудованный родник (как правило, они встречаются на въезде в любой город или деревню).

7,9 км (77,6 км) – 11:34 Слева от дороги — кладбище, справа — оборудованный родник.

8,9 км (78,6 км) – 11:37 Поворот направо к монастырю Кеслик, рядом — парковка автомобилей. Мы едем прямо.

9,2 км (78,9 км) – 11:38 Справа — оборудованный родник с кружкой.

10,5 км (80,2 км) – 11:43 Слева видны некие конусообразные конструкции из мягкой породы со множеством пещер.



10,7 км (80,4 км) – 11:44 Въехали в поселок Ташкинпаша.

11,4 км (81,1 км) – 11:48 Остановились на перекус у магазина в поселке. Купили каждому по баночке «Кока-Колы» (0,33 л – 1,25 лиры). Рядом с магазином есть пункт обмена валюты и интернет-кафе.

11,8 км (81,5 км) – 12:13 Выехали из деревни Ташкинпаша.

13,2 км (82,9 км) – 12:18 Справа родник.

14,9 км (84,6 км) – 12:25 Въехали в поселок Шахинэфенди. Здесь начинается перевальный взлет. При этом, как и большинство населенных пунктов в Турции, Шахинэфенди располагается на господствующей высоте, поэтому градиент у подъемов тут приличный.

16,1 км (85,8 км) – 12:34 Продолжаем



движение по «тягуну». Стоит знак, что уклон 5% на протяжении 2 км, хотя реально здесь другие цифры, что подтверждается треками.



16,4 км (86,1 км) – 12:45 Выехали из поселка Шахинэфенди. Крутой подъем продолжается.

16,9 км (86,6 км) – 12:49 Указатель «Ешилхисар – 30 км».

18,1 км (87,8 км) – 13:03 Развилка дорог. Поворачиваем налево по указателю на Ешилхисар.

18,2 км (87,9 км) – 13:15 Заехали в подъем, стоим на перевале. Высота — 1606 м. Красивый вид на снежную вершину (действующий вулкан Эрджияс)

слева. Фотосессия. Дорога теперь идет в юго-восточном направлении по плато, которое, пожалуй, оказалось самым ровным за весь поход — перепадов высот практически нет. Зато начал ощущаться встречный ветер.

18,5 км (88,2 км) – 13:25 Остановились на обед. Отсюда открывается отличный вид на горы: слева от дороги — на вулкан, справа — на снежники, куда, по-видимому, полезем мы. Все участники группы периодически смазываются кремом от загара — по такой погоде легко получить солнечные ожоги.

+26 °C, солнечно, ветер умеренный.

14:12 Двинулись дальше после обеда.

23,8 км (93,5 км) – 14:35 Поворот налево. Мы едем прямо.

29,4 км (99,1 км) – 14:54 Въехали в поселок Гюзелёз. До него — резкий спуск по хорошему асфальту.

29,6 км (99,3 км) – 14:56 В поселке повернули налево по указателю на Ешилхисар.

30,3 км (100,0 км) – 14:57 Выехали из поселка Гюзелёз.

31,1 км (100,8 км) – 15:00 Плавно спускаемся вниз по ущелью. Асфальт. Трафик минимальный.



36,9 км (106,6 км) – 15:17 Въехали в Соганли. Остановились на обочине на перекус.

37,9 км (107,6 км) – 15:34 Выехали из Соганли.

44,5 км (114,2 км) – 15:55 Продолжаем двигаться по асфальту. Слева возвышается гора, справа внизу виднеется железная дорога. Впереди снежные вершины. Непрерывный спуск перешел в среднeperесеченную местность.

47,1 км (116,8 км) – 16:07 Въехали в Ешилхисар. Крупный город типа Невшехира, население – 9000 жителей. Много кафе и магазинов.

47,9 км (117,6 км) – 16:12 На «Т»-образном перекрестке повернули направо по указателю в центр города.

48,7 км (118,4 км) – 16:16 В городе повернули с главной улицы направо, ищем кафе для обеда.

48,9 км (118,6 км) – 16:35 Нашли кафе, заказали шаурму на булке и выпили чаю. Все обошлось в 15 лир на пятерых. В магазине купили 5 л воды за 1,5 лиры. Для серьезных закупок еды рекомендуем пользоваться магазином CihanMarket. Там мы приобрели продукты на несколько предстоящих автономных дней.

17:46 Продолжили движение по маршруту.



51,6 км (121,3 км) – 18:00 Выехали из Ешилхисара. Дорога — отличный асфальт по две полосы в каждую сторону с широкой асфальтовой же обочиной, ехать по которой весьма удобно. Дорога оживленная, но благодаря обочине двигаться комфортно. Тем более, что трасса плавно понижается.

55,2 км (124,9 км) – 18:12 Прокол переднего колеса. Быстро поменяли камеру, причина прокола — колючка.

60,0 км (129,7 км) – 18:40 Повернули налево по указателю на Яхьяйлы («Яхьяйлы – 33 км»).

60,5 км (130,2 км) – 18:41 Повернули направо с главной дороги по указателю «Ковалы – 10 км». Дорога — асфальт по одной полосе в каждую сторону, трафика практически нет.

61,8 км (131,5 км) – 18:45 Въехали в поселок Ицмеке.

64,5 км (134,2 км) – 18:53 Въехали в Кушку. Здесь есть два магазина, которые работают, как минимум, до 19:00. Начался очень плавный, практически незаметный подъем. За Кушку по обе стороны дороги пошли сады.

70,8 км (140,5 км) – 19:19 Въехали в Ковалы. Поселок, как мы уже привыкли, располагается на господствующей высоте.

71,5 км (141,2 км) – 19:22 Проехали магазин справа, продолжаем двигаться по главной дороге.

72,1 км (141,8 км) – 19:26 Взобрались на «Т»-образную развилку, повернули направо — на запад.

73,1 км (142,8 км) – 19:36 Проехали Ковалы.

74,4 км (144,1 км) – 19:51 Выехали к водохранилищу, оно слева. Продолжаем ехать прямо по асфальту (вправо уходит грунтовка).

78,5 км (148,2 км) – 20:34 Обогнули по асфальту почти все водохранилище, периодически спускаясь к берегу, чтобы подобрать место для ночевки. Наконец, недалеко от какого-то придорожного здания (завода или комбината) повернули влево на грунтовую дорогу, идущую практически в обратную сторону параллельно асфальту, но спускающуюся к водохранилищу.

78,8 км (148,5 км) – 20:37 Проехав 300 м, повернули направо и встали на ночевку в раскидистых кустах (38°09'31.24"С, 35°08'51.00"В). Места как раз хватило, чтобы поставить палатку и разместить под деревом велосипеды. Дров нет, вода в водохранилище не очень чистая, но после кипячения вполне пригодная для питья и готовки. Подходы к воде топкие, надо снимать обувь.

+20 °С, штиль.

23:30 Отбой.



За день пройдено: 78,8 км

Из них:

по асфальту – 78,8 км.

Набор высоты – 1021 м.

Средняя скорость 14,79 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 19 мин.

4 день 02.05.2012, среда (3 ходовой)

(Водохранилище Ковалы – линия снегов около ущ. Куюлубогаз)

07:00 Подъем, сборы, завтрак.

+17 °С, облачно без дождя, росы нет.

0,0 км (148,5 км) – 10:16 Вышли на маршрут. Выехали по грунтовой дорожке на асфальт. Далее поднимаемся по асфальту на юг в сторону поселка Дюндарлы.

1,2 км (149,7 км) – 10:23 Слева оборудованный родник.

2,7 км (151,2 км) – 10:30 Еще один родник, теперь справа от дороги. Остановились набрать воды.

4,0 км (152,5 км) – 10:43 Въехали в поселок Хачибейлы. Справа магазин.

4,4 км (152,9 км) – 10:45 В центре поселка — развилка дорог, едем налево, вниз. На стене здания в этом направлении написано краской «Дюндарлы».

6,6 км (155,1 км) – 10:53 Деревня закончилась, едем по сельской местности, вдоль садов и полей. Асфальт, местами сильно разбитый.

8,3 км (156,8 км) – 11:00 Слева приятная горная безымянная речушка. Отличное место для привала или ночевки, если не учитывать, что это — сады.

9,1 км (157,6 км) – 11:03 Выезжаем на «Т»-образный перекресток — широкая асфальтовая дорога Дикилиташ–Дюндарлы. Повернули влево на юго-восток к Дюндарлам.

9,7 км (158,2 км) – 11:11 Остановились на плановый перекус. Стоим у все той же безымянной реки, быстро текущей вдоль дороги. В этом месте через нее есть брод на другую сторону, заросшую растительностью и, по-видимому, садовыми деревьями. С другой стороны речки тоже отличные места для ночлега.



9,9 км (158,4 км) – 11:15 Доехали до Дюндарлов, сфотографировались перед указателем на развилке и повернули налево, к заправке.

10,0 км (158,5 км) – 11:25 Купили бензин по 4,8 лиры за литр, продолжили движение.

11,5 км (160,0 км) – 11:38 Главная площадь в Дюндарлах. Сперва повернули налево на юго-восток, по быстро поняли, что едем не туда. Вернулись и повернули направо на юго-

запад, на базарную улицу с большим количеством торговцев, раскладывающих свой товар прямо на дороге, и кучей покупателей. Дорога здесь вымощена плиткой и резко забирает вверх, уклоны до 12%. В этом месте большое количество назойливых местных детей, кричащих “Hello!” и требующих “Money!”. Они бегут рядом с велосипедами, хватаясь за рюкзаки. Вообще, дети в Турции сбегались поглазеть на велосипедистов в каждом поселке, но так приставали только в Дюндарлах. Он, пожалуй, оказался одним из самых неприятных населенных пунктов в Турции (кроме Яхьяйлы).

12,4 км (160,9 км) – 11:42 Развилка дорог, мы едем налево, продолжая подъем.

12,6 км (161,1 км) – 11:46 Асфальт закончился, началась грунтовка с камнями различного размера. Подъем постепенно выполаживается.

12,9 км (161,4 км) – 11:48 Выехали на широкую грунтовую дорогу, повернули на ней налево.

13,5 км (162 км) – 11:53 Остановились у родника (слева от дороги), набрали воды. Дюндарлы закончились.

13,8 км (162,3 км) – 11:56 Начался грейдер с довольно крупными камнями, ехать тяжело. В добавок идет плавный набор высоты с редкими резкими сбросами.

15,8 км (164,3 км) – 12:05 Остановились на перекус. Впереди видно ответвление налево. Сверившись с картой, решили, что нам не туда, а прямо, где спуск, а потом подъем.

16,2 км (164,7 км) – 12:32 Дорога пересекла речушку Келер и плавно повернула влево, на юг. Покрытие сменилось на грунт с крупными камнями. Набор высоты продолжается, едем справа от оврага, по дну которого протекает река. Погода ухудшилась.



Небо затянуто облаками, небольшой туман, накрапывает мелкий дождик. Поднялся ветер.

19,7 км (168,2 км) – 13:17 Повернули направо от р. Келер в резкий подъем. Влево вниз к мосту через речку тоже уходит дорога, но второстепенная.

20,4 км (168,9 км) – 13:27 Добрались до промежуточной высоты. Грунтовая дорога продолжается дальше в подъем с большим уклоном. По сути мы залезаем на холм.



22,3 км (170,8 км) – 14:05 Встали на большой перекус. Дальше по дороге уже видна деревня Сулукаова. Поскольку идет ощутимый дождь с порывистым ветром, то на обочине растянули на велосипедах тент, прижав его камнями к насыпи у дороги.

+16 °С, облачно, дождь, порывистый ветер.

15:10 Стартовали по маршруту после обеда. Дождь закончился, ветер почти стих.

22,8 км (171,3 км) – 15:16 Въехали в деревню Сулукаова. Довольно маленькая деревня, магазина не видели (хотя по рассказам другой группы он был). Покрытие дороги — асфальт со щебенкой.

23,2 км (171,7 км) – 15:19 Доехали до центра деревни, повернули направо на юг, вдоль забора из колючей проволоки. Дорога — грунтовка с крупными камнями, ехать трудно.

23,6 км (172,1 км) – 15:23 Выехали из деревни.

24,1 км (172,6 км) – 15:29 Развилка дорог, повернули налево, потом через несколько десятков метров — направо.

24,9 км (173,4 км) – 15:35 Остановились на перекус у одинокого недостроенного дома. Здесь начинаются непосредственно горы. Мы собираемся ехать по одной из дорог, уходящей к вершине.

25,2 км (173,7 км) – 16:05 Справа овраг, промытый речкой. За ним продолжается дорога. Находим перелаз на другую сторону оврага и едем дальше вверх. Покрытие — каменистая горная дорога. Начинают встречаться небольшие снежники

26,5 км (175,0 км) – 16:39 Продолжаем ехать в гору по каменистой дороге. Справа и слева от нее — холмы. На склонах встречается снег, но на дороге его пока нет.



26,52 км (175,02 км) – 16:47 Справа на пологом склоне виден источник. Это поилка для скота. Но воды набрать можно. Отсюда мы уже, в основном, идем пешком. Большой уклон и достаточно сложное покрытие дороги. Продвигаемся по весьма

специфической схеме — набираем 50 м высоты, после чего отдыхаем 5 минут. Изредка получается ехать.



27,44 км (175,94 км) – 17:55 Высота 2240 м. Первый снежник на дороге. Переобулись в неопреновые носки и гамаши, идем дальше. Попадаются следы предыдущей группы велосипедистов — 1-го отделения. Иногда они видны впереди на склоне.

27,84 км (176,34 км) – 18:14 Высота 2280 м. Снежник закончился. Продолжаем подниматься по каменистой горной дороге с сильным градиентом.

28,82 км (177,32 км) – 19:11 Высота 2400

м. Встали на стоянку близ ущелья Куюлубогаз у дороги под прикрытием из каменной насыпи (37°58'12.09"С, 35°09'57.15"В). Впереди видна линия снегов. Сильный ветер. Стоим вместе с другой группой велотуристов МКВ — 1-м отделением. Пейзаж скалистый и каменистый, дров на месте стоянки нет. Людей, кроме соседней группы, тоже нет. Отдельными кусками на скалах лежит снег. Его достаточно для того, чтобы приготовить ужин. Но мы оборудуем на дороге небольшую запруду, где скапливается вода, стекающая со снежников. Такая вода закипает в кане быстрее, чем растапливается снег. Предварительно расчищаем более-менее ровное место для палатки от камней, выкапываем кусты колючек. Ставим палатку и укрепляем ее по периметру крупными камнями. Под горелку и место ужина натягиваем тент, который закрепляем «крылом» с помощью велосипедов и камней.



+10 °С, пасмурно, дождь, сильный порывистый ветер.

21:58 Отбой.

За день пройдено: 28,8 км

Из них:

по асфальту	– 12,6 км;
по грейдеру с крупными камнями	– 3,6 км;
по грунтовке с крупными камнями	– 9 км;
по каменистой горной дороге	– 3,6 км.

Набор высоты – 1319 м.

Средняя скорость 6,7 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 16 мин.

5 день 03.05.2012, четверг (4 ходовой)

(Линия снегов около ущ. Куюлубогаз – летник перед ск. Сач)

07:10 Подъем, сборы, завтрак. Ночной дождь прекратился, ветер поутих, хотя ночью его порывы пригибали дуги палатки к земле.

+8 °С, облачно, порывистый ветер средней силы.

0,0 км (177,32 км) – 10:18 Стартовали от места стоянки, двигаемся вверх в крутой подъем по каменистой горной дороге. Иногда пытаемся ехать. Продвигаемся медленно.

1,27 км (178,59 км) – 11:00 Дорога фактически перестала быть дорогой — просто груда камней с грязью, слегка утопанных. По ним стекает вода, делая промоины. На склонах по краям от дороги — много снега.

1,40 км (178,72 км) – 11:11 Снежник на дороге. Дальше идем по снегу. Поскольку с утра все представляли, что нас ждет, время не тратили — переоделись в неопрен и гамаши еще на стоянке.



1,50 км (178,82 км) – 11:33 Участок снега закончился, снова идем по каменистой дороге.

2,0 км (179,32 км) – 11:59 Дорога завалена снегом полностью. Идем по снегу. При этом продолжается непрерывный подъем, местами — с существенным градиентом. Двигаемся медленно, но рюкзаки с велосипедов пока не снимаем.

2,7 км (180,02 км) – 12:45 Продолжаем двигаться в подъем. Дорога все больше

засыпана снегом, иногда — глубоким. Местами она полностью скрывается под снежным склоном, приходится аккуратно, соблюдая меры безопасности, идти по снегу траверсом. Впереди видно 1-ое отделение, идут в лямках.

+19 °С, солнечно, кучевые облака, ветер слабый.

3,73 км (181,05 км) – 14:31 Высота 2770 м. Встали на обед. Погода резко испортилась. Все затянуто облаками, начался дождь со снегом. Температура воздуха опустилась до +3 °С. Во время обеда часть группы отправилась на разведку прилегающих хребтов и цирков, поскольку дальше дорога просматривается с трудом, лежит сплошной снег. Разведка сильно затянулась — склоны сложные, местами легче пройти по бездорожью, чем придерживаться дороги.

16:26 Стартовали после обеда и разведки. Поскольку дальше идет сплошной и достаточно глубокий снег, идем в лямках, тропим по очереди. Задача — дойти за сегодня до летника у скалы Сач. Двигаемся по треку, сверяясь с проглядывающими из под снега кусками дороги.

5,28 км (182,6 км) – 18:10 Высота 2900 м. Прошли насыпной мост через неглубокое ущелье. Дорога местами просматривается. Продолжаем ползти вверх по снегу. Часто останавливаемся



на отдых. Температура воздуха +3 °С. Пасмурно, но снег не идет. По треку летник уже близко, но за рельефом его не видно.

