

**ОТЧЕТ**  
**о туристском спортивном автопоходе**  
**Владивосток - г. Ко - Владивосток**  
**с 11.06.2005г. по 14.06.2005г.**

**Справочные сведения**

**Проводящая организация:** т/к Грин Тур, <http://turizm.primkray.ru>

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части похода, км	Продолжительность, дней		Сроки проведения
			общая	ходовых	
авто	первая	1786	6	6	11.06-14.06.2005г.

**Район, подрайон, массив похода.**

Россия, Дальний Восток, Приморский край, Хабаровский край

**Подробная нитка маршрута.**

Владивосток – Уссурийск - Спасск-Дальний – Лесозаводск – Дальнереченск – Бикин - Вяземский – Хор - Переяславка - Георгиевка – Долми – Солонцовый – кл. Ко (зимовье) – вершина г.Ко (h=2003м) –кл.Ко - Солонцовый – Долми – Георгиевка – Переяславка – Хор – Вяземский – Бикин – Дальнереченск – Лесозаводск – Спасск-Дальний – Уссурийск - Владивосток

**Состав участников.**

№	ФИО	Год рождения	Домашний адрес, телефон, e-mail
1	Кириченко Олег Викторович (руководитель, водитель)	1969	г.Владивосток
2	Ахаимов Игорь Александрович (навигатор, водитель)	1969	г.Владивосток
3	Тузлукова Наталья Анатольевна	1963	г.Владивосток
4	Шкрябин Владимир Викторович	1972	г.Владивосток
5	Мезенцев Андрей Федорович	1964	г.Владивосток
6	Алексеев Андрей Евгеньевич	1970	г.Владивосток
7	Денисов Игорь Викторович	1968	г.Владивосток
8	Кириченко Даниил Олегович	1994	г.Владивосток
9	Денисова Екатерина Игоревна	1990	г.Владивосток

**Транспортные средства и оборудование.**

Автомобиль Suzuki Escudo, 1992 года выпуска, пятидверный малый джип, бензин. Автомобиль Тойта Сюрф, 1995 года выпуска, пятидверный большой джип. Размер колес на автомобилях - стандарт. Запасные колеса. Канистры запасного топлива. Набор инструмента. Буксировочный трос (строп-лента). Провода прикуривателя. Палатки. GPS навигаторы. Радиостанции 433 МГц. Ноутбук. Фотоаппараты.

### Определяющие препятствия маршрута.

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
Протяженное препятствие	Владивосток – Переяславка – Марусино - Долми	1	Асфальтированная дорога, 798 км Количество баллов участка $p=K_{пк} \cdot K_{пр}$ Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк}=0.8$ (асфальтированная дорога) Коэффициент протяженности $K_{пр}=1+D_{пп}/250=1+798/250=4.2$ (но не более 1.8), принимается 1.8 $p=0.8 \cdot 1.8=1.4$ По таблице КТ=1
Протяженное препятствие	Долми – Солонцовый - ключ Ко (зимовье)	3	Разбитая грунтовая дорога с участками с мокрой грязью и колеей глубиной до 40 см от тяжелой грузовой техники, 82 км Количество баллов участка $p=K_{пк} \cdot K_{пр}$ Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк}=2.2$ (лесовозная дорога или полевая грунтовая при дожде) Коэффициент протяженности $K_{пр}=1+D_{пп}/250=1+82/250=1.3$ (но не более 1.8), принимается 1.3 $p=2.2 \cdot 1.3=2.9$ По таблице КТ=3
Протяженное препятствие	ключ Ко (зимовье) - Солонцовый - Долми	3	Разбитая грунтовая дорога с участками с мокрой грязью и колеей глубиной до 40 см от тяжелой грузовой техники, 90 км Количество баллов участка $p=K_{пк} \cdot K_{пр}$ Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк}=2.2$ (лесовозная дорога или полевая грунтовая при дожде) Коэффициент протяженности $K_{пр}=1+D_{пп}/250=1+90/250=1.4$ (но не более 1.8), принимается 1.3 $p=2.2 \cdot 1.3=3.1$ По таблице КТ=3
Протяженное препятствие	Долми - Марусино - Переяславка – Владивосток	1	Асфальтированная дорога, 816 км Количество баллов участка $p=K_{пк} \cdot K_{пр}$ Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк}=0.8$ (асфальтированная дорога) Коэффициент протяженности $K_{пр}=1+D_{пп}/250=1+816/250=4.3$ (но не более 1.8), принимается 1.8 $p=0.8 \cdot 1.8=1.4$ По таблице КТ=1

Общее количество баллов маршрута  $P=Сумма (КТ) \cdot A + СГ$

Автономность =0.8 (средняя степень автономности).

Сезонно-географический показатель СГ (Сибирь, июнь) дополнительных баллов не дает.

$P=(1+3+3+1) \cdot 0.8 = 6.4$

Согласно таблице ЕВСКТМ общая категория сложности похода соответствует первой.

#### Адрес хранения отчета.

Архив т/к Грин Тур <http://turizm.primkray.ru>

## Содержание отчета

### 1. Общая смысловая идея путешествия.

Целью данного автомобильного похода являлась заброска пешеходной группы к подножью горы Ко (2007 м) с задачей восхождения на вершину.

### 2. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты.

Закончить маршрут и повернуть назад можно в любой точке, при условии, что все в порядке с автомобилем. Если причиной окончания маршрута являлась бы серьезная поломка машины, то пришлось бы осуществлять буксировку до ближайшего более-менее крупного населенного пункта, где можно было бы сделать диагностику машины и отремонтировать ее. В небольших поселках практически все запчасти берутся на заказ и проблематично найти квалифицированного автомеханика для выяснения причин и устранения серьезной или тем более неявной поломки, если самостоятельно решить эти проблемы не удастся.

