

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий
OFF ROAD MASTER**



О Т Ч Ё Т

о прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута
четвёртой категории сложности (0840061811Я) по территории
Центрального Кавказа

Маршрутная книжка № 0-131-17

Руководитель:
Макаренко Алексей Анатольевич

Маршрутно-квалификационная комиссия Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России рассмотрела отчёт и считает, что маршрут может быть зачтён всем участникам и руководителю **четвёртой** категорией сложности

Отчёт использовать в библиотеке Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России.

Судья по виду _____ (_____)

Председатель МКК _____ (_____)

Штамп МКК

Новосибирск 2017

Содержание

1. Справочные сведения о пройденном маршруте	3
1.1. Проводящая организация	3
1.2. Место проведения	3
1.3. Общие справочные сведения о маршруте	3
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута	3
1.5. Препятствия, определяющие сложность маршрута	3
1.6. Обзорная карта региона проведения маршрута	4
1.7. Состав группы	4
1.8. Адрес хранения отчета:	5
1.9. Выпускающая МКК	5
2. Планируемый и пройденный графики движения по маршруту	6
3. Техническое описание прохождения определяющих препятствий	7
4. Итоги, выводы, рекомендации	9
5. Описание прохождения маршрута (дневник)	11
Приложение 1	43
Картографический материал	43
Приложение 2	45
Инструкция по подготовке автомобиля	45
Необходимые условия	45
Рекомендуемые условия	45
Приложение 3	46
Материальное оснащение группы:	46

1. Справочные сведения о пройденном маршруте

1.1. Проводящая организация

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

1.2. Место проведения

Спортивный маршрут был пройден по территории Центрального Кавказа.

1.3. Общие справочные сведения о маршруте

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
авто	четвёртая	2521	12	12	07.08.2017 – 18.08.2017

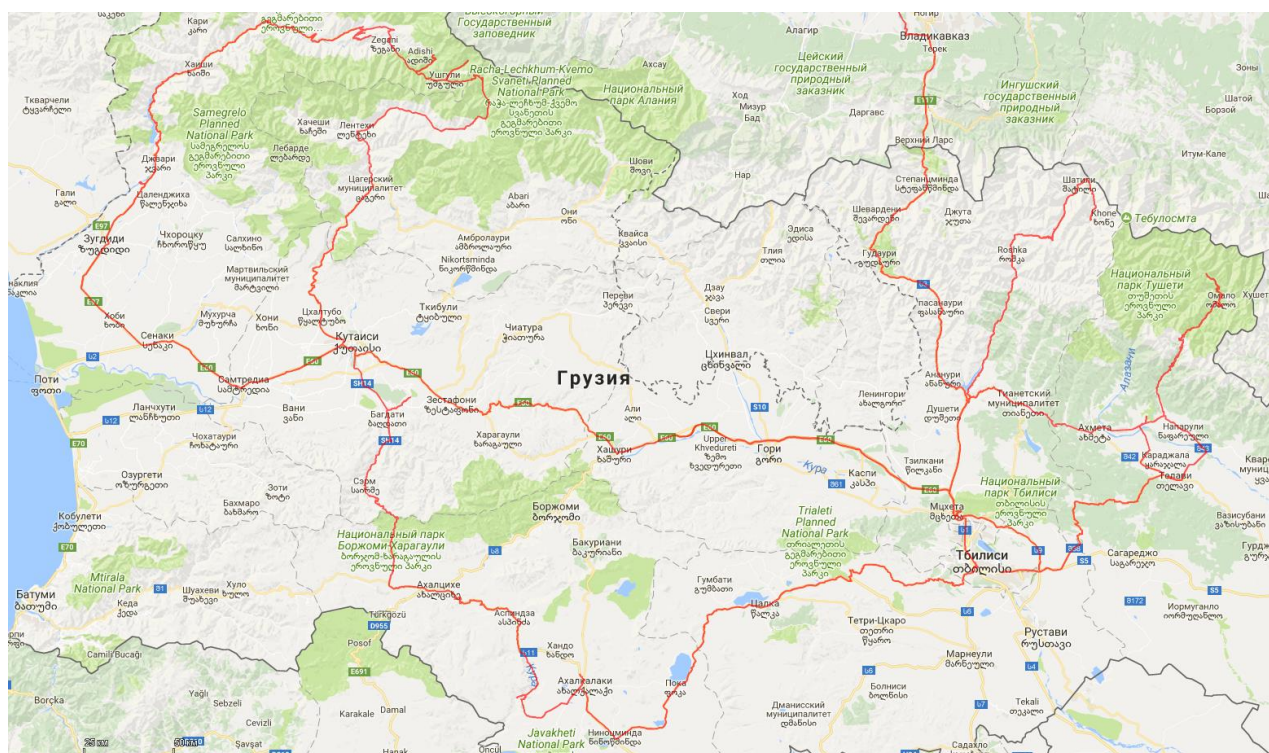
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута

Нижний Ларс (Россия) – Степацминда – Жинвали – Пшавели – Омало – Пшавели – Тбилиси – Кутаиси – Зугдиди – Местиа – Лентехи – Кутаиси – Хашури – Ахалцихе – Ахалаки – Тбилиси – Жинвали – Шатели – Жинвали – Нижний Ларс

1.5. Препятствия, определяющие сложность маршрута

Вид препятствия	Протяженность, км	Кат. тр-ти	Характеристика препятствия
Перевал, горный серпантин, броды	≈ 130 км.	4	Пшавели – Омало – Дартло – Омало – Пшавели. Перевал Обано-Омало (2950 м), Грунтовая дорога, горный серпантин
Горный серпантин, перевал	≈ 70 км	3	Ахалцихе-Сэрм Грунтовая дорога, горный серпантин.
Горный серпантин, перевал	≈ 200 км	4	Местиа – Лалкхори - Лентехи – Грунтовая дорога, горный серпантин, перевалы.
Горный серпантин, перевалы	≈ 200 км	4	Жинвали – Шатели – Ардоти – Шатели – Жинвали Горный серпантин, перевалы.