5,66 км (182,98 км) – 18:27 Высота 2944 м. Стоим около каменных полуразваленных домиков, и хотя это еще не летник, но он уже виден впереди. К нему добираться траверсом склона, где местами просматривается обочина дороги.



6,54 км (183,86 км) – 19:20 Высота 2975 м. Дошли до летника (37°56'38.90"С, 35°11'47.81"В). Он представляет собой несколько стоящих рядом одноэтажных кирпичных строений. Один из домиков открыт и пригоден для ночлега и жилья. Окна пластиковые, есть несколько комнат с двухъярусными кроватями, теплые одеяла, подушки, пледы, шкафчики для вещей. В доме оборудованы котельная, душевые, умывальники, туалеты. Зимой это все не

работает, но летом, видимо, здесь живут рабочие. Сейчас в доме холодно (+2 °С), но переночевать в спальниках, укрывшись теплыми одеялами вполне возможно. Останавливаемся здесь с 1-м отделением. Готовим на горелке (для воды топим снег) ужинаем, отбой.

+2 °С, пасмурно, снег, порывистый ветер.

За день пройдено: 6,54 км

Из них:

по каменистой горной дороге	– 3,73 км;
по снегу	– 2,81 км.

Набор высоты – 666 м.

Чистое ходовое время в пути – 2 ч 08 мин.

6 день 04.05.2012, пятница (5 ходовой)

(Летник перед ск. Сач – перевал 3072 м)

6:00 – Подъем, сборы, завтрак.

+3,5 °С, облачно, без осадков, ветер слабый.

0,0 км (183,86 км) – 9:22 Выдвигаемся из летника в сторону перевала (на юго-запад). Дорога в этом направлении одна, все также местами просматривается из под снега. Погода здесь очень переменчива — сейчас солнечно и тепло. Необходимы защитные темные очки, иначе из-за слепящего снега возможны травмы глаз.

0,40 км (184,26 км) – 9:28 От самого старта идем по легкому уклону вниз по снегу разной глубины. Иногда он выдерживает, тогда глубина не больше 10-15 см, если же проваливается, то можно уйти по колено, а то и по пояс. Ситуация усугубляется тем, что ночью не было заморозков, поэтому снег мягкий, растаявший. Постепенно забираем на юг, начинается подъем. Дорога проходит несколько ниже по склону, но она засыпана — проще идти рядом с ней, где снег не такой глубокий.



1,50 км (185,36 км) – 10:25 Снег стал еще глубже, траектория движения становится непонятной. Двое участников группы одевают приготовленные заранее снегоступы и идут на разведку маршрута, прихватив с собой рюкзаки.

11:37 Погода резко испортилась. Набежали облака и начался мелкий град.

12:01 Возвращается разведка, продолжаем движение по снегу в перевал. Процесс медленный, поскольку

долго приходится выбирать места, чтобы не проваливаться глубоко в снег. Перемещаемся, в основном, от одной каменной насыпи, выглядывающей из под снега, к другой.

3,55 км (187,41 км) – 12:34 Подошли к возвышению, похожему на наш перевал. Отправили часть группы в снегоступах на разведку выяснить, нет ли там опасного козырька с другой стороны. Облачно, идет небольшой снег.

13:22 Ситуацию разведали — это оказался первый из перевалов, высотой 3008 м. На его вершине — достаточно обширное ровное плато. Отправляемся штурмовать перевал.



+12 °С, облачно, снег, ветер умеренный.



3,71 км (187,57 км) – 15:20 Забрались на перевал. Пообедали, натянув тент для защиты от снега и ветра, используя в конструкции велосипеды и рюкзаки. За плато — резкий сброс высоты, после которого дорога уходит на восток, опять в подъем.

4,9 км (188,76 км) – 17:08 Самая низкая точка на этом участке — 2948 м.

Впереди — резкий непрерывный подъем, перевальный взлет. Дорога засыпана так, что местами приходится обходить ее, карабкаясь по каменным насыпям. Идем медленно, часто отдыхая.

6,20 км (190,06 км) – 19:25 Перевал 3072 м. Погода резко ухудшилась — низкая облачность, пурга и туман, в 20 м уже ничего не видно. Решили не рисковать,



двигаясь вперед, и остановились на ночевку (37°54'58.57"С, 35°12'58.20"В) совместно с 1-м отделением. Выбрали безопасное место, из снега и велосипедов под порывами ветра соорудили стенку, совместили палатку и тент, поужинали, отбой.

+2,0 °С, низкая облачность, пурга, сильный порывистый ветер.

За день пройдено: 6,20 км

Из них:

по снегу

– 6,20 км.

Набор высоты – 284 м.

Чистое ходовое время в пути – 1 ч 50 мин.

7 день 05.05.2012, суббота (6 ходовой)

(Перевал 3072 м – р. Келер)



7:00 – Подъем, завтрак (решили обойтись без готовки на горелке, позавтракали всухомятку), сборы. Ввиду плохой видимости (туман) и того, что всю ночь шел снег (то есть на склонах лежит около 20-30 см нового, что увеличивает лавинную опасность), решили не спускаться за перевал, а повернуть назад, используя запасной вариант, предназначенный именно для такого случая.

+7,0 °С, низкая облачность, туман

(видимость до 20 м), порывистый ветер.

0,0 км (190,06 км) – 9:29 Сделали групповое фото с 1-м отделением, которое тоже решило не переваливать, а идти по запасному варианту, и вышли на маршрут. Видимость плохая, идем в тумане. Стараемся спускаться по вчерашним следам, но местами их окончательно занесло. В целом идем по вчерашнему маршруту, только в обратную сторону. Поскольку траектория известна (разведка периодически не проводится) и мы, в основном, спускаемся, то движемся относительно быстро. Погода постоянно меняется. К 12:00 туман исчез, но налетели облака. Потом выглянуло солнце, затем опять пошел снег, видимость ухудшилась.



5,41 км (195,47 км) – 14:01 Дошли до летника. С учетом корректировки вчерашнего маршрута километраж в обратную сторону получился чуть меньше, а скорость — значительно выше. В летнике решили сделать горячий обед, при этом сильно не задерживаться: план на сегодня — как можно дальше спуститься за линию снегов.

+6,0 °С, облачность, иногда идет снег, ветер слабый.

15:37 Обед закончился, начали движение. Продолжаем спускаться знакомым маршрутом, иногда его укорачивая.



7,98 км (198,04 км) – 17:02 Сплошной глубокий снег закончился, можно, наконец, посадить рюкзаки на велосипеды и катить последние вниз по каменистой дороге. Ехать пока не получается, поскольку часто встречаются снежные участки. Опустились облака, туман.

11,0 км (201,06 км) – 18:20 Вышли из зоны снегов, фотосессия. Сели на велосипеды, спускаемся по каменистой дороге.

13,5 км (203,56 км) – 18:37 Остановились около родника — поилки для скота, которую проезжали три дня назад. Набираем воду. Первое отделение осталось тут ночевать, мы же хотим спуститься как можно ниже, чтобы наиболее полно реализовать один из запасных вариантов маршрута.



14,9 км (204,96 км) – 18:50 Продолжаем спуск, высота 1975 м. Немного потеплело, выглянуло солнце. Температура — +11 °С.

15,8 км (205,86 км) – 18:56 Развилка дорог, повернули налево, потом, через несколько десятков метров, — направо. После прошедших дождей грунт развезло, он стал налипать на колеса. Пытаемся ехать преимущественно по обочине или траве.

16,9 км (206,96 км) – 19:04 Въехали в поселок Сулукаова.

17,1 км (207,16 км) – 19:05 Выехали с грунтовки на асфальт со щебенкой.

17,4 км (207,46 км) – 19:06 Поселок закончился. Дорога превратилась в грунтовку с крупными камнями. Грунт — преимущественно глина, которую тоже размывало из-за дождей. Она налипает на колеса, ехать трудно даже вниз.

20,7 км (210,8 км) – 19:54 Встали на ночевку справа от дороги среди нескольких кустов и деревьев в овраге, где протекает река Келер (38°01'58.38"С, 35°09'10.88"В). Дальше ехать невозможно, глина сильно налипает на колеса. Дно оврага достаточно широкое: прямо перед местом ночевки перепаханное поле, за ним река, затем противоположный склон оврага, за ним — возвышаются горы. Долго искали ровное место под палатку, но все равно нашли с ощутимым уклоном. Было



впечатление, что спали стоя, хотя ночью и не сползали вниз. Дров нет, вода в реке мутная, приходилось долго ждать, пока муть хоть немного осядет.

+11,0 °С, облачно, ветер слабый.

22:30 Отбой.

За день пройдено: 20,7 км

Из них:

по грунтовке с крупными камнями	– 4,37 км;
по каменистой горной дороге	– 7,33 км;
по снегу	– 9 км.

Набор высоты – 256 м.

Средняя скорость 1,5 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 3 ч 55 мин.

8 день 06.05.2012, воскресенье (7 ходовой)

(Р. Келер – источник у г. Сарачоглу)



6:00 Подъем, сборы, завтрак, очистка велосипедов от глины и подстройка их основных узлов.

+10,0 °С, ясно, ветер слабый, напротив над горами висят тучи.

0,0 км (210,8 км) – 9:00 Вытаскиваем велосипеды по склону оврага, выходим на маршрут. Едем по размокшей глине с камнями, которая довольно сильно налипает на колеса. Приходится периодически останавливаться и очищаться. Стараемся ехать по свежим

тракторным следам — налипает меньше. Дорога плавно идет под уклон, но иногда попадаются резкие короткие подъемы.

3,0 км (213,8 км) – 9:35 Покрытие дороги меняется на грейдер с крупными камнями, глины налипает уже меньше.

6,7 км (217,5 км) – 9:55 Въехали в Дюндарлы, продолжаем спускаться по грунтовке. Резкий спуск заканчивается на центральной площади поселка, где мы поворачиваем влево и едем на запад уже по асфальту, откуда приехали три дня назад.



8,3 км (219,1 км) – 10:01 Выехали из Дюндарлов, асфальт, плавный спуск.

9,7 км (220,5 км) – 10:06 Развилка дорог. Прямо уходит трасса к Дикилиту, мы поворачиваем вправо, к Хачибейлы. После поворота остановились возле речушки, чтобы желающие отмыли трансмиссию и переключатели от налипшей глины.

13,8 км (224,6 км) – 10:25 Въехали в Хачибейлы.

16,9 км (227,7 км) – 10:39 Справа показалось водохранилище Ковалы, на берегу которого мы стояли на второй ночевке. Объезжаем его уже знакомой асфальтовой дорогой.

24,6 км (235,4 км) – 11:00 Въехали в Ковалы, на развилке повернули налево с целью найти магазин для закупки.

25,1 км (235,9 км) – 11:06 Остановились около магазина, покупаемся. Местная женщина угостила каждого из нас парой вкусных яблок. После закупки в магазине поехали назад к повороту, где мы свернули в поисках магазина.

25,4 км (236,2 км) – 11:28 Знакомый поворот, свернули влево. Пошел короткий, но ощутимый подъем (до 6%), после которого — длинный плавный спуск.

30,1 км (240,9 км) – 11:44 Перекресток дорог с указателем «Ковалы – 5 км». Дальше едем прямо, на восток. Покрытие сменилось на укатанную грунтовку.



32,0 км (242,8 км) – 11:50 Развилка грунтовых дорог, повернули налево на северо-восток. Едем вдоль садов.

33,7 км (244,5 км) – 11:58 Перекресток грунтовых дорог, едем прямо.

34,3 км (245,1 км) – 11:59 Грунтовая отворотка влево, мы едем прямо.

34,4 км (245,2 км) – 11:59 Перекресток грунтовых дорог, мы едем прямо.

35,5 км (246,3 км) – 12:03 Въехали в населенный пункт Серникёй, едем по

брусчатке.

35,8 км (246,6 км) – 12:04 Доехали до асфальтовой трассы Ешильхисар–Яхьяйлы, повернули направо к Яхьяйлы. Вблизи поворота есть источник.

36,4 км (247,2 км) – 12:06 Выехали из поселка Серникёй, едем практически по ровному участку.

36,6 км (247,4 км) – 12:14 Перестал крутиться нижний ролик заднего переключателя у одного из участников. Оказалось, что развалился промышленный подшипник в ролике. Починили путем замены ролика из запасного переключателя.

12:20 Поехали дальше.

38,5 км (249,3 км) – 12:28 Въехали в Ильяслы.

39,2 км (250 км) – 12:30 Проехали заправку в поселеке.

39,6 км (250,4 км) – 12:31 Выехали из Ильяслы. Через несколько сот метров съехали на обочину, устроили плановый перекус. Собирается дождь. Решаем, что пройдет мимо и выезжаем на маршрут. Однако начался ливень и через полкилометра нам приходится укрыться от него на обочине под бездействующим экскаватором. Дождь быстро проходит, едем дальше.

45,1 км (255,9 км) – 13:21 Перекресток, указатель на Яхьяйлы, поворачиваем по основной дороге вправо. Начинается плавный подъем, который будет продолжаться еще два десятка километров.

47,4 км (258,2 км) – 13:28 Перекресток, указатель на Яхьяйлы, едем прямо.

47,7 км (258,5 км) – 13:29 Въехали в Яхьяйлы (население – 20300 жителей), фотосессия. Много кафе и магазинов, хотя город не туристический. Некоторые местные жители вели себя агрессивно (например, долго ехали за нами на мотоцикле и что-то выкрикивали — очевидно, им не понравилась наша обтягивающая велоформа).



48,1 км (258,9 км) – 14:01 Остановились на обед в кафе в Яхьяйлы. Съели по шаурме (подают на тарелке со множеством кусков курицы и внушительной порцией риса). Цена — 8 лир на человека. Чай бесплатно. В 14:34 закончили обедать, после чего провели закупку в магазине.

53,3 км (264,1 км) – 15:04 Выехали из города. Покрытие немного ухудшилось из-за ремонта, едем по грейдеру. Дорога по-прежнему идет вверх, хотя уклон небольшой.

53,5 км (264,3 км) – 15:05 Выехали на большую асфальтовую дорогу, повернули налево.

53,9 км (264,7 км) – 15:16 Остановились на заправке справа от дороги, купили бензина для горелки. Погода солнечная, жарко.

54,1 км (264,9 км) – 15:31 Развилка дорог, едем налево.

54,7 км (265,5 км) – 15:34 Выехали из Яхьяйлы, подъем стал ощутимым.

59,7 км (270,5 км) – 16:14 Встали на плановый 10-минутный отдых, набрали воды в источнике справа от дороги. Асфальтовая дорога продолжает круто подниматься вверх по ущелью

+18,0 °C, ливень, ветер порывистый.

61,6 км (272,4 км) – 16:40 Остановились в бетонной беседке слева от дороги укрыться от внезапно начавшегося дождя. Пообщались с местными, приехавшими сюда на машине, узнали, что до водопадов Капузбаши (куда мы направляемся) 50 км.

16:59 Дождь почти прекратился, выехали на маршрут.

63,0 км (273,8 км) – 17:14 Поворот направо, на грейдер. Сюда мы должны были повернуть по одному из запасных вариантов. Но здесь до нас проехало 3-е



отделение и предупредило, что дорога размытая, много налипающей глины, они штурмовали этот участок из-за погодных условий три дня — лучше его объехать. Что мы и решили сделать. Поэтому продолжаем движение по основной асфальтовой дороге влево по указателю «Капузбаши – 56 км». Дорога по-прежнему круто взбирается вверх.

63,5 км (274,3 км) – 17:19 Асфальтовый перевал 1590 м. После него — короткий резкий спуск до 1470 м и очередной подъем на перевал 1528 м, после

которого длинный спуск, местами — с серпантином, в долину реки Заманты–Ирмак.

74,6 км (285,4 км) – 18:10 Мост через реку Заманты–Ирмак (h=1200 м). Начался очередной асфальтовый подъем.

76,1 км (286,9 км) – 18:31 Едем в подъем по асфальту, указатель «Капузбаши – 45 км». Погода хорошая, хотя и облачная. Вокруг много холмов, вдалеке видны снежники.

78,2 км (289,0 км) – 19:09 Въехали в очередной перевал (1500 м). На перевале расположена деревня Дикме. Вокруг поселка в изобилии стоят ветряные электростанции.



79,2 км (290,0 км) – 19:22 Деревня Дикме закончилась, асфальтовая дорога продолжается по существенно пересеченному плато.

80,6 км (291,4 км) – 19:28 Развилка асфальтовых дорог, нам направо на юго-запад на второстепенную, по указателю «Капузбаши – 39 км».

82,5 км (293,3 км) – 19:38 Очередная развилка, мы спускаемся налево по указателю на Капузбаши, ищем место для стоянки.



83,4 км (294,2 км) – 20:09 Встали на стоянку на спуске у родника справа от трассы (37°58'59.86"С, 35°32'20.98"В). Место похоже на чью-то дачу, очень близко от дороги, но палатка удобно укрывается в деревьях. Можно было даже наломать немного дров и сделать костер, но до этого дело не дошло — за день все устали. Пока готовился ужин, поднастроили велосипеды, поели и легли спать.

+12,0 °С, ясно, штиль.

22:30 Отбой.

За день пройдено: 83,4 км

Из них:

по асфальту	– 72,7 км;
по грунтовке	– 5,7 км;
по грунтовке с крупными камнями	– 5 км.

Набор высоты – 1132 м.

Средняя скорость 14,9 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 35 мин.

