

ДНЕПРОПЕТРОВСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТИВНОГО
ТУРИЗМА

ОТЧЁТ

о велосипедном спортивном туристском походе

ПЯТОЙ категории сложности по

Королевству Марокко

(горы Высокого Атласа и пустыня Сахара),

совершённом с 26 марта по 14 апреля 2011 года

Маршрутная книжка № 3 / 11

Руководитель группы: КозинOV Сергей Витальевич

Адрес руководителя: 49035, Днепропетровск, ул. Беринга, 56/2,
Тел. дом. (056) 760 55 05,
Тел.моб. (050) 534 16 68, (097) 019 94 17,
e-mail: kozinov@list.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчёт и считает, что
велопоход может быть засчитан всем участникам и руководителю
_____ категории сложности. Отчёт использовать в

2011 г.
Содержание

1. Справочные сведения о походе	3
1.1. Подробная нитка маршрута.....	3
1.2. Параметры похода	3
1.3. Сведения об участниках похода.....	4
2. Организация похода	5
2.1. Организация похода	5
2.2. Варианты подъезда и отъезда	12
2.3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты	12
2.4. Изменения маршрута и их причины	13
2.5. Сведения о прохождении маршрута каждым участником	13
3. График движения и техническое описание маршрута	14
3.1. Дневной график движения.....	14
3.2. Техническое описание маршрута с фотоматериалом.....	26
3.3. Меры безопасности на маршруте	98
4. Итоги путешествия, выводы, рекомендации	99
5. Приложения	106
Приложение №1. Перечень личного и группового снаряжения	107
Приложение №2. Содержание аптечки	108
Приложение №3. Содержание ремнабора	109
Приложение №4. Смета расходов на поход	110
Приложение №5. Карты района похода	111
Приложение №6. Высотный профиль маршрута	112

6. Литература и картографический материал.....	113
--	-----

1. Справочные сведения о походе

В период с 26 марта по 14 апреля 2011 года группой туристов г. Днепропетровска в количестве четырех человек был совершен поход пятой категории сложности по Королевству Марокко.

1.1. Подробная нитка маршрута:

Бени-Меллаль - пер.1415м а/м - оз.Эль-Уден - пер.1830м а/м - Тиллугит - пер. 1837м - пер.Тизи-н'Илиси 2650 м - пер.Тизи-н'Цалли-н'Именайн 2763 м - пер.Тизи-н'Тиргист 2629 м - Ифран - Ихф-н'Игир - пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к - Тигремент-к'Айт-Ахмед - пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к - пер.Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к - Амаджгаг - Бу-Таграр - ущ.Дадес - г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625 м - ущ.Тодги - Тинегир - пер.Тизи-Тмелланет 1394 м - пер.Тизи-н'Тинит 1809 м - Икниун - пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м - Нкуб - каньон р.Драа - Загора - пер.Тизи-н'Ин 852 м - г.прох.Эль-Фехамия 685 м - пустыня Сахара - оз.Ирики (высохшее) - Ламхамид - Алугум - пер.Тизи-н'Тагергуст 1468 м а/м - Тазенахт - пер.Тизи-н'Башкун 1708 м а/м - Анзаль - пер.Тизи-Асдрем 2083 м а/м - р.Асиф-н'Ирири - пер.Тизи-Зуггахт 2091 м - пер.Тизи-Туггукин 2526 м - Аскаун - Идиган - пер.Тизи-н'Тест 2112 м а/м - Асни - Марракеш

1.2. Параметры похода

Протяжённость маршрута	1342,5 км
из них:	
- дороги с асфальтовым покрытием.....	760,4 км
- дороги без покрытия.....	582,1 км
в том числе	
- каменистые горные дороги	549,05 км
- по песку	4,76 км
- по снегу	6,25 км
- по туристским тропам	22,04 км
Чистое ходовое время	114ч 36мин
Средняя скорость движения	11,7 км/ч
Длительность похода 20 дней, из них:	
- ходовых	18 дней
- 2 полуднёвки	1 день
- 1 днёвка	1 день
Общий набор высоты.....	19 068 м
(данные навигатора Garmin GPSMAP 60CSx)	

Шифр МКК, давшей разрешение на проведение похода:
Днепропетровская областная МКК 104 – 00 – 43555000.

1.3. Сведения об участниках похода

№ п/п	Ф.И.О.	Дата рожд.	Место работы	Обязанности в группе	Турист. подготовка	Домашний адрес
1.	Козин Сергей Витальевич			руководитель, штурман, летописец		
2.	Смирнова Полина Александровна			завхоз по питанию		
3.	Тараканов Андрей Валерьевич			механик, казначей		
4.	Артемов Евгений Викторович			фотограф, медик		

2. Организация похода

2.1. Организация похода

Королевство Марокко было выбрано районом похода, как страна с непривычными для участников похода климатическими условиями, сложным и очень разнообразным рельефом (горы Высокого Атласа высотой до 4165м и северная оконечность пустыни Сахары), возможностью побывать на Атлантическом океане, а также культурной самобытностью Магриба, имеющего древнейшую историю.

Марокко имеет развитую туристическую инфраструктуру вдоль побережья Атлантического океана, на самых популярных трекинговых маршрутах, ведущих на высочайшие точки страны, а также в имперских городах, таких как Фес, Мекнес, Волюбилис.

Нас, прежде всего, интересовали малонаселенные горные и пустынные области, где ввиду сложности прохождения и серьезным требованиям к подготовке участников еще не проводились велопоходы. Поэтому был построен абсолютно новый маршрут, включавший в себя следующие части: пересечение горной цепи Высокий Атлас, далее движение по полупустыне к северной оконечности Сахары (граница с Алжиром), движение вдоль границы с Алжиром и возвращение через горы Антиатласа и Высокого Атласа в Марракеш. После чего планировался отдых на Атлантическом океане. Таким образом, мы соединили в одном походе две диаметрально противоположные области Африки: заснеженные горы и испепеляющую пустыню.

О Королевстве Марокко очень много противоречивых отзывов. Большинство авторов отчетов сходятся в том, что наибольший дискомфорт в путешествиях приносят дети, которые составляют треть населения страны и назойливо просят им что-то дать. Однако в целом, впечатления от страны у многих путешественников положительные, если знать, чего можно ожидать в Марокко. С нашей точки зрения, Марокко очень гостеприимная страна, в которой было приятно путешествовать.

Даты похода были выбраны таким образом, чтобы попасть и горы, и в пустыню. Т.е. чтобы в горах уже сошел снег, а в Сахаре не начался самый жаркий сезон.

Все участники похода хотели повысить уровень туристской подготовки, пройдя поход в непривычных для нас условиях Африки.

Подготовка началась в июне 2010г.: был подробно разработан маршрут, закуплены современные карты и путеводитель Lonely Planet, изучены оптимальные по цене возможности переезда/перелета в Марокко, продуман вопрос поддержания связи с Украиной и Россией во время похода, составлена

смета продуктов, произведена сушка овощей, подготовлены мясные продукты, проведены тренировочные походы выходного дня.

Общение с местным населением было на французском языке, поскольку Марокко – бывшая колония Франции и, помимо официального языка страны – арабского, большая часть населения свободно говорит по-французски.

Была получена спонсорская поддержка (см. стр. 103).

Для оптимального и сбалансированного планирования дневных переходов и посещаемых достопримечательностей были тщательно изучены карты местности, а также спутниковые снимки местности, рассмотрены карты ветров.

Краткая справка о Королевстве Марокко

Марокко (араб. المغرب аль-Магриб – «запад», (распространён также иранский вариант постановки ударения – Магри́б) также Магриб аль-Акса – «дальний запад», полное официальное название – Королёвство Маро́кко аль-Мамля́ка аль-Магри́бия) – государство на северо-западе Африки.

Девиз: «араб. الله، الوطن، الملك (Allāh, al Waṭan, al Malik — рус. Бог, Отечество, Король)»

Гимн:	«Hymne Cherifien»
Дата независимости	2 марта 1956 (от Франции и Испании)
Официальный язык	арабский
Столица	Рабат
Крупнейшие города	Касабланка, Рабат, Марракеш, Фес, Танжер
Форма правления	Дуалистическая монархия
Король	Мохаммед VI
Премьер-министр	Аббас эль-Фасси
Гос. религия	ислам (суннитского толка)
Территория	
• Всего	446 550 км ²
• % водной поверхн.	0,056
Население (в 2005г.)	33 241 259 чел.
Плотность населения	70 чел./км ²
ВВП	
• Итого	\$136,728 млрд
• На душу населения	\$4 349
Валюта	Марокканский дирхам (MAD)
Интернет-домены	.ma
Телефонный код	+212
Часовой пояс	+0

История Королевства Марокко

В первом тысячелетии до нашей эры марокканские земли принадлежали Карфагену. Со II века до н. э., после завоевания Карфагена римлянами, началось римское владычество в Северной Африке. В 429 году территорию современного Марокко (римскую провинцию Мавритания Тингитана) захватили вандалы, а ещё через сто лет – византийцы.

В 682 году началось арабское завоевание Северной Африки.

С начала XV века начинается сначала португальская, а потом и испанская экспансия в Марокко, когда несколько портовых городов были захвачены европейцами (первая экспедиция была осуществлена португальцами в Сеуту в 1415 году). Однако в XVI–XVII веках стал наблюдаться новый подъём марокканского государства, которое достигло своего наивысшего могущества при султানে Ахмаде аль-Мансуре аз-Захаби, чье правление называют «золотым веком» страны.

В XVII–XIX веках Марокко считалось пиратским государством, так как во многих городах фактическая власть находилась в руках морских пиратов.

В конце XIX века Марокко (управляемое с 1894 г. Абд-ул-Азизом) стало объектом соперничества Испании, Франции, Англии, а в XX в. – также и Германии. Англо-французским соглашением 8 апреля 1904 г. Марокко было признано входящим в сферу французского влияния.

В результате Марокканских кризисов 1905 и 1911 гг. Франция обрела большую часть территории Марокко. Во время Второй мировой войны большое количество марокканцев призывались во французскую армию. Около 8000 из них погибли на фронтах.

После трехлетнего периода массовых выступлений, в ряде местностей страны перешедших в повстанческое антифранцузское выступление, и политического кризиса, вызванного попытками смены короля, в марте 1956 года Франция признала независимость Марокко.

Население Королевства Марокко

Марокко – третья в мире по численности населения арабоязычная страна после Египта и Судана. Около 60 % населения – арабы, около 40 % – берберы. Европейцы составляют 60 тыс. человек (в основном французы, испанцы и португальцы). Процесс слияния различных племён и народов в единую марокканскую нацию до конца не завершён.

Ежегодный прирост населения составляет 1,5 % (2009 г).

Уровень рождаемости 20,96 новорожденных / 1000 человек (2009 г).

Уровень смертности 5,45 смертей / 1000 человек (2009 г).

Средняя продолжительность жизни – 69 лет у мужчин, 74 года у женщин.

Грамотность – 66 % мужчин, 40 % женщин (по переписи 2004 года).

География Королевства Марокко

Марокко омывается на севере водами Средиземного моря и на западе – Атлантического океана. Гибралтарский пролив отделяет Марокко от материка Европы. На востоке и юго-востоке граничит с Алжиром, на юге – с Западной Сахарой. Юго-восточная граница в пустыне Сахара точно не определена.

Общая протяженность сухопутные границы – 2 018 км. В том числе с такими странами как: Алжир – 1 559 км, Западная Сахара (оккупирована Марокко) – 443 км.

Береговая линия страны 1 835 км.

На северном побережье Марокко расположены испанские эксклавы Сеута и Мелилья. Страна делится на четыре физико-географических региона: Эр-Риф, или горный район, лежащий параллельно средиземноморскому побережью; Атласские горы, протянувшиеся через страну с юго-запада на северо-восток от Атлантического океана до Эр-Рифа, от которого их отделяет впадина Таза; регион обширных прибрежных равнин атлантического побережья; долины, лежащие на юг от гор Атласа, переходящие в пустыню. Высочайшая точка страны – гора Джебель-Тубкаль (4165 м) – находится в хребте Высокий Атлас. Эр-Риф поднимается до 2440 м над уровнем моря, Себха-Тах – самое низкорасположенное место в Марокко – 55 метров ниже уровня моря. Главные реки страны: Мулуя, впадающая в Средиземное море, и Себу, впадающая в Атлантический океан. Хотя реки имеют довольно большую протяженность, лишь две из них сохраняют существенный сток в сухой летний сезон (Себу и Умм-эр-Рбия). Все остальные реки (уэды) летом целиком или почти полностью пересыхают.