1.6. Обзорная карта региона проведения маршрута



Маршрут начинается и заканчивается в п. Верхний Ларс

1.7. Состав группы

№ п/п	Фото	ФИО	Туристский опыт
1.		Булгаков Олег Валерьевич, водитель, 10.08.1971	МС, 6У Саяны, 6Р С.-В. Алтай
2.		Булгакова Юлия Валериевна, запасной водитель, 23.10.1979	МС, 6У С.-В. Алтай, 5Р Монголия
3.		Галузин Виктор Борисович, водитель, 16.06.1957	б/р 6У Тыва, Алтай
4.		Гриднев Сергей Георгиевич, запасной водитель, 23.02.1957	МС, 6У Саяны

5.		Гущин Ростислав Анатольевич, водитель, 22.08.1977	3 р., 5У Киргизия
6.		Лабенский Дмитрий Галюсович, водитель, 20.01.1961	3 р., 4У Киргизия, 1Р Алтай,
7.		Макаренко Алексей Анатольевич, руководитель, 19.05.1981	КМС, 6У С.-В. Алтай, 4Р Тыва
8.		Макаренко Мария Валерьевна, водитель, 08.01.1984	2 р. 4У Тыва, 2Р Юж. РФ
9.		Парфенов Виталий Геннадьевич, механик, 17.08.1982	3 р. 5У С.-В. Алтай
10.		Парфенова Елена Леонидовна, запасной водитель, 04.09.1978	б/р, 3У Шория

1.8. Адрес хранения отчета:

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Туристско-спортивного союза России.

1.9. Выпускающая МКК

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского федерального округа

2. Планируемый и пройденный графики движения по маршруту

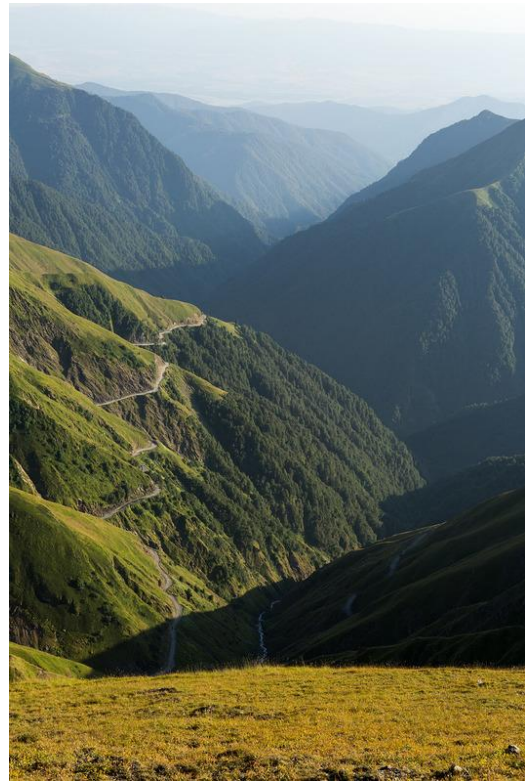
Планируемый график					Пройденный график				
Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения	Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
07.08	1	Верхний Ларс - Дартло	307	авто	07.08	1	Верхний Ларс – Ахмета	99	авто
08.08	2	Дартло - Сигнахи	260	авто	08.08	2	Ахмета - Омало	209	авто
09.08	3	Сигнахи - Сагамо	220	авто	09.08	3	Омало - Алаверди	177	авто
10.08	4	Сагамо – Ванис-Квабеди	85	авто	10.08	4	Алаверди-Тбилиси	120	авто
11.08	5	Ванис-Квабеди - Зугдиди	295	авто	11.08	5	Тбилиси - Лиа	400	авто
12.08	6	Зугдиди – Местия	160	авто	12.08	6	Лиа - Местиа	157	авто
13.08	7	Местия - Ушгали	88	авто	13.08	7	Местиа - Ушгули	69	авто
14.08	8	Ушгали - Кутаиси	210	авто	14.08	8	Ушгули - Багдати	229	авто
15.08	9	Кутаиси - Гори	220	авто	15.08	9	Багдати - Вардзия	175	авто
16.08	10	Гори - Ардоти	236	авто	16.08	10	Вардзия - Тбилиси	232	авто
17.08	11	Ардоти - Степацминда	221	авто	17.08	11	Тбилиси - Шатили	178	авто
18.08	12	Степацминда – Верхний Ларс	25	авто	18.08	12	Шатили – Верхний Ларс	476	авто
		Итого:	2327					2521	

3. Техническое описание прохождения определяющих препятствий

3.1. Использование пониженной передачи на подъеме.



3.2. Использование пониженной передачи при спусках. Торможение двигателем (выбор более низкой передачи).



3.3. Понижение давление в колесах для более комфортного движения по дорогам без покрытия



3.4. Внимательное прохождение бродов при спусках. При необходимости остановиться и остудить тормоза.

4. Итоги, выводы, рекомендации

Данный маршрут доступен для любого стандартного внедорожника. Прохождение маршрута больше зависит от погоды, чем от степени подготовки автомобиля.

Прохождение границы. Время прохождения границы сильно зависит от времени прохождения. Если в обычные не сезонные дни ее можно пройти за 30-60 минут, то в сезон время прохождения границы может достигать 12 часов. Если Вы собираетесь проходить границы в сезон, то стоит планировать больше времени. Возможно стоит границу проходить в ночное время. Т.к. днем очень жарко и не где скрыться от солнца.

При предварительной проработке маршрута график движения был составлен на основе других отчетов, однако в реалии оказалось время, потраченное на осмотр достопримечательностей больше, а также средняя скорость движения меньше. Особое внимание стоит обратить на расчетную среднюю скорость движения, т.к. основная часть маршрута пролегает по горным дорогам и большая их часть без асфальтового покрытия. В этом отчете я привел наши реальные средние скорости в движении.

Я бы рекомендовал больше времени заложить на район Тушетии, для более полного осмотра достопримечательностей, а также замечательных гор.

В третий день экспедиции по дороге из Омало во время прохождения опасного участка упал камень на автомобиль, в результате чего сильно пострадал автомобиль и чудом все остались целы. Данный участок дороги обслуживался и в момент проезда там проходили работы по расчистке дороги а так же контроль, но по непонятным причинам обслуживающая организация не внимательно проследила и открыла движение. В момент движения обслуживающая организация проводила визуальный контроль склона и видимо данный камень заметили поздно. В данном месте профиль дороги не позволяет видеть ситуацию на склоне, поэтому экипаж камень увидел за доли секунд до удара. Благодаря большому опыту участников данная была ситуация была правильно оценена и проведен ряд мероприятий который позволил оперативно оказать помощь людям, а также оперативно эвакуировать машину из труднодоступного района. Для эвакуации машины было проработано очень много разных возможных и не возможных способов, перед тем как сделать то, что сделали. После эвакуации пострадавший автомобиль был доставлен в Тбились и были достигнуты договоренности по подготовке автомобиля к

эвакуации. В процессе дальнейшего движения группы (продолжения экспедиции) были решены все вопросы по доставке автомобиля из Грузии в Россию.

