

CP600 - Тур Кавказа или Tour du Caucase du Nord

В августе 2015, вернувшись с велодрома Сент-Квентин Ивелин в Париж, после ПБП, вместе Яковом Барвашовым и Егором Алексеевым, выходим из пригородной электрички и желаем друг к другу удачи, отдохнуть и восстановиться, все как всегда после бреветов :) К нам подходит растаманного типа парень, куря электронную сигарету, и начинает о чем-то общаться. У меня даже и мысли не было, что это один из очень сильных наших рандонеров, участник ПБП-2015, проехавший его в районе 70 с чем-то часов. От него я и узнал о Эльбрусинге и о крутой высокогорной дороге, которая появилась в России, после своего упоминания о том, что пробовал одолеть Королевский горный этап Вуэльты-2015 в Андорре. Как-то не очень верилось, что у нас есть что-то подобное... А оказалось что есть, и даже покруче, понабористее и посложнее... Этим парнем оказался Алексей Варлашин или =nils=, RRC.

Эльбрус и Эльбрусинг (Фото позаимствованы)



В планах на этот год стоял горный Итальянский LRM марафон, 999Miglia, это 1600км с набором 21000м, потом 1000-а, чтобы закрыть номинацию Рандонер5000, и возможно в догонку CP600.

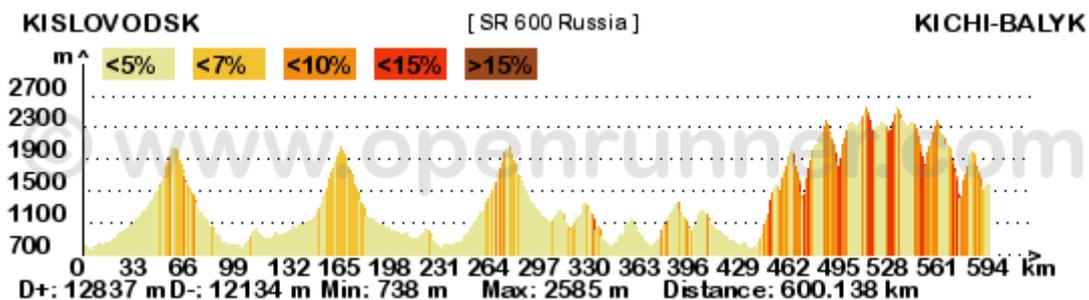
Очень хотел попробовать CP600 **SR delle Dolomiti**

(<https://randonneuredintorni.wordpress.com/super-randonnee-delle-dolomiti/>), в любимых мной Долмитовых Альпах, но в конце этой супер жаркой 999Miglia, получил травму правой ноги и уже был не в состоянии.

И вот недавно, проехав Белорусский Тысячник и сделав норматив P5000, и понимая, что нужно использовать накат в 5000км в этом году, из которых 3000 по горам, я решил таки попробовать Тур Кавказа, так как Шенген кончился, отпуска кончились, а пару отгулов удалось взять на конкретные даты, 14-15 сентября. Связался за месяц с организаторами, Вадимом и Андреем из Ростовского Шоссейного Клуба(Кочевник и Адриано на форуме), получил все инструкции и стал готовиться.

Конечно лучшим материалом был отчет Олега Волкова, Мега раддонера из Еката (999 Милья, ЧТ, ЛЕЛ и Париж-Гамбург в этом году), с которым познакомились в Риме(<http://forum.rostovroadclub.ru/viewtopic.php?f=8&t=651&start=40>). Созвонился с ним, он мне на словах все рассказал еще раз, дал полезные советы, огромное спасибо :) Заранее зная, что ждет, намного легче ехать.

Если посмотреть на трек, то видно, что можно разделить бревет на две части, 440км(7000м) + 160км(5800м), так сказать "легкая" и жесткая.



Итак, SR600 с набором 12840м и высоко в горах, с крутыми градиентами именно на последней части бревета, высоты за 2000м и до 2587м. Как такое проехать, абсолютно не понятно, что будет с организмом на финальной части... Хорошо хоть лимит увеличили Французы в марте, видимо хотят популяризировать SR600, вместо 55ч стало 60, УРААА :)

Единственным плюсом данного трека, хоть как-то делающей его немного попроще, является возможность базирования в Кисловодске, как стратегической точке, где можно оставить запасы, припасы, чистую одежду и место для сна, после первых 440км.