Сахара

Саха́ра (араб. صحراء, фр. Sahara) — крупнейшая на Земле пустыня, расположена в Северной Африке. Вытянута примерно на 4800 км с запада на восток и от 800 до 1200 км с севера на юг; имеет площадь около 8,6 млн км² (около 30 % площади Африки, немногим больше площади Бразилии). С запада Сахара омывается Атлантическим океаном, с севера ограничена Атласскими горами и Средиземным морем, а с востока — Красным морем. Южная граница пустыни определяется зоной малоподвижных древних песчаных дюн на 16° с.ш.

Сахара частично захватывает территорию более десяти государств — Алжира, Египта, Западной Сахары, Ливии, Мавритании, Мали, Марокко, Нигера, Судана, Туниса, Чада. Обширные пространства Сахары не заселены, оседлый образ жизни ограничен районами оазисов.

Сахара не поддаётся категоризации в рамках одного типа пустыни, хотя преобладающим является песчано-каменистый тип. В составе пустыни различают множество регионов: Тенере, Большой Восточный Эрг, Большой Западный Эрг, Танезруфт,

Хамада-эль-Хамра, Эрг-Игиди, Эрг-Шеш, Аравийскую, Алжирскую, Ливийскую, Нубийскую пустыни, пустыня Талак.

Сухой субтропический климат северной Сахары обуславливается стабильными ячейками высокого давления, располагающимися над Северным тропиком. Годовая разница среднесуточных температур составляет примерно 20°C. Зимы относительно холодные на севере и прохладные в центральных районах. Среднемесячная зимняя температура северной части пустыни составляет 13°C, средняя месячная температура воздуха в июле достигает 37 °С, а среднесуточные температуры могут достигать 40 °С и более. Суточные колебания температуры значительны и зимой и летом. Зимой ночью почва промерзает, а в центральных горных массивах зарегистрированы ночные температуры до – 18 °С. Лето жаркое, максимальная зафиксированная температура – 57,8°C (Эль-Азизия, Ливия); поверхность земли может прогреваться до 70–80 °С.

Количество осадков сильно варьируется, среднегодовое значение составляет 76 мм. В основном дожди наблюдаются с декабря по март, а с мая по июнь осадков мало. Второй максимум приходится на август и сопровождается грозами, которые вызывают сильнейшие кратковременные паводки. Сухие субтропики также характеризуются горячими южными ветрами, которые выносят пыль из внутренних районов, вызывая многодневные пылевые бури (скорость ветра иногда превышает 50 м/сек). Как правило, они наблюдаются весной, но возможны и в другие времена года. В Египте эти ветра известны как «хамсин» и «самум», в Ливии – как «гиббли», в Тунисе – как «чили», в Судане «хабуб».

Сахарская растительность скудна, состоит из небольших сообществ трав, кустарников и деревьев, произрастающих в оазисах, высотных районах, и вдоль вади. Ящерицы, вараны, хамелеоны, сцинки, рогатые гадюки и кобры обитают в каменистых и песчаных районах.

Высокий Атлас

Высокий Атлас (араб. *الاطلس الكبير*, фр. Haut Atlas) – горный хребет в составе Атласских гор, расположен на западе Северной Африки, на территории Марокко. Хребет тянется от побережья Атлантического океана (мыс Гир) до границы с Алжиром на востоке. Длина хребта составляет около 700 км.

Высокий Атлас формирует бассейн множества речных систем. Большинство рек, не пересыхающих летом, текут в северном направлении, давая возможность людям селиться вдоль них. Несколько вади и сезонных рек оканчиваются в пустынных районах к югу и востоку от хребта. Река Дадес, приток Драа, и река Тодра прорезают в хребте красивейшие ущелья – ущелье Дадес и ущелье Тодра.

Хребет является границей климатических регионов, отгораживая побережье с его средиземноморским климатом от температурных воздействий Сахары, которые особенно интенсивны в летний период. Это обуславливает сильный перепад температур вдоль хребта. Верхняя часть гор зимой покрыта снежным покровом, благодаря чему возможны занятия зимними видами спорта. Снег не тает до конца весны, особенно с северной стороны хребта.

Высокий Атлас формирует дождевую тень, поэтому северо-западные наветренные склоны гор, обращенные к океану имеют гораздо больше осадков, чем юго-восточные. На этих влажных склонах до высоты 1500 м произрастают леса из вечнозеленых жестколистных оливкового и рожкового деревьев, олеандра с примесью туи, до 1800 м – из каменного дуба, а до 3000 м – заросли можжевельников, выше – остепненные луга. Более сухие южные и восточные склоны покрыты зарослями берберской «туи» (сандарака) и можжевельника.

Антиатлас

Антиатлас (араб. الأطلس الصغير) – горный хребет, юго-западная часть Атласских гор, расположен на западе Северной Африки, на приграничной с Сахарой территории Марокко.

В среднем вершины Антиатласа достигают высоты 2500–2700 м. Западная часть является серией асимметричных гряд глыбовых и останцевых гор, а восточная представляет собой столовое плато.

Северные склоны хребта получают больше влаги, среднегодовое количество осадков – 300–550 мм, поэтому на них растут редкие массивы каменного дуба, арганского дерева, можжевельников. С южной стороны, которая обращена к Сахаре, склоны пустынно и покрыты щебнистыми осыпями.

Территория вокруг хребта заселена берберскими племенами, главный город которых – Тафраут, называется миндальной столицей Марокко. Большая часть сельскохозяйственных земель расположено вдоль рек и сильно зависят от периода высокой воды весной.

Местность украшают живописные касбы, расположенные в различных частях региона, в том числе в старых районах Агадира. Ранее касба служила убежищем и складом для местного населения.

Религия

Ислам является государственной религией Марокко. 98,7 % марокканцев – мусульмане-сунниты, 1,1 % – христиане, 0,2 % – иудеи

Языки

Официальный язык – арабский. Разговорный марокканский диалект лексически и грамматически сильно отстоит как от арабского литературного языка, так и от прочих диалектов арабского (практически непонятен в арабских странах Ближнего Востока).

Широко распространены: французский, берберский и испанский (на севере страны).

Примерно 12 млн (40 % всего населения), в особенности в сельских районах, говорит на берберском языке, который существует в Марокко в виде 3 диалектов. Французский, который не является государственным, но фактически рассматривается как второй язык Марокко, широко используется в бизнесе и экономике. Также он широко используется в образовательной и государственной сферах.

Экономика

Преимущества: стимулирующая экономика политика и дешевая рабочая сила привлекают инвестиции. Уже сейчас развитая туристическая отрасль имеет ещё более значительный потенциал.

Слабые стороны: высокая безработица (23 %) и большой рост населения. Засушливые периоды. Выращивание конопли (в основном для европейского рынка) усложняет отношения с ЕС.

Транспорт

Железнодорожный транспорт в Марокко управляется национальным оператором ONCF.

Общая протяжённость железнодорожных линий 2120 км.

Марокко обладает развитой сетью автодорог, одной из лучших в Африке. Общая протяжённость автодорог – свыше 51 тыс. км, из них 21 тыс. – автодороги с твёрдым покрытием.

В Марокко действуют нефте- и газо-проводы местного значения.

В Марокко 27 аэропортов, имеющих взлётно-посадочные полосы с твёрдым покрытием и 33 аэропорта с грунтовыми ВПП. Четыре аэропорта имеют статус международных.

Несколько паромных линий связывают Марокко с Испанией, Францией и Италией.

2.2. Варианты подъезда и отъезда

Перелет Киев-Рим-Касабланка-Рим-Киев авиакомпанией AlItalia был выбран как наиболее дешевый способ трансфера в Марокко. Важным фактором являлось отсутствие платы за перевоз велосипеда, если суммарный вес багажа не превышает установленную норму (в нашем случае 23кг).

Участник из Москвы (Артемов Евгений) летел авиакомпанией Lufthansa с пересадкой во Франкфурте (Германия).

Для жителей Евросоюза или обладателей шенгенской мультивизы возможен вариант наземного переезда в Испанию, затем паромом через Гибралтарский пролив в Танжер (Марокко). Сложность заключается в получении шенгенской визы с двукратным въездом помимо необходимой для граждан Украины марокканской визы (для жителей России въезд в Марокко безвизовый).

Подъезд к началу маршрута (Бени-Меллаль) из Касабланки и отъезд с места окончания маршрута (Марракеш) осуществлялся автобусом, поскольку это самый дешевый, быстрый и распространенный транспорт в Марокко.

2.3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты

В Марокко, в целом, развито автобусное сообщение между крупными городами.

В горных районах Марокко следует быть готовым к отсутствию транспорта в случае необходимости аварийного выхода с маршрута. Проблемой при обсуждении возможности перевозки на машине может стать языковой барьер, поскольку в горной местности жители говорят по-арабски или по-берберски и, чуть меньше, по-французски. В горах в качестве транспортного средства используются ослики.

В пустынных районах Королевства Марокко транспорт движется по немногочисленным автомагистралям, но многие места являются известными достопримечательностями, поэтому есть вероятность на проселочной дороге встретить экскурсионный джип. Микроавтобусы, используемые для перевозок и доставки товаров местным жителям, чрезвычайно перегружены, люди едут даже на крыше.

Также в стране имеется железная дорога, соединяющая Касабланку, Рабат, Марракеш, Фес.

На участников похода оформлялась спортивная страховка в киевском представительстве международной страховой компании "Инго-Украина", имеющей представительство в Марокко. Она покрывает, в том числе, и случай получения травмы при передвижении на велосипеде.

Для самых сложных участков маршрута (пересечение хребта Высокий Атлас и преодоление северной оконечности пустыни Сахары)

предусматривались запасные варианты, связанные с отсутствием информации об их прохождении.

2.4. Изменения маршрута и их причины

Маршрут пройден полностью и без изменений всеми участниками похода.

В целях безопасности в заключительной части похода для пер.Тизи-Ванумс 3591 м н/к был использован запасной вариант маршрута в связи с низкой высотой снеговой линии на подходах к перевалу: при прохождении пер.Тизи-Тугтукин 2526 м за день до планировавшегося подъема на пер.Тизи-Ванумс 3591 м н/к высота снеговой линии была на уровне 2600-2800м (см. фото №108-112). При таких условиях прохождение пер.Тизи-Ванумс 3591 м н/к, который находится в главном хребте Высокого Атласа в непосредственной близости от горы Тубкаль 4165 м и при наличии снегового покрова имеет категорию сложности 1А-1Б [6], привело бы к существенному увеличению сложности похода. Прохождение данного участка маршрута по запасному варианту не снижает категорию сложности похода и соответствует заявленной сложности.

2.5. Сведения о прохождении маршрута каждым участником

В маршрутную книжку было занесено 4 участника. Прохождение маршрута всеми участниками подтверждается фотографическим материалом.

3. График движения и техническое описание маршрута

3.1. График движения

Дни пути	Дата	№ участ. дневн. перех.	Участок пути	Протяжённость, км	Чистое ходовое время ч:мин	Характер пути, естественные препятствия, опасные участки и ориентиры.	Метеоусловия	Примечания, высота над уровнем моря, м
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	26.03.2011г	1-й	Бени-Меллаль Улед-Мбарек	15.10	1:01	асфальт, ровная дорога	Здесь и далее: t _y - температура утром t _д - температура днём t _в - температура вечером t _в +18°C ясно	Выезд на маршрут с автостанции в 22:30 555м н.у.м. Встали на ночёвку в 23:40 500 м н.у.м.
Итого за день:				15.10	1:01	Средняя скорость движения - 15.0 км/ч, суммарный набор высоты - 20 м		

2	27.03.2011г	1-й	Место ночевки Вавизагт	25.3	2:16	асфальт, крутой (7%) 12-километровый асфальтовый подъем на пер.1415м а/м, затем крутой (7%) спуск	t _y +15°C ясно	Выезд на маршрут в 9:00 пер.1415 м а/м подъем преодолеваем на минимальных передачах
		2-й	Вавизагт оз.Эль-Уден	12.5	0:59	разбитый асфальт, объезд оз.Эль-Уден (830м н.у.м.), плавные подъемы и спуски	t _д +38°C ясно	
		3-й	оз.Эль-Уден место ночевки на подъеме к пер.1830м а/м	18.26	2:12	затяжной 13-километровый асфальтовый подъем (6%) на пер.1830м	t _в +11°C ясно	пер.1830 м а/м подъем преодолеваем на минимальных передачах Встали на ночёвку в 19:00 1798 м н.у.м.

