

# ბიზნეს-ინჟინერინგი ტრანსპორტში

საავტომობილო სპორტისა და მისი ინფრასტრუქტურის განვითარების

პარსკაქივები საქართველოში

კონსტანტინე მჭედლიშვილი,  
ზა სტურუა

თანამედროვე მსოფლიოში არსებული, სპორტის მრავალი სახეობიდან, ერთ-ერთი ყველაზე უფრო გავრცელებული და მიმზიდველია საავტომობილო სპორტი, რომელიც პოპულარულია ყველა ქვეყანაში. მიუხედავად ქვეყნის ეკონომიკური და კულტურული განვითარების დონისა, მონაწილეთა და მასშტაბებისა ასაკისა და სქესისა, სოციალური მდგომარეობისა. ავტოსპორტის მიმზიდველობას განაპირობებს, მისთვის დამახასიათებელი ნიშნები: მძღოლებისა და მტურმანების ფსიქოფიზიკური სრულყოფილება, მაღალი კვალიფიკაცია გამოვლენილი რთული საავტომობილო ტექნიკის ცოდნაში, ავტომობილის მართვადობისა და მდგრადობის შენარჩუნებაში უკიდურესად მაღალი სიჩქარით მოძრაობისას, განსაკუთრებით რთულ საგზაო პირობებში. მიმზიდველობას ასევე ზრდის შემთხვევითი ფაქტორების გავლენა და შესაბამისად აზარტულობის მაღალი დონე, მიუხედავად ადამიანების, ავტომობილებისა და საგზაო პირობების გულდასმით მომზადებისა.

გარდა სპორტული ინტერესებისა, ავტოსპორტი მიმზიდველია იმიტაც, რომ ხელს უწყობს ავტომობილების კონსტრუქციის სრულყოფას, მაღალი სიჩქარისა და ძლიერი განცდების მოყვარულთა სპორტული ჟინის დასაკმაყოფილებელი ასპარეზის გადმოტანას საერთო სარგებლობის გზებისა და ქუჩების ქსელიდან გარკვეულ დროში გზის წინასწარ გამოყოფილ მონაკვეთებზე. გარდა ამისა, ავტოსპორტი იწვევს ადგილობრივი და უცხოეთიდან ჩამოსული მასშტაბების დიდ დაინტერესებას. შესაბამისად ვითარდება ტურიზმი და იზრდება მისგან მიღებული საბიუჯეტო შემოსავლები, ვითარდება საგზაო და სპორტული ინფრასტრუქტურა, იქმნება დამატებითი სამუშაო ადგილები, ადგილობრივი დამპროექტებლების, მშენებლების, მომსახურების სფეროს მუშაკებისთვის.

საავტომობილო სპორტით დაინტერესებას იჩენენ მსოფლიოს ნამყვანი ავტომშენებელი ფირმები, ასევე საბურავების, საზეთსაცხები მასალების, სანავისა და მარაგანაწილების მწარმოებლები, რომელთათვის მათ მიერ შექმნილი და აღჭურვილი ავტომობილის რბოლაში გამარჯვება პროდუქციის სრულყოფის მაჩვენებელი და მისი წარმატებული რეალიზაციის უმნიშვნელოვანესი პირობაა. მაღალი ეკონომიკური დონის ქვეყნები აშენებენ სპეციალურ ნაგებობებს: ტრეკებსა და ავტოდრომებს, უზრუნველყოფენ ქალაქებსა და საქალაქთაშორის მარშრუტებზე მრბოლელთა გადაადგილების უსაფრთხოებასა და მოხ-

ერხებულობას. ღარიბი ქვეყნები კი, მაღალმთიან თუ უდაბნო ადგილებში გამავალ თავის ასობით კილომეტრ კეთილმოწყობელ, ხიფათიან გზებს უთმობენ ცნობილი ფირმებისა და მონაწილე ქვეყნების ეკიპაჟებს მათი სპორტული ჟინის დასაკმაყოფილებლად და გადაადგილების მძიმე პირობებში ავტომობილების მიერ გამოვლენილი საექსპლუატაციო თვისებების რეკლამისათვის.

თუ არ ჩავთვლით რბოლის ზოგიერთი მონაწილის ან მასშტაბის დასახიჩრებას ან დაღუპვას (რაც საკმაოდ იშვიათია, თუ უსაფრთხოების უზრალო ღონისძიებებია გატარებული), მოგებულია ავტოსპორტში მონაწილე ყველა სუბიექტი ან ობიექტი: ავტომობილებისა და მისთვის საჭირო ნივთების მწარმოებელი ფირმები, სპორტსმენები, მასშტაბები, მომსახურე ორგანიზაციები და მონაწილე ქვეყნების ბიუჯეტები.

## 2. ავტოსპორტი და მისი ისტორია

ავტოსპორტმა განვითარება დაიწყო XIX საუკუნის 80-იანი წლებიდან გზებზე პირველი ავტომობილების გამოჩენასთან ერთად. ადამიანებმა უმაღლეს შეფასეს მექანიკური ძრავით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებათა მგზავრების უზარმაზარი უპირატესობა ცხენებზე ეკიპაჟებთან ან ბედაურზე ამხედრებულ ადამიანებთან შედარებით, რომელთა გადაადგილების მაქსიმალური სიჩქარე არ აღემატებოდა 60 კმ-ს საათში და ხანგრძლივობა კი რამდენიმე წუთს.

ტერმინი ავტოსპორტი რამდენიმე განსხვავებულ სახეობას აერთიანებს, რომლებიც შეგვიძლია გავყოთ ორ, პრინციპულად სხვადასხვა ჯგუფად. [1]: რბოლები სიჩქარეთა რეკორდების დამყარებისათვის სხვადასხვა ტიპის და კლასის ავტომობილებისათვის, რომელთაც განასხვავებენ, ძირითადად, ძრავის მოცულობისა და ავტომობილის წონის მიხედვით. შეჯიბრებას ინდივიდუალური ხასიათი აქვს და გამარჯვებული ვლინდება ფიქსირებული დისტანციის გავლისათვის რეგისტრირებული მინიმალური დროის ან ფიქსირებულ დროში გავლილი მაქსიმალური მანძილის მიხედვით.

რბოლები სპეციალურად აშენებულ ტრეკებზე და ავტოდრომებზე ან წინასწარ შერჩეულ და აღჭურვილ საერთო სარგებლობის გზების ან ქუჩების ხაზოვან ან წრიულ მონაკვეთებზე. რბოლას ჯგუფური ხასიათი აქვს და გამარჯვებული ვლინდება ყველა-სათვის საერთო დისტანციის შესაძლოდ მინიმალურ დროში გავლის ანუ მაქსიმალური საშუალო სიჩქარის

განვითარების მიხედვით.