### 3. Изменения маршрута и их причины.

Изменений маршрута и графика не было.

### 4. График движения.

День пути	Дата	Участок маршрута	Протяженность, км	Время движения	Описание участка, препятствия	Метеоусловия
1	11.06.05	Владивосток – Переяславка – Долми – Солонцовый - кл. Ко	880	14:27	Асфальтовая дорога, грунтовая дорога	Солнечно, очень жарок
2	12.06.05	кл. Ко	0		В лагере	Солнечно, очень жарок
3	13.06.05	кл. Ко	0		В лагере	Солнечно, очень жарок
4	14.06.05	кл. Ко – Солонцовый – Долми – Переяславка Владивосток	906	13:35	Асфальтовая дорога, грунтовая дорога	Солнечно, очень жарок

## **5. Описание прохождения маршрута.**

**11.06.2005 г.** Проснулись кто как, но уже в 4-35 утра первая машина забирала пассажиров на Тихой, а в 5 утра мы были уже на Заре. В 5-20 подъехала вторая машина и, развесив антенны, и расставив р/станции в 5-25 тронулись в сторону Хабаровска. Две машины 5+4человека. Шмаковку проехали 9-55, двигаясь со скоростью 110км/ч, где это было возможно... (в итоге штраф и предупреждение за превышение). Доехав до Переяславки (Хабаровский край) заправляемся последний раз и поворачиваем на Георгиевку, далее сделав крюк по новой трассе снова выезжаем к реке ХОР. Обед с 15-30 до 16-30. До Долми ведет отличная трасса по которой можно ехать с максимальной скоростью, а вот дальше в сторону Солонцового грунтовая дорога с хорошими мостами. Мост через Катен проезжаем в 19-05, видны первые белки на сопках. дорога от Солонцового до зимушки разбитая грунтовая местами с ямами с водой и глиной. К зумухе возле реки Ко добрались в 20-13. Погода была отличная все четыре дня, температура от 34 до 15 градусов.

**Данные, зафиксированные путевым компьютером GPS:** всего в этот день было пройдено 880 км за 14 часов 27 минут, время в движении составило 12 часов 06 минут, время остановок 2 часа 21 минута, средняя скорость движения составила 73,4 км/час, максимальная достигнутая скорость 131 км/час.

**12.06.2005 г.** Подъем в 6 часов утра, быстрый завтрак, попрощались с группой восходителей. Связь на 433 МГц вначале была устойчивой, потом пропала. Каждый час ездили на небольшой перевал в 2 километрах от стоянки, откуда открывается более-менее прямая видимость на вершину – с целью сеанса радиосвязи. Оставшаяся в лагере автомобильная группа отдыхала, пыталась ловить рыбу, в том числе ночью на свет лампы от генератора.

**13.06.2005 г.** Подъем поздно, часов в 10. Опять каждый час ездили на небольшой перевал в 2 километрах от стоянки с целью сеанса радиосвязи. Поздно после обеда узнали, что на вершину зашли и теперь возвращаются назад. Купание в горной речке, мойка машин. К вечеру готовим на всех ужин. В половине двенадцатого совершенно измученные пешеходники в лагере. Отметив встречу на Ко разбрелись по спальным местам далеко за полночь...

**14.06.2005 г.** Проснулись в 5-30, собирались долго, грузились и завтракали, никто не выспался. Выехали от Зимушки (рядом с мостом через реку Ко) в 8-10. Ехали по грунтовке вероятно слишком быстро, т.к. в Эскудо одна отчаянная пассажирская голова на резком торможении перед глубокой ямой попыталась выбить стекло изнутри. Ничего не вышло, стекло толко потрескалось но не выпало... По трассе ехали со скоростью 120км/час (там, где можно), обедали в кафе над р.Уссури около часа дня. В 22-30 подъехали на Зарю, сложили р/ст, попрощались и разъехались по домам.

**Данные, зафиксированные путевым компьютером GPS:** всего в этот день было пройдено 906 км за 13 часов 35 минут, время в движении составило 12 часа 03 минут, время остановок 1 час 32 минуты, средняя скорость движения составила 75,2 км/час, максимальная достигнутая скорость 140 км/час.

## **6. Стоимость питания и средств передвижения.**

За время путешествия экипажами двух машин было израсходовано примерно 470 литров бензина, общая стоимость топлива составила около 8200 рублей.

## **7. Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.**

Поставленные цели по заброске и восхождению группы на вершину Ко выполнены полностью. Прохождение очень длинных перегонов по трассе, дорог с тяжелым грунтовым покрытием способствовали совершенствованию водительского мастерства пилотов экипажей. Маршрут пройден полностью, без травм и аварий, но с поломокой одного лобового стекла

автомобиля. Наличие нескольких водителей в обоих автомобилях значительно упрощало процесс вождения. Полный пробег составил 1786 км. В соответствии с Единой всероссийской спортивной классификацией туристских маршрутов (ЕВСКТМ) (см. "Русский турист": нормативные акты по спортивно-оздоровительному туризму в России на 2001-2004 гг. Выпуск седьмой – Москва, 2001г., <http://hibaratx.narod.ru/doc/rusturist/index9.html> ) маршрут оценивается как автомобильный 1 категории сложности.

Карта маршрута