Итак план был такой: в четверг 14го вылетаю, селюсь в отель на 4 ночи, где оставлю все вещи и заранее куплю запас еды, стартую утром пятницы, чтобы лимит истекал к темноте воскресенья и было время успеть собраться на бти часовой утренний рейс в Москву. Первую часть еду без сна, если совсем вырубают, то сон 15-20 мин для перезагрузки и дальше, по возврату в Кисловодск, помыться, покушать и поспать, перед финальной мега частью.

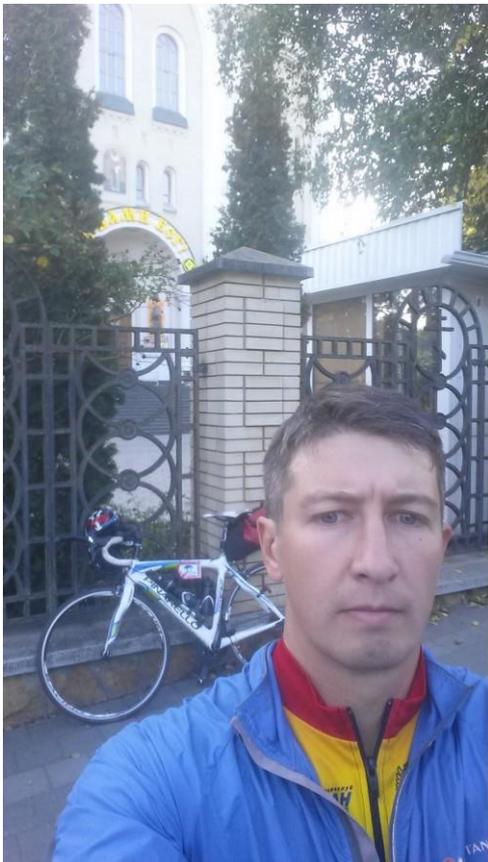
14 прилетел в Мин.Воды, далее на маршрутном такси в Кисловодск, заселился в отель Дружба-Ростов (одновременно и какой-то ВУЗ) по 750р за ночь. Стандартный, аскетичный совковый номер, зато дешево, а что нужно еще нужно рандонеру для базирования ?:) Прогулялся по городу и парку, отьелся, затарился макаронами с люля в столовке на утро, купил бананы, сникерсы, колу и воду. 4 геля и 5 углеводных батончиков были с собой. Собрал Пинареллку, упаковал медикаменты и изотоник, инструмент и запасы, аккумуля, маячки и фару, навигатор и часы.





Очень радовал прогноз погоды, все время солнечно, 13 - 28 градусов в Кисловодске, 800м над уровнем моря, вот только что будет ночью на перевалах под 2000м?

Выбирая между достаточным кол-ом вещей, для утепления и возможного сна, и возможностью замерзнуть напрочь, выбрал первое, так как мерзнуть я не люблю, да и это просто опасно, спускаться вспотевшим на скорости вниз с дрожащими руками... Поэтому взял побольше вещей. Вес вела стал неприятным, но легче того, с которым я ездил 999Милью - спасибо Максиму Никулину за одолженную подседельную сумку. Обычно я езжу с консольником, но это вариант на 2 кг тяжелее.



Поспал часов 7мь, встал, покушал и покатил легонько к месту старта. Отписавшись всем стартовал ровно в 7мь утра от собора.

---Старт---

Еще до старта, много друзей рандонеров, не говоря уже о близких, желали удачи и высказывали слова поддержки. В нашем каравановском Телеграм-чате за меня болели :)

Огромное всем спасибо, это реально помогает, когда за тебя переживают, чувствуешь, что если сдашься, то подведешь других.

По дистанции с КП отсылал фото Андрею, для отчетности, и посылал небольшие отчетики в телеграмм.

Далее маршрут так хорошо описан Олегом, в его отчете, что и добавить то особо нечего, но все-же :)

Первые 6 км спуск по Кисловодску с кучей светофоров, потом выезд на трассу в сторону Терезе. Асфальт не для

шоссера с 23мм покрышками и накачкой под 8 бар. Очень неприятное, крупнозернистое покрытие, вначале еще нормально, но когда возвращался в Кисловодск после 440км, раздражало ужасно, и страдали руки и попа, все как всегда вообще. Трафик средний, обочина маленькая, но есть. Плавный подъем идет до Терезе, где развилка и уход налево к перевалу Гумбаши. на фото видно качество покрытия и немного Эльбрус.