Итого за день:	56.06	5:27	Средняя скорость движения - 9.9 км/ч, суммарный набор высоты - 1920 м				
----------------	-------	------	---	--	--	--	--

3	28.03. 2011г	1-й	Место ночевки Тиллугит	12.6	0:25	затяжной асфальтовый спуск (5.7%) с пер.1830м к п.Тиллугит	$t_y +16^{\circ}\text{C}$ ясно	Выезд на маршрут в 8:30
		2-й	Тиллугит пер.1837м	23.01	3:24	профилированная горная дорога, подъем, затем спуск с пер.1308м непрерывный затяжной крутой (8%) подъем на пер.1837м	$t_d +30^{\circ}\text{C}$ ясно	пер.1308 м пер.1837 м подъем преодолеваем в седле на минимальных передачах
		3-й	пер.1837м р.Ассиф-Ахенсаль, место ночевки	23.61	1:30	профилированная горная дорога, спуск к р.Ассиф-Ахенсаль, чередующийся короткими крутыми (5-8%) подъемами	$t_b +12^{\circ}\text{C}$ ясно	некоторые участки дороги размыты при таянии снегов, преодолеваем их пешком Встали на ночёвку в 19:30 1470 м н.у.м.
Итого за день:			59.22	5:19	Средняя скорость движения - 11.1 км/ч, суммарный набор высоты - 1754 м			

4	29.03. 2011г	1-й	Место ночёвки развилка на п.Завия-Ахансаль	7.61	0:42	каменистая грунтовая дорога с подъемом средней крутизны (3-5%) и небольшими локальными спусками	$t_y +12^{\circ}\text{C}$ ясно, ветренно	Выезд на маршрут в 6:30
		2-й	развилка на п.Завия-Ахансаль пер.Тизи-н'Илиси 2650 м	15.49	2:13	каменистая горная дорога, затяжной крутой (6.5%) подъем на пер.Тизи-н'Илиси с набором высоты 1002м	$t_d +18^{\circ}\text{C}$ ясно, сильный ветер переменных направлений	пер.Тизи-н'Илиси 2650 м подъем преодолеваем в седле на минимальных передачах
		3-й	пер.Тизи-н'Илиси	15.05	1:46	каменистая горная дорога,		пер.Тизи-н'Цалли-

			2650 м			спуск с перевала, затем затяжной (8.5км) 5%-ный подъем на пер.Тизи-н'Цалли- н'Именайн с набором высоты 426м, вдоль дороги изредка попадают снежники		н'Именайн 2763 м
		4-й	пер.Тизи-н'Цал- ли-н'Именайн 2763 м			спуск, чередующийся корот- кими подъемами, по каменистой горной дороге	$t_{в} +15^{\circ}C$ ясно	пер.Тизи-н'Тиргист 2629 м – перевал ярко не выражен, подъем преодолеваем на минимальных передачах
			Ихф-н'Игир, место ночевки	23.85	1:58			Встали на ночёвку в 18:30 1906 м н.у.м.
Итого за день:				62.00	6:39	Средняя скорость движения - 9.3 км/ч, суммарный набор высоты - 1719 м		

5	30.03. 2011г	1-й	Место ночевки			каменистая горная дорога с выступающими частями скального массива, движение с небольшими спусками и подъемами	$t_{у} +13^{\circ}C$ ясно	Выезд на маршрут в 7:00
			Айт-Ими	7.08	0:50			
		2-й	Айт-Ими			первые 2км крутой (5-6%), затем очень крутой (13.6%) подъем на пер.Тизи-н'Айт- Ими по туристской тропе, на последних 100м подъема встречаются снежники, набор высоты 1066м	$t_{д} +18^{\circ}C$ ясно, встречный ветер	пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к преодолеваем подъем пешком с рюкзаками на плечах
		3-й	пер.Тизи-н'Айт- Ими 2945 м н/к	8.86	3:20	спуск с пер.Тизи-н'Айт-Ими по туристской тропе крутизной 14.2%, сброс высоты 665м	$t_{в} +5^{\circ}C$ ясно	спускаемся пешком с рюкзаками на плечах
			Тигрепт-к'Айт- Ахмед,					Встали на ночёвку в 19:00

			место ночевки					2280 м н.у.м.
Итого за день:				23.19	6:05	Средняя скорость движения - 3.8 км/ч, суммарный набор высоты - 1098 м		
6	31.03.2011г	1-й	Место ночевки Айт-Туга	4.01	0:41	скотопрогонная горная тропа, небольшие подъемы и спуски, многочисленные броды через реку	$t_y -1^{\circ}\text{C}$ ясно	Выезд на маршрут в 8:45
		2-й	Айт-Туга пер. Тизи-н'Тунза 3024 м н/к	15.08	3:50	крутой (6%) подъем с набором 860м на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к, сначала по профилированной горной дороге, затем по тракторной дороге, засыпанной снегом	$t_d +17^{\circ}\text{C}$ ясно, порывистый встречный ветер	пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к, в начале подъема едем в седле на минимальных передачах, затем идем пешком по снегу
		3-й	пер. Тизи-н'Тунза 3024 м н/к седловина между пер. Тизи-н'Тунза 3024 м н/к и пер. Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к, место ночевки	4.17	0:39	спуск (сброс высоты 210м) по каменистой тракторной дороге, встречаются снежники	$t_b -1^{\circ}\text{C}$ ясно	Встали на ночёвку в 16:40 2810 м н.у.м.
Итого за день:				23.26	5:10	Средняя скорость движения - 4.5 км/ч, суммарный набор высоты - 891 м		

7	01.04.2011г	1-й	Место ночевки	25.58	2:41	крутой (9.5%) подъем на пер.Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к по каменистой горной тракторной дороге, покрытой снегом, набор высоты 196м крутой (9-10%) спуск к	$t_y -6^{\circ}\text{C}$ ясно	Выезд на маршрут в 7:30 пер.Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к, подъем преодолеваем пешком
---	-------------	-----	---------------	-------	------	--	----------------------------------	--

						п.Алемдун по каменистой горной дороге, затем по крупнощебеночной дороге, встречаются снежники, сброс высоты 1212м движение по руслу р.Асиф-н'Имескар		
		2-й	Алемдун			асфальт, постоянные подъемы и спуски различной крутизны	$t_d +32^{\circ}\text{C}$ ясно	Бу-Таграр, 1627м н.у.м.
		3-й	Бу-Таграр	13.41	0:45	каменистая грунтовая дорога, движение по «качелям» с постоянным небольшим набором высоты		
			Айт-Юль	15.45	1:39			
		4-й	Айт-Юль			асфальт, подъем, периодически прерывающийся спусками	$t_b +5^{\circ}\text{C}$ ясно	Встали на ночёвку в 18:40 1665 м н.у.м.
			Сиди-Бу-Ахмед, место ночевки	5.18	0:25			
Итого за день:				59.62	5:30	Средняя скорость движения - 10.8 км/ч, суммарный набор высоты - 739 м		

8	02.04. 2011г	1-й	Место ночевки			асфальт, движение вдоль ущ.Дадес с набором высоты, постоянные спуски и подъемы	$t_y +16^{\circ}\text{C}$ переменная облачность	Выезд на маршрут в 7:00 пер.1817 м пер.2067 м
		2-й	Мсемрир	52.70	3:09	в начале подъема на перевал каменистая горная дорога с преобладающим размером камней 50 мм и более, ближе к перевалу – профилированная горная дорога, ср. крутизна подъема 4.7%	$t_d +18^{\circ}\text{C}$ пасмурно, временами ураганные порывы ветра $t_b +5^{\circ}\text{C}$ пасмурно,	г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м, в начале подъема некоторые размытые участки дороги проходим пешком
			каньон на спуске с г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун					

			2625м, место ночевки			спуск по каменистой горной дороге (4.7%)	небольшой дождь	Встали на ночёвку в 19:00 2264 м н.у.м.
Итого за день:			75.85	6:08	Средняя скорость движения - 12.3 км/ч, суммарный набор высоты - 1840 м			

9	03.04. 2011г	1-й	Место ночевки			каменистая горная дорога с крупными камнями, 9км-вый спуск крутизной 4%, чередующийся подъемами	$t_y +8^{\circ}\text{C}$ пасмурно	Выезд на маршрут в 7:00
			Тамтетушт	19.38	1:30	затем продолжение спуска по профилированной горной дороге		
		2-й	Тамтетушт			второстепенный асфальт, спуск с небольшими подъемами	$t_d +19^{\circ}\text{C}$ облачно, сильный встречный ветер	ущ.Тодги Тинегир, 1320 м н.у.м.
			Тинегир	40.30	1:58			
3-й	Тинегир			каменистая горная дорога, спуск, затем подъем на пер.Тизи-н'Тинит 1809м средней крутизной 4%, ближе к перевалу – 6.5%, набор высоты 507м	$t_b +6^{\circ}\text{C}$ пасмурно, сильный встречный ветер, небольшой дождь	пер.Тизи-Тмелланет 1394 м – перевал ярко не выражен, пер.Тизи-н'Тинит 1809 м, подъем преодолеваем на минимальных передачах Встали на ночёвку в 19:00 1700 м н.у.м.		
	сад за пер.Тизи-н'Тинит 1809м, место ночевки	26.23	2:57					
Итого за день:			85.91	6:25	Средняя скорость движения - 13.4 км/ч, суммарный набор высоты - 1017 м			

10	04.04. 2011г	1-й	Место ночевки			каменистая грунтовая дорога, постоянный набор высоты, прерывающийся локальными спусками	$t_y +4^{\circ}\text{C}$ пасмурно, сильный порывистый встречный ветер	Выезд на маршрут в 7:30
			Икниун	22.84	2:08			
		2-й	Икниун	15.75	1:56	подъем средней крутизны	очень сильный ветер	пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м,

			пер. Тизин'Газазерт 2322 м			(4%) на перевал по технически сложной крупнокаменистой горной дороге	переменных направлений	преодолеваем подъем в седле на минимальных передачах
		3-й	пер. Тизин'Газазерт 2322 м конец спуска с пер. Тизин'Газазерт 2322 м	13.92	1:14	технически сложный спуск крутизной 7% по крупнокаменистой горной дороге со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, сброс высоты 896м	$t_d +13^{\circ}\text{C}$ песчаная буря, ураганный попутно-боковой ветер	спускаемся с перевала в седле, ветер пытается «сдуть» нас с дороги
		4-й	конец спуска с пер. Тизин'Газазерт 2322 м Нкуб, место ночевки	31.10	1:22	спуск по каменистой грунтовой дороге, попадают выступающие части скального массива	$t_v +12^{\circ}\text{C}$ песчаная буря, ураганный попутно-боковой ветер, небольшой дождь	полностью закрываем лица банданами для защиты от взвеси песка и пыли Встали на ночёвку в 18:00 1043 м н.у.м.
Итого за день:				83.61	6:40	Средняя скорость движения - 12.5 км/ч, суммарный набор высоты - 1397 м		

11	05.04.2011г	1-й	Место ночевки дорога №9 (Варзат-Загора)	38.51	0:56	асфальт, очень плавный подъем до высоты 1138м, затем плавный спуск	$t_y +14^{\circ}\text{C}$, пасмурно, в воздухе пыльная взвесь	Выезд на маршрут в 7:30 сильный попутный ветер, средняя скорость 41км/ч
		2-й	дорога №9 (Варзат-Загора) Загора, место ночевки и дневки	64.10	4:28	асфальт, холмистая дорога со сбросом высоты	$t_d +19^{\circ}\text{C}$, облачно, встречный ветер, в воздухе пыльная взвесь $t_v +16^{\circ}\text{C}$, облачно	каньон р.Драа Встали на ночёвку в 16:50 729 м н.у.м.
Итого за день:				102.61	5:24	Средняя скорость движения - 19.0 км/ч, суммарный набор высоты - 457 м		

