

СОДЕРЖАНИЕ

- 1 СЛОВО АЛЮЛЯ
- 2 ПЕРУАНСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ
Автопутешествие к земле Инков
- 10 КИВАРИН-ТРОФИ
Весна
- 18 ТРОФИ-РЕЙД ЛАДОГА
13-й Юбилейный
- 28 СИНЯВИНСКИЕ ВЫСОТЫ
Внедорожный рейд памяти
- 34 ПАРКЕТНИК-КАНТРИ
Лесные лощины
- 38 МУРОМСКИЙ МОНАСТЫРЬ
Экспедиция
- 44 КАРБУСЕЛЬКА 4X4
Каменный исток



СЛОВО АЛЮЛЯ

Поздравляю. Вам только что всучили очередной номер нашего офф-роад журнала. Что Вы найдете здесь новенького? Конечно же здесь будет отчет о прошедшей 13-й юбилейной «Ладоге». Это была самая опасная Ладога за всю историю ее существования. Во-первых, потому что тринадцатая, а во-вторых, потому что Железная Саранча чуть не утопил меня в речке (см. фото). Так же вы прочитаете отчеты о недавно прошедших внедорожных соревнованиях. Это тяжелый и суровый Киварин, менее жесткая, но местами не менее суровая Карбуселька и абсолютно не суровый и добродушный Паркетник-Кантри. А потом неожиданно мы все окажемся в Каке. Точнее на озере Тити-Кака, что находится в Перу(!). Вы были на Тити-Каке? Нет? И я тоже не был. Вот и узнаем, как живут титикакавчане (титикаковцы, титикаканцы...). Интересно, а детишки у них – титикакашки? После этого путешествия мы все отправимся в Муромский монастырь, чтобы успокоить разыгравшееся воображение о загоревших титикаканках и подумать о вечном.

Руководитель проекта: Алексей СЕДЕЛЬНИКОВ

Редакторы: Олег СМИРНОВ, Константин НОВИЦКИЙ,
Сергей МАРТЫНОВ

Дизайн и верстка: Татьяна ИВАНОВА

Адрес редакции:

Санкт-Петербург, пр. Народного Ополчения, д. 201

Телефоны: 8 (921) 900-69-68, 8 (921) 746-61-10

E-mail: sale@4wd-shop.ru

Сайт: www.4wd-club.ru

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы и объявлений. Мнение редакции не обязательно совпадает с мнением авторов.



Юлия ИВАНОВА



ПЕРУАНСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

или автопутешествие к земле Инков

ПЕРУ – государство на западе Южной Америки. На севере граничит с Эквадором и Колумбией, на востоке – с Бразилией и Боливией, на юге – с Чили. На западе омывается Тихим океаном. Площадь страны, включая несколько прибрежных островов, составляет 1280000 км². Перу можно разделить на три основных топографических региона: прибрежная равнина, сиера и монтажа. Прибрежная равнина – засушливый участок территории, протянувшийся по всей длине страны шириной от 65 до 160 км. Здесь расположена большая часть городов Перу. На восток от равнины находится сиера – горный регион с широкими плато, хребтами Анд, ущельями. Главный хребет – Восточные Кордильеры, по территории страны проходят

также Западные Кордильеры, Центральные Кордильеры и несколько менее значительных хребтов. Сиера занимает около 30% территории страны и протянулась с юго-востока на северо-запад шириной от 240 до 400 км. Средняя высота региона около 3660 м над уровнем моря. Здесь же находится высочайшая точка Перу гора Уаскаран (6768 м). На юго-востоке региона находится озеро Титикака. На северо-востоке сиера переходит в обширную тропическую долину – монтажа. Этот регион занимает около 60% территории Перу и покрыт густыми джунглями, в результате чего он мало исследован и не разработан. Главные реки страны: Амазонка и ее притоки Мараньон, Укаяли и Путумайо, которая формирует большую часть границы с Колумбией.

Почерпнув краткие знания о стране, где пройдет наше путешествие, команда из двух женщин отправляется в аэропорт, 24-часовой перелет и мы в столице Перу городе Лима.

Первое, что поражает – знаков на улицах практически нет. С указателями на улицах тоже проблема. На больших улицах они большие и заметные и расположены на перекрестках, а на маленьких они с лист А4 с шрифтом размером 12, да и то не везде. На домах только номера домов – названий улиц нет. Мы столкнулись с большим количеством улиц с односторонним движением, но радовало, что планировка городов исключительна перпендикулярная, так что удавалось от потока отвернуть.

Из аэропорта мы отправляемся в фирму по прокату автомобилей. Выбираем хоть и маленький, но зато полноприводный джип Suzuki JIMNY, так как собираемся прокатиться по югу Перу в горы.

Осмотрев достопримечательности Лимы, мы рано утром отправляемся в дорогу.

По нашим наблюдениям, Перу напоминает территорию бывшего СССР, уменьшенную во много раз. Частая смена ландшафта, от пустынь Узбекистана до гор Кавказа.

Выехав на легендарное шоссе Панамерикано, мы мчимся вдоль берега Тихого океана по унылой пустыне Косты. Шоссе покрывает густой туман (Лондон отдыхает). Приятно порадовало, что на шоссе через каждые 10-15 км стоят полицейские на Toyota LC 105, такие же машинки стоят на въезде в каждый населенный пункт.



Часам к 11 нам открывается вид на берег Тихого океана. При первой же возможности сворачиваем с шоссе, чтобы пройти по воде босиком. А вот и начало приключений, автомобиль вязнет в песке, полный привод, как оказалось, не работает. Откапывание автомобиля не дает положительного результата, и он вязнет еще больше. Сломав последний ноготь, мы призываем на помощь местное население из соседней деревушки.





