ОТЧЕТ

о велосипедном походе ЧЕТВЕРТОЙ категории сложности по Румынии в районе Южных и Восточных Карпат, а также юго-восточной Трансильвании, совершенном с 4 по 19 августа 2012 года

Маршрут: *Москва – Бухарест – Гэешти – Питешти – Куртя-де-Арджеш – Корбени – оз. Видрару – хр. Тоака – хр. Добронягу – пер. Отику (1876 м) – оз. Печенеги – Дымбовица – Брашов – Сфынтул-Георге – Биксад – Сынмартин – Ла-Оклош – Кошня – Гимеш – Валя-Рече – Биказ-Кёй – Биказ – Бухалница – Борка – Круча – Кирил – пер. Рарэу (1440 м) – Пожорыта – Кымпулунг-Молдовеняск – Гура-Хуморулуй – Сучава*

Маршрутная книжка № 1/5 – 407 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: **Потапенко Валерия Борисовна**
Адрес: г. Москва, ул. Плещеева, д. 15, кв. 145
Тел. (499) 207-21-26
E-mail: NewGrayWolf@yandex.ru

В работе над отчетом принимали участие:

Бурасов Александр	- отчет по снаряжению;
Бондарь Дмитрий	- финансовый отчет, фото;
Покровский Сергей	- отчет по механической части, культурная программа;
Потапенко Андрей	- треки, фото, расчет препятствий, редактура;
Потапенко Валерия	- отчет по питанию, хар-ка маршрута, видеоматериалы;
Припадчев Дмитрий	- хронометраж;
Соколова Марина	- отчет по медицинской части;
Умнов Андрей	- летопись, фото.

2012 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Справочные сведения о походе 3
Определяющие препятствия маршрута 4
Участники группы 5
Характеристика района похода
- География 7
- Полезные ископаемые 7
- Водные ресурсы 8
- Климат 8
- Растительный мир 9
- Животный мир 11
- Население 12
- Полезные ссылки 14

Смысловая идея похода 15
Общая характеристика маршрута 17
Варианты подъезда и отъезда, другие полезные сведения 30
Аварийные выходы с маршрута 35
Изменения маршрута и их причины 35
График движения заявленный 36
Запасные варианты 37
График движения фактический 38
Таблица метеонаблюдений 40
Техническое описание прохождения маршрута 43
Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте 92
Дополнительные сведения о походе
- Перечень общественного снаряжения 95
- Состав хозяйственного ремонтного набора 96
- Состав аптечки первой помощи, выводы и рекомендации 97
- Эксплуатация и ремонт средств передвижения 99
- Стоимость проживания, питания и средств передвижения 104
- Питание в походе 105

Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута 114
Бальная оценка сложности велосипедного маршрута
- Расчет эквивалентного пробега по ЛП 117
- Расчет категории трудности протяженных препятствий 118
- Сумма баллов за препятствия 153
- Категория сложности 153

Высотный профиль похода 154
Список используемой в подготовке к походу литературы 155
Туристско-румынский минимальный для общения разговорник 156
Картографический материал 161

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов московских клубов 3х9 и МКВ в составе 8-ми человек совершила с 4 по 19 августа 2012 г. велосипедный поход 4 категории сложности по Румынии в районе Южных и Восточных Карпат, а также юго-восточной Трансильвании по маршруту:

Бухарест – Гэешти – Тополовени – Питешти – Куртя-де-Арджеш – Корбени – оз. Видрару – хр. Тоака – хр. Добронягу – пер. Отику (1876 м) – оз. Печенеги – Дымбовица – Бран – Рышнов – Брашов – Сфынтул-Георге – Малнаш – Биксад – Бэйле-Тушнад – Сынмартин – Ла-Оклош – Чобануш – Кошня – Чугеш – Паланка – Гимеш – Валя-Рече – Бюкаваш – Хуйсурез – Биказ-Кёй – Биказ – Бухалница – Пояна-Ларгулуй – Фрумосу – Борка – Холда – Круча – Кирил – пер. Рарэу (1440 м) – Пожорыта – Кымпулунг-Молдовеняск – Вама – Гура-Хуморулуй – Илишешти – Строешти – Сучава

Протяженность активной части – 787 км

Из них:

по асфальту (бетонке)	– 616,1 км;
по мелкощебеночному грейдеру	– 73,89 км;
по горной крупнощебеночной дороге	– 67,21км;
по используемой лесовозной дороге	– 8,3 км;
по зарастающей лесовозной и тракторной дороге	– 14,86 км;
по туртропе	– 6,68 км.

Общий набор высоты за поход – 13 020 м.

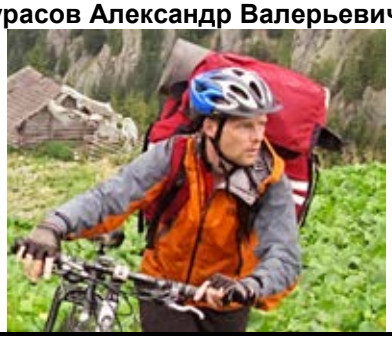
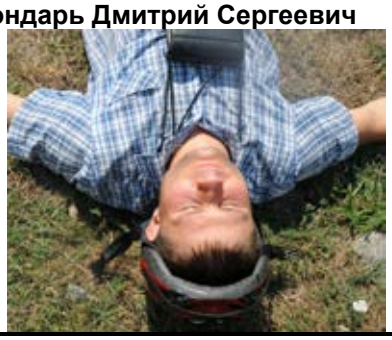
Общая продолжительность похода – 16 дней

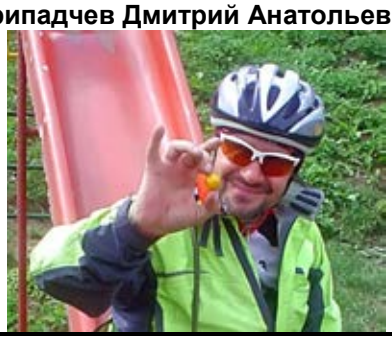
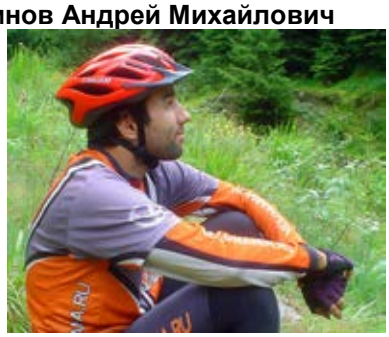
Количество ходовых дней – 12 дней

ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ МАРШРУТА

Границы препятствия	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
Хребет Тоака	равнинное	третья	Каменистая горная дорога; участки крупной каменной крошки/галечника (преобладающий размер камней 30 мм и выше); зарастающая заброшенная лесовозная дорога
Отроги хребта Добронягу	равнинное	третья	Зарастающая кустарником, деревьями лесовозная дорога с участками крупных камней; каменистая горная дорога; участки крупной каменной крошки
Перевал Отику (1876 м)	горное	четвертая	Зарастающая кустарником, деревьями лесовозная дорога с участками крупных камней; туртропа; каменистая горная дорога; участки крупной каменной крошки/галечника; броды
Спуск с перевала Отику	равнинное	вторая	Туртропа; каменистая горная дорога с участками крупной каменной крошки; каменистая грунтовая дорога; броды
Связка асфальтовых перевалов за Дымбовицей	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога по сильно пересеченной местности
Связка перевалов Восточных Карпат	равнинное	четвертая	Зарастающая кустарником и деревьями лесовозная и вездеходная дорога; используемая лесовозная, тракторная дорога; каменистая дорога с крупными камнями
Перевал за Бюкаваш	равнинное	третья	Каменистая горная дорога со значительными неровностями, преобладающий размер камней 30 мм и выше
Озеро Биказ	равнинное	вторая	Асфальтовая дорога по сильно пересеченной местности
Перевал Рарэу (1440 м)	горное	вторая	Каменистая горная дорога с преобладающим размер камней 30 мм и выше; очень плохой асфальт

УЧАСТНИКИ ГРУППЫ

Фамилия И. О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
Потапенко Валерия Борисовна	[redacted]	[redacted]	3Р (с эл. 4) – Турция, 3У (с эл. 4) – Кольский п-ов	Руководитель, видеооператор, завхоз
Бурасов Александр Валерьевич 	[redacted]	[redacted]	4У (с эл. 5) – Турция	Снаряженец
Бондарь Дмитрий Сергеевич 	[redacted]	[redacted]	3У (с эл. 4) – Турция	Казначей, фотограф
Покровский Сергей Вадимович	[redacted]	[redacted]	3У(с эл. 4) – Кольский п-ов	Механик, метеоролог, культорг
Потапенко Андрей Михайлович	[redacted]	[redacted]	4Р (с эл. 5) – Турция, 3У– Кавказ	Штурман, фотограф

Припадчев Дмитрий Анатольевич 	–	[redacted]	2У (с эл. 3) – Крым	Хронометрист
Соколова Марина Михайловна 	–	[redacted]	5У – Китай	Медик
Умнов Андрей Михайлович 	–	[redacted]	4У – Алтай	Летописец, фотограф

ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

География

Румыния — государство на юго-востоке Европы, часто относится к Балканским странам. На востоке Румыния граничит по реке Прут — с Молдавией, по реке Дунай — с Украиной, на севере — вновь с Украиной, на западе — с Венгрией и Сербией, на юге — с Болгарией, на юго-востоке омывается водами Чёрного моря.

Румыния занимает площадь в 238,391 км^2, является самой большой по территории страной Юго-Восточной Европы и 12-й — во всей Европе.

Расположена между 43° и 49° с. ш., и 20° и 30° в. д. Площадь земли: 230340 км^2, воды: 8051 км^2. Протяжённость границы — 2508 км, из них с Болгарией — 608 км, Венгрией — 443 км, Молдавией — 450 км, Сербией — 476 км, Украиной — 531 км. Береговая линия: 225 км побережья Чёрного моря.

Для территории Румынии характерно примерно равное сочетание горной, холмистой и равнинной местностей. Через всю территорию страны, от границы с Украиной до границы с Сербией, проходят Карпаты, преобладающие в центре Румынии, с 14 горными хребтами.

В северных и центральных районах Румынии расположены Восточные Карпаты (максимальная высота свыше 2000 м) и Южные Карпаты с наивысшей точкой страны — г. Молдовяну (2544 м), образующие в плане кольцеобразную структуру; на западе — средневысотные Западно-Румынские (Апусени) горы. Между ними и Карпатами находится Трансильванское плато. С внешней стороны вдоль Карпат пролегает полоса предгорий (холмов). На юге расположена Нижнедунайская равнина, ограниченная рекой Дунай, на западе — Западная равнина, часть Среднедунайской равнины. К востоку от реки Сирет расположено Молдавское плато, на юго-востоке за Дунаем — плато Добруджа, ограниченное резко опускающимся Черноморским побережьем.

Полезные ископаемые

В Румынии находятся большие запасы природного газа, нефти и каменной соли, причем залежи последней могли бы многие годы удовлетворять потребности всей Европы. Во многих местах страны залегают угли, но их общие запасы невелики (порядка 6-7 млрд. т) и представлены преимущественно лигнитами. Каменных углей мало.

Многочисленны залежи рудных ископаемых и хотя месторождений с крупными запасами мало, в сумме они создают необходимую основу для полного удовлетворения нужд страны в свинце, цинке, марганце, алюминии и способны обеспечить значительную часть потребности в меди.

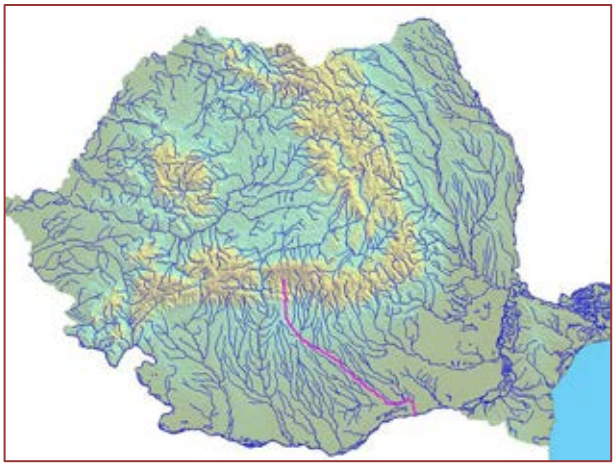
Значительны запасы благородных (золота, серебра) и редких металлов. Железной рудой и высококачественным коксующимся углем, необходимыми для

быстро развивающейся черной металлургии, Румыния обеспечена недостаточно. В послевоенный период были открыты новые крупные залежи газа, нефти, металлических руд, но недра страны содержат еще много неразведанных богатств.

Водные ресурсы

Реки страны относятся к бассейну Дуная, который протекает с запада на восток вдоль границы с Болгарией на расстоянии 1075 км. Основные притоки Прут (716 км), Сирет (598 км), Арджеш (344 км), Олт (736 км), Тимиш (383 км), Муреш (760 км) и др. Насчитывается более 2 тыс. озёр; наиболее крупные — лиманы Чёрного моря (Разелм 415 км^2, Синое 171 км^2).

Почти все реки страны берут начало в Карпатских горах. Дунай — самая большая река Западной Европы протяженностью почти 2900 км, с площадью бассейна свыше 800 000 км^2. Дунай на всём протяжении своего пути протекает через восемь стран с общим населением около 80 млн человек. Уникальный ландшафт сложился в обширной дельте Дуная. Река разветвляется на три рукава: Килию, Сулину и Сфынту-Георге. Эти три рукава образуют огромную дельту, площадью более 5000 км^2. Дельта Дуная — причудливая мозаика из воды и земли, пересекающихся каналов, озер, лагун, островов, ручьев, стариц, песчаных дюн.



В 1991 г. дельта Дуная была внесена в список Всемирного наследия, а спустя год получила статус биосферного заповедника, находящегося под охраной ЮНЕСКО. Согласно существующему положению, для любого посещения этой зоны требуется разрешение администрации биосферного заповедника «Дельта Дуная».

В ряде структур (Молдавское плато, Трансильванская впадина, Карпатский ороген) развиты грунтовые воды, служащие основным источником водоснабжения. На территории Румынии имеются многочисленные источники минеральных вод, частично используемых в бальнеологических целях. Кроме того, главным образом в пределах западной равнинной части страны выявлены термальные воды, температура которых на поверхности достигает +75-85°С.

Румыния в настоящее время испытывает нехватку воды, поэтому в некоторых районах (особенно вокруг Бухареста и других больших городов) вода в магистрали подается только несколько часов в день. В горах эта проблема практически не стоит. Пить воду из горных источников безопасно.

Климат

Климат Румынии переходный от умеренно-океанического Западной Европы к континентальному Восточной Европы, с жарким летом и холодными зимами; большинство осадков выпадает летом. Средняя температура января –1-5 °С, а июля +16-23 °С. На востоке, на равнинах и холмистых возвышенностях выпадает от 450-550 мм осадков в год, на западе — до 600-700 мм, на наветренных склонах гор 1200-1400 мм. Среднегодовые осадки 637 мм (на северо-западе — 800-1000 мм, на юго-востоке — 300-400 мм). Летом часты сильные ливни и грозы. Осень в большинстве районов мягкая и долгая, зима бывает снежной только в горах, а

летом на черноморском побережье примерно 2300 часов солнца. Среднегодовые температуры колеблются от +8°C на севере до +11°C на юге страны.

Температуры в горах смягчены; лето прохладнее в верхних частях бассейнов Трансильвании, а зимы очень холодные и снежные. Равнины Молдавии и Добруджи сухие, местами напоминают степь. Они подвержены сильным ветрам, которые дуют из Восточно-Европейской равнины.

Восточные, Южные и Румынские горные хребты Карпат распределяют температуры и осадки между отдельными частями Румынии, и в первую очередь между равнинами и Карпатской горной системой. Зима на равнинах короткая, малоснежная и относительно теплая, но северо-восточные и северные ветры иногда приносят сюда морозный воздух и температуры резко снижаются. Весной часто бывают сильные дожди. Лето жаркое, сухое, а продолжительная осень обычно теплая, ясная и безветренная. Климатические условия равнин удобны для сельского хозяйства, здесь выращивают теплолюбивые культуры: рис, виноград, кукурузу, сою и др. Однако в горах зима продолжительная и холодная.

Осадки, приносимые западными ветрами с Атлантическою океана, перехватываются Карпатскими горами. Поэтому западные и центральные области страны получают достаточное количество влаги для развития сельскохозяйственных культур, а южные и восточные подвержены частым засухам.

Абсолютный максимум составляет +44,5°C и был зарегистрирован в 1951 г., абсолютный минимум — -38,5°C — в 1942 г.

Растительный мир

Большое национальное богатство Румынии — леса, занимающие 1/3 территории страны. По запасам древесины Румыния находится в числе первых пяти стран Зарубежной Европы. Более 1/4 лесопокрытой площади занято ценными хвойными лесами, среди которых преобладают еловые и пихтовые. В предгорьях (до 500 м) растут дубы и буки; в Карпатах (до 1200-1400 м) — буковые, выше — еловые и пихтовые леса. Немало здесь елей — деревьев с конусовидной кроной. Хвоя короткая и жесткая, плоды — шишки. Звездный час ели наступает в новогодние праздники. Принесенная в дом с мороза, ель наполняет комнату хвойным ароматом, ее украшают мишурой, игрушками, и она становится главным действующим лицом празднования Нового года. Ель изображена на гербе Румынии.

Хвойные леса расположены в верхней зоне гор на высотах 600-1800 м, ниже лежит зона буковых лесов, а в самой нижней зоне встречаются леса из дуба, граба, березы. Ниже они сменяются зоной высокотравья (полустепной зоной), которая граничит с зоной низкотравья (степью), простирающейся вдоль

Дуная и распространенной на север в Молдавию и на юг в Добруджу. Горные районы пригодны только для пастбищного скотоводства; холмы и плато благоприятны для всех видов сельского хозяйства; низменности более всего подходят для выращивания зерновых культур.

Нижнедунайскую равнину и плато Добруджа ранее покрывали степи, которые сейчас полностью распаханы. На Молдовской возвышенности преобладает лесостепная растительность. На высокогорьях (более 1500 м) — субальпийские луга.

Почвенный покров очень пестрый. На низменностях преобладают черноземные почвы; в предгорных и холмистых местностях на месте вырубленных лиственных лесов — бурые лесные, выше, в лесной зоне, распространены малоплодородные горно-лесные почвы типа подзолов, по долинам рек — аллювиальные и болотно-торфянистые. Почвы горных районов малоплодородные и сильно щелочные, исключая Трансильванию, где имеются богатые черноземы. В низменных частях плодородные почвы, близкие по своему составу к черноземам, являются основой пахотных земель, составляя около 44% территории всей страны. Альпийские луга располагаются на высоте более 1520 м. Возделываемые земли покрывают 43,5% территории страны, пастбища — 21%.

Особый мир растительности в дельте Дуная. Самый обширный лес Дельты — Летя, расположенный в 7 км к югу от поселка Периправа, стоящего на берегу Килийского гирла. В этом зачарованном лесу можно встретить даже средиземноморскую лиану, но главным его достоянием являются столетние дубы, достигающие 25 м в высоту. Другой лес, Караорман, занимает западную часть берега с тем же названием, расположенного между рукавами Сулина и Сфынтул-Георге.

Дельту Дуная по праву называют царством болот. Здесь, в царстве болот и мягкого климата, расположено большое количество водоёмов, сохраняющих особый микроклимат, благоприятствующий для произрастания разнообразной растительности. На поверхности многочисленных заводей и озер имеются плавающие растения: белая и желтая лилии, водяной василек лесной орех, порой

полностью покрывающий листьями поверхность некоторых озёр. На многие километры тянутся непроходимые заросли тростников. Общая площадь, занимаемая ими, составляет около 1700 м^2. Около 1000 км^2 занимают плавни — густо поросшие тростником, рогозом, осокой, водяным папоротником болотистые

острова. На возвышенных местах можно встретить пышные заросли ивы, водяного болиголова, щавеля, незабудки, мяты.

Но Дельта — это не только мир болот. Здесь есть и настоящие леса, и даже степи. Несколько великолепных заповедных лесных массивов скрывается среди тростниковых зарослей, а ближе к морю можно встретить островки степной растительности, покрывающей песчаные наносы. Почвы здесь сильно засолены.

Животный мир

Фауна страны своеобразна. В горах районах встречаются медведи, волки, косули. Животный мир Дельты Дуная, как утверждают биологи, уникален и неповторим. Здесь встречаются болотная и водоплавающая птица, рыбы ценных промысловых пород. В Дельте Дуная наиболее часто можно встретить тех животных, жизнь которых связана с водой: выдру, ондатру, но на поросших лесом островах и среди травянистых дюн живут зайцы, кабаны, лисы, волки, дикие кошки, черные хорьки, горностаи, норки. Немало здесь и змей.

Вдоль морского побережья тянется полоса намытых морем дюн. Здесь обитают черепахи, желтые и зеленые ящерицы и более чем 1800 видов насекомых. Некоторые из них весьма редки, а одни из видов ночных бабочек является просто уникальным.

Крупные дикие животные: дикий кабан, волк, рысь, лиса, медведь, серна, горный козел и олень — живут в основном в Карпатских горах и в лесах, особенно в заповедниках и резерватах. Охота на них носит преимущественно спортивный характер.

На равнинах обитают только лисы, зайцы, барсуки и белки. Имеются птицы многих видов, в том числе орлы, ястребы и соколы. Известное промысловое значение сохранила охота на зайцев, белок и лис, а из птиц — на рябчиков и перепелок.

Реки богаты рыбой: щука, осетр, лосось, окунь, угорь. Карп и осетр, когда-то изобиловавшие в низовьях Дуная, находятся под угрозой уничтожения вследствие загрязнения речной воды. В горных реках водятся форель и хариус. В Нижнем Дунае и в водах Дельты обитает около 150 видов рыб, из них 30 встречаются только в Дельте. Вода здесь отличается по степени солености: чем ближе к морю, тем она солонее. Поэтому в разных местах Дельты можно встретить как пресноводных, так и морских обитателей.

В дельте Дуная гнездятся болотные и водоплавающие птицы — цапли, гуси, утки, чайки, лебеди, на лето из Африки прилетают пеликаны и фламинго. На этой территории устроен заповедник. Бассейн Дельты включает в себя и прибрежную линию шириной 10-15 км и глубиной чуть менее 25 м. Более 80% области Дельты покрыто водой. Сюда, на не замерзающие озера и болота, надежно укрытые тростниками и изобилующие пищей, прилетают зимовать десятки видов водоплавающих птиц, причем около 70 видов прилетают издалека — Китая и Индии. Дельта Дуная, биосферный заповедник международного значения, сказочный край каналов, озер, песчаных холмов, тростника и плакучих ив — подлинное царство птиц. Дельта Дуная занимает территорию в 5640 км^2, из

которой Румынии принадлежит самая большая часть — 4340 км^2. На протяжении нескольких лет здесь осуществляется крупнейший европейский природоохранный проект «Зеленый коридор для Дуная», цель которого — охрана и восстановление естественной фауны и флоры дунайского бассейна на площади в 600 000 га. В этом проекте под эгидой Всемирного фонда дикой природы (WWF) участвуют Румыния, Болгария, Украина и Молдова.

Здесь, в Дельте, находится естественная транзитная остановка перелетных птиц, мигрирующих с севера на юг и обратно. Птичий мир Дельты уникален по своему составу и разнообразию.

Всего на территории Румынии выявлено 400 видов уникальных млекопитающих (среди которых наиболее известна карпатская серна), птиц и рептилий. Фауна Румынии состоит из 33792 видов животных, среди которых 33085 беспозвоночных и 707 позвоночных.

Население

Основу румынского этноса составляют фракийские племена гетов и даков, романизированные в период Римской империи, несмотря на сильное сопротивление римской колонизации. Начиная с III в. гунны, лангобарды, авары и славяне захватывали территорию Румынии. Историческими областями Румынии являются Валахия (Олтения и Мунтения), Молдавия с Южной Буковиной, Трансильвания с Банатом и Кришаной, Марамуреш и Добруджа. Наиболее однородны этнически восточные и южные районы страны — Валахия и Молдавия (территория так называемого Старого королевства). Западные районы — Трансильвания и Банат — отличаются большим этническим разнообразием.

Длительное иноземное господство отразилось на особенностях расселения и национальном составе. В XI в. и до конца первой мировой воины закарпатские земли, такие как Трансильвания, Банат, Кришана и Марамуреш — входили в состав Венгрии, Австрии, а затем Австро-Венгерской империи. В разное время эти земли заселялись переселенцами. Румыния стала отечеством для многих меньшинств, наиболее важными из которых являются венгры и секлеры, живущие преимущественно в Трансильвании.

Предки секлеров были поселены в этот район венгерскими королями, чтобы охранять границу от нападения со стороны Османской империи. В XII в. в Трансильвании осели венгерские племена с целью защиты перевалов в Восточных Карпатах от набегов кочевых народов — печенегов, половцев, татар, — двигавшихся из причерноморских степей. В XVII-XVIII вв., во время изгнания турок из Центральной Европы, на территории Румынии селятся венгры. Начиная с XII в. и вплоть до Второй мировой войны в страну периодически переселялись немцы, главным образом из Саксонии и Швабии.

Украинцы, русские и болгары составляли основные национальные меньшинства в Румынии до Второй мировой войны. Евреи были поселены в Румынии турецкими властями после их изгнания из Испании в конце XV в. Остальные евреи, в основном польского и русского происхождения, въехали в страну в течение XIX в. Многие румынские евреи, как и большинство цыган, были истреблены немецкими нацистами в годы Второй мировой войны. В 1945-1990 гг. многочисленное немецкое меньшинство сократилось на две трети после насильственной репатриации или добровольной эмиграции в Германию.

В конце 30-х гг. XX в. население Румынии составляло свыше 19 млн человек. На 1 января 1993 г. население Румынии составляло 22,5 млн жителей.

По данным на 2006 год оно в целом составило около 21,79 млн человек. Средняя продолжительность жизни в Румынии — 66,5 лет для мужчин и 73,3 — для женщин. Коэффициент убыли населения в Румынии в последние годы составляет около 0,015%. По численности населения Румыния занимает 8-е место в Европе и 31-е в мире. Румыния принадлежит к числу относительно густонаселенных стран: средняя плотность населения — 91,4 человек на 1 км^2.

Согласно данным переписи 2004 года, 89,5% населения страны составляли этнические румыны (19 млн человек). Наиболее многочисленным национальным меньшинством были венгры — 6,6% всего населения (1,7 млн человек), 2,5% составляют цыгане (0,2 млн).

Насчитывалось и около 0,3% немцев (около 0,4 млн). Имеются также небольшие этнические общины украинцев (0,3%), сербов, хорватов, словенов, татар, турок (0,2%), словаков, русских (0,2%) и других этнических групп (0,4%). Проживают здесь также чехи, поляки и греки. Среди верующих преобладают православные (около 90%). Имеются католики (главным образом венгры) и протестанты (главным образом немцы). Официальный язык — румынский; венгры говорят по-венгерски.

Распределение населения по территории достаточно равномерное, исключая Бухарест, который является столицей и основным промышленным центром. Наиболее населены долина Праховы, уезды Яссы и Галац (более 140 человек на 1 км^2) и район Бухареста. Менее всего населены уезды Тулча и Караш-Северин (менее 50 человек на 1 км^2). В последнее десятилетие идет интенсивная миграция населения из северных и северо-восточных областей в промышленно развитый район Бухареста; усилилась эмиграция в страны Западной Европы. В настоящее время румынская диаспора за пределами Румынии насчитывает около 9 млн человек.

Внутренняя политика строится на конституционных принципах равных прав и свобод граждан независимо от их национальности, вероисповедания, политической принадлежности. Конституция гарантирует национальным меньшинствам сохранение и развитие их этнических, культурных, языковых и религиозных особенностей.

Полезные ссылки

http://www.krugosvet.ru/enc/strany_mira/RUMINIYA.html?page=0,0#part-1

http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_colier/3709/РУМЫНИЯ

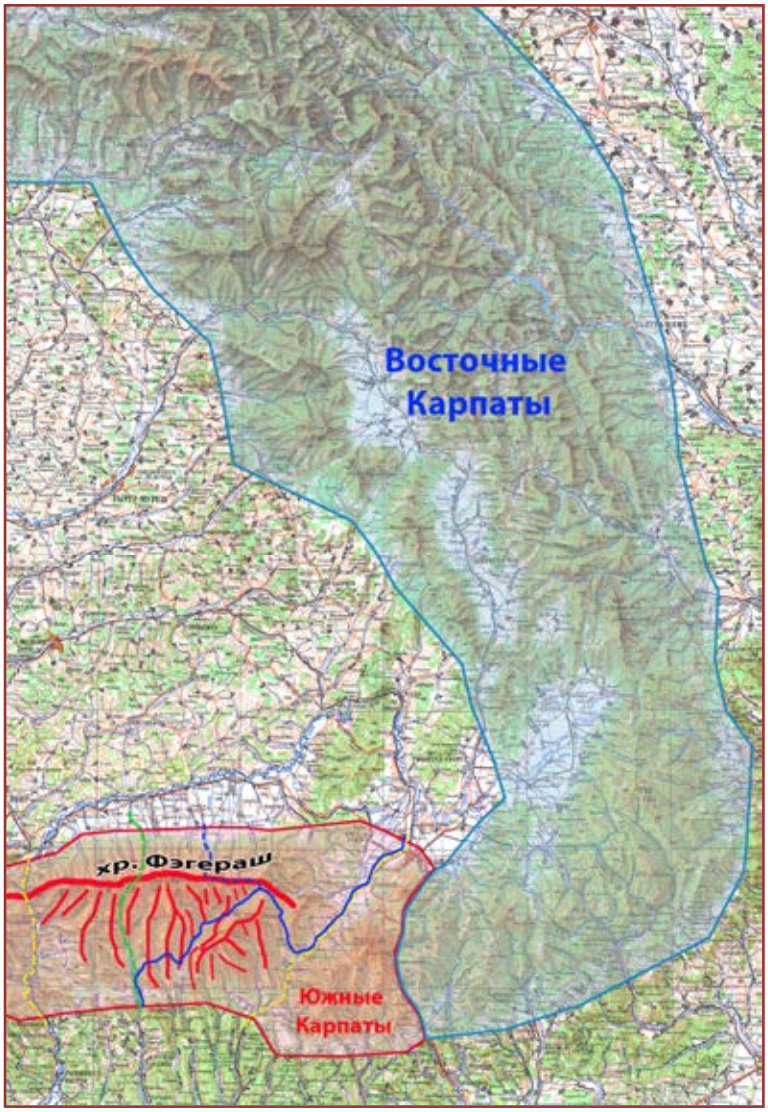
http://tonkosti.ru/Румыния

Национальные праздники

1 и 2 января — Новый год
Подвижная дата в апреле-мае — Чистый понедельник (по православному календарю)
1 мая — День труда
1 декабря — День объединения
25 и 26 декабря — Рождество

СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА

Задумывая поход по Карпатам, не хотелось ехать в их украинскую часть, где велосипедисты, вероятно, уже стали атрибутикой местного колорита. И здесь пришло на ум то, что было уже отмечено в «Характеристике района похода» — карпатские горы отнюдь не ограничены Украиной, а располагаются в ряде государств. В частности, на румынской территории находятся две очень интересные в плане велотуризма части Карпат — Восточные и Южные. Первые — самые продолжительные, вторые — почти самые высокие (румынская гора Молдовяну (2543 м) уступает словацкой Герлаховке — Герлаховский Штит — чуть более ста метров).



Изучая особенности этих районов, была выявлена занимательная вещь — Южные Карпаты велотуристами практически не освоены. Вся доступная в интернете информация сводилась к тому, что эти горы пересекаются на велосипедах лишь по трем магистралям: западной и восточной асфальтовым дорогам (см. на карте желтым пунктиром) по предгорьям — круглогодично, либо центральному Трансфэгерашскому шоссе (на карте — зеленым пунктиром) — с конца весны до поздней осени, когда отсутствует снежный покров. Почему так, стало понятно при внимательном разборе карт местности и после личного осмотра рельефа в процессе похода. Все дело в строении Южный Карпат (см. карту-схему). Они представляют собой высокий хребет Фэгераш, протянувшийся с запада на восток. Южная часть — более пологая, северная — крутая. Практически перпендикулярно Фэгерашу идут хребты-отроги, которые к югу значительно длиннее, чем к северу. Характеристики хребтов такие же, как и во всех Карпатских горах, — резкий набор высоты; крутые, преимущественно лесистые склоны; узкие вершины. При этом плавное примыкание отрогов к основному (фэгерашскому) хребту отсутствует — везде наличествует резкий перевальный взлет, порой труднопреодолеваемый даже пешком.

С ущельями вдоль хребтов дела обстоят несколько лучше. Проходить их проще, поскольку почти везде есть дороги, но длинна перевальных взлетов для подъема на Фэгераш существенно увеличивается. Ну а сам по себе хребет в самой высокой его части также очень узок (см. фото), что делает проблематичным покорение его велотуристами.

Если приводить аналогии, то можно сказать, что Южные Карпаты представляют собой огромную расческу, положенную высокими зубьями-хребтами на юг. Далеко не по всем этим зубьям можно добраться до основания — хребта Фэгераш. По пробелам-ущельям между зубьями можно, но очень круто и на первый взгляд — не для велосипедистов. Ну а двигаться поперек зубьев (южнее вдоль хребта Фэгераш через его отроги) казалось бы еще сложнее, чем восходить по ущельям. Вот и ответ на вопрос, почему по Южным Карпатам так мало велопоходов, и все они — через Трансфэгерашское шоссе и туннель под Фэгерашем в самой высокой точке дороги.

С учетом вышеизложенного, можно сформулировать основную смысловую идею похода: доказать, что Южные Карпаты вполне пригодны для велотуризма, несмотря на кажущуюся неблагоприятную географию района. Что через эти горы можно строить разнообразные маршруты, связывая Южные и Восточные Карпаты. Это и было сделано, причем по результатам похода можно на вскидку составить еще парочку интересных, вполне велосипедных маршрутов. Группа прошла маршрут в части Южных Карпат поперек хребтов, как и было задумано (синяя линия). Не все планируемое удалось воплотить в жизнь — из-за продолжительных разведок мы вынуждены были отказаться от прохода по восточной части хребта Фэгераш (см. синий пунктир). Но сейчас, посмотрев на рельеф вживую, можно с уверенностью сказать, что Фэгераш вполне проходим там, где мы планировали.

Помимо основной идеи поход преследовал еще несколько целей. Во-первых, пополнить базу велопоходов отчетом по Румынии, поскольку информации по этому направлению очень мало. Во-вторых, проехать по Восточным Карпатам, что было попроще, чем по Южным, поскольку горы здесь значительно ниже и далеко не все хребты располагаются поперек движения. В-третьих, посмотреть на известные достопримечательности Румынии (Трансфэгерашское шоссе, города Бухарест и Брашов и пр.), побывать в Трансильвании, посетить знаменитые плотины горных озер-водохранилищ. В-четвертых, связать маршрутом эти самые озера, среди которых — Видрару, Печенеги, Биказ. В-пятых, убедиться, что велопоходы по румынским Карпатам имеют право на жизнь и никакое наличие «непрерывной населёнки» не помешает ночевать в палатках, готовить на костре и вообще вести в Европе привычный для русского велотуриста быт.

По результатам прохождения маршрута можно сказать, что цели были достигнуты. По румынским Карпатам можно и нужно проводить интересные походы — вариантов еще много.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

Поскольку маршрут был достаточно продолжительным, на нем встречались участки пути, отличающиеся друг от друга как покрытием, так и рельефом и даже погодными условиями. Для преодоления таких участков приходилось пользоваться разнообразными техническими приемами, поэтому весь маршрут логично разбить на несколько этапов:

От Бухареста до озера Видрару (~200 км)

Участок вкатывания. Характеризуется хорошими асфальтовыми дорогами и достаточно напряженным автомобильным трафиком. В последней трети наблюдался непрерывный плавный (средний уклон примерно 9%) подъем с 300 до 850 м. Почти везде по пути расположены населенные пункты, границ между ними часто не заметно. Первые два дня была сильная жара (до +40 °С), приходилось регулярно останавливаться в тени, пополнять запасы жидкости в организме, увлажнять одежду, мочить голову.

От озера Видрару до плотины реки Рыул-Доамней (~40 км)

Первое знакомство с настоящими Южными Карпатами. Участок характеризуется типичными для этого региона дорогами — заброшенными зарастающими «лесовозками», крупными камнями, ощутимыми градиентами (до 15–20%), осыпями. Приходилось часто ориентироваться, искать нужные пути. Жара не спадала, но в лесистой зоне переносилась значительно проще, к тому же по пути попадалось много ручьев с питьевой водой. Люди попадаются редко, много табличек «Осторожно, медведи!»

От реки Рыул-Доамней до озера Печенеги (~25 км)

Перевал Отику (1876 м). Самое серьезное препятствие на маршруте. Прохождение осложняется тем, что карты здесь очень неточные или старые. В результате —много ориентирования (суммарно до 6 часов за день), разведки дорог и троп. Горные каменистые заброшенные дороги сменяются заросшими травой участками, осыпями. Последние несколько километров до перевала — сильный уклон (в среднем от 20% и выше), здесь приходится транспортировать рюкзаки на плечах. В узких высоких (~1500 м) ущельях неустойчивая погода, регулярный (2–3 раза в день примерно по часу) дождь, гроза. Ночью прохладно, температура иногда опускается до +4 °С. Безлюдно, встречается много следов медведя — помет, лёжки. Сам перевал и хребты, отходящие от него, достаточно пологи, можно ехать. Спуск с другой стороны перевала (к озеру Печенеги) более исхожен, несмотря на крутизну (до 20%) почти везде проезжается в седле.

От озера Печенеги до Дымбовицы (~30 км)

Простой участок, предназначен для восстановления сил, почти везде плавный спуск. Покрытие — укатанный грейдер, перед Дымбовицей — асфальт. Вдоль озера Печенеги попадается мягкий грунт, лужи. Поскольку ущелье глубокое и извилистое, здесь может образовываться туман и накапливаться дождевые облака, которые стоят подолгу неподвижно. Но тут

простой способ избавиться от дождя — уехать от него, что и было с успехом реализовано. Много населенных пунктов.

От Дымбовицы до Брана (~30 км)

Асфальтовый участок, на котором расположена связка перевалов 1140 м и 1270 м. Средние уклоны — в пределах 4 и 8% соответственно. Достаточно легко преодолеваются в седле, хорошо восстанавливают мышечный тонус. Много населенных пунктов. Перевалы — это последние предгорья Южных Карпат, за ними начинается плато Трансильвании, находящееся в центральной части Румынии. В ущелье перед перевалами может стоять дождливая погода, после — на подъезде к Брашову и далее — облака надолго не задерживаются, их сдувает по трансильванскому плато.

От Брана до Сынмартина (~115 км)

Юго-восточная Трансильвания. Асфальт. В первой трети спуск до Брашова, потом — общий небольшой (от 500 м до 700 м), но постоянный набор высоты. Продвижению иногда мешает встречный ветер средней силы. Ощутимый трафик, много населенных пунктов. По сути участок — отдых от одних гор и накапливание сил перед последующими перевалами. Если отсутствует ветер и дождь — чувствуется жара.

От Сынмартина до Биказ-Кёй (~110 км)

Ряд перевалов, характерных для Восточных Карпат. Горы невысокие (до 1200 м), хребты располагаются как вдоль, так и поперек маршрута. Покрытие типичное — крупный грейдер (преимущественно камни от 30 мм), «лесовозки», размытые грунты. Иногда попадаются участки тракторных дорог и зарастающие полевые колеи по склонам. Плотность населенных пунктов разная — от непрерывных деревень по основным направлениям «запад-восток» и примыканиям к ним до редких поселений дровосеков в малопосещаемых районах. В целом нежарко, дождевые тучи быстро проносит.

От Биказ-Кёй до Кирила (~125 км)

Очередной асфальтовый участок. Сперва затяжной плавный спуск к озеру Биказ, потом достаточно плотный рельеф вдоль озера и в заключение постоянный набор с небольшим градиентом вдоль реки Быстрица. В первых двух третях этапа наблюдается активный трафик, много туристов и обслуживающих их инфраструктур. Озеро Биказ признано национальным парком. На его берегах запрещены разжигание костров и установка палаток. Ближе к верховью Быстрицы количество машин существенно уменьшается, асфальт зачастую сменяется бетонкой. По берегам реки располагается много населенных пунктов, но можно найти подходящие для ночевки места.

От Кирила до Пожорыты (~25 км)

Последний перевал на маршруте, считающийся асфальтовым. На самом деле асфальт был положен давно и во многих местах он разрушен — смыт весенними водами, развалился от времени. На такие участки подсыпают крупный грейдер, где-то остается просто грунт. В среднем уклон до вершины около 10%, а на 10 км дороги приходится 700 м набора высоты. В целом

перевал интересен именно неуместностью асфальта во многих местах. Иногда попадаются легковые автомобили. Сам перевал Рарэу (1440 м) обустроили как местную достопримечательность, рядом находится турбаза. На спуске сделали новую трассу, положили хороший асфальт до Пожорыты (ранее дорога с перевала вела к Кымплунг-Молдовеняск).

От Пожорыты до Сучавы (~75 км)

Участок выкатывания. Хороший асфальт, в первой трети — спуск, в последней трети — небольшая «пересеченка» с наборами до 150 м. Существенный трафик, много населенных пунктов, достопримечательностей.

Культурные, природные и инженерно-технические достопримечательности на маршруте

Город Бухарест

Основан в 1459 г., стал столицей Румынии в 1862 г. Крупнейший культурный и индустриальный центр страны.

Главной достопримечательностью является «Старый Бухарест» с узкими улочками, маленькими площадями и большим количеством исторических памятников.

Интересны: Дворец правосудия (1864 г.), президентский дворец в здании дворца Котрочень (1893-1895 гг.), дворец Констакудило (1900 г.), Королевский дворец (1937 г.), Триумфальная арка (1920 г.), здание Национального банка (1885 г.), Пиацца-Република, Атеней, Университетская площадь, Куртя-Веке (Старый двор), караван-сарай Ханул-луй-Манук, двор Карул- ку-Бере («Воз пива», 1879 г.), здания Университета и Архитектурного института. Отдельного внимания заслуживает

Дворец Народа (Дворец Парламента), занимающий по площади второе место в мире (после главного здания Министерства обороны США — Пентагона).

Стоит посмотреть также кафедральный собор Патриархии (XVII в.), собор Св. Георгия Старого (XIX в.), церкви Св. Арона (XV в.), Ставрополеос (1724 г.), Патриаршая (1665 г.) и Кроцулеску, а также монастыри Плумбуита (1559-1568 гг.), Антим (1715 г.) и Михай-Водэ.

Если хватает времени, то можно зайти на выбор в художественный музей Румынии в Королевском дворце, Национальный исторический музей в здании дворца Почты (1889 г.), Национальный музей Котрочень, Геологический Музей, Музей техники, Музей истории природы «Григоре Антипа» и др.

Неплохо прогуляться также по парку Чижмиджиу (1850 г.), Херэстрэу (1936 г.), Паркул-Карол (1906 г.) и Ботаническому саду около дворца Котрочень. Эти достопримечательности широко известны даже за пределами страны.

Достопримечательности, посещенные группой

В связи с недостатком времени мы успели лишь посетить площадь перед Дворцом Парламента, осмотрев его снаружи, посетить церковь Ставрополеос с одноименным монастырем. Ну и проехать по нескольким улицам Старого Бухареста. Примечательно, что в центре города имеется множество велодорожек.