После прохождения границы мы купили местные сим карты для связи между собой и для интернета. В Степацминде мы смогли купить только сим карты Билайн, других там не было. При возможности лучше брать сим карты оператора Magti т.к. у него покрытие на много лучше (в том числе 4G).

5. Описание прохождения маршрута (дневник).

07.08.2017.

Общая встреча группы и переход границы.

Изучив прошлогодние отчеты на переход границы у нас было заложено 4 часа. Вечером мы узнаем, что переход границы занимает 8-10 часов. Из-за этого общая встреча назначена на 5 утра.

В 6 утра встали в очередь, очередь на таможню была длиной около 4 км. На переход границы у нас ушло 8 часов. Причем очередь только на Российской стороне.



Первым пунктом достопримечательностей был Храм Святой Троицы, построен в XIV веке. Расположен на высоте 2170 м у подножья Казбека. Дорога до храма идет от Степанцминды, через село Гергети. Она доступна только для внедорожников и представляет из себя 4 километра сплошного серпантина с редкими местами для разъезда легкового транспорта. Этим активно пользуются местные жители и катают туристов к храму на полноприводных автомобилях. 99,9% этих автомобилей составляют Митсубиси Делика. Трафик от села до храма и обратно представляет из себя сплошную пробку из Делик. Вид от храма просто великолепный, в особенности на г. Казбек.



После просмотра первых достопримечательностей было выделено время на обмен валюты, снятия наличных в банкоматах, обед он же ужин. Все это происходило в селе Степанцминда. Перед поездкой особо ни кто не вникал в варианты мобильной связи в Грузии. В Степацминде активно был представлен всем известный оператор Билайн, его и купили т.к. других вариантов не было. Забегая вперед скажу, что лучше брать сим карты оператора Magti т.к. у него покрытие на много лучше (в том числе 4G).

Место ночевки нашли рядом с дорогой на берегу реки Арагви.

За день пройдено 99 км.

08.08.2017.

Старт в 8 утра.

Путь лежал через Тианети. До Тианети идет асфальт, далее до Ахметы грунтовка. Эта дорога не особо пользуется популярностью у местных жителей, потому как на протяжении 25 километров нам встретилось не более пяти машин. Красивейшая дорога проходит через сказочный лес и не предполагает движения на большой скорости из за обилия поворотов и колдобин.

По пути нами был посещен город-крепость Кветера. Город Кветера был одним из центров княжества Кахетия. По некоторым данным Кветера основан в VIII веке н. э. От крепости местами остались стены, частично караульные башни и церковь, построенная в первой половине X века.



В крепости мы встретили местных в количестве человек восьми. Некоторые из них оказались преподавателями государственных университетов Грузии. Они в свободное от работы время занимаются поддержанием крепости в надлежащем состоянии и посильным ее восстановлением. Эти чудесные люди осветили нам всю историю Грузии и Кахетии в частности, начиная с доперсидских завоеваний. Мы поняли, что нам очень повезло, что мы встретили людей, на столько хорошо знающих историю своей страны. Посмею забежать вперед и заметить, что в последующем нам все время везло на таких людей. Это заставляло задуматься, в Грузии действительно так хорошо преподают историю государства либо там такая маленькая история. В итоге по средством общения мы пришли к выводу, что истории много, просто эти люди очень любят свою историю и свою страну.

Следующая маршрутная точка - собор Святого Георгия - кафедральный собор первой четверти XI века. Высота собора около 50 м, высота внутреннего пространства свыше 42 м. До строительства собора Цминда Самеба (2004 год) в Тбилиси собор Алаверди был высочайшей церковной постройкой Грузии.



Далее едем в Тушетию (Тушетия (груз. თუშეთი, Тушети) — историческая и географическая горная область на северо-востоке Грузии.). Живописная тушетская дорога является одной из самых опасных в Грузии. Она бывает открыта с мая до октября, а остальные шесть месяцев в году из-за обильного снегопада дорога становится непроходимой. Эта дорога — единственная связывающая Телавский район Кахети с высокогорным селом Омало. Ее длина – 72 километра.





Дорога на Омало без преувеличения просто феерична! Красивейшие горы, потрясающие ущелья, шикарные серпантины... По пути некоторые участники нашли в себе смелость искупаться в чистейшем водопаде.

При подъеме на перевал Обано-Омало (2950 м) у одной из машин начались проблемы. Машина периодически глохла. Было принято отправить машину вниз для ремонта, так же с той машиной поехал еще один экипаж, мы же продолжили движение по графику. Была договоренность, что мы встретимся на выходе (данный маршрут радиальный и мы будем возвращаться по этой же дороге) .

К 19:00 мы были в Омало. Во время нашего размещения мы познакомились в двумя молодыми людьми (грузинами) Михаилом и Ираклием. Они помогли нам разместиться и этот вечер мы провели за ужином все вместе. Михаил, как выяснилось, занимается туристическим бизнесом и знает без преувеличения всё о Грузии. Ираклий хоть и не занимается туристическим бизнесом, но знает о Грузии не меньше. До поздней ночи мы с упоением слушали истории о каждом регионе Грузии, мы прослушали все ключевые этносы о народах Грузии, мы прочувствовали на себе весь неповторимый менталитет грузинского народа...

Суточный пробег: 209 км. Время в движении 7:33, средняя скорость в движении 27,7 км/ч.

09. 08. 2017.

Старт в 6 утра и осмотр селений Дартло и Квавло (Тушетия). Забегая вперед я бы рекомендовал заложить в график на Тушетию больше времени. Старт обратно был назначен на 11 утра, поэтому нужно максимально посмотреть горные виды, селенья и достопримечательности.



Ориентировочно в 12 часов мы подъехали к месту схождения селя. Дорога была перекрыта дорожными работниками по причине камнепадов. Работники сказали нам, что в течении 1-1,5 часов дорогу откроют. На склоне работали альпинисты, толкали неустойчивые камни. Эти процессы происходят по причине того, что селя был зимой, когда склон «поехал», вся горная порода перемешалась со снегом и льдом. Теперь в жару снег тает и камушки теряя свою устойчивость срываются со склона, образуя небольшие камнепады.