9 день 07.05.2012, понедельник (8 ходовой)

(Источник у г. Сарачоглу – руч. перед пер. Чардак)

6:00 – Подъем, завтрак, сборы. Несмотря на близость к дороге, ночевка прошла без происшествий.

+13,0 °C, облачно, солнца не видно, слабый ветер.

0,0 км (294,2 км) – 9:27 Вышли на маршрут. Продолжили движение по асфальтовому спуску.

3,9 км (298,1 км) – 9:43 Въехали в поселок Делиалиушаги. Перед ним был резкий подъем, а по самой деревне дорога идет на спуск.

5,3 км (299,5 км) – 9:48 Развилка дорог, повернули направо по разбитому асфальту. Налево отходит грунтовка вверх.

7,1 км (301,3 км) – 9:51 Проезжаем мост через левый приток Заманты-Ирмака. Покрытие дороги по-прежнему асфальт, хотя и не высшего качества. Он периодически превращается в грейдер.

8,0 км (302,2 км) – 9:57 Пошла укатанная грунтовка, асфальт кончился.

8,8 км (303,0 км) – 9:59 Опять начался асфальт.

10,2 км (304,4 км) – 10:02 Въехали в Ешилкёй, по традиции (располагать поселения на высоте) пошел подъем.

10,7 км (304,9 км) – 10:05 Хорошая смотровая площадка слева от дороги, можно посмотреть на горы. Дорога идет на спуск.

11,1 км (305,3 км) – 10:11 Отворотка вправо вверх (на грунт), мы продолжаем движение по асфальту.

11,5 км (305,7 км) – 10:12 Выехали из Ешилкёй.

12,8 км (307,0 км) – 10:16 Проезжаем по плотине, справа — водохранилище реки Заманты-Ирмак.

13,5 км (307,7 км) – 10:22 Продолжаем движение по асфальту. Спускаемся по ущелью — справа и слева скалы. Справа — река Заманты-Ирмак.

17,9 км (312,1 км) – 10:40 Указатель «Капузбаши – 20 км».



20,8 км (315,0 км) – 10:55 Продолжаем спускаться по асфальту в окружении красивейших гор. Едем по ущелью. Отличительной особенностью этой асфальтовой дороги является то, что здесь абсолютно нет машин. Скорее всего — это восточная окраина национального парка Аладагар.

21,0 км (315,2 км) – 10:56 Слева придорожное кафе, справа — родник.

21,5 км (315,7 км) – 11:05 Слева со скал стекают несколько небольших

водопадов, образуя ручей, который течет слева от дороги. Фотосессия.

21,8 км (316,0 км) – 11:08 Опять-таки слева в Заманты–Ирмак впадает безымянная речушка, образуя на дороге асфальтовый брод. Встретили пастуха со стадом коз.

27,9 км (322,1 км) – 11:36 Неплохое место для привала. Устраиваем перекус. Здесь река немного разливается. Всюду живописные скальные пейзажи.



29,4 км (323,6 км) – 11:45 Справа оборудованный источник. Сотней метров ранее фотографировались возле водопада Гёксу, впадающего справа в Заманты–Ирмак.



29,6 км (323,8 км) – 11:46 Мост. Дорога переходит на другую сторону ущелья. Начался общий подъем, иногда с вкраплением резких наборов и сбросов высот. Асфальт.

30,7 км (324,9 км) – 11:50 Поворот направо на грунтовку, но мы едем прямо по асфальту.

31,0 км (325,2 км) – 11:52 Направо вверх уходит еще одна грунтовая дорога, но мы продолжаем ехать прямо, по асфальту.

+23,0 °C, облачно, солнца не видно.

32,7 км (326,9 км) – 12:05 Асфальт закончился, начался грейдер. Дорога идет вдоль ущелья: далеко внизу река, справа — скальная стенка.

33,0 км (327,2 км) – 12:06 Справа родник.

33,6 км (327,8 км) – 12:13 Слева отличная смотровая площадка.

34,6 км (328,8 км) – 12:20 Снова начался асфальт, хотя и довольно плохого качества. Достаточно ровный участок, что редко случается в Турции, да еще и в горах.



35,1 км (329,3 км) – 12:21 Развилка дорог, указатель на Капузбаши — прямо и вверх, но мы решили туда не ехать ввиду недостатка времени — сегодня еще карабкаться в перевал. Спустились влево вниз в сторону небольшого безымянного поселка. Как мы разобрались в последствии, это своеобразная база обслуживания туристов, приезжающих сюда посмотреть на водопады Капузбаши или заняться рафтингом.



35,8 км (330,0 км) – 12:38 Спустились вниз, повернули налево через мост (правый приток Заматы–Ирмак — речка Кавак) в сторону кафе. Кафе оказалось закрыто, пообедать не удалось. Начинаем подъем в перевал Чавуш. За мостом асфальт закончился, началась каменистая горная дорога с крупными камнями, местами переходящая в тракторную.

37,5 км (331,7 км) – 12:59 Конец локального подъема, на спуске за

которым — развилка дорог, едем налево вниз. Надо отметить, что дорога не отличается постоянным набором высоты. Она в целом поднимается к перевалу, но подъемы чередуются со спусками. Последние — короче, их практически не ощущаешь (в плане отдыха), зато они сбрасывают высоту по 10–30 метров, которую мы до этого с таким трудом набирали. И если абсолютная разница высот между началом подъема и самим перевалом составила 500 м, то чистого набора у нас получилось 1100 м.

38,4 км (332,6 км) – 13:15 Расположились на обед.

14:10 Выехали с обеда.

39,0 км (333,2 км) – 14:16 Проехали родник, где набрали воды.

40,4 км (334,6 км) – 14:40 Пересекли вброд небольшую горную речушку, стекающую поперек дороги вниз. Проехать в седле не удалось — слишком большие, неравномерно расположенные камни. В целом продолжается общий подъем.



41,4 км (335,6 км) – 14:51 Родник слева.

43,1 км (337,3 км) – 15:17 Около дороги с краю склона стоит покосившаяся беседка.

43,2 км (337,4 км) – 15:29 На дороге —



свежий завал из камней и деревьев. Приходится аккуратно перелезать. Машины, даже вездеходы, дальше уже не проедут.

47,4 км (341,6 км) – 16:14 Один из участников упал на камень, небольшая поверхностная царапина на правой ноге ниже колена. Продезинфицировали, поехали дальше.

47,7 км (341,9 км) – 16:21 Поперек дороги — упавшее дерево. Пробираемся под ним.

48,5 км (342,7 км) – 16:40 Еще одно упавшее дерево. На этот раз штурмуем его сверху. Дорога постепенно превратилась в тракторную или вездеходную —

здесь давно никто не ездил, много крупных камней и шишек, траекторию проезда приходится тщательно выверять.

51,5 км (345,7 км) – 17:13 Взобрались на перевал Чавуш. Фотосессия. Нашли турпирамидку, сняли две записки (см. в Приложениях) — от группы велосипедистов из Краснодара и 3-го отделения школы СУ. Ребята прошли здесь пару дней назад. Начали спускаться, характер покрытия не изменился, только иногда крупнощебеночная дорога превращается в мелкощебеночную, но эти участки сильно размыты водой, поэтому ехать по ним не проще, велосипеды «водит» по глубоким вымоинам.



52,8 км (347,0 км) – 17:43 Очередной родник справа.

53,8 км (348,0 км) – 17:49 Мост через реку — еще один правый приток Заманты–Ирмак. Переезжаем на другую сторону ущелья. Хорошее место для ночевки. За мостом остановились из-за технической проблемы: у одного из участников соскочила цепь и попала между нижней трубой рамы и маленькой звездой системы. Вытащили с помощью гаечных ключей. Дальше идет достаточно крутой подъем.

55,1 км (349,3 км) – 18:24 Развилка дорог. Направо и вверх (в направлении почти на юг) уходит второстепенная дорога. По карте — это кратчайший путь на перевал. Разведываем ее — примерно через полкилометра она зарастает. Поэтому мы возвращаемся на развилку и едем прямо по главной на север (хотя сперва кажется, что это противоположное от перевала направление). Дорога идет вдоль притока Заманты–Ирмак, постепенно поднимаясь и поворачивая в нужном нам направлении. Правильный путь указывают и белые стрелки, нарисованные на камнях. По-прежнему непрерывный набор высоты отсутствует — идет то набор, то сброс, последнего меньше, но такая «пересеченка» хорошо выматывает.

56,6 км (350,8 км) – 18:44 Развилка дорог: налево вниз и направо вверх. Мы едем направо.



57,1 км (351,3 км) – 19:01 Доехали до ручья, решили встать здесь на ночевку (37°42'03.87"С, 35°24'00.67"В). Расположились прямо на дороге — благо она здесь достаточно широкая. Поскольку дорога горная (справа — стенка, слева — обрыв), проверили, нет ли опасности обвалов и обрушения деревьев, а также исключили вероятность затопления вследствие наводнения или сильного дождя. Место оказалось удачным: больше такого — от реки до подъема на перевал — мы не встретили. Есть чистая вода и дрова. Это была наша первая ночевка с костром.

+10,0 °С, ясно, штиль.

22:00 – Отбой.

За день пройдено: 57,1 км

Из них:

по асфальту	– 31,5 км;
по горной мелкощебеночной дороге	– 2,3 км;
по каменистой горной дороге	– 21,3 км;
по тракторной дороге	– 2 км.

Набор высоты – 1227 м.

Средняя скорость 12 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 46 мин.

10 день 08.05.2012, вторник (9 ходовой)

(Руч. перед пер. Чардак – р. Аклер)

6:30 – Подъем, завтрак, сборы. Ночевка на дороге прошла без происшествий.

+7,0 °С, кучевые облака, солнечно, штиль.

0,0 км (351,3 км) – 9:11 Вышли на маршрут. Покрытие прежнее — каменистая горная дорога, местами с нападавшими крупными шишками. Периодически встречаются броды — горные ручьи, стекающие сверху.

3,7 км (355,0 км) – 10:05 Развилка дорог, едем по левой.

3,9 км (355,2 км) – 10:06 Перевал Чардак. Высота 1260 м. Фотосессия, после которой начинаем спускаться. Покрытие на спуске изменилось мало — каменистая горная дорога со значительными неровностями, рыхлый грунт, песок, крупные камни.

5,5 км (356,8 км) – 10:24 Развилка дорог, мы едем налево.

8,6 км (359,9 км) – 10:34 Мост, после которого выезд на большую дорогу — укатанную грунтовку с камнями, постепенно переходящую в типичный крупнощебеночный грейдер. Едем вдоль левого притока реки Кумьюкюмере.



9,5 км (360,8 км) – 10:43 Отворотка влево, но мы едем прямо по указателю на Аладаг. Дорога превратилась в грейдер. Здесь активно курсируют среднемерные карьерные самосвалы, ехать нужно аккуратно.

20,3 км (371,6 км) – 11:31 Мост, по которому проезжаем по колеям жидкой грязи (чуть дальше видна какая-то шахта, откуда/куда постоянно едут грузовики). Дорога переходит на другую сторону ущелья.

21,6 км (372,9 км) – 11:40 Развилка дорог, повернули налево.

21,7 км (373,0 км) – 11:41 Еще одна развилка, едем налево.

22,6 км (373,9 км) – 11:48 Проехали по плотине. Дальше едем по хорошо укатанному грейдеру с довольно крупными камнями. Тут будет много развилок, но везде мы выбираем кратчайший путь к поселку Аладаг.

23,1 км (374,4 км) – 11:52 Развилка дорог, повернули направо.

24,9 км (376,2 км) – 12:09 Развилка дорог, едем налево. Начинается резкий набор высоты.

25,4 км (376,7 км) – 12:18 Развилка дорог, едем направо. По-прежнему продолжается подъем.

26,7 км (378,0 км) – 12:37 Уходит дорога вправо. По треку нам туда, но пока мы едем прямо — надо заехать в Аладаг на закупку. Дорога стала больше похожа на асфальт, чем на грейдер.



27,2 км (378,5 км) – 12:40 Въехали в Аладаг (табличка). Население 4300 жителей. Помимо асфальта в городе встречается покрытие из тротуарной плитки. Много магазинов и кафе.

28,2 км (379,5 км) – 13:37 Пообедали в кафе в Аладаге. Затем закупились в магазине и вышли на маршрут.

29,2 км (380,5 км) – 14:29 Выехали из Аладага по той дороге, по которой приехали, асфальтовый спуск.

29,7 км (381,0 км) – 14:30 Развилка дорог, нам налево. Справа — ручей, набираем воду для питья. Продолжается спуск.

34,7 км (386,0 км) – 15:11 Проезжаем по мосту через реку.

35,4 км (386,7 км) – 15:14 Еще один мост через реку. Сразу за ним — развилка дорог, слева заправка. Мы едем направо, к Кабасакалу. Покрытие — асфальт, но местность сильно пересечена. И это на фоне плавного общего набора высоты.

35,8 км (387,1 км) – 15:15 Проехали мост.

+32,0 °C, солнечно, ветер слабый.

39,5 км (390,8 км) – 15:42 Развилка дорог, нам налево.

40,2 км (391,5 км) – 15:46 Проехали по очередному мосту. Вправо уходит отворотка и стоит указатель на Дёлеклы. Мы едем прямо, на юго-запад.

41,4 км (392,7 км) – 15:52 Пересечение с широкой грунтовкой. Мы едем прямо. Здесь неплохое место для привала. По-прежнему сильнопересеченная местность.

42,5 км (393,8 км) – 16:07 Въехали в деревню Кёкез. Поселок очень длинный, на его протяжении преодолеваем три резких подъема.

45,5 км (396,8 км) – 16:32 Деревня Кёкез закончилась.

47,2 км (398,5 км) – 17:05 Въехали в деревню Согуколун. Здесь есть телефон и почта. Повернули влево, на Гердиби.

47,7 км (399,0 км) – 17:13 Магазин в поселке.

47,8 км (399,1 км) – 17:14 Развилка дорог: направо вверх — вглубь Согуколуна, нам налево вниз по асфальту. Это самая высокая точка на плато по нашему маршруту — 1144 м.

48,0 км (399,3 км) – 17:17 Есть дорога направо, мы едем прямо, не сворачивая.

51,1 км (402,4 км) – 17:30 Справа источник. Останавливаемся набрать воды. Местность сильно пересечена.

53,8 км (405,1 км) – 17:52 Заправка Shell и перекресток дорог. Едем дальше прямо в деревню Кичак (на картах генштаба — Тыджаккёй). Покрытие с асфальтового сменилось на грейдерное.

55,6 км (406,9 км) – 17:58 Развилка грунтовых дорог, нам налево вниз к реке Аклер.

56,6 км (407,9 км) – 18:05 Проехали по мосту через реку. За мостом — асфальт. Останавливаемся, смотрим места для ночевки. Вверх по реке ничего подходящего не нашли, а вот слева на правом берегу — ровная лужайка с ветвистыми деревьями. Решаем ночевать здесь (37°33'58.67"С, 35°12'16.23"В). Вода есть, дрова можно раздобыть, но мы решили в этот раз обойтись без костра.



+16,0 °С, прошел дождь, ветер слабый.

22:00 – Отбой.

За день пройдено: 56,6 км

Из них:

по асфальту	– 27,1 км;
грейдер с крупными камнями	– 20 км;
по каменистой горной дороге	– 9,5 км.

Набор высоты – 1696 м.

Средняя скорость 11,46 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 55 мин.

11 день 09.05.2012, среда (10 ходовой)

(Р. Аклер – р. Учурге)

6:00 – Подъем, завтрак, сборы. Пофотографировали местных жителей по их просьбе.

+12,0 °С, солнечно, штиль.

0,0 км (407,9 км) – 9:20 Стартовали. Вышли на асфальт с места стоянки и повернули налево, на юго-запад. Сразу пошел резкий подъем.

1,3 км (409,2 км) – 9:27 Развилка дорог, едем по главной направо.

1,7 км (409,6 км) – 9:31 Едем по деревне Бююксофулу, хотя указателя населенного пункта не увидели.

2,0 км (409,9 км) – 9:33 Развилка дорог, повернули налево.

3,2 км (411,1 км) – 9:38 Выехали из деревни, пошел спуск, но местность в целом сильно пересеченная. По дороге периодически встречаются родники.

6,1 км (414,0 км) – 9:44 Проехали по мосту через реку, повернули налево, асфальт.

9,3 км (417,2 км) – 10:02 Переехали еще один мост. Дорога не очень похожа на нормальный асфальт — это скорее насыпь из гравия, утопленного в гудроне.

11,2 км (419,1 км) – 10:08 Пересекли реку по очередному мосту. Резкий подъем.



11,8 км (419,7 км) – 10:12 Въехали в деревню Гердиби. На въезде слева есть заправка.

12,8 км (420,7 км) – 10:21 Остановились около магазина в деревне. Выбор невелик, но все необходимое купить можно. Рядом, на другой стороне улицы располагается еще один магазин.

13,6 км (421,5 км) – 10:45 Выехали из Гердиби.

14,3 км (422,2 км) – 10:47 Развилка дорог, нам налево, на грейдер.

14,6 км (422,5 км) – 10:51 Развилка дорог, повернули направо, затем (через 100 м) налево. Дорога — укатанный грейдер.

15,4 км (423,3 км) – 10:56 Развилка дорог, нам по главной прямо, на юго-запад.

15,7 км (423,6 км) – 10:57 Развилка дорог, нам направо, по указателю на Позанты. Местность по-прежнему сильно пересечена. То взбираемся вверх, то спускаемся вниз.

17,3 км (425,2 км) – 11:07 Развилка дорог, нам направо, по указателю на Позанты (красные буквы на белой табличке). Дорога — укатанная грунтовка. Очередной локальный перевал (h=1030 м), после которого



резкий сброс до 836 м.



