

A photograph of a stream in a forest. The water is clear and reflects the sunlight, creating a shimmering effect. A tree branch is in the foreground, and the background is filled with green foliage. The text is overlaid on the bottom part of the image.

*Штурмовики
бездорожья*

фото: Ильнар Салахиев

Затертая фраза о том, что любители экстремального туризма не ищут легких путей верна лишь наполовину. Экстремальное путешествие – это действительно трудно, но и интересно. А еще это – сплоченная команда единомышленников. Чтобы в таком путешествии достичь цели, требуется сочетание стратегии, совместной работы. Необходимо понимать друг друга с полуслова и полувзгляда. Нужно четко видеть цель и идти к ней, несмотря ни на что. Этими качествами, безусловно, обладает наш собеседник, активист клуба экстремальных автопутешествий «Off Road Master», Олег Булгаков.

– Расскажите о вашем увлечении?

Для меня это не просто увлечение, это скорее образ жизни. Новосибирский клуб OFF ROAD MASTER объединяет автолюбителей, предпочитающих сложные рискованные маршруты. Экспедиции проходят в интересных, но труднодоступных местах. Любители экстремальных путешествий уже прошли вдоль памятника освоения Сибири – забытого Обь-Енисейского канала, посетили страну Тофаларию, где проживает самая малочисленная народность России, проехали вокруг Байкала, по БАМу, Колымскому тракту, Уралу и Алтаю. Этим летом мы посетили древнюю и современную столицы Монголии, прошли долину вулканов и пустыню Гоби, общая протяженность маршрута составила 9000 км, более половины из которых – бездорожье. Были пересечены 16 из 18 аймаков (областей) Монголии, экспедиция прошла через горы монгольского Алтая и котловину Больших Озер, достигла древней столицы Монголии – Каракорума и современной – Улан-Батора. В Россию экспедиция вернулась по заброшенному Удунгинскому тракту через горный массив Хамар-Дабан, расположенный к югу от озера Байкал. Далее путь проходил вдоль озера Байкал через Иркутск и Красноярск. За плечами участников экспедиции лежат тысячи километров монгольского бездорожья.

– Это было трудно?

– Экспедиции была присвоена пятая (высшая) категория сложности по спортивной классификации. Основную сложность представляли большие пробеги по бездорожью, высокая нагрузка на автомобили на крутых горных перевалах, плотный общий график движения – всего за месяц нам предстояло посетить огромное количество исторических и природных достопримечательностей. Отдельную сложность представлял этап в пустыне Гоби, где был дефицит воды и топлива, песчаные бури и проблемы с ориентированием.

– Какие автомобили участвуют в трофи-экспедициях?

– Все автомобили полноприводные. В Монголию экипажи шли на Toyota Land Cruiser 80-й и 60-й серий, Nissan Safari, Toyota

Новосибирский клуб экстремальных путешествий «OFF ROAD MASTER» объединяет в своих рядах автолюбителей, предпочитающих беззаботному отдыху интересные путешествия, связанные с долей риска и авантюризма. Это опытные автопутешественники, за плечами которых – труднопреодолимые дороги Сибири, Алтая, Тувы, Хакасии, Забайкалья и Урала.

Организуемые клубом акции вызывают большой общественный интерес, а ставшая уже традиционной трофи-экспедиция «СИБИРСКИЙ МАРАФОН» является единственной акцией подобного рода в Сибирском регионе. Маршруты трофи-экспедиции проходят в интересных, но труднодоступных местах, связанных с историей освоения и исследования различных регионов России. В «копилках клуба – первопрохождения вдоль памятника освоения Сибири – Обь-Енисейского водного канала; в страну Тофаларию – место проживания самой малочисленной народности России; вокруг Байкала; путешествия по БАМу и Колымскому тракту, Уралу, Алтаю, «Дорогой Тысячелетий» в Монголии.



Land Cruiser Prado, Mitsubishi Pajero и двух УАЗов, один из которых уже прошел все самые сложные маршруты клуба. Среди автомобилей-участников можно будет встретить практически все марки, имеющие колесную формулу 4x4: от "Тойот", "Ниссанов", "Мерседесов" до УАЗов и "Нив". Причем увидеть их можно будет как в первозданном, стандартном виде, так и в усовершенствованном, то есть подготовленном.