	06.04. 2011г		Загора, дневка					
Итого за день:								

12	07.04. 2011г	1-й	Место ночевки			асфальт, движение с небольшим (до 1%) уклоном вниз и редкими подъемами; короткий (5км) подъем крутизной 4% на пер.Тизи-н'Ин 852 м	$t_y +16^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 5:25 пер.Тизи-н'Ин 852 м
			Тагунит	69.09	3:06	затем сброс 230м к п.Тагунит		
		2-й	Тагунит			крупнокаменная дорога, небольшой подъем (набор высоты 71м) к г.прох.Эль-Фехамия 685 м, затем движение практически без набора и сброса высоты, местами рыхлый песок 3-4см глубиной	$t_d +41^{\circ}\text{C}$, ясно $t_b +16^{\circ}\text{C}$, ясно	остановка на 3 часа ввиду сильной жары, г.прох.Эль-Фехамия 685 м явно не выражен движение по каменной части пустыни Сахары, Встали на ночёвку в 20:15 542 м н.у.м.
Итого за день:				123.12	8:09	Средняя скорость движения - 15.1 км/ч, суммарный набор высоты - 310 м		

13	08.04. 2011г	1-й	Место ночевки			крупнокаменная дорога с выходами горных пород, движение без набора и сброса высоты, небольшой подъем, затем спуск перед оазисом Сакрэ, в некоторых местах дорога переметена песком	$t_y +6^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 5:40 движение по северной оконечности пустыни Сахары; участки дороги, покрытые песком, преодолеваем пешком
			оазис Сакрэ	13.31	1:26			
		2-й	оазис Сакрэ	53.21	4:32	крупнокаменная дорога с песчаными участками (рыхлый песок более 5см	$t_d +51^{\circ}\text{C}$, ясно	3 часа дневного отдыха ввиду невозможности передвижения по жаре;

			оз.Ирики (высохшее), место ночевки			глубиной), движение без набора и сброса высоты, источников питьевой воды нет	$t_{в} +20^{\circ}\text{C}$, ясно	движение по пустыне Сахара, песчаные участки дороги проходим пешком; оз.Ирики - полностью высохшее озеро диаметром 10км Встали на ночёвку в 19:30 475 м н.у.м.
Итого за день:				66.52	5:58	Средняя скорость движения - 11.1 км/ч, суммарный набор высоты - 159 м		

14	09.04. 2011г	1-й	Место ночевки			грунтовая дорога с песчаными участками и «гребенкой», небольшой постоянный набор высоты от оз.Ирики	$t_{у} +9^{\circ}\text{C}$, ясно $t_{д} +46^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 5:45 движение по северной оконечности пустыни Сахары; некоторые участки разбитой грунтовой дороги преодолеваем пешком
			Фоум-Згид	45.57	4:26			
		2-й	Фоум-Згид Завият-Сиди- Блаль, место ночевки	58.34	3:43	асфальтовая дорога, проходящая через оазисы, плавный набор высоты (крутизна около 1%)	$t_{в} +18^{\circ}\text{C}$, ясно	3 часа дневного отдыха ввиду невозможности передвижения по жаре Встали на ночёвку в 21:15 1061 м н.у.м.
Итого за день:				103.91	8:09	Средняя скорость движения - 12.7 км/ч, суммарный набор высоты - 710 м		

15	10.04. 2011г	1-й	Место ночевки Тазенахт	28.53	2:18	асфальт, постоянный набор высоты с непродолжительны- ми спусками, подъем крутизной 4.7% на пер. Тизи-н'Тагергуст 1468 м, набор высоты 281м	$t_{у} +9^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 8:30 пер.Тизи-Бель-Хаддж 1218 м а/м пер.Тизи-н'Тагергуст 1468 м а/м
----	-----------------	-----	-----------------------------------	-------	------	---	--------------------------------------	--

		2-й	Тазенахт			асфальт, затяжной (14км) подъем к пер. Тизи-н'Башкун 1708 м, затем спуск и снова подъем к п.Анзаль	$t_d +40^{\circ}\text{C}$, ясно	Тазенахт, 1420 м н.у.м. пер.Тизи-н'Башкун 1708 м а/м
		3-й	Анзаль место ночевки за 2км до пер.Тизи- Асдрем 2083 м	25.84	1:48	асфальтовая дорога, затяжной подъем на пер.Тизи- Асдрем 2083 м а/м крутизной 3-5%	$t_v +1^{\circ}\text{C}$, ясно, встречный ветер	Встали на ночёвку в 19:00 2026 м н.у.м.
Итого за день:				80.29	6:49	Средняя скорость движения - 11.8 км/ч, суммарный набор высоты - 1293 м		

16	11.04. 2011г	1-й	Место ночевки пер.Тизи-Зуггахт 2091 м			асфальт, небольшой подъем к пер.Тизи- Асдрем 2083 м, затем сброс высоты к р.Асиф- н'Ирири, подъем к пер.Тизи-Зуггахт 2091 м	$t_y +1^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 7:00 пер.Тизи-Асдрем 2083 м; р.Асиф-н'Ирири, 1916 м н.у.м. пер.Тизи-Зуггахт 2091 м, преодолеваем подъем на минимальных передачах
		2-й	пер.Тизи-Зуггахт 2091 м пер.Тизи- Туггукин 2526 м	10.45	1:10	горная каменистая дорога, местами дорога размыта встречаются снежники, обвалы камней подъем крутизной 4% на пер.Тизи-Туггукин 2526 м	$t_d +20^{\circ}\text{C}$, ясно	пер.Тизи-Туггукин 2526 м преодолеваем подъем в седле на минимальных передачах, размытые участки дороги, снежники и обвалы камней проходим пешком
		3-й	пер.Тизи- Туггукин 2526 м	21.31	2:52	технически сложный спуск крутизной 5% с пер.Тизи- Туггукин 2526 м по размытым участкам грунтовой дороги, каменистой горной дороге с выступающими частями	$t_v +5^{\circ}\text{C}$, ясно	некоторые участки спуска по размытым участкам дороги и крупным острыми камням проходим пешком
				23.34	2:38			

			Аскауи, место ночевки			скального массива, значительными неровностями, крупными камнями и мелким щебнем		Встали на ночёвку в 20:00 1919 м н.у.м.
Итого за день:				55.10	6:40	Средняя скорость движения - 8.3 км/ч, суммарный набор высоты - 828 м		

17	12.04. 2011г	1-й	Место ночевки Идиган	26.97	2:23	каменистая горная дорога, спуск крутизной до 8.2%, сброс высоты 1020м	$t_y +4^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 7:30
		2-й	Идиган пересечение с трассой N12 Тарудант-Таливин	19.05	1:10	второстепенная асфальтовая дорога, движение с небольшими спусками и подъемами	$t_d +20^{\circ}\text{C}$, ясно	
		3-й	пересечение с трассой N12 Тарудант-Таливин дорога R302 на Марракеш	29.76	1:58	асфальт, движение без подъемов и спусков	встречный ветер	
		4-й	дорога R302 на Марракеш место ночевки в начале подъема на пер.Тизи- н'Тест	14.29	1:12	асфальт, начало подъема на пер.Тизи- н'Тест 2112 м а/м крутизной 4.5%	$t_b +12^{\circ}\text{C}$, ясно	развилка Агадир- Марракеш, 613м н.у.м. Встали на ночёвку в 19:00 923 м н.у.м.
Итого за день:				90.07	6:43	Средняя скорость движения - 13.4 км/ч, суммарный набор высоты - 786 м		

18	13.04. 2011г	1-й	Место ночевки пер.Тизи-н'Тест	25.66	3:19	асфальт, местами разбитый, подъем со средней крутизной 4.7%, набор высоты при подъеме на перевал 1499м	$t_y +8^{\circ}\text{C}$, ясно	Выезд на маршрут в 7:30 пер.Тизи-н'Тест 2112 м а/м, преодолеваем подъем в седле на минимальных
----	-----------------	-----	----------------------------------	-------	------	--	------------------------------------	---

			2112 м а/м					передачах
		2-й	пер.Тизи-н'Тест 2112 м а/м Асни, место ночевки	89.78	5:39	асфальт, спуск с пер.Тизи-н'Тест 2112 м а/м крутизной 5%, затем небольшие подъемы и спуски при движении вдоль р.Уэд-Нфис	$t_d +21^{\circ}\text{C}$, ясно $t_b +13^{\circ}\text{C}$, ясно	р.Уэд-Нфис, 916м н.у.м. Встали на ночёвку в 20:00 1256 м н.у.м.
Итого за день:				115.44	8:58	Средняя скорость движения - 12.9 км/ч, суммарный набор высоты - 1989 м		

19	14.04. 2011г	1-й	Место ночевки и ½ дневки Марракеш	61.61	3:22	асфальт, плавный сброс высоты (уклон 1-2%) к Марракешу	$t_y +17^{\circ}\text{C}$ ясно $t_d +32^{\circ}\text{C}$ ясно, встречный ветер	Выезд на маршрут в 11:30 Марракеш, 462м н.у.м.
Итого за день:				61.61	3:22	Средняя скорость движения - 18.3 км/ч, суммарный набор высоты - 141 м		

Итого за весь поход:		1342.5км	114ч 36мин	Средняя скорость движения - 11.7 км/ч, суммарный набор высоты - 19 068 м				
-----------------------------	--	-----------------	-------------------	---	--	--	--	--

3.2. Техническое описание маршрута

Автостанция г. Бени-Меллаль. Высота н.у.м. 555 м. Начало маршрута. Фото № 1.



Фото № 1. На автостанции г.Бени-Меллаль. Начало похода.

11.90 км – поворот налево с магистрали N8 (Бени-Меллаль – Марракеш) на второстепенную асфальтовую дорогу R3111 (Улед-Мбарек – Вавизагт).

15.11 км – остановка на ночлег в придорожной посадке перед п.Тимулильт.
Фото № 2.



Фото № 2. Ночлег в придорожной посадке

21.02 км – п.Тимулилт. Фото № 3.



Фото № 3. На въезде в п.Тимулилт

32.73 км – пер.1415м а/м (набор высоты 925м). Фото № 4.



Фото № 4. На пер.1415м а/м

40.64 км – развилка в п.Вавизагт. На развилке дежурит машина марокканской автоинспекции. Офицеры интересуются нашим маршрутом и подсказывают нужную дорогу. Основная дорога (R306) уходит вправо к п.Азилаль. Сворачиваем влево на второстепенную асфальтовую дорогу R302. Фото № 5.



Фото № 5. Развилка в п.Вавизагт

48.71 км – оз.Эль-Уден. Фото № 6.



Фото № 6. На фоне одного из рукавов оз.Эль-Уден.

69.96 км – дорогу пересекает пересыхающий ручей. Можно набрать питьевой воды.

71.16 км – остановка на ночлег на подъеме к пер.1830м а/м. Фото № 7.



Фото № 7. Лагерь на подъеме к пер.1830м а/м

72.26 км – пер.1830м а/м (набор высоты 1003м). Фото № 8.



Фото № 8. Перевал 1830м а/м

74.57 км – оборудованный источник питьевой воды.

81.76 км – п.Тиллугит. Через поселок протекает р.Ассиф-Ахенсаль. Можно набрать питьевой воды.

83.99 км – мостик через пересохший приток р.Ассиф-Ахенсаль на выезде из п.Тиллугит. Начало грейдерной дороги.

89.56 км – перевал 1308м с небольшим набором высоты (230м). Фото № 9.



Фото № 9. На фоне ск.Катедраль. Участок пути от п.Тиллугит на пер.1837м
106.77 км – пер.1837м (набор высоты 680м). Фото № 10.



Фото № 10. Перевал 1837м

115.43 км – брод на одном из витков серпантина на спуске с пер.1837м. Фото № 11.



Фото № 11. Преодоление брода на спуске с пер.1837м

117.60 км – участок размытой дороги на спуске с пер.1837м. Фото № 12.



Фото № 12. Преодоление участка размытой дороги на спуске с пер.1837м

130.38 км – остановка на ночлег на убранном поле. С 95го по 130ый километр пути мест, подходящих для установки палатки, нет; хотя на пути имеется несколько отдельно стоящих маленьких домов, куда можно попроситься на ночлег.