24,3 км (432,2 км) – 11:54 Развилка множества дорог, мост через реку Ениджекай. Нам прямо, вверх по грунтовке. Но пока остановились на перекус на лавочке под большой сосной. После перекуса выяснилось, что дорога немного не та. Вернулись назад к мосту и взяли немного левее (если смотреть от моста в сторону, куда мы едем). Начался подъем на перевал 1744 м. Едем вдоль реки, проходящей слева

(течение нам на встречу), справа — скальная стенка.

26,6 км (434,5 км) – 12:34 Слева мост через реку, нам на него.

26,8 км (434,7 км) – 12:41 Почти сразу после моста — родник, набираем воду. Покрытие стало хуже — похоже на профилированную горную грунтовку.

28,5 км (436,4 км) – 13:09 Развилка дорог, повернули налево вверх. Уклоны местами достигают 6–9%. Погода хорошая, кучевые облака, светит солнце.

29,1 км (437,0 км) – 13:17 Развилка, повернули направо.

29,6 км (437,5 км) – 13:22 Выехали на большую грунтовую дорогу, повернули налево. Рядом с дорогой периодически встречаются ручьи, в которых можно набрать воды.

29,7 км (437,6 км) – 13:25 Устроили обед.

+30,0 °C, солнечно, штиль.



14:20 Выехали с обеда, продолжаем двигаться вверх. Дорога стала еще хуже, появились крупные камни и насыпи щебня.

31,7 км (439,6 км) – 14:46 Развилка дорог, едем налево.

32,3 км (440,2 км) – 14:55 Развилка дорог, нам опять налево.

32,4 км (440,3 км) – 14:57 Еще одна развилка дорог, нам еще раз налево.

32,7 км (440,6 км) – 15:04 Проезжаем

поселение рудокопов. Рядом видны шахты.

35,1 км (443,0 км) – 15:46 Шахты остались позади, дорога местами стала напоминать тракторную или вездеходную — крупные камни и шишки, насыпи камней, ощутимый градиент (до 15%). Ехать довольно трудно.

36,2 км (444,1 км) – 16:03 Развилка дорог. Нам налево.

36,4 км (444,3 км) – 16:21 Высота 1500 м. Увидели первый снежник на этой горе.

37,0 км (444,9 км) – 16:28 Покрытие дороги все хуже. Добавилось множество промоин, колеи с большими камнями, грунт, перемешанный с песком.

37,3 км (445,2 км) – 16:42 Доехали до горного водопада, пересекающего дорогу на высоте



примерно 1590 м. Набираем воду и устраиваем перекус. Температура воздуха в тени — +20 °С. Уклоны стали еще круче.



37,8 км (445,7 км) – 17:11 Закончилась зона леса, началась зона горных лугов.

38,8 км (446,7 км) – 17:17 Широкая смотровая площадка, здесь можно и палатку поставить. Сперва подумали, что это и есть перевал, но GPS утверждает, что высота всего 1692 м. Однако место красивое, поэтому решили, что это у нас будет считаться перевалом, и устроили фотосессию.

38,9 км (446,8 км) – 17:43 Горный ручей.

39,7 км (447,6 км) – 17:50 Достигли, в настоящем смысле (перемычка между

наконец, перевала. Хотя это и не перевал (соседними долинами), а просто высшая точка дороги. Высота 1744 м. Начинаем спускаться, покрытие не изменилось — крупный щебень, промоины, песок.

40,9 км (448,8 км) – 18:01 Развилка дорог, нам прямо.

41,8 км (449,7 км) – 18:08 Развилка дорог, нам налево.

43,2 км (451,1 км) – 18:19 Справа от дороги, где скальная стенка, каменный дом (типа летника). Дом без окон, но внутри есть нары. Решили, что останавливаться на ночлег в нем не будем — слишком мрачное место. Продолжаем спускаться вдоль реки.



44,6 км (452,5 км) – 18:27 Повернули к месту ночевки на ответвление от основной дороги влево. Спустились по ней, после чего повернули направо, пересекли ручей и речушку Учурге и оказались на приятной поляне с зеленой травой, расположенной среди гор. Отличное место для ночевки (37°26'28.91"С, 34°58'47.81"В). Есть чистая вода, много дров, вокруг ни души. Можно легко поставить несколько палаток. Это была вторая ночевка с костром, на котором и готовили ужин.

+15,0 °С, ясно, штиль.

22:00 Отбой.

За день пройдено: 44,6 км

Из них:

по асфальту	– 14,3 км;
по грейдеру	– 3 км
по профилированной грунтовой дороге	– 9 км;
по профилированной горной дороге	– 4,3 км;
по каменистой горной дороге	– 9 км;
по используемой тракторной дороге	– 5 км;

Набор высоты – 1640 м.

Средняя скорость 8,96 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 57 мин.

12 день 10.05.2012, четверг (11 ходовой)

(Р. Учурге – Белемедик)

6:00 Подъем, завтрак, сборы.

+13,0 °С, ясно, кучевые облака, штиль, роса на траве.

8:55 Пока собирались, погода испортилась. Небо затянуто тучами, начался дождь, превратившийся в ливень.

0,0 км (452,5 км) – 9:14 Вышли на маршрут. Пересекли обратно речку Учурге и ручей, поднялись на основную дорогу, с которой свернули вчера к месту ночевки. Переждали под деревьями ливень, который все равно нас намочил, но, что хуже, — он размыл каменистую горную дорогу. Хотя на крупных камнях это пока не сильно сказывается. Покрытие по-прежнему похоже на тракторное. Осторожно спускаемся по дороге вдоль реки. Дождь утих, но не прекращается полностью.

1,5 км (454,0 км) – 9:22 Справа видим летники и горнодобывающую технику, здесь живут рабочие.

2,3 км (454,8 км) – 9:27 Слева к нашей дороге примыкает еще одна — типа грейдера из черных камней горной породы, но мы продолжаем ехать по главной.

2,5 км (455,0 км) – 9:29 Развилка дорог, нам направо — вверх. Спуск закончился (h=1361 м), впереди — подъем на перевал 1700 м. Покрытие — каменистая горная дорога.

5,2 км (457,7 км) – 10:03 Перекресток дорог (h=1550 м), влево уходит дорога на Кизилдаг. Мы едем прямо, дальше по основной дороге.

5,5 км (458,0 км) – 10:07 Продолжаем подниматься по каменистой горной дороге, которая часто переходит в грунтовку. Колеса из-за дождя стали вязнуть, погружаясь на пару сантиметров. Периодически встречаются ручьи, можно набрать воды. Впрочем, вода сейчас везде, поскольку дождь продолжается.

6,6 км (459,1 км) – 10:29 Продолжаем ехать вверх. Дождь, наконец, закончился.

7,1 км (459,6 км) – 10:42 Перекресток дорог (h=1680 м). Вправо уходит грунтовка, но мы едем прямо.





7,6 км (460,1 км) – 10:47 Доехали до перевала (тоже условного, как и предыдущий), высота 1700 м. Фотосессия, перекус. После перевала пошел резкий сброс высоты, что даже уже непривычно — обычно «пересеченка» в Турции продолжается и на спуске. Дорога по-прежнему каменистая горная, местами переходящая в размокший глинистый грунт. Иногда встречаются промоины. Опять пошел дождь.

9,6 км (462,1 км) – 11:02 Развилка дорог, едем налево вниз. Дальше еще одно ответвление влево и вниз, но нам не туда, а прямо.

10,0 км (462,5 км) – 11:09 Появились первые дома и начался асфальт. Высота примерно 1400 м. Из-за дождя асфальт мокрый, при этом крутой уклон сопровождается частым серпантинном. Едем аккуратно, сильно не разгоняемся. Дождь продолжается.

10,9 км (463,4 км) – 11:12 Развилка дорог, нам направо. На спуске иногда останавливаемся, подкручиваем по необходимости тормозные колодки — под дождем и на спуске (к тому же велосипеды в глине и песке) они быстро стираются.



18,2 км (470,7 км) – 11:43 Спустились к городу Позанты (h=790 м). Пересекли по мосту одноименную речку, проехали немного на север по продолжающейся дороге, потом повернули влево по ответвлению почти в противоположную сторону. Нашли кафе в пригороде около бензозаправки и остановились на обед. Дождь продолжается. Поставили велосипеды под навес, сами расположились сушиться в кафе.

13:14 Закончили обед в кафе. Он состоял из кебаба, чая, салатов и 2 шт. пахлавы на человека. Обошелся нам в 55 турецких лир. Дождь продолжается, но уже совсем небольшой. Решаем ехать дальше.



+15,0 °С, пасмурно, затяжной дождь, ветер слабый.

22,4 км (474,9 км) – 13:43 Въехали в Позанты с севера, пересекли железную дорогу по автомобильному переезду, встретили 2-е отделение велотуристов, пошли вместе закупаться.

14:08 Стартовали из города в сторону Киликийских ворот (в южном направлении). Поскольку в центр города не заезжали, то движемся по окраине Позантов справа вдоль основной трассы

Позанты–Тарсус и правее железной дороги, также идущей пока вдоль трассы. Дорога везде асфальтовая.

22,7 км (475,2 км) – 14:14 Доехали до площади с памятником, едем дальше прямо.

24,4 км (476,9 км) – 14:22 Повернули налево, проехали ж/д переезд. Едем на север (пока в обратном от Киликийских ворот направлении) между «железкой» и трассой Позанты–Тарсус.

24,6 км (477,1 км) – 14:23 Развилка дорог, повернули круто направо и потом еще раз направо. Теперь едем в правильном направлении.

25,4 км (477,9 км) – 14:26 Проехали под путепроводом через ж/д пути и трассу. Трасса ушла на юг, а пути повернули вдоль нашей дороги и теперь от нас справа.

28,7 км (481,2 км) – 14:38 Продолжаем ехать по асфальтовой дороге. Спуск с небольшим уклоном. Слева река, за ней — огромные скалы. Справа — железная дорога и тоже скалы, которые почти нависают над дорогой.



34,2 км (486,7 км) – 14:55 Асфальт сменился грейдером.

34,6 км (487,1 км) – 14:57 Пересекли ж/д пути по переезду. Едем вдоль путей (которые сейчас слева) по грейдеру.

35,3 км (487,8 км) – 14:59 Въехали в деревню Белемедик.

35,5 км (488,0 км) – 15:00 Снова переехали через ж/д пути.

36,0 км (488,5 км) – 15:14 Пошла грязная глинистая дорога с небольшими колеями. Грязь сильно налипает на колеса. У одного из участников сломался петух.



15:26 Петух поменяли, дальше решили идти пешком, так как велик риск что-нибудь поломать в грязи. Нас догнало 2-е отделение.

36,2 км (488,7 км) – 16:06 Непроезжаемая из-за дождя глина, стоим и чистимся. Решаем, как ехать дальше. По

представителю от каждого отделения пошли на разведку посмотреть, насколько продолжается такое покрытие.

16:50 Подождали разведчиков, и после долгих раздумий решили не штурмовать сегодня каньон Киликийские ворота, а встать ночевкой, отъехав немного назад. Даже если глинистый участок сегодня преодолим, то пройти до темноты весь каньон — нереально. А как в ущелье с местом для ночевки — неизвестно.





37,6 км (490,1 км) – 17:16 Поехали в обратном направлении и встали на ночевку, доехав до ближайшего ручья с нормальной водой и свернув налево (37°20'44.94"С, 34°54'40.23"В). Похоже, что сегодня мы встал почти посреди деревни (Белемедик). Мимо часто проходят местные жители. Но, очевидно, они постоянно видят велотуристов и не обращают на нас никакого внимания. К тому же, как оказалось, почти на этом же месте до нас стояло 3-е отделение, да и дома в

деревне сильно разнесены территориально, поэтому мы никому не мешаем. Расположились совместно со 2-м отделением, готовим на горелках. В ближайшем ручье отмыли от глины как могли велосипеды, поднастроили их.

+16,0 °С, ясно, кучевые облака, штиль.

22:00 Отбой.

За день пройдено: 37,6 км

Из них:

по асфальту	– 25,4 км;
по грейдеру	– 1,8 км;
по глинистой грунтовке	– 0,4 км;
по профилированной грунтовой дороге	– 5 км;
по каменистой горной дороге	– 4 км;
по используемой тракторной дороге	– 1 км;

Набор высоты – 746 м.

Средняя скорость 11,76 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 3 ч 11 мин.

13 день 11.05.2012, пятница (12 ходовой)

(Белемедик – вдхр. Бердан)

6:00 Подъем, завтрак, сборы.

+15,0 °С, ясно, безоблачно, штиль.

0,0 км – 9:34 (490,1 км) Вышли на маршрут, опять поехали в направлении Киликийских ворот. Грунт, небольшая грязь. Похоже, что дорога не сильно подсохла. Решили все же, не смотря ни на что, попробовать пройти глинистый участок — начало каньона. Тем более, что, судя по всему, он должен быть коротким.

1,0 км – 9:47 (491,1 км) На дороге началась размокшая глина. Велосипеды продвигать тяжело, обочин, как таковых, тоже нет, приходится идти по налипающей глине. Одели рюкзаки на





плечи — так преодолевать участок легче. Некоторые просто тащат велосипеды волоком.

1,7 км — 10:10 (491,8 км) Дошли до каменистой дороги, глина постепенно закончилась, дальше можно ехать. Слегка счищаем грязь, привязываем рюкзаки, двигаемся дальше в седле.

2,5 км — 10:31 (492,6 км) Дорога стала практически отличным грейдером. Камни, правда, достаточно крупные. По пути регулярно встречаются «родники»

— вода сочится из вентиля толстой трубы, проложенной где-то в скалах вдоль дороги. Рядом часто стоят пластиковые стаканчики, подразумевающие, что вода питьевая.

3,8 км — 10:44 (493,9 км) Едем вдоль реки Позанты по правому берегу. Доехали до плотины. Сброс грязной воды цементного цвета метра на два вниз. Далее покрытие дороги постоянно меняется — камни с травой, грейдер, крупные скальные выступы, мелкие камни и груды камней. Но преимущественно это — каменистая горная дорога, местами со скальными выступами.



10,0 км — 12:12 (500,1 км) Начался трудный подъем с большим уклоном по плохой дороге. Фактически это уже не дорога, а просто груда крупных осыпающихся камней. Ехать нельзя, втаскиваем велосипеды вручную, но рюкзаки на плечи не одеваем.



11,2 км — 13:07 (501,3 км) Локальный перевал, до конца каньона осталось немного. Есть питьевая вода, текущая из трубы. Отдохнули. Дальше идет еще немного крутого подъема, потом склон слегка выполаживается и каменистое покрытие переходит в грунтовку с крупными камнями. Вероятно, в дождь она тоже размокает, но сейчас на солнце успела подсохнуть.

12,5 км — 13:36 (502,6 км) Слева от дороги — бетонное сооружение с горизонтальной трубой, из которой

вылетает внушительная струя воды. Похоже на своеобразную водонапорную башню. Здесь можно встать на ночевку — вода есть, дрова есть, людей нет. Освежились и остановились на обед.

+26,0 °C, солнечно, кучевые облака, штиль.

14:49 Стартовали с места обеда, едем дальше в продолжающийся подъем.

12,8 км – 14:53 (502,9 км) Справа примыкает еще одна заросшая дорога. Мы едем прямо, по главной. Покрытие не поменялось — грунт с крупными камнями.

13,0 км – 14:56 (503,1 км) Перекресток грунтовых дорог. Мы продолжаем движение по главной, сохраняя общее направление на юг.

14,3 км – 15:10 (504,4 км) Встретили первый домик, рядом огороженное пастбище. Похоже на перевал, дальше идет спуск. Покрытие сменилось на укатанную грунтовку с небольшими вкраплениями камней.

15,0 км – 15:13 (505,1 км) Доехали до деревни Кушчулар. Едем дальше по грейдеру по основной дороге.

15,2 км – 15:16 (505,3 км) Развилка дорог, мы едем по главной, налево.

15,6 км – 15:18 (505,7 км) Выехали на асфальт, повернули налево.

16,1 км – 15:20 (506,2 км) Выехали на еще одну асфальтовую дорогу, повернули налево.

16,2 км – 15:21 (506,3 км) Влево ушла грунтовка, продолжаем движение по асфальту. Примерно через 500 м спуск сменился на очередной подъем на локальный перевал.

18,8 км – 15:36 (508,9 км) Доехали до родника справа, однако оказалось, что воды в нем нет.

19,2 км – 15:40 (509,3 км) Въехали в деревню Еминлик, повернули налево, набрали воды в источнике возле кладбища. Опять пошел спуск, на котором иногда попадаются короткие, но крутые подъемы.

23,0 км – 15:59 (513,1 км) Развилка асфальтовых дорог, нам направо, через небольшой мостик.

24,8 км – 16:08 (514,9 км) Поворот налево на Козолук, мы едем прямо.

26,8 км – 16:14 (516,9 км) Справа отворотка на Гёммесе, мы едем налево по асфальту.

28,9 км – 16:18 (519,0 км) Слева кладбище и родник.

29,6 км – 16:25 (519,7 км) Въехали в деревню Чокак. Здесь есть магазин. Доехали до мечети, повернули налево.



31,2 км – 16:48 (521,3 км) Поворот налево на Караишалы, мы едем прямо.

32,2 км – 16:52 (522,3 км) Деревня Чавушлу.

35,2 км – 17:05 (525,3 км) Деревня Яныккышла, перед ней (как и перед многими другими населенными пунктами Турции) — уже традиционный резкий подъем.

36,5 км – 17:13 (526,6 км) Слева неплохая заправка.

37,0 км – 17:14 (527,1 км) Деревня Яныккышла закончилась, плавный спуск.