მსოფლიოში პირველი, რეგისტრირებული, სპორტული ავტობოლა ჩატარდა 1894 წელს საფრანგეთში, პარიზსა და რუანს შორის [2] მან დიდი გამოცხადი ჰპოვა ევროპის ქვეყნებში. უკვე ერთი წლის შემდეგ ჩატარდა რბოლა პარიზსა და ბორდოს შორის, 1178 კმ მანძილზე. რბოლის სუფთა დრომ შეადგინა 48სთ და 48 წთ, საშუალო სიჩქარე იყო 24კმ/სთ. რბოლა ჩატარდა წესებით, რომლებიც დღემდე ძალაშია: მრბოლელთა განცალკევებული სტარტი, საკონტროლო წერტილები ტრასაზე, საგზაო პირობების წინასწარი აღწერა შენიშვნებისა და ლეგენდების სახით, გადაადგილება გზის საფარის მდგომარეობის, ამინდისა და სეზონის მიუხედავად, მაღალი ქანობების, მცირე რადიუსიანი დახურული მოსახვევების, მჭიდროდ დასახლებული სოფლის ვიწრო ქუჩებისა და სხვა რთული ადგილების შესაძლო მაქსიმალური სიჩქარით გადალახვა. უკვე 1900 წელს ბრიტანეთის ავტოკლუბმა მოაწყო 15 დღიანი ავტოგადარბენა “1000 მილი”. 1903 წელს ჩატარდა ავტორბოლა პარიზი-მადრიდი. მასზე 550 კმ მანძილი პირენეების სამთო მონაკვეთების ჩათვლით გადაილახა 5სთ და 14 წუთში. საშუალო სიჩქარემ შეადგინა 105 კმ/სთ. 1905 წელს, გერმანიაში, მოეწყო 800 კმ-იანი ავტორბოლა, რომლის მარშრუტი მოიცავდა დიდი ქანობების მქონე აღმართ-დაღმართებს და ჩქაროსნული მოძრაობის მონაკვეთებს. 1907 წლის ზაფხულში ჩატარდა ავტოგადარბენა პეკინი-პარიზი, ხოლო 1908-ში, ნიუ-იორკი-პარიზი, იაპონიისა და ციმბირის გავლით.

1907 წლიდან ავტორბოლებმა ჩამოყალიბებული სახე მიიღეს, განისაზღვრა წესები, საერთო სარგებლობის გზებზე, რბოლას დაერქვა “რალი”. ესაა ავტორბოლის სახეობა ღია ან შეჯიბრების დროს დახურულ ტრასაზე, მოდიფიცირებული ან სპეციალურად აგებული ავტომობილებით, მარშრუტზე საკონტროლო წერტილების გავლით, სპეციალურად დახურულ მონაკვეთებზე შესაძლო მაქსიმალური სიჩქარის განვითარებით, სპეცმონაკვეთებს შორის კი გადაადგილებით საგზაო მოძრაობის წესების სრული დაცვით დროის მკაცრად განსაზღვრულ ნორმატივში ჩატევა. 1907 წლის იანვარში ჩატარდა პირველი რალი, მონაკო-მონტეკარლო, რომელიც დღემდე უდიდესი პოპულარულობით სარგებლობს.

პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ, ევროპის ალპებში ავსტრიამ, იტალიამ, საფრანგეთმა, გერმანიამ და შვეიცარიამ დაიწყეს რალის პირობებით მრავალრიცხოვანი საერთაშორისო შეჯიბრებების ჩატარება. ჩამოყალიბდა რალის ორი სახეობა:

I - რბოლა ცნობილ საკურორტო ქალაქებს შორის, სპეცმონაკვეთების გავლით;

II - რბოლა მეტად მძიმე ბუნებრივ პირობებში (ალპების, პირენეების, კორდილიერების და ა.შ. მაღალმთიანეთი), რთული გეომერტიის მქონე ასეულობით კმ სიგრძის სამთო გზებზე.

ამერიკისა და აფრიკის კონტინენტებზე გავრცელდა სუპერ ხანგრძლივი რბოლები, 8-10 ათას კმ-ზე.

1940 წელს ჩატარდა არგენტინასა და პერუს, ხოლო 1948 წელს, არგენტინა-ვენესუელას დედაქალაქებს შორის რბოლა. 1950 წელს მოეწყო ავტორბოლა აშშ-გვატემალას საზღვრებს შორის.

XX საუკუნის 50-იანი წლებიდან, სკანდინავიის ქვეყნებში (შვეცია და ფინეთი) დაიწყეს შედარებით მცირე მანძილებზე რალის ჩატარება, მოკლე სპეცმონაკვეთებით თიხნარი გრუნტის ან ხრეშოვანი საგზაო საფარის მქონე გზებზე დასახლებული პუნქტებიდან მოშორებით. იმავე პერიოდში დიდ ბრიტანეთში გახშირებული ავარიებისა და მსხვერპლის გამო აიკრძალა ავტორბოლები საერთო სარგებლობის გზებზე. ბრიტანელებმა მხოლოდ 1961 წლიდან განაახლეს შეჯიბრებათა ჩატარება, სატყეო უწყების კუთვნილ, რთული ტრასისა და მოხრეშილი საფარის მქონე ტყესაზიდ უკაცრიელ გზებზე. ამ შეჯიბრებებიდან დაიწყო რალიში მსოფლიო ჩემპიონატის ეტაპების ჩატარება, რომელმაც მალე მოიცვა იუგოსლავიის, ბულგარეთის, საფრანგეთის უკაცრიელი გზები. უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, შემცირდა რბოლების დისტანცია, ეტაპებისა და ღამის გადარბენების რაოდენობა. 1973 წლიდან საფრანგეთში დაიწყეს ალპების და კორსიკის თასის რბოლები, დიდ ბრიტანეთში კი, ე.წ. “უელსის რალი”. ისინი გახდნენ რალიში მსოფლიო ჩემპიონატების პოპულარული ეტაპები.

1960 წლამდე რალი მოყვარულთა შეჯიბრი იყო, 1960 წლიდან კი დაიწყო პროფესიონალი პილოტების ასპარეზობაც. გახშირებული ავარიების გამო, სპორტული ავტორბოლების საერთაშორისო ასოციაციამ 1987 წლიდან დაყო მონაწილენი ორ ჯგუფად:

A - სერიულთან ახლოს მყოფი, თითქმის სტანდარტული ავტომობილები მხოლოდ გაუმჯობესებული მუხრუჭებით, დაკიდებით და საჭის მექანიზმებით;

B - სპორტულად მოდიფიცირებული ავტომობილები, შემსუბუქებული და მტკიცე ძარით, მაღალი კლასის აგრეგატებით, 500 ცხ.ძ. და მეტი სიმძლავრის ძრავებით და ა.შ. ამჟამად, საერთაშორისო შეჯიბრებებში პრაქტიკულად, მხოლოდ ცნობილი ავტობრენდების ასეთი(მერსედესი, ბმვ, ფიატი და ა.შ.) გუნდები მონაწილეობენ.

### 3. რალის სახეობანი

ხანგრძლივი პერიოდის პრაქტიკის შედეგად, დღევანდელ მსოფლიოში ჩამოყალიბდა და პირობითად მიღებულია რალის სამი სახეობა: პროფესიონალი პილოტებისათვის; მოყვარული პილოტებისათვის; ტურისტული რალი. პროფესიონალთა შეჯიბრი ტარდება მოძრაობისათვის დროებით დაკეტილ გზის მონაკვეთებზე, რომლებსაც შეიძლება ჰქონდეს სავალი ნაწილის საფარი ფართო დიაპაზონში: ასფალტ ან ცემენტობეტონი, ღორღი, ხრეში ან დატყეპნილი თიხნარი გრუნტი. ტრასა შეიძლება იყოს სხვადასხვა რელიეფისა და კლიმატის პირობებში: მაღალმთიანი საუღელტეხილო მონაკვეთები, გზები ტყეში, ქვიშიან უდაბნოში ან თოვლიან-ყინულიან ველებში.

რბოლაზე მომქმედი მრავალი, მათ შორის წინასწარ გაუთვალისწინებელი ფაქტორი

შეჯიბრებას საოცარ აზარტს ანიჭებს. სერიული ან მიახლოებული კონსტრუქციის ავტომობილები და სახელგანთქმული პროფესიონალი პილოტების მონაწილეობა განუმეორებელ სანახაობას ქმნის და მსოფლიოს ყველა კონტინენტზე მაყურებელთა დიდ რაოდენობას იზიდავს. გამარჯვებული ვლინდება დროის მინიმუმის და მაქსიმალური სიჩქარით გავლილი სპეცმონაკვეთების მიხედვით. მოყვარულთა შეჯიბრება ჩვეულებრივ, მოძრაობისათვის ღია გზებზე, საკმაოდ რთულ საგზაო პირობებში და დიდ მანძილებზე ტარდება. სიჩქარის მაგიერ აქ გამარჯვებისთვის მთავარია განრიგის მკაცრი დაცვა, ნავიგაციის სრულყოფილად ფლობა და ტექნიკურად გამართული ავტომობილი.