Ура, Ура !!! Мы выбрались из песчаного плена! В знак благодарности мы отдаем свои запасы российских сладостей – шоколад «Аленка», Эх... И продолжаем наш путь.

В районе города Ика мы не упускаем возможности прокатиться на настоящем открытом багги по пустыне. Должны признаться – дух захватывает, когда багги на нейтрале падает с бархана вниз, а на подъеме включает передачу и мчится дальше.

Нас очень удивило, что подвеска багги взята с российского автомобиля NIVA. Хозяин багги хвалил достижение российского автопрома, что не могло нас не порадовать. Мотор же стоит от Тойота. На всем протяжении нашего пути нам попадались старые знакомые российских дорог Ваз 2101, 2104 и NIVA. Автомобильный парк страны довольно-таки старый, встречаются даже TOYOTA LC 40 на ходу, а из новых преобладает Toyota.

По шоссе мы движемся до города Комана и сворачиваем с него на плато где располагается город Хусан. От него мы намереемся продолжить свой путь к каньону Де Колко.





Но приключение не было бы полным... Мы решаем срезать путь и сворачиваем на грунтовую дорогу. Путеводитель обещает нам пейзажи, которые будут становиться все более впечатляющими. – «Только кактусы торчат, как подсвечники из сухой земли».

Вместо этого мы получили дорогу не лучше чем дома. Грунтовка с каменистой гребенкой, постоянные подъемы и спуски, крутые повороты и все это без ограждений, а внизу «приветливо» маячит пропасть. Плюс ко всему дорога становилась все уже, и приходилось входить в каждый «слепой» поворот, нажимая на клаксон.

С Божьей помощью мы добираемся до места ночевки в Кабаноконде. ОТЕЛЬ за 8 долларов показался нам пятизвездочным, ведь в нем было главное – место для сна. Кстати, именно здесь нам первый раз предложили листья коки, наряду с чаем и кофе, на завтрак. Бодрит. Закинув вещи в машину, мы продолжаем движение в сторону города Пуна, а оттуда прямо на Титикаку.

Должна Вам сказать, что любое озеро Карелии на порядок лучше и красивее. Единственное, что производит впечатление – это острова, Перуанцы делают их сами из торфа и травы.



Далее наше путешествие пролегло к городу Куско. По инкской легенде, город основал Манко Капак – Первый Инка, а впоследствии его значительно расширил Пачакути (Пачакутек) — человек, который превратил Королевство Куско из спящего города-государства в огромную империю. Однако археологические данные говорят о более медленном и органичном росте города до инков – так, считается, что первое поселение здесь основали люди племени Вари. Пачакути же построил несколько дворцов и крепостей, обновил Храм Солнца.

Первые испанцы появились в городе 15 ноября 1533 года. Испанский конкистадор Франсиско Писарро, по официальной версии, заново основал Куско в 1534 году. Многие здания, построенные после испанского завоевания Перу, выполнены в испанских традициях с примесью инкской архитектуры; в основном в округах Санта-Клара и Сан-Блас. Испанцы пытались полностью уничтожить следы «языческой» культуры, но это оказалось для них непосильной задачей. В результате им пришлось возводить свои здания на фундаментах инков, зачастую используя для строительства огромные камни, высеченные индейцами из скал. Собор в Куско



частично сложен из блоков, доставленных сюда из индейской крепости Саксайуаман, расположенной в окрестностях города. Самые высокие здания – это церкви. Складывается такое впечатление, что со времен как город покинули испанцы, в нем ничего не изменилось.



Ознакомившись с городом отправляемся на Мачу-Пикчу. Пробраться туда на машине нам не позволила местная полиция, поэтому, пересев на поезд в местечке Аллантаутамба, мы начинаем восхождение. Даже вид из окна железнодорожного вагона оказывается захватывающим.

Мачу-Пикчу (в переводе с языка кечуа – «великая вершина») – город древней Америки, расположен на вершине горного хребта на высоте 2057 метров над долиной реки Урубамбы. Его также часто называют «город в небесах» или «город среди облаков», а иногда называют «потерянным городом инков». Этот город был создан как священный горный приют великим правителем инков Пачакутеком за столетие до завоевания его империи, то есть приблизительно в 1440 году, и существовал до 1532 года, когда испанцы вторглись на территорию империи инков. В Мачу-Пикчу проживали высшая знать, жрецы, ремесленники и слуги, а самое главное, мамакунас – избранные девственницы, посвятившие свою жизнь служению богу Солнца. Этот город с пешеходными аллеями, священными фонтанами и акведуками, по которым до сих пор течет кристально чистая вода, не знал бедности. В 1532 году все его жители таинственно исчезли.



Их судьба так и остается неизвестной. Мачу-Пикчу оставался недоступным до 40-х годов нашего века, когда археологическая экспедиция, работавшая на площадке, обнаружила дорогу Инка, проложенную через долину Инков к цитадели.





Сходный с Мачу-Пикчу высокогорный город Чокекирао просуществовал гораздо дольше, до 1570-х гг. Зачем понадобилось инкам строить город на высоте 2450 метров над уровнем моря, так далеко от центра государства? Неизвестно.

На обратной дороге в город Наско нас застал сильный град. Остановившись в городе мы стали свидетелями забастовки шахтеров, причем совсем не тихой, а с выстрелами и усиленными нарядами полиции. Хорошо, что к вечеру все разрешилось и мы со спокойной душой, присев на дорожку, отправились домой.