Здесь будущие КП-4 и КП-6



В этой точке практически кончается трафик, начинается постепенное ухудшение качества

асфальта вплоть до разбитого и постепенно растет процентаж, с 2% до 5-7% рабочих с максимальными в районе 10ки.

Дорога проложена между гор, симпатичные виды. Гуляют там и сям прям по дорогам и не хотят с них уходить, коровы, бараны, кони. Иногда попадаются пасеки, где продают мед, айран. Ехать кайфово, погода классная, даже разбитый асфальт не мешает наслаждаться ездой в начале маршрута.





Но тут где-то ловлю прокол, первый и последний, пробил насквозь покрышку. Заклеил дыру изнутри, поменял камеру, накачался и поехал дальше. Настроение немного упало, так как, по такой дороге думаешь, как бы не извести весь запас камер. Постепенно начинает жарить, понимаю, что обгорю, так как не взял крем. К 10-55 приезжаю к первому КП, взят перевал Гумбаши. Пока катится легко, только жарко.



Чуть дальше по курсу есть кафе, оно даже работало, только вот увы - спец обслуживание, День Республики. Народу толпа, ходят готовят, накрывают на стол, по округе собирают мусор.

Попросил хотя бы продать колу - дали бесплатно лимонада, добрые люди :) Пока кушал банан, запивая его лимонадом, подошло человек 15-20, все разглядывали вел, удивлялись, как можно ехать на таких тоненьких шинах, вопросы типа: "Куда брат и зачем?", "Молодец!" и "ФузкультПривет" :)

К столу правда не позвали (((ну и ладно, покатил в низ.



По ту сторону перевала, в целом дорога получше, есть 5-7км нормального асфальта, 4 участка грейдера от 30 до 100м, а в основном такой же асфальт, вибромассаж всего тела и лавирование среди дыр и трещин...Приятного мало, но зато отдыхаешь ногами.

Быстренько спустился к Карачаевску, где, как и писал Олег, начинается нормальный асфальт. По дороге несколько кафе, в одном из них я пообедал, параллельно беседа с хозяйкой зачем и куда еду.



После поселка Кумыш поворот налево в туннель, подъем, опять асфальт становится неприятным, но не сильно. В этой части трека достаточно большой трафик, есть фуры, обочины нет, дует сильный ветер. Лежак пригодился. В деревнях по дороге достаточно магазинов. После Зеленчукской поворот в сторону Верхнего Архыза, трафик значительно падает, начинается офигенная дорога. Так до полянки с несколькими придорожными кафе, от куда идет поворот на подъем к Телескопу.

Классный рабочий подъем с 900м набора до 2075м, с постоянными 5-6% на протяжении 16.5км. Заехал за 1-35ч, спокойно, стараясь не напрягать ноги.

КП2, 18-25



Стало стремительно темнеть, утеплился, поставил фару и помчал вниз, постоянно притормаживая, потому-что много сыпухи.

Темнеет в это время года около 18-30, светает в 5-30, того 13 часов светового дня. Вернувшись на полянку успел в закрывающееся кафе, съел мантов со сметанкой, хлебом и сладким чаем и погнал в ночи назад. Это была последняя полноценная еда до 17-00 следующего дня.

Деревни освещены, можно ехать без фары, пару раз меня останавливали, спрашивали нужна ли помощь, ночлег, еда. Спокойно объяснял, что еду спец маршрут, что не нужно все хорошо :) Люди конечно очень заботливые и добрые, это вам не Москва... Докатываю до Карачаевска, от куда обратный 30км подъем на Гумбаши. Становится тяжело, хочется спать, места глухие, пара деревень и все.

Несколько раз атакуют собаки, один раз на грани, пришлось максимально ускориться в подъем и орать во всю глотку, чтобы этот пес отстал. Нифига сзади не видно, где он там несется за мной и истошно лает не поймешь. Это ускорение окончательно выбило из сил. Еду, еле плетусь. Езда в ночи в перевал это особый дзен, который я постиг в Италии. Кроме луча фонаря ничего не видно, ощущения что едешь нет, как-будто плывешь на месте. Начинает сильно рубить - решаю поспать час и ехать дальше. Нашел укромное местечко, за отбойником, расстелил куртку, надел все, что было, завернулся в фольгу и попытался уснуть. Мешал холод и ветер, высота за 1500м. Проснулся через 20мин от того, что меня трясет во всю и зуб на зуб не попадает. Быстро в седло - греться.