38,3 км – 17:16 (528,4 км) Доехали до большой трассы Позанты–Тарсус, пересекли ее по мосту сверху.

38,8 км – 17:18 (528,9 км) Доехали до дороги поменьше (очевидно — дублеру той, которую мы пересекли раньше), повернули налево по указателю «Тарсус, Мерсин». Асфальтовая дорога по одной полосе в каждую сторону с широкой обочиной. Вокруг простираются красивые ландшафты.



39,3 км – 17:23 (529,4 км) Остановились в кафе у дороги, решили устроить перекус. Поели кебаба, здесь нам впервые дали большой чайник кипятка и отдельно к нему — заварник. Хотели купить в кафе хлеба, но нам дали его бесплатно в виде лепешек лаваша.

18:15 Выехали с перекуса.

42,4 км – 18:34 (532,5 км) Указатель «Тарсус – 25, Адана – 60».

44,2 км – 18:39 (534,3 км) Въехали в Ташобасы.

44,7 км – 18:40 (534,8 км) Переехали мост через реку Козаклы.

45,1 км – 18:42 (535,2 км) Ташобасы закончилась. Продолжаем ехать по малозагруженному асфальту. Периодически встречаются повороты, но мы едем по главной дороге не сворачивая. Трасса отличается тем, что имеет широкую обочину, ехать по которой удобно. Несмотря на общее плавное понижение к морю, попадаются ощутимые подъемы.

52,9 км – 19:06 (543,0 км) Указатель «Тарсус – 15».

55,2 км – 19:10 (545,3 км) Проехали под большой автомагистралью Эрдемли–Адана.

56,2 км – 19:12 (546,3 км) Дорога стала четырехполосной — по две полосы в каждую сторону.

58,4 км – 19:20 (548,5 км) В поисках места ночевки свернули с трассы налево к реке Косон около Субхипаша.

59,7 км – 19:31 (549,8 км) Мост через Косон. Река, где планировали остановиться, сильно заросшая, к тому же рядом находятся поля, обнесенные забором. Решили поискать место получше — возле водохранилища Бердан. Поехали назад к трассе и продолжили по ней движение в южном направлении.

60,4 км – 19:33 (550,5 км) Повернули направо перед заправкой. Едем по дорожке вдоль оросительного канала. Канал справа, заправка осталась слева позади.

60,9 км – 19:35 (551,0 км) Асфальт перешел в грунтовку. По берегу канала много каких-то хозяйств, постоянно встречаются отворотки, но мы едем по главной дороге вдоль канала, который сперва шел в северо-западном направлении, но потом плавно завернул влево почти на юг.

62,9 км – 19:43 (553,0 км) Повернули направо, переехали канал по мостику.

63,0 км – 19:43 (553,1 км) Дорога снова стала асфальтом.

63,2 км – 19:45 (553,3 км) Переехали еще раз автомагистраль Эрдемли–Адана (по 3 полосы в каждую сторону) сверху по путепроводу.

63,8 км – 19:48 (553,9 км) Дорога стала грейдером, продолжаем двигаться в направлении водохранилища Бердан.

64,0 км – 19:49 (554,1 км) Развилка дорог, нам налево. Дорога — грейдер, переходящий временами в укатанную грунтовку.

65,5 км – 20:00 (555,6 км) Пересекли асфальтовую дорогу Каядыбы–Дадалы, едем дальше по грунтовке.



65,8 км – 20:10 (555,9 км) Выехали к месту ночевки на берегу водохранилища Бердан. Становимся около поля с какой-то злаковой культурой (36°59'27.67"С, 34°54'27.14"В). С одной стороны — поле, с другой — вал вокруг водохранилища. Место относительно открытое, но спокойное. Дров нет, воду берем в водохранилище.

+21,0 °С, ясно, штиль.

22:00 Отбой.

За день пройдено: 65,8 км

Из них:

по асфальту	– 46,1 км;
по грейдеру	– 2,9 км;
по грунтовке	– 5,6 км;
по глинистой грунтовке	– 3,8 км;
по каменистой горной дороге	– 4,2 км;
по тракторной дороге	– 3,2 км.

Набор высоты – 1001 м.

Средняя скорость 12,93 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 05 мин.

14 день 12.05.2012, суббота (13 ходовой)

(Вдхр. Бердан – отель LeGrand в Адане)

7:00 Подъем, завтрак, сборы.

+25,0 °С, дымка, штиль.

0,0 км – 9:38 (555,9 км) Вышли на маршрут, вернулись к месту пересечения грунтовки с асфальтом трассы Каядыбы–Дадалы.

0,3 км – 9:42 (556,2 км) Повернули с грунтовой дорожки направо, на асфальт в сторону Дадалы. Сразу же взобрались на короткий, но крутой локальный перевал, после которого начался затяжной спуск, иногда с ощутимыми короткими подъемами.



2,2 км – 9:51 (558,1 км) Въехали в Дадалы.

4,3 км – 10:01 (560,2 км) Проехали по путепроводу над автомагистралью Эрдемли–Адана.

5,0 км – 10:03 (560,9 км) Въехали в Болатлы, отворот направо, мы едем прямо.

5,9 км – 10:06 (561,8 км) Начались пригороды Тарсуса. С этого момента и до конца дня местность началась практически ровная, «пересеченка» отсутствует.

7,7 км – 10:12 (563,6 км) Въехали в Тарсус с севера. Население – 240 000 жителей.

8,1 км – 10:13 (564,0 км) Проехали по мосту через реку Тарсус. Вода в реке зеленого оттенка.

14,3 км – 10:42 (570,2 км) Пересекли город по районам Чаглаян, Ески Ёмерли, Ени Ёмерли, Анит, Митхатпаша и Ёгретменлер (подробнее см. карту), переехали трассу Тарсус–Адана и едем на юго-восток вдоль оросительного канала.

15,6 км – 10:47 (571,5 км) Развилка дорог, повернули направо на юг. Опять едем вдоль оросительного канала, справа и слева — поля.

16,6 км – 10:51 (572,5 км) Асфальт закончился, начался грейдер.

17,5 км – 10:54 (573,4 км) Переехали через канал по мосту, едем дальше по грейдеру. Общее направление — на юг, к Средиземному морю.

18,2 км – 10:57 (574,1 км) Выехали на неплохую двухполосную асфальтовую дорогу, повернули налево.

22,5 км – 11:47 (578,4 км) Деревня Ешилтепе, остановились в центре около



магазина перекусить. Далее по асфальтовой дороге проехали Бахшиш и Кёзелерлы, за которыми расспросили подробно местных, как проехать к морю. Оказалось, что после Кёзелерлы вдоль канала 3 км (по грунтовке) на юго-юго-запад до перпендикулярного канала, потом вдоль него направо (в северо-западном направлении) 2 км (по грунтовке, переходящей в грейдер), после чего поворот влево по мостику через канал и еще 2 км по грейдеру как раз до моря.

35,8 км – 12:48 (591,7 км) Выехали к Средиземному морю, фотосессия, привал, перекус.

13:52 Отъехали от моря, едем в обратном направлении по грейдеру до мостика через канал.

38,0 км – 14:07 (593,9 км) Повернули влево с грейдера на мостик через канал. После мостика — асфальт.

38,3 км – 14:08 (594,2 км) Грейдер закончился, едем по асфальту, который плавно поворачивает в северном



направлении к трассе Мерсин–Адана.

41,1 км – 14:17 (597,0 км) Въехали в Аданалиоглу.

46,4 км – 14:35 (602,3 км) Трасса Мерсин–Адана, повернули вправо. Удобная дорога — 4 полосы, широкая, метра 4, обочина, почти половина ее заасфальтирована.

47,6 км – 14:37 (603,5 км) Указатель «Тарсус – 9 км, Адана – 50 км».

52,5 км – 14:50 (608,4 км) Въехали в Тарсус с запада.

57,2 км – 15:17 (613,1 км) Остановились на обед в кебабной справа от трассы в черте города, район Гирне.

62,5 км – 16:28 (618,4 км) Тарсус закончился. Указатель «Адана – 37 км».

63,4 км – 16:41 (619,3 км) На дороге после моста через р. Тарсус купили мешок апельсинов (немного больше 10 кг) за 10 лир, поделили между участниками, перекусили.

68,7 км – 16:54 (624,6 км) Указатель «Адана – 30 км».

72,6 км – 17:03 (628,5 км) Въехали в Ениче.

75,5 км – 17:22 (631,4 км) Запланированный привал, после которого у одного из участников обнаружился прокол переднего колеса. Меняем камеру.

17:38 Поменяли, едем дальше.

75,7 км – 17:39 (631,6 км) Выехали из Ениче, до Аданы осталось совсем немного. По дороге (за Зейтинлы) встретили 2-е отделение, поехали вместе.



89,1 км – 18:20 (645,0 км) Въехали в Адану. Население 1 617 тыс. жителей. Фотосессия.

94,8 км – 18:35 (650,64 км) Доехали до отеля LeGrand, расположенного справа от дороги. Остановились в нем на ночлег (36°59'41.02"С, 35°16'47.61"В). Удобный и достаточно дешевый отель: 135 лир за трехместный номер и 100 лир за двухместный, включая завтрак. Есть запирающийся гараж, куда можно поставить велосипеды. Помылись и

почистились, привели себя в порядок перед завтрашним перелетом домой. Двумя отделениями пошли гулять по городу и ужинать.

За день пройдено: 94,8 км

Из них:

по асфальту

– 85,3 км;

по грейдеру

– 4,2 км;

по грунтовке

– 5,3 км.

Набор высоты – 344 м.

Средняя скорость 18,62 км/ч.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 05 мин.

15–16 день 13-14.05.2012, воскресенье–понедельник

7:30 Подъем, сборы, завтрак в отеле.

11:00 Съезжаем из гостиницы, ездим по Адане — смотрим город, закупаемся сувенирами.

14:00 Приезжаем в аэропорт Аданы, собираем и упаковываем велосипеды с рюкзаками. Встречаются все группы, сдаем вещи в багаж, идем обедать в кафе около аэропорта.

18:25 Вылетели из Аданы. Компания-перевозчик — Turkish Airlines. Рейс: Адана – Стамбул. Время перелета – 1 час 35 минут.

20:05 Прилетели в Стамбул, вещи не забираем — их без нашего участия перегружают в самолет до Москвы. Переходим в зал для международных перелетов, проходим таможеню, ждем наш рейс.

00:10 Вылетели из Стамбула. Компания-перевозчик — та же. Рейс: Стамбул – Москва. Время перелета — 1 час 50 минут.

02:55 (мск) Прибыли в Москву, аэропорт Внуково. Прошли таможеню, получили багаж, разъехались по домам. Поход пройден успешно.



ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ (ПРЕПЯТСТВИЯ, ЯВЛЕНИЯ) НА МАРШРУТЕ

На протяжении нитки похода можно было выделить несколько опасных участков.

В первой трети маршрута это были, безусловно, заснеженные склоны, когда снег, засыпавший горную дорогу, местами не успел растаять. В этом случае участки преодолевались пешком, с рюкзаком на велосипеде или на плечах, при этом велосипед находился ниже по склону.

Здесь же следует отметить и опасность схода лавин. В подавляющем большинстве склоны были нелавинноопасны (что определялось по внешним признакам), но, тем не менее, были приняты меры безопасности: соблюдалась дистанция между участниками, а те из них, кто уже прошел (или собирался пройти) опасный участок, внимательно следили за окружающей обстановкой, готовые в любой момент подать предупредительный сигнал. Заранее были сделаны также легкие снегоступы, в нескольких случаях упростивших прохождение снежных участков.

Перед подъемом на закрытые снежные перегибы (когда со стороны группы не видно, что происходит за ними) производилась предварительная разведка с целью не попасть на снежный козырек. Для этого участники налегке в снегоступах обходили закрытые места с боков, проверяя, безопасно ли будет подняться на тот или иной локальный перевал.

Среди проблемных участков в последующих двух третях маршрута надо отметить опасные подъемы на перевалы, когда дорога проходила в непосредственной близости от крутых, уходящих вниз склонов. А если учесть, что покрытие зачастую представляло собой россыпи камней, то приходилось быть предельно внимательным при заезде в такие подъемы. По возможности участники перемещались ближе к тому краю дороги, где была стенка.

Во время перевальных подъемов и спусков каждый из участников обращал внимание и на окружающую обстановку, поскольку существовала вероятность схода оползней. Так, мы наблюдали несколько уже произошедших каменных обвалов и обрушенных на дорогу деревьев.

Тщательно выбирались и места ночевки. Палатка ставилась на участках, исключающих падение деревьев или каменные завалы. Учитывалась также возможность подтопления лагеря при разливе ручьев или рек вследствие сильного дождя.

Еще одной потенциальной опасностью являлись мокрые размытые спуски. В этом случае, для уменьшения травматизма, приходилось ехать медленно, иногда останавливаясь, чтобы перетащить велосипед на более удобные для дальнейшего перемещения участки.

Определенной осторожности требовала и местная флора/фауна. Змеи замечены не были (хотя в отчетах других групп они упоминались), а вот пауки и сколопендры попадались. Аккуратными приходилось быть и с колючими растениями, иглы большинства из которых имеют загнутый кончик, в результате чего, после укола игла обламывается и остается в ране.

Среди явлений, сказывающихся на здоровье участников, можно отметить и солнечное облучение. Во избежание ожогов группа активно пользовалась кремами против солнца с высоким фактором.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ОБЩЕСТВЕННОГО СНАРЯЖЕНИЯ

Наименование	Вес, кг	Комментарии
Палатка Kelty, 5+	4	
Тент от дождя	0,8	От сильного ветра порвался в одном из углов об камни
Трос + замок для велос	0,6	
Насос ножной	0,9	
Веревка для страховки (50 м, 6 мм) + карабины 3 шт. + 2 обвязки (5 м, 10 мм)	1,9	Не пригодилось
Снегоступы, 2 пары	2,6	Пригодились, но мало, только для разведки. Когда снега закончились, выбросили
Горелка мультитопливная 1 (с ремнабором и экраном)	0,6	
Экран для горелки	0,3	
Горелка мультитопливная 2 (запасная) (с ремнабором и экраном)	0,6	
Емкость для бензина (баллон)	0,1	
Бутылка для бензина 1,5 л	0,1	Использовали бутылки из-под воды. На практике оказалось, что лучше иметь в запасе 3 л бензина, то есть 2 бутылки
Каны (на 5 и 7 л)	1,6	
Кухня (скатерть, доска, половник, шуршик, варежка для канов)	0,35	
Зажигалка/спички у каждого, оргстекло для растопки	0,1	
Пила цепная	0,3	
Хознабор	0,2	
Фото (включая штатив)	2,5	
Диктофон + батарейки	0,1	
Термометр	0,02	
Карты, описания маршрута	0,2	
GPS1 + батарейки	0,4	
GPS2 + батарейки	0,2	Запасной
Ремнабор	5,0	
Аптечка	1,9	

Замечания и рекомендации по снаряжению

Взятого общественного снаряжения хватило на поход с запасом. Об этом можно говорить, поскольку, например, веревки мы не применяли и даже не доставали (лавиноопасных склонов не оказалось). Не слишком значимую роль в нашем походе играли и снегоступы. Они были использованы в основном только для разведки, поэтому без них можно было обойтись. С другой стороны,

неизвестен характер снежного покрова с другой стороны перевала, куда мы не пошли, а, как показала практика, на спусках в снег проваливались сильнее.

Поначалу не слишком устраивала работа горелки — время сборов сильно затягивалось из-за большого времени закипания канов. Ближе к середине похода горелку решили заменить на запасную и готовка стала происходить заметно быстрее. Тем не менее, на будущее следует рассматривать вариант использования сразу двух горелок для ускорения процесса. Мы этого сделать не могли, поскольку взяли только один баллон для бензина.

Говоря о личном снаряжении, стоит отметить, что очередной раз хорошо себя зарекомендовали неопреновые носки. Они позволяли не чувствовать дискомфорта, когда три дня шли по снегу. Здесь же нелишними оказались гамаши.

При изменчивой погоде и частых дождях отлично проявили себя гермомешки, которые можно рекомендовать для применения в любых велопоходах.

СОСТАВ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РЕМОНТНОГО НАБОРА

1. Иглы (в том числе большая), наперсток
2. Шило
3. Нитки (суровые, тонкие, капроновые)
4. Капроновая стропа (веревка)
5. Несколько кусков плотной ткани
6. Скотч
7. Английские булавки

СОСТАВ АПТЕЧКИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

Все медикаменты были распределены на групповые (возил с собой медик) и личные (брал каждый к себе в рюкзак). Общественная аптечка была рассчитана на 5 человек. Список приведен ниже.