Светодиодный фонарь «Походная люстра II»

- 24 сверх ярких светодиода
- 20* часов непрерывной работы
- металлический крючок для подвешивания
- легкая замена батареек



*- при использовании алкалиновых элементов питания





КИВАРИН ПРОЛОГ

Киварин. Весна 2009

Формат – автопробег на автомобилях повышенной проходимости.

Маршрут – линейный, включающий заброшенные лесные и лесовозные дороги, бездорожье, вырубки, гати.

Общая протяженность маршрутов – около 100 километров.

Организатор – клуб автомобильного туризма «Лось»

Сроки проведения – 16-17 мая 2009 года.

Район проведения – Ленинградская область, Волосовский район, вблизи населенных пунктов Реполка, Сосницы, Курск, Устье.

Количество участников – 70 экипажей.

Отчет о том, как мы проехали Киварин, данный штурманом 881 экипажа

Пролог

Едем... Едем на Киварин! До долгожданной даты еще целый месяц, но решение принято и оплачено. Едем, да ни куда-нибудь, а в экстрим. Времени на подготовку - вагон. Решаем сделать кое-что по мелочам, плюс поменять сцепление, ну а если что-то вылезет, то успеем доделать, ведь времени - вагон. Но коварство Киварина начинает проявляться уже в первую неделю. Обнаруживаем, что нет тормозов, вообще нет, даже не пахнет. Бросаем все, лезем с головой в тормоза, и в этом состоянии проводим всю следующую неделю. Просто колдовство какое-то – оказывается перепутаны контуры. Как такое могло случиться? Не понятно. Идет третья неделя, начинаем нервно поглядывать на календарь. Он не утешает. В День Победы меняем сцепление. Все прошло на удивление гладко и без вопросов, нервные мысли – а где подвох? А вот он – сцепления нет, вообще нет, даже не пахнет. От такого дежавю впадаем в

ступор на два дня, которые заполняются работой до ночи. Сны про «сцепление которого нет» снятся постоянно. Усиленная работа мозга рождает идеи от нереальных до бредовых. В итоге сходимся на мысли, что надо крутить все подряд. Где-то 5-го раза нашлось хиленькое сцепление, тормоза со второго. Все в порядке, можно ехать. Взгляд, брошенный на календарь, говорит, что до старта осталось 20 часов.

На трассе. Первые полпути в ад

Едем... Едем на Киварин! В экстрим! Проплывают километры и мысли, не забыли ли что-нибудь впопыхах, но погода создает особое настроение, и эти мысли просто проплывают мимо. За Изварой встречаем экипаж Вранглера с заклинившим подшипником, жаль ребят, но уж с нами такого не случится. Скорее бы лагерь, посмотреть, что за техника поедет с нами по трассе. И вот ОНО, из-за поворота, на горке наблюдаем скопление машин. Сердце дает сбой, но мотор машины уверенно тарыхтит, и сердце успокаивается. Ведь все в порядке! Здравствуй Киварин!!!

Радостно клеим номера и наклейки, делаем осмотр. Черт, в гидроусилителе жидкости мало, бродим по лагерю, ищем жидкость. Пора на старт, а жидкости все нет... Ну где же она? Ага вот, мчится... Респект Бидуину и Вове-Субару. Долив, осмотр и на старт.



На старте царит легкое возбуждение, все рвутся в бой. Отмашка судьи. Ну, с Богом, помчали. Колея, поле, асфальт в общем. А где же говны? А, вот они, за поворотом разбитая колея, заполненная жижей. Но ведь прём, прём как танки. Справа узик засел. Обходим... и садимся сами. Вот ведь незадача, в самом начале ловим под рулевую тягу полено. Энтузиазм и адреналин позволяют решить задачу мгновенно. Приподнимаем Джеком... Бензопила... 30 секунд... Можно ехать дальше.





Едем... Едем дальше! По легендарному Киварину! Все отлично, но почему-то колея становится разрытой во многих местах, и все тащит и тащит в сторону. Всё, сели. Лебедимся, в это время нас догоняет экипаж Индейца и, выдав фонтан грязи, без усилия проходит дальше. Понемногу привыкаем к режиму движения, сухая колея и колея с жижей, позволяют даже любоваться красотами и тишиной вокруг. Очередной подъемчик, жижка, и что это, почему машина едет влево? Нам же прямо. Но у авто другое мнение и мы упираемся в левую сторону «дороги». Что слу-

чилось? Нас обходит УАЗик, севший в начале. Подмятая кустарник, протискивается Керя, но у него сломана лебедка. Махнув ему на прощанье рукой, начинаем оттаскивать машину назад.

Порвали ШРУС, порвали в клочки. Снимаем и перекладываем его в багажник. Обед. Мимо идет стайка детворы лет по 10-12, с которой заводим серьезный разговор о Ладоге и Киварине, достоинствах разных машин, призах, о трассе впереди... Первые тучки озабоченности начинают пробегать по лицу Ботаника... Что же там дальше? Задний привод это уже экстрим незапланированный, но назад дороги нет. Только вперед!

Трасса начинает напрягать, лебедка воеет, колеса сароют, но едут. Ладно, бывало и хуже, правда реже. Навигатор показывает близость судейского поста. Дорога – асфальт, и мы как бегуны с барьерами бодро перескакиваем бревна и подъезжаем. Разговор затянулся минут на пятнадцать и начался с вопроса:

- Ребята, а что это вы как-то странно идете? Мотаает вас из стороны в сторону.

- Да мы на заднем приводе идем, шрус накрылся.

- Понятно. Дальше то пойдете?

- А что там? Сколько до финиша?

- Дорога нормальная, но я не настаиваю. А до финиша километров восемь.

Посовещавшись, и решив, что раз экстрим, то экстрим. И потом мы же Русские и отступать необучены.