Город Куртя-де-Арджеш

Город Куртя-де-Арджеш (Curtea de Argeş) — бывшая столица княжества Валахия. Стоит на берегу реки Арджеш в южной части Карпат.

Служил второй (после Кымпулунга) столицей Валахии. Его основание приписывается «чёрному князю», жившему на исходе XIII в. В Епископском соборе похоронены румынские правители от Басараба до Кароля II. В 1359 г. посланный Константинополем епископ Иакинф Критопулос основал здесь Венгро-Валашскую православную митрополию (епископат).

Достопримечательности — руины княжеского дворца (XIV в.), Церковь св. Николая (1352 г.), Успенский собор монастыря св. Николая (XVI в.).

Достопримечательности, посещенные группой

Монастырь св. Николая с Успенским собором осмотрен снаружи при проезде г. Куртя-де-Арджеш.

Замок Поенари

Замок Поенари (Cetatea Poenari) — руины замка в Румынии в жудеце Арджеш, на южных отрогах Трансильванских Альп. Замок господствует над каньоном реки Арджеш, что позволяет контролировать этот переход, соединяющий Трансильванию и Валахию. Сейчас считается, что именно здесь берет начало известное Трансфэгэрашского шоссе, хотя, если быть точным, оно начинается с города Куртя-де-Арджеш.

Крепость сооружена в 13-м в., а в 15-м в. существенно перестроена и укреплена Владом III Цепешем, сделавшем Поенари одной из своих резиденций. Многие путеводители называют

замок Поенари настоящим замком Дракулы, в противовес несколько нарочитому замку города Бран.

Достопримечательности, посещенные группой

Замок Поенари осмотрен снизу из каньона Арджеш. Ночью у него красивая подсветка. От ущелья до замка ведет дорога, начинающаяся от шоссе. Возвышение замка над ущельем — ок. 300 м.

Трансфэгэрашское шоссе

Трансфэгэрашское шоссе (рум. Transfăgărăşan) — горное шоссе DN7C в Карпатах, соединяющее Валахию и Трансильванию и проходящее через горный массив Фэгэраш.

Шоссе берет начало в точке с координатами 45,76296 с. ш. и 24,57100 градусов в. д. Наивысшей точки достигает на высоте 2034 м и является самой высотной дорогой Румынии. Шоссе было построено в 1970-1974 гг. для военных нужд. Строительство Трансфэгэрашского шоссе потребовало огромных затрат: только динамита было потрачено порядка 6000 т. На строительстве дороги погибло около 40 человек.

Сегодня это шоссе считается одной из красивейших дорог в мире и является одним из самых известных достопримечательностей Румынии. В его окрестностях также находятся и другие интересные румынские природные и искусственные объекты: горное озеро и водопад Быля (Bâlea), а также крепость Поенари.

Сквозное движение по дороге между северными и южными склонами Южных Карпат открыто в июле и августе, причем только в светлое время суток.

Озеро Видрару

Водохранилище Видрару создано плотиной (высота 166 м, длина арки 305 м) на реке Арджеш. Его длина — 14 км. Плотина Видрару считается одной из наиболее высоких в Европе. ГЭС Видрару сейчас на реконструкции.

Озеро располагается на высоте 850 м и является прекрасной природной достопримечательностью Румынии.

Водохранилище очень гармонично вписывается в природный пейзаж и занимает огромную территорию — около 900 га. Вокруг озера располагается несколько туристических баз, куда ежегодно приезжает множество путешественников.

Туристы посещают озеро Видрару, чтобы насладиться великолепными местными пейзажами, подышать чистым горным воздухом, поправить здоровье и зарядиться бодростью.

На озере Видрару отдыхающие совершают увлекательные прогулки на лодках и катерах. Рыбалка на озере разрешена круглый год за исключением периода запрета на ловлю форели.

Достопримечательности, посещенные группой

Проехали начало Трансфэгерашского шоссе до оз. Видрару с несколькими живописными арочными мостами и тоннелями. Посещена юго-восточная часть оз. Видрару с проездом по плотине ГЭС, откуда открывается величественный вид как на ущелье Арджеш, так и окружающие горы. Живописен и громоотвод (грозы в Карпатах — обычное явление) плотины, представляющий собой фигуру трансформера.

Перевал Отику (trecătoare Oticu)

Расположен в Южных Карпатах, ограничен с юга и севера подступающими к нему хребтами Езерул-Мик и Мезя соответственно, а с запада и востока — долинами рек Изворул-Рошу и Дымбовица. Высота — 1876 м. Горная гряда, на которой находится перевал, выходит на севере на известный Фэгэрашский хребет. По вершине хребтов проходят туристские тропы, достаточно популярные у пеших путешественников.

Достопримечательности, посещенные группой

Нами осуществлено восхождение на перевал из долины реки Изворул-Рошу с последующим спуском к долине реки Дымбовица. Сам перевал Отику (что означает «Отцовский») лежит непосредственно на пересечении нескольких хорошо видимых пешеходных путей.

Водохранилище Печенегу (Barajul Pecineagu) с плотиной ГЭС

Расположено на р. Дымбовица, рядом с хр. Фэгэраш, между горными массивами Piatra Craiului и Iezer-Păpuşa. Дата сооружения плотины — 1984 г., высота 107 м, длина 267 м. В настоящее время водохранилище спущено, по дну протекает река Дымбовица, ГЭС на реконструкции. Объем вмещающего озера — 63 км^3.

Вдоль озера можно наблюдать живописные виды на горные вершины. От него отходят многочисленные лесовозные дороги на хребет Фэгэраш и его перевалы, а также в горы Iezer.

Проезд по северной стороне более сложен из-за осыпей.

Достопримечательности, посещенные группой

Проехали по южной стороне озера до плотины.

Замок Бран

Замок Бран находится в живописном местечке Бран в 30 км от Брашова, на границе Мунтении и Трансильвании.

Замок был построен в конце XIV в. местными жителями своими силами и за собственные средства, за что они были освобождены от уплаты налогов в казну государства в течение нескольких веков. В 1622-1625 гг. были достроены две защитные башни.

Возведенный на вершине скалы и имеющий необычную трапециевидную форму, замок Бран служил стратегической оборонной крепостью. Он имеет 4 уровня, которые соединяются лестницей. Залы и коридоры замка составляют загадочный лабиринт.

Во внутреннем дворике есть колодец, который ведет, по преданию, к подземным помещениям.

Замок Бран имел много хозяев на своем веку. Сначала он принадлежал господарю Мирче Старому, а затем жителям Брашова и Габсбургской Империи. Согласно легенде, здесь ночевал известный воевода Влад Цепеш-Дракула во время своих походов, а местность, окружающая замок Бран, была излюбленным местом охоты господаря Цепеша. По одной из версий, его пытали в подземельях замка турецкие враги. И, наверное, поэтому замок Бран также называют замком Дракулы.

В настоящее время здесь расположился Музей истории и средневекового искусства, в котором представлены румынская и иностранная мебель, коллекции оружия и доспехов, а также другие интересные предметы XIV-XIX вв.

Местечко Бран славится также своими сырами, рецепт приготовления которых держится в тайне и передается от одного поколения к другому.

На местном рынке можно приобрести вязаные вещи из натуральной шерсти, а также сувениры, большинство из которых обыгрывает образ Дракулы.

Достопримечательности, посещенные группой

Замок осмотрен снаружи при проезде населенного пункта Бран.

Город Рышнов

Рышнов (Râşnov, нем. Rosenau) — город в жудеце Брашов. Город расположен примерно в 15 км от Брашова и примерно на таком же расстоянии от замка Бран, между Валахией и Трансильванией.

В Рышнове находится крепость, которая была построена рыцарями Тевтонского ордена в 1215 г. Впервые она упоминается в документах 1331 г. За всё время существования крепость была захвачена только один раз — примерно в 1600 г. Габриэлем Баторием.

Существует легенда, связанная с крепостью. Во время одной особенно долгой осады, жителям города очень не хватало воды. Тогда двух турецких пленников, захваченных ранее, заставили рыть колодец в центре города. Им обещали даровать свободу, как только задание будет выполнено. Согласно легенде, работа заняла 17 лет, но потом пленников все равно убили. Этот колодец находится в центре крепости, его глубина — 62 м. Недавние раскопки обнаружили на дне колодца кости двух человек.

В настоящее время крепость доступна для посетителей.

Достопримечательности, посещенные группой

Живописный вид на крепость на остановке при проезде города. Сама крепость не посещалась за недостатком времени.

Город Брашов

Брашов (Braşov, венг. Brassó) — один из крупнейших городов в стране. В старину был известен как Кронштадт (Kronstadt).

Расположенный в сердце Румынии, Брашов иногда называют румынским Зальцбургом. Готические кварталы старого города производят сильное впечатление. Особое место среди памятников культуры занимает знаменитая Черная церковь, один из самых вместительных средневековых храмов на Балканах. Здесь устраивают органные концерты. У входа статуя Йоханнеса Хонтеруса, реформатора, просветителя, последователя Мартина Лютера.

Кронштадтская крепость была основана в 1211 г. Тевтонским орденом. Впервые упоминается как Брашов в 1251 г. В средневековых документах город назывался Браско, Брассо, Стефанополис, Кронштадт и Брашов.

Брашов — один из главных культурных и исторических центров трансильванских саксов. Благодаря удачному географическому положению и торговым связям с Молдовой и Валахией, город стал одним из самых важных экономических центров Трансильвании.

Главными достопримечательностями города являются: остатки цитадели (1395-1553 гг.), церковь Св. Николая (1495 г.), одно из культовых мест страны — Бисерика-Нягрэ (Чёрная Церковь, XIV-XV вв.), церковь Св. Варфоломея (XIII в.), Исторический музей в здании XV в., ратуша (1420 г.) и множество колоритных домов XVII-XVIII вв.

Церковь Св. Варфоломея — самый старый исторический памятник в Брашове, построена в 1223 г.

Церковь Св. Николая —была построена из камня в 1495 г. благодаря поддержке лидеров всех румынских областей. Её внушительный размер доминирует над самой старой частью города — Шкей Брашовулуй.

Первая румынская школа — построена всего лишь в метре расстояния от Церкви Св. Николая. Первые исторические памятники, доказывают существование школы с 1495 г. Большинство первых печатных книг в Румынии были напечатаны здесь Корезием. Туристам доступна к посещению школа, где они могут посидеть за партами XIX столетия.

Чёрная церковь — первоначально известная как Церковь Св. Марии. Здание было частично разрушено после большого пожара в 1689 г. Построенная приблизительно в 1380 г., Чёрная церковь — самый большой памятник готической архитектуры в Румынии.

Ворота Екатерины — одни из самых старых сохранившихся городских ворот Брашова.

Страда-Сфории — самая узкая улица Брашова (ширина 110-135 см), и одна из самых узких в мире.

Достопримечательности, посещенные группой

Осмотрели снаружи церковь Св. Варфоломея, Бисерика Нягрэ, Ратушу, площадь Совета, проехали по центру города, отличающемуся живописностью и уютом, издали осмотрели крепость Брашова. Многочисленные кафе, магазинчики.

Озеро Красное (Убийца)

Lacul Roşu, венг. Gyilkos-tó — естественное озеро в Восточных Карпатах, рядом с ущельем Биказ. Озеро образовалось в 1837 г. в результате сильных ливневых дождей и мощного обвала скал, которые перекрыли горную речку, образовав некое подобие дамбы. Оно имеет форму буквы «Г», глубину 10,5 м, площадь 114676 м^2 и длину береговой линии 2830 м.

Ущелье Биказ (Cheile Bicazului — Ключи Биказа, венг. Békás-szoros) — одно из наиболее впечатляющих природных мест Румынии, расположено на северо-востоке страны в Восточных Карпатах. Высокие скалы ущелья разделяет горная речка Биказ. Ущелье является самым глубоким и длинным в Румынии и соединяет провинции Молдова и Трансильвания. Здесь встречается краснокрылый стенолаз — необычная, редкая птичка, живущая в скалах; в реке Биказ водится форель. Площадь заповедной зоны составляет 6575 га. Восемь километров вдоль ущелья, часто по серпантину, со скалами с одной стороны и отвесным обрывом с другой, являются одной из захватывающих дорог в стране. Неподалёку от ущелья на высоте 980 м. находится озеро Красное, образовавшееся в XIX в. в результате горного обвала.

Достопримечательности, посещенные группой

Озеро Красное и ущелье Биказ не посещены, поскольку маршрут проходил не по шоссе DN12, а через перевалы с выходом на шоссе DN15 через н.п. Биказ-Кей прямо к вдхр. Биказ.

Озеро Биказ на реке Быстрица с плотиной ГЭС

Озеро Izvorul Muntelui (Горный Источник), также иногда называемое озером Биказ — самое большое водохранилище Румынии (протяжённость более 35 км, максимальная глубина 90 м, ёмкость примерно 1,25 млрд. м^3). Сооружено в 1960 г. на реке Быстрица (Bistriţa Moldoveană). К озеру примыкает территория национального парка Биказ (в основном западный берег).

Плотина имеет высоту 127 м, длину 435 м, макс. ширину 119 м. Является основой для ГЭС «Биказ-Стежару».

На скалах Биказа довольно широко представлен растительный мир. Многие виды признаны очень редкими. Наиболее ценным растением является местный эндемик Биказский Косарь или Гушуль, названный в честь знаменитого естествоиспытателя Михаила Гушуляка, который и открыл это растение в начале 20-го в. Косарь встречается только в одном ущелье национального парка —

ущелье Шугэу. Там же произрастает ягодный тис, венерин башмачок, касатик безлистный.

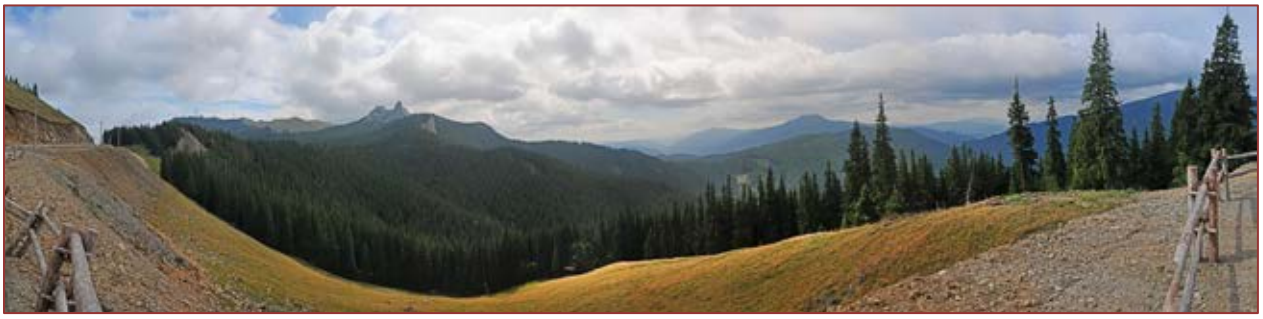
Животный мир не менее интересен. Здесь также встречается краснокрылый стенолаз. Среди птиц распространены беркуты. Местная популяция серны колеблется от 60 до 90 особей, бурого медведя — от 6 до 8 особей, стабильны популяции рыси, волка, оленей, кабанов, косуль.

Достопримечательности, посещенные группой

Проехали вдоль всего восточного берега, начиная с величественной плотины озера Биказ.

Достопримечательности горы Рарэу

Информации в Интернете найти не сумели, поэтому достопримечательности можно просто перечислить — это монастырь Рарэу (Rarău), одноименный полуасфальтовый — если подниматься с южной стороны от поселка Кирил — перевал (Восточные Карпаты, высота — 1449 м) и турбаза, находящаяся там же.



Несколько живописных церквей по дороге к Сучаве

Справа — церковь Святого Николая в поселке Вама, слева — в населенном пункте Молид.

Город Гура-Гуморулуй близ Сучавы

Монастырь Воронец (Mănăstirea Voronet) — один из монастырей Южной Буковины, расположенный в деревне Воронец около г. Гура-Гуморулуй. Монастырь известен церковью Георгия Победоносца, расписанной как с внутренней, так и с внешней стороны и занесённой в 1993 г. в список всемирного наследия ЮНЕСКО. Монастырь расположен примерно в 6 км от центра города.

Достопримечательности, посещенные группой

Проехали по центру города, полюбовались его живописными церквами. Вследствие усталости группы и относительно позднего времени монастырь Воронец было решено не посещать.

Город Сучава

Сучава (рум. Suceava) — административный центр жудеца Сучава, является неофициальной столицей исторических областей Буковина и Молдавия.

Сучава была столицей Молдавского княжества с 1365 по 1565 гг. При правлении господаря Александра Доброго (1400-1432 гг.) Сучава становится в 1401 г. резиденцией митрополита Молдавии. В эти же годы сюда были вывезены останки великомученика Святого Иоанна Нового, или Иоанна Трапезундского — греческого купца, замученного татарами в Крыму в конце XIV в. Святой Иоанн Новый стал покровителем Молдавии. Вокруг могилы святого в Сучаве был построен храм митрополии. В 1565 г. под турецким давлением столица была перенесена в Яссы.

Тронная крепость (Cetatea de Scaun) — старинная крепость XIV в., являлась местом коронации молдавских господарей. Крепость была построена в конце XIV в. молдавским господарем Петром I Мушатом, в XV в. существенно укреплена Стефаном III Великим. Разрушена в 1675 г. по приказу турок. Крепость включена в список исторических памятников округа Сучава. В настоящее время находится на реконструкции.

Достопримечательности, посещенные группой

Достопримечательности группой не были посещены за недостатком времени. В то же время, 18 августа один из участников посетил крепость и принял участие в качестве зрителя в фольклорном фестивале на тему Средневековья (костюмированные танцы, историческое фехтование с реконструкцией боев, выступление каскадеров на лошадях, выставка-продажа народных изделий).

Выводы и рекомендации к культурной программе

Если знакомство с достопримечательностями — одна из основных целей похода, можно порекомендовать закладывать несколько дневок: в начале — в Бухаресте, в середине — в Брашове, и в конце — в Сучаве. Конечно, это существенно снизит интенсивность, но позволит ощутить, что группа побывала именно в Румынии, а не просто крутила педали по одному из типичных спортивных туристских маршрутов.

Выделять дневку на Бухарест логично потому, что поезда обычно ходят не по расписанию, зачастую существенно опаздывают. Получается, что в гостинице размещение происходит примерно в 2 часа ночи. Прибавляем к этому 8-часовой сон + утренние сборы и завтрак — уже 12 дня, а то и час. Даже если просто проехать по центру Бухареста и снаружи глянуть на известные здания/музеи — это еще 2 часа. Итого получается, что выезд на маршрут происходит практически под вечер, чего желательно избежать.

Брашов — это культурный центр (в прямом и переносном смысле) Румынии. Он имеет свою харизму, свою планировку, свое обаяние, свои посещаемые всеми туристами из Европы места. Менее, чем на полдня, в нем остановиться сложно. А если еще учесть, что группу неплохо наградить за преодоление Южных Карпат, — дневка в Брашове просто напрашивается сама собой.

Под Сучавой же имеется кольцо интересных монастырей, которые можно объехать, да и городские достопримечательности достойны внимания.

Кроме того, когда следуешь по маршруту, не оставляют равнодушным и естественные достопримечательности. В частности, многочисленные водохранилища или горные хребты, отходящие от перевала Отику. Кстати, на нем также неплохо устроить дневку, посмотреть местные красоты, наесться черники и изучить прикладное творчество пастухов, выражающееся в различных изобретениях для обустройства летников.

ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА, ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ

До Румынии можно добраться множеством способов: самолетом, поездом, автомобилем, автобусом или даже по морю. У каждого способа есть как преимущества так и недостатки, рассмотрев их все, мы пришли к выводу, что к нашему маршруту больше всего подходит поезд, поскольку можно взять билеты отправлением с любого ж/д вокзала международного сообщения. Кроме того, в поезде предусматривается более бережное обращение с велосипедами, чем при авиаперевозке.

Добирались:

– туда: ежедневным поездом 059М Москва–София. Отправление из Москвы 04.08.12 в 8:01 по расписанию, прибытие в Бухарест 05.08.12 в 23:52 по местному времени (прибыли с опозданием на 1 час).

– обратно: тем же поездом с вокзала Сучава Гала. Сели в поезд в 18.08 (с опозданием на 5 часов), по расписанию должны были сесть в 13:48. Прибытие в Москву 20.08.12 в 02:00 (с опозданием на 4 часа), по расписанию 19.08.12 в 22:44.

Внимание!!! На станции Сучава Норд поезд не производит высадку-посадку пассажиров, даже если это написано в билете. Международный вокзал Сучава Гала находится в километре на юго-восток от Сучава Норд.

Разница во времени с Москвой — минус 1 час в период летнего времени, минус 2 часа в зимнее время.

Приводим здесь подробную информацию, которую удалось собрать.

Самолет. Два раза в неделю авиакомпания «Аэрофлот» совершает рейсы из Москвы в Бухарест. С аналогичной периодичностью совершает полеты и румынская компания Tarom Air Transport. Ежедневно несколько авиакомпаний предлагают полеты с пересадкой в городах Европы, также летают несколько бюджетных авиаперевозчиков: Wizzair, Aer Lingus, EasyJet, Niki, Blue Air и Vueling.

Международные авиарейсы выполняются в аэропорты города Бухарест (Банеаша и Отопень) и региональные аэропорты городов Тимишоара, Сибиу, Констанца, Орадя и Брашов. Прямой рейс Москва–Бухарест длится около 2,5 часов.

Стоимость перелета туда-обратно: на прямые рейсы — от 9 тыс. руб.; на рейсы с пересадкой — от 6 тыс. руб. (в городах Киев – компания «Аэросвит», Кишинёв – Air Moldova, София – Bulgaria Air и др.). www.anywayanyday.com

Покупка авиабилетов в один конец увеличивает стоимость в два раза, а билет туда-обратно предполагает возврат той же компанией из того же города, что серьезно ограничивает выбор удобного рейса.

Условия и стоимость провоза велосипеда в багажном отсеке зависят от авиакомпании. Для провозки велосипеда на самолете потребуется тщательно его разобрать и постараться обезопасить от деформации и неизбежных ударов.

Поезд. Ежедневно несколько прицепных вагонов-купе Москва–Бухарест едут через Украину поездом 059М Москва–София, зимой — по особому расписанию. Расчетное время в пути составляет около 2 суток (два дня и одна ночь). Отправление поезда с Киевского вокзала в 08:01, прибытие на вокзал Бухарест-Норд — в 22:52. (опоздание – обычное дело) Билеты на поезда

международного следования поступают в продажу не за 45, а за 60 суток до даты отправления. Стоимость одного места в купе 2900 руб. умноженное на сезонный коэффициент, плюс сервис. На стоимость билета влияет курс евро. От страховки можно отказаться. Билеты продаются только на вокзале в международных кассах, через интернет-сайт РЖД купить нельзя.

Немного дешевле можно доехать плацкартным поездом в Черновцы или Кишинев, откуда ежедневно курсируют электрички. Особенно удобен для проезда из России в Румынию поезд 341, который следует из Москвы в Кишинев и проходит через молдавский город Унгены. От пограничного перехода с Румынией от станции около 15 минут можно пройти пешком. А можно сесть на недорогой ночной поезд, который отправляется каждый день из Кишинева в Бухарест.

Автобус. Автобусом можно доехать из России в Румынию с пересадками в Молдавии или в Украине. Из Черновцов, Кишинева и других городов на границе в Румынию отправляются ежедневные рейсовые автобусы и маршрутки в несколько городов Румынии, такие как Сигишоару, Служ-Напоку и Брашов.

Паром. Регулярные паромные переправы функционируют по реке Дунай между Болгарией и Румынией. Автомобильные паромы есть на маршруте Джурджу–Русе и Калафат–Видин. Кроме того действуют переправы паромов регионального значения в других пунктах между Румынией, Сербией и Болгарией.

Автомобиль. Большой популярностью у наших жителей пользуются поездки в Румынию на автомобиле, как из России, так и из любого европейского города, где взять в аренду автомобиль хорошего качества не составит труда. Главное, чтобы на момент путешествия вам исполнился 21 год и у вас с собой были международные водительские права. Расстояния от Москвы по автодороге до Бухареста — 1960 км.

Оформление виз

На момент похода Румыния входила в состав Евросоюза, но не являлась страной-участником Шенгенского соглашения. Такое положение может поменяться в любой момент. Для въезда в страну нужна румынская виза, которая внешне очень похожа на шенгенскую, но не является ею. Шенгенская виза предоставляет возможность транзитного проезда через страну за 5 дней, но права нахождения в стране более длительное время не дает. Поэтому всем участникам пришлось оформить себе румынскую визу вида «С».

Визу можно оформить через агентство или самостоятельно в посольстве. Мы решили не прибегать к помощи агентств, посокольку это увеличивало ее стоимость практически в 2 раза и не давало никаких гарантий к получению. Для подачи документов одним из участников похода за всех можно оформить на этого участника соответствующую доверенность у нотариуса, но условия и цены тоже отпугивают — нужно собраться всем у нотариуса, заплатить 10 000 рублей за договор и порядка 100-300 рублей с человека в доверенности. Поэтому мы стали оформлять визы самостоятельно.

Происходило это так. За три недели до выезда несколько участников приехали к посольству в 8 утра и заняли очередь на всю группу. Надо сказать, что посольство открывается не раньше 10 утра, а в очереди мы были уже десятыми. К открытию набралось еще много людей, которым не суждено было сдать документы в этот день.

Посольство работает четко, с 10:00 до 13:00 (включая технические перерывы), принимая документы от человека в среднем по 5-10 минут, последний наш участник освободился около 12 часов. Получить паспорта за всю группу

может любой человек при предъявлении квитанций об оплате, это очень удобно. Сроки оформления визы исчисляются в рабочих днях со следующего дня после подачи документов, у нас это заняло примерно неделю (пять рабочих дней).

Требования сотрудников консульства различаются, отношение тоже индивидуально. Вам могут пойти на встречу, принять пакет документов, разрешить довезти в этот же день недостающие или принять их у одного человека за двоих на следующий день, но могут и отправить без объяснений на переоформление. Наберитесь терпения, будьте вежливы и не забудьте поздороваться с консулом «бунэ дименяца», тогда удача может оказаться на вашей стороне! ;о)

Для оформления визы гражданам России необходимо подать в посольство Румынии следующие документы:

- загранпаспорт (срок окончания его действия должен быть не менее 3 месяцев с момента возвращения в Россию);
- ксерокопию страницы загранпаспорта, которая содержит фотографию и личные данные;
- 1 цветную фотографию размером 3х4 см, выполненную на светлом фоне, углы и овалы недопустимы;
- анкету, которую необходимо заполнить на румынском, русском или английском языке и подписать своей рукой (форма краткосрочной анкеты и пример заполнения приведен здесь: http://moscova.mae.ro/index.php?id=33&lang=ru&id=10685. На несовершеннолетних любого возраста необходима отдельная анкета;
- подтверждение брони гостиницы (факс, оригинал или подтверждение он-лайн бронирования). В подтверждении обязательно должны быть ФИО, иногда требуют указать и паспортные данные. Если подтверждение бронирования делается на группу, то должны быть прописаны фамилии каждого из группы. Некоторые хостелы неохотно идут на оформление документов, аргументируя тем, что после получения визы туристы часто снимают бронь и отель ничего с этого не имеет. Мы бронировали три отеля через http://www.booking.com;
- справку с места работы, оформленную на фирменном бланке и содержащую сведения о зарплате, занимаемой должности и стаже;
- оригинал и ксерокопию медицинской страховки. Данный документ должен быть действителен в течение всей поездки (минимальное страховое покрытие — 30 тысяч евро). Мы делали в Альфастраховании на срок с 05.08.12 по 18.08.12 по эконом программе;
- ксерокопию железнодорожных или авиабилетов туда и обратно;
- справка из банка об остатке денежных средств на счете или справка из обмена валют с указанием ваших паспортных данных.

Дополнительные документы для неработающих:

- **Финансовые гарантии**: справка из банка об остатке денежных средств на счете или банковской карте (кредитные деньги не учитываются) или дорожные чеки из расчета не менее 50€ в сутки пребывания на человека, но не менее 500€ (срок — не раньше 20 дней до подачи в консульство), или справка из обмена валют с паспортными данными.

- **Документы от спонсора**: в случае отсутствия финансовых гарантий. Спонсором может выступать только близкий родственник (отец/мать, сын/дочь, брат/сестра, муж/жена).

- **Справка с работы**: на фирменном бланке с указанием фактического адреса места работы, телефона, должности, рабочего стажа и заработной платы не менее 30 000 руб. (срок — не раньше 20 дней до подачи в консульство).

- **Копии документов, подтверждающих родство** (свидетельства о рождении/браке).

- **Копия паспорта РФ** (разворот с фотографией и страница с пропиской).

- **Спонсорское письмо** в свободной форме (но с указанием паспортных данных спонсируемого) в печатном виде.

Пенсионерам нужно предоставить ксерокопию удостоверения пенсионера, выписку из счета в банке. Также можно предоставить заявление о спонсорстве от родственника, справку с рабочего места спонсирующего человека и ксерокопию главной страницы его российского паспорта.

Студентам необходимо предоставить справку с места учебы (срок справки — не раньше 20 дней до подачи в консульство) и копию студенческого билета;

Детям до 18 лет необходимо предоставить справку из образовательного учреждения, ксерокопию свидетельства о рождении, заявление о спонсорстве от родителей или других родственников, справку с рабочего места спонсирующего человека (невыезжающего родителя) и ксерокопию главной страницы его российского паспорта и страницы с пропиской, копию разрешения на выезд ребенка в Румынию, от невыезжающего родителя (срок — не раньше 20 дней до подачи в консульство).

Адрес посольства Румынии в Москве:
119285, г. Москва, Мосфильмовская ул., 64 (метро «Киевская»)

Часы работы. Консульский отдел принимает документы для оформления виз по понедельникам, средам и пятницам с 11:00 до 13:00. В эти же дни с 16:00 до 17:00 выдаются готовые визы.

При оформлении виз для российских граждан взимаются следующие **консульские сборы**:

– 35 евро для въездной-выездной визы продолжительностью до 90 дней в течение 6 месяцев и сроком оформления от 5 до 10 рабочих дней с момента подачи документов;

– 70 евро тариф срочного оформления виз (до 3 рабочих дней с момента подачи документов).

Оплата консульского сбора производится только в евро

Сайт посольства в Москве: http://moscova.mae.ro/index.php?lang=ru

Адреса и телефоны поисково-спасательных служб

Румынская служба спасения SMURD:

http://www.smurd.ro mail to: office@smurd.ro тел.: 112

Выводы и рекомендации

1) Билеты на поезда международного следования поступают в продажу за 60 суток до даты отправления. Купить их можно только в международных кассах вокзала, через сайт РЖД они не продаются.

2) С подачей документов на визу лучше не тянуть, поскольку в первый раз их могут по какой-либо причине не принять, придётся что-то довозить или подавать в следующий раз. При установленном графике работы консульства и очередях это может затянуть процесс получения визы, привести к необходимости переплаты за срочность.

3) Деньги в Румынию рекомендуем брать в евро или в долларах. Рубли в Румынии поменять крайне сложно, если это вообще возможно. В крупных городах можно снять деньги с карточки.

4) Поезда международного сообщения обычно следуют с отставанием от графика Москва–Бухарест — 1 час, Бухарест–Москва — 5 часов. На обратный поезд можно не спешить — отличный подарок Румынских ЖД всем, кто любит опаздывать!

5) Разместить четыре велосипеда в купейном отсеке вполне реально (об этом более подробно рассказывается в техническом отчете). Рюкзаки размещаются под нижними полками, предварительно достав из них все необходимое.

АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Аварийных ситуаций на маршруте не произошло, но на случай их возникновения имелись упрощенные варианты прохождения похода. Кроме того, практически в любой точке маршрута максимум в однодневной доступности находились оживленные автодороги или населенные пункты, куда можно было бы обратиться за помощью.

ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

Изначально планировалось, что участок маршрута по Южным Карпатам от оз. Видрару до Брязы группа преодолеет за 3 дня (~80 км). Запасной вариант предполагал, что возможна задержка на один день и участок будет взят за 4 дня. В этом случае группа пожертвует одним днем в концовке маршрута и проедет от оз. Биказ к городу Роман (см. синюю линию на общей схеме похода), откуда доберется до финиша на электропоезде.

Реальное положение дел на обозначенном участке оказалось несколько иным. Он позиционировался, как первопроход. Существующие карты не отражали современной ситуации по ряду причин. Так, километровые листы карт генерального штаба (1970-гг.) безнадежно устарели (хотя дороги на них были нанесены правильно, за 40 лет появилось много новых), якобы актуальная 750-метровка хребта Фэгераш, взятая с сайта румынских туристов, оказалась очень приблизительной (погрешности в расположении дорог/троп доходили до километра, что существенно в лесистой, да еще и горной, местности, причем не соблюдалось даже размещение троп относительно рек,), а космоснимки не смогли прояснить ситуацию вследствие той же лесистости склонов (даже при максимальном увеличении троп среди деревьев не видно). Это касалось спуска к реке Чернат, а также дороги/тропы из долины реки Изворул-Рошу на перевал Отику. Затрудняло процесс продвижения и то, что некоторые дороги были давно заброшены из-за обширных оползней или прокладки новых путей. Однако несмотря на все трудности, а также благодаря упорности группы правильный путь был найден. В настоящее время по прилагающимся к отчету трекам маршрут реально пройти именно за указанное в графике время.

Трудности в ориентировании привели к тому, что группа покорила за три дня лишь часть нитки первопрохода, правда, самую сложную: оз. Видрару — оз. Печенеги (~60 км). Оставался еще проход по хр. Фэгераш, но на него требовалось еще минимум два дня, а пищевые запасы были рассчитаны на 4 дня автонома. В результате было принято решение не подниматься на хребет (см. синий пунктир на общей схеме похода), а объехать его, спустившись в Дымбовицу и заменив препятствие связкой асфальтовых перевалов (см. основной маршрут, обозначенный красной линией). Такое решение не повлияло на заявленную категорию сложности похода, к тому же позволило продолжить прохождение маршрута по запланированному графику (за исключением указанного выше участка), несмотря на потерю двух дней.

Оставшиеся части маршрута были пройдены без изменений, если не считать небольших сдвигов мест ночевок от запланированных в силу учета реалий местности.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ

Дата	День пути	Участок	Протя-женность, км
04-05.08		*Москва – Бухарест*	—
06.08	*1*	*Бухарест – Лунгулецу – Гэешти – Тополовени – вдхр. Голешти*	*98*
07.08	*2*	*Вдхр. Голешти – Питешти – Куртя-де-Арджеш – Корбени – оз. Видрару – поляна Тоака*	*87*
08.08	*3*	*Поляна Тоака – р. Вылсан – р. Чернат – долина р. Рыул-Доамней – долина р. Изворул-Рошу – пер. Отику*	*37*
09.08	*4*	*Пер. Отику – долина р. Дымбовица – оз. Печенеги – хр. Фэгэраш*	*24*
10.08	*5*	*Хр. Фэгэраш – р. Урли*	*12*
11.08	*6*	*Р. Урли – Бряза – Реча – Першани – р. Тырг*	*46*
12.08	*7*	*Р. Тырг – Кодля – Брашов – Хэрман – Ильени – Сфынтул-Георге*	*70*
13.08	*8*	*Сфынтул-Георге – Малнаш – Бейле-Тушнад – Козмени – Сынмартин – Ла-Оклош*	*70*
14.08	*9*	*Ла-Оклош – Кошня – Чугеш – Гимеш – Валя-Рече – р. Бюкаваш*	*62*
15.08	*10*	*Р. Бюкаваш – пер. 1185 м – Демук – Биказ-Кёй – Лунка – Тикош – Биказ – оз. Биказ – Бухалница*	*60*
16.08	*11*	*Бухалница – Пояна-Ларгулуй – Пояна-Теиулуй – Дрепту – Фрумосу – Фаркаша – Борка – Мэдей – Холда – р. Горн*	*66*
17.08	*12*	*Р. Горн – Кирил – пер. 1425 м – Кымплунг-Молдовенеск – Вама – Фрасин – Гура-Хуморулуй – Илишешти – Строешти – Сучава*	*98*
18-19.08		*Сучава – Москва*	—

ЗАПАСНЫЕ ВАРИАНТЫ

Дата	День пути	Участок	Протя-женность, км	Примечания
Непредвиденные обстоятельства при преодоление перевала Отику				
08.08-11.08	*3-6*	*Оз. Видрару – Бряза*	*80*	*Используется в случае, если пер. Отику не проходится за один день*
Упрощенный вариант маршрута от Биказа до Романа, оттуда на электричке до Сучавы				
16-17.08	*11-12*	*Оз. Биказ – Роман – Сучава*	*75*	*Используется в случае, если по каким-либо причинам после преодоления определяющих препятствий группа выбивается из графика на завершающем этапе*

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ФАКТИЧЕСКИЙ

День пути	*Дата*	Участок	Протя-женность, км/набор высоты,м	Чистое время в пути, час	Покрытие/способ передвижения	Естественные препятствия
1–2	*04-05.08*	Москва – Бухарест	—	30:51	(поезд Москва-Бухарест)	—
3	*06.08*	Бухарест – Китила – Фундата – Слобозия Моарэ – Лунгулецу – Сэлкуца – Спэлэтура – Мэтэсару – Гэешти	87,2/ 326	4:39	Асфальт – 86,7 км; грунт – 0,5 (вело)	—
4	*07.08*	Гэешти – Гура-Фои – Бэдулешти – Валя-Маре – Чулница – Тополовени – Штефэнешти – Питешти – Доброгостя – Борлешти – Мыничешти – Куртя-де-Арджеш – Оешти-Пэмынтени – Корбени – долина реки Арджеш перед оз. Видрару	106,7/ 870	5:49	Асфальт – 105,7 км; грунт – 1,0 (вело)	—
5	*08.08*	Долина реки Арджеш перед оз. Видрару – оз. Видрару – хр. Тоака – поляна Тоака – хр. Добронягу – ручей на спуске с хр. Добронягу	32,3/ 1783	3:42	Асфальт – 12,2 км; грейдер м.-щ. – 7,3 км; грейдер кр.-щ. – 8,2 км; заросшая лесовозная дорога – 4,6 км (вело/пеше)	Каменистая горная дорога с большими уклонами; заброшенная лесовозная дорога с участками крупных камней
6	*09.08*	Ручей на спуске с хр. Добронягу – долина р. Чернат – долина р. Рыул-Доамней – долина р. Изворул-Рошу напротив г. Ку-Хотар	27,3/ 1542	5:42	Грейдер м.-щ. – 14,7 км грейдер кр.-щ. – 6,5 км; заросшая лесовозная дорога – 5,5 км (вело/пеше)	Зарастающая кустарником, деревьями лесовозная дорога с участками крупных камней; броды
7	*10.08*	Долина р. Изворул-Рошу напротив г. Ку-Хотар – старая горная дорога перед пер. Отику	3,04/ 644	4:47	Заросшая лесовозная дорога – 0,36 км; туртропа – 2,68 км (вело/пеше)	Зарастающая кустарником, деревьями лесовозная дорога с участками крупных камней; туртропа
8	*11.08*	Старая горная дорога перед пер. Отику – пер. Отику – оз. Печенеги – Сэтик – Дымбовица	46,2/ 437	3:17	Асфальт – 3,0 км; грейдер м.-щ. – 35,98 км; грейдер кр.-щ. – 3,22 км; туртропа – 4,0 км (вело/пеше)	Туртропа; каменистая горная дорога с участками крупной каменной крошки; каменистая грунтовая дорога; броды
9	*12.08*	Дымбовица – Фундата – Моечу-Де-Жос – Бран – Тохану-Ноу – Рышнов – Брашов – Хэрман – ле-вый приток р. Олт за Брашовом перед Кикишем	78,86/ 914	4:09	Асфальт – 78,86 км (вело)	Асфальтированная дорога по сильно пересеченной местности
10	*13.08*	Левый приток р. Олт за Брашовом перед Кикишем – Кикиш – Кошени – Сфынтул-Георге – Олтени – Малнаш – Биксад – Бейле-Тушнад – Сынмартин – правый приток р. Уз между г. Ботшара и Чичинда	81,5/ 998	5:15	Асфальт – 73,6 км; грейдер м.-щ. – 1,0 км; грейдер кр.-щ. – 6,9 км (вело)	Каменистая дорога с крупными камнями

11	*14.08*	Правый приток р. Уз между г. Ботшара и Чичинда – Кинод – Ла Оклош – Чобануш – Кошня – Пажиштя – Чугеш – Паланка – Гимеш – р. Тротуш около Гимеш-Фэджет	61,2/ 1125	4:54	Асфальт – 15,4 км; грейдер м.-щ. – 13,41 км; грейдер кр.-щ. – 19,69 км; используемая лесовозная дорога – 8,3 км; заросшая тракторная дорога – 4,4 км (вело/пеше)	Зарастающая кустарником и деревьями лесовозная и вездеход-ная дорога; используемая лесовозная, тракторная дорога; каменистая дорога с крупными камнями
12	*15.08*	Р. Тротуш около Гимеш-Фэджет – Валя Рече – пер. Бюкаваш – Хуйсурез – Дымук – Биказ-Кей – Лунка – Тикош – Нягра – Ташка – Биказ – оз. Биказ – Руджинешти	77,9/ 1350	4:55	Асфальт – 58,5 км; грейдер кр.-щ. – 19,4 км (вело)	Каменистая горная дорога со значительными неровностями; асфальтированная дорога по сильно пересеченной местности
13	*16.08*	Руджинешти – Бухалница – Хангу – Пояна Ларгулуй – Пояна Теиулуи – Сэвинешти – Дрепту – Фрумосу – Фаркаша – Пырыул Пынтей – Борка – Мэдей – Лунджени – Холдица – Холда – Круча – берег р. Быстрица перед Кожочем	81,5/ 1596	4:32	Асфальт – 81,5 км (вело)	Асфальтированная дорога по сильно пересеченной местности
14	*17.08*	Берег р. Быстрица перед Кожочем – Кожоч – Кирил – пер. Рарэу – Пожорыта – Кымпулунг-Молдовенеск – Вама – Молид – Букшоая – Гура-Гуморулуй – Пэлтиноаса – Илишешти – Строешти – Сучава	104/ 1435	6:27	Асфальт – 100,7 км; грейдер кр.-щ. – 3,3 км (вело)	Каменистая горная дорога с крупными камнями; очень плохой асфальт, большие уклоны
15-16	*18-19.05*	Сучава – Москва	—	34:56	(поезд Сучава Гала-Москва)	—

Итого за весь поход пройдено 787 км

Из них:

по асфальту (бетонке)	– 616,1 км;
по мелкощебеночному грейдеру	– 73,89 км;
по горной крупнощебеночной дороге	– 67,21км;
по используемой лесовозной дороге	– 8,3 км;
по зарастающей лесовозной и тракторной дороге	– 14,86 км;
по туртропе	– 6,68 км.