Мы не стали просто так сидеть у машин, а пошли купаться. Речка не глубокая, редко находились места глубже колена и очень холодная. Накупавшись вдоволь мы пошли к машинам. Пока мы выбирались на дорогу, проезд открыли. Одна из наших машин стояла первая и экипаж уже был в машине, поэтому они поехали первыми. В момент когда мы подошли к машинам, их уже не было, а легковые, которые успели начать движение спешно разворачивались на повороте, как раз на участке селевого склона. К нам подъехала машина, которая вернулась с участка и девушка пассажир спросила, с нами ли был серый внедорожник. Выяснилось, что в момент прохождения опасного участка в машину угодила камень. Мы кинулись к рациям, но они не отвечали на вызовы. Мы взяв ручную рацию побежали к злополучному повороту. Альпинист, который дежурил на въезде нас не пускал. Мы под свою ответственность все таки пошли в направлении машины. За поворотом стояла машина, в ней никого не было. Сразу отлегло от сердца, что все успели эвакуироваться. Машина стояла немного наперекосяк. Видно было, что у машины повреждено правое переднее колесо. В целом все

выглядело прилично. Пока мы смотрели на авто со склона полетели камни, мы скоростно ретировались. Альпинист сказал, что камень был большой и быстрый. Нас не пускали на ту сторону, т.к. была опасность повторного схода камней. Через некоторое время мы еще раз пошли посмотреть на место инцидента. Когда пришли на место, автомобиля уже не было.

Где то через час дорогу открыли. Машины на полной скорости пролетали этот участок. Единственное что мешало беспрепятственному прохождению, это камень который перегородивал пол проезжей части. Когда мы увидели пострадавшую машину, нам стало по настоящему страшно.



В данной ситуации очень повезло и камень упал в моторный отсек автомобиля, не задев салон автомобиля. Весь удар на себя взял двигатель и передний мост. В автомобиле в момент происшествия находилось 4 человека. В целом пассажирам очень повезло и все отделались ушибами и царапинами. Однако больше всех пострадал пассажир на переднем сиденье, она получила небольшое рассечение переносицы и множественные ушибы.

На этом участке очень плохо работала сотовая связь, тем не менее проезжающие мимо местные жители вызвали скорую помощь и рейнджеров. Рейнджеры (спасатели) приехали первыми, сфотографировали машину и уехали, сказали что нужно убирать машину с дороги. Скорая приехала чуть позже со стороны Омало. Скорая забрала пострадавшую, а так же сопровождавшего человека. Тут же мы по спутниковой связи позвонили группе кто уехал на ремонт, доложили обстановку, попросили встретить скорую о в районе Пшавели и организовать всё. Параллельно мы связались с

нашими новыми знакомыми Михаилом и Ираклием, они должны были возвращаться из Омало в этот день. Немного придя в себя, мы начали думать как эвакуировать автомобиль. Что бы выбраться, надо было забраться на перевал, высотой почти 3 тысячи метров, а потом еще с него спуститься. До ближайшего населенного пункта Пшавели было порядка 65 км. Дороги и серпантины не позволяли вызвать в это место стандартный эвакуатор. Этот вариант был не исполним. В виду того, что в районе Омало ведется активное строительство гостиниц и всякой туристической инфраструктуры, на этой дороге происходит активное движение грузовой техники. В сутки как минимум 5-6 бортовых камазов проходят груженными в направлении села и возвращаются пустыми обратно. Движение периодически перекрывали, поэтому вокруг нас постоянно концентрировалась много проезжих. Все предлагали помощь. Когда подъехали пара камазов, оба водителя согласились помочь вывезти машину на «большую» землю. Но была одна основная проблема, это погрузка пострадавшей Toyota Land Cruiser 80 в кузов бортового камаза. В виду специфики бортов не в каждый камаз 80-ка входила по габаритам. Так же вопрос надежного крепления автомобиля в кузове тоже оставался открытым. Ну и основной вопрос который затруднял всю процедуру, это языковой барьер. По прошествии пары десятков лет с момента развала Союза, уже многие забыли русский.

Через три часа после происшествия подъехали Михаил с Ираклием и процесс организации эвакуации пошел продуктивней. Они пробили все возможные варианты техники. Выяснилось, что в этот день по этому маршруту должен пойти Камаз вездеход. И у него вроде должна быть лебедка в кузове. Это существенно облегчало задачу. Часам к пяти вечера Камаз появился со стороны Пшавели. Ему надо было выгрузить груз в Омало и он точно должен был идти обратно. Промерив борта и общие размеры кузова выяснилось, что 80-ка в него войдет впритирку. Но лебедки у него не оказалось. Поэтому нам за несколько часов надо было решить вопрос с погрузкой машины. Было проработано очень много вариантов погрузки, но все они по каким то причинам не подходили. В итоге, по договоренности с местным трактористом, который обслуживал этот участок дороги, нам нужно было транспортировать автомобиль на базу рейнджеров в двух километрах от нашего места. На базе был большой экскаватор, с помощью которого возможно было загрузить пострадавший автомобиль в камаз.

Проблема транспортировки до рейнджеров была решена легко. 80-ку за переднюю часть подвесили на стропе за фаркоп проходящего мимо камаза самосвала. Открутили оставшееся переднее колесо для симметрии.



Медленно но верно мы прошли 2 км сложной дороги. Дальше было не понятно когда поедет камаз. Мы подготовились предварительно, но уже наступала ночь, было темно и мы решили, что камаз поедет обратно утром, поэтому мы быстро поставили палатки, чтоб отдохнуть после тяжелого дня, однако через 30 минут приехал камаз и нужно было грузить автомобиль.

Вариант погрузки у нас только один и это использование большого эксковатора как крана. Задача не простая, но нам удалось погрузить автомобиль в кузов камаза. Далее мы спустили колеса, закрепили автомобиль в кузове и поехали.

К сожалению в данный не все зависело от нас и мы должны были подстраиваться под водителя камаза, которому нужно было ехать и других вариантов у нас не было, поэтому мы были вынуждены ехать ночью.