- Едем!!! Раз уж приехали, то едем.



Дорога в ад

Едем... Мы все еще едем! Такие дороги начинаются всегда хорошо, и те кто на них становится пребывают в счастливом неведении. Но мы бодро преодолеваем лесное маневрирование, пару канав и колею. День еще в разгаре, мы даже укладываемся в кв. Бодренько вываливаемся к реке и едем вдоль небольшой полянки. Стоп. А где проехать? Предыдущие экипажи предложили несколько вариантов, но в нашей ситуации неприемлемых – лебедиться не-за-что. Решаем ехать прямо вдоль реки по глубокой колее и довольно серьезному выезду, так как там есть кусты, за которые можно лебедиться, если что.

Небольшой разгон, съезд..., а ведь тащит, тащит не взирая на колею, подъем... Сели. Это прогнозируемая ситуация, иду разматывать лебедку, цепляться за кусты. Долетает голос Ботаника:

- Посмотри, что с колесами, руль крутится от пальца в обе стороны.

Сердце немного екает, только этого не хватало. Машина стоит на подъеме и хорошо видно всю рулевую.

- Тяги в порядке. Нет, подожди, короткая от сошки оборвана пополам.

- Что делать будем?



- Вытаскиваем и смотрим дальше.

Так и поступаем, но колокольчики в голове отбивают уже не тревогу, а набат.

- Что? Ну вот что, с ней делать?

- Вызывать эвакуацию?

- А как тащить?

- Надо делать.

- А как?

Вопрос тяжело повис в воздухе. Вечерело, речка бурно катила свои воды, помогая мыслям:

- А если...?





- Нет, а если так...?
- Ерунда, давай на палку привяжем.
- Сорвал!!!
- А что у нас есть вместо палки?

Ревизия запасов и инструмента показывает наличие ключа-трубочки и багажной стропы. От предвкушения близкого избавления захотелось пить, есть, пить и, вообще, мир стал опять прекрасен. Решаем сделать привал и пообедать. На навигаторе 4 км до финиша. Всего-то.

Собираем Конструкцию.

- Ключ длинный, можем ехать почти прямо или направо.
- Да еж прст..., пробуй!!!
- Сорвало!!!
- Мотай!!!
- Крепче!! Еще!!
- Обвязывай!!
- Пробуй!!
- ДЕРЖИТ!!!
- УРААА!!! Поехали!!

Ад

Едем... Едем? Ну... если бы она ехала хотя бы прямо и направо, так нет, обязательно по правому радиусу метров в 15.

- Вперед, рой, еще, назад, еще, лебедимся.
- Еще бы 10 см.
- Не могу, затягивает, лебедись.
- Сорвало!!!
- Мотай!!! Я цепляю лебедку.

И так каждые 10 минут, как при обстреле. Где замер там и нырнул тягу крепить.

Поворот налево вызывает злость. Он мой кровный враг. Я не знаю что означает слово Киварин, но я в нем живу.

- Вперед, назад, еще вперед, назад.

Соревнование забыто, забыта мирная жизнь. Канава – испытание на прочность. Корни в колее – Сталинград. Только вперед, любой ценой.

- Давай!!!
- Солнце садится, в темноте поедem!!
- Сколько еще?
- 2,5 км.
- Вперед, еще полметра.
- Сорвало, мотай.

Темнеет, садится солнце, тихо... Стоит на лебедке по уши в говнах наш крейсер, израненный в боях, но не побежденный.

Впереди 650 метров до финиша. Сапоги вязнут по колено, цепляешь лебедку, тяжело оседая у дерева, нагнуться сил нет. Перецепили, еще пять метров, опять перецеплять.

В темноте дорога кажется бесконечной, куда делось очарование весеннего леса? Этот лес враждебен, но и мы не те добрые ребята на старте.





Врешь, не возьмешь. Еще пять метров. Начинает сдавать аккумулятор, цепляемся и ползаем по дороге с налобным фонариком. Лебедимся в темноте. Перерыв. Оседаем у деревьев. Еда – это удел цивилизации, сон – непозволительная роскошь.

- Сколько до финиша.
- 500 метров.
- Пройдем
- Время?
- Половина третьего.
- Нормально.

Дизель тарыхтит в темноте, подзаряжая подсевшие аккумуляторы. Ветер шумит в соснах. Начинает накрапывать небольшой дождик. Ноги это куски мокрого свинца. Еще 40 метров и будет посуше. Там будет полегче?

- Сорвало!!!
- Мотай!!!
- Давай, еще, еще!!! Назад!!!

Завернутый сенд-трак с трудом откапываем под толстым слоем глины.

Поднимаешься усилием воли. В колею, разматывать трос. Неожиданно проваливаешься выше колена, рука уходит в грязь на двадцать сантиметров, но это даже бодрит. Плечом тянешь трос, впереди мой враг – поворот налево на лебедке.

Светает... На фоне неба начинают проявляться деревья, дождик заканчивается, тянет утренним холодком и начинает немного знобить.

Привычными движениями перекрепляешь лебедку, тело становится рамой, руки – поршнями, ногам уже все равно, что под ними, ты – Полноприводный Внедорожник.

Последние двести метров проходятся в режиме нон-стоп, без оглядки на то сколько еще впереди.

Финиш. Время, отмеченное в карнете 9.44.
Мы дошли...



Эпилог

Выехали на полянку, поели шашлыков. На вторые сутки бодрствования начинаешь смотреть на мир несколько иначе, чем вначале. Впереди еще дорога домой, хотя хочется продолжения – второго дня соревнований. Но его не будет, а жаль. После отдыха и ковыляния в базовый лагерь, находим в соседней деревне сварку, за что огромное спасибо Пистолету. Кое-как подлатавшись, двигаемся в обратный путь.