Через 30 мин опять рубит, нашел остановку, которая защищала от ветра, плюхнулся еще раз. Проспал мин 30, проснулся от каких-то голосов. От греха подальше быстренько поехал снова.

Еду, догоняет меня газелька, водила останавливается, открывает окно и говорит:

-Куда едешь?

-В Кисловодск.

-Садись подвезу.

-Нельзя, еду соревнования.

-Я бывший гаишник, 20 лет тут проработал. Тут дорога опасная, лучше давай со мной.

-Нельзя, сам поеду.

-Давай тогда осторожно, не останавливайся не перед кем, удачи.

Стало стремновато. Еду дальше и натываюсь на трех псин посреди дороги, отчаянно на меня лающих. Матерюсь, что делать хрен знает, проехать их насквозь вверх точно не получится. Спешиваюсь, свечу фонарем на них, потихоньку иду вперед приговаривая ласковые слова и посвистывая, пытаюсь их успокоить. Две разбегаются с лаем, одна вправо, другая влево, третья самая большая остается на дороге. "Окружают суки, думаю", что делать мыслей нет. Иду кручу рулем туда сюда, готовый отражать нападение. Фланговые вроде бы лают, но не лезут, центральная прет на меня. Прячусь за вел, начинаю угрожающе кричать. Понимаю, что сейчас бросится, клыки торчат, страшно. Быстро достаю бутылку с водой и в момент прыжка брызгаю струей ей в морду. Ага, испугалась !!! Фиг там, снова ускоряется на меня. Дико крича повторяю маневр и оказавшись впереди нее, спиной вперед, быстро начинаю удаляться. Пронесло... Отойдя метров на 50 и поняв, что уже не бросится сажусь в седло и доезжаю до КПЗ на перевале. Сон как рукой сняло :)

КПЗ, 04-05



Дальше вниз, холодно, трясет, зубы стучат, еду маневрирую среди ям, постоянно оттормаживаясь, средняя ниже 20км/ч. С рассветом доезжаю до КП-4, Терезе, 05-55(22ч-55м), 309км.



Хочу прилечь и отдохнуть минут 30ть, да негде спрятаться, снуют машины. Ладно еду дальше, впереди несколько подъемов по 300 - 500 метров набора и радиалка на 52км до Кызыл-Кала и потом столько же обратно. Холодно уже не будет. Рядом со знаком есть заправка. Состояние не ахти, поэтому не додумался оставить на хранение все лишнее ребятам на заправке, аккумуля, лишнюю одежду, фару, было бы легче пилить вверх.

На этом участке асфальт получше, хотя аналогично не гладкий, потихоньку вибрация проникает во все клетки организма. Страдают руки, ноги, задница. Подъемы становятся совсем другими. Вроде бы по карте торчки, а в реальности подъемы сложнее, они намного короче, но и более крутые, от 9 до 13%. Постепенно опять начинает жарить, еду и сгораю, в подъемы пот заливает и разъедает глаза, хочется все бросить и куда-нибудь занырнуть, да некуда. Питаюсь сникерсами, изотоником, лимонадом и батонном. Кафе нет, нет вообще, а есть хочется, желудок не насыщается простой углеводной едой. Пытаюсь отключиться от своего состояния и просто ехать, не думаю ни о чем. Так легче. Через какое-то время доезжаю до моста в точке разворота, Кызыл-Кала, КП5, 360км, 09-43 (26ч-43м).



Слева от моста есть неприметный магазин. Заходить лень, еду назад. Где-то останавливаюсь, покупаю булку, лимонад, воду. Пью, ем, обливаюсь, еду дальше жариться. Начинает болеть слегка стертая 5я точка, глаза болят все сильнее и сильнее. Все мысли только о том, как бы побыстрее приехать в Кисловодск, в отель, помыться, поесть и поспать. В подъемы пару раз останавливаюсь, ложусь на травку, обливаюсь водой для охлаждения. В 13-27 проезжаю КП6, фоткаюсь и сразу дальше. Из последних сил в 15-20 приезжаю в отель. Очень сильно болят глаза. Смотрю на себя в зеркало, полопалось много сосудов, глаза все красные. Бегу в душ, купаюсь, становится чуть-чуть полегче, но начинается отходняк, организм в предвкушении отдыха начинает отключаться.