В итоге около пяти утра мы были в Алаверди. Камаз был родом из этого городка. В Тбилиси камаз ехать отказался, в силу обоснованных причин. Поэтому было принято решение оставить камаз с погруженной в него 80-кой в Алаверди, и искать эвакуатор с погрузчиком, чтоб доставить пострадавший автомобиль в Тбилиси.

Суточный пробег 177 км.

09.08.2017

Татьяна в больнице вечером в тот же день прошла все обследования и в целом (не считая ушибов и ссадин) было все нормально, но на ночь ее оставили в больнице для наблюдений.

В этот день нам нужно было решить вопросы с пострадавшим экипажем и их автомобилем. Задача была доставить автомобиль и экипаж в Тбилиси. Разместить автомобиль на ремонтной базе (предварительно уже была договоренность), сделать предварительную подготовку для эвакуации автомобиля в Россию, а так же решить каким образом будет происходить эвакуация автомобиля и экипажа в Россию и дальнейшие действия всей команды.

Первым делом нужно было забрать пострадавший автомобиль и отвезти его в Тбилиси. Из Тбилиси был вызван эвакуатор с погрузчиком, который должен был снять 80ку с камаза и увезти ее на базу. С одной стороны вроде все уже самое сложное сделано и должно пройти все быстро, но фактический перегрузка автомобиля заняла около 3х часов. На практике не простое дело тяжелый подготовленный автомобиль погрузить т.к. он тяжелый и высокий. Погрузчики обычно рассчитаны на легковые машины и стандартные внедорожники.



Только к 19.00 мы смогли закончить с транспортировкой и начать решения вопроса по дальнейшим действиям. После обсуждения мы пришли к следующим решениям:

1. Пострадавший экипаж остается в Тбилиси для подготовки автомобиля к эвакуации, а так же сбору нужных документов (справки из полиции);
2. В процессе мы решаем каким образом будем эвакуировать автомобиль, в Россию;
3. Остальная команда продолжает маршрут. Маршрут в свою очередь был полностью переработан и закольцован в обратную сторону. Из него были удалены все второстепенные точки и оптимизированы ключевые, обязательные к посещению места;
5. Группа должна собраться в Тбилиси 16.08.2017г. для решения вопросов эвакуации экипажа.

11. 08.2017

Старт в 10:00 Наш пуль лежал в Сванетию и его столицу город Мestia. Первым делом заехали в Монастырь Джвари. Это один из старейших в Грузии монастырей и считается ЮНЕСКО памятником средневековой архитектуры. Джвари находится на горе между реками Кура и Арагва. В переводе название монастыря значит «крест». Его история начинается с IV века, когда просветительница Грузии Святая Нино воздвигла на горе крест, символизирующий победу христианства над язычеством.



Далее мы посетили крепость Сурами, которая была основана в XII-XIII веках. В XVII—XVIII веках крепость использовалась во время боёв князя Гиви Амилахвари с персами, а потом была базой русских в Русско-турецкую войну

1768—1774 годов. От крепости мало что сохранилось, частично стены, несколько построек.



По пути заехали в Убисский монастырь построенный в IX веке. На территории монастыря расположен храм Святого Георгия. Достопримечательностью монастыря являются фрески, датируемые XIV веком.



Где то в 18:00 мы начали искать место для ночевки. Найдя его на берегу реки Ингури близ селения Лиа, мы поставили лагерь.

Суточный пробег: 400 км. Время в движении 7 часов, средняя скорость в движении 56 км/ч.

12.08.2017

Старт **8:00**. Начался новый день, открывающий перед нами один из самых красивых регионов Грузии. Заехали посмотреть на Ингурскую ГЭС. Это плотина высотой 271,5м и длиной 728м на р. Ингури. Является 2-й по высоте на территории бывшего СССР (после плотины Нурекской ГЭС). Интересно, что плотина находится в Грузии, а здания самой станции в Абхазии.



Дорога в Местию представляет из себя отличный асфальт. Хотя не так давно это была такая же сезонная грунтовка как в Омало. Четверть пути она пролегает по берегу Ингурского водохранилища.

По пути в районе селения Нодаши на склоне горы увидели руины башен. Не смогли отказать себе в желании забраться к ним поближе. Дорога не очень хорошего качества, с крутыми подъемами и прижимами. В месте брошенного старинного селения с несколькими полуразрушенными башнями сохранились несколько избушек, которые используются под дачи.



В полдень мы добрались до Местии. Это реально регион башен. Сванские башни находятся в каждом дворе. Архитектура Местии максимально выдержана в национальном историческом стиле, хотя присутствуют и абсолютно инородные тела, такие как аэропорт, музей истории и этнографии, здание полиции... Многочисленные средневековые церкви и укрепления Местийского района включены в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.



Ночевать решили выше в горах на горнолыжном курорте Хацвали.



Дорога не заканчивается смотровой площадкой и идет дальше, до вышек сотовой связи на вершине горы Мопташ (2473 м).

Суточный пробег: 157 км. Средняя скорость в движении 30 км/ч.

13.08.2017.

Старт в **8:30**. Мы поехали в сторону села Ушгули. Этот день планировался очень активным. Нас ждали радиальные пешие прогулки. По пути планировалось заехать к леднику Зарешо-Халде.



Дорога проходит по живописнейшим долинам, усеянным башнями. От села Лалхори идет радиальное ответвление до ледника.

На горизонте гора Джангитау



В планах было взойти на хребет Лаирли. С хребта открывается вид на два ледника слева ледник Лардаад, справа ледник Зарешо-Халде. К сожалению дорога только до полузаброшенного села Халде. Мы приехали на место в начале. Далее пришлось идти пешком лишние 3 км.



После пешей прогулки, мы поехали в Ушгули.



Село Ушгули является этаким туристическим центром, откуда стартуют различные туристические маршруты в ближайшие горные массивы. В селе очень много разного рода гестхаусов и кафе. В одном из таких кафе мы пообедали/поужинали и встретили наших друзей из Самары.

Далее мы поехали в небольшую радиалку, к месту нашей плановой ночевки, у подножья ледника Шахра. От ледника берет свое начало река Ингури.



Мы нашли место повыше, с видом на Шахру.



Суточный пробег: 69 км.

14.08.2017.

Подъем в 5:30 и старт в 6:00 (для тех кто идет в пешую прогулку) для осмотра ледника Шахра.



Далее мы должны были замкнуть кольцо от Ушгули до Кутаиси, через Лентехи.



Спуск с перевала Загари. Территориально мы покинули Верхнюю Сванетию и переместились в Нижнюю Сванетию.