Аптечка общественная

№ п/п	Наименование	Кол-во	Примечание
Перевязочные материалы			
1	Бинт стерильный	3-4 шт.	Разного размера, 5 см - 1 шт. и 10 см - 2-3 шт.
2	Пакет перевязочный	2-3 шт.	
3	Вата в рулоне	50-100 г	
4	Ватные тампоны	10 шт.	
5	Бинт эластичный	1-2 шт.	
6	Лейкопластырь рулонный	1 рул.	Стандартная ширина - 2 см
7	Лейкопластырь бакте-дний	15 шт.	
Антисептики наружного действия			
8	Перекись водорода	0,3 мл	
9	Гидроперит	10 шт.	Перекись в таблетках (3 г гидроперита растворяют в 100 мл кипяченой воды, что соответствует примерно 1%-му раствору перекиси)
10	Спиртовые салфетки	3-4 шт.	
11	Марганцовка	1 бут.	Порошок
12	Йод	1 фл.	В хорошей упаковке
13	Олазол	1 тюб.	От ожогов, мазь, заменяет пантенол, но более широкого действия (гнойные раны)
Болеутоляющие и жаропонижающие средства			
14	Аспирин	20 таб.	Желательно растворимый (болевого синдром различной локализации, лихорадочные состояния)
15	Анальгин	20 таб.	Обезболивающее, разовая доза - 2 таблетки, (головная боль, невралгия, лихорадочные состояния при инфекционно-воспалительных заболеваниях, высокая температура). Аспирин и анальгин обладают одинаковым действием, только у анальгина более выражен обезболивающий эффект, а у аспирина кроворазжижающий (жаропонижающий)
16	Кетанов	20 таб.	Обезболивающее широкого действия
17	Капли зубные		Во флаконах, снимают зубную боль
18	Долак (в ампулах)	2 шт.	Обезболивающее (болевого синдром средней и сильной интенсивности)
Средства, применяемые при поражении глаз			
19	Альбуцид	4 шт.	Капли, в шприц-тюбиках
Сердечно-сосудистые средства			
20	Валидол	1 уп.	Отвлекающего действия, для сердца
21	Нитроглицерин	1 уп.	В лежачем положении, под язык
22	Валокордин	1 бут.	Капли, 40-60 капель
Противоаллергические средства			
23	Лоратадин	1 уп.	Таблетки, от аллергии
24	Супрастин (в ампулах)	1 шт.	Сильный антиаллергетик
Спазмолитики			
25	Но-Шпа	20 таб.	От болей в животе (спазмы гладкой мускулатуры)
26	Но-Шпа (в ампулах)	2 шт.	
Лекарства, применяемые при болезнях органов дыхания			
27	Називин	1 тюб.	Или заменитель от ринита
28	Фарингосепт	20 таб.	При заболеваниях горла, сосательные таблетки
Лекарства, применяемые при болезнях желудка и кишечника			
29	Левомецетин	1 уп.	Антибиотик, при поносах, желудочных инфекциях
30	Уголь активированный	30 таб.	Или заменители, 5-6 таблеток толочь в стакане, выпивать с водой
31	Сенаде	1 уп.	При запорах, слабительное
32	Имодиум	1 уп.	От диареи
33	Мезим	1 уп.	Для улучшения пищеварения
34	Церукал	1 уп.	Противорвотное
35	Регидрон	2 уп.	Восстанавливает водно-солевой баланс

Противоинфекционные средства			
36	Сульфадиметоксин	30 таб.	Аналог антибиотика, но более слабый, 3-4 таблетки в первый раз, потом по 2 таблетки 2 раза в день
37	Ампициллин	30 таб.	В таблетках, антибиотик широкого спектра действия (для лечения различных инфекционных заболеваний дыхательных путей (пневмония, бронхопневмония, ангина), мочевыводящих путей, печени и желудочно-кишечного тракта), 4-6 раз в сутки
Разные средства для наружного употребления			
38	Крем детский «Алиса»	1 тюб.	Детский, либо любой другой с добавками ромашки
39	Троксевазин	1 тюб.	Для рассасывания синяков и шишек
40	Присыпка детская	1 уп.	От потертостей
41	Бен-Гей	1 тюб.	Обезболивающее, мышечные боли, артрит, усталость и боли после спортивных занятий
42	Вьетнамский бальзам "Звездочка"	1 тюб.	Обладает местнораздражающим, отвлекающим и антисептическим действием. Применяется в качестве симптоматического средства в комплексной терапии ОРЗ, гриппа, головной боли, головокружения, ринита (воспаление слизистой оболочки полости носа), укусов насекомых.
Разные средства для внутреннего применения			
43	Валосердин	1 уп.	Успокаивающее и сосудорасширяющее средство при расстройствах ССС, при невротоподобных состояниях, нарушенном засыпании, тахикардии, состоянии возбуждения с выраженными вегетативными проявлениями, при спазмах кишечника (по 15-30 капель, при тахикардии – 40-50 капель)
44	Афобазол	1 уп.	Успокаивающее, но без снотворного эффекта. Уменьшается или полностью исчезает тревога, раздражительность, напряженность, бессонница, снимает стресс
45	Диакارب	1 уп.	Курсового действия, от «горняшки» и отеочного синдрома, разовая доза 0,125 - 0,25 г
46	Аскорбиновая кислота	20 шт.	
47	Витамин С в порошке	2 уп.	
Инструменты			
48	Ватные палочки	20 шт.	
49	Булавка английская	2-3 шт.	
50	Ножницы	1 шт.	Маленькие
51	Термометр	7 шт.	Ферментативный на язык
52	Пинцет	1 шт.	
53	Шприц	4 шт.	На 2 мл

В личную аптечку входили индивидуальные препараты (по необходимости, в зависимости от каких-либо заболеваний), а также популярные средства общего применения, которые активно расходуются каждым участником, например, крем от загара, витаминные препараты и т. п. Подробный список личной аптечки приведен ниже.

Аптечка личная

№ п/п	Наименование	Кол-во	Примечание
1	Индивидуальные лекарства по назначению врача		
2	Бинт стерильный	1 шт.	Широкий
3	Комплексные витаминные препараты		По необходимости
4	Активированный уголь	20 шт.	
5	Линзы для глаз и жидкость для них		По необходимости
6	Эластичный бинт на колено и голень		По необходимости
7	Бактерицидные пластыри	1 компл.	
8	Лосьон от насекомых (комаров, гнуса)		По необходимости
9	Крем от загара	1 тюб.	С высоким фактором – 30-40

Здесь стоит упомянуть о том, что основной особенностью похода (в разрезе составления списка лекарств) являлась заброска к месту старта и выброска с места финиша авиарейсами. В правилах же авиаперевозок указано, что нельзя транспортировать взрывчатые, токсичные и другие активные вещества. Кроме того, «металлическая, стеклянная, керамическая, деревянная, пластмассовая и

другая тара, в которую упаковываются (заполняются) жидкие и иные грузы, подлежащие перевозке воздушным транспортом, должна выдерживать внутреннее избыточное давление, зависящее от высоты полета и температуры, и полностью гарантировать от утечки, разлива или россыпи содержимого». Относительно лекарств накладываются и дополнительные ограничения — они должны иметь фирменную упаковку с инструкцией на английском (для зарубежных перелетов) языке. Если же человек, провозящий лекарства, — дипломированный медик, — то он обязан иметь при себе копию диплома (сертификата). Все эти требования были объявлены нам официально при общении с представителями компании-перевозчика.

Другими словами, многие популярные медикаменты, такие как йод, спирт, перекись водорода, марганцовка и т. п., официально провозить запрещено.

Поразмыслив над данной проблемой и изучив отчеты тех групп, кто летал в Турцию раньше (у них в аптечке все эти лекарства присутствовали), было принято решение укомплектовываться в соответствии со списком, а саму аптечку положить в самый верх рюкзака — пусть таможенники изымают то, что им не понравится. В результате оказалось, что все осталось нетронутым (на всех 4-х перелетах). В принципе, как мы и рассчитывали.

Другое дело, что стандартные упаковки перекиси и других различных стеклянных флаконов (зубные капли, валокордин, валосердин и т. п.) — протекли. Отсюда вывод: необходимо тщательно продумывать, как запаковывать лекарства при перелетах.

СЛУЧАИ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ В ПОХОДЕ

За время похода возникали следующие медицинские проблемы:

- Простуда (возникла у одного из участников еще до похода). Была предложена одноразовая «ударная» доза витамина С в порошке и прописан курс приема сульфадиметоксина: первый раз – 4 таблетки, в дальнейшем ежедневно по 2 таблетки два раза в день в течение 4 дней. На руки участнику выдан називин — применять при затрудненном дыхании. Слежение за состоянием, измерение температуры. Вылечено.
- Укус насекомого (паука). Ранка смазана йодом, наблюдение за реакцией организма. Опухоль быстро прошла, к концу дня место укуса стало практически незаметным.
- Простуда, начальные симптомы (2 человека). «Ударная» доза витамина С, теплое питье. Прошла за ночь.
- Солнечные ожоги различных участков кожи (несколько человек). Профилактика — крем от загара, лечение — использован олазоль.
- Жалобы на небольшие боли в коленном суставе (1 человек). Втирание Бен-Гея, применение эластичного бинта–наколенника.
- Потертости в области паха (1 человек). Использован детский крем и присыпка. Раздражение кожи прошло.

Вывод

Аптечка вполне удовлетворяла потребностям данного похода.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

1. Техническое описание средств передвижения участников похода

Все участники проходили поход на горных велосипедах МТВ с передним амортизатором, жестким задним треугольником и колесами диаметром 26 дюймов. Количество задних звезд — мин. 8, макс. 10, у всех по 3 передних звезды. У одного участника похода были ободные гидравлические тормоза, у одного — дисковые гидравлические, у трех — дисковые механические. Большинство велосипедов — в первоначальной комплектации производителя.

Подробное описание средств передвижения приведено в **Табл. 1**.

2. Описание ремонтного набора и технического инструментария

Ремонтный набор в походе состоял из: 1) обязательного комплекта запасных частей и наиболее необходимых инструментов каждого из участников (личный ремнабор); 2) общего комплекта необходимых запасных частей и инструментов; 3) вспомогательных инструментов и смазочных материалов.

Личный ремнабор включал в себя велоаптечку (клей + латки), запасные камеры (2 шт.), набор шестигранников, спицы (5 шт.), петух и тормозные колодки (2 пары).

Состав ремонтного набора, средств техобслуживания, вспомогательных инструментов и смазочных материалов приведен в **Табл. 2**.

Среди инструментов и запчастей отсутствовали эксцентрик седла, ремнабор трещотки, а также комплект «сверла+метчики+вороток». Эксцентрик седла отсутствовал по причине различных диаметров и конструкций обжимов п/с труб на велосипедах участников, вместо него были взяты универсальные длинные болты 5 мм с гайками и мощные водопроводные хомуты. Ремнабор трещотки решили не брать по причине разных моделей задних втулок велосипедов участников, а в случае маловероятной поломки (оборудование было проверено до похода) уже смотреть по месту, как починить. От комплекта сверел и метчиков отказались, как от нецелесообразного. Практически единственная область его применения — ремонт багажника, но имеющийся практический опыт показывал, что починить багажник можно с помощью различных хомутов и шин, которые и были взяты с собой.

В целом же ремнабор содержал все необходимые инструменты и запасные части, состав которых был тщательно подобран (в т. ч. и с учетом предыдущих походов наиболее опытных участников) к особенностям маршрута.

3. Техническое состояние средств передвижения и их составных частей, поломки и неисправности, а также их устранение

Техническое состояние велосипедов участников перед началом похода оценивалось как хорошее, локальные поломки или неисправности оборудования были вовремя устранены. До начала похода все велосипеды имели эксплуатационный пробег в соответствующем составе оборудования не менее 300 км без существенных замечаний.

Основными подходами к организации ремонта и технического обслуживания велосипедов в походе являлись:

А. Умение собирать и разбирать велосипед в связи с его транспортировкой в самолете. Сложность заключалась в умении найти оптимальную степень «разобранности» транспортного средства, при которой с велосипеда не надо снимать лишнего, но и уже снятое гарантирует нормальную авиадоставку к месту назначения. Изучив несколько способов разборки велосипедов для подготовки их к перелету, был выбран достаточно стандартный вариант:

а) откручиваются педали, максимально опускается седло;

б) снимается переднее колесо (у которого выкручивается эксцентрик) и рулевая труба;

в) рулевая труба (вместе с неснятыми рубашками, тросами, манетками переключателей и тормозными ручками) притягивается хомутами или скотчем к нижней трубе рамы. Одновременно рога (если они есть) выставляются в удобное для транспортировки положение;

г) в перья вилки вставляется распорка (что предохранить конструкцию от сжиманий/ударов), а сама вилка разворачивается выносом вдоль рамы;

д) между развернутой вилкой и задней трубой рамы с правой стороны жестко прикручивается (параллельно «схватывая» заднее колесо и систему) переднее колесо дисковым тормозом вовнутрь;

е) с заднего колеса (точнее – с петуха) снимается переключатель и крепится хомутами к верхнему заднему перу рамы;

ж) болтающаяся цепь притягивается хомутом к нижнему заднему перу рамы, колеса приспускаются;

з) полученная жесткая конструкция убирается в чехол, прокладывается туристским ковриком, а к чехлу пришивается импровизированная наклейка (см. Приложения).

Результат описанной разборки можно посмотреть на фото:



Упакованный таким образом велосипед без проблем выдержал четыре авиаперелета. Кроме того, по такому методу он быстро разбирается и собирается.

Еще один вариант упаковки:



Б. Обеспечение максимальной надежности в помощи механика. Указанный принцип обеспечивался движением механика в группе замыкающим. При этом ремкомплект и инструментарий оптимально распределялся среди участников похода.

В. Оптимальная кооперация участников при осуществлении ремонта и техобслуживания велосипедов. В целях минимизации времени и повышения качества техобслуживания и ремонта, последний, как правило, осуществлялся индивидуально владельцем велосипеда. Это стало возможным благодаря тому, что каждый участник хорошо разбирался в устройстве велосипеда, мог его починить и настроить. Механик же контролировал процесс и обеспечивал ремонт необходимыми инструментами.

Описание поломок/неисправностей велосипедов и компонентов (коих было совсем немного), их устранение, а также техническое состояние средств передвижения после ремонта/техобслуживания в походе приведены в **Табл. 3**.

Устранение неисправностей и техобслуживание производилось как на маршруте, так и на стоянках, общее время задержки по маршруту из-за поломок незначительное.

Г. Профилактика технических средств индивидуально каждым из участников на стоянках или ночевках. При этом изменений предполагаемых мест стоянок, отклонений от маршрута, нештатных ситуаций в связи с поломками и их устранением не было. Все участники похода проявили при устранении поломок надлежащую взаимовыручку.

4. Выводы по опыту прохождения похода о составе ремнабора и тех. инструментов

1. Состав инструментария, применявшегося в походе, следует признать достаточным, а по результатам ремонтов – даже избыточным. Большинство инструментов не были использованы, но это скорее заслуга предпоходной подготовки транспортных средств и адекватного обращения с ними во время похода.

2. Промышленные подшипники выходят из строя. Пример тому — разломанный промподшипник в ролике заднего переключателя одного из участников. Следовательно, брать запасные «промы» необходимо. Это касается как втулок, так и тех же роликов. В последнем случае проще иметь запасные ролики и менять их по необходимости, что и было сделано.

3. Можно назвать хорошей практикой брать в южные районы походов, где в большом количестве попадают колючки и шипы различных растений, специальные антипрокольные покрышки. Количество проколов (с последующей заменой камеры и клейкой) резко снижается, что положительно сказывается на общем ходовом времени.

4. Максимально полный ремнабор благоприятно влияет на уверенность группы в своих транспортных средствах. Когда знаешь, что практически любую поломку можно исправить, причем собственными силами, психологическое отношение к сложным участкам в частности и всему походу в общем совсем другое.

Таблица 1. Описание средств передвижения

УЧАСТНИК ПОХОДА	А. ПОТАПЕНКО	А. БУРАСОВ	С. МИХНЕВИЧ	С. ШОЛОХОВ	А. КАТКОВ
Производитель/марка	Wheeler PRO 39	Merida Matts Sport 700	GT Avalanche 3.0	Cube Acid	Jamis Dakota AL
Год выпуска (сборки)	2007	2005	2011	2011	2005
Диаметр колес, дюймы	26	26	26	26	26
Количество скоростей	24	27	24	30	27
Вилка – тип ¹ /марка	В, Rock Shox Sektor RL, 140 мм	В, Rock Shox Recon Silver TK	3, SR SUNTOUR XCM-V3	3, Rock Shox Dart 3	В, Manitou Skareb Super SPV, 80mm travel
Система	Shimano Acera, FC-M341, 42-32-22, BB-ES25	Shimano Deore	SR SUNTOUR PFF	Shimano FC-M552 2-Piece 42x32x24T, 175mm, integrated BB 3x10 speed	TruVativ Firex X, 22/32/44
Кассета	Shimano CS-HG51-8	Sram 5.0	SHIMANO CS-HG30-8	Shimano CS-HG81 11-36T, 10-speed	SRAM PG970 9 Speed
Цепь	Shimano 105 + LX CN-HG70, 8 ск.	Shimano LX	KMC Z72	Shimano CN-HG74 10-speed	SRAM PC971 9 Speed
Передний тормоз, тип ²	М	О (гидр.)	М	Г	М
Задний тормоз, тип ²	М	О (гидр.)	М	Г	М
Передний тормоз	Hayes MX-4	Magura HS-11	TEKTRO NOVELA CABLE DISC	Hayes Stroker Ryde	Avid BB-5
Задний тормоз	Hayes MX-4	Magura HS-11	TEKTRO NOVELA CABLE DISC	Hayes Stroker Ryde	Avid BB-5
Манетки тормозов	Shimano Deore	Magura HS-11	Shimano Deore XT	Hayes Stroker Ryde	Avid FR-5
Манетки перекл.	Shimano Alivio, SL-M410	Shimano Deore	SHIMANO SL-M310, RAPID FIRE	Shimano SLX SL-M660-10	SRAM X-7
Передний перекл.	Shimano XT	Shimano Deore XT	SHIMANO ACERA, FD-M360	Shimano SLX FD-M660-10	SRAM X-7
Задний перекл.	Shimano XT	Shimano Deore XT	Shimano Deore	Shimano Deore XT RD-M773 Shadow 10-speed	SRAM X-9
Передняя втулка	Wheeler KT-MD7F Disc	Shimano Deore	ALL TERRA ALLOY	Shimano Disc FH-M475	Shimano Deore
Задняя втулка	Wheeler KT-MD4R Disc	Shimano Deore	ALL TERRA ALLOY	Shimano Disc HB-M475	Shimano Deore
Обод ⁴	M, Jalso X-320	M, Mavic 317	ALEX DC25	M, RFR AX24	Mavic XM 117 Disc, 32-hole
Покрышка пер., тип ³	Ш, К	ПС, К	Ш	Ш, К	ПС, К
Покрышка задняя, тип ³	Ш, К	ПС, К	Ш	Ш, К	ПС, К
Покрышка передняя	Maxxis Larsen TT, 2,1"	Schwalbe Marathon	Kenda Slant Six	Schwalbe Smart Sam 2.25	Schwalbe hurricane Kevlar Guard 26x2.00
Покрышка задняя	Schwalbe Marathon Plus Tour, 2,0"	Schwalbe Marathon	Kenda Slant Six	Schwalbe Smart Sam 2.25	Schwalbe hurricane Kevlar Guard 26x2.00
Камера	Continental	Schwalbe	Rubena, Panaracer	н/д	Continental
Багажник	Massload сборный для V-Brake на 25 кг	н/д	Massload сборный для V-Brake на 25 кг	Massload (25 кг)	н/д
Седло	Wheeler Comp Design	IKE	н/д	Scape Active7	WTB Pure V Race
Педали ⁵	К, Shimano PD-M520	К, Shimano PD-M540	П., н/д	П., Fasten Alu	К, Shimano PD-M520

Прим.:

1. Тип переднего амортизатора: Э – пружинно-эластомерный, В – воздушно-масляный.
2. О – ободной, М – дисковый механический, Г – дисковый гидравлический.
3. ПС – полуслик, У – горная шириной от 1,75 до 2,0 дюймов вкл., Ш – горная шириной от 2,1 до 2,3 дюймов. К – с кевларовым бортом/кордом.
4. О – однокламерный, М – многокламерный.
5. П – платформа, К – Контактные, Г – с туклипсами.