Иду в ресторан внизу отеля, на цены уже пофиг, беру салат, солянку, много хлеба, рис с киевской котлетой и 0.5л пива. Смел все очень быстро, дико вкусно. Еще бы, ведь не ел горячего почти сутки. Ты не ты, когда ты голодный :) Беру с собой еще порцию риса с люля, на вечер.

Итого к данному моменту пройдено 444км с набором 6900м, за 32ч-20м. А впереди ждет горный ад, всего 160км, но каких... 5800м набора.

Состояние такое, что кажется совершенно невозможным проехать оставшуюся часть. Пишу Андрею и в телеграмм, что буду спать и приму решение потом, ехать или сходить. Ребята пишут, что сдаваться нельзя, раз зашел так далеко. Я все понимаю, но думаю, что можно :)

Еще перед стартом рассуждал так, что самые быстрые ребята, а именно Федор Бакулов, реально крутой горняк, худой как щепка и шустрый, по свежаку проехал Эльбрусинг за 9 часов, то мне после 440 нужно будет минимум 15, плюс у меня будут вещи, я буду отдыхать и кушать в Джилы-Су, возможно еще и поспать прилягу, то суммарно надо в два раза больше, т.е. 18ч. 18 хорошо, но лучше 20ть. Но ставил я будильник с мыслями, что пофиг на 20ч, я хочу спать, выйду как проснусь, если вообще поеду. Но главное поспать, а там посмотрим.

Лег, вырубился, проснулся от жужжащего Гармина, который потерял спутники. Помаялся, но мысли о дороге и лимите лезли в голову, решил встать. Получилось поспать 3,5 часа. Удивительно, но состояние стало намного лучше, глаза почти прошли, руки не болят, ноги хоть и тяжелые, но вроде бы ходят, спина ноет, но терпимо. Дальше понимаю, что вторую попытку по дорогам Карачаево-Черкесской республики я точно не поеду, поэтому или сейчас или никогда, и SR600 придется делать в Испании. Поэтому собираюсь, иду на ресепшен грею еду, кушаю, съедая все до крошки и запивая колой, одеваю тепло, беру минимум вещей, а именно две куртки и перчатки, чтобы не околеть на спусках, ставлю фару, беру непонятно зачем запасной аккумулятор, снимаю лежак, тут то он мне точно не понадобится, беру всю оставшуюся еду, гели, сникерсы и батончики. Выезжаю, возвращаюсь на трек и ровно в 23-00 (20ч в остатке), отправляюсь на Эльбрусинг.

Как писали ребята на форуме и предупреждал Леша Лукашин, дорога до стеллы Баран, КП7, это треш. Разбитый асфальт с дырами и кусками грейдера, перемежающийся с участками нормального покрытия, и так 10км все время вверх и с приличным градиентом. Кое где шел пешком, чтобы не пробиться. Того суммарные 13км я преодолел за 1-40. Ну а дальше отличная дорога, превосходного качества до самого конца, до Джылы-Су.



Только есть одно но, очень высокий процент подъемов. Для себя Эльбрусинг расписал вот так, кроме 5 и 7го все выглядит вполне проезжаемым:

1.	/	867	-	2011	/	21.3	km	/	drop	1270m	/	avr	6.0%
2.	/	1330	-	2380	/	15.6	km	/	drop	1050m	/	avr	6.7%
3.	/	1746	-	2587	/	18.7	km	/	drop	841m	/	avr	4.5%
4.	/	2099	-	2372	/	5.0	km	/	drop	273m	/	avr	5.5%

5.	/	2099	-	2587	/	4.7	km	/	drop	488m	/	avr	10.4%
6.	/	1746	-	2380	/	8.0	km	/	drop	634m	/	avr	7.9%
7.	/	1330	-	2015	/	7.2	km	/	drop	685m	/	avr	9.5%

На самом деле оказалось, что в основном это работа в 12-15% участки, с последующими выколаживаниями и даже контр уклонами, что в итоге создает не такой уж и большой видимый средний процент. Только вот средний процент никак не помогает ехать в 15% и более того участки. Равнинных участков почти нет, ну может из 160км их км 10ть, а остальное спуски и подъемы, т.е. по 75км того и другого. 75 км вверх, АХТУНГ. Но хоть запас времени есть.