За перевалом Загари дорога превращается в «стиральную доску». На протяжении около 60 километров дорога практически не поддерживается дорожными службами. От самого перевала до ближайшего жилого населенного пункта около 30 километров. На этом участке нет ничего, все заброшено и забыто.

От Лентехи начинается нормальный асфальт. Мы довольно быстро проскочили Кутаиси в направлении Саирме. В районе города Багдати. Проезжая насквозь город нас удивило количество упоминаний о советском поэте Владимире Маяковском, памятники, плакаты, музеи... Как выяснилось в последствии он родился в Багдати и прожил там до возраста 9ти лет, вплоть до своего поступления кутаисскую гимназию.

Ночевка на берегу реки.

Суточный пробег: 229 км. Средняя скорость в движении 31 км/ч.

15.08.2017.

Старт в 10:00.



Мы заехали на осмотр крепости Рабат в Ахалцихе. История крепости очень древняя и богатая, в источниках упоминается с XII века. Неоднократно завоевывалась и перестраивалась. Поэтому в архитектурном плане в ней намешано всё, что только можно, и православие, и католицизм, и мусульманство... Крепость отреставрирована в 2011-2012 гг., и конечно же посмотрится новоделом, но тем не менее интересно.





По пути остановились посмотреть со стороны на крепость Хертвиси. Крепость расположена на месте слияния рек Куры и Паравани. Со стороны смотрится очень эффектно.



К 16:00 мы добрались до Вардзии. Вардзия это пещерный монастырский комплекс, построенный в 12 -13 веке, во время правления царицы Тамары. Пещерный комплекс выполнял несколько функций: защитную - для обороны границ Грузинского царства, монастырь-крепость перекрывал ущелье реки

Куры от вторжения иранцев и турок с юга; духовную - как христианский монастырь и продовольственно-складскую.

На протяжении 900 м вдоль берега в отвесной туфовой стене горы Эрушети (Медвежья) высечено до 600 помещений: церквей, часовен, жилых келий, кладовых, бань, трапезных, казнохранилищ, библиотек. Помещения комплекса уходят на 50 метров вглубь скалы и поднимаются на высоту в восемь этажей. Сохранились потайные ходы, связывавшие помещения, остатки водопровода и оросительной системы. В 1283 в Самцхе произошло крупное землетрясение, в результате которого от скалы отделился и упал в Куру пласт породы толщиной до 15 метров. До двух третей комплекса было разрушено или сильно повреждено, многие помещения обнажились. Таким образом, Вардзиа утратил оборонное значение. Сейчас осталось около 300 комнат, но и десятая часть бывшего величия производит впечатление.





Встали лагерем в нескольких километрах на берегу реки.



Суточный пробег: 175 км. Средняя скорость в движении 36 км/ч.

16.08.2017.

Старт в 9:00. В этот день у нас цель вернуться в Тбилиси и решить все вопросы с эвакуацией машины и пострадавшего экипажа. К этому времени машина силами экипажа была подготовлена к эвакуации, были собраны все нужные документы для пересечения границы (справки о данном инциденте), достигнуты договоренности с эвакуатором и дальнейшей эвакуации автомобиля.

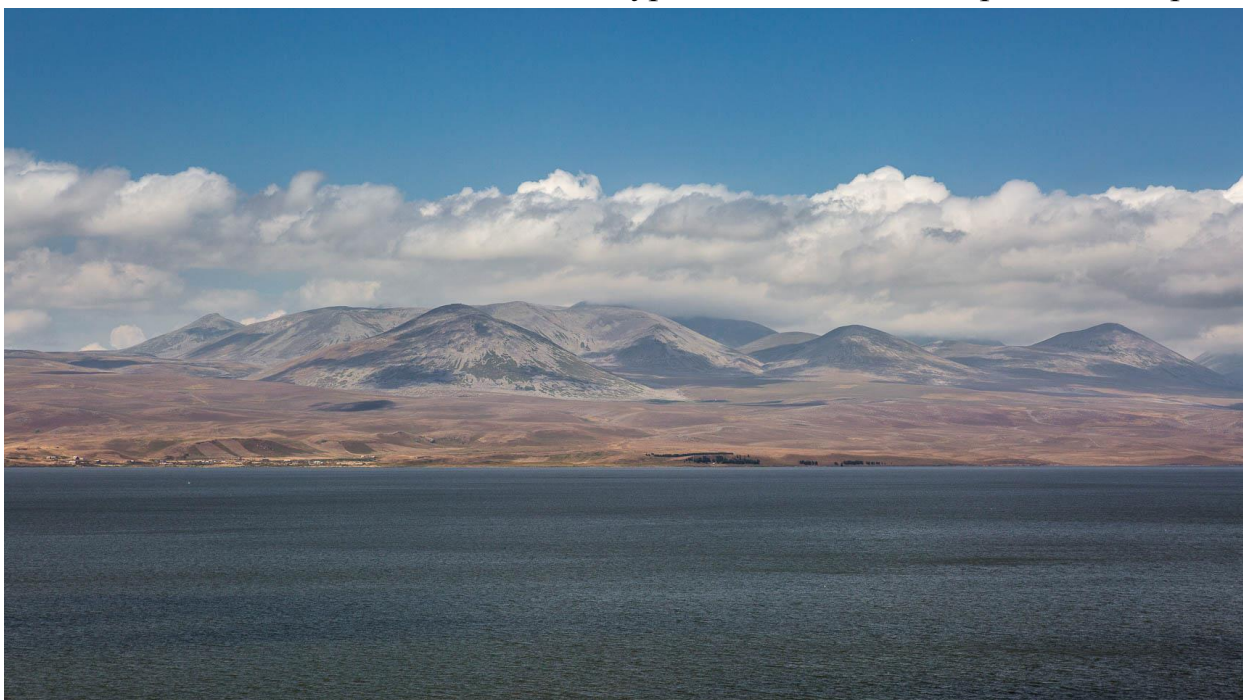


Достопримечательностей по пути было запланировано не много. Поэтому мы ехали практически без остановок.

По пути заехали в Ахалкалаки. Самая значительная достопримечательность Ахалкалаки – крепость, построенная в XI веке царем Багратам III. Их называют Ахалкалакский рабат. От крепости практически ничего не осталось, кроме руин караван-сарая, мечети и немного стен.