Но Киварин – это Киварин! За пятнадцать километров до дома вытекает рабочий сцепления, который методом непрерывной доливки удалось победить. А за три километра от дома лопаается верхний патрубок радиатора. Но это уже не страшно, рем. комплект под рукой, и наш крейсер самостоятельно становится в док.

Хочется выразить огромную благодарность нашей техничке, а именно Жене-Дискаверу, который (без рации) нашел нас за 2,5 км от финиша на трассе и оставался помогать с нами до победы.

Особую благодарность хочется выразить организаторам, за интересную трассу.



Непонятно только почему наш 881 экипаж не включен в список участников финишировавших в первый день соревнований. Ну да ладно, это мы делали для себя, и этот Киварин навсегда останется с нами.

Антон АФАНАСЬЕВ (spaceman)



КРУГЛОСУТОЧНО

Аварийная замочная служба 00-0

ВСКРЫТИЕ

АВТОМОБИЛЕЙ • КВАРТИР • СЕЙФОВ

Потерялся ключ или сломался замок?

Захлопнули автомобиль?

Забыли код от сейфа?

**- Доверьте решение проблемы
профессионалам!**

Мы открываем любые двери:

Металлические и деревянные с любыми замками

Любые сейфы: от антикварных до современных

Автомобили любых моделей

Мастер выезжает в любой район города в течении часа.

Мы даем гарантию на сохранность двери и рабочих механизмов сейфов.

Производим смену кода замка,
изготовление ключей
по замку от сейфа.



Аварийная служба Санкт-Петербурга

ЗАМКИ

 **УСТАНОВКА**

 **ВСКРЫТИЕ**

 **РЕМОНТ**

www.zamokopen.ru

**Предъявителю
СКУДКА
10%**



сейфов •



квартир •



автомобилей

тел.: 000

тел.: (812) 952 7 911

КРУГЛОСУТОЧНО

ПРОФЕССИОНАЛЬНО



ЛАДОГА 13-я

Олег СМИРНОВ (Апюляй). Фото автора



Сборы

Как и все остальные участники «Ладоги» я поклялся себе, что начну готовиться к следующей поездке сразу после завершения предыдущей. Как пролетел год – я так до конца и не понял. Неожиданно выяснилось, что послезавтра выезд уже на следующую Ладогу. Меня охватила паника. Машина не готова, деньги на отпуск не накоплены, дела не доделаны. Но ехать надо и я споро взялся за дело. Первое – надо подготовить автомобиль. Так как я не являюсь спортсменом, ехать я собирался гостем на обыкновенной десятке с длинной жопой. Название модели для меня до сих пор является тайной. Я ее просто называю «семнадцаткой». Нужна замена ремня ГРМ! На ней его еще никто никогда не менял (а уж я то тем более!) и отмотал он уже, наверное, срока три своей никчемной жизни. Менять ремень не хотелось. И я нашел выход! Я просто зашел в магазин запчастей и купил запасной ремень! Пихнув его и еще пару каких то гаечных ключей куда-то в район запаски, я успокоился. Автомобиль готов к дальней и опасной поездке по безлюдным просторам Карелии. Дальше – сложнее... В машине придется спать больше недели (в палатках не сплю, боюсь, что наедет кто-нибудь или вы.. (ой) надругается какой-нибудь случайно забредший в лагерь озабоченный лось). Задний ряд сидений выдран за считанные минуты. Полы выровнены подручными материалами. Запихнут полупороспальный домашний матрас. А вот как быть с постельным бельем? Какую выбрать расцветку? Что бы не маркая, но и в то же время гармонировала с предстоящими соревнованиями? Сколько брать подушек? Если придет желанный гость (гостя) – тогда конечно лучше две. А если вдруг на ночлег будет напрашиваться совершенно посторонний в жопу пьяный зыпер – тогда лучше ехать вообще без подушек (хорошая отмазка типа – «прости, но у меня нет подушки для тебя»).



Подумав еще раз, я склонился к первому варианту (с гостей) и взял с собой две подушки.

Второй вопрос – работа. Он закрылся сам неожиданно быстро. Из нагрудного кармана на бетонный пол упал телефон в глубочайшую лужу и стал быстро, как «Титаник», тонуть. Спасая хлипкую иностранную фитюльку от неминуемой гибели, я точным ударом кирзача вышиб его из лужи, но перестарался. Пару раз ударившись о бетонные стены бокса, он на последок мне подмигнул странным голубым светом и потух навсегда. Расковыряв вилкой корпус еще теплого телефона, я заглянул вовнутрь (чтобы починить). Внутри ничего не было... Только маленькие, никому не нужные, крошащиеся в руках микросхемы. Контрольно ударив кинескопчиком аппарата об угол тисков (что бы не было соблазна тащить его в ремонт), я понял, что теперь у меня нет телефона, а значит – и работы тоже нет. Ура! С работой все улажено. Оставался вопрос с деньгами. Там все было просто. Взяв с холодильника глиняного кота (копилку) я его наотмашь ахнул об тот же бетонный пол, где буквально пару часов назад бился в агонии телефон. Собрав ценные бумажки, шваброй замел мелочь и осколки кота под холодильник. Прекрасно. Деньги есть. А в Египет я потом полечу, попозже... Там сейчас очень жарко... Часы неумолимо приближали старт Ладоги.