ტურისტული რალი ტარდება ავტოგადარბნის სახით, ტრასა არ შეიცავს სპეციალურ ჩქაროსნულ მონაკვეთებს, არ ტარდება ინდივიდუალური მაჩვენებლების მიხედვით ცალკეულ მონაწილეთა შეჯიბრი. ძირითადი აქცენტი გუნდურ დისციპლინაზე, კოლექტიურ გადაადგილებასა და ურთიერთდახმარებაზეა.

პროფესიონალთა რბოლისათვის ტიპურია 40-60 კმ-ს სიგრძის ჩქაროსნული მონაკვეთები რომელზედაც განლაგებულია ე.წ. სუპერსპეცმონაკვეთები სიგრძით არაუმეტეს 1,0 კმ სადაც ტარდება მრბოლელების წყვილთა ინდივიდუალური შეჯიბრება. ამ მონაკვეთების გასწვრივ მოწყობილია ტრიბუნები და გამოყოფილია ხიფათიანი ზონები, რომლებიც დაცულია სპეციალური ზღუდარებით და მათ სიახლოვეში აკრძალულია მაყურებელთა ყოფნა. გამარჯვებული ვლინდება ჩქაროსნული მონაკვეთების გავლის მინიმალური დროის მიხედვით.

როგორც ზემოთაა აღნიშნული, რალი ეწყობა ნებისმიერი რელიეფის და კლიმატის პირობებში მთავალი გზის მონაკვეთებზე, რომელთა ტრასა და სავალი ნაწილის საფარი საინტერესოა სპორტული თვალსაზრისით. ასეთ ტრასებზე ჩვეულებრივია მცირე რადიუსიანი გრძელი მრუდები გეგმაში, ასევე მცირე რადიუსიანი ამოზნექილი მრუდები ე.წ. ტრამპლინები, შეზღუდული მხედველობის მონაკვეთები, არათანაბარი სიგანის სავალი ზოლები და გვერდულები დაფარული ხრეშით, სველი თიხნარი გრუნტით ან ფხვიერი თოვლითა და ქვიშით.

ამ ფაქტორების გათვალისწინებით, პილოტი და შტურმანი წინასწარ ეცნობიან ტრასას და პილოტის კარნახით შტურმანი ინერსი სარბოლი ტრასის სტენოგრამას, ანუ მარჯვენა და მარცხენა მოხვევების თანმიმდევრობას, აღმართ-დაღმართების მონაცვლეობას და სხვა ინფორმაციას საგზაო პირობების შესახებ, რათა ტრასა იქნეს გავლილი მაქსიმალური სიჩქარით და უსაფრთხოდ. მოულოდნელობის ფაქტორის შემცირება შესაბამისა ზრდის მონაკვეთზე განვითარებულ სიჩქარეს, უნარჩუნებს მონაწილეს ფსიქიკურ და ფიზიკურ თვისებებს საჭირო დონეზე, ზრდის გადაადგილების უსაფრთხოებას და ამცირებს ავტომობილის დეტალების მტყუნების შესაძლებლობას. ზოგჯერ სტენოგრამას, წინასწარ განსაზღვრული ფორმით, ადგენენ ორგანიზატორები და გადასცემენ

მონაწილეებს. ასეთ შემთხვევაში, მონაწილეთა მიერ ტრასის შესწავლა აღარაა დაშვებული.

გარდა რალის ტიპის შეჯიბრებისა მთელს მსოფლიოში ძალზედ პოპულარულია წრიული ჩქაროსნული ავტობოლები, რომლებიც ეწყობა სპეციალურად აგებულ ავტოდრომებზე ან ქალაქების ქუჩებში სპეციალურად გამოყოფილ მონაკვეთებზე. ავტოსპორტის ამ სახეობას ძვირადღირებული ინფრასტრუქტურა სჭირდება. აუცილებელია წარმოდგენილი იყოს რამდენიმე კმ სიგრძის მაღალხარისხოვანი სავალი ზოლების მქონე ტრასა, ტრიბუნები, კომპი მართვის ცენტრისთვის, შენობები მონაწილეთა სასტუმროსათვის და ბოქსები მათი ავტომობილების მოსათავსებლად, ტექნიკური მომსახურებისა და სამედიცინო ცენტრებისთვის და ა.შ. ასევე საჭიროა სახიფათო უბნების გამოყოფა და მათი დაცვა სპეციალური ლობურებით. აქედან გამომდინარე ავტოდრომები მხოლოდ ეკონომიკურად განვითარებულ ქვეყნებშია. მაგალითად დასავლეთ ევროპაში რბოლისთვის გამოყოფილი წრიული ტრასები (ნახ1) აღჭურვილია შესაბამისი მოწყობილობებით.

ყოფილ საბჭოთა რესპუბლიკებიდან ავტოსპორტის განვითარების პრიორიტეტი ბალტიის ქვეყნებს ეკუთვნის. ესტონეთში 1934 წლიდან ტარდება წრიული ჩქაროსნული ავტობოლა "ესტონეთის დიდი პარიზი", 1938 წ-ს ავტოდრომი "მეჟაპარკ" გაიხსნა რიგაში. მოსკოვში ავტობოლები ტარდებოდა 1961 წლიდან ლუჟნიკებში, მაგრამ 1965 წ-ს ავარიამ ხალხის დაღუპვის შემდეგ გააუქმეს. პეტერბურგში იყო ტრასა "ნევესკოე კოლცო", ლატვიაში რიგაში აშენდა I პროფესიული საბჭოთა სპორტული კომპლექსი "ბიკერნიეკი", ნახ.2. მეორე სპეცპროექტი იყო "ჩაიკა" კიევში. ასეთი ბოლო კომპლექსი - ავტოდრომი აშენდა რუსთავში. იგი გაიხსნა 1978 წლის აპრილში და რეგულარულად მასპინძლობდა სსრკ-ს ჩემპიონატის ეტაპებს წრიულ ჩქაროსნულ რბოლებში. 1989 წლის შემდეგ 20 წლის განმავლობაში მხოლოდ მცირე მასშტაბის შეჯიბრებები ეწყობოდა. 2009 წლიდან რუსთავის ავტოდრომი გაიყიდა აუქციონზე. [3]

ავტოდრომების აგება და ჩქაროსნული წრიული ტრასების მოწყობა მეტად ძვირია. მათი ღირებულება ევროპისა და ა.შ.შ.-ს მაგალითზე მილიონობით დოლარსა და ევროს აღწევს. მთელ მსოფლიოში ცნობილია გერმანელი ინჟინერი გერმან ტილკე, მას აქვს საპროექტო ბიურო, რომლის პროექტებით აშენებულია არაერთი ავტოდრომი მათ შორის რუსეთში სოჭის ოლიმპიური ავტოდრომის: სიგრძე 5854მ. სავალი ზოლის სიგანე 13-150, მოსახვევების რაოდენობა 18, სიმაღლის სხვაობა 1,5 მ, დაკავებული ფართი 36 ჰა. შესაძლო მაქსიმალური სიჩქარე 320 კმ/სთ. [4] მისი ბოლო პროექტია ჩქაროსნული ტრასა პრალაში. იგი იწყება სტაციონარულ 2 კმ სიგრძის ავტოდრომზე და მერე გრძელდება პრალის ქუჩებში. პროექტის რეალიზაცია შეფასებულია \$166 მლნ. ასეთი სიძვირე გამოწვეულია პრალის უძველეს ცენტრში