Стоит заметить, что регион Имеретия по которому мы проезжали, территориально граничит с Турцией и Арменией. Он не похож на всю остальную Грузию ничем. Непосредственно от Вардзии мы поднялись по серпантину на вулканическое плато, которое находится свыше двух тысяч метров над уровнем моря и спустились с него в районе Манглиси, в непосредственной близости от Тбилиси. Плато не изобилует лесами, внешне возможно имеет сходство со степями Бурятии. И там очень красивые озера.



К 15:00 мы добрались до Тбилиси.

В итоге, касательно организационных моментов нашего мероприятия. Дальнейшее развитие ситуации было следующим:

1. Автомобиль подготовлен к эвакуации. Поставлен на колеса, дополнительно куплены колеса маленького размера, для погрузки автомобиля в автовоз;

2. Получены необходимые документы для вывоза автомобиля;

3. Из Тбилиси в Краснодар был организован эвакуатор, который должен забрать машину 17.08.2017. Водитель сопровождает эвакуатор до Краснодара. Далее машина едет автовозом (транспортной компанией) в Новосибирск.

4. Экипаж пострадавшего автомобиля рассаживается по местам остальных участников и едет домой.;

Суточный пробег: 232 км. Средняя скорость в движении 49 км/ч.

17.08.2017.

Старт в 9:00. Это был последний день всецело посвященный Грузии. Для правильного ритуала прощания у нас был запланировано посещение Дальней (Внешней) Хевсуретии, самого глухого региона Грузии, с ее аутентичными селами-крепостями Шатили, Мусо, Ардоти. Это местность в горной части Грузии, которая граничит с Чечней и Ингушетией на севере, с Пшави на юге и с Тушети на востоке. Хевсуретия еще в начале 20-х годов прошлого века была практически отрезана от всего мира. Хевсуры были в состоянии войны и с чеченцами на севере и с пшавами на юге. Дороги еще не было, были только тропы, о которых знали только свои. А когда шатильцы поругались с жителями Барисахо (Внешняя Хевсуретия), то оказалась отрезанной с юго-запада. Так в режиме полной автономии они прожили 70 лет до 1931 года. И только с приходом Советской власти их вывели из сумрака средневековья. По сей день в Грузии, Хевсуретия это наименее населенный и наименее освоенный район.

Нам не особо везло с погодой в этот день. Небо было затянуто серыми облаками, моросил дождик, Перевал Датвисджвари был в плотных облаках.



Как только мы перевалили через перевал, мы оказались в Аргунском ущелье.



Село-крепость Шатили



Место для постановки лагеря автомобилистов в Ардотском ущелье найти очень сложно. Ущелье очень узкое, нет ровных площадок. Но есть очень хорошее место, на берегу реки Ардоти, возле села Ардоти. К нему мы и направились.



Суточный пробег: 178 км 423 м. Средняя скорость в движении 33 км/ч.

18.08.2017.

Задача в этот день пройти границу с Россией. Для этого нужно было попасть на границу, как можно раньше, т.к. переход границы обещал быть продолжительным. Собрав лагерь мы без остановок устремились в сторону погран.перехода. Было желание забраться к руинам села Мусо, но к сожалению не было времени.

Спустившись с гор к Жинвальскому водохранилищу нас начала радовать хорошая погода. Это продолжалось не долго. На нейтральной территории начал идти дождь.



В 15:00 мы были на границе. По сравнению с въездом в Грузию, выход оказался стремительным и занял часа три. Основная пробка была, как обычно, в туннелях на нейтральной территории.