Старт

Он всегда походит в центре, на Исаакиевской площади. Сотни красивых намытых джипов, музыка, шарики, девушки в мини юбках. Наверное это делается специально, чтобы ты те, кто потом окажется в непроходимых болотах Карелии, помнили об этом и стремились вернуться назад, а не плюнули на все и тихо самоутопились прямо там на месте. Все идет по плану. На подиум заезжают джипы, все хлопают и желают спортсменам победы. Вдруг неожиданно появляется странная команда в белых одеждах и на лыжах (летом). На первый взгляд они здорово напоминают огромных сперматозоидов – мутантов, сбжавших из какой то очень секретной военной лаборатории.

Потом выясняется, что это наши ребята из клуба "ВСЕ-4Х4". Это Кастет (Костя), Железная Саранча (Алексей) и Слава Семиозерский (Слава). Он в кепке "Яркий луч". Они срывают аплодисменты публики. Кстати, про Славу и его кепку я еще напишу...





Джипы

Каких только автомобилей там не было. Начиная от абсолютно стоковых и заканчивая “котлетами”.

Перевод: “Котлета” – это уже не машина, а черт знает что. Это некая конструкция, которую придумал воспаленный мозг когда-то нормального хозяина когда-то нормальной машины и претворенный в жизнь слесарями за очень конкретные деньги. Определить марку таких авто невозможно. Да что марку, иногда сложно понять, где у нее перед, а где зад. Все машины намыты



и сверкают как игрушки. И все участники с нетерпением ждут, когда же всю эту красоту уже можно загнать в болота и угробить там поскорее, чтобы ночью с остервенением заняться ремонтом для участия в следующем этапе.

А вот, обратите внимание! Автомобиль с часами. Часы показывают фактическое московское время. Как все просто и гениально! Во первых – вы никогда не забудете такие часы дома. Они всегда с вами. Их не отнимут хулиганы, а если и отнимут, то просто далеко не унесут. Во вторых – если у Вас спросят: “Который сейчас час?“, то вы смело можете посылать спрашивающих в задницу (часы то ведь сзади).

Яркий луч

Одним из спонсоров «Ладоги-2009» является фирма “Яркий Луч”. Это миллион разного вида фонариков. Каждому участнику трофи-рейда выдавалась красивая шапочка (бейсболка) с логотипом соревнования, где в козырек был вставлен мини фонарик. Вещь удобнейшая. Фонарь всегда при тебе и светит именно туда, куда смотришь. Досталась такая бейсболка и мне. Примерив ее, я, конечно же, проверил работу непосредственно фонарика. ОН НЕ ГОРЕЛ! Поколотив козырьком кепки об ближайший джип, я проверил еще раз. Света не было. Вспомнив анекдот (или свистка

не хватит, или акула глухая попадетя), я понял, что мне ужасно не повезло и стал лихорадочно думать, как выйти из этого дурацкого положения. Ответ оказался рядом. В пяти метрах от меня стоял Слава Семиозерский в точно такой же бейсболке. Он улыбался. Ему было хорошо. Еще-бы, кепка есть, фонарик работает. Я подумал – нахрена ему фонарик? Ему же и так хорошо! Вон как скалится! Гад! Спрятав за спину свою кепку, я попросил у него померить его шапку. Подмена была произведена мгновенно. Счастливый, я спрятался за ближайшим деревом и трясушимися руками нажал заветную кнопку. ФОНАРИК НЕ РАБОТАЛ! Вся партия бракованная – понял я. Нас всех развели. Всех до одного. А меня, как лоха чилийского, аж два раза. Потом выяснилось, что в районе уха установлен еще один дополнительный выключатель (от дурака) и все фонарики работают. Воспользоваться шапкой-прожектором мне не пришлось. Ночи были белые, да и опасно вечером было гулять в такой кепке по лагерю. К концу Ладоги кепки стали как бы уже не кепками, а неким редким сувениром. Постоянно подходили джиперы и требовали продать ее. Была опасность, что ее может сорвать с головы и убежать в лес какой-нибудь ошалевший от желания (кепки) жыпер.

Время шло, площадь быстро пустела. Пора было отправляться в дорогу и мне.



Дорога

Заехав в “Ленту” и закупив целую тележку необходимых продуктов, я заскочил к родителям где принял последний горячий душ, поел домашней пищи и посмотрел последний раз на телевизор. Все, прощай цивилизация. Я тебя ненавижу и уезжаю от тебя. Напрочь!

Суббота. Жарко. Выезд из города забит желющими свалить из этого каменного мешка. Медленно тянется сплошная вереница автомобилей. Чем дальше от Питера – тем меньше машин и больше глубоких выбоин в асфальте. Как дополнительный бонус – садящееся солнце, плюс запиленное в усмерть лобовое стекло. Лязгая челюстями на кочках и тихо матерясь по этому поводу, я все равно улыбался. Потому что начался отпуск.





Базовый лагерь

Ну, вот и лагерь. Он раскинулся на берегу красивейшего озера. Фото сделано днем, но поверьте – вечером все было так же, только со всех сторон к небу поднимались дымки костров, и разносился запах шашлыков. Шашлык в первый вечер – это такая традиция. Потом всю “Ладого” народ рубает кашу или макароны.

Я, естественно, сразу двинулся в лагерь организаторов, что бы узнать, где мне обустроиться так, чтобы быть в центре событий, но при этом не мешаться под ногами. Подойдя к палаткам оргов и понял, что это самые мудрые орги в мире.

Вот он, лагерь оргов. Десятки абсолютно одинаковых палаток без бейджиков хаотично разбросаны на большой поляне! Гениально! Если какой-нибудь орг уйдет спать или спрячется в одну из этих палаток - его не найдет никто и никогда в жизни! В конце концов, я место себе нашел сам и начал обустраиваться. Очень быстро достал весь

походный шмурдяк, все разложил, расставил, попил кофе и... Делать было больше нечего. Я пошел жаловаться Косте (Кастету). Рассказав ему про напавшее на меня безделье и грусть, я услышал простой, как железнодорожная рельса, ответ – “Расслабься и отдыхай”. И до меня тоже наконец-то тоже дошло – все, хватит куда то бежать, надо просто отдохнуть...