Таблица 2. Описание ремонтного набора и средств технического обслуживания

№ п/п	Наименование	Кол-во	Примечания
Колеса			
1	Насос ножной	1 шт.	На два вида ниппелей
2	Насос ручной	2 шт.	
3	Велоаптечка (клей + шкурка + заплатки)	1 шт.	Заплатки - лист на 50 шт.
4	Монтажки	2 шт.	
5	Эксцентрики колеса	2 шт.	Передний и задний
6	Покрышка кевларовая	1 шт.	Полуслик
7	Спицы (DT Champion)	10 шт.	С ниппелями
8	Ключ ниппельный (спицевой)	1 шт.	
9	Ключ конусный	2 шт.	
10	Ось втулки с конусами	1 шт.	
11	Шарики для втулки	8-9 шт.	
Трансмиссия			
12	Фрагмент цепи	2 шт.	На 8 и 9 скоростей, по 5-7 звеньев
13	Выжимка цепи	1 шт.	
14	Замочек для цепи	2 шт.	
15	Старая зубная щетка	1 шт.	
Передник блок звезд, педали			
16	Ключ педальный	2 шт.	На 15
17	Съемник шатунов	1 шт.	Универсальный
18	Съемник каретки	2 шт.	Для 2-х типов кареток в группе
19	Ключ рожковый под съемник каретки	1 шт.	Он же – для съемника кассеты (22х24)
20	Педали	комл.	Простые пластиковые «топтальки»
Задний блок звезд			
21	Съемник кассеты	1 шт.	Ключ под съемник - п. 18
Переключатели			
22	Запасной переключатель	1 шт.	Задний
23	Тросы для переключателей	2 шт.	
24	Рубашка для переключателей	1 шт.	
25	Оконечники на рубашку	2 шт.	
26	Оконечники на тросы	2 шт.	
27	Кусачки для рубашек/тросов	1 шт.	
28	Манетка правая	1 шт.	
Тормоза			
29	Тросы для тормозов	2 шт.	
30	Рубашка для тормозов	1 шт.	
31	Оконечники на рубашку	2 шт.	
32	Тормозная ручка	1 шт.	
Седло			
33	Длинный болт	1 шт.	Для замены эксцентрика седла

Вилка			
34	Насос ВД	1 шт.	
Багажник			
35	Металлические пластинки	4 шт.	Для усиления стоек
36	Хомуты металлические	8 шт.	Червячные
37	Хомуты металлические	4 шт.	Водопроводные
38	Хомуты пластиковые	10 шт.	
39	Набор метизов		Шайбы, винты, гайки М4 и М5
40	Проволока стальная	10 м	
41	Проволока медная	5 м	
Дополнительные инструменты и запчасти			
42	Изолента	1 рул.	
43	Ключ разводной малый	1 шт.	До 24 мм
44	Плоскогубцы	1 шт.	С возможностью кусачек
45	Смазка густая	1 тюб.	
46	Смазка жидкая	1 бут.	
47	Набор шестигранников	компл.	
48	Набор с насадками: отвертка + крест + шлиц + торкс + головки	компл.	
49	Надфили	2 шт.	Плоский, круглый
50	Ножовочное полотно	2 шт.	
51	Ветошь		
52	Пинцет	1 шт.	

Таблица 3. Описание поломок/неисправностей велосипедов и компонентов, их устранение, техническое состояние после ремонта/техобслуживания

Поломка/неисправность	Время/место по маршруту	Причина	Описание метода устранения или комплекса мер	Техсостояние после ремонта/техобслуживания
Прокол камеры заднего колеса	На трассе от Ешилхисара к Ковалам (1.05)	Колючка какого-то растения. Непонятно, каким образом оказалась на асфальте	Замена камеры	Исправно
Небольшие трения колодок о ротор	Периодически с 3 дня (2.05) похода у нескольких участников	Сложные дорожные и погодные условия, большие нагрузки на технику	Регулярная индивидуальная настройка по ситуации	Исправно
Выход из строя промподшипника в ролике заднего переключателя	На трассе от Ковал к Яхьяйле (6.05)	Усталость металла, возможно – технический брак изделия	Замена ролика	Исправно
Лопнувшая рубашка заднего переключателя	В самолете, сказала на седьмой день похода в районе Дикме (6.05)	Некачественная транспортировка транспортных средств в самолете	Замена рубашки	Исправно
Поломка петуха	Перед каньоном Киликийские ворота (10.05)	Налипание глины на цепи, в результате – перекус заднего переключателя	Замена петуха	Исправно
Некачественная работа заднего переключателя	Перед каньоном Киликийские ворота (11.05)	Засорение переключателя, лопнувшая рубашка	Очистка переключателя, замена рубашки, настройка и регулировка узла	Исправно
Прокол камеры переднего колеса	На трассе от Тарсуса к Адане (12.05)	Стекло на асфальте	Замена камеры	Исправно

СТОИМОСТЬ ПРОЖИВАНИЯ, ПИТАНИЯ И СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

СТАТЬЯ РАСХОДОВ	ПРИМЕЧАНИЕ	ЛИРЫ*	РУБЛИ	РУБЛИ НА 1 ЧЕЛ.
Билеты на самолет (4 рейса)	Туда: Москва - Стамбул, Стамбул - Невшешир Обратно: Адана - Стамбул, Стамбул - Москва		114 000,00	22 800,00
Закупка продуктов в Москве			6 434,00	1 286,80
Аптечка			1 700,00	340,00
Страховка			1 500,00	300,00
Изготовление снегоступов			616,00	123,20
Затраты на связь:			710,00	142,00
- SIM-карта			210,00	42,00
- на счет			500,00	100,00
Карты	Печать на фотобумаге		585,00	117,00
Заявка в МКК			100,00	20,00
Батарейки для GPS	Для Garmin HXc Vista (8 шт. AA)		88,00	17,60
Закупка продуктов на маршруте		323,48	5 537,98	1 107,60
Питание в кафе		398,50	6 822,32	1 364,46
Закупка бензина на маршруте		29,35	502,47	100,49
Ночевка в гостинице	Город Адана	235,00	4 023,20	804,64
Прочие расходы на маршруте		8,30	142,10	28,42
Итого			142 761,07	28 552,21

* курс: 1 лира = 17,12 руб.

ПИТАНИЕ В ПОХОДЕ

Поход проходил по своеобразному региону, отличному от привычных нам районов России. Другая культура, другой язык, другие традиции... Соответственно и продукты в магазинах — несколько другие. Да и питается местное население совсем по другому рациону.

Все это было учтено при подготовке к походу. Завхоз нашей группы связывался со своими «коллегами по цеху» из других, уже побывавших в Турции команд, и получил ряд консультаций по волновавшим его вопросам. Это было актуально и потому, что много интересующей нас (и полезной для походов по Турции) информации в прочитанных отчетах (см. «Список используемой в подготовке к походу литературы») не было. Оставшиеся пробелы по вопросам питания были восполнены уже на маршруте. В результате и была написана эта часть отчета. В ней предпринята попытка максимально осветить проблемы, которые могут возникнуть при подготовке последующих групп, собирающихся идти нашим маршрутом.

Закупка продуктов в Турции

С точки зрения планирования питания данный поход имел следующие особенности:

1. Отсутствие в Турции (в широкой продаже или полностью) следующих стандартных туристских продуктов: сгущенного/сухого молока, мясных консервов, сала, пшена, гречки, овсянки, колбасы, хлебцов/сухарей.
2. Наличие у группы большого автономного участка длительностью 4 дня и малого автономного участка длительностью 2 дня. В другие дни похода группа имела возможность посещать продуктовые магазины и пункты общественного питания по меньшей мере 1 раз в сутки.
3. Наличие штурмовых дней — преодоление сложных препятствий.
4. Необходимость ограничения веса сдаваемого багажа при перелете.

Исходя из этих пунктов были, приняты следующие решения по раскладке:

а) поскольку большую часть маршрута группа имела возможность посещать места общественного питания, раскладка была составлена в следующем формате — завтрак (молочная каша с сухофруктами и сладким к чаю), большой перекус (колбаса или сало с хлебом, сладкое), ряд малых перекусов (орехи, сухофрукты, сладкое), ужин (каша с сублимированным мясом и специями, чай со сладким). Средняя энергетическая ценность раскладки — 2650 ккал. С учетом обедов в кафе и столовых, которые посещала группа вместо организации большого перекуса, общее количество потребляемой энергии оказалось достаточным для прохождения похода без особых лишений;

б) перед походом были закуплены следующие продукты — гречка на 3 ужина, колбаса и свиное сало на большие перекусы на весь поход, сухое молоко на завтраки на весь поход, сублимированное мясо на ужины на весь поход, хлебцы на все приемы пищи на 4-хдневный автономный участок. Этим решались следующие задачи: увеличивалось разнообразие меню за счет наличия гречки, группа сэкономила вес за счет использования в «автономе» хлебцов вместо хлеба. Сухое молоко и сублимированное мясо были выбраны в качестве замены сгущенке и тушенке в целях облегчения веса возимых продуктов;

в) для получения дополнительных калорий в штурмовые дни раскладка была усилена дополнительной порцией колбасы и шоколадкой на большой перекус;

г) дополнительно для питания на запланированной дневке группой перед походом были закуплены продукты для приготовления одного обеда.

Посещенные кафе и магазины

Ниже перечислены населенные пункты, в которых группа закупалась или обедала. Даны ссылки на расположение магазинов и кафе, которыми пользовалась группа. При этом надо учитывать, что если отсутствует указание о наличии в населенном пункте кафе или магазина, то это не значит, что их там нет. Просто группа их не видела.

Невшехир – крупный город рядом с туристическим центром Гёреме. Имеется множество магазинов и кафе.

Ургюп – город, по размерам несколько меньше Невшехира. Есть магазины, в том числе магазин самообслуживания, где группа закупалась:

<http://wikimapia.org/#lat=38.6300466&lon=34.9119038&z=19&l=1&m=b>

Ташкыnpаша – поселок, есть магазин:

<http://wikimapia.org/#lat=38.4948171&lon=34.9493018&z=19&l=1&m=b>

Ешильхисар – крупный город типа Невшехира. Имеется много магазинов и кафе. Обедали здесь:

<http://wikimapia.org/#lat=38.3518801&lon=35.0881625&z=17&l=1&m=b>

Ковалы – поселок, есть магазин:

<http://wikimapia.org/#lat=38.1819515&lon=35.1709355&z=17&l=1&m=b>

Яхьяйлы – крупный город типа Ешильхисара, есть магазины и кафе. Обедали здесь:

<http://wikimapia.org/#lat=38.1020517&lon=35.358218&z=17&l=1&m=b>,

Закупались здесь:

<http://wikimapia.org/#lat=38.1024358&lon=35.3586418&z=17&l=1&m=b>

Аладаг – поселок городского типа, на главной улице есть много магазинов и кафе. Обедали здесь:

<http://wikimapia.org/#lat=37.5470958&lon=35.3951145&z=17&l=1&m=b>.

Позанты – крупный город типа Невшехира. Обедали на подъезде к городу, в придорожном кафе:

<http://wikimapia.org/#lat=37.4368056&lon=34.877019&z=17&l=1&m=b>.

Закупались в магазинах на улице города, идущей по восточную сторону от железной дороги, там сразу нашлось несколько продуктовых магазинов.

Чокак – поселок, есть магазин:

<http://wikimapia.org/#lat=37.180194&lon=34.9070115&z=17&l=1&m=b>

Трасса в Тарсус – есть кафе, в котором группа обедала:

<http://wikimapia.org/#lat=37.1208727&lon=34.8857684&z=17&l=1&m=b>

В дальнейших населенных пунктах — Тарсус и Адана — с магазинами и закусочными проблем нет.

Во всех указанных магазинах можно было найти примерно следующие, интересующие туриста продукты: макароны, рис, кус-кус, сахар, соль, хлеб, сыр, халва, лукум/нуга/пахлава (что-нибудь из этого), печенье, шоколадные батончики, шоколадная/ореховая паста. Орехи, сухофрукты, овощи и фрукты на вес как правило в поселках не продаются. Не везде также встречались кетчуп и особенно майонез. Не удалось найти следующих продуктов, которые планировалось покупать на маршруте: овсянка, мюсли, хлебцы, пшено, картофельное пюре, чак-чак.

Замечания по отдельным продуктам

Мясо. Мясо в виде колбас и сосисок можно гарантировано найти только в крупных городах типа Позанты. При этом купленная в Позантах колбаса оказалась с малым содержанием мяса и большим количеством специй. По общему мнению

группы, турецкая колбаса однозначно проигрывает даже дешевым русским сосискам. Однако у группы еще до похода имелась информация по поводу низких вкусовых качеств турецкой колбасы, поэтому колбаса на весь поход везлась из Москвы. В дополнение надо сказать, что в крупных городах имеются специализированные мясные магазины, но в них мы не заходили.

Хлеб. В Турции есть в продаже пшеничные батоны типа нашего нарезного, которые можно достать в любом магазине. Хлеб везде свежий, с хрустящей корочкой, по вкусовым качествам лучше нашего нарезного. Недостатки – очень мягкий, при перевозке в рюкзаке может сплющиться, плюс трудно резать тонкими ломтями. В крупных населенных пунктах и в Аладаге были замечены хлебные магазины с большим выбором хлеба. Если же магазинов нет, но есть кафе, то хлеб можно достать там (если предварительно что-то заказать, то можно получить хлеб в дорогу даже бесплатно). В кафе как правило подают лаваш.

Кус-кус. Представляет собой крупу из твердых сортов пшеницы. Продавался во всех магазинах, которые мы посещали. На вид напоминает рисовую крупу желтоватого цвета, но не совсем правильной формы. Называется по-турецки *piravlic*. Представляет собой универсальный продукт, который можно использовать на ужин в виде мясной каши, на завтрак в виде молочной каши, и на обед в виде засыпки в суп.

Чай. От предыдущих групп, ходивших по данным районам Турции, была получена информация о низком качестве чая, продающегося в магазинах. Хотя в кафе чай всем понравился. Поэтому чай на весь поход брался из Москвы, и турецкий мы не покупали. Покупка чая осложняется еще и тем, что он, в основном, продается пачками по 1 кг.

Сладкое к чаю. В любом турецком сельпо можно найти как минимум 5 видов печенья и 5 видов шоколадных батончиков. Вкусовые качества хорошие. Все продукты данного типа — турецкого производства, но есть аналоги «Сникерса», «Марса», «Кит-Ката», «Твикса». Местные восточные сладости — лукум, нуга, пахлава, — в сельпо попадались через раз. Халва была везде в нескольких видах. Имелась также такая экзотика, как халва в виде ваты.

Замечания по закупкам в магазинах

В турецких поселках продуктовый магазин как правило можно найти на главной улице. Табличек с временем работы на магазинах замечено не было. Если магазин закрыт, то можно попытаться спросить у местных, они могут помочь найти хозяина. Кассовых аппаратов в сельских магазинах нет, все расчеты производятся на калькуляторе. Поскольку объясняться по-турецки поначалу было сложно, мы просто шли к полкам и выкладывали на прилавок требуемые продукты. Потом можно спросить «сколько стоит?» («кач пара?»), продавец посчитает стоимость и покажет на калькуляторе. Если что-то на глаза не попадает, то лучше спрашивать у продавца. Для этого будет полезно перед походом выучить, как по-турецки называются основные продукты (в сельской местности по-английски ни один продавец не разговаривал). Если что-то нужно купить на вес, то писали на бумажке, сколько нужно. В каждом магазине предоставлялись целлофановые пакеты для транспортировки продуктов.