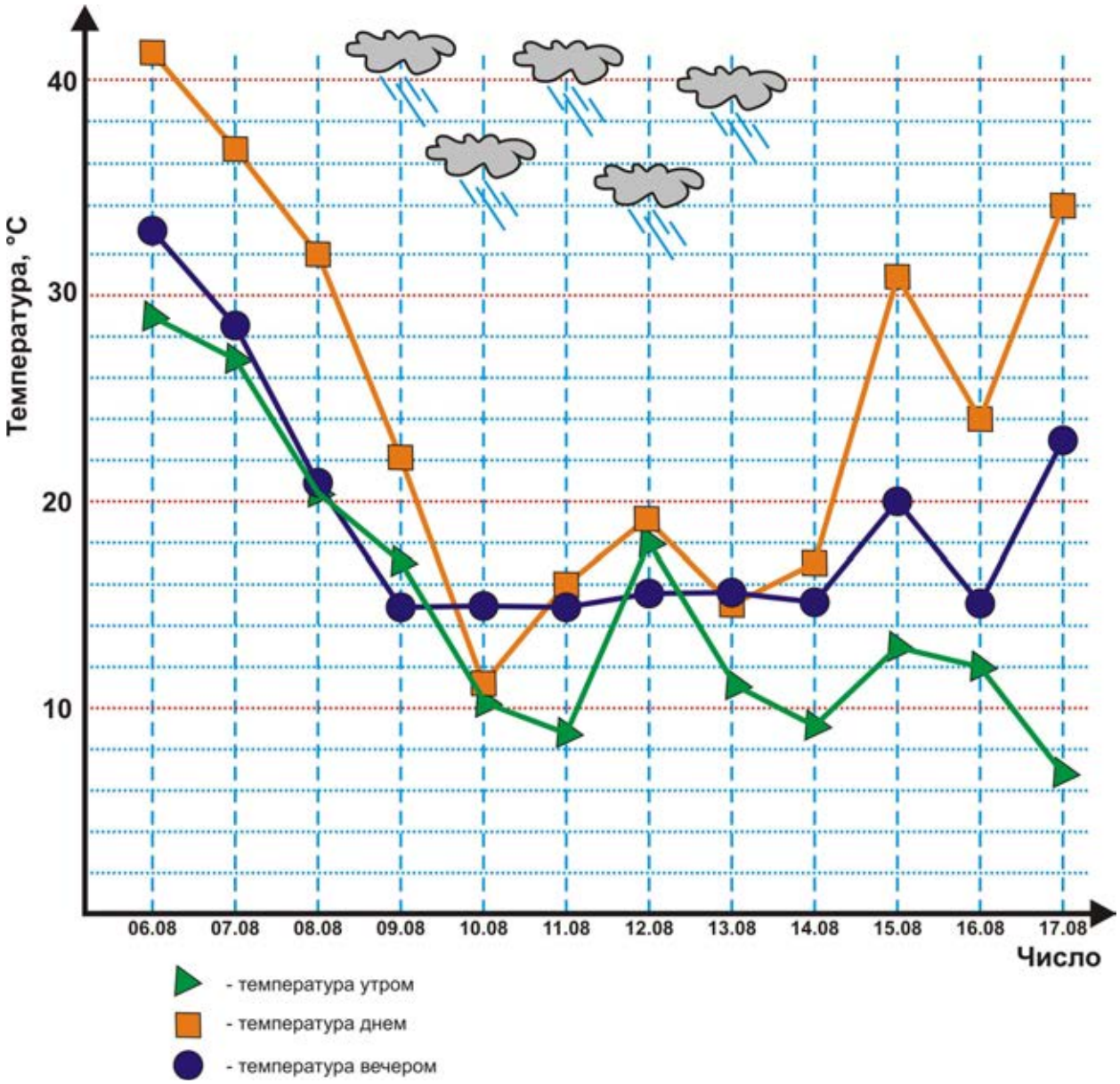
Общий набор высоты за поход – 13020 м

ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ

Дата	Время	Температура воздуха в тени (°С)	Давление, гПа	Относительная влажность, %	Скорость ветра, макс, м/с	Направление ветра	Осадки	Облачность
06.08. 2012	10:00	+28,8		51%	0		сухо	ясно
	13:07	+42,2	н/д	27%	0		сухо	ясно
	22:00	+33,3		34%	0		сухо	ясно
07.08. 2012	8:00	+27,1		48%	0		сухо	ясно
	13:15	+36,4	н/д	28%	0,6		сухо	ясно
	20:56	+28,5	965	35,5	0,8		сухо	ясно
08.08. 2012	7:00	+20,5	968	59,5	1		сухо	ясно
	14:35	+32,4		42	0			
	23:00	+20,8	929,1	62,8	0,7	70	сухо	ясно
09.08. 2012	6:36	+16,9	929,6	70,9			дождь	облачно
	13:38	+22,5	955,9	78,2	0,7	278	нез. дождь, гроза	переменная
	21:28	+15	897,2	78,6	0		нет	переменная
10.08. 2012	6:19	+10,4	896,6	85	0,5	199	периодич. слабый дождь	облачно
	8:51	+11,6	896,5	86,2	0,5	242	периодич. слабый дождь	облачно
	12:37	+15,3	890,3	92,3	0,4	351	периодически дождь, сильный дождь (14:12-15:45, 17:10-18:45)	облачно. после 21:00 переход к переменной облачности
	22:40	+9,7	847,4	84	0,5	310		переменная
11.08. 2012	6:27	+8,8	845,9	75,3	0		сухо	переменная
	14:54	+16,2	911,5	83	0		сухо	облачно
	19:30	+15,3	941,7	85,1	0		периодически изморось. сильный дождь (16:15-18:00), затем сухо. Уезжали от холодного фронта.	Низкая, сплошная облачность. В Дымбовице переход к пер. обл. примерно с 21 часа
12.08. 2012	6:30	+17,8	939,7	86,8	0		дождь	переменная
	9:52	+13,7	939,5	91,3	0,4	3	дождь	переменная
	15:00	+18,9	950,1	86,2	0		сухо	переменная
	18:30	+22,8	973	84,4	0		сухо	облачно
	22:30	+15,6	978,9	89	0,3	310	Дождь (ливень 21:13-21:45)	облачно
13.08. 2012	6:43	+11,6	977,9	100	0		временами небольшая изморось	облачно
	13:52	+12,6	957,4	100	0,4	236		облачно
	16:14	+15,3	952,3	96,4	1,9-5,3	291		облачно, временами просветы
	17:43	+14	912,6	76,9	1,0-5,5	256	сухо	
	19:00	+15,5	921,3	95,5	0-0,1		сухо	переменная

14.08. 2012	6:18	+9,2	920,5	88,8	1	357	сухо	переменная
	8:23	+10,1	920,1	86,5	1,1	354	сухо	облачно, просветы
	13:23	+14,9	932,4	66,8	0,9-1,1	12	сухо	переменная
	13:34	+15,9	932,5	61,4	1,1	211	сухо	переменная, редкие облака
	15:12	+17,2	915,4	71,1	1,8	241	сухо	переменная
	15:51	+14,2	901,7	61,1	4,9-7,1	148	сухо, ветрено	переменная, средняя плотность облаков
	16:16	+17,9	931,7	53	2,1	26	сухо, ветрено	ясно, перистые облака
	21:59	+15,2	949	66,3	0		сухо	переменная
15.08. 2012	6:29	+13,7	948,6	75,1	0,5	251	сухо	переменная
	7:51	+12,6	948,8	75,9	1,1	270	сухо	переменная
	11:11	+14,4	936,8	75,2	1,1	311	сухо	переменная
	12:22	+18,1	959,4	68,6	1,6-2	232	сухо	переменная
	16:00	+31,1	987,1	75,4	0		сухо	ясно, перистые облака
	18:55	+19,9	963,2	56,4	0		сухо	переменная
16.08. 2012	6:38	+11,6	965,9	76,7	0		сухо	переменная, ясно
	8:23	+10,4	966,1	91,5	0		сухо	переменная
	13:11	+19,3	967,5	67,9	0		сухо	переменная
	14:15	+21,9	966,4	61,9	1,5	102	сухо	переменная
	18:30	+16,6	956,6	69,6	0		сухо	переменная
	20:32	+15,4	958,4	81,1	0		сухо	переменная
17.08. 2012	6:59	+7	961,3	94,4	0,7	176	сухо	переменная
	7:56	+7,8	961,4	96,2	0,4	354	сухо	переменная
	13:58	+20,9	972,2	68,9	2,1	287	сухо	ясно, незначительная облачность
	16:30	+34,4	987,9	76,5	0		сухо	ясно
	18:30	+30,9	999,1	73,1	0		сухо	ясно
	21:00	+23,1	996,9	57,7	0		сухо	ясно

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=khgwbckmtttqghao либо на компакт диске, прилагаемом к отчету.

1 день 04.08.2012, суббота

08:01 (мск) – Выехали с Киевского вокзала в г. Москве, поезд 059МА (Москва Киевская — Киев — Бухарест Норд). Ехали в купе (плацкарты в Европу не ходят). Велосипеды разместили следующим образом: у двух сняли все колеса, рамы затолкали в верхний багажный отсек. Еще у двух байков сняли передние колеса, а рамы разместили вертикально (на заднем колесе) между полками и стенкой купе в коридор, закрепив экспандерами. Снятые колеса частично влазят к рамам в верхний багажный отсек, частично размещаются под нижними полками (между внешней стенкой и багажным ящиком места как раз хватает), укладываясь друг на друга. Заявленное время в пути до станции «Бухарест Норд» — 30 часов 51 минута. Две таможни на границе с Украиной пересекли без происшествий.

2 день 05.08.2012, воскресенье

23:55 – Прибыли на вокзал «Бухарест Норд». Выгрузились, собрали велосипеды. Поезд опоздал на 1 час. Границу с Румынией пересекли без происшествий, нас побеспокоили даже меньше, чем на границе с Украиной. Но долго стояли (примерно полтора часа) из-за смены колесных пар — железные дороги в Европе несколько уже, чем в странах СНГ.

0 км – 00:46 Покинули вокзал, отправились по маршруту к месту ночевки — гостинице «City Hotel» (координаты N 44° 25’ 35.36”; E 26° 01’ 26.72”). Пока собирали велосипеды, штурман произвел разведку выходов с вокзала и определил интересующие нас дороги до отеля.

7,0 км – 01:08 Прибыли к гостинице «City Hotel», асфальт. Оформление заняло около получаса. Места бронировали заранее. Местных денег у нас не было, планировали расплатиться карточкой или евро. Но терминал по приему пластиковых карт не работал, поэтому у нас взяли евро и выдали сдачу в румынских леях. Для велосипедов нам выделили отдельное помещение внутри гостиницы. Номера соответствуют «трем звездам», есть кондиционер. Расселились по номерам, приняли душ, отбой.

3 день 06.08.2012, понедельник (1 ходовой)

(Бухарест — Гэешти)

9:00 – Подъем, сборы. Выезжаем без завтрака — он, по плану, в одном из кафе в городе.

0 км – 9:55 Покинули гостиницу, собственно началась активная часть маршрута. Асфальт. В планах — поменять валюту, заехать в веломагазин, позавтракать и посмотреть Бухарест.

4,3 км – 10:28 Остановились у коммерческого банка (Raiffeisen Bank) на улице Михаила Себастьяна для покупки местной валюты — леи (валютная единица Румынии, 1 лея ~ 10 руб.).

10:45 – Продолжили движение по маршруту.

8,7 км – 11:09 Остановились у спортивного магазина (на улице Strada Lănăriei) для покупки велосипедного шлема (один из участников забыл свой шлем в Москве), успешно его приобрели. В целом магазин достаточно хороший, можно подобрать большинство велосипедных запчастей.

11:22 – Вышли на маршрут. Все время едем по асфальту, иногда попадаются велодорожки.

9,5 км – 11:35 Остановились у кафе «Лопаза» (N 44° 24’ 54.34”; E 26° 06’ 17.39”) для завтрака и пополнения запасов питьевой воды. Ассортимент блюд подходящий, цены — тоже, хотя это оказалось самым дорогим кафе за все время похода. Заказ на 8 человек несут долго, но это в порядке вещей.

+38,2 ºC в тени, +42,2 ºC на солнце, влажность 27%, штиль.

13:07 – Позавтракали, продолжили движение по маршруту. Проехали по центру Бухареста, осмотрели несколько достопримечательностей, выбрались на Calea Griviţei, потом на шоссе Chitilei и поехали по дороге, обозначенной на Генштабе как E15A в северо-западном направлении. В течение дня движемся по основной дороге по указателям на Питешти. Солнечно, жарко.

26,5 км – 15:10 Остановились в населенном пункте Китила на плановый 10-минутный отдых. Постояли в тени около церквушки, часть группы сходила в магазин за водой.

40,8 км – 16:05 Остановились в тени для очередного кратковременного отдыха. Очень жарко. Рядом с дорогой располагается какое-то производство. Рабочие разрешили воспользоваться бочкой с холодной водой — мы намочили футболки и волосы, освежились, продолжили путь.

45,8 км – 16:35 Клумба с круговым движением в населенном пункте Фундата. Сворачиваем левее (вправо – к Былдане), почти на запад. По-прежнему

достаточно хороший асфальт (трасса та же – E15A), преимущественно равнина, лишь иногда дорога резко взбирается на мосты или путепроводы.

49,2 км – 16:53 Въехали в населенный пункт Слобозия Моарэ, продолжаем движение по основной дороге.

54,7 км – 17:25 Остановились на запланированный обед на правом берегу речки Дымбовица, справа от дороги перед поселком Лунгулецу, проехав 250 м по грунтовой дроге. Заодно освежились, искупавшись и очередной раз намочив одежду. Когда после обеда стали выбираться на дорогу, у одного из участников обнаружили прокол колеса. Заменили камеру.

18:30 – Продолжили движение по маршруту, выехав с грунтов опять на асфальт.

55,2 км – 18:35 Остановились у колодца в поселке Лунгулецу для пополнения запасов питьевой воды.

63,1 км – 19:12 Въехали в населенный пункт Сэлкуца.

66 км – 19:21 Проехали мост через реку Спэлэтура.

72,0 км – 19:37 Въехали в населенный пункт Костешти-дин-Дял.

72,4 км – 19:40 Остановились на запланированный 10-минутный отдых на остановке автобуса рядом с заправочной станцией. Заодно купили два литра бензина для мультитопливных горелок. Топливо без вопросов налили в пластиковую бутылку. По-прежнему едем по достаточно хорошему асфальту.

78,0 км – 20:07 Въехали в населенный пункт Мэтэсару.

84,8 км – 20:20 Въехали в населенный пункт Гэешти.

86,5 км – 20:31 Остановились в центре поселка для обсуждения места стоянки. До запланированной ночевки по причине жары и очень позднего выхода на основной маршрут (примерно в 14:00) не доехали 30 км, но поскольку уже смеркается и кругом сплошная «населенка», надо искать ночлег. Решили остановиться в каком-то кемпинге, если таковой попадется по дороге.

20:36 – Продолжили движение по маршруту, попутно осматриваясь, не найдется ли подходящей гостиницы.

87,2 км – 20:53 Определились с местом стоянки. Остановились в автокемпинге слева от дороги (N 44° 43’ 17.94”; E 25° 18’ 51.69”), велосипеды разрешили забрать в номера (первый этаж). Вечером в 600 м от ночевки по основной улице нашли очень уютный ресторан, где и поужинали.

+33,3 ºC, влажность 34%, штиль.

За день пройдено: 87,2 км

Их них :

по асфальту	**– 86,7 км;**
по грунтовым дорогам	**– 0,5 км.**

Набор высоты за день – 326 м
Активное время в пути – 4 ч 39 мин.

4 день 07.08.2012, вторник (2 ходовой)

(Гэешти – долина реки Арджеш перед оз. Видрару)

6:00 − Подъем, сборы. Решили, что завтрак можно немного отложить — пока не так жарко, надо постараться проехать побольше на перекусах, а в обед приготовить то, что было запланировано на завтрак.

+27,1 ºС в тени, влажность 48%, штиль, ясно.

0 км (87,2 км) – 6:55 Выехали на маршрут. Асфальт, почти плоский рельеф с небольшим постоянным подъемом.

2,0 км (89,2 км) – 7:01 Пересекли безымянную речушку (скорее даже канал), впадающую в речку Колкотичу.

2,5 км (89,7 км) – 7:00 Въехали в населенный пункт Гура-Фои.

4,8 км (92,0 км) – 7:09 Пересекли границу населенного пункта Бэдулешти.

8,9 км (96,1 км) – 7:19 Въехали в поселок Валя-Маре (на Генштабовских картах обозначен как Крынгури-де-Сус).

11,2 км (98,4 км) – 7:21 Окончание Валя-Маре.

16,4 км (103,6 км) – 7:36 Пересекли мост через реку Валя-Будиштянка в поселке Чулница.

18,7 км (105,9 км) – 7:47 В конце Чулницы около церквушки (справа) остановились на запланированную остановку. На территории церкви имеется колодец, у дороги — колонка с водой. Перекус в соответствии с походной раскладкой.

8:15 – Продолжили движение по маршруту, проезжая несколько населенных пунктов, следующих практически без промежутков один за другим.

20,3 км (107,5 км) – 8:21 Въехали в Тополовени.

34,9 км (122,1 км) – 9:01 Поселок Штефэнешти. Запланированная остановка у колодца на перекус и пополнения запасов питьевой воды. Пока не особо жарко, можно поддерживать хороший темп.

9:25 − Продолжили движение по маршруту. Трасса все та же — E15A (по Генштабу).

38,9 км (126,1 км) – 9:38 Въехали в город Питешти, мост через реку Доамина. Город достаточно большой, есть магазины на любой вкус.

42,9 км (130,1 км) – 9:58 Остановились в городе у колонки (на бульваре Nicolae Bălcescu) набрать питьевой воды. Сам город проезжаем по северной окраине (*Calea Bascovului – Bulevardul Nicolae Bălcescu – шоссе Трансфэгэраш*), держимся в направлении на Куртя-де-Арджеш.

10:03 – Продолжили движение по маршруту.

50,7 км (137,9 км) – 10:20 Пересекли границу населенного пункта Доброгостя.

51,1 км (138,3 км) – 10:24 Повернули с асфальтового покрытия вправо на грунт, проехали примерно 300 м и остановились на большой перекус, поскольку с утра основательно еще не ели.

11:05 − Окончание приема пищи. Вернулись на основную дорогу и продолжили движение по маршруту.

53,0 км (140,2 км) – 11:11 Пересекли границу населенного пункта Борлешти.

57,2 км (144,4 км) – 11:26 Въехали в поселок Меришани. У дороги уже чувствуется уклон. Пока небольшой, но все равно заметный. Начинает проявлять себя жара.

64,1 км (151,3 км) – 12:00 Остановились в поселке Мыничешти у колодца для пополнения запасов питьевой воды. Параллельно увлажнили одежду и смочили волосы.

12:08 – Продолжили движение по маршруту.

66,4 км (153,6 км) – 12:17 Населенный пункт Бэйкулешти.

72,2 км (159,4 км) – 12:46 Въехали в Куртю-де-Арджеш. Достаточно большой город (но поменьше Питешти), много магазинов.

79,4 км (166,6 км) – 13:15 Остановились в центре у супермаркета. Закупка продуктов на несколько дней согласно походной раскладке.

+36,4 ºС в тени, влажность 28%, ветер слабый, солнечно.

85,2 км (172,4 км) – 14:39 Немного не доезжая до Албешти-Пэмынтени, сворачиваем влево к водохранилищу, расположенному на речке Арджеш, устраиваем обед и дневной отдых, чтобы переждать жару. Готовим на горелках, отдыхаем в тени.

17:20 – Выходим на маршрут. Начинаются достаточно ощутимые подъемы, на которые накладывается пересеченка. Дорога уже является известным Трансфэгэрашским шоссе.

89,6 км (176,8 км) – 17:50 Остановились в Албешти-Пэмынтени у колодца набрать воды. При выезде обнаружился порез покрышки переднего колеса у одного из участников. Меняем покрышку на запасную.

18:08 – Проблема устранена. Продолжили движение по маршруту.

91,5 км (178,7 км) – 18:14 Пересекли границу населенного пункта Оешти-Пэмынтени, проезжаем по мосту через реку Арджеш. Далее поднимаемся по асфальту вдоль нее у озеру Видрару.

96,3 км (183,8 км) – 18:35 Въехали в Корбени. Дорога по-прежнему набирает высоту.

99,8 км (187,0 км) – 18:53 Запланированный отдых в поселке Кэпэцынени-Пэмынтени, обсуждение пополнения запасов бензина. Поблизости заправок нет, но в данной точке маршрута мы могли купить бензин со значительной переплатой (в 10 раз) у местных с рук. Решили, что в горах, где мы будем последующие 3-4 дня, можно готовить на костре, поэтому 1,5 литра бензина, имеющегося у нас, нам должно хватить до следующей АЗС.

19:05 – Продолжили движение по маршруту.

105,9 км (193,1 км) – 19:36 Остановка в долине реки Арджеш около привлекательной поляны (полуоборудованный кемпинг) и обсуждение места установки лагеря. Решили, что до озера Видрару засветло мы не доедем, а мест для стоянки дальше может и не быть. Поэтому останавливаемся в кемпинге на берегу Арджеш.

106,7 км (193,9 км) – 20:02 Стали на ночевку в долине реки Арджеш (на левом берегу, для этого пришлось ее перебродить) справа от дороги (съехали с асфальта и проехали 400 м по грунтовке), перед озером Видрару (N 45° 21’ 01.52”; E 24° 38’ 05.45”). На месте стоянки есть вода и дрова. Готовка ужина и завтрака происходила на костре. Место приспособлено также для остановки автотуристов.

+28,5 ºС, влажность 35,5%, давление 965 гПа, штиль.

<u>За день пройдено: 106,7 км</u>

Их них :

по асфальту – 105,7 км;
по грунтовым дорогам – 1,0 км.

Набор высоты за день – 870 м
Активное время в пути – 5 ч 49 мин.

5 день 08.08.2012, среда (3 ходовой)

(Долина реки Арджеш перед оз. Видрару – ручей на спуске с хр. Добронягу)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак. Несмотря на близость трассы и кемпинговую зону за время ночевки никто нас не беспокоил.

+20,5 ºС в тени, влажность 59,5%, ветер слабый, солнечно.

0 км (193,9 км) – 8:10 Покинули место стоянки, выбираемся обратно на асфальтовую дорогу.

0,4 км (194,3 км) – 8:26 Прокол камеры у одно из участников, как раз после подъема с долины реки Арджеш и выходе на асфальт.

8:41 – Устранили проблему, продолжили движение по маршруту. Высота – 680 м. Асфальт. Начинается ощутимый подъем к плотине вдхр. Видрару. Автомобильный трафик небольшой. По пути часто останавливаемся, фотографируем окрестности. Проехали несколько мостов и пару коротких тоннелей.

4,6 км (198,5 км) – 9:20 Взобрались к плотине Видрару (h=880 м). Запланированный отдых, фотосессия.

9:35 – Продолжили движение по маршруту — прокатились по плотине и поехали по восточному берегу озера Видрару на север. Сильно пересеченная асфальтовая дорога. Но спуски и подъемы достаточно короткие, хотя и частые.

8,0 км (201,9 км) – 9:46 Справа от дороги с гор стекает родник, под него оборудован источник питьевой воды. Останавливаемся и пополняем ее запасы. Освежаемся, увлажняем одежду.

9:53 – Продолжили движение по маршруту. Проехали водопад справа.

9,1 км (203,0 км) – 9:58 Шоссе делает резкий поворот влево на юго-запад, мы же съезжаем вправо на грунтовку, идущую в северном направлении (h=870 м). Здесь долго ориентируемся. Нам надо попасть на поляну Тоака, а для этого мы должны были повернуть на юго-восток немного ранее. Но поворота не заметили. Посмотрев карты, решили, что свернув тут на каменистую грунтовку, мы сможем в дальнейшем выбраться на интересующую нас дорогу.

10:25 – Продолжаем движение. Дорога практически сразу же превращается в крупнощебеночную, через 200 м поворачивает на северо-восток и набирает высоту (уклон примерно 8%).

10,3 км (204,2 км) – 10:33 Упираемся в шлагбаум и забор, за которым высится какое-то строение. Опять ориентируемся, несколько человек идут на разведку. На лай собак выходит местная женщина и пытается на английском языке нам рассказать, что дальше дороги нет. Однако разведчики обнаружили далее заброшенную лесовозку. Оказывается, строение возведено прямо на дороге, которая уже давно не используется. Обходим дом вдоль забора и продолжаем карабкаться вверх по дороге с большим количеством камней и неубранных веток, оставшихся после вырубки леса. Уклоны порой достигают 20%. Иногда попадаются четкие следы медведя.

11,4 км (205,3 км) – 11:30 Вышли на развилку трех дорог. Опять ориентируемся, разведываем местность. По нашим данным, ранее тут велотуристы не проводили походов, поэтому рассчитывать приходится только на карты Генштаба 40-летней давности. Выбрали юго-восточное направление, идем в крутой подъем по заросшей дороге.

11,6 км (205,5 км) – 11:37 Вышли на хороший грунтовый грейдер — мелкий щебень, грунт (h=1100 м). Корректируем направление движения, посылаем разведчиков в обе стороны дороги — нам нужен поворот в направлении к поляне Тоака. Решаем ехать на понижение — на юго-запад.

12,0 км (205,9 км) – 12:01 Засомневались в выбранном направлении. Группа остановилась, штурман поехал на разведку. Чтобы не терять времени, устраиваем перекус. Вернулся штурман и прояснил обстановку. Оказалось, что поворачивать от берега оз. Видрару к поляне Тоака в юго-восточном направлении следовало несколько раньше — перед родником, где мы набирали воду (см. по хронометражу отметку 9:46). Там мы заметили грейдерную отворотку, но не обратили на нее внимание.

12:25 – Скорректировали направление и продолжили маршрут.

14,6 км (208,5 км) – 12:30 V-образная развилка. Вправо дорога спускается к оз. Видрару (незамеченная нами ранее отворотка), влево — сворачивает на северо-восток и по небольшому серпантину в подъем выводит на поляну Тоака. Едем влево. По-прежнему мелкощебеночный грейдер, местами переходящий в крупнощебоночный.

16,5 км (210,4 км) – 12:50 Выехали на поляну Тоака, плановый перекус.

12:59 – Продолжили движение. Объезжаем поляну по периметру, периодически попадаются лужи и грязь, но в

целом едется нормально. В конце поляны (в восточной ее части) сворачиваем на восток, въезжаем в лес и штурмуем короткий, но крутой подъем. В его середине грейдер неожиданно меняется на хороший асфальт, очевидно, что положили его относительно недавно — примерно 2-3 года назад.

19,3 км (213,2 км) – 13:14 Начался асфальт. Еще несколько десятков метров подъема (h=1106), после чего пошел резкий асфальтовый спуск.

22,6 км (216,5 км) – 13:35 Конец спуска, мост через речку Вылсан (h=870 м). Расположились на обед перед мостом на правом притоке Вылсана. Вода в притоке чистая, питьевая.

+32,4 ºС в тени, влажность 42%, штиль, солнечно.

14:30 − Продолжили движение по маршруту. На перекрестке за мостом повернули направо.

22,8 км (216,7 км) – 14:35 Налево на северо-восток вверх уходит крупнокаменистый грейдер. Сворачиваем, лезем в гору. Достаточно крутой подъем.

24,5 км (218,4 км) – 15:15 Запланированная остановка (h=1016 м) на отдых. Характер поверхности не поменялся. Жарко, но высокая температура ощущается только на свободных от леса участках дороги, а таковых попадается не очень много.

15:22 − Продолжили движение по маршруту. По-прежнему серпантин, подъем, уклоны то круче, то глаже. Попадается несколько спускающихся навстречу машин-лесовозов.

26,1 км (220,0 км) – 15:59 H=1180 м. Вправо на юго-восток уходит отворотка. Продолжаем движение по серпантину основной дороги.

27,0 км (220,9 км) – 16:14 H=1245 м. Вправо практически на юг опять уходит второстепенная отворотка. Едем влево в крутой подъем.

27,3 км (221,2 км) – 16:17 Решили, что это перевал через хребет Добронягу. Высота 1260 м. Остановились на фотосессию и перекус.

16:35 − Продолжили движение по маршруту. Где-то рядом должен начинаться спуск с хребта в долину реки Чернат. Действительно, сперва дорога пошла на понижение, но через некоторое время стала опять набирать высоту.

28,0 км (221,9 км) – 16:55 H=1310 м. Остановились уточнить направление движения. Отрисованный заранее по космоснимкам на GPS трек ушел вправо (на северо-восток) раньше, но никакой отворотки в том месте мы не заметили. Дорога, по которой мы едем сейчас, уходит на север, вероятно — на лесозаготовки у подножия Фэгэрашского хребта. Нам туда не нужно, поэтому надо искать спуск с хребта Добронягу. Ситуация усложняется тем, что кругом лес и местность далеко не просматри-

вается, карты старые, а дорогу, видимую на космоснимках, в реальности мы не обнаружили. Отправляем на разведку несколько участников по разным направлениям, которые тщательно проверяют все малозаметные или заросшие дороги на северо-восток.

18:40 – Найдена заросшая лесовозная дорога в нужном направлении. Продолжаем маршрут.

29,0 км (222,9 км) – 18:50 Возвращаемся на точку с высотой 1245 м (см. по хронометражу отметку 16:14). Когда мы проезжали тут первый раз, нам показалось, что отворотка только одна – на юг (условно – дорога 2). На самом деле разведчики увидели, что здесь перекресток нескольких дорог, еще одну подходящую нам лесовозку (дорога 3) направлением на северо-восток первый раз мы не заметили. Но сперва решили проверить дорогу 2 на юг, как более накатанную. Она нам не подошла. Решили двигаться все же через давно не использованную лесовозку – дорогу 3.

19:15 − Сворачиваем в направлении на северо-восток, начинается спуск по заросшей лесовозке на грани проезжаемости. Это грунтовая дорога, поросшая травой, в которой в большом количестве попадаются крупные камни. На лестных участках дорога прослеживается лучше, на небольших полянах, попадающихся на пути, почти совсем не видна, но направление удается выдерживать. Встречаются следы медведей.

30,6 км (224,5 км) – 19:22 H=1149 м. Вправо уходит малозаметная дорога. На всякий случай останавливаемся проверить, не подходит ли она нам. Не подходит, едем дальше. Покрытие прежнее — заросшая травой лесовозка, со множеством веток и крупных камней.

31,6 км (225,5 км) – 19:52 По дороге прошел оползень, завалено примерно 70 м. Становится понятным, почему заброшена эта дорога. Аккуратно преодолеваем локальное препятствие, отдельно перенося рюкзаки, отдельно — велосипеды, страхуя друг друга. Снаряжение — ниже по склону. Опытные участники сразу идут с велосипедом и рюкзаком, но последний — за плечами. Непосредственно за оползнем — ручеек с чистой водой.

20:21 – Привязали рюкзаки, набрали по необходимости во фляги питьевой воды, продолжаем движение по маршруту в седле. Спуск, покрытие — прежнее.

32,1 км (226,0 км) – 20:30 Выезжаем на поляну. Здесь просматривается Т-образная развилка. Собираемся становиться на ночевку, поскольку начинает темнеть, но посланные на разведку участники нашли неподалеку речушку и заросший бетонный мост через нее. Сворачиваем вправо на юго-восток и через 200 м разбиваем лагерь прямо на мосту. H=1010 м.

32,3 км (226,2 км) – 20:46 Становимся на ночевку (N 45° 23’ 35.10”; E 24° 45’ 14.88”). Есть чистая вода, достаточное количество дров. Ужин и последующий завтрак готовим на костре. Место абсолютно безлюдное, даже опасаемся, что могут нагрянуть медведи, в связи с чем тщательно прячем на ночь запасы еды, чтобы запах не привлек косолапых.

+20,8 ºС, влажность 62,8%, ветер слабый, ясно.

<u>За день пройдено: 32,3 км</u>

Их них :

по асфальту	**– 12,2 км;**
по мелкощебеночному грейдеру	**– 7,3 км;**
по горной крупнощебеночной дороге	**– 8,2 км;**
по заросшей лесовозной дороге	**– 4,6 км.**

Набор высоты за день – 1783 м
Активное время в пути – 3 ч 42 мин.

6 день 09.08.2012, четверг (4 ходовой)

(Ручей на спуске с хр. Добронягу – долина р. Изворул-Рошу напротив г. Ку-Хотар)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак. Почти перед выходом пошел дождь, переждали его, натянув тент. Потеряли примерно полчаса.

+16,9 ºС, влажность 70,9%, ветер слабый, дождь.

0 км (226,2 км) – 8:55 Вышли на маршрут. Покрытие прежнее — заросшая травой лесовозная дорога с крупными камнями, частично засыпанная ветками на участках леса. Пологий спуск.

0,3 км (226,5 км) – 9:05 Выехали на поляну с заброшенным разрушенным домом слева. Хорошо различимая дорога уходит влево, вдоль дома, на северо-восток. Но в правом углу поляны имеется еще одна дорожка — скорее всего на поляну Груюл-Негру (вывод сделан на основании карты). Мы едем влево, на северо-восток, по более проторенной дорожке. Иногда по пути попадаются заросшие бетонные мостики, некоторые — с низкими перилами.

3,0 км (229,2 км) – 9:35 Дорога на грани проезжаемости неожиданно заканчивается — обвалился берег горной речушки — правого притока р. Чернат, — причем оползень сошел достаточно длинным пластом. До выхода на относительно нормальную дорогу — примерно 600-700 м. Оценив сложившуюся ситуацию, решено двигаться вдоль речки, насколько это возможно. Сперва группа пробирается вдоль нее, через густо поваленные деревья, заросшие кустарником. Метров через 100 крутые склоны, покрытые лесом, подступают вплотную к речушке. После безуспешной попытки пробраться по склону вдоль реки, ничего другого не остается, как идти по ее руслу, заваленному упавшими деревьями и камнями. Перевесив рюкзаки за спину, группа продолжает движение. Местами приходится спускаться даже по небольшим водопадам, подстраховывая друг друга. Иногда получается выбраться на крутой берег — остатки дороги — и пройти по нему несколько десятков метров, после чего нужно снова спускаться в речку.

3,6 км (229,8 км) – 11:20 Вышли на крупнощебеночную горную дорогу, отдых, перекус. Перевесили рюкзаки на багажники велосипедов, переоделись под дальнейшее движение.

12:05 − Продолжили движение по маршруту. Практически сразу же выехали на грунтовку, покрытую мелким щебнем, повернули направо на юго-восток, пересекли мост и поехали вдоль правого берега р. Чернат.

4,1 км (230,3 км) – 12:10 Мост через р. Чернат. Пересекли его и поехали по левому берегу реки.

5,7 км (231,9 км) – 12:15 Очередной мост через р. Чернат (h=690 м). Здесь река впадает в другую — Рыул-Доамней. Перед мостом — перекресток. Влево на северо–восток вдоль правого берега Рыул-Доамнея уходит нужная нам дорога на перевал Отику. После небольшой фотосессии поворачиваем влево и продолжаем движение. Покрытие — мелкощебеночный грейдер, много мелких подъемов и спусков, но постепенно идет общий набор высоты.

8 км (234,2 км) – 12:33 Справа — заброшенный мост через Рыул-Доамней. Продолжаем движение прямо. Слева со склона периодически стекают ручьи, похоже — с питьевой водой. Иногда попадаются таблички, смысл которых: «Осторожно, медведи!».

12,7 км (238,9 км) – 12:57 Справа — еще один мост через Рыул-Доамней. Здесь же в реку впадает левый приток — Мьоареле. Проехали по мосту и остановились у Мьоареле на обед. Метрах в 50 по притоку находится живописный водопад.

+20,5 ºС в тени, влажность 59,5%, ветер слабый, солнечно.

14:08 − Конец обеда. Выехали обратно по мосту на правый берег Рыул-Доамней и продолжили движение по маршруту. Продолжается плавный набор высоты по мелкощебеночному грунтовому грейдеру.

16,5 км (242,7 км) – 14:36 Проехали небольшой мостик. Влево — отворотка со шлагбаумом, а на перекрестке на скале указатель, что на г. Молдовяну — туда, куда мы и направляемся — вправо на северо-восток. До этого момента влево уже отходило несколько несущественных отвороток, а также попадалось несколько домов, расположенных в долине реки Рыул-Доамней.

18,3 км (244,5 км) – 14:49 H=872 м. Справа — плотина. К перевалу Отику нам — туда. На плотине стоит экскаватор, перегораживая движение. Договариваемся с водителем, чтобы он немного сдвинул технику, и проходим. Подъемы стали значительно круче, покрытие сменилось на крупнощебеночную горную дорогу. Сразу за плотиной — короткий, но крутой подъем, в конце которого находится какой-то дом, очень напоминающий гостиницу или приют (выяснять не стали).

19,3 км (245,5 км) – 15:04 Справа — очередное жилое хозяйство, с пасущимися мулами и множеством больших собак, которые агрессивно лают и бегут некоторое время за нами по дороге.

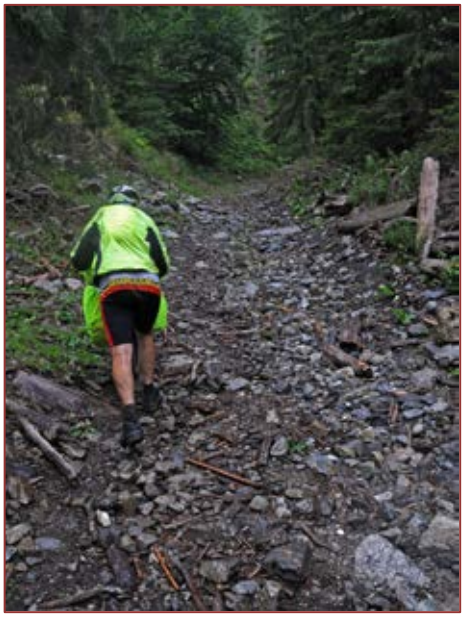
19,8 км (246,0 км) – 15:13 Плановая остановка на перекус.

15:21 – Продолжили движение по маршруту. Покрытие — крупнокаменистая горная дорога. Сейчас мы движемся вдоль левого берега реки Изворул-Рошу к ее истоку, набираем высоту.

21,5 км (247,7 км) – 15:40 Проезжаем левый приток Изворул-Рошу, вправо вдоль него уходит отворотка.

22,4 км (248,6 км) – 15:47 Пересекаем еще один левый приток Изворул-Рошу.

23,1 км (249,3 км) – 15:55 Вправо уходит почти равноценная дорога, но нам влево, вдоль реки.



24,8 км (251,0 км) – 16:08 H=1106 м. Основная дорога поворачивает вправо вдоль очередного притока, похоже — на лесозаготовки. Мы же сворачиваем влево, на отворотку, идущую вдоль Изворул-Рошу. Проезжаем строение, похожее на времянку лесорубов. Покрытие сменяется на зарастающую лесовозную дорогу с участками крупных камней и веток. Едут уже далеко не все, некоторые для транспортировки велосипеда применяют метод «вожжи». Начинает накрапывать дождь. Пересекаем реку по мосту из бревен. Теперь Изворул-Рошу у нас справа, а слева — вертикальная скальная стенка. Продолжаем подъем пешком — слишком много крупных камней и существенный уклон.

26,1 км (252,3 км) – 16:28 Дождь превратился в ливень с грозой. Прекращаем движение и укрываемся под скальной стенкой, выбрав безопасное место. До этого еще пару раз пересекали реку по мостам из бревен.

16:50 – Дождь закончился, продолжаем движение.

26,6 км (252,8 км) – 16:56 Бродим реку с правого берега на левый. Она уже достаточная узкая и мелкая. Как справа, так и слева вдоль реки здесь располагаются скальные стенки.

26,7 км (252,9 км) – 17:02 Теперь бродим Изворул-Рошу на ее правый берег. После брода — крутой каменистый подъем по заброшенной дороге, чтобы затащить в него велосипеды, приходится помогать друг другу.

27,0 км (253,2 км) – 17:22 Слева — заброшенный развалленный дом. Пытаемся найти место для ночевки, но подходящих площадок не попадается — или большой уклон, или много камней. Решаем подняться немного выше по дороге, следуя маршруту.

27,3 км (253,5 км) – 17:35 H=1333 м. Нашли несколько относительно ровных площадок рядом. Надо только немного почистить их от камней. Переносим сюда вещи, но опять начинается ливень. Пережидаем его под тентом.

18:00 − Становимся на ночевку, разбиваем лагерь (N 45° 28’ 58.67”; E 24° 55’ 01.37”). Рядом есть вода, можно найти дрова, ужин и завтрак готовим на костре. Место безлюдное, но видно, что здесь иногда ходят туристы.

+15, ºС, влажность 78,6%, штиль, пасмурно, иногда идет дождь.

<u>За день пройдено: 27,3 км</u>

Их них :

по мелкощебеночному грейдеру	**– 14,7 км;**
по горной крупнощебеночной дороге	**– 6,5 км;**
по заросшей лесовозной дороге	**– 5,5 км.**

Набор высоты за день – 1542 м
Активное время в пути – 5 ч 42 мин.

7 день 10.08.2012, пятница (5 ходовой)

(Долина р. Изворул-Рошу напротив г. Ку-Хотар – старая горная дорога перед пер. Отику)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак.

+10,4 ºС, влажность 85%, ветер слабый, пасмурно.

0 км (253,5 км) – 9:17 Выход на маршрут. Продолжаем лезть в гору по заросшей травой дороге с крупными камнями. Дорога хорошо прослеживается, идет вдоль правого берега уже превратившейся в ручеек речки Изворул-Рошу.

0,5 км (254,0 км) – 10:00 Дорога уходит в густой кустарник, разросшийся у реки, и внезапно пропадает (N 45° 29’ 05.31”; E 24° 55’ 13.64”). Послали двух человек по обе стороны реки на разведку. Оказалось, что по левому берегу можно продраться без велосипедов еще метров 100, а потом начинается крутой склон, густо поросший лесом. По правому берегу видна тропка, продолжающаяся метров 150 и упирающаяся почти в отвесные скалы.

10:29 – Разведчики вернулись, доложили обстановку. Проходит совещание группы. Километровки Генштаба не помогают — на них здесь нет дорог, только выше на 500 м, у самого перевала Отику, прорисован пунктир по хребту. «Современная» местная карта (800-метровка, взята на сайте румынских туристов) уверяет, что вдоль речки идет туртропа, но мы ее не нашли.

11:30 – Похоже, первопрохождение на перевал не удалось, собираемся и начинаем возвращаться обратно. У одного из участников оказалась проколота камера, меняем.

0,55 км (254,05 км) – 11:44 H=1380 м. После коротенького спуска по собственным следам (вниз, вдоль правого берега реки) заметили у воды несколько разбросанных бревен — похоже на разрушенный мост. Когда шли сюда, не обратили на них внимания, поскольку не предполагали, что дорога исчезнет, да и по карте здесь ничего не было. Решаем проверить еще и этот вариант.

11:49 – Несколько разведчиков перебрались на другую сторону реки, внимательно просматривают возможные тропки и берега впадающего в этом месте в речку левого притока.

12:54 – Найдена достаточно нормальная туртропа, уходящая вверх по лесистому склону в южном направлении. Это не совсем в нашу сторону, но поднявшиеся метров на 300 разведчики утверждают,

что тропа постепенно поворачивает на северо-восток. Сняв рюкзаки с багажников велосипедов и повесив их за спину, решили двигаться по туртропе, начинающейся от впадения в реку левого притока. Существенный уклон (до 25%). Пока тропа идет по лесу, она хорошо видна. Местами удваивается или утраивается, но всегда сходится. Постепенно набираем высоту, уклон выполаживается, тропа начинает идти траверсом в северо-восточном направлении вдоль левого берега Изворул-Рошу, но значительно выше реки.