Через пару часов я сидел у костра в компании наших одноклубников и английского механика Винса, знавшего только одно русское слово “П...Ц” (которому мы же его и научили) и мило и не торопливо общались. Винс нам рассказывал про строительство прототипа, про угнетение негров в Великобритании, про семейную жизнь, а мы делились с ним своими мыслями. То, что мы говорили на разных языках – абсолютно никого не смущало. Небольшое количество алкоголя, принятого на грудь, помогало полностью снять эту проблему. Разошлись уже под утро...





Пляжные гонки в Видлицах

Это отдельная история. На шестой день проходили пляжные и дюнные гонки. Ладога преподнесла участникам сюрприз. Пошел дождь. Удивительный ладожский дождь. Благодаря ветру, дующему со скоростью километров 400 в час, дождь не падал на землю. Капли дождя величиной с детский кулак просто летели параллельно земле, прошибая все на своем пути. Фототехнику заливало. Заливало вообще все. Те несчастные, которые пошли на дюнку пешком, уже через десять минут возвращались назад с ошалевшими глазами и промокшие насквозь. К счастью, организаторы вскоре разрешили выезжать на пляж. Смотреть за соревнованиями из теплой машины было гораздо удобнее.

Грейдер

Часть пути вокруг Ладоги проходит по грейдеру. Это был просто праздник какой-то. Вибрация, пыль, плохая видимость. Но были в этом и свои плюсы. Если раньше задняя дверь «семнадцатки» закрывалась с пятого раза (при

том, что хлопнуть надо было так, что казалось, что остальные стекла просто вылетят наружу от пневмоудара), то благодаря этому вибростенду замки двери заняли оптимальное положение и дверь стала закрываться, как на дорогой иномарке. Дополнительно я получил бесплатно порядка 30 саморезов, которые выкрутились неизвестно откуда и собрались в маленькие пыльные кучки под ногами.





Обслуживание Алюляев

Известно, что среднестатистический Алюляев может прожить на Ладоге не более двух-трех суток (потом портится). В связи с этим хочу выразить благодарность всем, кто помогал мне в быту и в труде. Кто возил по интересным точкам, угощал шашлыком и кофе. Отдельное спасибо Железной Саранче (Алексею) за то, что просто таскал меня на руках фактически всю Ладогу, громко распевая песню про «Варяга».



Лыжники

Пару раз мне попадались лыжники, которых я видел на Открытии. Эти мужественные люди, несмотря на отсутствие снега (все-таки июнь на дворе) шли вперед, не взирая ни на что. Падали, матерились, но шли... В этом я увидел бесконечное величие нашей страны. Именно поэтому весь мир не понимает нас и очень боится.



Закрытие

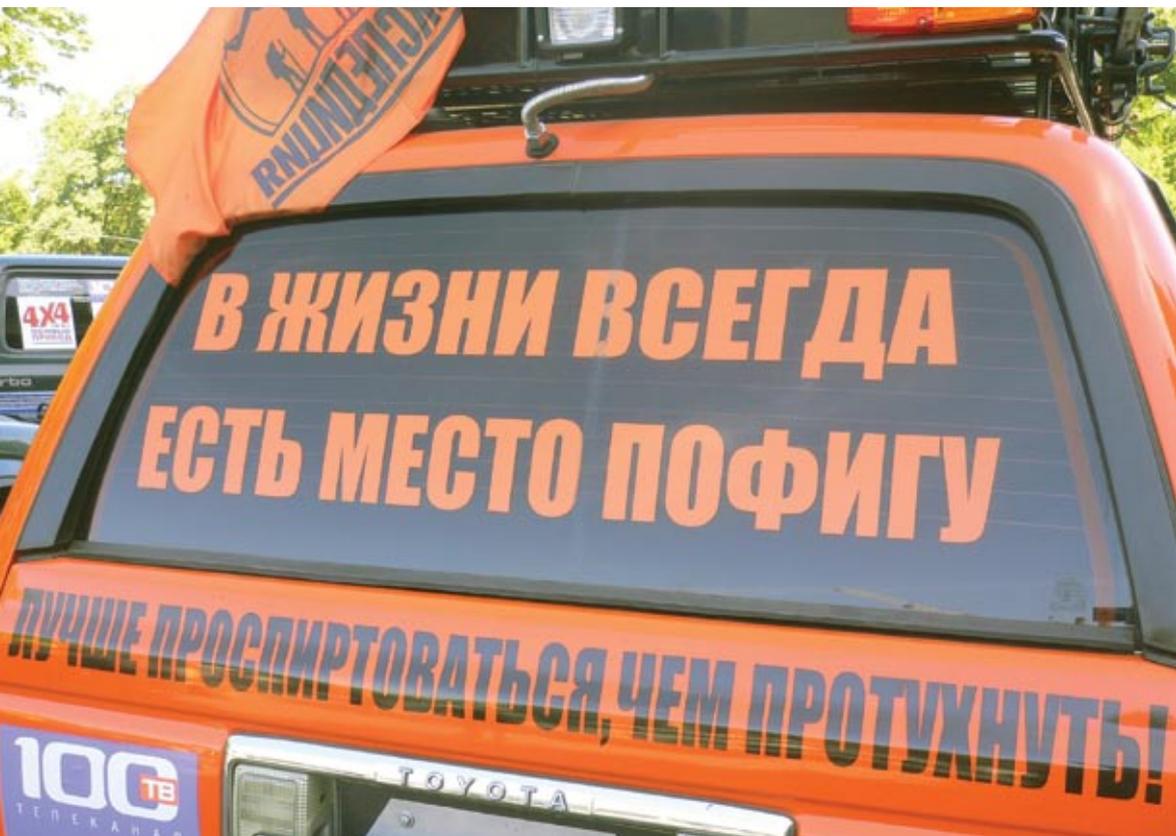
Восемь дней пролетели, как миг. Вот уже и прощальный костер. Попрощавшись со всеми и собрав пожитки, мы с одним товарищем, на двух легковых машинах, двинулись на выезд к шоссе. У меня был Гармин. Он нарисовал мне правильный путь, и мы двинулись по стрелочке. Неожиданно дорога уперлась в разрушенный мост. Мы поехали по другому маршруту. Через час стало понятно, что мы заблудились. Телефонная связь не работала. Бензин кончился. Объяснив навигатору, как я обращаюсь с капризной электроникой, я предложил ему не кочевряжиться, а по-быстрому вывести нас отсюда, иначе... Он показал еще одну дорожку. Очень узкую и странную. До трассы было километра два. Очень хотелось домой, в ванну. Зажмурившись, я надавил на газ... Через десять минут мы были на асфальте. Оторванные бампера и помятая юбка казались абсолютной чепухой по сравнению с тем, что уже через пару часов я буду дома.