Замечания по обедам в кафе

Для уменьшения веса перевозимых продуктов группа периодически осуществляла обеды в кафе. Для поиска кафе в населенном пункте достаточно знать слова «кебаб», «эмек» и «кафе» с добавлением «нереде?» («где?»). Как правило — показывают. В кафе меню есть только в крупных городах, близких к туристическим центрам. В большинстве случаев цену на блюда приходилось выяснять у персонала. При заказе мясных блюд к ним подаются бесплатно салат,

перцы (маринованные и свежие), хлеб (лаваш) и вода. Хлеб по просьбе могут принести дополнительно. Чай подается в маленьких стаканчиках по 50-100 г. Вместо чая кое-где предлагали айран. Отзывы группы о вкусовых качествах еды в основном положительные. Единственное, были не сильно довольны те, кто не любит острое. Кстати, следует отметить, что по вкусу одни и те же блюда в разных местах разные. По сытности наши субъективные ощущения следующие — после обеда из салата, кебаба/донера, лаваша и чая добавки не хотелось. Стоимость такого обеда на группу из пятерых человек колебалась в разных местах от 30 до 50 лир.

По поводу наличия питьевой воды

Перед походом были определенные опасения по наличию воды на маршруте. Разрешились они просто. В населенной местности источник с питьевой водой присутствует в каждом селении. Выглядит он примерно так:



В высоких горах со снежниками воду получали либо топя в кане снег, либо сооружая на дороге с ручьями талой воды небольшие запруды:



Кроме того, на всех перевалах, которые мы преодолевали, по пути попадались либо оборудованные источники, либо небольшие речушки, в которых вода была питьевая:



Источники установлены также при входе на кладбища. Употребление сырой воды из источников негативных последствий не вызвало. Воду также можно купить в магазинах — продаются бутылки по 0,5, 1,5 и 5 л. Следует заметить, что летом ситуация с водой может быть другая.

Для того чтобы восполнить недостаток солей и витаминов в организме, а так же разнообразить вкус питьевой воды, мы брали с собой концентрат «Энергия» (http://www.uventasport.ru/product/21340/Napitok_Yenergija_mineralnosolevoi_900_gr). В описании к этому продукту можно найти следующее:

«Энергия» — углеводно-минеральный витаминный концентрат для приготовления изотонического спортивного напитка. Российский аналог напитка «Изостар». Разработан и рекомендован НИИ физкультуры и спорта для сборных и клубных команд России для восполнения энергетических потерь и восстановления водно-солевого баланса во время повышенных физических нагрузок.



Применяется при физических нагрузках, быстро устраняет потери жидкости в организме, восстанавливает электролитный и энергетический баланс, повышает работоспособность и эффективность занятий. Используется в игровых и циклических видах спорта (футбол, хоккей, лыжи, легкая атлетика, плавание, велосипед и др.), атлетизме, шейпинге, спортивных танцах, аэробике, гимнастике. В состав входят глюкоза и фруктоза для мгновенного и пролонгированного снабжения организма углеводами для восполнения энергетических потерь, при занятиях спортом, во время интенсивных нагрузок, а также для восстановления после соревнований и тренировок. Комплекс витаминов и минералов позволяет восстановить витаминно-минеральный баланс, нормализовать водно-солевой обмен и восстановить силы во время и после интенсивных нагрузок и занятий.

Богатая вкусовая гамма позволит выбрать напиток на любой вкус.

Состав: фруктоза, глюкоза, лимонная кислота, калий фосфорнокислый, натрий хлористый, натуральный ароматизатор, краситель пищевой, витамины (С, В1, В2, В6, пантотенат кальция).

Рекомендации по применению: растворить 4-6 столовых ложек порошка в 1 литре воды. Использовать до занятий, во время тренировок и после интенсивных нагрузок для восстановления.

Банка 900 гр рассчитана ориентировочно на 10 литров воды.

Пищевая ценность на 100 гр сухого продукта: углеводы - 95,6 гр. Витамины: С - 40 мг, В1 - 0.28 мг, В2 - 0.34 мг, В3 - 0.16 мг, В6 - 0.36 мг. Минералы: натрий - 275 мг, калий - 143.3 мг, фосфор - 204.8 мг. Энергетическая ценность: 386 ккал».

Дозировку можно сделать и поменьше, чем указано в руководстве. У нас 900 гр продукта делилось на 5 человек.

ОБЩИЙ ВЫВОД

При совершении походов по Турции обеспечение группы едой не является проблемой в тех районах, где есть люди. Необходимо только учитывать особенности, связанные с отсутствием некоторых продуктов.

Раскладка на поход*

1-й ДЕНЬ							
Завтрак	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Рис	60	300	4.8	0.0	46.8	210.0
	Молоко сухое	25	125	9.5	0.3	12.5	87.5
	Хлебцы Finn Crisp	20	100	2.2	0.5	12.0	72.0
	Сыр жирн. (50%)	35	175	8.8	10.5	0.0	129.5
	Сухофрукты	15	75	0.3	0.2	9.8	34.5
	Нуга	30	150	1.8	6.6	19.8	145.5
	Соль поваренная	2	10	0.0	0.0	0.0	0.0
	Чай	2	10	0.0	0.0	0.0	0.0
	Сахар	40	200	0.0	0.0	39.6	159.6
	Лимонный концентрат	1	5	0.0	0.0	0.0	0.0
	Итого	230	1150	27.4	18.0	140.5	838.6
				1.5	1.0	7.8	
Перекус большой	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Колбаса с/к	50	250	10.0	20.0	0.0	215.0
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	1.0	24.0	144.0
	Печенье	40	200	4.0	4.0	28.0	168.0
	Рахат-лукум	40	200	0.4	0.4	31.6	126.4
	Сухофрукты	20	100	0.4	0.2	13.0	46.0
		190	950	19.2	25.6	96.6	699.4
				1.0	1.3	5.0	
Ужин	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Гречка	80	400	10.4	1.6	54.4	264.0
	Мясо сублим.	30	150	18.0	12.0	0.0	180.0
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	1.0	24.0	144.0
	Халва	40	200	4.8	12.0	18.0	200.0
	Соль поваренная	2	10	0.0	0.0	0.0	0.0
	Чай	2	10	0.0	0.0	0.0	0.0
	Сахар	15	75	0.0	0.0	14.9	59.9
	Лимонный концентрат	1	5	0.0	0.0	0.0	0.0
		210	1050	37.6	26.6	111.3	847.9
				1.4	1.0	4.2	
Перекус мал.	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Орехи фундук	40	200	6.4	26.8	4.0	281.6
		40	200	6.4	26.8	4.0	281.6
				1.6	6.8	1.0	
Итого		Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
		670	3350	90.6	96.9	352.3	2667.5
				1.00	1.07	3.89	

2-й ДЕНЬ							
Завтрак	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Кускус	60	300	7.8	1.2	43.2	214.8
	Молоко сухое	25	125	9.5	0.25	12.5	87.5
	Хлебцы Finn Crisp	20	100	2.2	0.48	12	72
	Сыр жирн. (50%)	35	175	8.75	10.5	0	129.5
	Соль поваренная	2	10	0	0	0	0
	Шоколад молочный	20	100	1.16	7.4	9.4	113.6
	Сухофрукты	15	75	0.3	0.15	9.75	34.5
	Чай	2	10	0	0	0	0
	Сахар	40	200	0	0	39.6	159.6
	Лимонный концентрат	1	5	0	0	0	0
		220	1100	29.71	19.98	126.5	811.5
				1.487	1	6.329	
Перекус большой	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Сало свиное	15	75	0.27	12	0	115.5
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	0.96	24	144
	Рахат-лукум	60	300	0.6	0.6	47.4	189.6
	Шоколадно-ореховая паста	20	100	1.2	6.4	11.4	107.6
	Халва	20	100	2.4	6	9	100
		155	775	8.87	25.96	91.8	656.7
				1	2.927	10.35	
Ужин	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Макароны	80	400	8	0.8	60	288
	Мясо сублим.	30	150	18	12	0	180
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	0.96	24	144
	Соль поваренная	2	10	0	0	0	0
	Печенье	45	225	4.5	4.5	31.5	189
	Чай	2	10	0	0	0	0
	Сахар	15	75	0	0	14.85	59.85
	Лимонный концентрат	1	5	0	0	0	0
		215	1075	34.9	18.26	130.4	860.9
				1.911	1	7.139	
Перекус мал.	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Орехи арахис	50	250	14.5	25	5.5	305.5
		50	250	14.5	25	5.5	305.5
				2.636	4.545	1	
Итог	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
		640	3200	87.98	89.2	354.1	2635
				1.00	1.01	4.02	

3-й ДЕНЬ							
Завтрак	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Рис	60	300	4.8	0	46.8	210
	Молоко сухое	25	125	9.5	0.25	12.5	87.5
	Хлебцы Finn Crisp	20	100	2.2	0.48	12	72
	Сыр жирн. (50%)	35	175	8.75	10.5	0	129.5
	Соль поваренная	2	10	0	0	0	0
	Халва	25	125	3	7.5	11.25	125
	Сухофрукты	15	75	0.3	0.15	9.75	34.5
	Чай	2	10	0	0	0	0
	Сахар	40	200	0	0	39.6	159.6
	Лимонный концентрат	1	5	0	0	0	0
		225	1125	28.55	18.88	131.9	818.1
				1.512	1	6.986	
Перекус большой	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Колбаса с/к	50	250	10	20	0	215
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	0.96	24	144
	Печенье	40	200	4	4	28	168
	Рахат-лукум	40	200	0.4	0.4	31.6	126.4
	Сухофрукты	20	100	0.4	0.2	13	46
		190	950	19.2	25.56	96.6	699.4
				1	1.331	5.031	
Ужин	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Кускус	80	400	10.4	1.6	57.6	286.4
	Мясо сублим.	30	150	18	12	0	180
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	0.96	24	144
	Соль поваренная	2	10	0	0	0	0
	Нуга	45	225	2.745	9.9	29.7	218.3
	Чай	2	10	0	0	0	0
	Сахар	15	75	0	0	14.85	59.85
	Лимонный концентрат	1	5	0	0	0	0
		215	1075	35.55	24.46	126.2	888.5
				1.453	1	5.157	
Перекус мал.	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Орехи фундук	40	200	6.44	26.76	3.96	281.6
		40	200	6.44	26.76	3.96	281.6
				1.626	6.758	1	
Итог		Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
		670	3350	89.74	95.66	358.6	2688
				1.00	1.07	4.00	

4-й ДЕНЬ							
Завтрак	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Кускус	60	300	7.8	1.2	43.2	214.8
	Молоко сухое	25	125	9.5	0.25	12.5	87.5
	Хлебцы Finn Crisp	20	100	2.2	0.48	12	72
	Сыр жирн. (50%)	35	175	8.75	10.5	0	129.5
	Соль поваренная	2	10	0	0	0	0
	Печенье	25	125	2.5	2.5	17.5	105
	Сухофрукты	15	75	0.3	0.15	9.75	34.5
	Чай	2	10	0	0	0	0
	Сахар	40	200	0	0	39.6	159.6
	Лимонный концентрат	1	5	0	0	0	0
		225	1125	31.05	15.08	134.6	802.9
				1.554	0.755	6.734	
Перекус большой	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Сало свиное	15	75	0.27	12	0	115.5
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	0.96	24	144
	Рахат-лукум	40	200	0.4	0.4	31.6	126.4
	Шоколадно-ореховая паста	25	125	1.5	8	14.25	134.5
	Халва	20	100	2.4	6	9	100
		140	700	8.97	27.36	78.85	620.4
Ужин	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Макароны	80	400	8	0.8	60	288
	Мясо сублим.	30	150	18	12	0	180
	Хлебцы Finn Crisp	40	200	4.4	0.96	24	144
	Соль поваренная	2	10	0	0	0	0
	Печенье	45	225	4.5	4.5	31.5	189
	Чай	2	10	0	0	0	0
	Сахар	15	75	0	0	14.85	59.85
	Лимонный концентрат	1	5	0	0	0	0
		215	1075	34.9	18.26	130.4	860.85
Перекус мал.	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
	Орехи арахис	50	250	14.5	25	5.5	305.5
		50	250	14.5	25	5.5	305.5
				2.636	4.545	1	
Итог	Продукты	Вес на ч.	Вес на гр.	Б	Ж	У	Ккал
		630	3150	89.42	85.7	349.3	2589.7
				1.04	1.00	4.08	

*) Раскладка дана на цикл из 4 дней. На 5 день она повторяется с первого дня.

Дневные параметры раскладки на человека (в среднем):

ВЕС	Б	Ж	У	ККАЛ
652.50	89,4	91,9	353,6	2644,8
Соотн.	1,0	1,0	4,0	

Продукты, закупаемые в Москве:

ПРОДУКТЫ	ВЕС
Гречка	1200
Колбаса с/к	2500
Лимонный концентрат	250
Молоко сухое	2000
Мясо сублим.	2000
Сало свиное	500
Хлебцы	2500
Чай (каркаде, черный, зеленый)	500
Топленое масло	350
Суп "Русский продукт"	130
Шоколадка на штурмовые дни	500
Специи	300

Список специй (всего 300 г):

- перец горошком к обеду;
- лавровый лист к обеду;
- хмели-сунели;
- кари;
- смесь перцев;
- чебрец;
- розмарин.

ИТОГИ, ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА

Маршрут хорошо подходит для расширения велотуристического опыта, дальнейшего освоения (после школы базового уровня) различного вида препятствий. Он построен достаточно грамотно и позволяет плавно «вкатиться» до серьезных перевалов, которые, в свою очередь, почти везде берутся в седле. Нагрузки возрастают постепенно (в то же время чередуясь по принципу «просто-сложно»), практически каждый день похода запоминается по-своему.

С другой стороны несколько нелогично в это время года включать в маршрут перевал–трехтысячник, поскольку велика вероятность его непрохождения вследствие наличия снега, местами — глубокого. По большому счету, этот перевал — авантюра, на которую участники пошли сознательно, предусмотрев все варианты развития событий, один из которых и был использован в дальнейшем. Маршрут же гарантированно проходит на пару месяцев позже — не раньше июля. Но летом другая проблема — жара. Поэтому лучше планировать поход по этой нитке на начало осени.

Здесь же стоит отметить, что вопреки заявленной категории сложности — 4 КС — на маршруте оказалось препятствие 5 КТ. Произошло это опять же из-за погодных условий — снег на высокогорной дороге не успел сойти (хотя бы до разумного минимума), что значительно усложнило прохождение перевала.

В целом же поход пройден успешно, чему в немалой степени способствовали моральная готовность участников и их физическая подготовленность. Свою роль сыграло техническое состояние велосипедов, которые выдерживали путевые нагрузки и редко ломались, позволяя более полно использовать световой день для движения, не теряя времени на ремонты.

Учитывая рельеф (очень пересеченная местность) и климат (жара чередуется с дождями и ливнями) в это время года, хорошей практикой будет вставать пораньше (часов в 6 утра), быстро собираться и активно крутить (пока есть свежие силы) до обеда (примерно 14:00), после и во время которого, как правило, идут кратковременные дожди. К вечеру опять распогаживается и маршрут можно продолжать.

Поддерживать высокий темп позволяет хорошее знание местности, что дает возможность вовремя закупаться продуктами (не таща при этом с собой лишнего груза) и пополнять запасы воды (источники есть не только в каждом селении, но и по дороге в виде родников), а также грамотное ориентирование, своевременный медицинский контроль и самоконтроль, правильное питание и полноценный отдых, в том числе — сон.

На маршруте редко встречаются места для ночевки, где можно было бы организовать костер. Причин этому несколько — запрет на разведение огня в нацпарках и других общественных местах, скудная растительность в горах, государственная защита зеленых насаждений и пр. Поэтому обязательно брать с собой горелки. Здесь варианта два: либо идти «на газу», купив необходимое количество баллонов в одном из крупных турецких городов (предварительно выяснив, подходят ли они к горелке), либо использовать бензин. Последний без проблем наливают на любой заправке в пластиковые бутылки, но стоит он в Турции дорого — от 72 руб. (~4 лиры) за литр.

Вполне допустимо устраивать ночлеги рядом с населенными пунктами — местные жители очень дружелюбно относятся к туристам. Однако демонстративно становиться у всех на виду тоже не следует.

В качестве рекомендаций по прохождению маршрута можно также посоветовать не закладывать дневной километраж более 40–50 км из-за сильно пересеченной местности. А для отдельных перевалов его можно снизить и до 20–30 км.

Несмотря на достаточно прохладные ночи в это время года, вполне хватает летних спальников с флисовыми пижамами к ним. Это существенно сокращает объемы и вес рюкзаков.

Если говорить о связи, то покрытие по Турции было замечено практически везде (кроме самого высокого перевала). Поэтому можно было пользоваться услугами любого российского оператора. Правда, стоило это недешево. Чтобы уменьшить расходы на связь, еще в Москве мы купили SIM-карту оператора Good Travel (ул. Новочеремушkinsкая, д. 34 к. 4, м. «Профсоюзная», тел. для справок: 8-800-100-00168 беспл.). Сама карта стоила 210 руб. (на счету при этом уже лежит \$3) + мы положили на счет 500 руб. Стоимость минуты разговора по «междугородке» — 30 центов. В принципе, звонить выгодно, а вот посылать СМС — нет. Цена за одну СМС — ~9 руб. Для примера, сообщение с МТС получается всего 6 руб.

Что касается денег... Местный курс — 17,12 руб. за одну турецкую лиру. В крупных городах легко поменять на лиры доллары или евро. Но для этого такую валюту надо с собой иметь. Мы рассудили, что менять в Москве рубли на валюту, а потом в Турции второй раз обменивать валюту на лиры — не очень выгодно. Поэтому деньги на всю группу были сняты одноразово (оплата за услугу фиксированная и не зависит от количества снятых денег) в аэропорту Стамбула в банковском автомате по сбербанковской карте Visa Classic одного из участников. Ну и на всякий случай имелись наличные доллары.