– *Что берут с собой в такое путешествие?*

– Путешественники везут с собой все необходимое для продолжительной поездки: запас топлива на тысячу километров, воды, продовольствия, наборы для ремонта автомобилей, сварочное оборудование. Когда мы первый раз увидели список необходимых вещей на четырех страницах, мы подумали, что все это не поместится и в железнодорожном вагоне.

По словам «старожил» клуба, перед каждой серьезной поездкой новички проходят отборочные туры: дальние путешествия сложны и в моральном плане, поэтому команду надо подбирать слаженную, смотреть, как люди себя ведут в походных условиях.

– *Насколько я знаю, в октябре состоялся один из Трофи-рейдов – «Салаирское рубилово». Вы принимали в нем участие?*

– Конечно! В течение года мы проводим «маршруты выходного дня» – трофи и ралли-рейды. Клуб OFF-ROAD MASTER принимал участие и в подготовке «Салаирского Рубилова». Лично я был там в качестве участника. На этот раз в рейде принимали участие 23 экипажа, в разных категориях – стандарт, спорт и мото. Штурмовали сибирское бездорожье!

– *Как Вы оцениваете подготовку экипажей?*

– В маршрутах выходного дня принимают участие как новички на стандартных автомобилях, так и опытные экипажи с подготовленной техникой. Одна из задач таких мероприятий – это обмен опытом в подготовке техники и по преодолению различных препятствий. Новички могут почерпнуть для себя много нового да и просто приценится по нраву ли им такое Хобби.

– *Как же Вам удастся совмещать работу, семью, спорт, победы?*

– Пока удается, и более того стараюсь принимать участие в рейдах и экспедициях вместе с женой.

– *То есть женщины тоже участвуют в рейдах? Как же дамы переносят такие экстремальные условия?*

– Женщины достаточно часто принимают участие в экспедициях и походах. В спорте их встречается меньше, но и там есть отличные пилоты – представительницы прекрасного пола. Чаще женщинам отводится роль штурманов, но она подчас оказывается даже сложнее, чем обязанности пилота. Ведь штурман не только заботится о пилоте, но и при необходимости должен быть способен его полноценно заменить. На мой взгляд, чтобы привлечь женщину к экстремальному туризму мужчина должен позаботиться о создании комфортных условий. Так появляются в автомобилях души с подогревом и холодильники, удобное кемпинговое снаряжение.

– *Чем Вас так привлекают гонки?*

– Все «джиперское» движение делится на две основных группы – одних привлекает чистый спорт – джип спринт, триал, рал-

ли-рейды, а других – походы и экспедиции. Я лично отношусь к второй группе. Хотя это тоже спорт, наш клуб регулярно участвует в чемпионатах России по спортивно-туризму, и год от года занимает призовые места.

– *То есть такие рейды дают возможность подготовиться к серьезным проектам?*

– Безусловно. Можно считать «Салаирское рубилово» и другие подобные поездки кузницей кадров и самым удобным мероприятием для первого старта, для приобретения опыта и испытания «проходимцев».

– *Как ощущения после поездки?*

– Сюрпризов (очень грязных спецчастков) было много, так же как и новых нехоженых троп и «дорог». В общем, скучно не было ни новичкам, ни опытным участникам. Да и задумывался этот трофи-рейд как приключение, в первую очередь, как возможность отдыха и общения с друзьями.

– *Какие следующие мероприятия в планах на этот сезон?*

– Ну, планов много! Из ближайших – в январе стартует экспедиция «Метель 2006 – К полярному кругу» в сторону Ноябрьска и Уренояга. Прошлой зимой, когда вся страна напряженно отдыхала после бурных проводов високосного года, мы с расцветом 2 января отправились на поиски приключений в направлении прорытого в позапрошлом веке и заброшенного в прошлом Обь-Енисейского канала. Главной целью этого путешествия было со стороны Красноярского края выйти на староверческую деревню Безымянка, расположенную в самом центре никому не нужного теперь водного пути, на границе Томской области и Красноярского края, в полутора тысячи верст от столицы Сибири.