1,6 км (255,1 км) – 13:48 Пересекаем еще один левый приток Изворул-Рошу (h=1555 м).

2,03 км (255,53 км) – 14:20 Немного поднявшись, добрались до очередного притока реки (h=1585 м). Вышли на небольшую поляну, дорога теряется. Останавливаемся, расходимся на разведку.

14:40 – Начался дождь. Натягиваем тент и, чтобы не терять времени, обедаем. Один из разведчиков, похоже, нашел продолжение туртропы на 150 м выше по склону.

+15,3 ºС, влажность 92,3%, ветер слабый, сильный дождь.

15:45 – Продолжили движение по маршруту. Идем вверх (на юго-восток) по заболоченной поляне, слева от стекающего вниз ручейка.

2,18 км (255,68 км) – 15:50 Сворачиваем влево на северо-восток в лес. Иногда попадается серьезный градиент, туртропа местами завалена деревьями. В этих случаях рюкзаки и велосипеды транспортируем отдельно, передавая их друг другу по цепочке. Но в целом продвигаемся в нужном нам направлении.

2,25 км (255,75 км) – 16:12 Вышли из зоны леса (h=1620 м). Туртропа пропала в высокой траве, но направление в целом угадывается — практически на восток по траверсу склона. Впереди видна локальная полочка, начинаем взбираться на нее.

2,45 км (255,95 км) – 16:30 Взобрались на полочку (h=1670 м), на ней расположен пустующий летник для выпаса скота. На северо-востоке виден перевал Отику. Дороги к перевалу не заметно, только в противоположном направлении уходит множество козьих троп.

16:40 – Начался дождь с грозой и градом, пережидаем его, натянув тент. Посовещавшись, решаем, что часть группы будет разбивать лагерь здесь (возможно, подойдет летник), а остальные участники отправятся искать дорогу на перевал — она должна быть, поскольку летник не зря здесь стоит, к тому же иногда летников может быть несколько (в дневной доступности друг от друга).

17:15 – Обследовали летник, для ночевки он не подходит — все не поместятся, а палатки рядом поставить негде — большие уклоны.

17:40 – Разведчики ушли искать дорогу на перевал.

19:00 – Вся группа опять в сборе, найдена хорошая (по сравнению с недавнишней туртропой) дорога на перевал. Это оказалась старая заброшенная дорога, обозначенная (хоть и пунктиром) на генштабовских картах 40-летней давности. Чтобы до нее добраться, надо преодолеть крутой склон (уклоны достигают 35%). Можно обойти и траверсом, но так получится примерно на километр больше.

2,68 км (256,18 км) – 19:18 Выбрались на генштабовскую дорогу (h=1750 м), поворачиваем налево, почти на восток. Идти стало проще — дорога довольно просторная и проходит траверсом. Попадаются следы медведей.

2,92 км (256,42 км) – 19:25 Пересекаем ручей (h=1760 м).

3,04 км (256,54 км) – 19:40 H=1765 м. Располагаемся на ночевку прямо на дороге (N 45° 29’ 21.89”; E 24° 56’ 11.32”). Вода и дрова в избытке. Нашли ровное место под две палатки, почистили его от камней. Стоянка получилась довольно живописная, кругом много черники, абсолютно безлюдно.

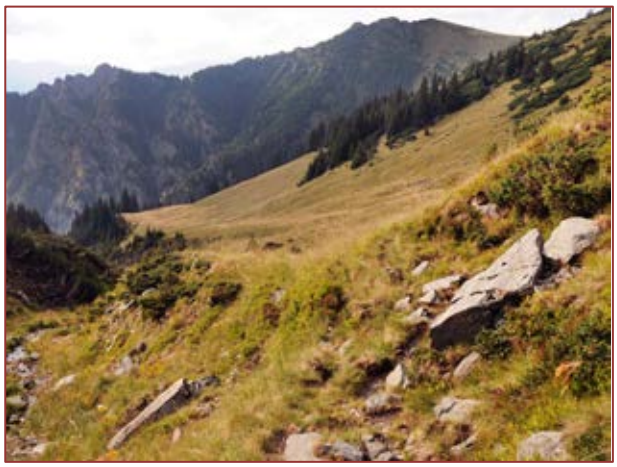
+20,5 ºC в тени, влажность 59,5%, ветер слабый, солнечно.

<u>За день пройдено: 3,04 км</u>

Их них :

по туртропе – 2,68 км;
по заросшей лесовозной дороге – 0,36 км.

Набор высоты за день – 644 м
Активное время в пути – 4 ч 47 мин.



8 день 11.08.2012, суббота (6 ходовой)

(Старая горная дорога перед пер. Отику – Дымбовица)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак.

+8,8 ºС, влажность 75,3%, ветер слабый, переменная облачность.

0 км (256,54 км) – 8:58 Вышли на маршрут. Решили сперва подняться на перевал с рюкзаками за плечами, чтобы в целом понять проходимость тропы и обезопасить себя от разных неожиданностей (возможные осыпи, дикие животные, отсутствие дороги и т. п.). Заброшенная дорога очень быстро (буквально метров через 50) переходит в пешеходную тропу с большим количеством камней. Есть опасные места: подвижное грунтовое покрытие, относительно узкие каменные карнизы (хоть и невысокие, но проходить их надо аккуратно).

0,1 км (256,64 км) – 9:05 Пересекаем ручей (h=1781 м). Для этого сперва немного спускаемся по каменистому крутому склону, потом (после ручья) опять забираемся резко вверх. За подъемом туртропа идет по краю леса и безлесой горной зоны преимущественно траверсом, с постепенным относительно плавным набором высоты. Но чтобы преодолеть некоторые встречающиеся препятствия (завалы, осыпи, крупные камни), приходится резко взбираться по склону. Вероятно, в связи с этим здесь наблюдается несколько тропинок, идущих на разных уровнях склона. Попадается помет медведя, увидели даже его лежку.

0,47 км (257,01 км) – 9:25 H=1807 м. Обширная осыпь, уходящая круто вниз. По карте – это очередной левый приток реки Изворул-Рошу, но воды не видно. Поднимаемся еще немного выше, чтобы обойти начало осыпи. После этого опасного участка до перевала идет хорошо выраженная туртропа по травяному склону.

1,16 км (257,7 км) – 9:44 Перевал Отику, h=1876 м. Обозначен железным столбом, на котором почему-то надпись «1915 м». На соседнем склоне увидели туристов-пешеходников. Повесили флаг, оставили рюкзаки, возвращаемся за велосипедами.

10:15 – Вернулись на место ночевки, забрали велосипеды и потащили их, помогая друг другу, обратно на перевал. Местами можно ехать, но пользуются такой возможностью не все.

11:20 – Официально считаем, что нами покорен перевал Отику – все здесь, всё снаряжение с нами. Коллективная фотоссесия с флагом, водружённым на столбе, обозначающем перевал. Перекус, небольшой отдых, подготовка к спуску (в частности – закрепление велорюкзаков на багажники велосипедов). На нас с юго-запада идет гроза, пытаемся от нее уйти. Анализируя покорение перевала, можно отметить, что он вполне проходится за день (вместе

со спуском). Здесь главное — знать дорогу, а поскольку мы таковой не знали, то очень много времени (более 6 часов) потратили на ориентирование.

11:32 – Продолжили движение по маршруту. Едем по хребту в северо-восточном направлении на близлежащую высоту, с которой начинается спуск в долину реки Дымбовица. Для этого сперва надо немного спуститься, потом взобраться на соседний холм. Направление хорошо прослеживается – очевидно, хожено многими туристами. Характер поверхности – узкая грунтовая туртропа с высокими стенками (колея). Движение на велосипеде возможно, но педали крутить не всегда получается – они задевают за стенки.

1,81 км (258,35 км) – 11:40 h=1854 м. Взята локальная высота, теперь нам предстоит спуск в долину реки Дымбовица. По-прежнему едем по колее, однако ее стенки уже низкие, а местами она вообще пропадает, превращаясь в бездорожье с большим количеством крупных камней и травяных кочек. Общее направление движения хорошо прослеживается.

2,68 км (259,22 км) – 11:55 h=1700 м. Пастуший летник (оказывается, дневная доступность летников здесь соблюдается), обходим его справа вдоль изгороди, по протоптанной дорожке. За ним туртропа превращается из травяной в грунтовую с большим количеством крупных камней. Она хорошо прослеживается в лесу. Большой уклон, частый короткий серпантин, периодически ехать проще, чем идти. Местами попадается мягкий грунт и корни.

3,7 км (260,24 км) – 12:30 Пересекли речку – левый приток Дымбовицы. Мелко, но каменистое дно скользкое. Вода – питьевая. Дождь нас так и не догнал.

4,0 км (260,54 км) – 12:34 Вышли на грунтовый грейдер с крупными камнями (N 45° 30’ 37.04”; E 24° 57’ 49.81”). Дорога довольно широкая, возможно движение как на автотранспорте, так и на велосипеде. Еще один вывод по перевалу Отику таков — если штурмовать его с этой стороны, то это будет проще как минимум в плане ориентирования, чем там, где мы начинали. Продолжили движение по маршруту – в целом спуск, но иногда попадаются короткие резкие подъемы. Было несколько второстепенных отвороток, но мы следуем по основной дороге. На обочинах встречаются малинники, что несколько снижает темп группы.

13:04 − 7,22 км (263,76 км) Проехали рядом с небольшой плотиной, остановились на обед на левом берегу речки Дымбовица.

13:37 – Вышли на маршрут. Дорога постепенно превратилась в грунтовку с мелкими камнями, местами – хорошо укатанную.

12 км (268,54 км) – 14:03 Начало озера Печенеги. Развилка. По карте можно объезжать озеро как справа, так и слева. Изначально мы должны были

продолжить маршрут по левому берегу и взбираться на хребет Фэгэраш. Однако от этого плана мы отказались, поскольку преодоление Отику заняло значительно больше времени, чем предполагалось. Запасы еды заканчиваются, их надо где-то пополнить, а хребет Фэгэраш – это еще три дня автонома. Поэтому договорились заменить препятствие более легким, чтобы наверстать график и пройти по плану остальную часть маршрута. То есть участок *Печенеги–хр. Фэгэраш–Бряза–Першани–Кодля–Брашов* заменить участком *Печенеги–Дымбовица–Фундата–Мочу-Де-Жос–Бран–Рышнов–Брашов*. В результате перед Печенеги решили в итоге повернуть направо, пересечь мост и проехаться вдоль правого берега озера.

Покрытие прежнее, появилась пересеченка. Дорога сильно виляет вдоль берега, поскольку в озеро впадает несколько речушек и пересекать их, похоже, лучше подальше от берегов.

19,8 км (276,34 км) – 14:55 Остановились на перекус на спуске к огромной плотине (дамбе) у окончания озера Печенеги. Воды в озере сейчас немного, водохранилище превратилось лишь в небольшую речку.

+16,2 ºС, влажность 83%, штиль, пасмурно.

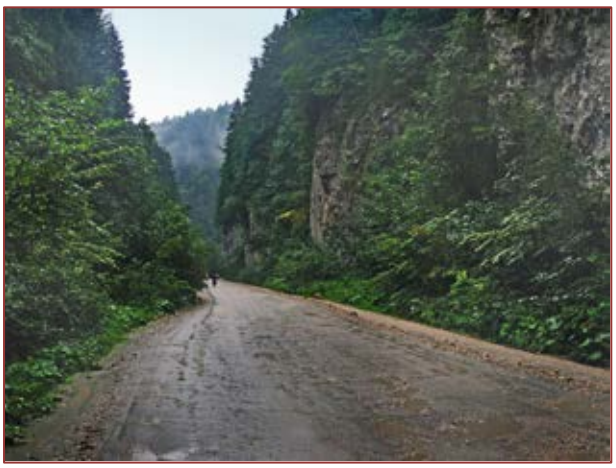
15:15 − Продолжили движение по маршруту.

20,4 км (276,94 км) – 15:18 Проехали около плотины озера Печенеги. Грунтовая дорога переходит в грейдер с мелкими камнями. Резкий спуск, после которого дорога достаточно плавно идет вдоль правого берега Дымбовицы в юго-восточном направлении.

30,6 км (287,14 км) – 15:56 Перекус. Характер поверхности прежний. Вдоль дороги стали попадаться сперва отдельные жилые строения, а потом и небольшие поселения, названия которых узнать не представляется возможным даже по картам или космоснимкам. Возможно – это какие-то местные аналоги наших дачных участков или садовых товариществ.

16:03 – Продолжили движение по маршруту.

32,8 км (289,34 км) – 16:25 Остановились переждать ливень. Он никак не хотел прекращаться и даже не становился менее интенсивным, хотя прошло уже более получаса. В результате выяснили, что в этих районах от дождя вполне возможно уехать — облака перемещаются медленно, поэтому при первых признаках осадков необходимо просто ехать дальше и выскочить из полосы дождя.



39,7 км (296,24 км) – 17:45 Остановились на закупку у магазина в поселке Сэтик. Опять собираются тучи.

42,4 км (298,94 км) – 18:12 Въехали в примечательное ущелье перед посел-

ком Дымбовица. Стены вплотную обступают дорогу, в одном месте вверх уходят ступени к какому-то монастырю. Моросит мелкий дождь.

43,2 км (299,74 км) – 18:21 Въехали в Дымбовицу (на картах Генштаба обозначена как Поду-Дымбовицей). Покрытие меняется на асфальтовое – трасса 73.

43,9 км (300,44 км) – 18:50 Перекресток, поворачиваем направо. Пошел набор высоты (подъем примерно 7%). Асфальт, мелкий дождь. Перед этим предприняли попытку договориться о ночлеге в местных гостиницах/кемпингах – все места заняты.

46,2 км (302,74 км) – 19:15 Один из витков серпантина на подъеме после Дымбовицы. Своеобразный «частный сектор» не прекращается. Остановились спросить у местной пожилой пары, торгующей сыром, где здесь можно найти место под палатку. В результате договорились с ними о ночевке на втором этаже в их домике (N 45° 24’ 16.87”; E 25° 12’ 55.12”) за 100 местных лей со всей группы. Готовили на горелках, так как не удалось придти к соглашению о пользовании газовой плитой. На первом этаже имелся душ, который предоставлялся за дополнительную плату.

+15,3 ºС, влажность 85,1%, штиль, постоянные небольшие осадки.

<u>За день пройдено: 46,2 км</u>

Их них :

по туртропе	**– 4,0 км;**
по горной крупнощебеночной дороге	**– 3,22 км;**
по мелкощебеночному грейдеру	**– 35,98 км;**
по асфальту	**– 3,0 км.**

Набор высоты за день – 437 м
Активное время в пути – 3 ч 17 мин.

9 день 12.08.2012, воскресенье (7 ходовой)

(Дымбовица – левый приток р. Олт за Брашовом перед Кикишем)

7:00 − Подъем, сборы, завтрак. Затяжной дождь, ожидаем его окончания. Поднастроили велики.

+13,7 ºС, влажность 91,3%, ветер слабый, дождь.

0 км (302,74 км) – 11:20 Выехали на маршрут. Трасса 73, асфальт. Автомобильный трафик умеренный, хлопот не доставляет. Непрерывный, но не сильно крутой (до 7%) подъем по серпантину.

2,6 км (305,34 км) – 11:39 Смотровая площадка над Дымбовицей. Останавливаемся, фотосессия.

11:55 – Возобновили движение в подъем.

6,5 км (309,24 км) – 12:25 Локальный асфальтовый перевал (h=1140 м). Дальше идет небольшой спуск и следующий, более крутой (до 10%) продолжительный подъем.

10,0 км (312,74 км) – 13:00 Второй локальный перевал (h=1269 м), дальше некоторое время будет небольшая пересеченка, но без резких спусков/подъемов. Останавливаемся на перекус.

13:10 − Продолжили движение по маршруту.

11,2 км (313,94 км) – 13:14 Населенный пункт Фундата.

15,3 км (318,04 км) – 13:34 Остановились на перекус у кафе почти на выезде из Фундаты.

13:42 − Выехали на маршрут. Дальше идет продолжительный спуск до Брана.

22,8 км (325,54 км) – 13:55 Населенный пункт Моечу-Де-Жос.

26,5 км (329,24 км) – 14:10 Въехали в Бран.

27,2 км (329,94 км) – 14:32 Остановились на обед в итальянской пиццерии, расположенной в 150 м слева от дороги (N 45° 30’ 44.28”; E 25° 21’ 32.41”).

+18,9 ºС, влажность 86,2%, штиль, пасмурно.

16:30 − Закончили обед, продолжили движение по маршруту. По-прежнему движемся по трассе 73. Поскольку Бран считается туристским городом, здесь повышенная плотность автомобилей и автобусов. Возле так называемого замка Дракулы даже было несколько затруднительно проехать.

30,0 км (332,74 км) – 16:37 Населенный пункт Тохану-Ноу. Ощутимый спуск закончился, едем по равнине.

38,0 км (340,74 км) – 17:02 Въехали в Рышнов, проехали его не останавливаясь по центральным улицам — главной трассе через город.

44,0 км (346,74 км) – 17:20 Населенный пункт Кристьян.

48,7 км (351,44 км) – 17:30 Въехали в Брашов, через 10 минут остановились у гипермаркета «Реал» для запланированной закупки продуктов в соответствии с раскладкой. Чтобы ускорить процесс, пошли несколькими группами, каждой из которой завхоз выдал свой список обязательных к покупке продуктов.

19:14 − Закупились, запаковались, продолжили движение по маршруту. Поскольку Брашов был в культурной программе, проехались по его самым интересным с позиции культорга местам. Примерный маршрут: *Calea Făgăraşului – Strada Pictor Ion Andreescu – Strada Lungă – Bulevardul Eroilor – Strada Agrişelor – Strada Alexandru Ioan Cuza – Strada Avram Iancu – Strada Nicopole – Strada Viteazul – Strada Dimitrie Cantemir – Strada 13 Decembrie – Bulevardul Mihail Kogălniceanu – шоссе E574.* По пути – фотосессия.

68,5 км (371,24 км) – 20:14 Выехали из Брашова по трассе 11, она же – европейское шоссе E574. С местом для ночевки в этом районе туго, так как в Брашове останавливаться не захотели. По карте есть пара речек, надо успеть к ним доехать до темноты.

73,8 км (376,54 км) – 20:35 Населенный пункт Хэрман.

78,86 км (381,6 км) – 21:13 Нашли место для стоянки около грязной речушки перед поселком Кикиш (N 45° 44’ 15.12”; E 25° 44’ 57.52”). Стали в поле возле кустов, ограждающих речку, в 200 м от дороги. Дров нет, вода в реке не питьевая. Поскольку сегодня наверстывали график (+ поздний выезд из-за дождя), то ехали до упора, устали. Тратить время на готовку ужина не хотелось, поэтому быстро поставили палатки и легли спать. Сразу же начался сильный дождь.

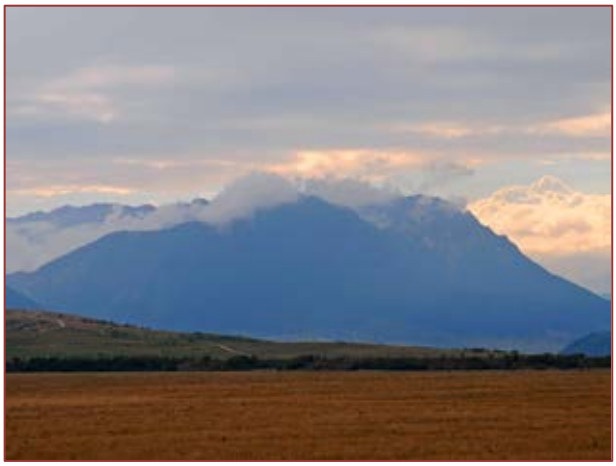
+15,6 ºС, влажность 89,0%, ветер слабый, ливень.

<u>За день пройдено: 78,86 км</u>

Их них :

по асфальту – 78,86 км.

Набор высоты за день – 914 м
Активное время в пути – 4 ч 09 мин.



10 день 13.08.2012, понедельник (8 ходовой)

(Левый приток р. Олт за Брашовом перед Кикишем – правый приток р. Уз между г. Ботшара и Чичинда)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак. Из-за сильного дождя вечером, проверку технического состояния велосипедов отложили на утро. Оказалось, что необходимо устранить мелкие неисправности багажников у двух участников и поменять камеру после прокола.

+11,6 ºС, влажность 100%, ощутимый ветер, временами небольшая изморось.

0 км (381,6 км) – 9:15 Выехали на маршрут, движемся в северо-восточном направлении. Трасса Е574. Автомобильное движение довольно плотное, а сама трасса на этом участке узкая.

1,9 км (383,5 км) – 9:30 Населенный пункт Лунка-Кылникулуй.

4,6 км (386,2 км) – 9:36 Въехали в Кикиш.

6,47 км (388,07 км) – 9:39 Развилка. Поворачиваем влево на север на трассу 12.

Трафика практически нет. Начинается еле заметный подъем, который будет проявляться весь день. Хоть и асфальт, но ощутимый встречный ветер, быстро ехать не получается.

10,7 км (392,3 км) – 9:56 Населенный пункт Кошени.

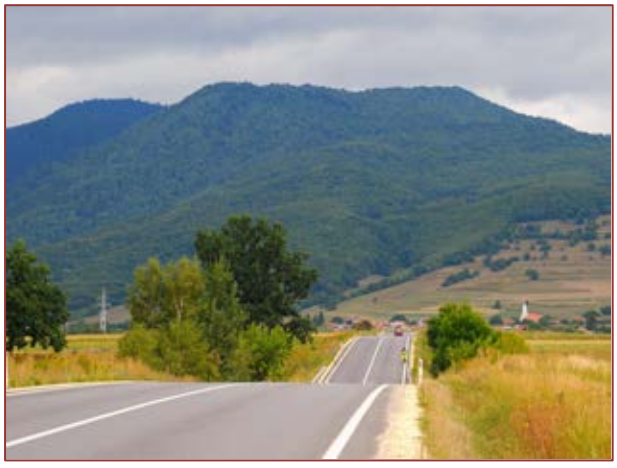
13,5 км (395,1 км) – 10:13 Въехали в Кильени.

15,2 км (396,8 км) – 10:20 Въехали в Сфынтул-Георге. Относительно крупный город (уровня Питешти) с интенсивным движением и множеством перекрестков. Едем вдоль левого берега Олта.

16,6 км (398,2 км) – 10:23 На перекрестке поворачиваем влево на мост через Олт. После моста – сразу вправо и вдоль правого берега Олта по окраине Сфынтул-Георге (Strada Lunca Oltulu, она же – трасса 12) выбираемся из города.

26,3 км (407,9 км) – 10:55 Свернули с дороги на перекус.

11:02 − Продолжили движение по маршруту.



29,7 км (411,3 км) – 11:16 Населенный пункт Олтени. Начинает чувствоваться небольшая пересеченность местности на фоне постоянного небольшого подъема. Ветер немного утих.

34,2 км (415,8 км) – 11:31 Остановились у железнодорожного переезда, ожидаем прохождение поезда.

34,7 км (416,3 км) – 11:39 Въехали в Малнаш.

40,6 км (422,2 км) – 12:08 Остановились в конце поселка Микфалыу (на Генштабе — Нушфалэу) на перекус.

12:20 − Продолжили движение по маршруту.

46,7 км (428,3 км) – 13:10 Населенный пункт Биксад. После него начался относительно резкий набор высоты с последующим сбросом к Бейле-Тушнаду.

51,6 км (433,2 км) – 13:27 Населенный пункт Бейле-Тушнад (на Генштабе – Тушнад-Бэй).

54,9 км (436,5 км) – 13:39 Выехали из Бейле-Тушнада, остановились на обед в живописном месте.

+12,6 ºС, влажность 100%, ветер средней силы, облачно.

14:54 − Продолжили движение по маршруту. Длинные подъемы чередуются с такими же длинными спусками, но высота постепенно набирается. По-прежнему хороший асфальт, трафик очень небольшой.

61,4 км (443,0 км) – 15:14 Населенный пункт Тушнад (на Генштабе – Тушнад-Сат).

64,4 км (446,0 км) – 15:34 Въехали в Козмени. Опять начинает ощущаться встречный ветер.

68,7 км (450,3 км) – 15:48 Населенный пункт Сынмартин.

69,9 км (451,5 км) – 15:54 Второстепенный перекресток в черте поселка. Поворачиваем вправо с трассы 12, нам — на восток, в горы.

72,5 км (454,1 км) – 16:06 Практически выехали из Сынмартина, остановились на отдых и перекус (h=727 м). Впереди видна дорога в перевал, куда нам предстоит подниматься.

16:15 − Продолжили маршрут.

73,6 км (455,2 км) – 16:28 Асфальтовое покрытие меняется на грунтовый грейдер с мелкими камнями, которые постепенно, с набором высоты, переходят в крупные. Начинается подъем в перевал, крутизна примерно 6%. После дня вкручивания против ветра дорога преодолевается с трудом. Поднимаемся в режиме 20:5 (20 минут едем, 5 – отдыхаем).

78,7 км (460,3 км) – 17:35 Взобрались в перевал, высота – 1080 м. Отдых, перекус.

18:00 – Выезжаем на спуск, по ходу ищем ночевку.

81,5 км (463,1 км) – 18:30 Определились с местом стоянки. Встали справа от дороги, на небольшом ручье (являющемся правым притоком р. Уз) между горами Ботшара и Чичинда (N 46° 17’ 28.44”; E 26° 02’ 17.27”). С одной стороны стоянку обрамляет дуга ручья, с другой – склон

горы. Уютно, ветра нет, дрова и вода в избытке. Сперва немного беспокоили пастушьи собаки, но в результате мы привыкли друг к другу и ночь прошла спокойно.

+15,5 ºС, влажность 95,5%, ветер слабый, переменная облачность.

<u>За день пройдено: 81,5 км</u>

Их них :

по асфальту	**– 73,6 км;**
по мелкощебеночному грейдеру	**– 1,0 км;**
по горной крупнощебеночной дороге	**– 6,9 км.**

Набор высоты за день – 998 м
Активное время в пути – 5 ч 15 мин.

11 день 14.08.2012, вторник (9 ходовой)

(Правый приток р. Уз между г. Ботшара и Чичинда – р. Тротуш около Гимеш-Фэджет)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак.

+9,2 ºС, влажность 88,8%, небольшой ветер, переменная облачность.

0 км (463,1 км) – 8:50 Вышли на маршрут и возобновили движение в северо-восточном направлении. Продолжается преимущественно пологий спуск с перевала, но иногда попадаются и короткие подъемы. Покрытие – мелкощебеночный грейдер.

2,7 км (465,8 км) – 9:16 Въехали в Кинод (на Генштабе этого пункта еще нет), в конце поселка – деревянный мост.

6,61 км (469,71 км) – 9:27 V-образный перекресток. Влево уходит наезженная равнозначная дорога. Но нам направо, к поселку Ла Оклош. Покрытие постепенно меняется на крупнощебеночный грейдер, слегка присыпанный грунтом и укатанный проезжающими лесовозами.

11,9 км (475,0 км) – 9:55 Въехали в Ла Оклош и сразу же повернули налево на север (h=892 м). Дорога превратилась в лесовозную, местами с грязью и крупными камнями, начался набор высоты.

14,4 км (477,5 км) – 10:30 Уперлись в пересечение трех дорог (h=980 м), хотя явно просматривается только самая левая. Встретили пастуха, поинтересовались, как добраться до Чобануша. Пастух указал на незамеченную нами ранее четвертую, крайнюю правую дорогу (по сути – тропу) в восточном направлении и немного проводил нас. Сперва надо резко подняться вверх по тропе в подлеске метров 70, а потом продолжать взбираться по полю по заросшей тракторной дороге на грани проезжаемости, но уже не по такому крутому градиенту.

14,7 км (477,8 км) – 10:56 Выбрались на заброшенную лесовозную грунтовку с крупными камнями (h=1060 м). Остановились на небольшой отдых, после которого продолжили движение на велосипедах.

14,9 км (478,0 км) – 10:57 Характер поверхности меняется на заброшенную лесовозную дорогу с глубокими колеями. Продолжаем набирать высоту.

15,3 км (478,4 км) – 11:16 V-образная развилка, основная дорога резко поворачивает вправо и уходит в горы. Ориентируемся. Оказывается, что нам

влево на спуск по еле заметной заросшей дороге, которая буквально через 50 м приводит нас к ручью и хорошо читаемой лесовозке.

15,4 км (478,5 км) – 11:20 Остановились на перекус.

11:31 − Продолжили движение по маршруту в северном направлении. Подъем, лесовозная дорога, поля. Встретили еще одного пастуха со стадом, уточнили у него, правильно ли мы едем, оказалось – правильно.

15,8 км (478,9 км) – 11:47 Возникли технические проблемы с задним (попала ветка) и передним переключателями у двух участников. Остановились для устранения технических проблем.

12:02 − Продолжили движение по маршруту.

16,2 км (479,3 км) – 12:09 Пересекли очередной ручей, в котором набрали питьевой воды. После него лесовозная дорога пошла по лесу, продолжая набирать высоту. Грязь, пытаемся преодолевать дорогу по краям, либо по высокому центру, где посуше.

16,4 км (479,5 км) – 12:20 Прошли локальный перевал (h=1143 м), не заметив его. По сути – это был не перевал, а просто самая высокая точка траверса на данном участке, после которой пошел спуск в поселок Чобануш. Характер поверхности – разбитая мокрая лесовозка с глубокими колеями. Ехать на велосипедах невозможно из-за грязи.

17,15 км (480,25 км) – 12:39 Вышли на редко используемую лесовозную дорогу с крупными камнями, очень напоминающую вездеходную, повернули влево на юго-запад. Штурман ушел на разведку. Остальная группа пока полакомилась ягодами ежевики, которая растет в больших количествах вдоль дороги. Разведка показала, что направление выбрано правильно, начали спускаться.

18,5 км (481,6 км) – 12:58 Выехали на более проезжую дорогу, повернули направо на северо-восток. Спуск продолжается. Покрытие – лесовозная грунтовая дорога с крупными камнями.

20,7 км (483,8 км) – 13:07 Выбрались на очередную дрогу, еще более проезжую. Повернули направо и остановились на обед.

+15,9 ºС в тени, влажность 61,4%, ветер слабый, редкие облака.

14:03 − Продолжили движение по маршруту. Характер поверхности – грунтовый грейдер с крупными камнями.

21,2 км (484,3 км) – 14:07 Въехали в Чобануш, по ощущениям — малонаселенный поселок для лесорубов. В центре повернули на запад, дорога здесь одна заблудится сложно. Начинаем опять

плавно набирать высоту (h=883 м). Покрытие – грунтовая дорога с насыпанным поверх нее очень крупным, слегка укатанным щебнем. Едется хуже, чем по брусчатке.

25,2 км (488,3 км) – 14:45 Покрытие меняется на грунтовый грейдер с мелкими камнями. Как раз здесь находится парк техники, которая посыпает грейдер крупным щебнем, дальше «улучшить» дорогу строители пока не успели.

27,9 км (491,0 км) – 15:07 V-образная развилка, сворачиваем вправо. Характер поверхности меняется на крупнощебеночный грунтовый грейдер. Продолжаем плавно набирать высоту.

29,6 км (492,7 км) – 15:13 Отворотка вправо на север. Это второстепенная грунтовая тракторная дорога к Кошне, круто уходящая вверх. Сворачивам. Уклон грунтовки значительный (до 17%), ехать можно, но весьма затруднительно. Поднимается вверх пешком.

29,9 км (493,0 км) – 15:24 Остановились на перекус.

15:35 − Продолжили движение по маршруту.

30,5 км (493,6 км) – 15:52 Взобрались на локальный перевал, h=1167 м. Это уже второй за сегодня. Фотосессия.

15:58 – Начинаем спуск к Кошне. Резкий уклон, покрытие – грунт с крупными камнями. Местами приходится ехать по каменистому руслу ручья, местами — по тропе.

33,5 км (496,6 км) – 16:13 Населенный пункт Кошня. В нем покрытие меняется на грейдер с крупными камнями.

36,4 км (499,5 км) – 16:30 После Кошни влево на север уходит второстепенная отворотка. Нам на нее, сворачиваем. Спуск заканчивается (h=847 м), начинается подъем. Покрытие прежнее.

37,6 км (500,7 км) – 16:37 Развилка. Вправо уходит еще одна дорога к Чугешу, к которому мы движемся, но она менее наезжена и, судя по карте, проходит траверсом окрестных гор. Решаем следовать в Чугеш более наезженной дорогой через Пажиштю, поэтому едем прямо. Покрытие меняется на грунтовый мелкощебеночный грейдер.

38,8 км (501,9 км) – 16:58 V-образная развилка, уходим вправо на перевальный взлет (h=900 м). Поселок Пажиштя заканчивается, поднимаемся по серпантину.

39,2 км (502,3 км) – 17:09 Остановились на перекус.

17:19 – Вышли на маршрут, продолжаем взбираться по серпантину.

40,4 км (503,5 км) – 17:34 Взяли локальный перевал (h=980 м), третий за сегодня. Короткий отдых. Спуск.

41,7 км (504,8 км) – 17:42 Въехали в Кыдырешти (на Гентабе – Чугеш), местами дорога хуже, чем в горах, – крупнощебеночный грейдер. Двигаемся в северо-восточном направлении.

45,1 км (508,2 км) – 17:51 Населенный пункт Чугеш.

45,8 км (508,9 км) – 17:56 Переход с грунтового грейдера с крупными камнями в асфальтовое покрытие.

50,4 км (513,5 км) – 18:10 Выезжаем на трассу 12А, бетонка, пересекаем мост через речку Тротуш. Это самое низкое место на участке, конец спуска (h=650 м). Останавливаемся у магазина на 10 минут, потом сворачиваем влево на северо-запад.

54,0 км (517,1 км) – 18:40 Окончание населенного пункта Паланка и начало Гимеша. Плавный подъем. Сплошная населенка – Гимеш плавно перетек в Гимеш-Фэджет. Начинаем думать о месте для ночевки.

61,0 км (524,1 км) – 19:20 Увидели подходящую отворотку слева от дороги, послали разведчиков.

19:25 – Разведка вернулась, место найдено, сворачиваем.

61,2 км (524,3 км) – 19:31 Расположились лагерем сразу за чьим-то огородом у реки Тротуш (N 46° 35’ 27.70”; E 26° 02’ 11.43”). Готовили на горелках. Недалеко, но за рекой, проходит железнодорожное полотно. Место не совсем удачное, однако приемлемое для стоянки.

+15,2 ºС, влажность 66,3%, штиль, переменная облачность.

<u>За день пройдено: 61,2 км</u>

Их них:

по асфальту (бетонке)	**– 15,4 км;**
по мелкощебеночному грейдеру	**– 13,41 км;**
по горной крупнощебеночной дороге	**– 19,69 км;**
по используемой лесовозной дороге	**– 8,3 км;**
по зарастающей тракторной дороге	**– 4,4 км.**

Набор высоты за день – 1125 м
Активное время в пути – 4 ч 54 мин.

12 день 15.08.2012, среда (10 ходовой)

(Р. Тротуш около Гимеш-Фэджет – Руджинешти около оз. Биказ)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак. Некоторые участники поднастроили велосипеды после вчерашнего бездорожья.

+13,7 ºС, влажность 75,1%, штиль, переменная облачность.

0 км (524,3 км) – 8:10 Вышли на маршрут, продолжили движение по бетонке в западном направлении. Постепенно набираем высоту.

2,7 км (527,0 км) – 8:23 Железнодорожный переезд, перекресток. Сворачиваем с основной дороги вправо. Бетонка сменилась асфальтом.

3,3 км (527,6 км) – 8:27 Населенный пункт Валя Рече.

9,8 км (534,1 км) – 8:58 Остановились на перекус.

9:08 – Продолжили движение по маршруту.

10,4 км (534,7 км) – 9:09 Развилка, поворачиваем влево на северо-запад (на Генштабе это место, где Валя Рече переходит в поселок Бюкаваш). Покрытие сменилось на грунтовый грейдер с крупными камнями, стал ощущаться градиент подъема. Продолжаем ехать по населенке.

15,6 км (539,9 км) – 9:55 Остановились на перекус у подножия перевального взлета локального перевала Бюкаваш (h=1077 м). Здесь развилка, нам направо на север.

10:00 − Продолжили движение по маршруту. Подъем достаточно крутой, (местами до 15%) сложность передвижения усугубляется крупным щебнем на дороге. Пока поднимались, существенно обогнали телегу, запряженную парой лошадей.

17,0 км (541,3 км) – 10:25 Взобрались на перевал, h=1184 м. Небольшой отдых.

10:34 − Продолжили движение по маршруту. Спуск по грейдеру с достаточно крупными камнями – покрытие не поменялось. По дороге попалась пара бродов реки Дэмук и какое-то время проявляли агрессию пастушьи псы. В основном спускаемся вдоль левого берега Дэмука.

21,6 км (545,9 км) – 11:10 Краткий отдых, перекус. По дороге встречается множество отвороток и полноценных дорог, но мы придерживаемся основной – практически на север, это легко сделать, поскольку направление четко прослеживается.

23,4 км (547,7 км) – 11:34 Населенный пункт Хуйсурез. По-прежнему спуск.

29,8 км (554,1 км) – 11:53 Въехали в Дымук. Покрытие с крупногравийного грунтового меняется на асфальтовое (одна из особенностей румынских дорог — почти нет мелкощебеночного грейдера). Небольшой отдых, посещение магазинов в центре поселка, перекус.

38,0 км (562,3 км) – 12:45 Населенный пункт Биказ-Кей.

39,0 км (563,3 км) – 12:50 Т-образный перекресток. Выезжаем на трассу 12С, поворачиваем вправо. Движение довольно интенсивное, но дороги для нас хватает. Продолжается пологий спуск, асфальт.

42,5 км (566,8 км) – 13:03 Населенный пункт Лунка.

46,2 км (570,5 км) – 13:13 Населенный пункт Тикош.

47,2 км (571,5 км) – 13:16 Населенный пункт Нягра.

51,2 км (575,5 км) – 13:24 Населенный пункт Ташка.

55,0 км (579,3 км) – 13:34 Въехали в Биказ, фотосессия.

57,8 км (582,1 км) – 13:43 Т-образный перекресток в городе, самая низкая точка этого участка маршрута – h=419 м. Поворачиваем влево к озеру Биказ на север.

58,2 км (582,5 км) – 13:53 Остановились на обед в одном из ресторанов Биказа (N 46° 54.896; E 26° 05.163). Ресторан просторный, с площадкой на открытом воздухе. Есть место, где можно оставить велосипеды и полюбоваться видами на местный природный ландшафт.

+31,1 ºС в тени, влажность 75,4%, штиль, ясно.

16:15 − Продолжили движение по маршруту. Въезжаем в национальный парк Биказ, до окончания озера (оно же – водохранилище) запрещается разжигать костры, ставить палатки и т. п. Пошел асфальтовый подъем по серпантину к дамбе.

63,5 км (587,8 км) – 16:51 Подъехали к дамбе (h=514 м), небольшая фотосессия. После пересечения дамбы появилась ощутимая пересеченка, дорога идет вдоль левого берега озера, то взбираясь на холмы, то спускаясь с них.

70,5 км (594,8 км) – 17:37 Взобрались на очередную горку, остановились пофотографировать озеро Биказ и плотину. Пора думать о месте для ночевки.

73,9 км (598,2 км) – 18:06 Низ очередного спуска (около поселка Поточ по Генштабу), пересекаем безымянную речушку.

75,9 км (600,2 км) – 18:21 Населенный пункт Руджинешти.

76,2 км (600,5 км) – 18:22 Остановились для пополнения запасов воды для привала из родника – справа от дороги (N 46° 59.698 E° 26 06.113).

18:40 − Продолжили движение по маршруту.

77,9 км (602,2 км) – 18:51 Не выезжая из Руджинешти нашли место под ночевку.

Дело в том, что поселок рассредоточен территориально, между домами порой попадаются даже лесистые участки. Один из таких участков нам приглянулся, послали разведчиков на проверку.

19:05 – Место подошло. Свернули влево с дороги, спустились 150 м и расположились лагерем на полочке на склоне (N 47° 00’ 17.20”; E 26° 05’ 46.90”). Места хватает под две палатки и велосипеды. Стали почти на тропинке (утром по ней прошла местная женщина, пожелав нам доброго дня). Готовили на горелках. Воду набирали в вышеупомянутом роднике.

+19,9 ºС, влажность 56,4%, штиль, переменная облачность.

<u>За день пройдено: 77,9 км</u>

Их них:

по асфальту (бетонке) – 58,5 км;
по горной крупнощебеночной дороге – 19,4 км.

Набор высоты за день – 1350 м
Активное время в пути – 4 ч 55 мин.

13 день 16.08.2012, четверг (11 ходовой)

(Руджинешти около оз. Биказ – берег р. Быстрица перед Кожочем)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак.

+11,6 ºС, влажность 76,6%, штиль, ясно.

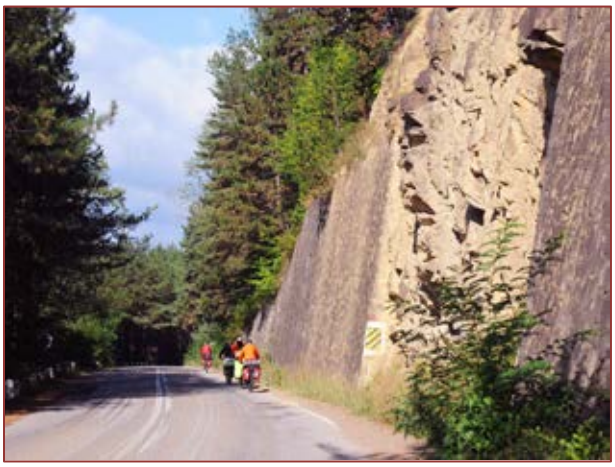
0 км (602,2 км) – 8:50 Вышли на маршрут, продолжили движение вдоль озера Биказ в северо-западном направлении. Покрытие прежнее – асфальт, ощутимая пересеченка.

2,5 км (604,7 км) – 8:58 Въехали в Бухалницу.

5,4 км (607,6 км) – 9:09 Населенный пункт Грозывешти (на Генштабе отсутствует).

10,3 км (612,5 км) – 9:25 Населенный пункт Хангу.

12,0 км (614,2 км) – 9:32 Въехали в Киришени (на Генштабе – Лецешти).



16,4 км (618,6 км) – 9:51 Остановились на перекус у деревянной беседки справа от дороги. Пересеченка продолжается, но подъемы и спуски стали заметно короче. Вдоль дороги появились живописные скальные стенки – есть, на что посмотреть.

9:56 − Продолжили движение по маршруту.

20,7 км (622,9 км) – 10:20 Населенный пункт Пояна Ларгулуй, перекресток. Нам налево, через длинный мост, расположенный в начале озера Биказ в месте впадения в него речки Быстрицы. После моста нам вправо по трассе 17В, идущей по правому берегу реки.

22,3 км (624,5 км) – 10:32 Остановились на заправочной станции для пополнения запасов бензина для горелок. Пересеченка закончилась, дорога плавно, почти незаметно набирает высоту.

10:42 − Продолжили движение по маршруту.

23,2 км (625,4 км) – 10:43 Населенный пункт Рошени.

26,4 км (628,6 км) – 10:51 Пересекли мост и въехали в населенный пункт Пояна Теиулуи (на ГШ – Пояна Рэкицей). Останавливаемся для закупки продуктов и на перекус.

11:22 − Продолжили движение по маршруту.

28,0 км (630,2 км) – 11:29 Населенный пункт Галу.