Трешевая дорога пройдена, дальше спуск до села Кичи-Балык и начинается крутой кусок вверх, долго вверх. Встретил с десяток машин возвращавшихся в Кисловодск, попуток не было. Еду, кручу, силы быстро уходят, скорость мала, гуляет сильный ветер, в основном боковой, очень не комфортно, в больших горах, в безлюдной местности и ночью. Считаю минуты, хочу чтобы как можно быстрее рассвело. То еду, то иду, стоять себе не позволяю.

Ходить в перевалы я ненавижу, практически все подъемы, которые я ездил, я одолел в седле, а я много катал в горах, заезжал даже на Монте Дзонколан, хоть и с остановками, но без пешки.

Первый раз пришлось ходить пешком на 999 Мильи, было 3 нереально крутых участка за 20%, куда на шоссере с 34-30 и с вещами, мне было заехать нереально. Но тут просто не оставалось выбора. Я еще мог ехать в проценты до 10, ехать и терпеть, но в большие уже просто не было мощности, и чтобы совсем не убить ноги и не терять драгоценное время, я шел.

Логика простая, упираясь в большие градиенты, в моем состоянии, можно запросто опять схватить травму, сидеть и отдыхать - терять время. Скорость в 12-15% была от 6 до 7км/ч, а пешком от 3 до 4 км/ч. Засунув подальше свои принципы не ходить пешком в подъемы я пошел.

Шел и ехал пока мог, потом опять шел. Где-то раздался вой хором. Интересно водятся ли тут волки или шакалы подумал я, или может быть псы на луну воют? Думаю, что конечно не помешал бы расклад моего гибрида, 26-32 :) Но если шоссер, то всем советую ставить 34-34. Но у меня были 34-30, поэтому я шел и ехал, ехал и шел :) Так и добрался до вершины первого подъема.

Одел все что можно, включил фару на полную мощность и полетел вниз. Градиент вниз за 10ку, очень быстро набирается скорость, холодрыга дикая, постоянно отгормаживаюсь, чтобы не влететь, появляются каменные склоны и как следствие сыпуха. Да уж лучше вверх, чем так вниз, руки немеют, все отмерзает. Хорошо что быстро, 7км и внизу, у родника. Набираю воды и сразу вверх, в очередной подъем. 5 минут и жарко, раздеваюсь. Ем гели, сникерсы, запиваю водой, еду и иду, начинает вырубать. Ложусь на 15 мин на каменистую обочину, по будильнику встаю и снова еду и иду, иду и еду. Все жду рассвет. Еще раз ложусь на 15 минут. И опять все повторяется. Думаю о еде, о рассвете, о тепле. Прикидываю сколько времени мне понадобится до Джылы-Су таким темпом, выходит часов 11ть, интересно будет ли работать кафе в 10ть утра? :)

в 5-20 забрезжил рассвет, и я в первый раз увидел очертания Эльбруса так близко. Красотища. Все что преодолено стоит того, чтобы увидеть Эльбрус на рассвете! Появляется второе дыхание. Доползаю до конца второго подъема. Все, вещи уже не нужны, маячки, фара, аккумуля, часть еды. Осматриваюсь, вижу на асфальте метку: 34км. Интересно до чего, до Джылы-Су? Напротив метки рою небольшую ямку, куда скидываю все ненужные вещи в пакете, накрываю камнем и качу вниз. По светлому намного веселее, хотя пока еще холодно. Появляются попутки, люди едут в горы.



Доехал до кафе "Вдали от Жен". Рано - закрыто.



Еду и иду дальше, сил уже полностью нет, какой-то автопилот заставляет двигаться. Виды обалденные, вдохновляют на борьбу, где-то впереди нормальная еда, если кафе открыто.





Забираюсь на самую высокую точку маршрута - 2587м, дальше какой-то нереально крутой и опасный спуск к реке Малка, потом последний подъем под 12-15% и вот оно кафе в Джьлы-Су и КП8, УРААААА, кафе открыто и в меню есть все! :) 09-45, 50ч-45м.