137.99 км – развилка на п.Завия-Ахансаль. Фото № 13.



Фото № 13. Тупиковая развилка на п.Завия-Ахансаль

139.40 км – фото № 14.



Фото № 14. Участок каменистой горной дороги от р.Ассиф-Ахенсаль на пер.Тизи-н'Илиси 2650 м

145.26 км – фото № 15.



Фото № 15. На подъеме от р.Ассиф-Ахенсаль к пер.Тизи-н'Илиси 2650 м.
Фотография на фоне хр.Арудан

153.48 км – пер. Тизи-н'Илиси 2650 м (набор высоты 1002м). Фото № 16.



Фото № 16. Перевал Тизи-н'Илиси 2650 м
(на заднем фоне г.Джебель-Азурки 3677м)

159.66 км – седловина (2349м) между пер. Тизи-н'Илиси 2650 м и пер.Тизи-н'Цалли-н'Именайн 2763 м. В седловине есть маленькое необозначенное на картах селение (ок. 10 строений).

168.53 км – пер.Тизи-н'Цалли-н'Именайн 2763 м. Фото № 17.



Фото № 17. Перевал Тизи-н'Цалли-н'Именайн 2763 м

172.18 км – седловина между пер.Тизи-н'Цалли-н'Именайн 2763 м и пер.Тизи-н'Тиргист 2629 м. Вправо вниз уходит дорога на п.Азилаль.

175.65 км – пер.Тизи-н'Тиргист 2629 м. Фото № 18.

192.38 км – остановка на ночлег в п.Ихф-н'Игир в местном приюте для туристов (фото № 19). Такие места обозначены “Gite d’Etape”. В Марокко развита сеть частных домохозяйств, предоставляющих ночлег туристам. Заряжаем технику и принимаем душ, это первая возможность зарядить фотоаппараты, телефоны и аккумуляторы с начала похода. Следующая возможность будет через неделю.



Фото № 18. Перевал Тизи-н'Тиргист 2629 м. На заднем плане горная цепь, которую мы будем пересекать на следующий день.



Фото № 19. Приют для туристов в п.Ихф-н'Игир.

200.97 км – в начале подъема на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к. Фото № 20.



Фото № 20. Начало подъема на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к от Айт-Ими

203.83 км – подъем на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к по туристской тропе со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива. Фото № 21.



Фото № 21. Подъем на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к по туристской тропе

207.97 км – подъем на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к по размокшей от таяния снегов туристской тропе (фото № 22) и по снежникам (фото № 23).



Фото № 22. Подъем на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к по раскисшей глинистой туристской тропе



Фото № 23. Участок подъема на пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к по каменистой горной тропе со снежниками

208.19 км – фото № 24. Движение по снежникам на подъем к пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к.



Фото № 24. Преодоление снежников на подъеме к пер.Тизи-н'Айт-Ими
2945 м н/к

208.52 км – перевал Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к (наборы высоты 1066м).
Фото № 25.



Фото № 25. На перевале Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к
(красными стрелками показана траектория подъема на перевал)

208.70 км – фото № 26. Спуск по горной тропе с пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к к Тигремент-к'Айт-Ахмед (сброс высоты 665м).



Фото № 26. Спуск с пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к по горной тропе

215.57 км – остановка на ночлег около п. Тигремент-к'Айт-Ахмед (5 домов) между пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к и пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к. Фото № 27.



Фото № 27. Лагерь около истоков р.Асиф-Мгун между пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к и пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к

216.67 км – брод через реку Ассиф-Мгун.

219.58 км – Фото № 28. Скотопрогонная тропа перед п.Айт-Туга.



Фото № 28. Движение по тропе на въезде в п.Айт-Туга

220.10 км – фото № 29. Начало подъема на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к.



Фото № 29. Движение по профилированной горной дороге в начале подъема от п.Айт-Туга к пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к

227.47 км – участок размокшей от таяния снегов тракторной дороги при подъеме на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к. Фото № 30.



Фото № 30. Раскисшая тракторная дорога на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к

228.40 - 229.52 км – радиальный выход с целью изучения возможности продолжения движения через пер.Тизи-Исука 2783м н/к для исключения передвижения по снегу. Установлено, что движение через пер.Тизи-Исука без страховки с велосипедами невозможно. Продолжаем движение на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к.

230.44 км – Движение по тракторной дороге, скрытой под снежниками, на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к. Фото № 31.



Фото № 31. Тракторная дорога на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к скрыта под снегом

234.39 км – Движение по снегу на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к. Фото № 32.



Фото № 32. Движение по снегу на пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к

235.39 км – Пер.Тизи-н'Тунза 3024м н/к (набор высоты 860м). Фото № 33.



Фото № 33. На перевале Тизи-н'Тунза 3024 м н/к

238.83 км – остановка на ночевку в конце спуска (сброс высоты 210м) с пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к. Фото № 34.



Фото № 34. Лагерь в седловине между пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к и пер.Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к

239.33 км – Начало подъема на пер.Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к. Фото № 35.
На перевале установлена автономная (питание только от солнечных батарей)
вышка мобильной связи



Фото № 35. Подъем на пер.Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к

241.76 км – перевал Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к. Фото № 36.



Фото № 36. На перевале Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к

242.64 км – спуск с перевала Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к. Фото № 37, 38.



Фото № 37. Встреча с местными жителями на осликах на спуске с перевала Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к



Фото № 38. Спуск с перевала Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к по крупнощебеночной дороге

254.73 км – фото № 39. Участок дороги от п.Амескар-Эль-Фугани до п.Амаджгаг затоплен разлившейся рекой Ассиф-н'Имескар.



Фото № 39. Движение по руслу реки Ассиф-н'Имескар

258.93 км – каньон Тушаль. Фото № 40. За 2 км до входа в каньон встретили американскую съемочную группу с фото/видео-техникой и вертолетами. Они собирались вести съемку мчащегося по каньону табуна лошадей.



Фото № 40. Каньон Тушаль

259.79 км – п.Амаджмаг. Есть магазин с минимальным выбором продуктов.

264.41 км – п.Алемдун. Наша дорога упирается в асфальтовую дорогу. Поворачиваем влево на Бу-Таграр. В поселке есть 2 магазина с нормальным выбором продуктов, кроме каш и круп.

277.82 км – п.Бу-Таграр. Имеются магазины. Сворачиваем с асфальтовой дороги влево на каменистую грунтовую дорогу к Айт-Юль. Фото № 41. Перед нами выезжает группа европейцев на квадроциклах.



Фото № 41. Участок дороги от Бу-Таграр до Айт-Юль

293.27 км – п.Айт-Юль. Фото № 42.
Сворачиваем влево на асфальтовую дорогу R704.



Фото № 42. На фоне касбы в поселке Айт-Юль

298.45 км – остановка на ночевку за п.Сиди-Бу-Ахмед. Фото № 43.



Фото № 43. Лагерь за п.Сиди-Бу-Ахмед

305.52 км – п.Имзудар. Фото № 44.



Фото № 44. На въезде в п.Имзудар

341.52 км – фото № 45. Вид с пер.2063м на ущелье Дадес.



Фото № 45. Ущелье Дадес

347.81 км – п.Мсемрир. По субботам работает Большой базар. Есть магазины.

351.15 км – развилка. Поворачиваем вправо на грунтовую дорогу.

356.23 км – начало подъема к горному проходу Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м. Каменистая горная дорога с преобладающим размером камней 50 мм и более. Фото № 46. После весеннего таяния снегов внизу подъема на дороге много крупных камней.



Фото № 46. Участок дороги от Мсемрир к г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м

365.64 км – горный проход Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м (набор высоты 703 м). Фото № 47.



Фото № 47. Горный проход Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м

374.30 км – остановка на ночевку на спуске с перевала г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м. Фото № 48.



Фото № 48. Лагерь в каньоне между Мсемриром и Тамтемуштом

383.38 км – на спуске с г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м. Фото № 49.



Фото № 49. Участок профилированной горной дороги на спуске с г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625м

393.68 км – п.Тамтетушт. Фото № 50.
Выезд на асфальтовую дорогу, поворот направо.



Фото № 50. На выезде из п.Тамтетушт

412.39 км – ущелье Тодги. Высокий и глубокий каньон. Много экскурсионных автобусов из Тинегира.

419.98 км – оазис перед г.Тинегир. Фото № 51.

433.37 км – выезд из г.Тинегир. Фото № 52.

Сразу за башнями поворот налево на грунтовую дорогу.

Тинегир – первый город на нашем пути с начала похода. Представляет из себя протянувшийся на 30км оазис шириной до 4км. Население 36тыс. человек. Есть рынок, магазины с хорошим выбором продуктов и хоз.товаров, кафе, небольшая больница, станция полиции.



Фото № 51. На фоне оазиса на въезде в г.Тинегир



Фото № 52. Декоративные башни на выезде из г.Тинегир

440.42 км – дорога на пер.Тизи-Тмелланет 1394 м. Перевал не выраженный. Проходится, как один из многочисленных подъемов и спусков на пути к пер.Тизи-н'Тинит 1809 м. Фото № 53.

С 440 по 460км (подъем на пер.Тизи-н'Тинит 1809 м) нет места для ночевки.



Фото № 53. Участок каменистой грунтовой дороги на пер.Тизи-н'Тинит 1809 м от г.Тинегир

457.71 км – перевал Тизи-н'Тинит 1809 м (набор высоты 507м). Фото № 54.



Фото № 54. На пер.Тизи-н'Тинит 1809 м

460.21 км – остановка на ночевку на спуске с пер.Тизи-н'Тинит 1809 м. Фото № 55.



Фото № 55. Лагерь в саду на спуске с пер.Тизи-н'Тинит 1809м

469.95 км – грунтовая дорога за пер.Тизи-н'Тинит 1809 м к поселку Икниун.
Фото № 56.



Фото № 56. Участок грунтовой дороги к п.Икниун

483.05 км –п.Икниун. Фото № 57.



Фото № 57. Государственный центр охраны здоровья в п.Икниун

492.73 км – развилка грунтовых дорог. Едем по левой дороге на пер.Тизи-н'Газазерт 2322 м.

497.94 км – фото № 58. Участок крупнокаменистой горной дороги от п.Икниун на пер.Тизи-н'Газазерт 2322 м.



Фото № 58. Подъем по горной дороге на пер.Тизи-н'Газазерт 2322 м

498.80 км – пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м. Фото № 59. Ураганный боковой ветер. Перевал имеет 2 верхние точки, разделенные небольшим спуском.



Фото № 59. На перевале Тизи-н'Тазазерт 2322 м

501.71 км – вид на спуске с пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м. Фото № 60.



Фото № 60. На спуске с перевала Тизи-н'Тазазерт 2322 м

511.80 км – спуск с пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м по крупнокаменистой горной дороге со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива. Фото № 61.



Фото № 61. Спуск с перевала Тизи-н'Тазазерт 2322 м

513.15 км – песчаная буря. Перевал Тизи-н'Тазазерт 2322 м находится в эпицентре урагана и полностью закрыт взвесью из песка и пыли. Фото № 62.



Фото № 62. Вид в направлении на пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м во время песчаной бури

523.77 км – развилка. Дорога налево вниз ведет к небольшому оазису. Нам направо вверх. Выход наверх каньона с набором высоты 100м.

543.82 км – п.Нкуб. Фото № 63. Вынужденная ночевка в п.Нкуб. Много мото- и авто-путешественников, пережидających непогоду.



Фото № 63. Центральная улица п.Нкуб

544.47 км – выезд из п.Нкуб. Фото № 64.



Фото № 64. На выезде из п.Нкуб

578.87 км – фото № 65. Асфальтовая дорога R108 (п.Нкуб – каньон р.Драа).



Фото № 65. Движение по асфальтовой дороге от п.Нкуб до каньона р.Драа

582.33 км – указатель перед выездом на дорогу N9 Варзат-Загора. Поворачиваем налево на Загору. Фото № 66.



Фото № 66. Рядом с дорожным указателем перед развилкой Варзат-Загора

587.70 км – п.Ваузагур. Придорожная авто/мото-мастерская. Фото № 67.
Имеется возможность купить покрышки и камеры для велосипедов.



Фото № 67. Замена покрышки на велосипеде Жени

599.10 км – п.Улад-Ахия-Лагрэр.