29,7 км (631,9 км) – 11:34 Опять пересекли мост и въехали в Сэвинешти.

30,8 км (633,0 км) – 11:37 Населенный пункт Дрепту.

33,4 км (635,6 км) – 11:46 Населенный пункт Фрумосу.

35,8 км (638,0 км) – 11:55 Пересекли мост, въехали в Фаркашу.

38,6 км (640,8 км) – 12:05 Населенный пункт Пырыул Пынтей. По-прежнему асфальт, дорога плавно набирает высоту.

41,3 км (643,5 км) – 12:16 Населенный пункт Борка, в его конце пересекли мост.

45,2 км (647,4 км) – 12:27 Населенный пункт Мэдей.

47,0 км (649,2 км) – 12:36 Остановились на перекус.

12:40 − Продолжили движение по маршруту.

49,1 км (651,3 км) – 12:45 Пересекли мост, населенный пункт Лунка.

50,8 км (653,0 км) – 12:52 Населенный пункт Пиетроаса.

52,1 км (654,3 км) – 12:58 Населенный пункт Лунджени.

53,8 км (656,0 км) – 13:02 Остановились на обед около живописной речки Быстрицы, выехав из Лунджени. Довольно тепло.

+21,9 ºС в тени, влажность 61,9%, ветер средней силы, солнечно.

14:35 – Обед закончился, у одного из участников обнаружился прокол. Неисправность устранили и выехали на маршрут. По-прежнему асфальт не самого высокого качества.

54,3 км (656,5 км) – 14:49 Въехали в Броштени.

57,3 км (659,5 км) – 14:52 Населенный пункт Холдица.

58,7 км (660,9 км) – 14:55 Пересекли мост через Быстрицу. Населенный пункт Холда. Начинает слегка чувствоваться пересеченность. Но подъемы и спуски непродолжительные.

69,2 км (671,4 км) – 15:25 Остановились на запланированный перерыв.

15:31 − Продолжили движение по маршруту.

73,3 км (675,5 км) – 15:52 Въехали в Кручу, остановились на запланированную остановку.

15:58 − Продолжили движение по маршруту, пересекли мост в Круче.

77,3 км (679,5 км) – 16:15 Населенный пункт Сату Марэ (на ГШ это еще одна Круча). График движения на сегодня выполнен, надо искать место под стоянки, что и начинает делать группа.

81,1 км (683,3 км) – 16:30 Перед поселком Кожоч слева видим небольшой проезжий мост через реку. Решаем проверить, есть ли там удобное место для ночевки. Пересекаем мост. На дороге, уходящей в горы, висит указатель, запрещающий дальнейшее движение. Но мы посылаем разведчиков вниз по реке вдоль правого берега. Через 200 м они находят подходящую стоянку.

81,5 км (683,7 км) – 16:44 Остановились на ночевку в кустах по правому берегу реки Быстрица (N 47° 22’ 20.64”; E 25° 35’ 05.42”). Место неплохое, есть вода, дрова можно найти, но готовим на горелках, чтобы не привлекать к себе внимание. Поскольку встали сегодня пораньше, осталось время на настройку велосипедов, что мы и делаем.

+15,4 ºС в тени, влажность 81,1%, штиль, переменная облачность.

<u>За день пройдено: 81,5 км</u>

Их них:

по асфальту – 81,5 км.

Набор высоты за день – 1596 м
Активное время в пути – 4 ч 32 мин.

14 день 17.08.2012, пятница (12 ходовой)

(Берег р. Быстрица перед Кожочем – Сучава)

6:00 − Подъем, сборы, завтрак.

+7,0 ºС, влажность 94,4%, ветер слабый, переменная облачность, туман.

0 км (683,7 км) – 8:30 Вышли на маршрут, движемся в северо-западном направлении. Продолжается плавный набор, асфальт переходит в бетонку.

1,1 км (684,8 км) – 8:41 Населенный пункт Кожоч.

3,3 км (687,0 км) – 8:43 Населенный пункт Кирил.

4,7 км (688,4 км) – 8:50 Развилка, вправо уходит второстепенная отворотка. Поворачиваем на нее. Асфальт, местами сильно разбитый.

6,5 км (690,2 км) – 9:00 Справа источник, останавливаемся набрать воды.

7,3 км (691,0 км) – 9:10 Основная дорога поворачивает влево, нам – по ней (h=800 м). Начинается подъем в перевал, градиент уклона резко повышается. В среднем по подъему он составил в дальнейшем около 10%. Покрытие – грейдер вперемешку со старым асфальтом.

8,5 км (692,2 км) – 9:23 Населенка закончилась, но достаточно крутой подъем продолжается. Несмотря на то, что на карте дорога обозначена как асфальтовая, в реале она часто переходит в грунтовую, а местами даже в горную крупнощебеночную. Но попадаются и участки относительно хорошего асфальта. Поднимаемся по серпантину.

10 км (693,7 км) – 9:46 H=1000 м. Вправо уходит отворотка к монастырю Рарэу, привал, перекус.

9:58 – Продолжили движение. Дорога – то асфальт, то грунт, то грейдер с крупными камнями.

11 км (694,7 км) – 10:12 H=1107 м. Местная достопримечательность – скала, нависающая над дорогой, за ней – ручеек с питьевой водой.

11,9 км (695,6 км) – 10:31 H=1174 м. Начался безлесый участок. Несколько непривычно видеть в такой глуши асфальтовую дорогу.

13,2 км (696,9 км) 10:49 H=1293 м. Справа пастушья ферма. Навстречу изредка попадаются спускающиеся автомобили.

14,9 км (698,6 км) – 11:11 H=1430 м. Развилка. Асфальтовое покрытие плохого качества переходит в улучшенный асфальт. Чуть дальше — турбаза Рарэу. Остановились для коррекции дальнейшего направления движения. Оценив состояние дороги, идущей направо, решили спускаться по дороге идущей влево на северо-запад. Но оказалось, что со спуском стоит несколько повременить – официальный перевал Рарэу еще впереди.

16,1 км (699,8 км) – 11:25 H=1449 м. Официальный перевал Рарэу. Остановились на смотровой площадке для осмотра великолепных видов, заодно устроили перекус. Здесь начинается спуск с перевала.

11:41 − Продолжили движение по маршруту. Спускаемся по широкой дороге с превосходным асфальтом – похоже, его недавно (год, максимум два назад) положили. При этом строители учли специфику спуска – на виражах («языках») участок спускающейся дороги примерно в два раза шире, чем дороги, идущей на подъем.

23,7 км (707,4 км) – 12:01 Остановились на запланированный перерыв на спуске. Сбор группы, очередная проверка технического состояния велосипедов.

12:08 − Продолжили движение по маршруту.

29,5 км (713,2 км) – 12:28 Населенный пункт Пожорыта, на перекрестке с трассой 17 поворачиваем вправо на северо-восток.

33,7 км (717,4 км) – 12:36 Населенный пункт Кымпулунг-Молдовеняск. В конце города остановились сделать закупку продуктов на обед.

13:08 − Продолжили движение по маршруту.

41,9 км (725,6 км) – 13:16 Остановились на обед.

+20,9 ºС в тени, влажность 68,9%, ветер средней силы, солнечно.

14:06 − Продолжили движение по маршруту. Асфальт, спуск под еле заметный уклон.

48,3 км (732,0 км) – 14:24 Населенный пункт Вама.

54,8 км (738,5 км) – 14:48 Населенный пункт Молид.

57,3 км (741,0 км) – 14:59 После Молида пересекли по мосту речку Молдова, остановились на перекус и сбор группы – у одного из участников случился прокол, меняли камеру, поэтому часть группы немного отстала.

15:12 − Продолжили движение по маршруту.

60,9 км (744,6 км) – 15:20 Въехали во Фрасин.

62,5 км (746,2 км) – 15:25 Населенный пункт Букшоая.

67,2 км (750,9 км) – 15:39 Населенный пункт Гура-Гуморулуй.

68,7 км (752,4 км) – 15:42 Пересекли по мосту речку Хумор – левый приток Молдовы.

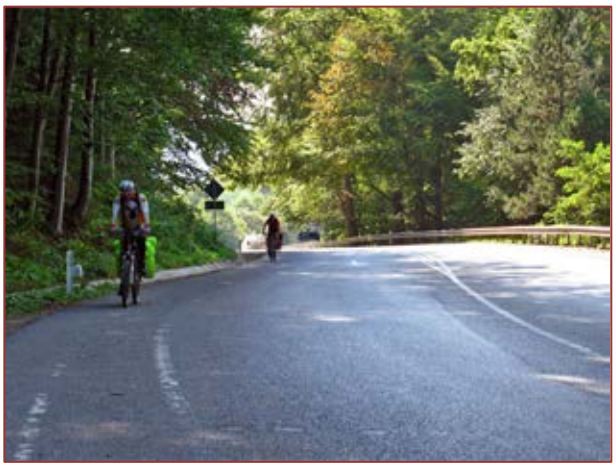
69,0 км (752,7 км) – 15:44 Центр города, Т-образный перекресток. Сворачиваем вправо на юго-восток (едем по Strada Păcurari).

70,8 км (754,5 км) – 15:52 Остановились на перекус.

16:00 − Продолжили движение по маршруту.

73,6 км (757,3 км) – 16:05 Перекресток, поворачиваем влево на северо-восток к Пэлтиноасе.

74,1 км (757,8 км) – 16:07 Населенный пункт Пэлтиноаса, останавливаемся у магазина для закупки питьевой воды – сегодня жарко.



16:27 − Продолжили движение по маршруту. После Пэлтиноасы преодолели небольшой подъем по асфальту в лесистой местности (парочка небольших холмов), после которого опять пошел плавный спуск к Сучаве.

84,8 км (768,5 км) – 17:03 Населенный пункт Илишешти.

90,9 км (774,6 км) – 17:40 Населенный пункт Строешти, после которого появилась небольшая пересеченка. Кругом поля, но ветра нет.

99,1 км (782,8 км) – 18:19 Въехали в Сучаву, до заранее забронированного отеля добирались по Strada Humorului, Bulevardul Academician Vasile Grecu, Calea Obcinelor, Bulevardul 1 Decembrie 1918, Bulevardul Sofia Vicoveanca.

104 км (787,0 км) – 18:37 Остановились в запланированном отеле Leaganul Bucovinei (N 47° 37’ 50.19”; E 26° 13’ 47.79”). Он оказался уютным и недорогим. Нам достались номера на втором этаже с балконами, для велосипедов предоставлялся гараж. Помещения и балконы просторные – есть возможность посушить вещи и туристическое снаряжение. Ужинали и завтракали в отеле.

+23,1 ºС, влажность 57,7%, штиль, ясно.

<u>За день пройдено: 104 км</u>

Их них:

по асфальту	**– 100,7 км.**
по горной крупнощебеночной дороге	**– 3,3 км;**

Набор высоты за день – 1435 м
Активное время в пути – 6 ч 27 мин.

Moldova

MUNICIPIUL
SUCEAVA

15 день 18.08.2012, суббота

Подъем не очень ранний – в 8:00. Завтрак в столовой отеля, неспешные сборы – до поезда свыше 6 часов, а ехать до вокзала не более 5 км. Рядом с отелем в соседнем здании есть автомойка, а чуть поодаль, по направлению к вокзалу — супермаркет. После сборов заехали в него закупиться на два дня в поезде. Проезжая по городу, приобрели сувениры и обменяли остатки местной валюты обратно на евро, после чего отправились на железнодорожный вокзал. В Сучаве существует два вокзала — Сучава Норд и Сучава Гала. Мы это знали еще в Москве и специально узнавали, с какого вокзала отбывают поезда в Россию. Кроме того, на билете одного из участников было выбито «Сучава Норд», куда мы первоначально и прибыли. Однако выяснилось, что поезда на нем останавливаются только на техническую остановку. Разобравшись на месте, где реально осуществляется посадка на Москву, поехали на Сучава Гала. В связи с

эти прибыли почти впритык, поэтому приятной неожиданностью стал факт задержки поезда на 4 часа. Хотя, с другой стороны, поезд так и не нагнал отстающие часы до Москвы, приехали мы поздней ночью, столкнувшись с определенными проблемами логистики. Официально же считается, что поезд 382 (София – Сучава Гала – Киев – Москва Киевская) отправляется из Сучавы в 13:48 и прибывает в Москву 19.08 в 22:44. Еще одной проблемой было выяснить, на какой путь какой платформы приходит наш поезд. Но в результате все проблемы были успешно разрешены, мы разобрали велосипеды и удачно загрузились в поезд. Все таможни прошли без происшествий. В Москву на Киевский вокзал прибыли 20.08 в 2:51 ночи, время в поезде – 34 часа 56 минут.

Поход успешно пройден.

ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ (ПРЕПЯТСТВИЯ, ЯВЛЕНИЯ) НА МАРШРУТЕ

Природно-географические

В горах могут быть сильны грозы, во время которых движение по безлесым участкам запрещено и крайне желательно расположение укрытия от непогоды вдали от велосипедов.

В ущельях возможны обвалы и камнепад, а поскольку велосипедный шлем при прямом попадании камня особо не спасет, необходимо соблюдать осторожность и осмотрительность, не растягиваться, держать велосипед рядом с собой ниже по склону и при малейшем подозрении на опасность находить укрытие под ближайшим козырьком.

В Румынии располагается источник сейсмической активности, так называемая Зона Вранча, отголоски которой долетали и до Москвы. Предугадать всплеск этой активности невозможно, но следует быть к ней готовым, по некоторым данным, большая часть человеческих жертв происходит из-за неправильных действий во время землетрясения. Здесь нелишним будет привести схему института геофизики НАН Украины сейсмически активных участков:

В Румынии возможны также встречи с медведями, которые обычно сторонятся людей и не любят громких звуков. Везде в горах видны следы их пребывания в виде остатков помета, разрытых участков склона, обглоданных кустов черники и малины. Отметки на деревьях в виде следов от когтей мы не встречали.

Кроме того, в стране водятся волки, лисицы, кабаны и рысь, но следы их пребывания нами не обнаружены.

Климато-метеорологические

В южных и восточных карпатах дождь не редкость, а снег лежит с октября по май. Трансфэгэрашское шоссе открыто для проезда всего 4 месяца в году (по некоторым данным – только два: июль и август).

Туман в горах довольно частое явление, он образуется по утрам и опускается на поверхность вместе с облаками в непогоду. От может существенно затруднить обзор местности, что скажется на темпе движения группы, но от него, него, как и от дождя, можно уехать.

При подготовке личного и общественного снаряжения следует иметь в виду, что температура воздуха в горных районах будет существенно ниже, чем в Москве во время отъезда (имеется в виду август месяц), а влажность намного выше. Частые дожди — это норма, поэтому тент просто необходим. Кроме того, надо учитывать и тот факт, что перепады температур между Бухарестом и Южными Карпатами могут быть значительными и достигать 15-20 градусов по Цельсию, а значит следует брать с собой одежду, в которой комфортно не только на жаре, но и при прохладной погоде.

Антропогенные

Политическая обстановка в стране крайне нестабильна. Румыния признана второй по уровню бедности страной Евросоюза и властям приходится вводить жесткие меры экономии для получения финансовой помощи от других стран, что порождает народное недовольство, периодически проходят антиправительственные демонстрации.

Мы приехали в страну в самый разгар «революции», поскольку в начале июля парламент вынес импичмент президенту Трояну Бэсеску, а в конце августа конституционный суд признал его незаконным. Таким образом левоцентристская коалиция борется против правоцентристского президента и его окружения. Это уже второй импичмент в его карьере.

Несмотря на правительственный конфликт, в столице Румынии — Бухаресте — все спокойно, оживление граждан не сильнее, чем в будний московский день.

На дорогах машин относительно немного, водят их аккуратно, неторопливо, часто уступая дорогу другим. При обгоне группы велотуристов всегда включают сигнал поворота, даже при незначительном смещении к центру проезжей части, звуковым сигналом пользуются редко и на почтительном расстоянии от группы, т. е. заблаговременно, а не возле уха замыкающего. Дорожная разметка нанесена по европейским стандартам, но в целом похожа на нашу, встречаются велодорожки, которые, как и у нас, ведут из ниоткуда в никуда. Для приезжих не всегда понятно, куда можно поворачивать, так как бывают случаи, когда движение «туда» организовано по одной улице, а «обратно» — по другой, причем эти улицы не всегда совпадают по своему направлению.

Местные жители не назойливы и доброжелательны, легко идут на контакт, но первыми его не начинают. Поселки, в которых живут цыгане, обычно расположены особняком, там царит другая атмосфера, мальчишки не упускают возможности побежать за велосипедом и вытащить что-нибудь из рюкзака, но

поскольку у нас ничего наружу не торчало кроме пары булок хлеба из кафе, то поживиться им было нечем. В Восточных Карпатах к дороге выбегали девочки и протягивали ладошки, чтобы им хлопнули по руке. За две недели похода мы встретили одного русскоговорящего и около десятка англоговорящих румын, с остальными мы общались на суржике из румыно-итальянских слов и языка жестов. Пастухи в горах наверно полиглоты, потому что понимали куда нам надо и показывали дорогу лучше чем кто-либо.

Поскольку Румыния относительно редко посещаемая российскими велотуристами страна, информации о малонаселенных районах недостаточно для уверенного прохождения маршрута. Карты генштаба, помимо стандартной для них устарелости, имеют множество расхождений в тех районах, где по приказу Чаушеску построены новые дороги и дамбы. Спутниковые снимки в Google Earth не показывают горных дорог, закрытых лесом, а качество видимых дорог может существенно различаться в реальности. Современные карты Румынии составлены как схемы, по ним можно понять только то, что дороги и тропы где-то есть или были, но их расположение отмечено с огромной погрешностью: плюс минус километр в любую сторону. Так, подъем на перевал Отику со стороны долины Изворул-Рошу был изображен вдоль основного русла реки с севера, а на практике он начинался от третьего ручья сверху и уходил перпендикулярно на юг. Аналогично со стороны долины реки Дымбовицы — тропа нарисована вдоль южного ручья, а на практике она идет по хребту до линии леса и только там начинает спускаться к ручью.

В ущельях ЖПС теряет спутники, начинает ловить отраженные сигналы, точка местоположения скачет в стороны, движется когда вы стоите или стоит когда вы идете, в такой ситуации приходится больше опираться на те карты, которые у вас есть в бумажном виде.

Часто используемые туристические тропы помечены на местности краской и символами, редко используемые тропы видны только в лесу и ничем не отмечены, на открытой поверхности зарастают травой.

Пути объезда не всегда возможны, дороги могут уходить в гору, огибать ее со значительной протяженностью или носить вероятностный характер в зависимости от везения и наблюдательности. Надо учитывать и то, что склоны Карпат покрыты лесом, который активно вырубается и вывозится лесовозами, поэтому очень много дорог ведут в никуда, неожиданно заканчиваются, становятся ненужными или непроезжими, зарастают.

Особых угроз техническому состоянию велосипеда нами не обнаружено. Колючек, острых камней, трясучих дорог («стиралки») практически нет. Единственное, что может произойти на наш взгляд, это случайный наезд на колючий предмет в населенных пунктах или случайное воровство и порча деталей любопытными детьми.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ОБЩЕСТВЕННОГО СНАРЯЖЕНИЯ

Список группового снаряжения, использованного в походе, приведен ниже:

Наименование	Кол-во	Вес, кг
Палатка (4-ка)	2	4,0+4,0
Тент от дождя	1	1,1
Трос + замок для велосипедов	1	0,6
Горелка	2	0,5+0,6
Баллон для бензина	2	0,3+0,3
Стеклоткань (экран для горелки)	1	~0,05
Бутылка для бензина, 2 л	1	0,05
Каны (5 л и 7 л), половник, шуршик	1	2,6
Скатерть и доска	1	0,1
Зажигалка/спички (каждому)	1	0,05
Пила цепная	1	0,3
Оргстекло для растопки	1	0,01
Фото	1	2,2
Видео	1	0,5
Диктофон и батарейки	2	0,15
Метеостанция	1	0,15
Карты, описания маршрута и компас	1	0,5
GPS + батарейки	2	0,4+0,23
Хознабор	1	0,25
Аптечка	1	0,9
Ремнабор	1	4,68

Замечания и рекомендации по снаряжению

Снаряжение было подобрано удачно. Все его компоненты были с успехом использованы в походе, за исключением одной из горелок, от которой был потерян рассекатель. Так, например, цепная пила оказалась совсем не лишней, несмотря на то, что у нас имелось две горелки – ряд ночевок был в лесу, в результате пила была с успехом использована для организации костра.

Удачным являлось решение взять с собой две большие палатки, в которых с комфортом размещались все восемь человек. Вес при этом был оптимальным, а занимаемая палатками площадь — минимальна, что позволяло разбивать лагерь на ограниченном пространстве.

Не обошлось и без проблем со снаряжением. Ключевой из них была пропажа рассекателя для одной из горелок в самом начале походе. В результате

мы остались с одной горелкой. Отсюда вывод — тщательно следить за комплектностью горелок, начиная от их сбора еще дома, а также после каждого использования в походе. Крайне рекомендуется иметь запасной рассекатель — деталь небольшая и взять ее с собой несложно, зато в случае потери это позволит избежать массы неудобств.

Несколько слов необходимо сказать и по личному снаряжению. Поскольку Карпаты славятся дождливой погодой, каждый имел соответствующую одежду, в которой было удобно как крутить, так и оборудовать лагерь. При этом можно рекомендовать брать с собой неопреновые носки, а также гермомешки для личных вещей.

СОСТАВ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РЕМОНТНОГО НАБОРА

1. Ножницы
2. Шило
3. Иглы швейные разных размеров
4. Проволока мягкая разной толщины (медная, алюминиевая)
5. Изолента, скотч
6. Стропа капроновая
7. Нитки капроновые
8. Нитки хлопчатобумажные
9. Лоскутки материи, капрона
10. Булавки разные
11. Застежка «молния» запасная
12. Резинка «колечком»

СОСТАВ АПТЕЧКИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

Групповая аптечка была рассчитана на 8–10 человек, учитывала индивидуальные особенности и пожелания участников, была упакована соответствующим образом для предотвращения повреждения в случае падения рюкзака и/или велосипеда. Аптечка включала в себя препараты для лечения всех наиболее распространенных заболеваний и травм, состояла из двух основных частей: основной аптечки и экстренной, включающей минимальный набор перевязочного материала, антисептика и обезболивающего. Экстренная аптечка всегда находилась в верхнем клапане рюкзака, чтобы ее можно было быстро достать. Аптечка также содержала список в ходящих в нее медикаментов с краткими пояснениями (см. ниже), а также медицинские инструкции препаратов. Сроки хранения всех препаратов были проверены.

Всем участникам было рекомендовано заранее, до начала похода, пропить курс поливитаминов при необходимости. В обязательном же порядке иметь с собой 1 стерильный бинт, а при необходимости – и эластичный.

Состав общественной аптечки

НАИМЕНОВАНИЕ	КОЛ-ВО	ПРИМЕНЕНИЕ
Шприцы на 2 и 5 мл	2 и 1 шт.	
Супрастин	1 амп.	аллергия
Новокаин	1 амп.	обезболивание
Анальгин	1 амп.	обезболивание
Спиртовые салфетки	3-4 шт.	
Бинт стерильный	5 шт.	
Вата	25 г	
Бинт эластичный	1 шт.	
Лейкопластырь рулонный	1 рул.	
Лейкопластырь бактерицидный	10 шт.	
Перекись водорода	100 мл	
Гидроперит	8 шт.	1 таб. = 15 мл 3%
Перманганат калия	~1 г	
Сульфацил натрия	3 тюб.	конъюнктивит
Аспирин растворимый	3 шт.	жаропонижающее
Парацетамол	1 ст.	жаропонижающее
Ксилометазолин	20 мл	насморк
Фурацилин	1 ст.	раствор антисепт.
Амброксол	2 ст.	кашель
Цитрамон	1 ст.	головная боль
Ибупрофен	1 ст.	умеренная боль
Спазмолгон	1 ст.	умеренная боль, спазмы
Дротаверина гхл	1 ст.	умеренная боль, спазмы
Кеторол	1 ст.	сильная боль
Лоратадин	1 ст.	аллергия
Супрастин	1 ст.	аллергия
Преднизолон	2 ст.	отек, аллергия (вторично)
Нитроглицерин	1 уп.	сердечное, лежа, под язык
Левомицетин	1 ст.	кишечные инфекции
Лоперамид	1 ст.	диарея
Уголь активированный	20 таб.	сорбент, 1 таб/10 кг
Сенаде	1 уп.	слабительное
Сульфадиметоксин	50 таб.	противомикробное
Антибиотик (тетрациклин.)	1 курс	см. инструкцию!
Ампицилин	1 курс	см. инструкцию!
Крем детский	1 тюб.	
Мазь Салвисар	1 тюб.	местнораздражающее, обезболивающее
Декспантенол	1 тюб.	
Ватные палочки	20 шт.	
Булавка английская	2-3 шт.	
Ножницы	1 шт.	

Состав личной аптечки

НАИМЕНОВАНИЕ	КОЛ-ВО	ПРИМЕЧАНИЕ
Индивидуальные лекарства по назначению врача		
Бинт стерильный	1 шт.	Иметь каждому!
Эластичный бинт		По необходимости
Бактерицидный пластырь		В необходимом
Лосьон от насекомых		По необходимости
Крем от загара	1 тюб.	По необходимости
Крем для рук/детский		По необходимости
Присыпка		По необходимости

Случаев оказания экстренной помощи в походе не было.

Основной причиной оказания медицинской помощи служили простудные заболевания (2 человека), наиболее вероятно вызванные резкой сменой погодных условий. В начале маршрута температура воздуха составляла до +42 °С, а вскоре она опустилась до +12–15 °С днем и +8–10 °С ночью, кроме того часто шли дожди.

Применяли обезболивающее (ибупрофен) для лечения головной боли (2 раза), фурацилин от боли в горле (полоскание раствором). Пользовались повышенным спросом детский крем и декспантенол для предотвращения и лечения потертостей.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Аптечка комплектовалась по принципу «берем с собой то, без чего нельзя обойтись, а не то, что может пригодиться». В целях сокращения веса, группой было принято решения не брать с собой препаратов, применяемых при некоторых простудных заболеваниях (например, средства от боли в горле), а также витамины и пр., все участники были поставлены в известность.

В результате в походе ощущался недостаток средств, облегчающих боль в горле, аскорбиновой кислоты (для комплексной терапии простудных заболеваний) и средств от ушибов (например, гепариновая мазь). Для облегчения участи заболевшего стоит включить эти препараты в состав групповой аптечки.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

1. Техническое описание средств передвижения участников похода

Поход выполнялся на горных велосипедах с диаметром колес 26 дюймов с передними амортизаторами. 7 участников имели дисковые тормоза, 1 участник – механические ободные тормоза. Большинство участников использовало контактные педали Shimano.

Перед началом похода все велосипеды были технически исправны, существенных замечаний по их техническому состоянию не было.

Описание средств передвижения приведено в **Табл. 1.**

2. Ремонтный набор и средства технического обслуживания велосипедов

Ремонтный набор в походе состоял из: 1) обязательного комплекта запасных частей и наиболее необходимых инструментов каждого из участников; 2) общего комплекта необходимых запасных частей и инструментов; 3) вспомогательных инструментов и смазочных материалов. Состав ремонтного набора и средств техобслуживания приведен в **Табл. 2.**

Набор содержал необходимые инструменты и важнейшие запасные части, соответствовал ограничениям по весу для планируемой категории сложности похода.

3. Поломки, неисправности, техническое обслуживание велосипедов на маршруте

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

- обеспечение надежности. Указанный подход осуществлялся движением механика в группе преимущественно замыкающим и оптимальным распределением ремонтного комплекта и инструментов среди участников похода;
- кооперация участников при осуществлении ремонта и техобслуживания. В целях минимизации времени и повышения качества ремонта и техобслуживания ремонт, как правило, осуществлялся механиком совместно с владельцем велосипеда и (или) другими участниками похода, имеющими соответствующие навыки, без ущерба для исполнения ими своих обязанностей. Техническое обслуживание и ремонт велосипедов на стоянке (привалах) производилось как совместно — с участием механика, так и индивидуально участниками похода (с контролем результатов механиком или руководителем похода).

Случаев серьезных неисправностей и поломок, препятствующих движению на маршруте или приведших к значительной задержке прохождения маршрута или к изменению маршрута не было.

Описание случаев неисправностей и их устранения в походе приведены в **Табл. 3.**

У двух участников на заднем механическом тормозе велосипедов произведена замена колодок вследствие истирания.

На маршруте участниками похода и механиком периодически осуществлялась регулировка механических дисковых тормозов.

Были произведены две регулировки задних переключателей после движения под нагрузкой и одна частичная настройка переключателя после повреждения переключателя и кронштейна (погнутие петуха и рамки натяжителя переключателя) при попадании ветки в заднее колесо.

Периодически производилась очистка и смазка цепей, частичная смазка кассет, очистка и смазка роликов заднего переключателя.

Смазка цепи фирмы Rohloff показала себя хорошо, качество хода цепи значительно улучшалось. Водой данный тип смазки смывается мало, при загрязнении препятствует абразии.

5. Общие выводы, замечания и рекомендации

1. Велосипеды, ремонтный набор и материалы для обслуживания соответствовали условиям похода.

2. Эксплуатация велосипедов в походе проблем в их конструкции и техническом состоянии не выявила.

3. Техническое обслуживание и ремонт велосипедов производилось в соответствии с общепринятыми рекомендациями.

4. Определенным недостатком конструкции велосипеда одного из участников можно считать наличие нетипового дропаута и кронштейна заднего переключателя, исключающее возможность его замены в случае поломки на какую-либо типовую конструкцию или подвеску заднего переключателя на «универсальной» лапке. Можно рекомендовать замену данного дропаута на титановой раме на типовой титановый дропаут.

5. Дисковые механические тормоза у двух участников требовали достаточно частой настройки, что было связано с частичным износом колодок и ослаблением прижимных винтов, а также с условиями похода (вибрация на каменистых спусках, наличие затяжных спусков).

6. Эксплуатация алюминиевых багажников (производитель неизвестен, предположительно Massload) у двух участников выявила недостатки в материале передних кронштейнов (хрупкий алюминиевый сплав со временем теряет свои прочностные свойства при регулярных нагрузках), приведших к их поломке в местах напряжения.

7. Эксплуатация у двух участников багажников из нержавеющей стали фирмы Tubus, Германия, номинальная г/п 40 кг, подтвердила их надежность и хорошие характеристики. Данные багажники можно рекомендовать к использованию в многодневных походах.

Таблица 1. Описание средств передвижения

УЧАСТНИК ПОХОДА	Производитель/ марка	Год выпуска (сборки)	Вилка	Передний тормоз, тип[1]	Задний тормоз, тип[1]	Передний тормоз	Задний тормоз	Багажник
Потапенко В.	Wheeler PRO 39	2007	Rock Shox Sector Solo Air, 140 мм	М	М	Hayes MX-4	Hayes MX-4	Massload сборный для V-Brake на 25 кг
Потапенко А.	Wheeler PRO 39	2007	Rock Shox Revelation Dual Air, 150 мм	М	М	Hayes MX-4	Hayes MX-4	Massload сборный для V-Brake на 25 кг
Умнов А.	Kona Cinder Cone	2000	Manitou Black, 100 мм	О	О	Avid V-brake	Avid V-brake	Tubus, сталь
Бурасов А.	Merida Matts Sport 700	2007	Rock Shox Recon Silver TK, 100 мм	Г	Г	Shimano XTR	Shimano XTR	Неизвестен, алюминий
Соколова М.	Haro Flightline Comp	2009	Fox F100X, 100 мм	М	М	Hayes MX-4	Hayes MX-4	Massload сборный для V-Brake на 25 кг
Припадчев Д.	Рапид-Титан	2010	Manitou Suspension R7 Elite TPC, 80 мм	Г	Г	Avid Elixir SL	Avid Elixir SL	Рапид-Титан, интегрированный, титан
Бондарь Д.	Trek 6700 D	2008	Rock Shox Recon SL Solo Air, 100 мм	Г	Г	Avid Juicy 5	Avid Juicy 5	Massload сборный для V-Brake на 25 кг
Покровский С.	Cube Reaction Team	2011	Rock Shox Revelation Dual Air, 150 мм	Г	Г	Formula R1	Formula R1	Tubus Cosmo, сталь

[1] Примечание: О – ободной механический, М – дисковый механический, Г – дисковый гидравлический.

Таблица 2. Ремонтный набор и средства технического обслуживания велосипедов

Наименование	Кол-во
Инструменты	
Ключ 15 мм	1 шт.
Съёмник кассеты	1 шт.
Набор шестигранников, до 8 мм с отвертками (крест, шлиц, торкс 3 мм)	2 шт.
Ключ торкс комбинированный (3 х 1,5 мм).	1 шт.
Выжимка цепи	1 шт.
Конусный ключ	2 шт.
Ключ спицевой	1 шт.
Пассатижи комб. угловые	1 шт.
Ключ разводной (до 20 мм)	1 шт.
Полотно ножовочное	2 шт.
Комплект надфилей	3 шт.
Монтажки металлические	2 шт.
Кусачки для рубашек/тросов	1 шт.
Насос ВД	1 шт.
Насосы, шредер / преста	3 шт.

Запасные части и материалы	
Покрышка кевларовая 2,25"	1 шт.
Задний переключатель 9 ск. Tourney, кроншт. универсальный	1 шт.
Тросик для переключателя	2 шт.
Тросик тормоза, мех.	2 шт.
Рубашка для переключателя	1,5 м
Рубашка для тормоза	2 м
Болт М6 с гайкой длинный	1 шт.
Эксцентрик колеса, передний и задний	1 компл.
Педали, платф.	1 пара
Метизы разные, 5-6 мм (болты, гайки и шайбы).	15 шт.
Проволока разная. Стальная сплавная 0,5 мм, медная сплавная 1 мм, 1,5 мм.	5 м
Пины для цепи + замки	
Цепь 10 ск.	16 зв.
Уголки Al 10x10x1,2 140-200 мм	4 шт.
Хомут ср.	6 шт.
Хомут малый	10 шт.
Хомут большой	2 шт.
Велоаптечка - 3 тюбика клея резинового, 1 момент 5 грамм, заплатки на камеру и покрышку.	1 компл.
Изолента матерчатая	1 шт. 20 м
Оконечники на рубашки	5 шт.
Оконечники на тросы	5 шт.
Смазочные материалы и средства обслуживания	
Литол -24	1 тюб.
Смазка жидкая Slick	100 г
Смазка полужидкая для цепи, Rohloff	150 г
Смазка спрей, силиконовая	250 г
Щетка для чистки	1 шт.
Тряпки протирочные	3 шт.
Индивидуальные предметы ремнабора	
Спицы	5 шт.
Велоаптечка	1 шт.
Запасная камера	1-2 шт.
Петух	1 шт.
Тормозные колодки	1-2 пары
Упаковка	
Несессер мягкий для ремнабора	1 шт.
Банка пластиковая с крышками для мелочей	2 шт.
Общий вес ремнабора, кг	**4,68**

Таблица 3. Описание поломок/неисправностей велосипедов и их устранения

Поломка/ неисправность	Причина	Описание метода устранения или принятых мер	Техсостояние после ремонта/ техобслуживания
Прокол камеры (5 случаев)	Пробой/порез на острых камнях, осколках стекла и т.п.	Замена (заклейка) камеры	Исправно
Пробой камеры после стоянки вследствие размягчения ее участка	Неизвестно. Предположительно заводской дефект (попадание молнии, терморазмягчение?)	Замена (заклейка) камеры	Исправно
Искривление петуха	Попадание ветки	Выправлено частично вручную без снятия петуха путем нажатий на корпус переключателя	Условно исправно
Искривление рамки натяжителя заднего переключателя (одновр. с искривлением петуха)	Попадание ветки	Выправлено частично вручную без снятия переключателя путем нажатий на рамку с удержанием корпуса. Переключатель настроен с уверенной работой в диапазоне низких передач (1 на 4-8) и относительно уверенной работой (с частичным пропусканием) в диапазоне более высоких передач	Условно исправно. Состояние оборудования позволило продолжать движение, снижения темпа группы не потребовалось
Неисправность дисковых механических тормозов – неприжатие колодок, зажатие диска (6 случаев)	Изработка колодок. Ослабление прижимного винта. Избыточное прижатие рабочей стороны	Замена колодок. Регулировка прижимного винта	Исправно
Ослабление крепления тормозного диска заднего колеса с потерей части болтов	Вибрация при движении. Неправильное сведение колодок дискового механического тормоза. Скрытая неполная затяжка болтов	Поставлено 3 запасных болта, все болты затянуты	Исправно
Несведение колодок заднего гидравлического тормоза с «провалом» ручки тормоза после замены колодок	Эксплуатационный пузырь в цилиндре тормозной ручки, образовавшийся вследствие незначительного «вытравливания» т/ж через сальники цилиндра при разведении пистонов для замены колодок	Исправлено путем частых нажатий на ручку тормоза в правильном положении с загоном пузыря в гидролинию	Исправно. Желательно произвести последующую прокачку тормоза после похода
Поломка верхнего кронштейна крепления багажника	Неполное закрепление винта кронштейна. Динамическая нагрузка. Плохой материал (хрупкий алюминиевый сплав)	Заменен на запасной кронштейн из ремнабора	Исправно
Поломка верхнего кронштейна крепления багажника	Динамическая нагрузка. Плохой материал (хрупкий алюминиевый сплав)	Части скреплены двумя хомутами малого диаметра	Исправно
Пробой бока покрышки в 2 местах	При ударе о камни	Большой прорез заклеен изнутри заплаткой для покрышек и снаружи изолентой. Малый прорез вследствие его незначительности и характера движения (по асфальту) заклеен клеем	Исправно

СТОИМОСТЬ ПРОЖИВАНИЯ, ПИТАНИЯ И СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Денежная единица Румынии – новый румынский лей (по стандарту ISO код RON), в 1 лее 100 бани. На время похода курс примерно следующий: 1$ = 3,5287 RON, 1€ = 4,4741 RON. Похож на наш курс: 1$ = 31,6644 руб, 1€ = 39,2322 руб. Благодаря этому удобно ориентироваться в ценах. Деньги можно брать в евро, в долларах или искать банкоматы в крупных городах. Рубли в Румынии поменять крайне сложно.

Расходы	**На 1-го человека, руб.**	**На группу 8 человек, руб.**
Билеты на поезд туда и обратно	5800	46 400
Медицинская страховка	344	2 752
Консульские сборы на визу	1389,5 (35 евро)	11 116
Затраты в Москве: *(закупка продуктов, аптеки, запчастей в ремнабор, батареек, распечатка карт и проч.)*	1344,3	10 754
Закупка продуктов и прочие расходы на маршруте	2382 (60 евро)	19 056
Проживание в хостелах:	2 526,5	20 212
- 2-х местные номера в «City Hotel» (Бухарест)	*530,6*	*4 245*
- 2-х местные номера в автокемпинге (Гэешти)	*1389,5 (35 евро)*	*11 116*
- две комнаты в частном секторе на 8-м человек (Дымбовица)	*125*	*1 000 (100 лей)*
- 2-х, 3-х местные номера в домашнем отеле «Leaganul Bucovinei» (Сучава)	*481,4*	*3 851 (97 евро)*
Итого	**13 786,3**	**110 290**
Кафе, рестораны (ориентировочно) Из расчёта 5 раз по 40 лей	2 000	16 000
Итого с учётом кафе	**15 786,3**	**126 290**

ПИТАНИЕ В ПОХОДЕ

1. ПОДГОТОВКА РАСКЛАДКИ

Раскладка составлена по принципу обеспечения группы необходимыми для движения по маршруту питательными веществами и микроэлементами, с 30%-м дефицитом калорийности, который восполняется в кафешках по выходу из автономных участков для большего погружения в традиции страны и особенности ее кухни. На горный участок дополнительно применен принцип минимизации веса: сушеное мясо, сухое молоко. Мясо и молоко везли из Москвы.

На этапе подготовки к походу проведен опрос участников, пример вопросов:

1) Есть ли вегетарианцы?
2) Может у кого-то пищевая аллергия?
3) Какая-то особая диета по состоянию здоровья и т. п.?
4) Продукты которые вы очень любите?
5) И очень не любите?

Сюда можно добавить вопросы про количество потребляемого сахара в походе, предпочтения к крепости чая и наличию кофе по утрам, т.к. они в последствии тоже были заданы.

На обязательной двухдневной скатке раскладка проверена и скорректирована к походу.

Наличие магазинов, планирование закупок

Изучение румынских продуктовых сайтов показало, что проблем с закупкой продовольствия быть не должно. Исключение составило отсутствие в магазинах листового черного чая. Для румын чай, как правило, представляет собой травяной сбор: чаще всего фруктовый. В продаже преимущественно пакетированные herbal tea на базе каркаде, с добавлением разнообразных ароматизаторов.

Надо отметить, что в селах (например вдоль водохранилищ) магазины ориентированы только на запросы местных жителей и практически не встречаются. Закупка возможна в крупных населенных пунктах и городах, таких как Брашов, Биказ, Сучава. Последний сельский магазин перед автономным участком находился в Кэпэцынени-Пэмынтени, далее ни одного. После перевала Отику первый встреченный нами магазин был через 35 километров при частной гостинице в Сэтик. В нем мы нашли продукты местного изготовления: молоко, сыр домашний солено-копченый с горчинкой, хлеб, колбасы; и привозные: вермишель, крупы, консервы.

В населенных участках маршрута мы покупали свежее мясо, готовили на нем вместо тушенки, часть солили и везли до следующей стоянки. Соленое мясо в походных условиях может храниться достаточно долго.

Стоимость продуктов питания гораздо ниже, чем в Москве и Московской области, упаковка имеет понятный для идентификации вид, некоторые продукты производятся под знакомыми марками.

Встречаются знакомые сетевые магазины, типа Биллы (http://www.billa.ro/Layouts/dd_bi_subseite2008.aspx?pageId=1140923&folderid=126248) или Реала (http://www.real-hypermarket.ro/?page=pagini&PageId=brasov_90).

В кафе и ресторанах велосипедисты не вызывают удивления. Во многих местах нам готовы были выделить место под велосипеды, сдвинуть столы и всегда шли навстречу нашим пожеланиям. Однако не везде были меню на английском языке и англоговорящие сотрудники. Понимание нами Румынского языка было крайне полезно, хорошо, что перед походом ребята заинтересовались изучением слов и распечатали словари.

В равнинной местности к югу от Карпат часто встречаются арбузно-дынные развалы, в жаркие дни мы этим активно пользовались и покупали арбузы на обед. Арбузы там самые вкусные и сладкие во всей Румынии. К северу от Южных Карпат заметно холоднее и меньше развалов, там чаще встречаются придорожные лавочки с сырами и колбасами собственного приготовления, особенно в туристических районах, например в городе Бран.

С покупкой парного молока у нас не задалось, там где мы его купили его настолько разбавили, что невольно вспомнилось наше порошковое. Так что местные жители не промах и выгоду свою не упустят, но это уж как повезет, а в магазинах все молочные продукты очень вкусные.

Вода

В городах вода продается только в магазинах, в отелях она чистая, но пить не рекомендуют, т.к. сильно хлорируется.

Вдоль дорог запасы воды можно пополнить в магазинах, а в сельской местности – в родниках и колодцах. Обычно всегда есть кружечка или ведро. Однако сие счастье встречается нечасто и бутылочка на 1,5 литра уходит быстрее, чем наполняется. Противоположная ситуация в горах – поскольку мы ехали поперек хребтов, у нас не было проблем с водой. На склонах практически везде есть ручьи и притоки с вкусной питьевой водой, но если ехать по хребту, вероятно, они тоже будут нечасто.