– *Как съездили?*

– Съездили отлично. Теперь у нас благодаря законным каникулам январский выезд стал традиционным. Мы прошли к Безымянке со стороны Красноярска. Асфальтом до Лесосибирска, далее на север по зимнику вдоль Енисея и, наконец, по зимнику на восток вдоль реки Кас до Безымянки. Выехали семь экипажей, маршрут планировали довольно интенсивный, рулить собирались по 24 часа в сутки – на этот случай в команде было достаточно много запасных водителей. В принципе, так и ехали: к ночи первых суток путешествия были уже под Енисейском. Прodeтали маршрут более 900 км, что для колонны джипов, да еще зимой, очень приличное расстояние. Колонна ведь всегда идет медленнее, чем один автомобиль, кто-то сломался, кто-то еще что-то... В достаточно жестких условиях все-таки техника эксплуатируется, не может быть все идеально.

– *Все экипажи справляются с маршрутом? Техника не подводит?*

– В принципе, такого, чтобы бросить автомобиль с экипажем, у нас никогда не происходит. Всегда стараемся всеми силами восстановить поломавшийся автомобиль, а если это невозможно, то затащить его в какой-нибудь населенный пункт на веревке и там отремонтировать. В самом крайнем случае назначаются страховочный экипаж и место встречи с основной колонной.



Вот сейчас у нас был такой случай: отъехали мы по зимнику 270 км на север от Енисейска, и на Land Cruiser 60 заглох и перестал запускаться двигатель. Ночь, глухая тайга, мороз за тридцатник, в экипаже двое детей... Детей пересажали в теплые машины, прицепили безжизненный автомобиль на веревку и всей колонной отправились в сторону от маршрута – в Ярцево: на морозе разбираться с проблемами машины достаточно сложно. Нашли теплый бокс и устроили консилиум. Оказалось, некие сервисмены при ремонте топливного бака использовали герметик, который со временем раскис и проник в топливную магистраль. Топливная автоматика отказала начисто! Промыли всю топливную систему, восстановили автомобиль, и теперь этой проблемы у него уже больше никогда не будет.

В результате маршрут путешествия удлинился на 120 км. Тем не менее, цель экспедиции успешно достигнута, более того, мы посетили Безымянный, Налимный и Александровский шлюзы, заповедное озеро Светленькое, достаточно много по самому каналу путешествовали, общались с местными жителями – староверами.

– Просветительскую миссию несли?

– Трудно сказать, кто кого на самом деле просвещал. Не знаю, какие впечатления от нашего рейда остались у жителей обь-енисейских поселений, но мы сами вернулись уж точно просветленные. Тот уклад жизни, философия староверов, отношение к окружающему миру... У людей совершенно иные жизненные представления, иное видение того, что такое хорошо и что такое плохо. Вот, например, общались со старостой Безымянки, он говорит: «У меня детей мало – всего восемь». Там 10 детей в семье – это нормально, 12 – хорошо, если меньше – плохо. А у нас?!

В тех краях все необычно, экзотика присутствует во всем: и в образе жизни, и в природе, и в архитектуре. Пришлых людей нет, все, что произведено своими руками, считается «чистым», к завозному отношению особое. Но, тем не менее, продуктами цивилизации пользуются. Есть у них вездеходы, оружие. Занимаются все охотой и собирательством, излишки через старосту меняют на инструменты, инвентарь, топливо.

– То есть проблем с дозаправкой техники вы там не испытывали?

– Как раз это и было главной нашей проблемой: самое интересное, с точки зрения трофи, начиналось именно в Безымянке. До нее-то мы по более или менее укатанному снегу шли, а дальше – никем не паханная целина. Расход топлива на рыхлом снегу очень большой, запасы горючего стали таять на глазах, и пополнить его, как оказалось, практически негде: у местных жителей топливо завозное, обременять их своими проблемами сильно не хотелось. Но выход все равно нашелся: слегка в Безымянке разжились, немного заправились в Новом городке на ведомственном предприятии... Пересели на снегоходы – мы их с собой возили. Где надо было идти машинами – сначала «Крузером» с

цепями, как трактором, дорогу готовили, потом всю остальную колонну протаскивали.