601.88 км – п.Оуэд-Тасмин.

610.45 км – п.Тинзулин. Фото № 68.



Фото № 68. На въезде в п.Тинзулин

637.91 км – п.Терната.

641.90 км – въезд в г.Загора. Фото № 69.



Фото № 69. На въезде в г.Загора

646.43 км – кемпинг “Prends Ton Temps” в Загоре. Фото № 70. Дневка.

Загора – последний крупный населенный пункт перед пустыней Сахарой. Население 34тыс. человек, большую часть которого составляют кочевники-берберы. Есть магазины, рынок (фото № 71), интернет-кафе, большое количество кемпингов. Проводятся этнические фестивали.

Запасаемся продуктами, бензином для горелки, проводим тех.осмотр велосипедов и мультитопливной горелки.



Фото № 70. Кемпинг “Prends Ton Temps” в Загоре



Фото № 71. Рынок в Загоре

663.10 км – фото № 72. Участок асфальтовой дороги N9 между Загорой и Тагунитом.

667.03 км – п.Тамгрут. Имеется придорожный магазин с основными товарами и водой.



Фото № 72. Участок дороги N9 Загора-Тагунит

694.75 км – перевал Тизи-н'Ин 852 м (набор высоты 185м). Фото № 73.



Фото № 73. На перевале Тизи-н'Ин 852 м

715.52 км – п.Тагунит. Фото № 74. Есть несколько мелких магазинов и кафе. Запасаемся водой (по 12л на человека). Через 15км начинается граница с Алжиром. Асфальтовая дорога продолжается до погран.поста на границе.

Поворачиваем направо на крупнокаменистую грунтовую дорогу к Сахаре.
Оазис с водой планируется через 72км.



Фото № 74. На въезде в п.Тагунит

734.10 км – крупнокаменистая грунтовая дорога между п.Тагунит и горным
проходом Эль-Фехамия 685 м. Фото № 75.



Фото № 75. Участок каменной дороги между п.Тагунит и г.прох.Эль-Фехамия 685 м

736.01 км – горный проход Эль-Фехамия 685 м. Явно не выражен; проходится, как один из подъемов и спусков, набор высоты 71м.

745.41 км – полностью высохший колодец в пустыне Сахара. Фото № 76.



Фото № 76. Высохший колодец за г.прох.Эль-Фехамия 685 м

747.85 км – грунтовая дорога с крупными камнями размером более 5см и песчаными участками. Фото № 77.



Фото № 77. Грунтовая дорога с участками рыхлого песка 2-4 см глубиной

769.55 км – остановка на ночевку между г.прох.Эль-Фехамия 685 м и оазисом Сакрэ. Фото № 78.



Фото № 78. Лагерь в пустыне Сахара за 20 минут до рассвета

771.98 км – участок песчаной дороги в Сахаре с рыхлым песком глубиной 3-5см. Фото № 79.



Фото № 79. Движение по песчаной дороге

776.07 км – каменная дорога со значительными неровностями, уступами, крупными камнями. Фото № 80.



Фото № 80. Движение по каменной части пустыни Сахары

782.86 км – оазис Сакрэ. Фото № 81.



Фото № 81. Пустыня Сахара. На фоне оазиса Сакрэ

Оазис Сакрэ – единственный источник воды между Тагунитом и Фоум-Згидом (Ламхамидом) (расстояние около 160км). На картах генштаба оазис обозначен как ист.Айн-Сиди-Абд-эр-Рахман. Вода питьевая, с небольшой примесью солей. Прокачиваем воду через фильтр, пополняя запасы до 12л на человека. Недалеко от оазиса несколько упавших пальм. Фото № 82.



Фото № 82. Поваленные пальмы рядом с оазисом Сакрэ

788.97 км – участок каменистой дороги от оаз.Сакрэ до оз.Ирики. Фото № 83.



Фото № 83. Движение по каменистой дороге к оз.Ирики.

791.65 км – участок каменисто-песчаной дороги от ист.Айн-Сиди-Абд-эр-Рахман к оз.Ирики. Фото № 84, 85.



Фото № 84. На фоне песчаных дюн Эрг-эль-Мхазиль



Фото № 85. На фоне отрогов горной цепи Джебель-Бани

792.83 км – участок дороги от ист.Айн-Сиди-Абд-эр-Рахман к оз.Ирики заметен песком. Фото № 86.



Фото № 86. Песчаный участок дороги от оазиса Сакрэ к оз.Ирики

803.86 км – фото № 87. Участок дороги от оазиса Сакрэ к оз.Ирики



Фото № 87. Каменистая Сахара на фоне песчаных дюн

819.96 км – оконечность полностью высохшего озера Ирики в Сахаре. Фото № 88.



Фото № 88. На краю озера Ирики

825.74 км – дно высохшего озера Ирики в пустыне Сахара. Фото № 89.



Фото № 89. Движение по дну высохшего озера Ирики

836.07 км – остановка на ночевку на берегу озера Ирики. Фото № 90.
Поскольку днем температура на солнце превышает 50°C, практикуем тактику ранних подъемов и дневного отдыха.



Фото № 90. Лагерь за час до рассвета. Начало утренних сборов

838.71 км – участок грунтовой дороги от оз.Ирики к Фоум-Згиду. Фото № 91.



Фото № 91. Движение по грунтовой дороге с песчаными участками

868.78 км – песчаная дорога от оз.Ирики. Фото № 92.
Встреча с марокканским пограничным патрулем.



Фото № 92. Движение по песчаной дороге с «гребёнкой»

881.64 км – Фоум-Згид – военная погранчасть и поселок. Есть магазины. Выезд на асфальт (региональная дорога R111 Тазенахт – Фоум-Згид). Фото № 93.

К моменту въезда в Фоум-Згид за 103км пути у нас полностью окончились запасы воды (10-12л на человека), пополненные в оазисе Сакрэ. Из-за чрезвычайной жары очень много и часто пили.



Фото № 93. На въезде в Фоум-Згид

888.52 км – справа примыкает грунтовая дорога N12 Ламхамид-Загора.

904.16 км – поселок-оазис Алугум. Фото № 94.



Фото № 94. На въезде в п.Алугум

920.99 км – п.Тастифт. Фото № 95.



Фото № 95. На въезде в п.Тастифт

939.98 км – остановка на ночевку в пальмовой роще перед п.Завият-Сиди-Блаль. Фото № 96.



Фото № 96. Лагерь в пальмовой роще

949.61 км – пересечение с дорогой R108 Агдз – Тазенахт. Фото № 97. Поворачиваем налево на Тазенахт.



Фото № 97. Развилка Агдз-Тазенахт

952.96 км – пер.Тизи-Бель-Хаддж 1218 м а/м. Перевал хотя и обозначен на картах генштаба, в действительности это один из многочисленных холмов на подъеме к п.Тазенахт.

959.66 км – пер.Тизи-н'Тагергуст 1468 м а/м (набор высоты 281м, крутизна подъема 4.7%). Фото № 98.



Фото № 98. На перевале Тизи-н'Тагергуст 1468 м а/м

968.53 км – п.Тазенахт. Фото № 99. Есть магазины и небольшой рынок.



Фото № 99. На въезде в п.Тазенахт

983.70 км – пер.Тизи-н'Башкун 1708 м а/м. Фото № 100.

Подъем начинается сразу за Газенахтом, постоянно увеличивая крутизну до 5.5% непосредственно перед перевалом.



Фото № 100. На перевале Тизи-н'Башкун 1708 м а/м

994.35 км – п.Анзаль. Развилка. Фото № 101. Нам налево на Аскауун.



Фото № 101. Развилка в п.Анзаль

1000.60 км – участок дороги Анзаль-Ташакушт. Фото № 102.



Фото № 102. Движение по новой асфальтовой дороге Анзаль-Ташакушт

1018.15 км – асфальтовый подъем на пер.Тизи-Асдрем 2026 м. Фото № 103.



Фото № 103. Подъем на пер.Тизи-Асдрем 2083 м а/м

1020.27 км – остановка на ночевку за 2км до пер.Тизи-Асдрем 2083 м. Фото № 104.



Фото № 104. Лагерь рядом с пер.Тизи-Асдрем 2083 м

1023.11 км – пер.Тизи-Асдрем 2083 м а/м. Фото № 105.



Фото № 105. На перевале Тизи-Асдрем 2083 м а/м

1025.22 км – п.Ташакушт (остается по правую сторону от дороги) и р.Асиф-н'Ирири. Фото № 106.



Фото № 106. На спуске перед п.Ташакушт и р.Асиф-н'Ирири

1030.72 км – окончание асфальта, начало горной дороги на подъеме к пер.Тизи-Зуггахт 2091 м.

Перевал Тизи-Зуггахт 2091 м обозначен на картах генштаба, хотя его нет на современных марокканских картах, поскольку это один из перепадов высоты при подъеме от р.Асиф-н'Ирири на пер.Тизи-Туггукин 2526 м. Фото № 107.



Фото № 107. На перевале Тизи-Зуггахт 2091 м

1037.85 км – на подъеме к пер.Тизи-Туггукин 2526 м от р.Асиф-н’Ирири.
Фото № 108.



Фото № 108. Каменистая горная дорога на перевал Тизи-Туггукин 2526 м

1043.72 км – участок каменистой грунтовой дороги на подъеме к пер.Тизи-Туггукин 2526 м. Фото № 109.



Фото № 109. На подъеме к пер.Тизи-Туггукин 2526 м

1046.03 км – в результате таяния снегов участок дороги на пер.Тизи-Туггукин 2526 м залит водой. Фото № 110.



Фото № 110. Движение вдоль стекающих по дороге ручьев

1047.15 км – восточный зуб перевала Тизи-Туггукин 2521 м. Фото № 111.
На картах генштаба обозначен один перевал. На самом деле перевалов 2, разделенных расстоянием в 5.8км со сбросом высоты 40м. На современных марокканских картах они имеют отличные от генштаба названия: Тизи-н'Меллунь (2521м) – восточный и Тизи-н'Тлета (2526м) – западный.



Фото № 111. На восточной части пер.Тизи-Туггукин (пер.Тизи-н'Меллунь)

1050.71 км – горная дорога между восточной (2521 м) и западной (2526 м) частью перевала Тизи-Туггукин. Фото № 112.



Фото № 112. Участок каменистой горной дороги между пер. Тизи-н'Меллуль (2521м) и Тизи-н'Тлета (2526м)

1052.03 км – западная часть пер.Тизи-Туггукин 2526 м. Фото № 113.



Фото № 113. На западной части пер.Тизи-Туггукин (пер.Тизи-н'Тлета) 2526м

1056.65 км – часть дороги на спуске с пер.Тизи-Туггукин 2526 м размыта тающими снегами. Фото № 114.



Фото № 114. Размытый участок грунтовой дороги на спуске пер.Тизи-Туггукин 2526 м

1059.54 км – участок крупнокаменистой дороги с выступающими частями скального массива на спуске с пер.Тизи-Туггукин 2526 м. Фото № 115.



Фото № 115. Спуск с пер.Тизи-Туггукин 2526 м по каменистой дороге

1063.73 км – участок спуска с пер.Тизи-Туггукин 2526 м по горной дороге с выступающими частями скального массива, крупным острым камням. Фото № 116.



Фото № 116. Спуск с пер.Тизи-Туггукин 2526 м по разрушенной горной породе, крупным острым камням

1064.26 км – участок спуска с пер.Тизи-Туггукин 2526 м к п.Аскаун по крупнокаменистой горной дороге. Фото № 117.



Фото № 117. Спуск по крупнокаменистой горной дороге

1071.21 км – п.Аскауун. Есть два продуктовых и один хозяйственный магазин.

1075.35 км – остановка на ночевку на выезде из п.Аскауун. Фото № 118.



Фото № 118. Лагерь за п.Аскауун

1076.60 км – участок горной дороги на спуске от п.Аскауун к п.Идиган. Фото № 119.



Фото № 119. Спуск к п.Идиган по каменистой грунтовой дороге

1083.23 км – участок каменной горной дороги с выступающими частями скального массива на спуске от п.Аскаун к п.Идиган. Фото № 120.



Фото № 120. Спуск от п.Аскаун по каменной горной дороге

1092.09 км – участок щебеночной горной дороги на спуске к п.Идиган. Фото № 121.