ჩქაროსნული გადაადგილების უსაფრთხოების ღონისძიებათა სირთულით, დასავლეთ ევროპელ სპეციალისტთა შრომის მაღალი ანაზღაურებით, საშენი მასალებისა და მექანიზმების სიძვირით. საქართველოს პირობებში ზემოხსენებული პროექტების განხორციელებას გაცილებით ნაკლები ხარჯები სჭირდება, ვინაიდან ქართველი მაღალკვალიფიკაციური საგზაო ინჟინრების შრომის ანაზღაურება, საშენი მასალები და ტერიტორიის ღირებულება შეუდარებლად უფრო დაბალია. ასეთი დაბალი ღირებულება შეხამებული ინჟინერების მაღალ კვალიფიკაციასთან, საშუალებას იძლევა ჩვენი ძალებით, საშუალებებითა და ფინანსური სახსრებით საქართველოში განვავითაროთ საავტომობილო სპორტის ევროპული დონის შესაბამისი ინფრასტრუქტურა. ამასთან ერთად მონაწილეობა მივიღოთ საზღვარგარეთის ქვეყნებში გამართულ საპროექტო და სამშენებლო ტენდერებში, ვიქონიოთ გამარჯვების მაღალი შანსი.

საქართველოში სპორტული შეჯიბრებები ავტორბოლაში დაიწყო პირველი ავტომობილების გამოჩენიდან. 1908-1910 წლებიდან დაიწყეს შეჯიბრებების ჩატარება. ძირითადი ასპარეზი იყო საქართველოს სამხედრო გზა, ვლადიკავკაზიდან თბილისამდე. ეს არჩევანი არამარტო ულამაზესი ხედების და რთული ბუნებრივი პირობების გამო იყო გაკეთებული, ეს იყო მაშინდელ რუსეთის იმპერიაში პრაქტიკულად ერთადერთი მაღალმთიანი ტრასა, რომლის საგზაო საფარი, ხლოვნური ნაგებობები, მოწყობა გაფორმების ელემენტები/ჯებირები, პარაპეტები, ბონკინტები, დასასვენებელი და სამზერი მოედნები, მაშინდელი მონინავე ევროპული ქვეყნების სტანდარტების მოთხოვნებს უახლოვდებოდა.

ქართველი კაცის სპორტულმა ხასიათმა და დაბრკოლებების გადალახვის დაუოკებელმასურვილმა ასახვა ჰპოვა მ. ჯავახიშვილის ცნობილ მოთხრობაში “გივი შადური”, სადაც მთავარი გმირი ჯერ კიდევ პირველ მსოფლიო ომამდე ვლადიკავკაზიდან თბილისამდე სპორტულ გადარბენას აწყობს, ავტომობილის წონისა და საკონტროლო პუნქტებში გავლის დროის ფიქსირებით. გასული საუკუნის 60-იანი წლებიდან საქართველო რეგულარულად მონაწილეობდა ყოფ. სსრკ-ს ავტოსპორტის ჩემპიონატებში. მაშინ მოსკოვის, ლენინგრადის, მინსკის, ვილნიუსის, ტალინის საკავშირო მნიშვნელობის წრიულ ჩქაროსნულ ტრასებთან ერთად თბილისში “ვაკე-საბურთალო” ჩქაროსნული წრიული ტრასაც მოიხსენებოდა, როგორც ერთ-ერთი საუკეთესო, ნახ.3. იგი წარმოადგენს ჩაკეტილ წრეს, რომელიც განლაგებულია ჭავჭავაძისა და გურამიშვილის პროსპექტებზე, მას აქვს ორი 520 მ-იანი სწორი მონაკვეთი გამოყოფილი 23მ სიგანის ბულვარით. ტრასის სიგრძეა 3100მ. სავალი ნაწილის სიგანე 18მ, სასტარტო მოედნის სიგანე 18მ, სიგრძე 250მ, აღმართ-დაღმართების რაოდენობა - 4, სიმაღლეთა სხვაობა 34მ, მოსახვევების რაოდენობა - 8, მოძრაობის მიმართულება - ცალმხრივი, საათის ისრის საწინააღმდეგოდ.

ტრასის გასწვრივ მაყურებლისთვის 6 აკრძალული ზონა იყო გამოყოფილი, მათი უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. 1963 წ-ს, გაზ-21 სტანდარტული ავტომობილებით საკავშირო ჩემპიონატის ეტაპის ჩატარებისას, მართვადაკარგულმა ერთ-ერთმა ავტომობილმა ბულვარის აკრძალულ ზონაში უზრუნველად წამოწოლილი მაყურებლები გადათელა. მას შემდეგ შეჯიბრებები აღარ მოწყობილა. მაშინდელი ტექნიკური ნორმატივების მოთხოვნებით მაყურებელთა უსაფრთხოებისათვის ბულვარის გასწვრივმთელ სიგრძეზე რკინაბეტონის თვალამრიდი ძელებისაგან ბარიერი უნდა გაკეთებულიყო, როგორც ჩვეულებრივ, საერთო სარგებლობის გზებზე მცირე რადიუსიან მონაკვეთებზე და 3 მ-ზე მაღალ ყრილებზე ეწყობოდა, თანამედროვე მოთხოვნებით უკვე ლითონის დეფორმირებადი ბარიერებია საჭირო, რომელთა დასაყენებლადაც პრაქტიკულად მხოლოდ კეთილი ნებაა საკმარისი.

4. საქართველოს საგზაო ინფრასტრუქტურა ავტოსპორტისთვის გამოყენების თვალსაზრისით.

საქართველოს საგზაო ქსელის რაოდენობრივი და თვისობრივი მახასიათებლები ევროპის ქვეყნებთანდაახლოებით პორტუგალიისა და უნგრეთის მაჩვენებელთა ტოლფასია. მისი მრავალფეროვანი რელიეფი და ბუნებრივი პირობები მათ შორის ვერტიკალური ზონალობა, მდიდარი ფლორა, მრავალი მდინარე და ნაკადული გადაკვეთილი ხიდით ან ფონით, შებრუნებულ მრუდებზე მოწყობილი მისასვლელებითმეტად ხელსაყრელ პირობებს ქმნიან საქართველოში ავტორბოლების განვითარებისთვის.

საქართველოს საგზაო ქსელი 20400 კმ-მდე სიგრძისაა. აქედან მეოთხედი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებია ცემენტბეტონითა და ასფალტბეტონით დაფარული სავალი ნაწილით, თანამედროვე საგზაო ნიშნებით, ლითონის დამცავი ლობურებით, მონიშნითა და მოწყობა გაფორმების ყველა საჭირო ელემენტით. დარჩენილი სამი მეოთხედი ადგილობრივი გზებია. მათი საერთო სიგრძის 30% ბიტუმიზებული ფენილია, 65% თეთრი გზაა (ლორღის, ხრემის), 5% დატკეპნილი გრუნტის საფარის მქონეა [5]. საქართველოს ტერიტორია მოიცავს ვაკეებს, მთისწინეთს - დასერილს და დაყოფილს საშუალო სიმაღლის ბორცვებითა და ასეთივე სიღრმის ხეობებით, მთაგორიან ადგილებს დანაწევრებულს ღრმა ხეობებით, მაღალმთიან ადგილებს, დანაწევრებულს მდინარეთა ღრმა ხეობებით. ასეთ ტერიტორიაზე გაყვანილ გზებსტრასის რთული გეგმა და გრძივი პროფილი გააჩნია. ბევრია მცირე რადიუსიანი მოსახვევები დიდი მოხვევის კუთხეებით, განლაგებული დიდ გრძივ ქანობებზე, არასაკმარის მხედველობის მანძილით. ბევრია ახლო განლაგებული შებრუნებული მრუდები, მნიშვნელოვანი ქანობის მქონე აღმართ-დაღმართიანი მონაკვეთები შეუღლებული ამოზნექილი მცირე რადიუსის ვერტიკალური მრუდებით ე.წ. ტრამპლინები.

