

Трофи-рейд «Салаирский кряж»: легенда оказалась сказкой

26.10



В субботу состоялся трофи-рейд «Салаирский кряж», организованный Ассоциацией технических видов спорта, при участии OFF ROAD MASTER CLUB и автомотоклуба «Сибирь». Маршрут трофи представлял собой 54,2 км полного бездорожья, и включает в себя прохождение самой высокой точки Новосибирской области – горы Пихтовый гребень. Данный заезд является так называемым маршрутом выходного дня.

Несмотря на стремление организаторов сделать это мероприятие массовым, встреча получилась похожей на тусовку, где собрались друзья, чтобы весело и динамично провести выходные. Поучаствовать приехали всего 9 экипажей внедорожников, большинство из них – члены клуба OFF ROAD MASTER CLUB. В основном, были представлены машины Toyota Land Cruiser и УАЗы, а также по одному ЗИЛУ-157 и ГАЗу-67.

Что уж тут говорить о зрителях? Единственным зрителем оказалась я – человек, впервые попавший на трофи-рейд. Кроме того, благодаря участникам трофи Олегу Булгакову и Игорю Панкову мне посчастливилось собственными глазами увидеть весь маршрут рейда из окон Toyota Land Cruiser 80.

Старт происходил недалеко от села Лебедево, что на северо-востоке Новосибирской области. Первое испытание началось еще до заезда. Дело в том, что было очень холодно и, в отличие от города, лежал уже вполне «зимний» снег. На ледяную дорогу никто из участников не рассчитывал и летние шины на зимние еще не менял.

После жеребьевки участников (по которой наш экипаж оказался пятым) состоялась торжественная линейка с пояснением легенды маршрута. Легенда – это, по сути, список ориентиров с указанием расстояния между пунктами маршрута. Затем единственной на соревнованиях девушкой – водителем был поднят флаг России.

Как уже было сказано, мы стартовали пятыми. Установка нашего экипажа на первое место была изначальной и твердой, победа должна была стать подарком жене нашего водителя на день рождения.

Маршрут начинался в лесу.

Успешно преодолев несколько препятствий, мы догнали одного из наших соперников, застрявшего в канаве. После того, как мы помогли ему выбраться, он пропустил нас вперед. Вообще, как говорит Игорь, хотя в большом спорте никому не помогает, именно в трофи-рейде взаимовыручка очень важна. «В конце концов, цель заключается в том, чтобы все прошли маршрут».

У следующих встреченных нами соперников перегрелся двигатель. Как им это удалось в такой холод, неизвестно, но их машина преградила нам дорогу, и без того узкую. Выручила готовность к подобным препятствиям нашего штурмана – он освободил нам путь с помощью пилы. Разумеется, свалив несколько деревьев, а не распилив машину соперников.

Потом мы узнали, что некоторые участники сбились с маршрута, у кого-то что-то случилось с тормозами, и мы, таким образом, оказались первыми. Хотя, конечно, и у нас не все проходило гладко. Три раза мы застревали и вытягивали сами себя лебедкой. Заднее стекло нашего джипа треснуло, но осталось на месте. Впрочем, вылетит оно, ничего бы не изменилось – для «попадания в колею» были постоянно

открыты оба передних окна, поэтому температура в машине не отличалась от «уличной».

Настоящие проблемы начались, когда оставалось пройти несколько последних пунктов маршрута. Из леса мы выехали в поле. Сначала мы добрались до развилки, которая почему-то не была указана в легенде. Проколесив по полю в поисках знакомой колеи, мы совершенно потерялись. Видимо, жители окрестных сел проводили на этом поле свои соревнования – трактор-рейды и телега-трофи. Посему все поле было изрезано всевозможными колеями от различных сельхозмашин. Уже совершенно интуитивно мы двинулись напролом в низину, где, как нам казалось, должен был находиться следующий пункт легенды - дамба. Все напрасно.

Ни компаса, ни GPS-приемника у нас не было. Была рация, которая ничего не ловила, и непоколебимая уверенность в собственных силах. Пользуясь заходящим солнцем, мы попытались найти те ориентиры, которые были указаны в карте, то есть «поле» и «березовый молодняк». Если Вам приходилось бывать в Новосибирской области, то Вы должны знать – любой сельскохозяйственный район, собственно, и состоит из таких ориентиров, как поле и березовый молодняк. Иногда встречаются ели и сосны.

Пробовали даже обратиться к атласу НСО, но безуспешно. Покружив больше часа по знакомым местам, водитель Олег пришел к выводу, что благодаря нам на поле появилась практически полноценная трасса. За время тщетных поисков я даже успела вздремнуть.

В конце концов, случилось чудо – на нас наткнулся Госохотнадзор. Мы, обрадованные тем, что хоть кого-то встретили, и они, расстроенные тем, что мы – не браконьеры, поехали вместе в поисках нашей дамбы.

Несмотря на все злоключения, мы финишировали первыми и, как оказалось, единственными: остальные участники либо застряли где-то в лесу, либо, не наткнувшись на Госохотнадзор, кружили где-то в поле. Злые на составителя легенды и в тоже время довольные тем, что все хорошо закончилось, мы помогли выбраться судейскому УАЗику, засевшему в первом же броде, и отправились домой. Штурман Игорь только сказал: «Тому, кто написал легенду, сказки нужно писать».

В следующем году OFF ROAD MASTER CLUB планирует провести экспедицию «Монголия – дорога тысячелетия». В Монголии задуман грандиозный проект – строительство трассы, идущей с востока на запад страны, эта дорога соединит Восточную Азию с Россией. Трасса будет построена не раньше 2010 года. Экспедиция пройдет по намеченной трассе, где пока - бездорожье. Маршрут обещает быть очень интересным - через горы монгольского Алтая, через древнюю и современную столицы Монголии.

Анна Чернышова,
соб. корр. НГС

Служба новостей НГС

При публикации данного материала в СМИ ссылка на "НГС" обязательна.
Новосибирский городской сайт <http://www.ngs.ru>