Суточный пробег: 476 км 858 м

Приложение 1 Картографический материал



Рис. 1. График перепада высот

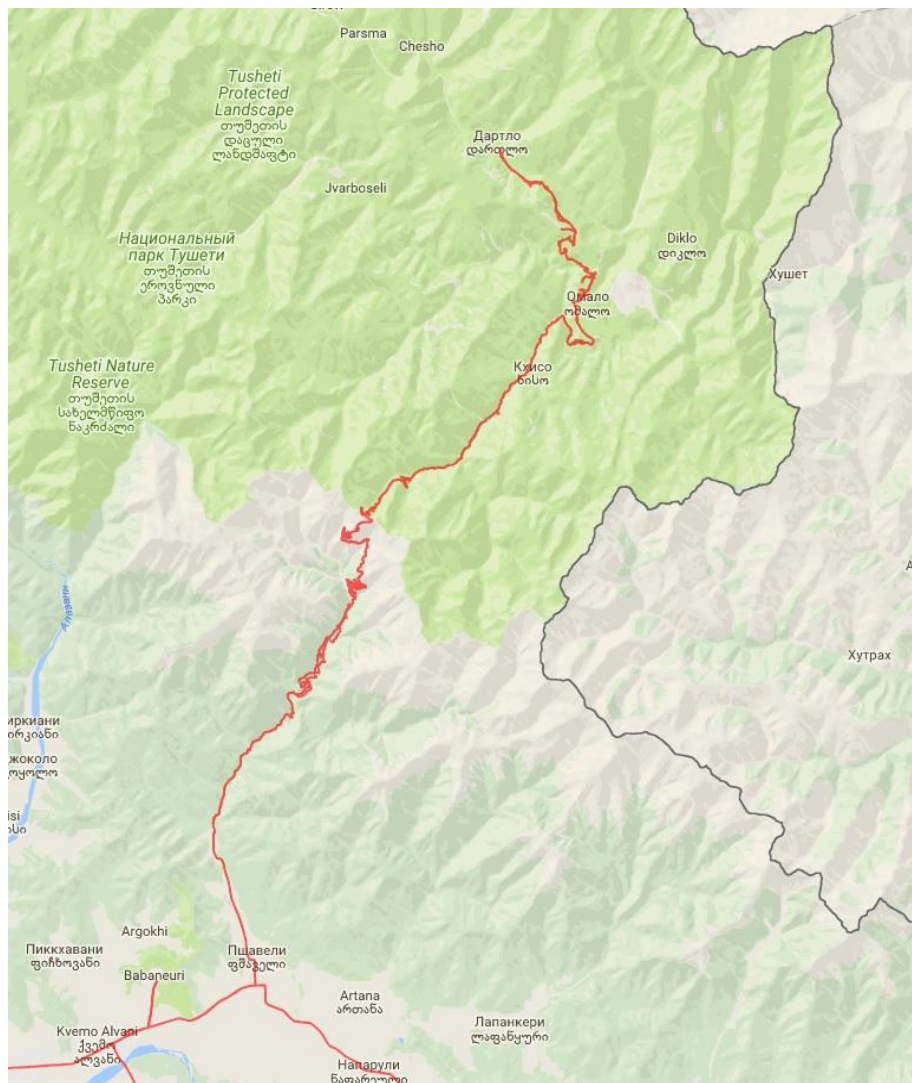


Рис. 2. Пшавели-Омало

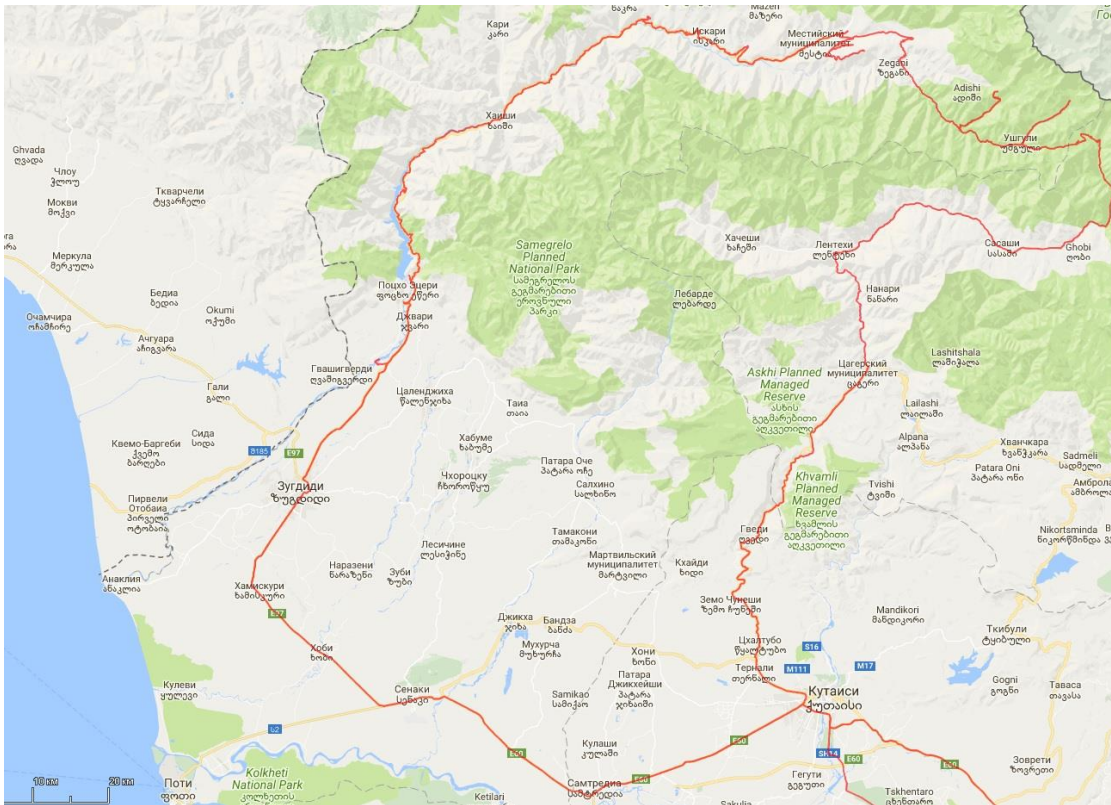


Рис. 3. Кутаиси-Зугдиди-Местиа-Ушгули-Лантехи-Кутаиси



Рис. 4. Жинвали – Ардоти

Приложение 2

Инструкция по подготовке автомобиля.

Необходимые условия.

1. Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.) должны быть дополнительно проверены и отрегулированы до начала маршрута.
2. Наличие буксировочных крюков/проушин по две, спереди и сзади автомобиля.
3. Наличие грязеулавливающих брызговиков для передних и задних колес.
4. Желательно наличие установленной или автономной лебедки.
5. Желательно наличие верхнего багажника.
6. Обязательное наличие радиостанции 144 МГц.

Рекомендуемые условия.

1. Наличие автомобильной сигнализации для защиты автомобиля и груза.
2. Дополнительная фара сзади, для движения задним ходом.
3. Специальные крепления для снаряжения и груза.
4. Полка или сетка в верхней части салона для размещения ценного груза.
5. Дополнительные точки подключения электрооборудования =12В (прикуриватели, разъемы, тройники).
6. Наличие трансформатора 12/24/220V, ≥ 800 ватт. Зарядных устройств.
7. Наличие переносной радиостанции 144 МГц.

Приложение 3

Материальное оснащение группы:

Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во
1.	Штатный механический домкрат	1
2.	Реечный домкрат (Hi-Jack, Hi-Lift), рекомендовано	1
3.	Огнетушитель	1
4.	Запас питьевой воды (емкости)	20л.
5.	Лебедка , рекомендовано	1
6.	Удлинитель троса 30м	1
7.	Блок для троса	1
8.	Стропа/Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный.	1
9.	Стропа/Трос динамический усиленный, >8 метров.	1
10.	Шакл, скоба соединительная	4
11.	Коррозационная стропа	1
12.	Скотч	3
13.	Толстые верхонки	2 пары.
14.	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	К-т.
15.	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
16.	Набор необходимого инструмента	К-т
17.	Переноска освещения 12V/220V	1
18.	Запасное колесо (в сборе)	1
19.	Запасная камера	1
20.	Монтажки для разбортовки колес	2
21.	Автоаптечка для ремонта шин и камер.	К-т
22.	Автокомпрессор/манометр	1
23.	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	К-т.
24.	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	К-т.

Комплект имущества на 1 человека в команде

№	Наименование	Кол-во.
1.	Продукты питания на 10 суток	1 к-т
2.	Спальный мешок теплый	1
3.	Фонарик	1
4.	Спички в герметичной упаковке	1 к-т
5.	Ложка, тарелка, кружка (не разовая посуда)	1 к-т
6.	Нож	1
7.	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка,	1 к-т
8.	Рабочие перчатки	5 пар
9.	Очки солнцезащитные с реальной защитой от УФ	1
10.	Комплект теплой одежды (непродуваемой)	1
11.	Коврик туристический	1
12.	Фотоаппарат	1
13.	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т
14.	Паспорт, свидетельство о рождении (для детей)	По 1
15.	Индивидуальные медицинские препараты	К-т