ბუნებრივი პირობების მრავალფეროვნებას კიდევ უფრო აძლიერებს მკვეთრად გამოხატული ვერტიკალური ზონალობა. კოლხიდის ვაკე ქაობებით, აფხაზეთის, სამეგრელოსა და გურიის ქარბტენიანი მთიანეთი, იმერეთის, სამცხისა და ქართლის ცვალებად ტენიანი რაიონები, ქართლ-კახეთი არასაკმაო ტენიანობის მქონე მინდორ-ველებით, აფხაზეთის, სამეგრელოს, ზემო აჭარის, ხევის, ფშავ-ხევსურეთისა და თუშეთის მაღალმთიანი უღელტეხილები წლის განმავლობაში 6 თვემდე თოვლითა და ყინულით დაფარული მდებარე 2500-3000მ სიმაღლეზე ზღვის დონიდან ბევრ დაბრკოლებას უქმნის მგზავრებისა და ტვირთების გადაადგილებას, მაგრამ მეტად მიმზიდველია ავტომობილისათვის. ბოლო წლებში ჩატარებული გზების რეაბილიტაციის ნაუცბათევი სამუშაოები გამოხატულიანამედროვე საგზაო საფარის დაგებით და ტრასის ძველი პარამეტრების შენარჩუნებით საზიფათო ავტომობილთა ჩვეულებრივ რეჟიმებში გადაადგილებისათვის, მაგრამ ავტომობროლელებს შესანიშნავ პირობებს უქმნის მაღალი სიჩქარეებით სამოძრაოდ. მითუმეტეს, თუ ასეთ მონაკვეთებზე მოწყობა-გაფორმების ელემენტები თანამედროვე სტანდარტებითაა შესრულებული.

მიუხედავად საქართველოს რთული რელიეფისა ყველა ტრასაზე ადვილად შეიძლება გამოინახოს რამდენიმე ასეული მეტრის სიგრძის სწორი მონაკვეთები სუპერ ჩქაროსნული, ნყვილთა რბოლის ჩატარებისათვის. ასეთი გზების დიდი ნაწილის განლაგება ფერდობებზე ხელსაყრელ პირობებს ქმნის მაყურებელთა უსაფრთხო და კომფორტული განლაგებისათვის. სტარტისა და ფინიშისათვის მოედნების მოწყობაც შედარებით ადვილად გადალახვადი პრობლემაა.

ზემოთ აღნიშნული ფაქტორები განაპირობებენ ავტოსპორტის სხვა სახეობებთან შედარებით რაღის მოწყობის პრიორიტეტულობას, ვინაიდან თუ არ ჩავთვლით სტარტისა და ფინიშის მოედნებს, ტრიბუნების და სხვა სპეცნაგებობათა მოწყობას, რაღისთვის გამოსადეგ ტრასათა უმრავლესობაზე სხვა დანარჩენი ინფრასტრუქტურული ელემენტები სრულ მზადყოფნაშია. დიდი ხელისშემწყობი ფაქტორია აგრეთვე საქართველოს მოსახლეობისთვის ჩვეული სიყვარული მაღალი სიჩქარეებით გადაადგილებისთვის და ავტომობილთა ნაკადში პირველობის სურვილი.

რაღის სახეობათა მიხედვით ჩვენ მიერ შედგენილია ცხრილები, რომლებიც გვიჩვენებენ რაღისთვის რეკომენდებულ გზების მონაკვეთებს საქართველოს სხვადასხვა კუთხეში. აფხაზეთის რეგიონში მეტად პერსპექტიულია რამდენიმე ტრასა. მათ შორის უპირველესია ბზიფი-რინა-ავადხარა, რომელზედაც შეიძლება როგორც პროფესიონალთა, ასევე მოყვარულთა სპორტული და ტურისტული შეჯიბრებების მოწყობა. პროფესიონალთა და მოყვარულთა სპორტული შეჯიბრებისათვის მიზანშეწონილია ე.წ. სოხუმი ქლუხორის სამხედრო გზის, მერხეული-ნებელდა-ამტყელი-ჩხალთა-

ომრიშარას მონაკვეთი. მეორე ტრასა კი - ჩხალთის ხეობით მარუხის უღელტეხილიდან გრუნტის გზა ქვემო აჟარა - ომარიშარა-საკენი-კალამრის უღელტეხილი 2241 (VI-X) ენგურის ხეობაში სოფ. ტობრამდე ღორღის საფარით, ჩვენი აზრით მხოლოდ პროფესიონალებისათვისაა მიზანშეწონილი.

პროფესიონალთა რბოლისათვის გამოსადეგია სვანეთი - ლეჩხუმის ტრასა: მესტია-ენგურის ხეობა-ზაგაროს უღელტეხილი 2623 (VI-X) -ლეხედულას ხეობა-ჟახუნდერი-ლენტეხი. ასევე ტრასა ტეხურის ხეობაში: დიდი ჭყონი - კურზუ - ლეხარდეს გზა თეთრი საფარით.

უნდა აღინიშნოს აგრეთვე შიდა ქართლში თრიალეთის ქედის ჩრდილოეთ ფერდობზე მდინარეების ტანას, ძამას და თეძამის ხეობაში გამავალი ადგილობრივი გზების საერთაშორისო დონის სპორტული და სანახაობითი პოტენციალი, განსაკუთრებთ პროფესიონალთა რბოლებისათვის. ამავე მიზნით, აღსაღნიშნავია, აგრეთვე მცხეთა-მთიანეთში თრუსოს ხეობა მდ. თერგის გასწვრივ განლაგებულ სოფლების აღმასიანი, აბანო, რესის დამაკავშირებელი გზით, რომელიც რეაბილიტაციის შემდეგ შესანიშნავი სარბოლი ტრასა იქნება. ჩვენი აზრით, პროფესიონალთათვის მეტად საინტერესო იქნება კახეთში, საგარეჯო-კოდა-ცივის მონაკვეთი, ასევე კახეთიდან თუშეთში გადამავალი გზა, საქართველოში ყველაზე მაღალი უღელტეხილის აბანოს გავლით, რომელიც სოფლებს ფშაველსადა ომალოს აკავშირებს.

რაც შეეხება ე.წ. წრიულ ჩქაროსნულ რბოლებს ავტოდრომებზე და ქალაქის ქუჩებში, ისინი ასევე პოპულარულია საქართველოში. რუსთავის სპორტკომპლექსის აღორძინება დაიწყო 2009 წლიდან ნახ.4, როდესაც კომპანია "სტრომოს"-მა (ხელმძღვანელი ცნობილი ავტომობროლელი - შოთა აფხაზავა) შეიძინა გაპარტახებული ავტოდრომი და მიმდებარე ტერიტორია. ჩატარებული სამუშაოების შემდეგ იგი გაიხსნა 2012 წელს. იგი ერთადერთია ყოფ. სსრკ-ს ტერიტორიაზე არსებულ ავტოდრომებს შორის, რომელიც აკმაყოფილებს ავტოსპორტის საერთაშორისო ფედერაციის (FIA) მოთხოვნებს. რუსთავის სპორტკომპლექსი განლაგებულია 78 ჰაზე. მას აქვს სარბოლი ტრასა სიგრძით 4140მ, ტრიბუნები 7000 მაყურებელზე, გარაჟები, საქართველოს ავტოსპორტის მუზეუმი, პრესცენტრი და ა.შ. რეგულარულად ტარდება საქართველოს ჩემპიონატები და სათასო რბოლები „Rustavi International Challenge“ კლასებში: „Formula alfa, Legends, Touring — 1500“ და „GT-Unlimited“.