Фото № 121. Каменный горный спуск по щебеночной дороге

1095.66 км – долина р.Асиф-н’Тиурза. Фото № 122.



Фото № 122. Движение вдоль р.Асиф-н’Тиурза (Асиф-н’Тфнут)

1102.34 км – строящаяся дамба в п.Идиган. Фото № 123. Окончание грунтовой дороги, поворот влево на второстепенную асфальтовую дорогу.



Фото № 123. Водохранилище-дамба Мохтар-Сууси

1121.39 км – выезд на трассу N12 Тарудант-Таливин. Поворачиваем направо на Тарудант. Фото № 124.



Фото № 124. Развилка при выезде на трассу N12

1130.60 км – п.Ида-Угуммад.

1151.58 км – поворот направо на дорогу R203 (дорога на Марракеш через пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м). Фото № 125.



Фото № 125. Развилка Агадир-Марракеш

1165.44 км – остановка на ночевку в начале подъема на пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м. Фото № 126.



Фото № 126. Лагерь на подъеме к пер.Тизи-н’Тест 2112 м

1175.01 км – п.Шафарни (6 строений) на подъеме к пер.Тизи-н’Тест 2112 м.

1181.87 км – фото № 127. Подъем на пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м.



Фото № 127. Подъем на перевал по асфальтированной дороге

1186.44 км – фото № 128. Подъем на пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м.



Фото № 128. Вид на подъем к пер. Тизи-н’Тест 2112 м а/м с одного из верхних витков серпантина

1187.06 км – участок гравийной дороги при подъеме на пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м. Фото № 129.



Фото № 129. Подъем по серпантину на пер. Тизи-н’Тест 2112 м а/м

1191.10 км – пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м (набор высоты 1499м). Фото № 130.



Фото № 130. На перевале Тизи-н’Тест 2112 м а/м

1199.48 км – спуск с пер.Тизи-н’Тест 2112 м а/м к Марракешу. Фото № 131.



Фото № 131. На спуске с перевала Тизи-н’Тест 2112 м а/м

1222.29 км – движение вдоль каньона р.Уэд-Нфис от пер.Тизи-н’Тест к Марракешу. Фото № 132.



Фото № 132. Участок дороги вдоль каньона р.Уэд-Нфис

1227.47 км – Развилка в п.Талаат-н'Якуб. Продолжаем движение прямо, на Марракеш. Фото № 133.



Фото № 133. В поселке Талаат-н'Якуб

1265.28 км – развилка в п.Вирган. Продолжаем движение по основной дороге в направлении на Марракеш.

1280.88 км – остановка на ночевку в п.Асни. Фото № 134. Наша последняя ночевка в походе, поэтому останавливаемся на вилле с целью привести в порядок себя и наши вещи, подготовиться к обратной дороге.



Фото № 134. Частная вилла в п.Асни

1282.20 км – развилка. Направо дорога уходит на п.Имлиль, откуда начинаются восхождения на высшую точку Северной Африки – г.Тубкаль 4165 м. Фото № 135.



Фото № 135. Развилка Марракеш-Имлиль

1297.90 км – п.Таханнаут.

1326.45 км – въезд в Марракеш.

1342.49 км – г.Марракеш. Железнодорожный вокзал. Окончание похода.
Фото № 136.

Рядом с ж.д. вокзалом, к нашему большому удивлению, нельзя находиться с велосипедами и рюкзаками. К нам несколько раз подходили сотрудники службы охраны с просьбой отъехать от вокзала. Официально велосипеды провозить в поездах нельзя, но в реальности это правило не соблюдается.



Фото № 136. Железнодорожный вокзал Марракеша. Окончание похода

Полный походный фотоматериал можно посмотреть в интернете:

<http://solver.io.ua/album446184> - фото Полины Смирновой

..... - фото Жени Артемова

Художественный отчет можно прочитать в интернете:

<http://www.....>

3.3. Меры безопасности на маршруте

Принимая во внимание сложность маршрута и особенности страны, были приняты следующие меры:

- при подготовке похода собраны сведения о регионе похода и его климатических условиях,
- тщательно проверена и подготовлена техника и снаряжение (заменены некоторые покрышки и камеры, каретки, перебраны втулки, установлены новые системы, кассеты, цепи, смазаны все узлы; проверена работоспособность мультитопливной горелки и навигационного оборудования),
- на протяжении всего похода местоположение группы отслеживалось в Украине (с помощью базовых вышек мобильной связи по роуминговой карточке TravelSim)
- перед выходом и по завершению преодоления потенциально опасных участков маршрута осуществлялись звонки на Украину с информированием о прохождении препятствия и состоянии группы
- движение производилось в колонне по 1-му человеку, соблюдая безопасную дистанцию,
- на спусках группа двигалась с интервалом 20-30 м между велосипедистами,
- в течение всего похода выполнялись требования правил дорожного движения,
- места ночёвок тщательно выбирались исходя из погодных условий, возможности схода камней, защищённости от ветра,

Соблюдая эти и другие предосторожности, все участники прошли поход без травм и поломок.

4. Итоги путешествия, выводы, рекомендации

В очень высоком спортивном темпе пройден чрезвычайно интересный новый маршрут. Осуществлено первопрохождение препятствий маршрута, характерных для велотуризма, в новом районе, среди которых необходимо выделить

- пересечение главного хребта горного массива Высокий Атлас в виде серии технически сложных и физически изматывающих перевалов,
- прохождение пустынного участка вдоль границы с Алжиром.

Поход сочетал как большой набор высоты (19 068 м), так и протяженные участки горных дорог и троп, а также участки бездорожья, снега и песка. Основной набор высоты осуществлялся по горным каменистым дорогам и тропам. Высокий темп движения на маршруте обусловлен отличной, несмотря на начало велосезона, физической подготовкой участников и хорошей экипировкой: среднее ежедневное чистое ходовое время – 6,5 часов, средний дневной километраж – 75км (минимальный – 23км, максимальный – 123км), средний ежедневный набор высоты – более 1000м.

Главными **изюминками похода** явились:

- посещение северной оконечности пустыни Сахары
- знакомство с песчаной бурей
- прохождение пер.Тизи-н'Тазазерт 2322 м
- прохождение пер.Тизи-н'Айт-Ими 2945 м н/к
- посещение высохшего озера Ирики
- движение по руслу р.Асиф-н'Имескар
- прохождение г.прох.Тизи-н'Угерд-Зегзаун 2625 м
- посещение ущ.Дадес и ущ.Тодги
- движение вдоль каньона р.Драа
- знакомство с оазисами и обычаями кочевников-берберов
- купание в Атлантическом океане

Важно, что мы полностью вписались в запланированный перед походом бюджет.

Для посещения Королевства Марокко гражданам Украины необходимо получить **визу**. Поскольку у нас не было постоянного места жительства во время пребывания в Марокко или забронированного отеля, мы предоставляли в Консульство ходатайство от ФСТУ с указанием маршрута и сроков пребывания.

Посольство Королевства Марокко в Украине:

Адрес: 04070, г. Киев, ул. И.Федорова 12

Телефон: (8 044) 284-33-26

Факс: (8 044) 568-58-84

Подача и получение документов: Вторник и Четверг с 10.00 до 13.00

Валюта. Менять деньги нужно в аэропорту сразу по прилету. Обменники есть во всех крупных городах (по пути нашего маршрута это были только Бени-Меллаль – отправная точка официальной части маршрута, Загора – форпост перед Сахарой и Марракеш, где наш поход оканчивался). Нужно учесть, что в выходные и праздничные дни все банки закрыты. Оказалось большой проблемой поменять евро на марокканские дирхамы утром в субботу даже в самом крупном городе в стране – Касабланке с населением в 6 млн. человек. Но, с помощью местного населения, мы нашли специальный банкомат, который осуществляет обмен валют (можно менять доллары или евро на дирхамы и наоборот). Курс соответствует курсу в банках (без комиссий). Есть возможность осуществить неофициальный обмен в крупных ресторанах и гостиницах, но курс явно занижен. При вылете из Касабланки часть денег оставили на сувениры, а оставшуюся сумму по грабительскому курсу поменяли на евро у работников DutyFree.

Язык общения. Официальный язык Королевства Марокко – современный арабский язык. С местным населением мы общались на французском. Долгое время Королевство Марокко находилось под протекторатом Франции, поэтому французский язык знают практически все. Исключение составляют кочевые народы гор и пустыни Сахары – берберы, которые разговаривают на своем диалекте. Но даже они знают основные французские слова. Английский распространен вдоль побережья в курортных городах, а также в таких городах, как Марракеш, Фес, Мекнес, ежегодно принимающих миллионные толпы туристов.

Поскольку не так давно в Марокко произошел **демографический взрыв**, более половины населения составляет молодежь и, особенно, дети. Дети приучены что-то просить у туристов: конфеты (“donnez-moi les bonbons”), канцелярские ручки (“donnez-moi le stylo”). Деньги (“donnez-moi d’argent”) просят ребята постарше. Просят дети доброжелательно (пока они не выросли) и если в ответ получают улыбку с объяснением, что денег нет, ручки все раздали в предыдущем поселке, а конфеты нужны нам самим, успокаиваются и отступают. Подростки постарше деньги уже не просят, а мягко требуют, но границ адекватного поведения не переходят. Вариант, который ставит в тупик марокканских детей – нужно самим начинать у них что-то просить, к такому повороту событий они не готовы.

В связи с ускоренным приростом населения и стремительным омоложением нации на фоне гораздо более плавного, но, тем не менее,

стабильного роста экономики, ученые предсказывают стремительный рост преступности. Также следует отметить, что грамотность среди населения чрезвычайно низкая (50%). Если учесть, что, в большинстве, грамотные люди проживают в крупных городах и туристических центрах, можно прийти к выводу, что сельское население, население горных и пустынных районов абсолютно безграмотное, в чем мы не раз убеждались. На всю деревню немного считать умеет обычно только один человек – продавец в магазине (если в поселке есть магазин). Довольно часто при пересчете суммы, оказывалось, что она неверна, причем в равной степени, как в пользу магазина, так и в нашу пользу. Тем не менее, все вышперечисленные особенности не мешают марокканцам быть очень открытыми и дружелюбными людьми, пусть даже и с непривычными нам обычаями.

В целом по стране имеется недостаток источников **питьевой воды** и часть населения не имеет постоянного доступа к водным ресурсам. В период таяния снегов (февраль-март) в горах недостатка источников воды не наблюдается. В пустыне, начиная с апреля большинство колодцев становятся сухими (см. фото № 76). Во всех населенных пунктах, имеющих магазины, есть возможность купить бутилированную воду.

Сезон похода. Поскольку наш поход сочетал два диаметрально противоположных района: заснеженные горы Высокого Атласа (максимальная высота в походе 3024м) и пустыня Сахара с дневными температурами более 45°C, даты похода выбирались на стыке сезонов, когда в горах только сходит снег, а в пустыне еще не началась самая жаркая пора. Для путешественников, которые планируют поход в горы Высокого Атласа с высотами ок.3000м, оптимальным можно считать май. Для участка маршрута, проходящего по районам, близким к Сахаре, наиболее комфортным будет начало марта.

График движения. В походе мы столкнулись с очень большими перепадами температуры: как дневными, так и региональными. Минимум температуры был зафиксирован в седловине между пер.Тизи-н'Тунза 3024 м н/к и пер. Тизи-Эль-Фугани 3004 м н/к – утром термометр показал -6°C. Максимум отмечен во время дневного отдыха при переходе между оазисом Сакрэ и озером Ирики +51°C.

Практиковался подъем до рассвета и дневной отдых (сиеста) 2-3 часа для пережидания пика жары

Поломки. Нам удалось пройти поход без поломок, во многом благодаря тщательной предпоходной подготовке техники. В целом выбор велосипедов и покрышек явился удачным, за исключением велосипеда Жени, который непосредственно перед походом решил ехать на 28” новом Trek-е с жесткой

вилкой, о чем не раз сожалел, поскольку на каменистых горных спусках у велосипеда под большой нагрузкой часто прокалывались камеры, были «змеиные укусы». В таких сложных условиях Женю выручала отличная физподготовка и техника вождения велосипеда. С велосипедами других участников похода проблем не было.

После похода было выброшено 2 покрышки с боковыми порезами.