Беру вот такой набор и варенье :



Варенье съесть не смог, уж очень его было много. Спрашиваю у хозяйки, можно ли прикорнуть в уголке минут на двадцать, та дает добро и приносит картонку. Ложусь, укрываюсь курткой, под голову вторую. Заходят люди, громко говорят. Как всегда думаю, что не усну и уже через какое-то мгновение просыпаюсь от будильника. Выползаю на жару, заливаю воды в бачки. Впереди 3 очень крутых подъема, 80км и чуть более 8ми часов времени. Пытаюсь отправить отчет, а связи нет, никакой, даже просто GSM-а, не говоря уже о GPRS. Не судьба. Постоянно проверяю связь когда останавливаюсь - результат тот же, МТС тут не ловит.

Схема такая же, когда могу - еду, когда не могу - иду. Только подъемы стали еще круче, а сил еще меньше. Солнце жарит очень сильно, но высота большая и воздух свеж. Добрался до 2587

опять. По моим прикидкам нельзя выпасть из графика 10км за час, того у меня +30мин и впереди спуск. От спуска захватывает дух, забыл надеть очки, вышибает слезу. Потом узнаю, что тут была максимальная скорость - 77км/ч, не рекорд конечно, но я не раскручивался и не ложился на раму в стиле Фруми :). Так что, в теории, можно разогнаться и выше чем 90км/ч. Рекорд у меня 92.2км/ч, на одном из альпийских спусков. Интересно как-бы тут разогнался велосомобиль или лигерад ? :)

После спуска подсчитал график, прикинул что даже если буду идти в подъемы полностью пешком, то успею уложиться в лимит, если не будет ничего экстраординарного. Попросил туристов на Дастере сфотографировать меня в победной позе :)



Потом, взобравшись на бй по счету подъем, нашел оставленные вещи, спустился к кафе "Вдали от Жен", выпил чаю с домашней халвой, набрал воды и на 80% пешком зашел в последний, почти с 10% средними, 7км подъем.

Спуск с сильным боковым ветром к стелле Баран, КП9, 595км, 17-10 (58ч-10м).



И, накинув курточку, поехал к храму в Кисловодск по трешевой дороге, аррр-брр, какая гадость. Снова отбил себе руки, маневрируя среди ям, трещин, песка и машин. С 10ток километров и вот он **ФИНИШ** у храма в 17-47, 608км с набором 12700м по гарминке, того 58ч-47м, из них 37-30 в движении.



Вроде бы нужно радоваться, да куда-то все делось :) Эмоций не осталось, прям как после сессии когда-то давно :).

Врубаю телефон, куча смс-ок, подруга меня обыскала сильно переживая, все ли в порядке. Позвонил, извинился за связь, которой нет, послал фотки Андрею и как-то буднично покатыл в отель.

В отеле помылся, полежал мин 15ть, отписался в Телеграмм, с 5й попытки нашел такси, которое сможет отвезти меня с кейсом в аэропорт за 1000р, покушал и вырубился до часу ночи. Еле встал, собрал велик и вещи и к 10 утра был уже дома. А там и на работу.

Думал что усталость будет колоссальной, но нет, уже во вторник чувствовал себя более менее нормально. Кроме того, что я все же обгорел, и кожа с лица и шеи отрывалась небольшими клочками.

Сегодня встал на весы, 72кг, т.е. -3кг. Конечно не как после Италии, но аналогично не мало :)

P.S.

Маршрут конечно очень тяжел, но при огромном желании и настойчивости, проходим, даже и за 55ч, даже и для меня, это я про 55ч :)

Нужна хорошая погода. Ехать Эльбрусинг под дождем, с его очень опасными спусками, это очень большой риск. Меня не покидало ощущение на спусках, что тут легко можно улететь с дороги и убится. Либо же нужно иметь очень хорошие навыки горной езды под дождем. У меня таких навыков нет.

Хорошим моментом является возможность делать заначки (сбрасывать лишнее) при радиальных отъездах. Подъемы не слабые, так что советую рассмотреть данную возможность.

Лучше ставить 28мм покрышки с накачкой поменьше, 5-6 бар, так будет более комфортно преодолевать плохие участки, которых очень много на первой части маршрута.

На участке от Карачаевска и до Кисловодска нет кафе (по крайней мере я не нашел), так что, нужно быть к этому готовым.

Обязательно куплю перцовый баллончик против собак.

Желательно ехать на как можно меньшем соотношении, если есть 34-34, то и его будет не хватать :)