ქართველი სპორტსმენები მრავალი წელია წარმატებით ასპარეზობენ საქართველოს, ევროპისა და რუსეთის ჩემპიონატებში, შეიძლება მაგალითად მოვიყვანოთ დავით ქაჯაია 2012 წ-ის ევროპის ჩემპიონი "ლეგენდა"-ს კლასში. შოთა აფხაზავა საქართველოსა და რუსეთის ჩემპიონატების მრავალ გზის გამარჯვებული, ვიქტორ ნოზაძე, რომელიც ჯერ კიდევ 2000 წელს მსოფლიოში ავტოსპორტის ეროვნული ფედერაციის პრეზიდენტების რანგში მყოფი ორი მომქ-

მედი პილოტიდან ერთ-ერთი იყო.ეს ძველი ტრადიცია წარმატებით გრძელდება სპორტსმენთა ახალი თაობის მიერ. მათი ძალისხმევა საქართველოს ბუნებრივი პირობებისა და საგზაო ინფრასტრუქტურის შესაძლებლობათა სრული გამოყენების შემთხვევაში ეროვნული სპორტისა და ეკონომიკის განვითარების მნიშვნელოვანი ხელის შეწყობი ფაქტორი გახდება.

თბილისის მერიის მხრიდან კეთილი ნების შემთხვევაში შესანიშნავი ავტობოლის კომპლექსი შეიძლება მოეწყოს ყოფილი ჰიპოდრომის ტერიტორიაზე, სადაც საკმარისი ადგილია მაყურებელთა თანამედროვე ტრიბუნების და დამხმარე ნაგებობების განლაგებისათვის. ამის შედეგად ვაკე-საბურთალოს შემაერთებელ გზაზე არსებული ე.წ. “თბილისის წრე” ამ კომპლექსის შემადგენელი ნაწილი შეიძლება გახდეს.ავტოდრომი რუსთავისა და თბილისის გარდა აღმოსავლეთ საქართველოში შეიძლება მოეწყოს ხაშურსა და ახალდაბას შორის, მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე ტაშისკარის ველზე. შესანიშნავი ბუნება, ხაშური-ახალციხე-ვალეს საერთაშორისო ავტომაგისტრალი, სიახლოვე თბილისთან და საქართველოს აღმოსავლეთ, დასავლეთისა და სამხრეთის მსხვილ

დასახლებულ პუნქტებთან ხელს შეუწყობს საერთაშორისო მასშტაბის სპორტული ღონისძიებების ჩატარებას. შესანიშნავი პირობებია ლამაზი ბუნების, შესაფერი რელიეფის, ავტომაგისტრალებისა და ბრწყინვალე ისტორიული ძეგლების სიახლოვის თვალსაზრისით თელავის ჩრდილოეთით, კურდღელაურთან, ყოფილი აეროდრომის ტერიტორიაზე.

დასავლეთ საქართველოში უმცირესი დანახარჯებით შეიძლება ავტოდრომის მოწყობა ქუთაისის ცენტრიდან დასავლეთით, ძველი აეროდრომის ტერიტორიაზე სადაც შეიძლება ასაფრენ-დასაფრენი ზოლისა და საჭის ბილიკების წარმატებით გამოყენება სარბოლო ზოლის საფარისათვის საფუძველ ფენად, ხოლო არსებული შენობა ნაგებობების მისადაგება ავტოდრომის მიზნებისათვის.

ავტოდრომების აგება შეიძლება დასავლეთ საქართველოში ფოთისა და ბათუმის შემაერთებელი ავტომაგისტრალის გასწვრივ, რომელიც უახლოეს პერსპექტივაში შავიზღვისპირეთის საერთაშორისო წრიული ავტომაგისტრალის ნაწილი უნდა გახდეს.

| #                      | ტრასის დასახელება სტარტისა და ფინიშის მდებარეობა  | ს ა კ ო ნ ტ რ ო ლ ო წერტილები                                                               | საგზაო საფარი                         | რ ბ ო ლ ო ს რეკომენდებული სახეობა |
|------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| აფხაზეთი               |                                                   |                                                                                             |                                       |                                   |
| 1                      | “ზიფი-რიწა” ზიფი-ავადხარა                         | ზიფი, რიწა, ავადხარა                                                                        | ასფალტბეტონი                          | სამივე სახის                      |
| 2                      | “სოხუმი-ქლუხორის სამხედრო გზა” მერხეული-ომარიშარა | მერხეული, წებელდა, ამტყელი, ჩხალთა, ომარიშარა                                               | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა               | პროფესიონალთა და მოყვარულთა       |
| 3                      | “დალის ხეობა-ენგური” ომარიშარა-ტობრა              | ომარიშარა, საკნი, კალამის უღ. 2241 (VI-X), ტობრა                                            | თეთრი გზა, გრუნტი                     | პროფესიონალთა                     |
| 4                      | “ჩხალთა” ქვემო აჭარა-მარუხის გადასახვევი          | ქვემო აჭარა, მარცხენა პტიში, მარუხის გადასახვევი                                            | თეთრი გზა, გრუნტი                     | პროფესიონალთა                     |
| სამეგრელო-ზემო სვანეთი |                                                   |                                                                                             |                                       |                                   |
| 1                      | “ტეხურის ხეობა” დიდი ჭყონი - ლეზარდე              | დიდი ჭყონი - კურუზ - ლეზარდე                                                                | თეთრი გზა                             | პროფესიონალთა და მოყვარულთა       |
| 2                      | “სვანეთი - ლეჩხუმი” მესტია-ლენტეხი                | მესტია, ენგურის ხეობა, ზაგაროს უღ. 2623 (VI-X), ლეხედულას ხეობა, ჭახუნდერი, ლენტეხი         | თეთრი გზა, გრუნტი                     | პროფესიონალთა და მოყვარულთა       |
| 3                      | “ჯვარი-მესტია” ჯვარი-მესტია                       | ჯვარი, ბაიში, ლახამურა, მესტია                                                              | ცემენტბეტონი, ასფალტბეტონი, თეთრი გზა | სამივე სახის                      |
| 4                      | “აბაშა - ტეხურის წრე” ნოქალაქევი - დიდი ჭყონი     | ნოქალაქევი-მარტვილი-ნამიკოლო-დიდი ჭყონი-ნახურცილო-ლემაძაძე-ნოქალაქევი                       | ასფალტბეტონი                          | სამივე სახის                      |
| იმერეთი                |                                                   |                                                                                             |                                       |                                   |
| 1                      | “ცხენისწყალი” წყალტუბო--ლენტეხი                   | წყალტუბო, ცხუნკური, ცაგერი, ლენტეხი                                                         | ასფალტბეტონი                          | სამივე სახის                      |
| 2                      | “წაბლარა” ბაღდათი-ზეკარის                         | ბაღდათი-საირმე-ზეკარის უღ. 2182 (VI-X)                                                      | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა               | პროფესიონალთა და მოყვარულთა       |
| 3                      | “ქვაქრელას წრე” წყალთაშუა                         | წყალთაშუა-საირმე-ზეკარის უღ. 2182 (VI-X)-ეშახალა-წყალთაშუა (წაბლარას და ხანსწყლის ხეობებში) | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა               | პროფესიონალთა                     |
| 4                      | “ტყიბული” თერჯოლა-ნაქერალას უღ.                   | თერჯოლა-ტყიბული-ნაქერალას უღ. 1217 (I-XII)                                                  | ასფალტბეტონი                          | სამივე სახის                      |