– Самые сильные впечатления от экстремальной экскурсии?

– Поразил Енисей. Там, где мы шли, он достигает трех километров в ширину при глубине в шесть-семь метров. Все три тысячи метров нагромождение торосов – глыбы на глыбах, и все из ослепительно белого льда... И посредине реки черные квадраты от провалившихся машин... Лед еще не очень прочный. Нескольким раз мы ступали на Енисей: впечатление – душеледенящее, когда понимаешь, что под тобой холодная вода с течением 1,5 м/с и семиметровой глубиной. Случись что – и точно кранты...

Природа поразила. Енисей, тайга, озеро Светленькое. На снегоходах совершили экскурсию на это заповедное озеро – памятник природы. Там запрещена всякая хозяйственная деятельность. Вода такая чистая и светлая, что дно через 18-метровую толщу воды видно. Там даже окуни светлые — мы спортивную рыбалку устроили и потом долго не могли сообразить, что это за рыба белесая такая попадает.

Поразило то, что канал, который сто лет уже не эксплуатируется, продолжает приносить пользу. На Налимном шлюзе есть небольшое поселение – четыре избышки. И на Обь-Енисейском канале жители построили собственную ГЭС. Поставили некий ротор – колесо, через карданный вал крутящий момент передается на генератор, и благодаря этой чудо-электростанции населенный пункт имеет 3 кВт электричества и зимой и летом. Говорят, пять лет думали, как это сделать, и сделали.



Поразили люди. Местные жители катаются зимой на всем, что у них есть, – «Москвичи» 412-е, мотоциклы... Зима, мороз, мы на внедорожниках пробираемся на цыпочках – как бы не забуксовать, не застрять, а они едут на своих мотоциклах из пункта А в пункт Б с веселым настроением и бодрым расположением духа. Главное – не техника, главное – люди. Так же, как мы новичкам обычно говорим: не важно, какая у вас техника, главное, чтобы у вас было само желание путешествовать. Тогда можно ехать и на простом серийном автомобиле: УАЗе или еще там на чем-нибудь. Бывает так, что человек владеет очень дорогим автомобилем, мощным джипом, но все равно путешественника из него никогда не получится.

– Участвуя в трофи-рейде, команда ставит перед собой какую-то определенную цель?

– У всех цели разные, кому-то непременно нужна победа, кто-то ищет острых ощущений, для меня эти поездки отличная возможность снять стресс, получить свою дозу адреналина, отвлечься от будней.

– Какое место спорт занимает в жизни менеджера, особенно – добившегося определенных высот?

– Пока это скорее туризм, чем спорт. И участие действительно более значимо, чем победа. Место в жизни? В моем случае значительное, но оно того стоит, поверьте. Возвращаясь в город после поездки ощущения совсем другие, смотришь на людей, и нет привычного раздражения, гораздо спокойнее воспринимаешь то, обычно действует на нервы.

– Насколько развито в Новосибирске это движение? Каковы перспективы?

– Пока все держится скорее на энтузиазме участников. Перспективы есть, но нужны серьезные финансовые вливания, спонсорская поддержка.

– Сейчас каким образом финансируются поездки?

– По-разному. Кстати, деньги спонсоров составляют лишь 10% финансовых вливаний в путешествие клуба, остальные средства команда вкладывает самостоятельно. Могу сказать, что наши поездки – весьма затратное дело.

– Были минуты, когда говорил себе: «Все с гонками, я завязываю»?

– Пока не было такого, ну может и мелькало что-то подобное в самые экстремальные моменты, но желания бросить трофи нет, несмотря на все трудности, которые приходится испытывать. Там действительно начинаешь понимать, чего ты стоишь на самом деле.

– Легко ли стать участником трофи-рейдов?

В принципе мы приглашаем всех желающих к участию в наших мероприятиях. Основные требования к претендентам – туристическая подготовка (или желание ее приобрести) и наличие технически исправного автомобиля 4x4. Другое дело, что в экстремальном путешествии мощностные машины – не главное, главное преодолеть себя. А наградой станет уважение товарищей. И это – дорогого стоит. 📌