Для того чтобы восполнить недостаток солей и витаминов в организме, а так же разнообразить вкус питьевой воды, мы брали с собой порошки «Энергия» (http://www.uventasport.ru/product/21340/Napitok_Yenergija_mineralnosolevoi_900_gr) и «Power System» (http://www.sportapteka.ru/pages/view_brand/35).

3. КОММЕНТАРИИ, РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАСКЛАДКЕ В ПОЕЗД

Поезд отправляется с вокзала в 8 часов утра, прибывает ночью. Дорога занимает целых два дня, от завтрака до ужина. Не смотря на наличие в расписании пунктов с длительной остановкой, обычно поезд начинает опаздывать уже после первой границы и остановки сокращаются. Поэтому пополнить запас продуктов на них представляется сомнительным мероприятием (поезд может уйти в любой момент, проводники сами не знают времени отправления и ждут сигнала).

Это привело к определенным трудностям при планировании раскладки. На второй день следует брать продукты способные перенести жару, т.к. в вагонах-купе холодильники не предусмотрены, а группа не желала питаться продуктами быстрого приготовления. На мой взгляд, нам удалось решить это противоречие.

Опасения некоторых участников об отсутствии в международных поездах печки для нагрева воды (титана) не подтвердились.

Раскладка в поезд составлена верно, в основном для поддержания в организме основных энергозатрат на сон и небольшую двигательную активность, к концу второго дня мы доели все что в нее входило и этого было достаточно.

4. НЕКОТОРЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ НА МАРШРУТЕ

В Румынии местным жителям нравится ходить в кафе и рестораны, там вкусно готовят, создают приятную обстановку и хорошо обслуживают. Однако заведения с традиционной румынской кухней встречаются редко. В основном это европейские, итальянские и иные блюда. Для желающих выпить есть отдельные питейные заведения, в которых из еды можно найти только закуску, там люди собираются для того чтобы поговорить о делах, посмотреть телевизор, посвятить свой досуг настольным играм.

При заказе румынских блюд, особенно салатов, нужно быть скромнее в желаниях, поскольку вес заказа может составить килограмм на полтора, что превышает норму насыщения у среднестатистического мужчины в три раза. В кафе Бухареста, по нашей неопытности, каждому принесли по тазику салата, плюс огромную порцию второго (грамм на 500), плюс пол литра супа. Пришлось доедать самому голодному.

5. ПОЛЕЗНЫЕ РЕЦЕПТЫ

Приводим рецепты салатов и блюд, которые пользовались наибольшей популярностью:

Болгареска

Ингредиенты:
Огурец (свежий, средний) — 2 шт.
Помидор (крупный) — 1 шт.
Перец болгарский (крупный) — 1 шт.
Лук репчатый (средний) — 1 шт.
Творог (лучше брынза) — 3 ст. л.
Масло оливковое (или сметана) — 2-3 ст. л.
Укроп, петрушка, соль, перец (по вкусу)

Способ приготовления: Все овощи и зелень нарезать, добавить брынзу, заправить растительным маслом или сметаной и хорошо перемешать.

Греческа

Ингредиенты:
Сыр фета (или брынза) — 200 г
Помидор (средний) — 4 шт
Огурец (свежий, средний) — 2 шт
Перец болгарский (крупный) — 1 шт
Лук репчатый (лучше красный, средний) — 1 шт
Маслины без косточек — 80 г
Сок из половины лимона
Масло оливковое — 2-3 ст. л.
Петрушка, сельдерей, базилик (или кинза), листья салата (по вкусу)
Чеснок, соль и черный молотый перец (по вкусу)
Способ приготовления: Дно салатницы выкладывается листьями салата. Нарезать крупно помидоры, огурцы, перец, репчатый лук – колечками и выложить сверху. Сверху добавить маслины, нарезанный кубиками сыр, посыпать мелко нарубленной зеленью. Заправить салат оливковым маслом и лимонным соком, добавить по вкусу соль, перец.

Роман

Ингредиенты:
Салат «Ромен» (или листовой салат) — 1 шт
Яйцо куриное (или перепелиное) — 2 шт (6 шт)
Помидор (или черри) — 1 шт. (4 шт)
Курица — 250-300 г
Сыр пармезан — 40 г
Хлеб (белый) — 0,5 шт
Лимонный сок — 2 ст. л.
Уксус — 1 ч. л.
Горчица — 2 ч. л.
Чеснок — 3 зуб.
Масло оливковое — 2-3 ст. л.
Соль, перец, орегано, базилик (по вкусу)
Способ приготовления: Дно салатницы выкладывается листьями салата. Хлеб нарезать кубиками, обжарить в масле с чесноком. Курицу нарезать кубиками, посолить, поперчить и обжарить. Перемешать, выложить на салат.
Готовим соус: растереть желтки с горчицей; добавить выдавленный чеснок, перемешать; добавить лимонный сок и уксус; добавить оливковое масло; посолить, поперчить, добавить орегано и базилик, хорошо перемешать; поставить в холод настаиваться.
Полить соусом салат. Посыпать тертым сыром. Украсить помидорами и яйцами.

Примавера (Весенний)

Ингредиенты:
Руккола — 50 г
Помидор (или черри) — 1 шт. (4 шт)
Огурец (свежий, средний) — 2 шт
Сыр Моцарелла — 50 г
Сыр "Пармеджано Реджано" — 20 г
Бальзамический уксус — 1 ст. л.
Оливковое масло — 60 г
Горсть оливок и маслин
Зеленый лук, базилик, соль (по вкусу)

Способ приготовления: На дно салатницы порезать листья руккола. Сверху порезать помидоры дольками, огурцы и моцареллу кубиками. Добавить тертый пармезан, оливки и маслины.
Готовим соус: смешать бальзамический уксус, оливковое масло и соль, добавить измельченные лук и базилик, перемешать, полить салат.

Соленое мясо

Ингредиенты:
Мясо свежее
Соль
Способ приготовления: Порезать мясо на кубики шириной 2-3 см, слегка присыпать солью. Мясо считается готовым к хранению, если кусочки затвердели. При необходимости можно досалить. Много соли лучше не сыпать, т.к. от этого зависит вкус последующего блюда.

Каша с ягодами

Варится каша (манка, геркулес, рис, кукурузная крупа и т. д.) по классическому рецепту. В миску с кашей засыпаются ягоды, все перемешивается.

Сок

Готовится из пакетика. Порошок растворяется в небольшом количестве теплой воды, затем выливается в воду с пропорцией 1/10. Через 2-3 минуты продукт готов к употреблению. По желанию можно добавить сахар. (http://www.ekush.ru)

Сушеное мясо

Вариант № 1.
Способ приготовления: Порезать мясо на кусочки 2–3 см, выложить на противень, поставить в духовку. Помешивать каждые 10 минут. После выпаривания влаги, как только мясо потемнеет выключить духовку и оставить досыхать. Из 1,5 кг мяса получается ~ 300 г сухого продукта.

Вариант № 2.
Способ приготовления: Мясо провернуть через мясорубку и выложить тонким слоем на противень, готовить 2–3 ч в духовке при температуре 140 °С (фарш сжимается и приобретает серовато-коричневый цвет), после этого фарш еще раз провернуть и готовить так же еще около часа (должны получиться маленькие и очень маленькие комочки).

Везут такое мясо обычно в пластиковых бутылках, реже в целлофане, упрочненном скотчем. В зависимости от качества мяса, оно усыхает от 2 до 5 раз. Соответственно, чем больше в нем жилок и жира, тем меньше продукта будет на выходе. Лучшие результаты получаются, если сушить смесь из 70% говядины и 30% свинины.

РАСКЛАДКА ПО ПИТАНИЮ

8 человек	**В поезд:**	грамм/чел	Всего	в виде
завтрак	Йогурт Valio	330	2640	8 шт
	Сухой завтрак 375 г	75	600	2 упак
	Чай 25 пакетиков	3	24	2 упак
	Сахар рафинад	60	480	500 г
	Хлеб	50	400	1 батон
	Сыр	40	320	гр
обед	Картошка вареная	100	800	8 шт
	Курочка	90	720	гр
	Кетчуп	30	240	1 упак
	Перец сладкий	70	560	4 шт
	Помидоры	80	640	8 шт
	Лук, зелень	10	80	пучком
ужин	Гречка	70	560	гр
	Грудинка	50	400	гр
	Сухари сладкие	50	400	гр
	Масло	25	200	гр
	Пирог	50	400	2 шт
завтрак	Молоко	330	2640	3 пакета
	Мюсли	40	320	2 упак
	Чай		0	
	Сахар		0	
	Хлеб	50	400	1 батон
	Сыр	40	320	
обед	Карпюр	40	320	
	Карбонад	50	400	
	Сметана	35	280	300 г
	Майонез	30	240	1 упак
	Огурцы	70	560	8 шт
	Помидоры	80	640	8 шт
	Лук, зелень		0	
ужин	Хлеб	50	400	1 батон
	Колбаса	50	400	гр
	Печенье	50	400	гр
	Масло		0	
	Рулет 200 г	50	400	2 шт

Цикл на 4 дня похода

	Что	1	2	3	4	Норма	
Завтрак	геркулес	*				60	
	кукурузная крупа		*			70	
	рис			*		70	
	вермишель паутинка				*	70	
	сыр		*		*	40	
	овечий сыр	*		*		40	
	курага		*			20	
	земляника вяленая				*	20	из Москвы на весь поход
	изюм	*		*		20	
	чай	*	*	*	*	5	
	кофе	*	*	*	*	2	из Москвы на весь поход
	лимон	*	*	*	*	20	
	печенье	*				30	
	халва				*	30	
	конфеты			*		30	
	вафли		*			30	
	сухое молоко	*	*	*	*	30	из Москвы на весь поход
	сахар в чай (песок)	*	*	*	*	15	
	сахар в кашу (рафинад)	*	*	*	*	30	
	соль	*	*	*	*	4	для мяса покупается вместе с мясом
	хлеб белый	*	*	*	*	38	
	масло топленое	*	*	*	*	15	
обед	колбаса с/к		*		*	60	
	сало	*		*		60	
	каракде		*		*	3	из Москвы на весь поход
	разводные витаминки					0	из Москвы на весь поход
	сникерс	*				58	
	натс		*			58	
	твикс			*		58	из Москвы на автоном
	бабаевский батончик				*	60	
	хлеб	*	*	*	*	38	
ужин	рис	*			*	80	
	гречка		*			80	
	макароны					100	
	карпюр+сух.молоко			*		50	
	фарш субл.	*		*		30	
	мясо субл.		*		*	30	после автонома заменить свежим
	приправы	*	*	*	*	1	из Москвы на весь поход
	лук	*	*	*	*	10	
	чеснок	*	*	*	*	5	
	чай					0	учтено на завтрак
	лимон					0	учтено на завтрак
	пряники	*				40	
	конфеты		*			40	
	мармелад			*		40	
	вафли				*	40	
	соль					0	учтено на завтрак
	сахар					0	учтено на завтрак
перекус	сухофрукты (сладкая смесь)	*	*	*	*	20	
	курага	*		*		20	
	финики		*		*	20	
	ореховая смесь	*	*	*	*	20	
	мюсли обжареные с медом	*		*		20	из Москвы на автоном
	конфеты шоколад		*		*	20	
	банановые чипсы	*		*		20	из Москвы на автоном
	орехи грецкие		*		*	20	

						соотношение БЖУ			
завтрак	Б	30,572	31,582	26,842	35,952	0,9	0,9	0,7	1,0
	Ж	19,242	15,182	15,852	23,142	0,6	0,4	0,4	0,7
	У	156,442	163,012	174,022	149,682	4,6	4,7	4,8	4,3
	ккал	901,8	905,6	935,6	953,2				
	вес	**294**	**304**	**304**	**304**				
обед	Б	3,458	18,322	5,836	23,318	0,2	0,9	0,3	1,5
	Ж	79,338	54,584	77,366	40,596	3,7	2,7	3,4	2,5
	У	47,514	50,124	53,314	31,626	2,2	2,4	2,3	2,0
	ккал	966,572	760,6	961,12	615,88				
	вес	**171**	**174**	**171**	**176**				
ужин	Б	12,82	17,56	7,59	13,68	0,7	0,9	0,6	0,7
	Ж	6,22	11,88	5,1	7,12	0,3	0,6	0,4	0,4
	У	93,48	85,04	68,55	94,44	5,0	4,5	5,1	4,9
	ккал	478,3	497,4	351,8	491,8				
	вес	**166**	**166**	**136**	**166**				
перекус	Б	6,548	7,66	6,548	7,66	0,5	0,6	0,5	0,6
	Ж	16,274	30	16,274	30	1,4	2,3	1,4	2,3
	У	49,262	41,4	49,262	41,4	4,1	3,1	4,1	3,1
	ккал	373,2	468	373,2	468				
	вес	**100**	**100**	**100**	**100**				

План закупки

	Москва	Куртя-де-	Бреаза	Брашов	Сынмартин	Биказ
геркулес	480	480			480	
кукурузная крупа	560	560			560	
рис		560	560			560
вермишель паутинка		560		560		560
сыр	320	640		320	320	320
овечий сыр	320	640	320		320	320
курага	160	160			160	
земляника вяленая	480					
изюм	160	320	160		160	160
чай	200		200			80
кофе	192					
лимон	320	640	160	160	320	320
печенье	240	240			240	
халва		240		240		240
конфеты		240	240			240
вафли	240	240			240	
сухое молоко	2880					
сахар в чай (песок)	960				480	
сахар в кашу (рафинад)	480	960	240	240	480	480
соль	384					
хлеб белый	608	1216	304	304	608	608
масло топленое	120	600	120	120	240	240
колбаса с/к		1440		480	480	480
сало	480	960	480		480	480
каракде	144					
разводные витаминки						
сникерс	464	464			464	
натс		928			464	
твикс	1392					
бабаевский батончик		480		480		480
хлеб	304	1520	304	304	608	608
рис	640	1280		640	640	640
гречка		1280			640	
макароны						
карпюр+сух.молоко		400	400			400
фарш субл.	720		240		240	240
мясо субл.	720			240	240	240
приправы	96					
лук	80	400	80	80	160	160
чеснок	40	200	40	40	80	80
чай						
лимон						
пряники	320	320			320	
конфеты		640			320	
мармелад		320	320			320
вафли		320		320		320
соль						
сахар						
сухофрукты (сладкая смесь)	320	640	160	160	320	320
курага	160	320	160		160	160
финики	160	320		160	160	160
ореховая смесь	320	640	160	160	320	320
мюсли обжареные с медом	480		160		160	160
конфеты шоколад	160	320		160	160	160
банановые чипсы	480		160		160	160
орехи грецкие	160	320		160	160	160
В среднем на человека:	2093	2726	621	666	1418	1272

ИТОГИ, ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА

При разработке маршрута преследовалась цель спланировать и провести интересный и логичный поход, связывающий в Румынии два горных массива — Южные и Восточные Карпаты, по пути посмотрев известные местные достопримечательности. Причем с учетом специфики строения и расположения хребтов. На наш взгляд это удалось, хотя на культурной программе сказался дефицит времени — 12 дней для полноценного окунания в местный колорит все же маловато.

Вначале была двухдневная вкатка, позволившая участникам притереться, в какой-то степени привыкнуть к окружающей обстановке, что в заграничных походах бывает весьма существенным. Далее шел сложный участок Южных Карпат, когда относительно высокие хребты с хорошими уклонами преодолевались поперек, изучался, по большому счету, новый для велотуризма район. Оказалось, что проходить Южные Карпаты интересно, при этом можно подобрать несколько вариантов маршрута. Промежуток между Южными и Восточными Карпатами был заполнен юго-восточной и восточной Трансильванией с примечательными в плане туризма городами Браном, Рышновом и Брашовом. Да и небольшие поселки, которые мы проезжали, накладывали на поход своеобразный отпечаток уюта, патриархальности и, в то же время, современности.

Восточные Карпаты не такие высокие, как Южные, однако имеют свой стиль. Хребты расположены как вдоль, так и поперек движения, интересные ущелья и долины перемежаются с крутыми перевальными взлетами. Все это проезжается по каменистым горным или лесовозным дорогам. Многочисленные стада и отары, а также деревни дровосеков и пастухов создают непередаваемую атмосферу быта румынской глубинки. Посмотреть на это стоит.

Ближе к северу Восточных Карпат начинается асфальтовый участок. Дороги проходят по долинам крупных рек Биказа и Быстрицы, берегу примечательного озера Биказ. Этот район уже относительно густо населен и известен в культурно-познавательном туризме. Окончание маршрута не подразумевает особой расслабленности, поскольку приходится брать достаточно крутой перевал Рарэу и «выкатываться» примерно 70 км, причем перед финишем присутствует «пересеченка». Зато такие нагрузки в конце позволяют в полной мере прочувствовать уже в Сучаве, что поход завершен.

В целом, помимо нескольких перевальных взлетов в Южных Карпатах, маршрут хорошо едется. А чередование сложных и простых участков, причем с разным покрытием, позволяет своевременно восстанавливать силы. Здесь же стоит сказать, что даже относительно «простые» маршруты по Карпатам — это уже препятствия 3 КТ, поэтому требования к физической подготовке участников должны быть соответствующими.

Особо хочется подчеркнуть, что заявленный маршрут (или аналогичные ему) следует планировать не ранее июня — наличие снежного покрова в Южных и даже местами в Восточных Карпатах превращает нитку в практически непроходимую. В разгар же лета жара ощущается только на равнинах: вечером и ночью в горах достаточно прохладно, а днем лесистые склоны и обилие воды делают прохождение в меру комфортным.

Можно считать, что поход совершен успешно. Даже несмотря на участки первопрохождения и потерю времени, затраченного на поиски пути, маршрут

почти полностью пройден, как и было заявлено. При этом ни пересеченность местности (13 000 м набора за 12 дней), ни сложное дорожное покрытие не повлияли на темп группы. Техническое состояние велосипедов в целом было приемлемым, настроение участников — бодрым.

Учитывая климат летом (жаркая погода до +40 °С), хорошей практикой будет вставать пораньше (часов в 5–6 утра), быстро собираться и выезжать на маршрут. На равнинах, в безлесой зоне можно даже отказаться от плотного завтрака, заменив его перекусами. Кашу же можно приготовить и съесть в обед, когда планируется длительная остановка для пережидания жары (обычно это время с 13-00 до 16-00).

Если планируется прохождение Южных Карпат не по общеизвестным асфальтовым дорогам или маршрутам, необходимо иметь адекватные карты, тщательно выверить маршрут по космоснимкам. Неплохо также знать точно, какие дороги/тропы есть наверняка, чтобы на маршруте понимать, куда надо выходить в случае возникновения ошибок ориентирования/топографии. Ну и иметь запас продовольствия как минимум на два дня сверх того, что требуется провести в горах по плану.

Как показала практика, проблем с полевыми ночевками, даже несмотря на плотную «населенку», не возникает. Всегда есть возможность встать либо у реки/ручья (в горах — везде без исключения), либо набрать/купить воды в ближайшем населенном пункте. Другое дело, что могут возникнуть проблемы с дровами или возможностью разжечь костер. Поэтому очень рекомендуется иметь с собой горелки, причем бензиновые, как наиболее универсальные. Надо также следить, чтобы к ним был определенный запас бензина — заправки попадаются не везде, местные же, пользуясь случаем, продают бензин по сильно завышенным (в нашем случае это было в 5 раз) ценам, а топливо и так стоит в Румынии недешево. К слову, вполне допустимо устраивать ночлеги рядом с населенными пунктами — местные жители достаточно нейтрально относятся к туристам. Однако демонстративно становиться у всех на виду не следует — по некоторым данным велика вероятность воровства снаряжения.

Что касается связи... В Румынии три основных мобильных оператора связи: Vodafone (GSM+UMTS), Orange (GSM+UMTS) и Cosmote (GSM). Они в последние годы обеспечили почти полное покрытие территории страны, исключение составляют лишь горные районы — там сотовая связь практически недоступна.

Операторы соперничают друг с другом, поэтому связь и зона покрытия у всех очень хорошая. Есть ещё такие операторы, как Zapp, DIGI.mobil и др.

Тарифы: 8-30 евроцентов за 1 минуту разговора, 4 евроцента за СМС. Для международных звонков существуют свои тарифы.

Один участник похода воспользовался препайд-тарифом Vodafone, дешевый Интернет (за 15 евро практически 750 МБ + разговоры и смс по обычному тарифу, около 10-12 евроцентов/минута).

У него оказались следующие недостатки:

– все карточки и инструкции дали на румынском;

– как оказалось потом по отзыву молдаванки, живущей в Румынии, Vodafone не самый лучший у них оператор, в т. ч. по покрытию;

– действительно, часто за пределами крупных городов Водафон не ловил, или ловил плохо, в то время как Orange и Cosmote присутствовали почти везде. В некоторых местах проявлялся DIGI.mobil.

В горных районах, если и была сеть, то только Cosmote. Она, в частности, ловила (1 бар) даже на пер. Отику (однако временами пропадала и к тому же

была очень хорошая погода, возможно доставали вышки где-то из района оз. Печенегу (там ГЭС и есть связь) или из района хр. Иезер (Кымплунг).

Для звонков, если не нужен Интернет, можно пользоваться купленными в России симками универсальных посреднических операторов с роумингом, типа Гудлайна (база этого оператора — Эстония) и пр.

Рекомендации — изучать более подробно тарифы и карту покрытия до поездки. В отсутствие времени это позволит сократить затраты и выбрать оптимальный тариф.

Что касается денег... Местный курс — примерно 10 руб. за одну румынскую лею. В гостиницах крупных городов иногда в ходу евро и даже доллары, но лучше, конечно, обеспечивать себя национальными денежными знаками. В последнем случае определенные проблемы вызывает остаток лей под конец похода. Варианта два: успеть поменять их обратно на евро/доллары на финише или искать подходящий банк в Москве. В любом случае двойной обмен не очень выгоден, но другого выхода нет. Можно рекомендовать также не сильно рассчитывать на использование пластиковых карт — в некоторых ситуациях они не спасают. Так, в одной из гостиниц не работал автомат, их принимающий (хотя на сайте было заявлено, что есть оплата картами), пришлось рассчитываться наличными евро, имеющимися у участников. Да и найти подходящие автоматы в населенном пункте не так-то просто.

В заключение — несколько рекомендаций по снаряжению:

а) палаток следует брать минимум (например, одну «четверку», а не две «двушки») — в горах иногда тяжело найти место для их установки;

б) несмотря на жаркий период, необходимы теплые (но легкие) вещи — на высоте (да под дождем) температура опускалась до +7 °С (после +35-40 °С на равнинах);

в) следует помнить, что Карпаты — дождливые горы, поэтому обязательна соответствующая одежда и снаряжение (например, гермомешки); нелишними будут также неопреновые носки;

г) репелленты от кровососущих не помешают — в этот период в Румынии есть как комары, так и настырная мошка в горах.

БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО МАРШРУТА

1. РАСЧЕТ ЭКВИВАЛЕНТНОГО ПРОБЕГА ПО ЛП

Переправы

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
Река Изворул-Рошу, подъем на перевал Отику	2	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	1,0
Левый приток реки Дымбовица, спуск с перевала Отику	2	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	1,0
Правый приток реки Уз, спуск к Ла-Оклошу	2	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	1,0
Правый приток реки Чобануш, спуск к Чобанушу	2	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	1,0
Правый приток реки Петер-Хаваш, спуск к Кошне	1	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
Река Демух, спуск к Биказ-Кёй	1	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5

Итого: 5,0 км

Осыпи

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Спуск по заросшей дороге к реке Чернат	1	Камни небольшие, крутизна склона - 15-20 градусов	0,05	1
Подъем к перевалу Отику	2	Камни небольшие, крутизна склона - 15-20 градусов	0,1	2

Итого: 3,0 км

Каньоны

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Спуск по горному ручью к реке Чернат	1	Движение по песку, гальке, траве, камням и осыпям без страховки, длина пути в каньоне не менее 200 м.	0,5	5

Итого: 5,0 км

Растительный покров

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Спуск по заросшей дороге к реке Чернат	1	Много участков завалов, буреломов, глубокий мшаник и.т.д	0,1	7

Итого: 7,0 км

Итого: эквивалентный пробег — 20 км ЛП = 20

ИНТЕНСИВНОСТЬ

I = (Lф + ЛП)*Тн*1,2/(Тф*Lн) = (787 + 20)*13*1,2 /(12*600) = **1,75**

АВТОНОМНОСТЬ

A=A1* (T1/Тф) + A2*(T2/Тф) = 1*(5/9) + 1,2*(4/9) = 1,09

2. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ ТРУДНОСТИ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

ПП1: Хребет Тоака

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Валахия, жудец Argeş
Подрайон: Южные Карпаты, район оз. Видрару, дол. Луп
Границы: съезд с Трансфэгерашского шоссе – выезд на асфальт за поляной Тоака
Протяженность (км): 10,2
Мах высота (м): 1109
Суммарный набор высоты (м): 461
Максимальная крутизна на подъеме (%): (1022-894)/(1290-680)*100%=21%
Вид препятствия: *равнинный*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,5
6,9 км – каменистая грунтовая дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) (Кпк=1,3);
2 км – каменистая горная дорога, участки крупной каменной крошки/галечника (преобладающий размер камней 30 мм и выше) (Кпк=1,6);
1,3 км - зарастающая заброшенная лесовозная дорога (Кпк=2,5)

(6,9x1,3+2x1,6+1,3x2,5)/10,2=(8,97+3,2+3,25)/10,2=1,5

Коэффициент протяженности препятствия

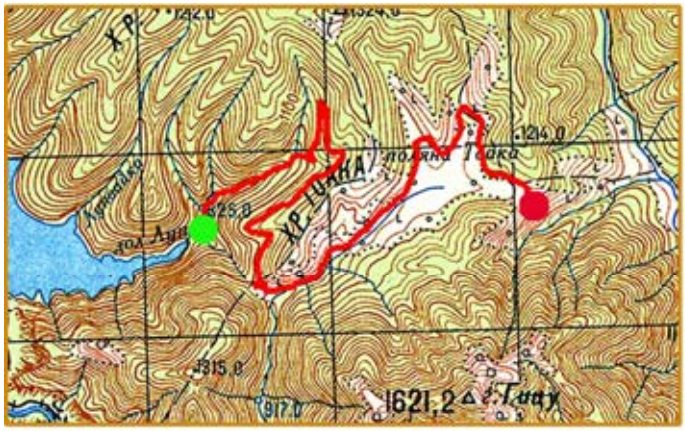
Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 10,2/100 = 1,1

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,4
(сильнопересеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м)
Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,1
(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (1000 м) по всему высотному графику)
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=1,5*1,1*1,4*1,1*1,0=2,54

Препятствие 3 КТ

Высотный график препятствия


1214.0
1315.0
917.0
1621.2

ПП2: Отроги хребта Добронягу

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Валахия, жудец Argeş и Дымбовица
Подрайон: Южные Карпаты, хребет Добронягу
Границы: долина р. Вылсан – долина р. Чернат
Протяженность (км): 12,1
Мах высота (м): 1335
Суммарный набор высоты (м): 637
Максимальная крутизна на подъеме (%):(1335-865)/5200*100%=9%
Вид препятствия: *равнинный*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 2,0
5,2 км – каменистая горная дорога, участки крупной каменной крошки/галечника (преобладающий размер камней 30 мм и выше) (Кпк=1,6);
6,3 км - зарастающая кустарником, деревьями лесовозная дорога с участками крупных камней (Кпк=2,5)
0,65 км - локальное препятствие, продвижение по руслу горного ручья и осыпям
(5,2x1,6+6,3x2,5)/11,45=(8,32+15,75)/12,1=2,0

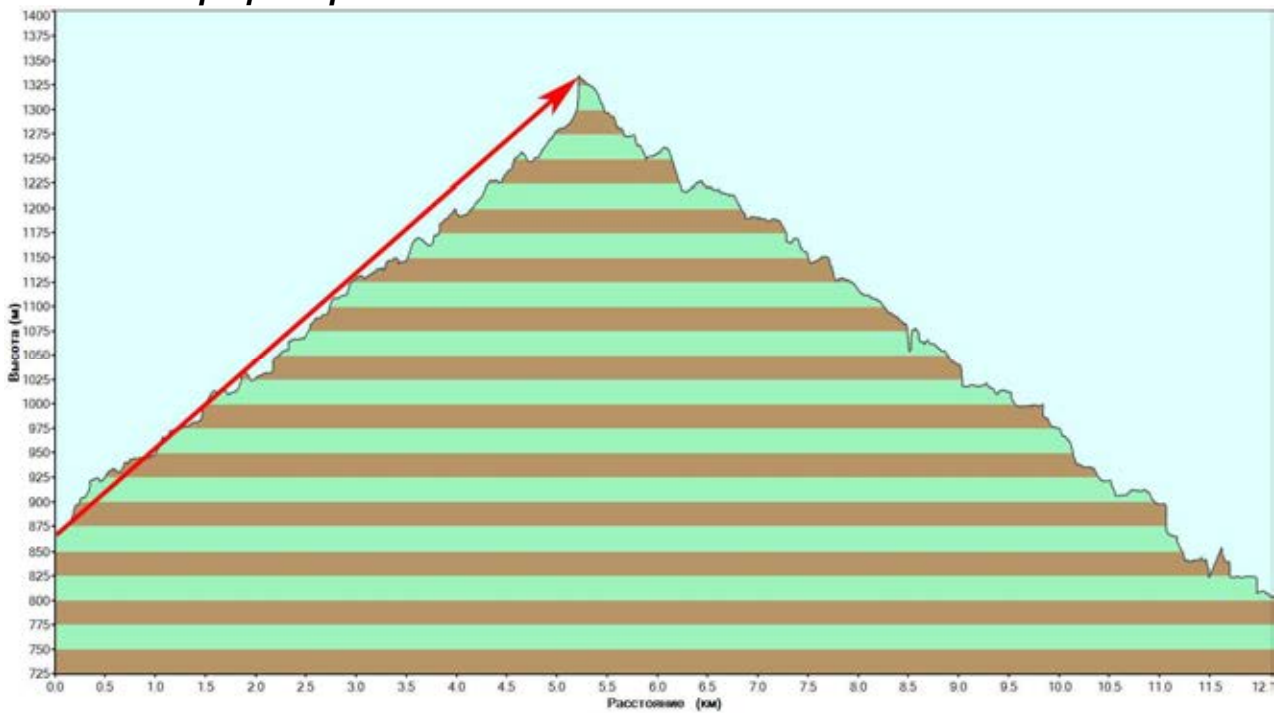
Коэффициент протяженности препятствия
Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 12/100 = 1,12
Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,4
(сильнопересеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,12
(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (1100 м) по всему высотному графику)
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=2,0*1,12*1,4*1,1*1,0=3,45

Препятствие 3 КТ

Высотный график препятствия



24
32
1164.0
896.0
1329
Чорнат
559.0
поляна Груюл-Негру
923.5
1214.0
1326.0

ПП3: Перевал Отику (1876 м)

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Валахия, жудец Дымбовица
Подрайон: Южные Карпаты, хребет Мезя
Границы: плотина в долине р. Рыул-Доамней — пер. Отику
Протяженность (км): 12,7
Мах высота (м): 1876
Абсолютный набор высоты (м): (1876-875)=1001
Суммарный набор высоты (м): 1423
Вид препятствия: *горный*

Расчет препятствия

КТ = Кнв*Кв*Кпк*Ккр*СГ

Коэффициента набора высоты (Кнв) – 1,4
(определялся интерполяцией по таблице 6 Методики)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) — 1,28
(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики)

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 2,1
5,6 км – каменистая горная дорога, участки крупной каменной крошки/галечника (преобладающий размер камней 30 мм и выше), броды, разбросанные бревна (Кпк=1,6);
7,0 км – зарастающая кустарником, деревьями лесовозная дорога с участками крупных камней, туртропа (Кпк=2,5);
0,1 км – локальные препятствия (каменные осыпи, козырьки)

(5,6x1,6+7,0*2,5)/12,6=(8,96+17,5)/12,6=26,46/12,6=2,1

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,23
Определяется по среднему значению уклона КР на подъеме

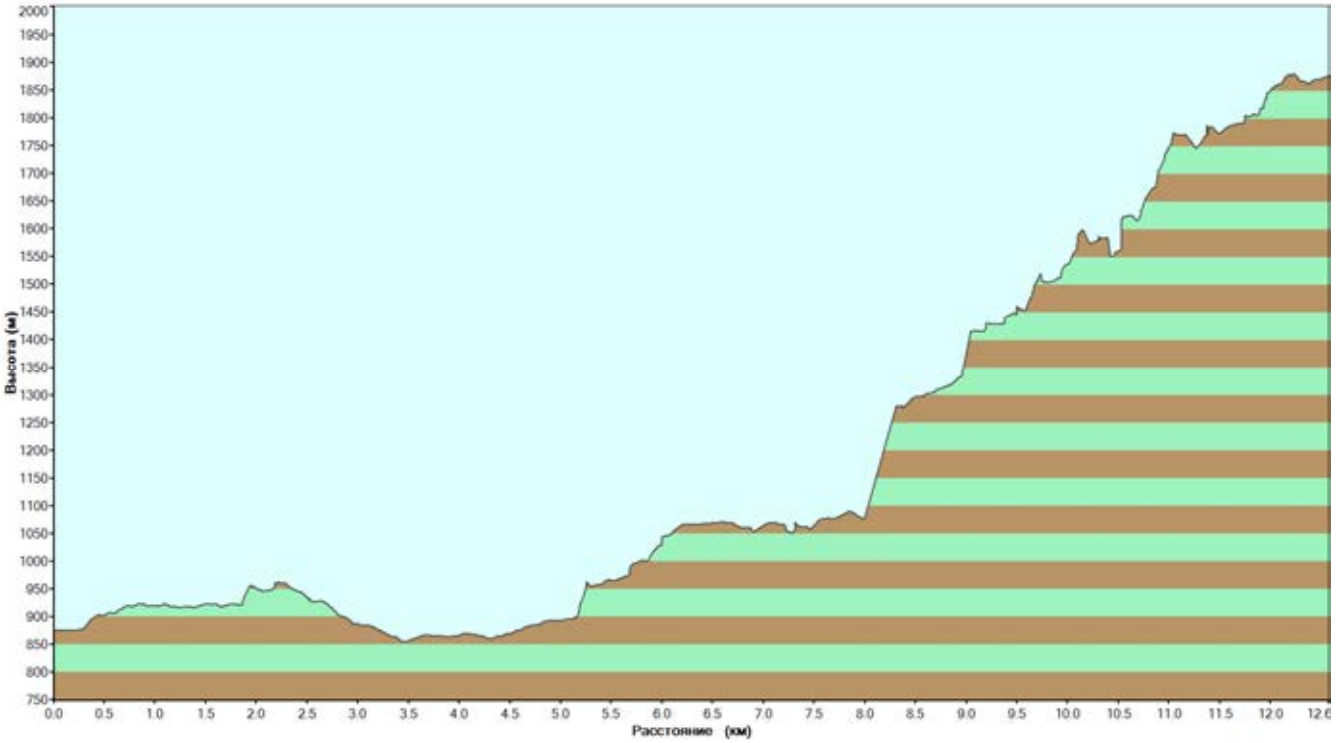
КР = (Вк - Вн)/Lп (в %) = (1001/12700)*100% = 7,88%

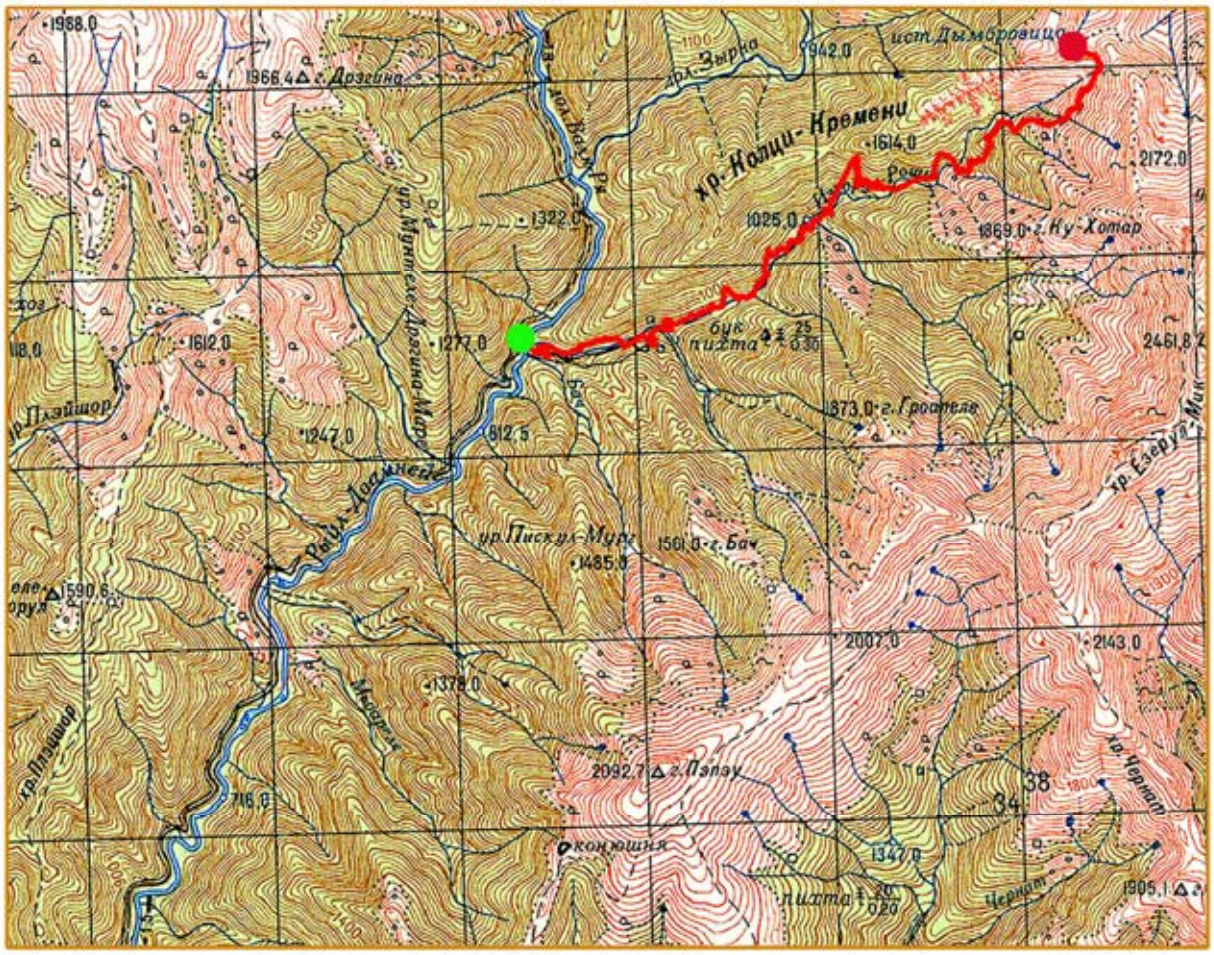
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=1,4*1,28*2,1*1,23*1,0=4,63

Препятствие 4 КТ

Высотный график препятствия




хр. Колци-Кремени
ист. Дымбровица
1988.0
1966.4 г. Дрэгина
1614.0
2172.0
1322.0
1025.0
1869.0 г. Ку-Хотар
1612.0
1277.0
2461.8
1873.0 г. Гроапеле
1247.0
812.5
хр. Плэйшор
хр. Езерул-Мик
ур. Пискул-Мург
1561.0 г. Бач
1485.0
1590.6
2007.0
2143.0
1378.0
2092.7 г. Пэпэу
716.0
конюшня
1347.0
1905.1
хр. Чернат
Чернат
38
34

ПП4: Спуск с перевала Отику

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Валахия, жудец Дымбовица
Подрайон: Южные Карпаты, хребет Мезя, озеро Печенеги
Границы: пер. Отику – оз. Печенеги
Протяженность (км): 11,1
Мах высота (м): 1876
Суммарный набор высоты (м): 289
Вид препятствия: *равнинный*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,7
5,04 км – каменистая грунтовая дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) (Кпк=1,3);
3,22 км – каменистая горная дорога, участки крупной каменной крошки/галечника (преобладающий размер камней 30 мм и выше), броды (Кпк=1,6);
2,84 км – туртропа (Кпк=2,5);

(1,3*5,04+1,6*3,22+2,5*2,84)/11,1=(6,55+5,15+7,1)/11,1=1,7

Коэффициент протяженности препятствия

Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 11,1/100 = 1,11

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 0,8
(плоская равнина с перепадами высот не более 30 м)

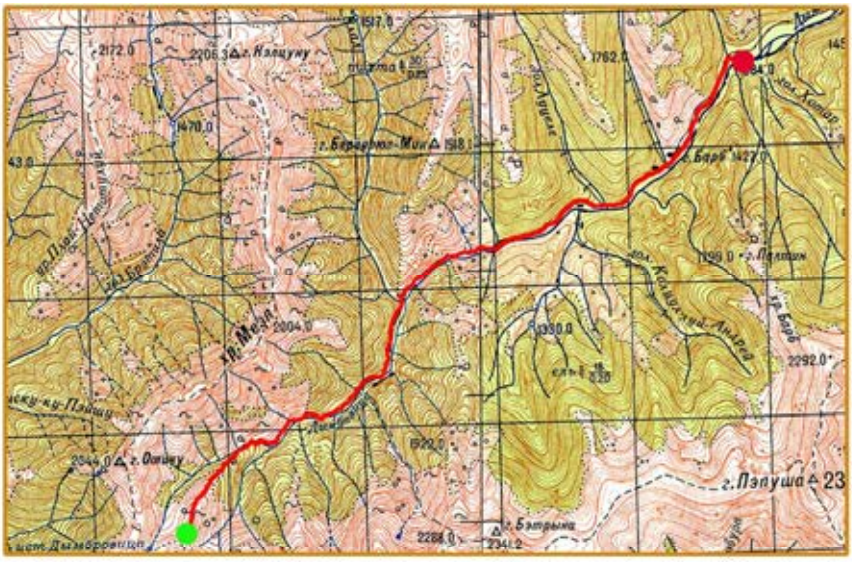
Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,18
(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (1400 м) по всему высотному графику)

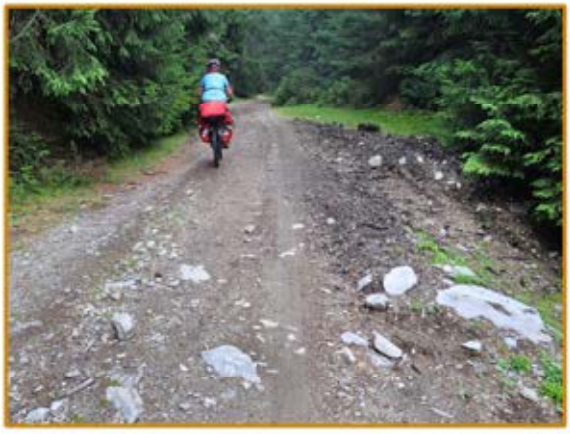
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=1,7*1,11*0,8*1,18*1,0=1,78