| მცხეთა - მთიანეთი |                                           |                                                                     |                                 |                           |
|-------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| 1                 | “საგურამოს წრე” ს. გლდანი                 | ს. გლდანი - მამკოდა - ცხვარიჭამია - საგურამო - წიწამური - ს. გლდანი | ასფალტბეტონი                    | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 2                 | “ცხვარიჭამია” მამკოდა-თიანეთი             | მამკოდა-ცხვარიჭამია-ლულულები-ხეცურთსოფელი-თიანეთი                   | ასფალტბეტონი                    | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 3                 | “ფშავის არაგვი” ჟინვალი - ბარისახო        | ჟინვალი-გუდრუხი-მადაროსკარი-ბარისახო                                | ასფალტბეტონი                    | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 4                 | “ხეცურეთი” ბარისახო-მატილი                | ბარისახო-ხაზმატი-ულ. დათვის ჯვარი 2676 (V-XI)-მატილი                | თეთრი გზა                       | პროფესიული                |
| 5                 | “მთიულეთი” ნატახტარი - ქვედა მლეუთა       | ნატახტარი-ჟინვალი-ანაური-ფასანაური-ქვედა მლეუთა                     | ასფალტბეტონი                    | სამივე სახის              |
| 6                 | “ჯვრის უღელტეხილი” ქვედა მლეუთა - ლარსი   | ქვედა მლეუთა-გუდაური-ულ. ჯვარი 2370 (V-XI)-კობი-სტეფანწმინდა-ლარსი  | ასფალტბეტონი                    | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 7                 | „თრუსოს ხეობა“ ალმასიანი - რესი           | ალმასიანი-შეგარდენი-აბანო-გიმარა-რესი                               | ასფალტბეტონი                    | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 8                 | „მჭადიჯვრის წრე“ - ნატახტარი              | ნატახტარი-წილკანი-მუხრანი-ოძისი-მჭადიჯვარი-დუშეთი-ნატახტარი         | გრუნტი                          | პროფესიული                |
| შიდა ქართლი       |                                           |                                                                     |                                 |                           |
| 1                 | “არმაზი” მცხეთა - ხიდისთავი               | მცხეთა-არმაზი-ძეგვი-კავთისხევი-ახალქალაქი-გრაკალი-ხიდისთავი         | ასფალტბეტონი                    | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 2                 | “ტანას ხეობა” ხიდისთავი-ლევიტანა          | ხიდისთავი-ატენი-ტუშები-ლევიტანა                                     | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა         | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| 3                 | “მამას ხეობა” ქარელი-წინუბანი             | ქარელი-კეხიჯვარი-ზღუდერი-გვერდინეთი-ტყემლოვანა-წინუბანი             | თეთრი გზა                       | პროფესიული                |
| 4                 | “თემამი” ახალქალაქი-მღებრიანი             | ახალქალაქი-ერთაწმინდა-რკონი-მღებრიანი                               | თეთრი გზა, გრუნტი               | პროფესიული                |
| 5                 | “წრომის წრე”, ქარელი                      | ქარელი-წრომი-ქვემო ოსიური-გომი-აგარა-არადეთი-ქარელი                 | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა         | პროფესიული, მოყვარულთა    |
| რაჭა - ლეჩხუმი    |                                           |                                                                     |                                 |                           |
| 1                 | “ნაქერალა” ტყიბული-ამბროლაური             | ტყიბული-ნაქერალა-ულ. 1217 (I-XII)-ნიკორწმინდა-ზოტევი-ამბროლაური     | ასფალტბეტონი                    | სამივე სახის              |
| 2                 | “რიონი” ამბროლაური-ღებო                   | ამბროლაური-ონი-ჭიორა-ღებო                                           | ასფალტბეტონი                    | სამივე სახის              |
| 3                 | “ამბროლაური-მამისონი” ამბროლაური-მამისონი | ამბროლაური-ონი-გლოლა-მამისონი                                       | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა         | პროფესიონალი, მოყვარულთა  |
| 4                 | “რიონი” ქუთაისი - ცაგერი                  | ქუთაისი-გუმათი-ნამახვანი-მეჭვენა-ორბელი-ცაგერი                      | ასფალტბეტონი                    | პროფესიონალი, მოყვარულთა  |
| აჭარა - გურია     |                                           |                                                                     |                                 |                           |
| 1                 | “გოდერძი” ხულო, ზარზმა                    | ხულო-გოდერძის ულ. 2025 (V-XI) ზარზმა                                | თეთრი გზა                       | პროფესიონალთა             |
| 2                 | “აქარსწყალი” ბათუმი, ხულო                 | ბათუმი-ხელვაჩაური-ქედა-შუახევი-ხულო                                 | ასფალტბეტონი                    | პროფესიონალთა, მოყვარულთა |
| 3                 | “გურია” ნატანები, საჯავახო                | ქვ. ნატანები - ოზურგეთი - ჩოხატაური - საჯავახო                      | ასფალტბეტონი                    | სამივე სახის              |
| 4                 | “გუმაზეული” ჩოხატაური, ბახმარო            | ჩოხატაური - ჩაისუბანი - ხიდისთავი - ნაბეღლავი - ბახმარო             | ასფალტბეტონი, გრუნტი, თეთრი გზა | პროფესიონალთა, მოყვარულთა |