Также в походе несколько раз прочищалась мультитопливная горелка.

Ядовитые насекомые и пресмыкающиеся. При подготовке похода значительное внимание мы уделяли изучению возможности встречи с ядовитыми насекомыми, змеями, скорпионами, которые могли нам встретиться в пустынных и полупустынных районах, близких к Сахаре. Наиболее опасным и вероятным событием могла бы быть встреча со скорпионами, у которых в марте-апреле начинается брачный период, когда они чрезвычайно активны и опасны. Также были изучены возможности лечения при укусе. Поскольку, наиболее вероятно, укус мог произойти на автономном участке между Тагунитом и Фоум-Згидом, рассчитывать на помощь извне мы не могли. До ближайшего пункта, в котором нам могли бы оказать квалифицированную помощь, было более 300км. Поэтому аптечка первой помощи собиралась довольно тщательно.

Дикие животные. В горах Высокого Атласа нам могли встретиться медведи, леопарды, гиены, волки и шакалы. Вживую никого из перечисленных животных мы не увидели. Видели сусликов и бурундуков.

Пыльные бури. Оптимальность выбранных дат проведения похода чрезвычайно усложнялась возможностью попаданию в пыльную бурю, одну из которых мы имели возможность ощутить на себе. Ураганный (свыше 100км/ч – по сведениям местных в п.Нкуб) ветер выталкивал нас от эпицентра бури, которая двигалась в нашем направлении. После окончания бури пыльно-песочная взвесь в небе висела на протяжении двух дней.

Приграничная зона. Часть похода проходила вдоль границы с Алжиром. Оформление пропусков доступа в приграничную зону не требуется. Один раз был встречен патрулирующий джип пограничной службы. Офицеры были чрезвычайно удивлены встрече с велосипедистами, расспрашивали о прохождении последних нескольких дней маршрута. Пожелав счастливого пути, пограничники уехали.

Еда. Пища, которую ежедневно употребляют марокканцы, не отличается особым разнообразием. Это омлет, тажин, кус-кус, брошетт (небольшие шашлыки) в сочетании с пряными чаями. Спиртное жители Королевства Марокко не употребляют из религиозных соображений, в продаже нет

никаких напитков, содержащих алкоголь. Основным источников витаминов в походе были марокканские апельсины по цене 4-5гр. за килограмм.

Питьевая вода. С целью обеспечения группы питьевой водой и недопущения заболеваний ЖКТ, являющихся обычным делом при путешествии по Африке, перед походом был приобретен фильтр для воды MSR SweetWater Purifier system. В течение похода в группе не было заболеваний.

Наличие воды в Марокко очень сильно зависит от района путешествия и сезона. Во время нашего путешествия были дни, когда в течение всего дня мы не встречали ни одного источника воды. К этому нужно быть готовыми.

Особенности восприятия велоформы. В целом по стране нет жесткого неприятия путешествующих в обтягивающих велотреках туристов. В туристских районах к такой одежде местное население привыкло, т.к. в Марокко проводится довольно много шоссейных и кросс-кантрийных гонок и марафонов. В горных и пустынных районах велоформа также не привлекала повышенного внимания. Только один раз за весь поход на спуске с хребта Высокий Атлас в п.Бу-Таграр при покупке продуктов нами интересовались местные ребятишки, а один из пожилых мужчин, глядя на нашу велоформу, сказал «это плохо» (“C’est mal”). Полина, как единственная девушка в группе, для перестраховки довольно часто ехала в легких светлых брюках местного производства.

Перед походом была получена **спонсорская экипировка.**

Производитель туристской одежды и экипировки Commandor www.commandor.com предоставил для тестирования штормовую куртку Neve Spirit, штормовые брюки-самосбросы Neve Oris и комплект термобелья Neve Supreme. Следует отметить следующие достоинства, по которым была выбрана именно эта штормовая одежда от ТМ Neve: малый вес, отличное качество, удобство использования, а также стильный внешний вид. Особенно понравилась штормовая куртка Neve Spirit. Термобелье очень хорошего качества с высокими потоотводящими характеристиками по гораздо более низкой цене, чем зарубежные аналоги.

Производитель туристского снаряжения Terra Inkognita www.terraincognita.ua сделала скидку для приобретения палатки Toprock 4. Данная палатка была выбрана исходя из следующих соображений: могли быть ураганные ветра, поэтому конструкция должна быть устойчивой к ветру (у палатки 4 дуги с 7 точками пересечения), для предотвращения попадания пыли и песка внутрь палатки нужна снегозащитная юбка, большим плюсом

были большие тамбуры. Палатка очень хорошо себя зарекомендовала, единственный ее минус – относительно неудобная установка/сборка.

Интернет-магазин www.gorgany.com подарил участникам по 2 пары легких и износостойких вело и треккинг-носок ТМ Lasting, которые отлично прошли весь велопоход.

Т.к. в походе на каждого участника приходилась 1/4 часть ремнабора, аптечки и прочего общественного снаряжения, а также большое количество еды и воды, мы стремились по максимуму облегчить вес личного снаряжения и экипировки.

Перед походом НПФ «Мерв» www.merv.com.ua подарила нам 4 одинаковые футболки с изображением флага Украины (3 участника) и России (1 участник) на плече, а также изображением страны с флагом на передней части футболки и стилизованным рисунком, обобщающим основные достопримечательности Марокко – горы, оазисы, пески – на спине футболки. Интересный случай произошел в Тинегире, когда местные, заинтересовавшись футболками сказали: «Классные. Только почему у вас снизу не нарисована территория Западной Сахары? Мы ее давно уже захватили».

Поскольку почти весь маршрут проходил в безлесой зоне, для приготовления пищи использовалась мультитопливная горелка, которая хорошо себя зарекомендовала. В качестве топлива применялся бензин.

Небольшие веломастерские есть в некоторых поселках. В них можно купить камеры и покрышки для велосипеда, на этом выбор велокомпонентов, в большинстве случаев, оканчивается.

В Марокко в прибрежных районах сильно развит туризм, в т.ч. система обслуживания, большинство населения может объясниться на нескольких языках.

Развита сеть небольших кемпингов – приютов для туристов. Цены за одну ночевку, в зависимости от месторасположения гостиницы и ее класса, начинаются от 40-90гр.

На некоторые позиции товаров цена в полтора-два раза выше, чем в Украине, но большинство продуктов отличаются по цене ненамного.

Ориентироваться лучше всего, используя GPS и карту. Необходимо заранее создать маршруты или треки, ориентируясь на спутниковые снимки GoogleEarth и сопоставляя их с картами Генштаба.

Лучшее время посещения – весна, осень и зима (прибрежные и пустынные районы). В летнее время в Марокко очень жарко.

Подводя итог пройденного похода можно сказать, что Марокко – это страна, которая оставляет незабываемое впечатление. Страна, настолько разнообразная и интересная, что в нее хочется вернуться снова.

5. Приложения

Перечень группового снаряжения

- палатки	– 1 шт. , 4-х местная
- котлы	– 2 шт., 2л и 3л
- трос – замок	– 1 шт. 1,5 м
- флажки безопасности	– 2 шт.
- пила – цепочка	– 1 шт.
- сухое горючее	– 10 табл.
- мультитопливная горелка	– 1 шт.
- КПК Asus 696	– 1 шт.
- GPS-навигатор Garmin 60CSx	– 1 шт.
- GPS-навигатор Garmin Oregon450	– 1 шт.
 общий вес группового снаряжения:	 9,2 кг

Содержание аптечки

Анальгин	10 таб
Кетанов	5 таб
Аспирин	10 таб
Но-шпа	5 таб
Лоратадин	10 таб
Амоксилав	5 таб
Офлоксацин	5 таб
Бинт стерильный	4 шт
Бинт эластичный	1 шт
Вата	50 гр
Лейкопластырь бактерицидный	10 шт
Лейкопластырь рулонный	1 рулон
Перекись водорода	100 мл
Йодицерин (бетадин)	1 флакон
Пантенол	1 флакон
Офлокаин	1 тюбик
Левомецитин	15 таб
Уголь активированный	20 таб
Фестал	5 таб
Имодиум	5 таб
Бисакодил	5 таб
Валидол	5 таб
Аскорбиновая кислота	50 таб
Стрепсилс	10 таб
Либексин, амброксол	10 таб
Дексона	1 флакон
Нафтизин	1 флакон
Троксевазин	1 тюбик
Финалгон	1 тюбик
Ортофен	5 таб
Помада для губ	1 шт
Крем детский	1 тюбик
Термометр	1 шт.

общий вес аптечки:

1,1 кг

Содержание ремнабора

- ключи рожковые, комплект	- 1 шт.
- ключи торцевые, комплект	- 1 шт.
- съёмники, комплект	- 1 шт.
- отвёртки	- 1 шт.
- плоскогубцы	- 1 шт.
- набор шестигранников	- 1 шт.
- лопатки монтировочные	- 3 шт.
- переключатель задний	- 1 шт.
- эксцентрики колеса передний и задний	- 2 шт.
- тормозные колодки	- 8 шт.
- шарики для подшипников, разные	- 20 шт.
- гайки, болты, шайбы на все узлы велосипеда	- около 40 шт.
- смазка жидкая и густая	- около 250 гр
- тросики	- 3 шт.
- ключ для спиц	- 1 шт.
- спицы	- 15 шт.
- велоаптечка в комплекте	- 1 шт.
- запасная покрышка	- 3 шт.
 общий вес ремнабора:	 4,9 кг

Примечание: спицы и запасные камеры взял каждый участник в зависимости от типа велосипеда.

В походе произошли поломки:	
проколы камер	- 12 раз
порез покрышки	- 2 раза

Смета расходов на поход

	на человека	на группу
- перелет Киев-Рим-Касабланка-Рим-Киев	5 700 гр.	22 800 гр.
- проезд Днепропетровск-Киев	87 гр.	348 гр.
- проезд Киев-Днепропетровск	87 гр.	348 гр.
- проезд Киев-Борисполь	70 гр.	280 гр.
- проезд Борисполь-Киев	100 гр.	400 гр.
- проезд Касабланка-Бени-Меллаль	100 гр.	400 гр.
- проезд Марракеш-Эссуэйра	90 гр.	360 гр.
- проезд Эссуэйра -Касабланка	130 гр.	520 гр.
- проезд Касабланка-Аэропорт	40 гр.	160 гр.
- визовый сбор	212 гр.	848 гр.
- фильтр для воды MSR SweetWater Purifier system	255 гр.	1 020 гр.
- картографический материал	50 гр.	200 гр.
- страховка	80 гр.	320 гр.
- расходы на продукты	1 300 гр.	5 200 гр.
- фотоматериалы	50 гр.	200 гр.
- ночевки в кемпингах	250 гр.	1 000 гр.
 итога:	 8601 гр.	 34 404 гр.

Цены на группу частично не соответствуют действительности, т.к. Женя летел из Москвы и не оформлял визу.

Приложение №5
Карты района похода

Высотный профиль маршрута

6. Литература и картографический материал

1. Карты Генштаба I29-4, I30-3, H29-2, H-30-1 (1:500 000), 1990г.
2. Карты Генштаба масштаба 1:200 000 и 1:100 000, лежащие в квадратах I29-4, I30-3, H29-2, H-30-1, 1961-1990гг.
3. Векторная карта Марокко TOPO Maroc v2 для Garmin.
4. Morocco Map 1:800 000, GeoCenter International UK Ltd., 2007.
5. Morocco Geographical Map 1:1 250 000, Gizi Geographical Maps, 2007.
6. Отчеты о походах по Марокко
<http://www.altair-altai.ru/content/view/294/43/>
<http://velosamara.ru/report/2008/marocco1.shtml>
<http://bestandreyspb.narod.ru/morocco/1.html>
<http://www.manturs.narod.ru/marocco/maroc.htm>
http://www.mountain.ru/world_mounts/africa/2003/Marocco/index.shtml
<http://www.dius.lv/avlad/velo09/maroc09/index.html>
<http://www.saparov.ru/travels/reporting/morocco/53.html>
7. Путеводитель серии "Lonely planet": Morocco. 9th Edition, Feb 2009. – 528с.
8. Вимоги до складання звіту про спортивний туристський похід. Інформаційно-методичний збірник № 3; м.Київ, 2002 р.