Препятствие 2 КТ

Высотный график препятствия


г. Пэпуша 23



ПП5: Связка асфальтовых перевалов за Дымбовицей

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Валахия, жудец Дымбовица
Подрайон: Южные Карпаты
Границы: Дымбовица — Моечу-де-Жос
Протяженность (км): 28
Мах высота (м): 1269
Суммарный набор высоты (м): 838
Максимальная крутизна на подъеме (%): (1141-863)/(8310-2310)*100%=4,63%
Вид препятствия: *равнинное*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 0,8
(асфальт)

Коэффициент протяженности препятствия
Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 28/100 = 1,24

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,4
(сильнопересеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м)

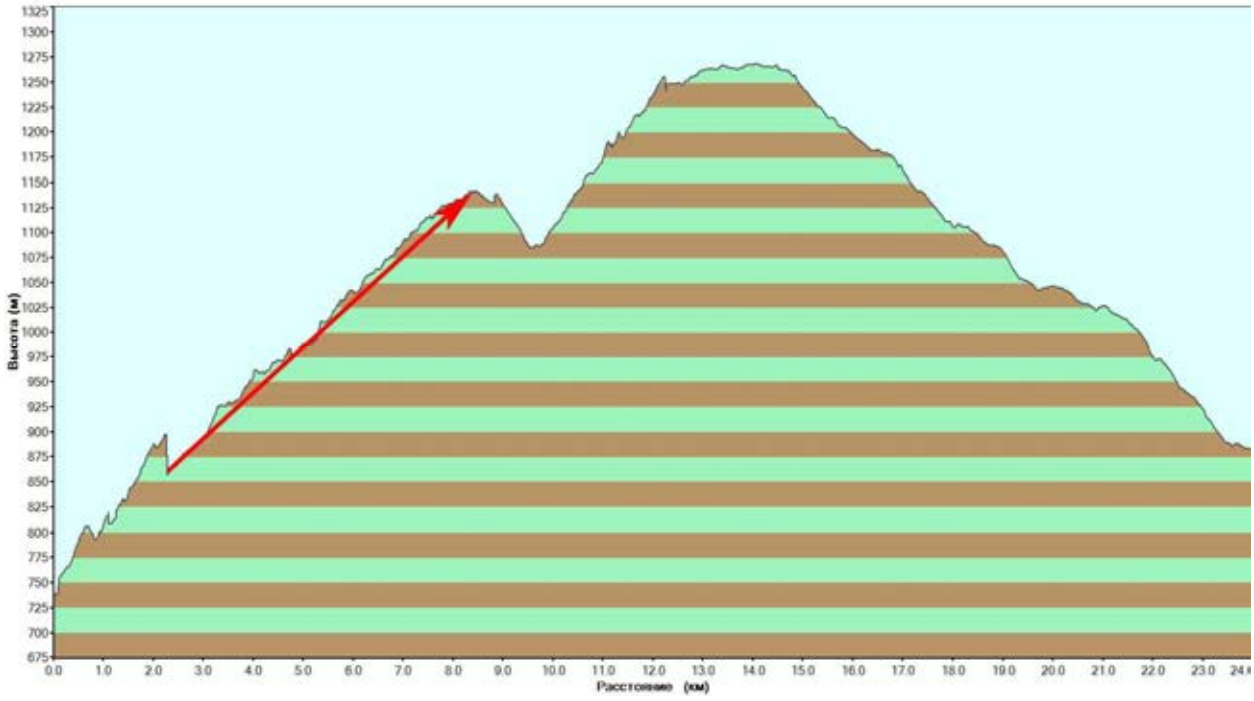
Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,1
(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (1000 м) по всему высотному графику)

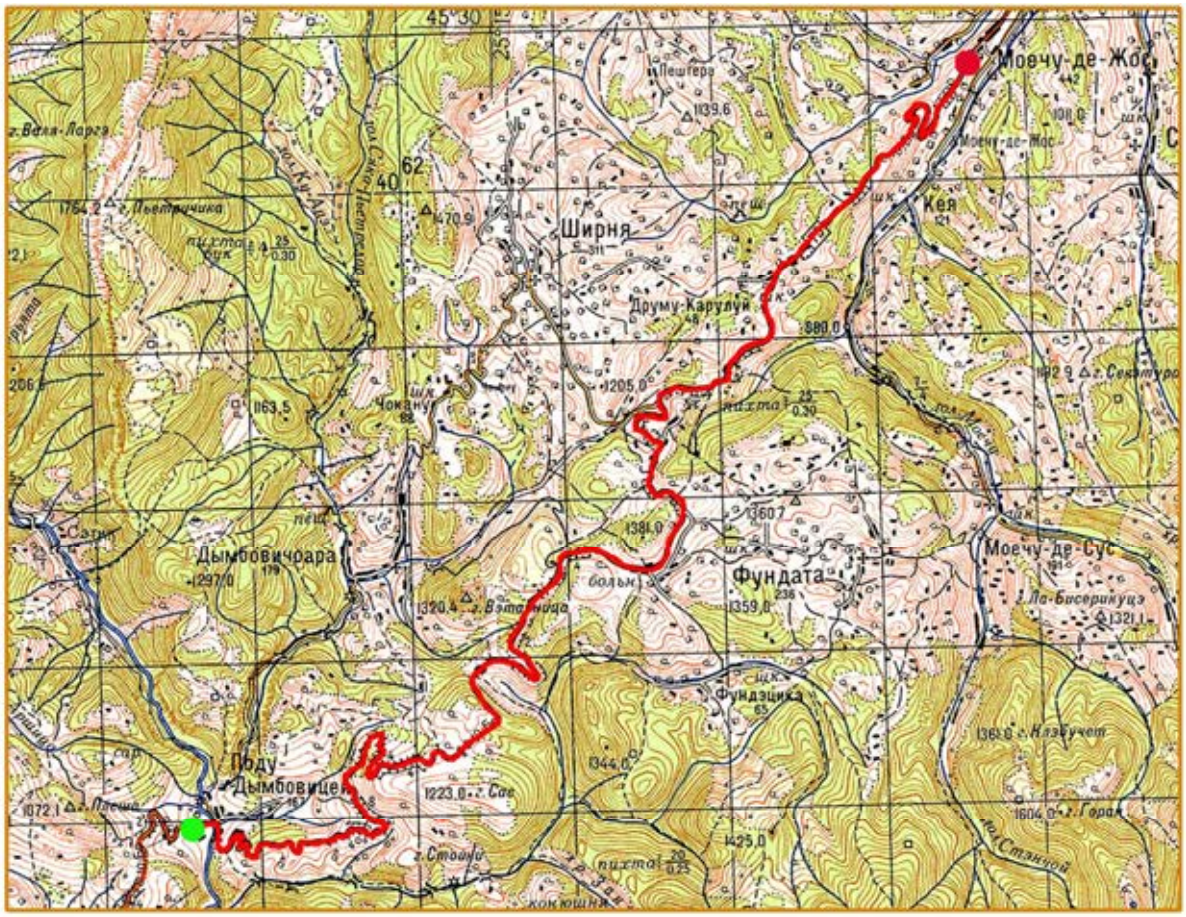
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=0,8*1,24*1,4*1,1*1,0=1,53

Препятствие 2 КТ

Высотный график препятствия




Моечу-де-Жос
Кея
Ширня
Друму-Карулуй
Моечу-де-Сус
Фундата
Дымбовичоара
Поду-Дымбовице

ПП6: Связка перевалов Восточных Карпат

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Трансильвания, жудец Харгита
Подрайон: Восточные Карпаты,
Границы: начало горной дороги за Сынмартином — начало асфальта в Чугеш
Протяженность (км): 53,8
Мах высота (м): 1167
Суммарный набор высоты (м): 1302
Максимальная крутизна на подъеме (%): (1167-1036)/(38680-37800)*100%=14,77%
Вид препятствия: *равнинный*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,68
10,5 км – каменистая грунтовая дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) (Кпк=1,3);
30,6 км – каменистая горная дорога, участки крупной каменной крошки/галечника (преобладающий размер камней 30 мм и выше), броды (Кпк=1,6);
8,3 км – используемая лесовозная, тракторная дорога (Кпк=2,0);
4,4 км – зарастающая кустарником и деревьями лесовозная дорога, вездеходная дорога (Кпк=2,5)

(1,3*10,5+1,6*30,6+2,0*8,3+2,5*4,4)/53,8=(13,65+48,96+16,6+11)/53,8=1,68

Коэффициент протяженности препятствия

Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 53,8/100 = 1,54

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,4
(сильнопересеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м)

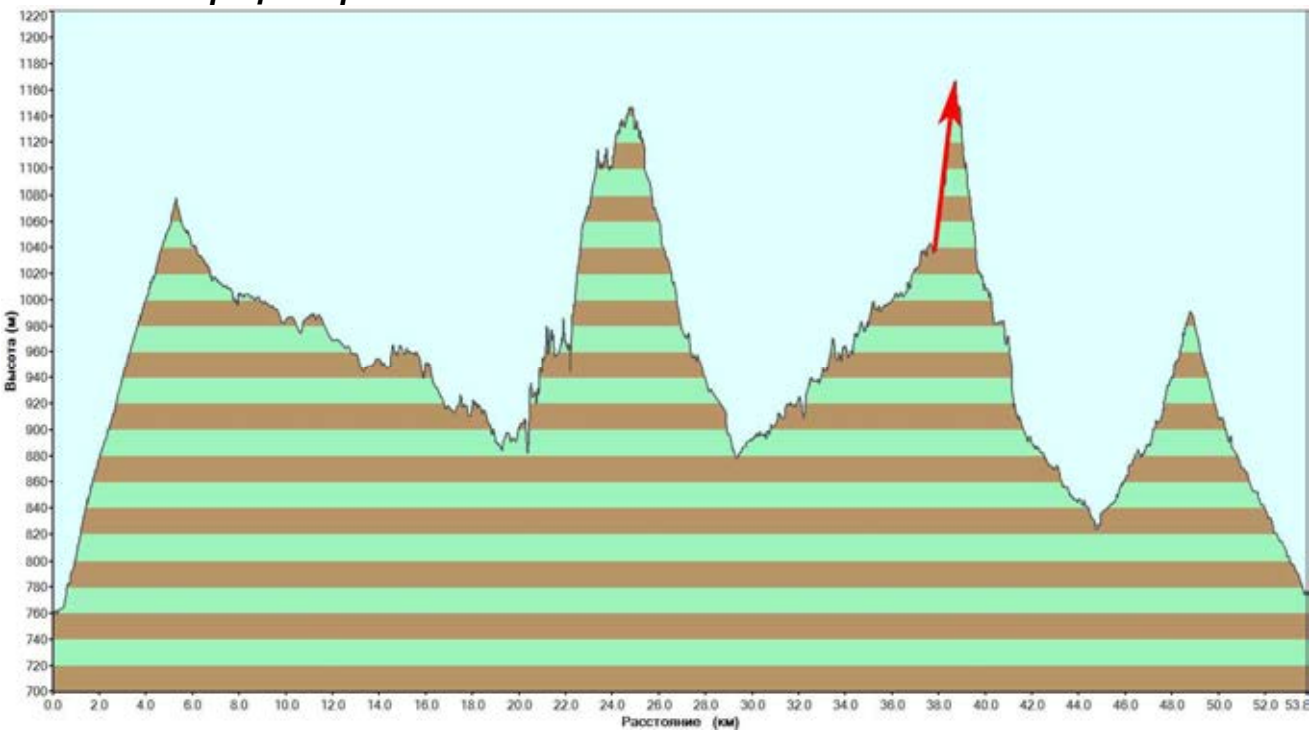
Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,08
(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (900 м) по всему высотному графику)

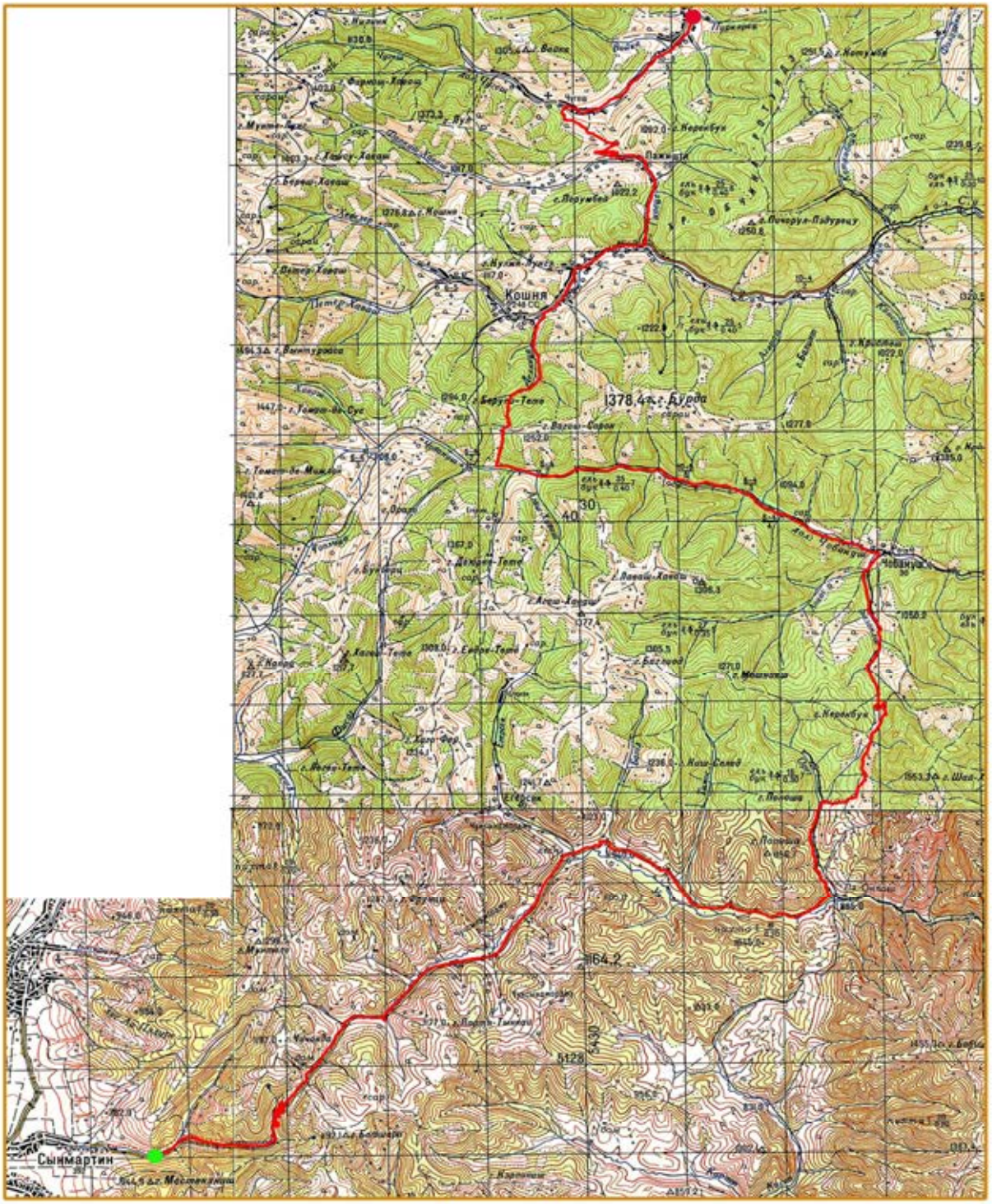
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=1,68*1,54*1,4*1,08*1,0=3,91

Препятствие 4 КТ

Высотный график препятствия




Кошня
1378,4
Сынмартин

ПП7: Перевал за Бюкаваш

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Молдова, жудец Бакэу
Подрайон: Восточные Карпаты
Границы: Бюкаваш — Хуйсурез
Протяженность (км): 15
Мах высота (м): 1185
Суммарный набор высоты (м): 553
Максимальная крутизна на подъеме (%): (1189-1032)/(6800-4900)*100%=8,26%
Вид препятствия: *равнинное*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,6
(каменистая горная дорога со значительными неровностями, преобладающий размер камней 30 мм и выше)

Коэффициент протяженности препятствия
Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 15/100 = 1,15

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,4
(сильнопересеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м)

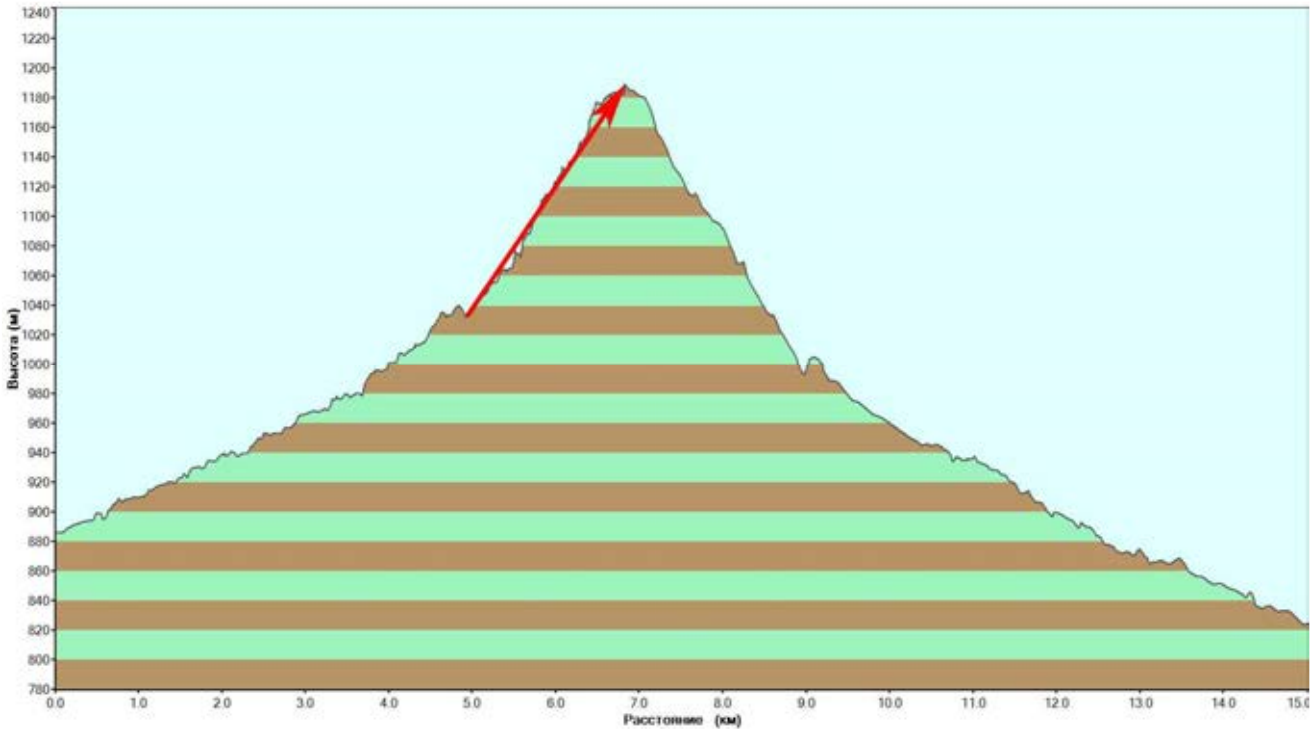
Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,1
(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (1000 м) по всему высотному графику)

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=1,6*1,15*1,4*1,1*1,0=2,83

Препятствие 3 КТ

Высотный график препятствия



Хуйсурез
Шугэу
Чел-ку-Ялай
Фарнашполо
Банвоеш
Бюкаваш
Валя-Яварди
Валя-Рече

ПП8: Озеро Биказ

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Молдова, жудец Нямц
Подрайон: Восточные Карпаты, озеро Биказ
Границы: Биказ – Пояна Ларгулуй
Протяженность (км): 40
Мах высота (м): 721
Суммарный набор высоты (м): 1476
Максимальная крутизна на подъеме (%): (720-597)/(16900-15000)*100%=6,47%
Вид препятствия: *равнинный*

Расчет препятствия

КТ=Кпк*Кпр*Кпер*Кв*СГ

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 0,8
(асфальт)

Коэффициент протяженности препятствия

Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 40/100 = 1,4

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,4
(сильнопересеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м)

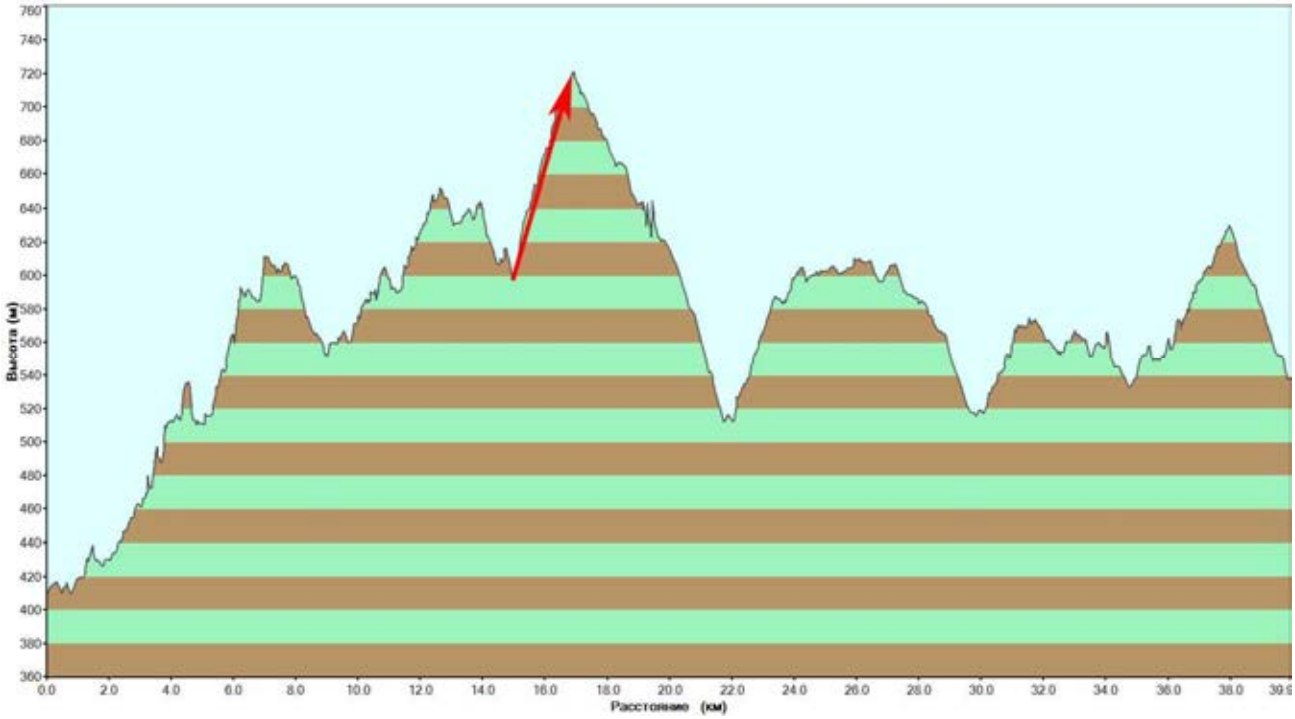
Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,0

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=0,8*1,4*1,4*1,0*1,0=1,57

Препятствие 2 КТ

Высотный график препятствия



Аудия
Хангу
Рэпчуне
Чахазу
Скату
Бухалница
Руджинешти
Изворул-Алб
Секу
Изворул-Мунтелуй
БИКАЗ
Мэрчени
Хымзаля
1230,7 г. Бухалница
г. Нетеду
г. Вердили
г. Хорошти
г. Козмица
Поточ
Фрасин
Биказ
Озеро Биказ

ПП9: Перевал Рарэу (1440 м)

Общая информация о препятствии

Район: Румыния, регион Буковина, жудец Сучава
Подрайон: Восточные Карпаты, хребет Рарэу-Джималау
Границы: поворот в Кириле от реки в горы — перевал Рарэу
Протяженность (км): 10,3
Мах высота (м): 1441
Абсолютный набор высоты (м): 714
Суммарный набор высоты (м): 829
Вид препятствия: *горное*

Расчет препятствия

КТ = Кнв*Кв*Кпк*Ккр*СГ

Коэффициента набора высоты (Кнв) – 1,26
(определялся интерполяцией по таблице 6 Методики)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) — 1,19
(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики)

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,06
7 км – асфальт, местами очень плохой (Кпк=0,8);
3,3 км – каменистая горная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) (Кпк=1,6);

(7*0,8+3,3*1,6)/10,3=(5,6+5,28)/10,3=1,06

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,16
Определяется по среднему значению уклона КР на подъеме

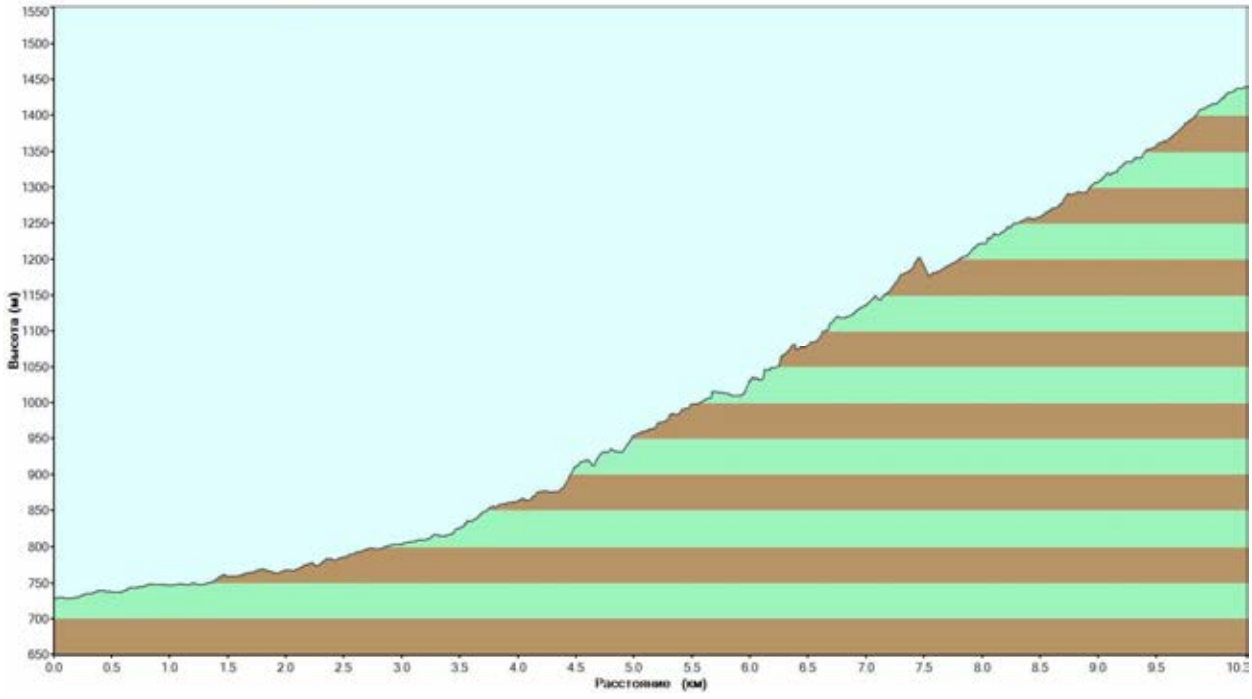
КР = (Вк - Вн)/Lп (в %) = (714/10300)*100% = 6,93%

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

КТ=1,26*1,19*1,06*1,16*1,0=1,84

Препятствие 2 КТ

Высотный график препятствия



Рарэу
турбаза
турбаза Рарэу
1293.0
Бытка-Нягрэ
Кирил
Кожоч

СУММА БАЛЛОВ ЗА ПРЕПЯТСТВИЯ

ПРОТЯЖЕННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ	КТ	КС
Хребет Тоака	3	2,54
Отроги хребта Добронягу	3	3,45
Перевал Отику (1876 м)	4	4,63
Спуск с перевала Отику	2	1,78
Связка асфальтовых перевалов за Дымбовицей	2	1,53
Связка перевалов Восточных Карпат	4	3,91
Перевал за Бюкаваш	3	2,83
Озеро Биказ	2	1,57
Перевал Рарэу (1440 м)	2	1,84

Согласно Таблице 2 «Методики категорирования велосипедных маршрутов», в зачет протяженных препятствий пойдут 5 баллов за 2 КТ, 8,82 балла за 3 КТ и 8,54 баллов за 4 КТ

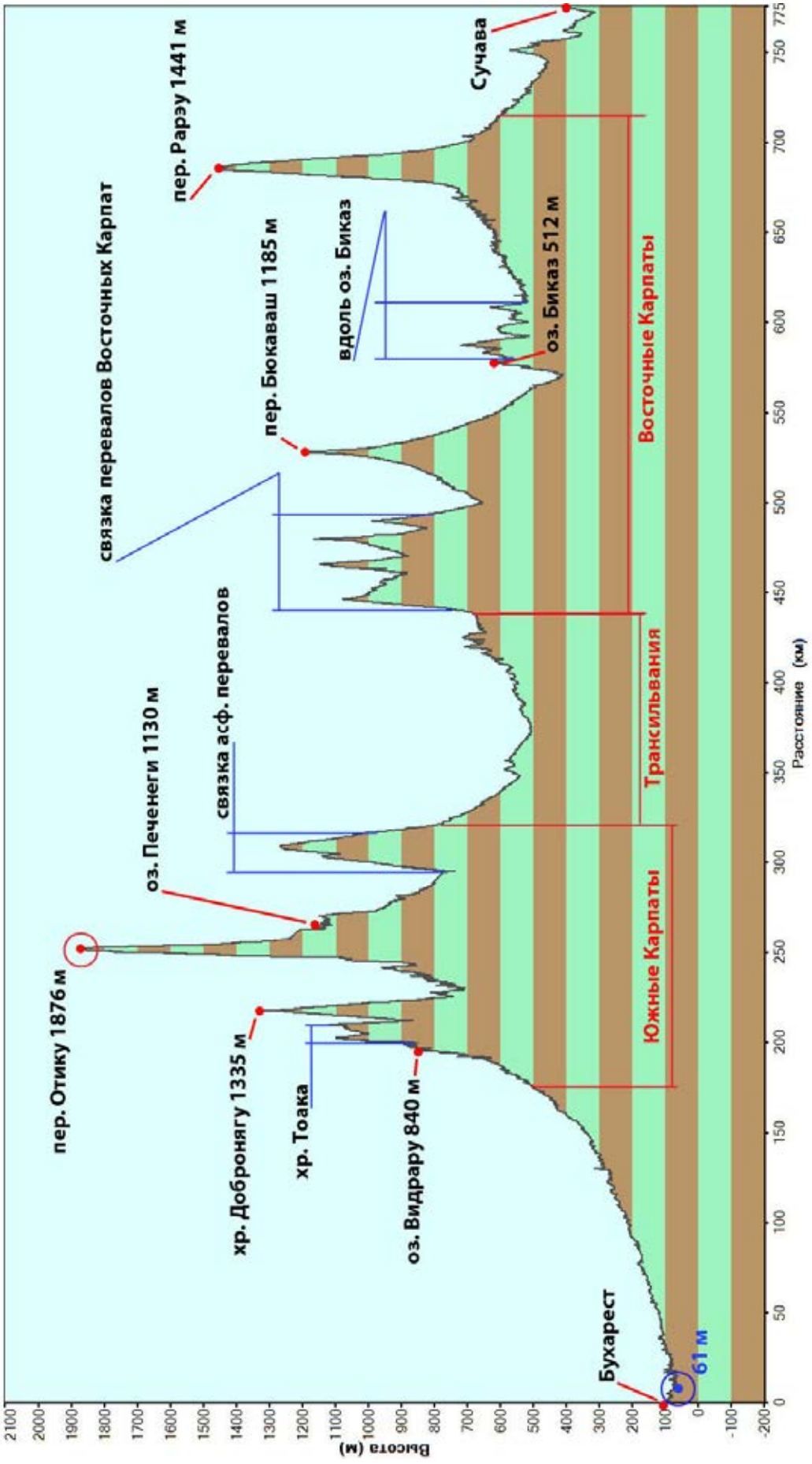
Следовательно, **П =** 5 + 8,82 + 8,54 **= 22,36**

Категория сложности

КС=П*I*A=22,36*1,75*1,09 = 42,65 балла

Категория сложности маршрута соответствует (согласно табл. 2 Методики) максимально возможной **4 КС**.

ВЫСОТНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОХОДА



Суммарный набор высоты - 13 020 м Суммарная потеря высоты - 12 734 м
Max высота - 1876 м Min высота - 61 м

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ В ПОДГОТОВКЕ К ПОХОДУ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Отчёт группы туристов Велоклуба 3х9 о походе четвертой категории сложности по Румынским Карпатам в мае 2007 года по маршруту: Черновцы — Сирет — Рэдеуци — Кымпулунг-Молдовенск — Ватра-Дорней — Сабаса — Ларгу — Биказ — Таркеу — Братеш — мон.Таркеу — Арделуца — Рекетиш — Боловениш — Будаис — Паланка — Брустуроаса — Коменешти — Пояно-Узулуй — Бэшчи — Тура — Ао-Оклош — Жос — Тыргу-Секуеск — Брашов — Бран — Кымплунг — Куртя-де-Аржеш — Арефу — транс-Фегераш — Скорей — Сибиу.

Руководитель — Бреславский О. И.

2. Отчёт о некатегорийном велосипедном походе по Румынии, совершенном с 30 апреля по 11 мая 2007 года группой велотуристов из Москвы, Санкт-Петербурга и Тольятти по маршруту: Suceava — Gura Humorului — Poiana Micului — пер. 1038 м — Sucevita — пер. Ciumirnd 1120 м — Vatra Moldovitei — Moldovita — Demacusa — пер. через хребет Feredeului 1250 м — Breaza — Fundu Moldovei — пер. Mestecanis 1096 м — Mestecanis — Iacobeni — Botos — Cirlibaba — пер. Prislop 1416 м — Borsa — Moisei — Sacel — пер. Setref 817 м — Romuli — Telciu — Salva — Nasaud — Dumitra — Bistrita — Herina — Budesti — Balda — Mihesu de Campie — Luduş — Aiud — Alba Iulia — Berghin — Rosia de Secas — Pauca — Slimnic — Sure Mare — Sibiu — Casolt — Carta — Cartisoara — Balea Cascada 1234 м — вход в туннель 2040 м — Balea Cascada 1234 м — Cartisoara — Arpasi de Sus — Victoria — Dragus — Lisa — Recea — Sinca Veche — Poiana Marului — Zarnesti — Bran — Rasnov — Brasov — Sighişoara (поезд), Sighişoara — Vanatori — Cristuru Secuiesc — Atid — Aid — Praid — пер. Buchin 1276 м — Gheorgheni — пер. Покграу 1252 м — Bicaz — Potoci — Poiana Teiului — Borca — пер. 1250 м — Poiana Marului — Malini — Mazanesti — Liteni — Suceava.

Руководитель — Галафеев А.

Туристско-румынский минимальный для общения разговорник

Привет	salut	салют
Доброе утро	buna dimineata	буна диминьяца
Добрый день	buna ziua	буна зиа
Добрый вечер	buna sera	буна сэра
Спокойной ночи	noapte bună	ноаптэ буна
Господин/госпожа	Domnul / Doamna	Домнул/Доамна
Спасибо	mulțumiri	мулцюмири
Благодарю	mulțumesc	мулцюмеск
Пожалуйста	va rog	ва рог
Да/Нет	da/nu	да/ну
Извините	pardon	пардон
извините	scuze	скузи
Извините	scuzati	скузаци
Прошу прощения	pardon scuzitama	пардон скузитама
Счет/Чек	cont/contul	конт/контул
У вас есть…	Aveți ...	авэти…
Что это такое?	Ce este asta?	це эстэ ацеастэ?
Сколько стоит?	cit costa?	чит коста
	cat costa asta?	кат коста аста
Это слишком дорого	este prea scump	эстэ преа скумп
Есть ли дешевле?	pot gasi ceva mai ieftin?	пот гаси чева маи ефтин?
Не понимаю вас	nu inteleg mes	ну инцелег мес
Не знаю	nu stiu	ну штиу
У меня нет денег	Nu am bani	ну ам бани
Я не говорю по-румынски	Nu vorbesc românește	ну ворбеск руманеште
Меня зовут	ma numesc	ма нимеск
Я из России	Eu sunt de Rusia	эу сунт дин Русия
Я хочу	as dori	ас дори
Я куплю это	Voi l cumpere	врэау са кумпар
До свидания	la revedere	ла реведерэ
Счастливого пути!	Drum bun!	друм бун!

Я еду в...	eu merd la	ею мерд ла
где?	în cazul în care	ин казул ин каре
Где есть?	unde este?	ундэ эстэ?
Где банк?	unde e banca?	ундэ е банка?
Где я могу купить один билет?	unde pot sa cunpar un bilet?	ундэ пот са кунпар ун билет?
Платите, пожалуйста	nota de plata va rog	нота де плата ва рог
Где магазин?	unde e magazinul?	ундэ е магазинул?
Где аптека?	unde e farmacia?	ундэ е фармачия?
Где такси?	de unde pot sa iau un taxi?	де ундэ пот са иау ун такси?
Где пляж?	unde e plaja?	ундэ е плайя?
(Где) я могу позвонить?	pot sa folosesc telefonul dumneavoastra?	пот са фолосеск телефонул думнеавоастра?
Какой номер телефона?	care-i numarul de telefon?	каре-и нумарул де телефон?
Когда?	cind?	чинд?
Который час?	cat e ceasul?	кат е чеасул?
На помощь!	ajutor!	аюто!
Вызовете скорую помощь	cheama o ambulanta	чема о амбуланца
Мне плохо	ma simt rau	ма симт раю
Нужен доктор	am nevoie de un medic	ам невое де ун медик
За (Ваше) здоровье	noroc	норок
Кто-то украл мой паспорт	cineua mi-a furat pasaportul	чинэа ми-а фурат пашапортул
Я ищу	caut	каут

Налево	la stanga	ла станга
Направо	la dreapta	ла дреапта
Прямо	drept inainte	дрепт инаинтэ
Вверх	în sus	йин сус
Вниз	jos	йос
Далеко	departe	департэ
Близко	aproape	апроапэ

Вокзал	gara	гара
Автовокзал	Stație de autobuz	стация де аутобус
Аэропорт	aeroport	аэропорт
Автобус	autobuz	аутобуз
Пароход	barca	барка
Поезд	tren	трен
Самолет	avion	авион
Отправление	plecare	плекарэ
Прибытие	sosire	сосирэ

Аптека	farmacie	фармациэ
Больница	spital	шпитал
Музей	muzeu	музею
Полиция	poliție	сектиадэ политиэ
Школа	școală	скоала
Церковь	biserică	бисерика
Пляж	plaja	плайя

Дом	casa	каса
Гостиница	hotel	хотел
Хостел	camin studentesc	камин студентеск
Кемпинг	camping	кампинг
Частная комната	camera perticulara	камера пертикулара
Паспорт	pasaport	пасапорт

Ванна	baie	байя
Душ	dus	дус
Туалет	toaleta	тоалэта
Постель	pat	пат
Спальник	sac de dormit	сак де дормит

Город	oraș	ораш
Деревня	sat	сат
Улица	stradă	страда
Проспект	alea	алеа
Бульвар	bulevardul	булевардюл
Дорога	calea	калеа
Дорога	rutier / drum	друм
Площадь	piata	пьяцца
Шоссе	soseaua	шосею
Шоссе	șosea	сосеа
Мост	pod	подул
Река	rău	рэу
Долина	vale	вале
Гора	munte	мунтэ
Горный хребет	creastă	креастэ

Ручей	părău	пэрэу
Источник/родник/горный ручей	izvor	извор
Собака	căine	кэйне
Медведь	urşi	урси

Меню	meniu	менью
Все	toate	тот
Карта	hartă	харта
Слово	cuvinte	чивинтэ
Словарь	vocabular	вокабулар
Учить	invatati	инватаци
Выбирать	selectat	селектат
Хорошо	bine	бинэ
Плохо	pay	прост
Много	multe	мулт
Немного, мало	Puţin	путин

Открыто	deshis	дэсчис
Закрыто	inchis	инчис
Столовая	autoservire	аутосервире
Продмаг	bacanie	бакание
Магазин	magazin	магазинул
Ресторан	restaurant	рестаурантул
Рынок	piaţă	пьяца
Рынок (барахолка)		базар

Батарейки	baterii	батерии
Зонт	umbrela	умбрела
Книга	carte	картэ
Мыло	sapun	сапун
Спички	chibrituri	чибритури
Туфли	papuci	папучи
Фотопленка	film	филм
Шляпа	palarie	паларие

Тарелка	farfurie	фарфурие
Блюдце	farfurioara	фарфуриоара
Чашка	ceas ca	чеаш ка
Вилка	furculita	фуркулица
Ложка	lingura	лингура
Нож	cut it	куц ит
Миска	castron	кастрон
Стакан	pahar	пахар

Апельсин	portocale	портокалэ
Вино красное, белое	vin rosu, alb	вин росу, альб
Виноград	struguri	стругури
Вода	apă	апа
Вода без газа	apă plata (non-gazificata)	апа плата (нон-газификата)
Вода газированная	carbogazoase	карбогазоаси
Вода минеральная	apă minerală	апа минерале
Вода питьевая (хорошая)	apă potabilă	апа потабиле
Гамбургер	piftea	пифтеа
Грибы	ciuperci	чиуперчи
Зелень	verdeaţă	вердиата

Картофель	cartofi	картофи
Конфеты	bomboane	бомбоанэ
Кофе	kafea	кафэа
Кукуруза	porumb	порумб
Кукурузная крупа	mămăligă	мамалига
Курица	pui	пуй
Лук репчатый	ceapă	кеэпа
Лук зеленый	ceapa verde	кеэпа верде
Суп	ciorba	чорба
Макароны	paste	пастэ
Масло растительное	ulei	улей
Масло сливочное	unt	унт
Молоко	lapte	лаптэ
Морепродукты	fructe de mare	фрукте де маре
Мороженое	înghețată	инхетата
Мясо	carne	карнэ
Мясо (говядина)	carne de vită	карнэ де вита
Мясо (свинина)	carne de porc	карнэ де порк
Овощи	vegetale	вэждэтале
Овощи	legume	легумэ
Огурцы	castraveți	кастравэти
Паприка	boia de ardei	бойа де ардей
Перец	piper	пипер
Печенье	fursecuri	фурсекури
Помидоры	roșii	росий
Пиво	bere	бэрэ
Рис	orez	орез
Рыба	pește	пештэ
Треска	cod	сод
Салат с зеленью	salata cu verdeturi	салата су вердетури
Сахар	zahăr	захар
Сливки	smăntănă	смантана
Сметана	frișcă	фриска
Сок	suc	сук
Соль	sare	сарэ
Сыр	brinza	бринза
Сыр/творог/брынза	brănză	брэнза
Форель	păstrăv	пастрав
Фрукты	fructe	фруктэ
Хлеб	păine	паинэ
Чай (фруктовый)	ceai	чэай
Чай (черный)	ceai negru	чэай негру
Чеснок	usturoi	устурой
Яблоки	mere	мэрэ
Яйцо	ou	оу
Яйца	oua	ойя
Яичница	omletă	омлета

Белый	alb	алб
Зеленый	verde	вердэ
Красный	rosu	роши
Розовый	roz	роз
Темно синий	albastru inchic	албастру инчис
Черный	negru	негру