| სამგებ - ჯავახეთი |                                       |                                                                                                                                                                                                                           |                         |                              |
|-------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 1                 | “ზაკურიანი” ახალდაბა, ახალქალაქი      | ახალდაბა-ზორგოში-<br>წალვერი-ზაკურიანი-<br>ცხრაწყაროს უღ.<br>(V-XI)-დადო-კოთელი-<br>ახალქალაქი                                                                                                                            | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა | პროფესიონალთა,<br>მოყვარულთა |
| 2                 | “მტკვარი” ახალციხე, ვარძია            | ახალციხე-რუსთავი-<br>ასპინძა-ტოლოში-<br>ვარძია                                                                                                                                                                            | ასფალტბეტონი            | სამივე სახის                 |
| 3                 | “ჯავახეთი” ნინოწმინდა, მანგლისი       | ნინოწმინდა-ფოკა-<br>ალგეთი-მანგლისი                                                                                                                                                                                       | ასფალტბეტონი            | სამივე სახის                 |
| ქვემო ქართლი      |                                       |                                                                                                                                                                                                                           |                         |                              |
| 1                 | “ქვემო ქართლის წრე” ბოლნისი           | ბოლნისი-<br>თეთრიწყარო-<br>ფარცხისი-ალგეთი-<br>წალკა-თრიალეთი-<br>დმანისი-ბოლნისი                                                                                                                                         | ასფალტბეტონი, თეთრი გზა | სამივე სახის                 |
| 2                 | “ორბეთი” მანგლისი - ტაბახმელა         | მანგლისი-<br>ორბეთი-<br>კოჯორი-<br>ტაბახმელა                                                                                                                                                                              | ასფალტბეტონი            | სამივე სახის                 |
| კახეთი            |                                       |                                                                                                                                                                                                                           |                         |                              |
| 1                 | “კახეთ-თუშეთი” ფშაველი -<br>დიკლო     | ფშაველი-ლუჭური-<br>აბანოს უღ. 2923 (VI-X)-<br>ხისო-ომალო-შენაქო-<br>დიკლო                                                                                                                                                 | თეთრი გზა, გრუნტი       | პროფესიული                   |
| 2                 | “ლაგოდეხი - ახმეტა” მაწიმი-<br>საბუე  | მაწიმი-ლაგოდეხი-<br>კაბალი-ყვარელი-<br>გრემი-ნაფარელი-<br>ლალისყური-ალვანი-<br>ახმეტა-საბუე.                                                                                                                              | ასფალტბეტონი            | მოყვარულთა,<br>პროფესიული    |
| 3                 | “ქიზიყის წრე” სიღნაღი                 | სიღნაღი-წნორი-<br>ხირსა-ხორნა-ბუჯი-<br>დედოფლისწყარო-<br>გამარჯვეზა-ბოდბე-<br>ჭოტორი-წყურიათი-<br>სიღნაღი                                                                                                                 | ასფალტბეტონი            | პროფესიული,<br>მოყვარულთა    |
| 4                 | “კახეთის წრე” გომბორის<br>გადასახვევი | გომბორის გადასახვევი-<br>სართიჭალა-<br>ნინოწმინდა-მანავი-<br>ჩალაუბანი-ზაკურციხე-<br>გურჯაანი-ველისციხე-<br>აკურა-თელავი-<br>თეთრიწყლები-<br>გომბორის უღ.<br>(I-XII)-გომბორი-<br>სასადილო-უჯარმა-<br>გომბორის გადასახვევი | ასფალტბეტონი            | პროფესიული,<br>მოყვარულთა    |
| 5                 | “კოდა” კოდა-საგარეჯო                  | საგარეჯო-კოდა-ცივი<br>მთა                                                                                                                                                                                                 | ასფალტბეტონი, გრუნტი    | პროფესიული                   |
| 6                 | “კახეთის მცირე წრე”<br>ჩალაუბანი      | ჩალაუბანი-წყურიათი-<br>სიღნაღი-ანაგა-<br>ზაკურციხე-ჩალაუბანი                                                                                                                                                              | ასფალტბეტონი            | პროფესიული,<br>მოყვარულთა    |
| 7                 | “ალავერდის სამკუთხედი”<br>აწყური      | აწყური-კოლოთო-<br>ალავერდი-ქვემო<br>ალვანი-ახმეტა-<br>ქისტაური-ჩაბინაანი-<br>აწყური                                                                                                                                       | ასფალტბეტონი            | პროფესიული,<br>მოყვარულთა    |
|                   |                                       |                                                                                                                                                                                                                           |                         |                              |

ფოტოში ავტოდრომი შეიძლება მოეწყოს მალთაყვამი, ხსენებულ მაგისტრალსა და ზღვის სანაპიროს შუა ზოლში ან პალიასტომის ტბის უშუალო სიახლოვეში, ბათუმში კი ქალაქის სამხრეთით, ჭოროხის ველზე.

ქვემოთ ცხრილის სახით მოცემულია საქართველოს საერთო სარგებლობის საგზაო ქსელის მონაკვეთები, მოყვანილია მათი მოკლე დახასიათება, ჩამოთვლილია საკონტროლო ნერტილები. ჩვენის აზრით ამ მონაკვეთებზე შესაძლებელია წარმატებით ჩატარდეს შეჯიბრებები საავტომობილო სპორტის სხვადასხვა სახეობაში.

### დასკვნა

საქართველოს ბუნებრივი პირობები და საგზაო ქსელის მდგომარეობა შესანიშნავ პირობებს ქმნის საერთაშორისო მასშტაბით საავტომობილო სპორტის, მასთან დაკავშირებული ბიზნესისა და საჭირო ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის.

საქართველოს ბუნებრივი პირობები, საგზაო ინფრასტრუქტურის განვითარების პერსპექტივები მოსახლეობის მენტალობა გამოხატული ჩქაროსნულ და აზარტულ შეჯიბრებებში მონაწილეობის სურვილით და დღევანდელი ეკონომიკური შესაძლებლობანი, სპორტის სახეობებს შორის ყველაზე პრიორიტეტულად ხდის საგზაო ავტობოლას ანუ რალის. უახლოეს მომავალში მიზანშეწონილია მას დამატოს წრიული ჩქაროსნული ავტობოლები სპეციალურად აგებულ ავტოდრომებზე.

საქართველოს საგზაო ქსელის წინასწარ შერჩეულ, რეაბილიტირებულ და სათანადოდ მოწყობილ მონაკვეთებზე ავტორალის საერთაშორისო შეჯიბრებათა ეტაპების ჩატარება მოიზიდავს ადგილობრივი და უცხოელი ტურისტების დიდ რაოდენობას, შექმნის ახალ სამუშაო ადგილებს სპორტული და საგზაო ინფრასტრუქტურის დაპროექტების, აშენების და ექსპლუატაციისათვის, აგრეთვე შეჯიბრებების ჩატარებისათვის, მნიშვნელოვნად გაზრდის საბიუჯეტო შემოსავლებს.

ზემოხსენებული მიზნების განხორციელებისათვის აუცილებელია სარბოლო ტრასების შერჩევა, მათი FIA-ს მოთხოვნების მიხედვით შესაბამისობაში მოყვანა, ტრასების დეტალური აღწერილობის მომზადება, საერთაშორისო მასშტაბით მუდმივად მომქმედი სარეკლამო კამპანიის ორგანიზება.

მიზანშეწონილია უახლოეს ხანში შეირჩეს ადგილები სულ ცოტა სამი ახალი ავტოდრომისთვის, სასურველია ერთი ქუთაისში და არანაკლებ ორი დასავლეთ საქართველოს საკურორტო ზონაში. საქალაქთაშორისო ტრასებზე და დიდ ქალაქებში შეირჩეს ადგილები სტარტისა და ფინიშის მოედნების, აგრეთვე მაყურებელთა ტრიბუნების განლაგებისთვის.

ვინაიდან საქართველოში საგზაო და სპორტული ინფრასტრუქტურის დაპროექტებისა და მშენებლო-

ბისათვის საჭირო ხარჯები შედარებით მცირეა, ხოლო კაპიტალდაბანდებათა მოსალოდნელი უკუგება მაღალი, ზემოთ აღნიშნულ ღონისძიებათა ფინანსური უზრუნველყოფისათვის მიზანშეწონილია უპირატესად ადგილობრივი ეკონომიკური რესურსების მობილიზება.

საქართველოში ინფრასტრუქტურული პროექტებისათვის საერთაშორისო ტენდერების ჩატარების ამჟამად ქვეყნისათვის მიუღებელი, არადამაკმაყოფილებელი პრაქტიკიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია საპროექტო და სამშენებლო სამუშაოები შესრულდეს ადგილობრივი კადრების გამოყენებით რისთვისაც უნდა ჩატარდეს მხოლოდ ქვეყნის შიდა ტენდერი, რაც ხელს შეუწყობს ქართველ სპეციალისტებს მომავალში თვითონ მიიღონ მონაწილეობა საზღვარგარეთ გამოცხადებულ ტენდერებში და მიაღწიონ წარმატებას მაღალი კვალიფიკაციისა და ამავდროულად მომსახურების შედარებით დაბალი ფასების გამო.

### გამოყენებული ლიტერატურა:

1. С. Глазунов - Автомобильный скоростной спорт [1968 г., DOC/PDF, RUS]
2. Guide pratique mondiale, Paris 1994 E. Robert Laffont 1999p.
3. [https://ka.wikipedia.org/wiki/rali\\_saqarTveloSi](https://ka.wikipedia.org/wiki/rali_saqarTveloSi)
4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/RALLI>
5. კ. მჭედლიშვილი საქართველოს ავტოსაგზაო ინფრასტრუქტურა: განვითარების შედეგები და პერსპექტივები. ჟ. „ბიზნეს ინჟინერინგი“ №2 2012 წ. თბილისი გვ. 69-79.