Лицо	obraz	образ
Голова	cap	кап
Рука	brat	брац
Нога	pi cior	пи чиор

Первый	primele	примэлэ
Один	unu	уну (м), уна (ж)
Два	doi	дои (м), доуа (ж)
Три	trei	трэй
Четыре	patru	патру
Пять	cinci	цинци
Шесть	sase	сасэ
Семь	sapte	саптэ
Восемь	opt	опт
Девять	noua	ноуа
Десять	zece	зесэ
Одиннадцать	unsprezece	унспрезейч
Двенадцать	doisprezece	доспрезейч
Тринадцать	treisprezece	трейспрезейч
Четырнадцать	paisprezece	пайспрезейч
Пятнадцать	cincisprezece	чинчиспрезейч
Шестнадцать	sasesprezece	шасеспрезейч
Семнадцать	saptesprezece	шаптэспрезейч
Восемнадцать	optusprezece	оптуспрезейч
Девятнадцать	nouasprezece	ноуяспрезейч
Двадцать	douazece	доуазеси
Тридцать	treizeci	трейзеси
Сорок	patruzeci	патрузеси
Пятьдесят	cincizeci	цинцизеси
Сто	o suta	о сута
Тысяча	o mie	о миэ
Миллион	milion	ун милион

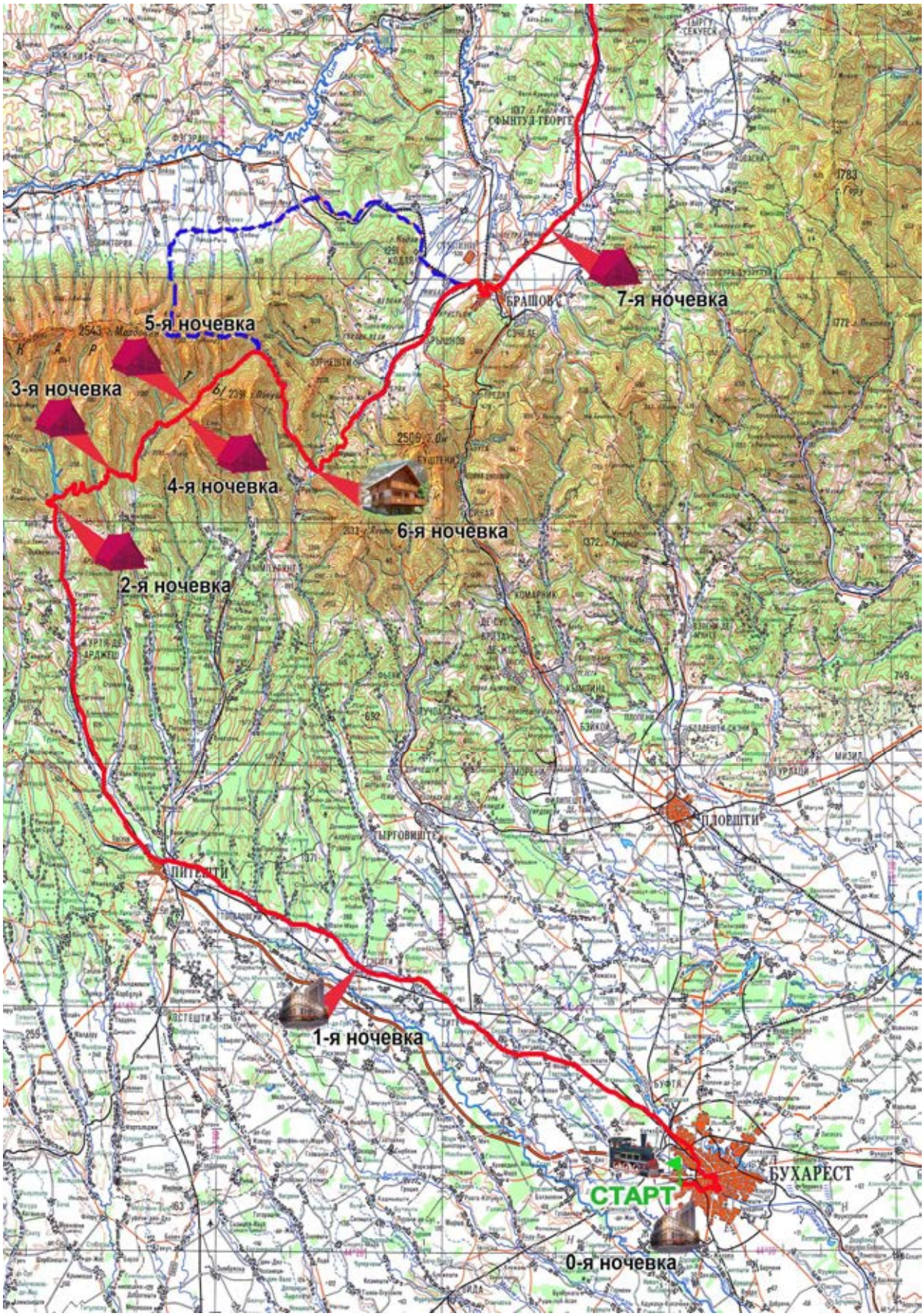
Понедельник	luni	луни
Вторник	marţi	марти
Среда	miercuri	миерцури
Четверг	joi	хои
Пятница	vineri	винери
Суббота	sămbătă	самбата
Воскресенье	duminică	думиника

Весна	primăvară	примавара
Лето	vară	вара
Осень	toamnă	тоамна
Зима	iarnă	йарна

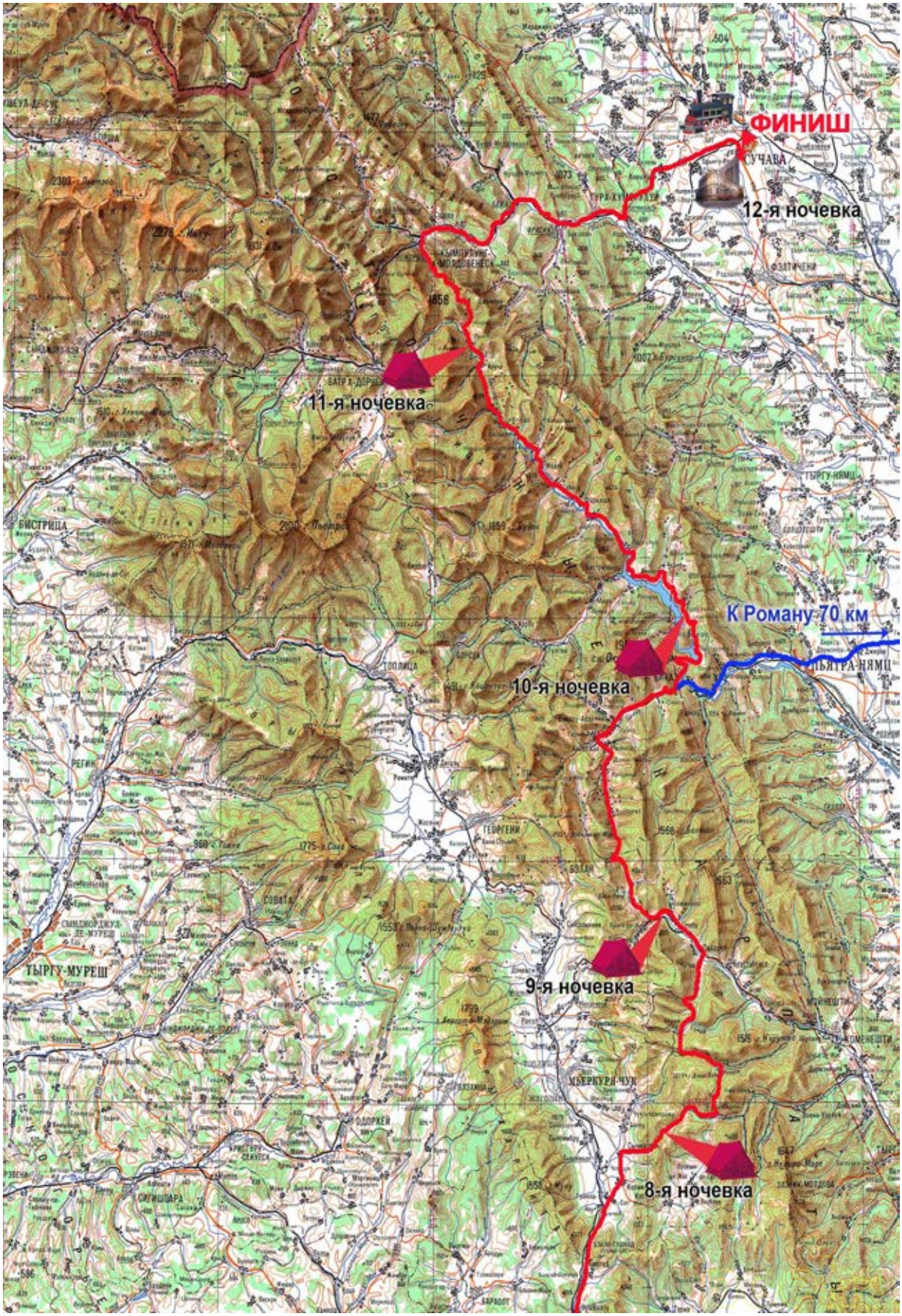
Вчера	deseara	десеара
Сегодня	azi	ази
Завтра	miine	миинэ

КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ

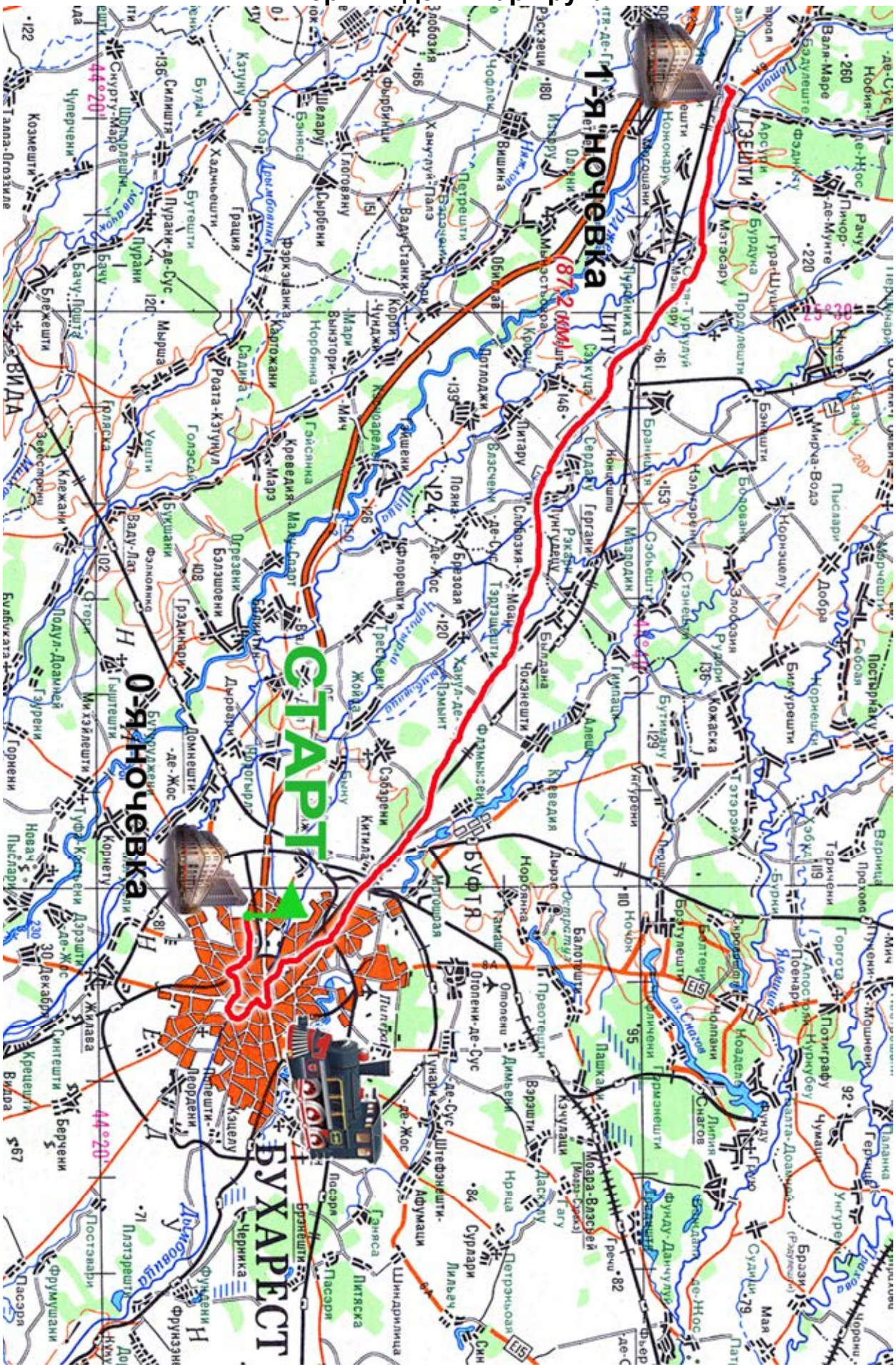
ОБЗОРНАЯ КАРТА МАРШРУТА *(начало)*



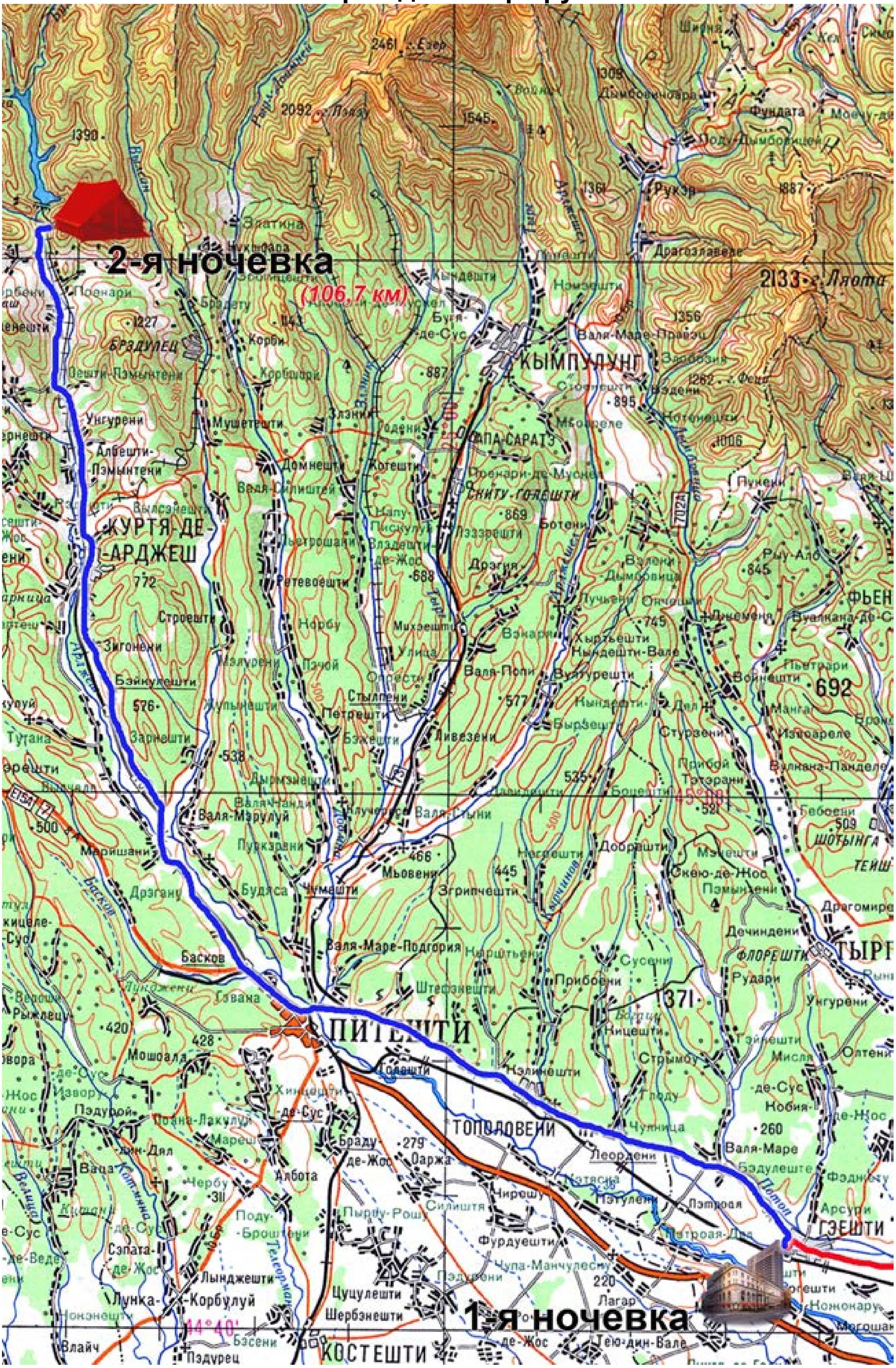
ОБЗОРНАЯ КАРТА МАРШРУТА *(окончание)*



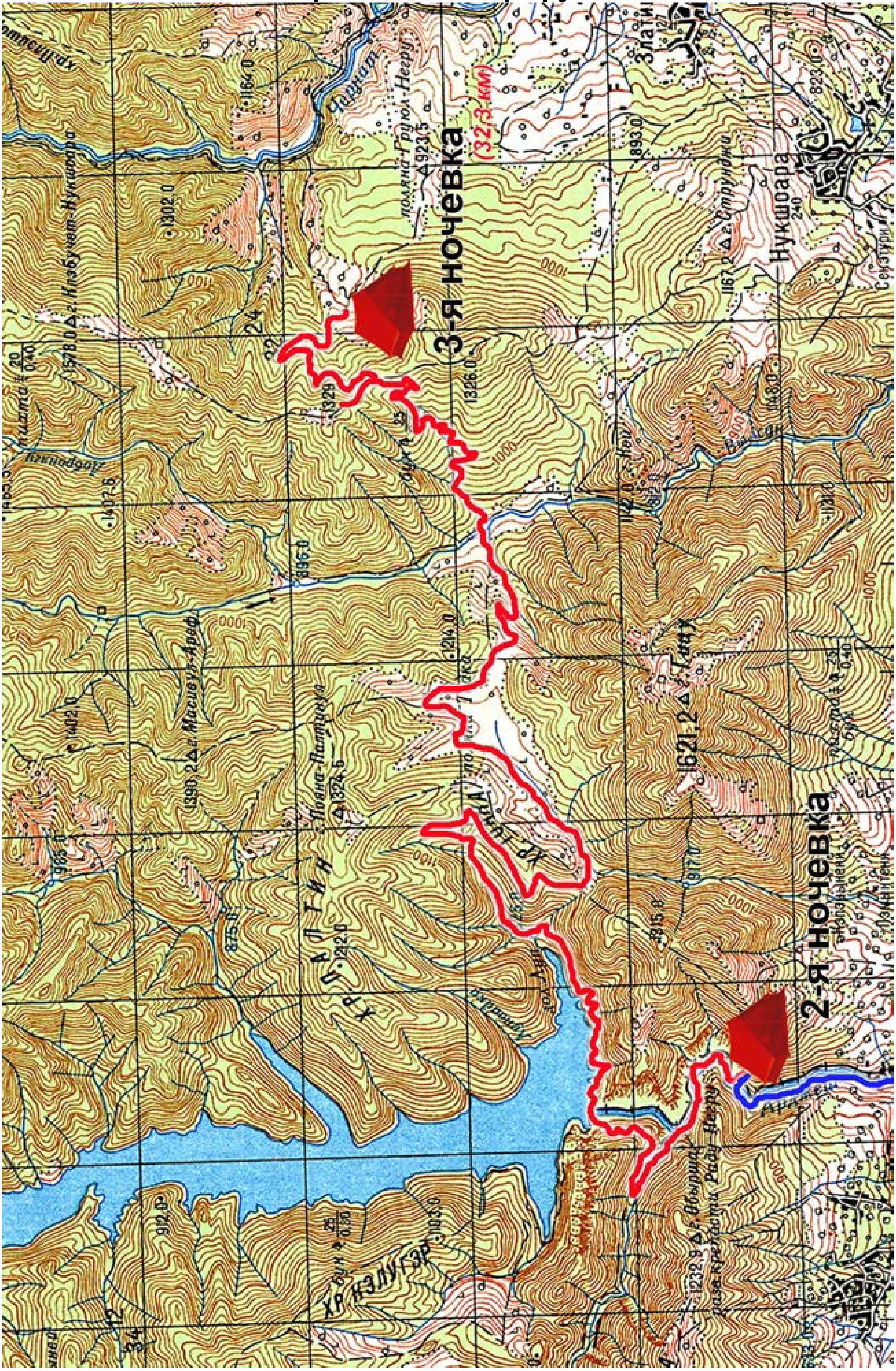
Первый день маршрута



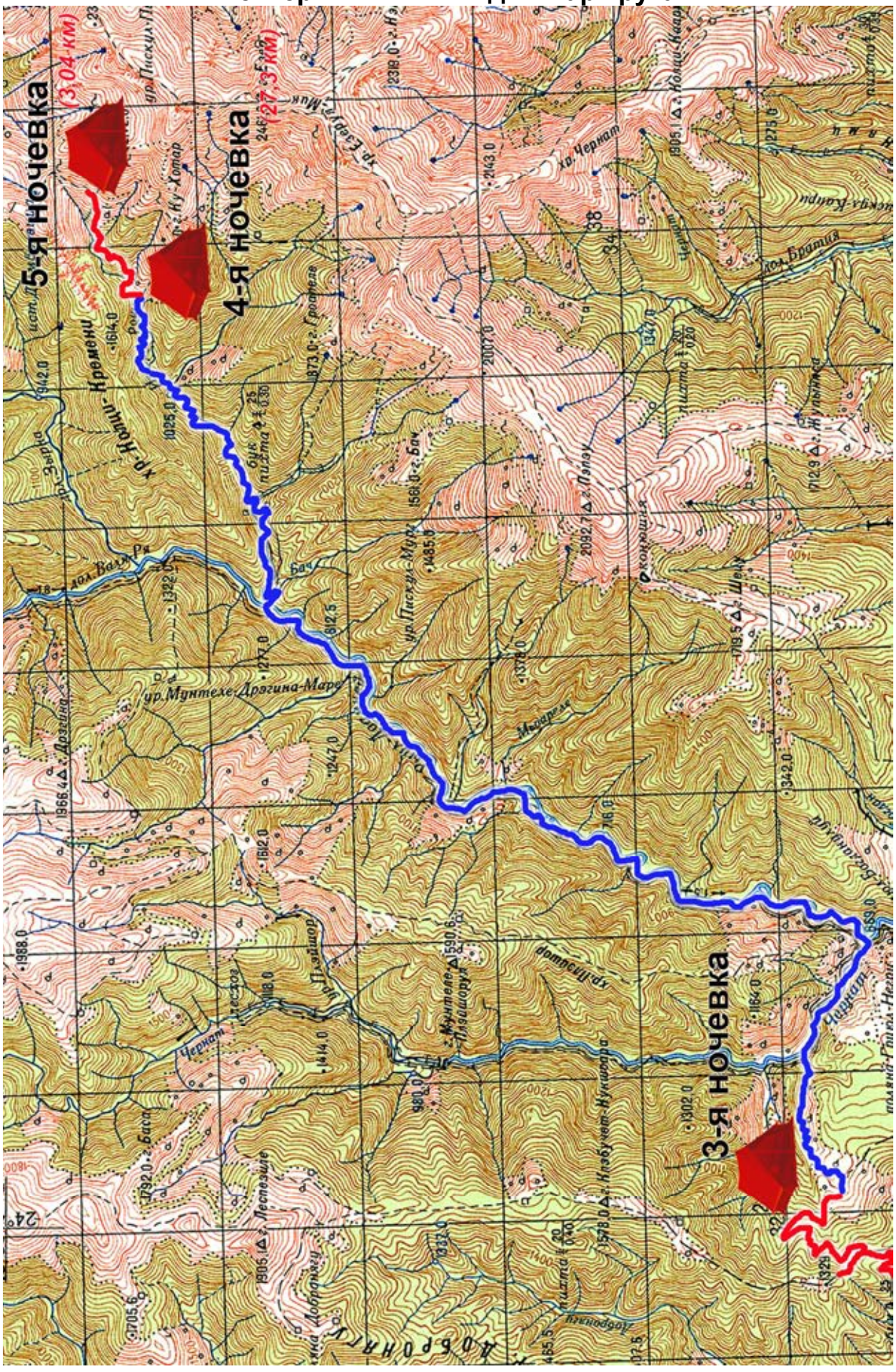
Второй день маршрута



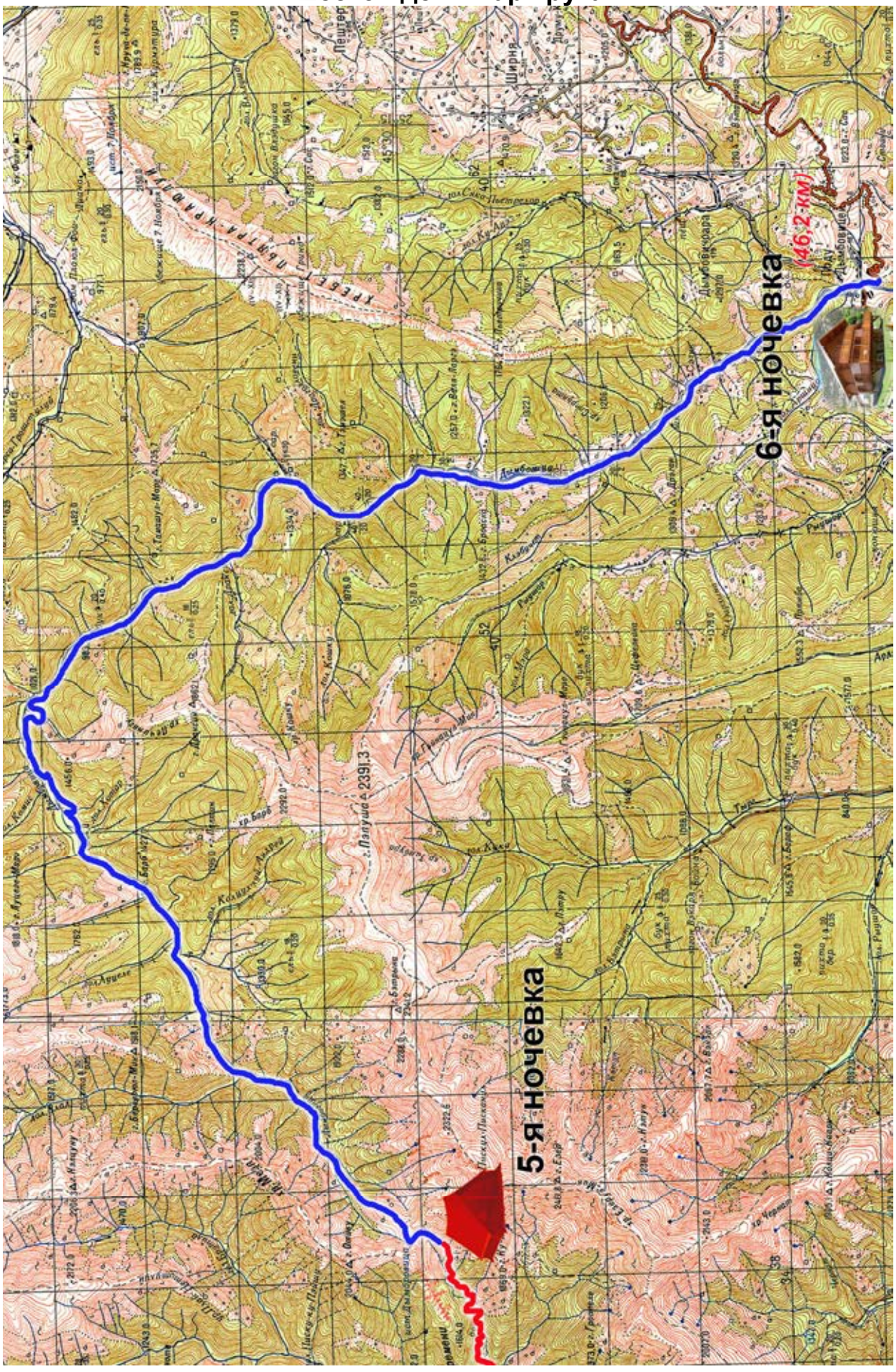
Третий день маршрута



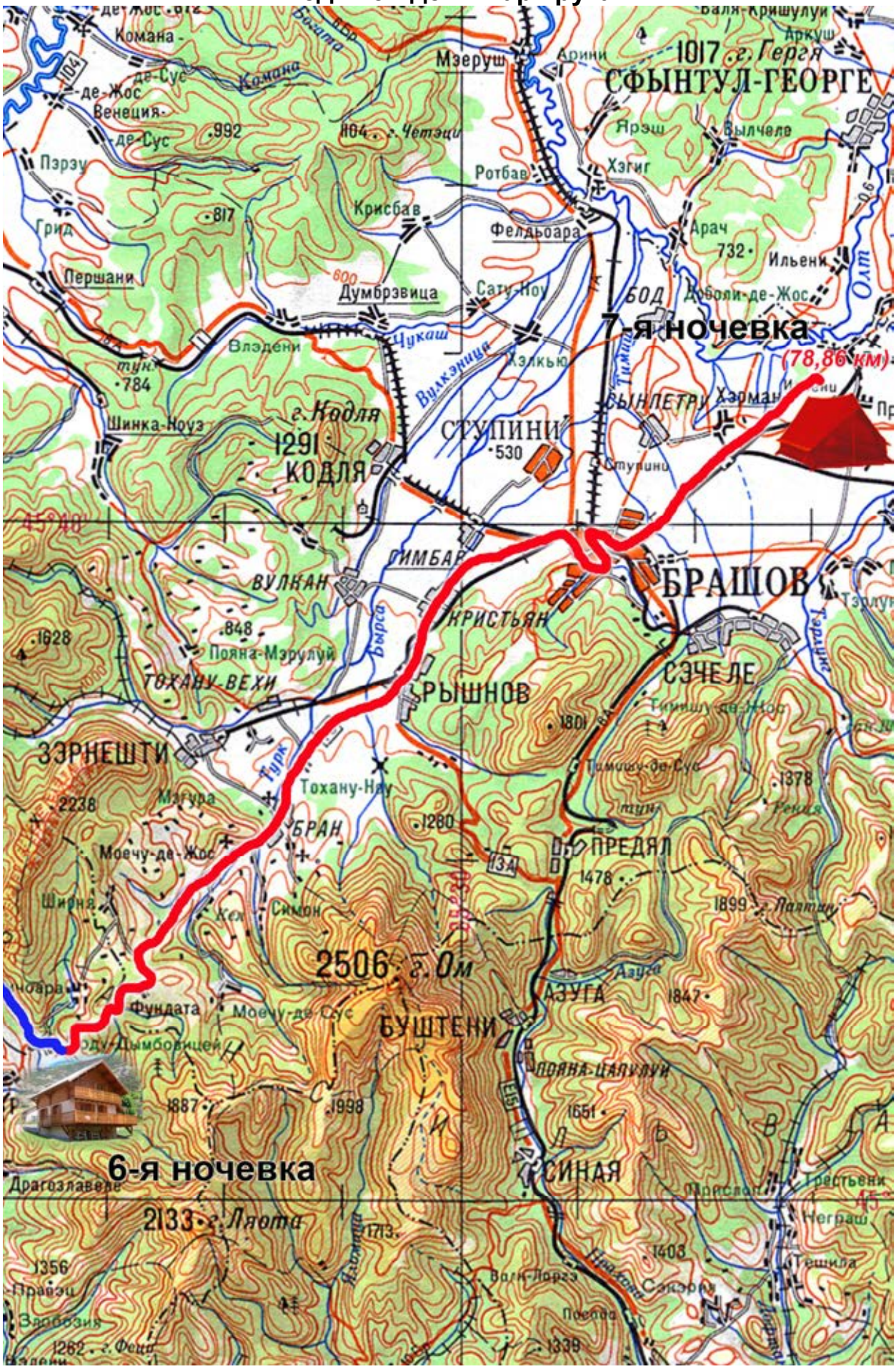
Четвертый и пятый дни маршрута



Шестой день маршрута

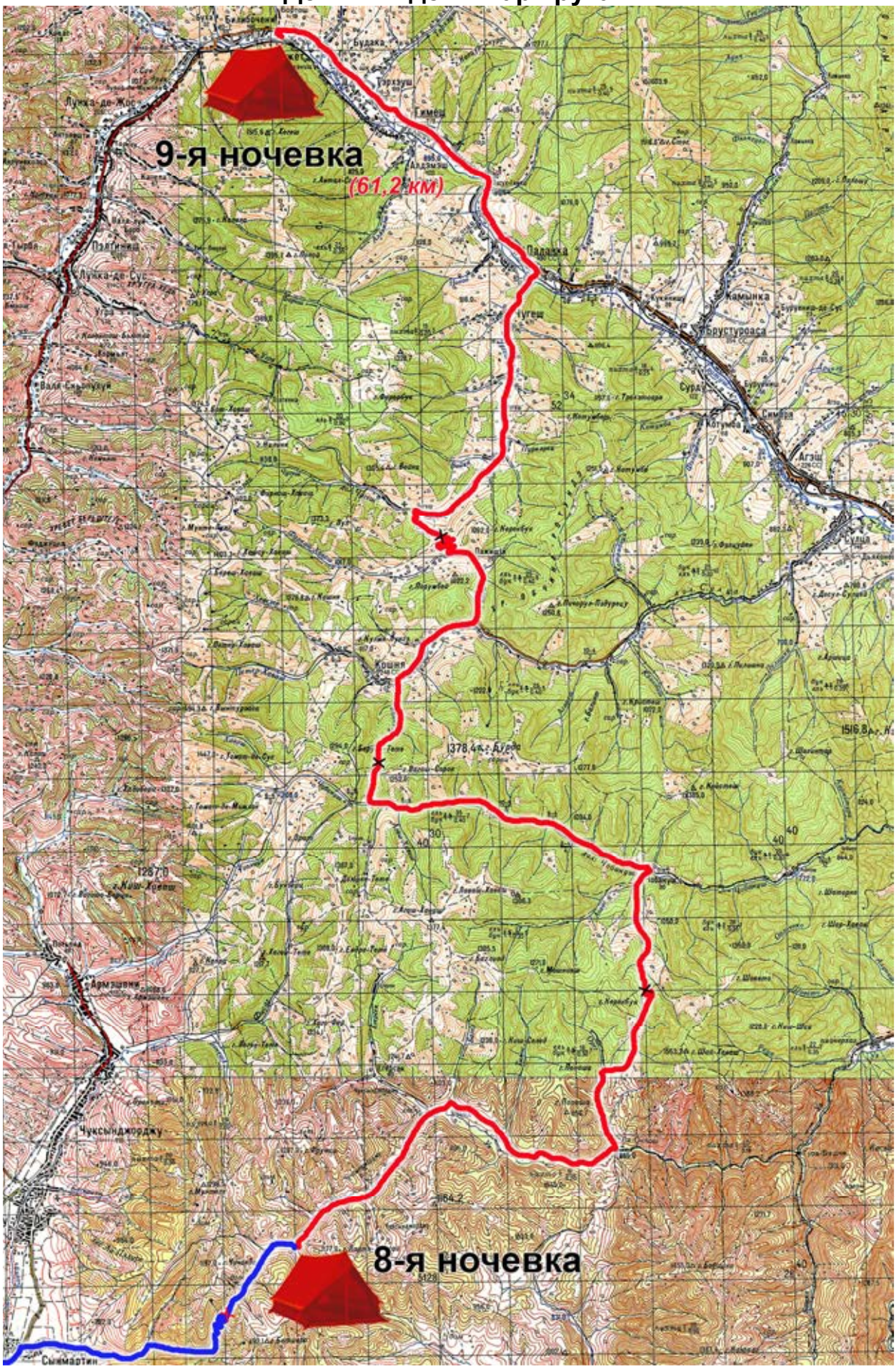


Седьмой день маршрута

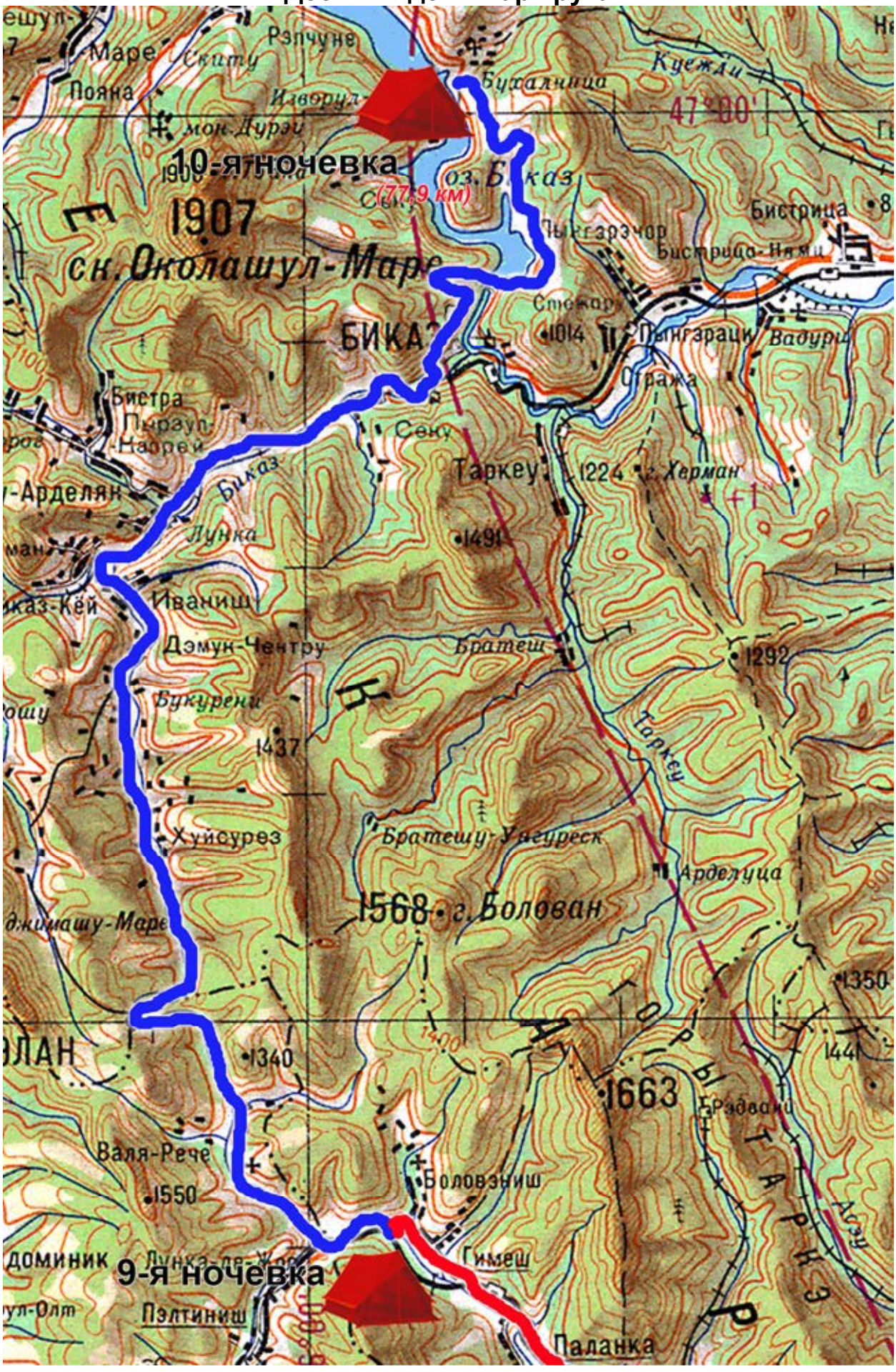


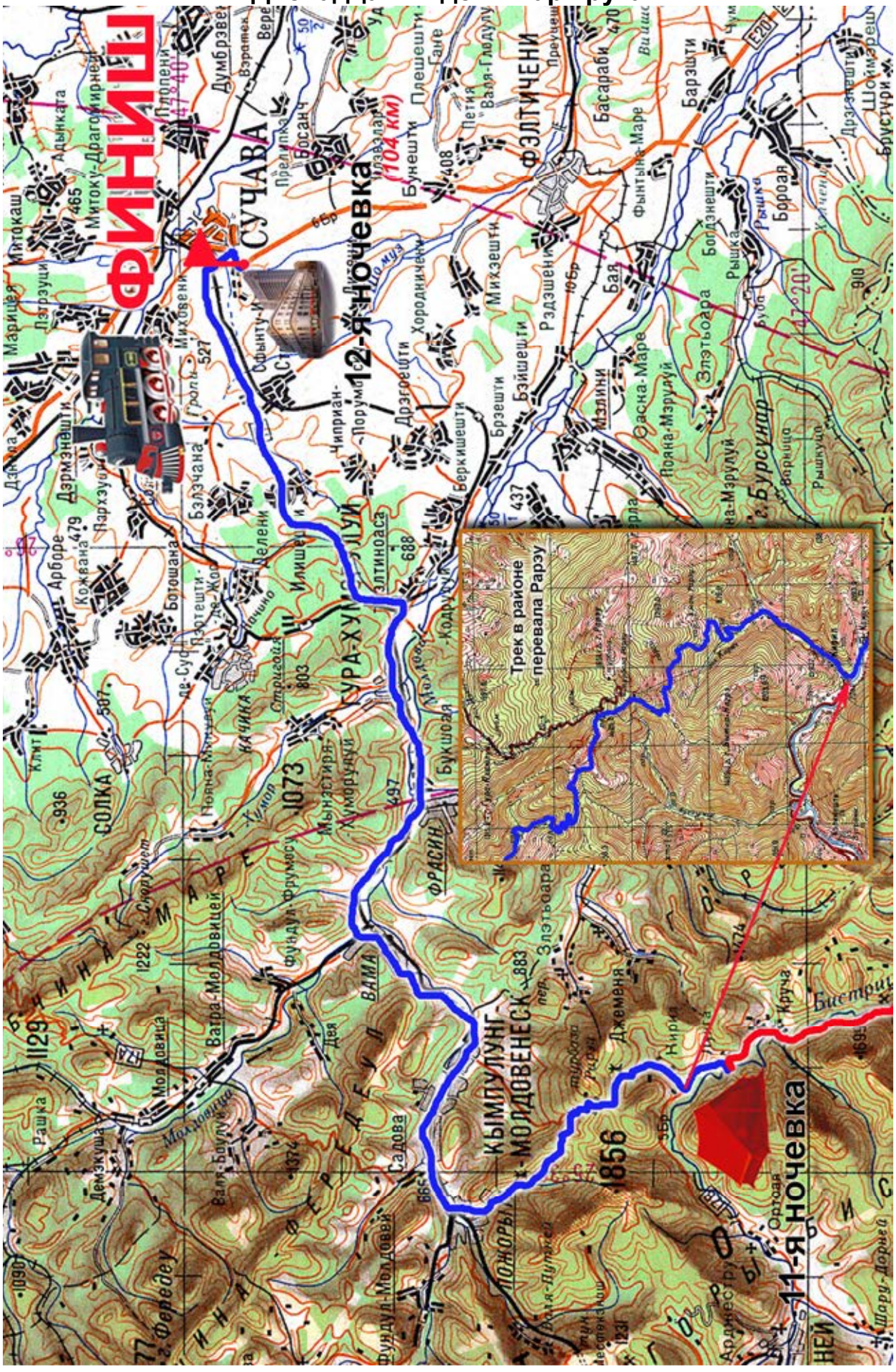
Восьмой день маршрута

Девятый день маршрута



Десятый день маршрута



Одиннадцатый день маршрута

Двенадцатый день маршрута