Последняя, апофеозная

Почему людей так тянет на Ладугу? Как может нормальный человек за свои деньги устроить самому себе такую жопу? Не спать, не есть, сутками ломиться через леса и болота, напичканные комарами, ежиками и лосями? НА-ФИ-ГА? Ответ я подглядел на одной из машин участников

Кстати, а когда старт четырнадцатой Ладуги? Надо же подготовиться.



SHARIK  **.SPB.RU**
(812) 60-444-37, 60-444-38

А ТЫ ПРИНАРЯДИЛСЯ??!

- Воздушные шары
- Товары для праздника
- Оформление шарами
- Печать на шарах

Cash&Carry «Весёлая Затея»
Наб.реки Волковки, 7
Тел.: 60-444-35, 60-444-36

Интернет-магазин
www.sharik.spb.ru





Фото: Сергей МАРТЫНОВ, Алексей СЕДЕЛЬНИКОВ



Мила ИГНАТОВА

Для меня, как и для многих участников, рейд на Синявинские Высоты начался с просмотра оффроудного календаря...

«А что мы делаем в мае?», подумала я, заглядывая в декабрьский выпуск журнала 4wd-club... Известно, что едем по местам боев, чтобы возложить цветы к могилам и мемориалам. Хорошая легенда. На чем ехать?! Со всей остротой встал вопрос. Пикап нынче заднеприводной, Нива без зеркала и рулевой машинки (впрочем на рулевую машинку чихать,

смотреться же не во что!). В итоге меня взяли в экипаж Молчун и Райчонок. Вопрос решен. Попросили взять с собой трос. «Конечно возьму!» — я так же легко согласилась, как и забыла... Это мы выяснили утром перед выездом из города.

По дороге к лагерю мы переживали — нас не пустят сегодня в колонну, по моей вине у нас нет троса, нет муdivой резины — зачем она вообще нужна, у нее и название некрасивое. Есть только термос с чаем и фляжка с виски, а также «запас еды и штурманов на 200 км тяже-



лого бездорожья”.. нет, и этого у нас было только метров на 500. Но в лагере нам посчастливилось добыть трос и этого оказалось достаточно. Зарегистрировавшись и выслушав брифинг «От Советского Информбюро», а так же полюбовавшись на Морячка и двух танкистов (или это были пехотинцы?), колонна участников двинулась в лес. Солнышко припекало, мы расслабились. Трос, перекинутый от переднего бампера через крышу – успокаивал. Если что дернут. Ага, как бы нет так – машина ехала. Сидеть в ней стало скучно, и я отправилась на разведку. Надо же было узнать, где «кто сидит», как их достают, и, самое главное, как проезжают те «кто не сидит». Краем глаза углядела Соболя, Буханку и Унимог... отличная компания... мы точно в одной категории?



Тут лайт.. Впрочем, Унимог шел навстречу. Он заблудился по пути на трассу экстрима и теперь возвращался в поисках своей дороги. С экстрима пришла информация, что все сидят. Позже оказалось что в тот момент сидел только первый, впрочем, актуальность информации всегда условна. Но, оказалось, что многие приехали чтобы постоять в очереди между деревьями и пообщаться. Такой способ разговаривать неужи-



данно оказался очень удобен. Твой собеседник деваться никуда не может. Впереди "сидят" в очередной засаде, сзади такая же чередка внедорожников ждет своей очереди окунуться в грязь. Улететь никто не может – Карлсона на сегодня никто не заказал. И поэтому то тут, то там можно было наблюдать как все другу-другу что-то «втирают». Прошла мимо невеселого Жеер`ера, он жалел, что оказался в лайте, мечтал поскорее попасть в выездной Трофи-Хаус и откровенно скучал. Забегая вперед, скажу, что он доехал до лагеря последним и почти без приключений. Расстояние в рейде километрами не измерить, передвигаясь перебежками от лужи до лужи все добрались до обещанного апожа. На выходе из лужи, разворачиваясь, застрял эвакуатор... Но спасение спасителей в планы участников явно не входило. Система «Помоги себе сам», именуемая в народе лебедкой, мерно жажужжала. Настроение и градус пошли на подъем. И в лесу снова стало хорошо. Эвакуатор освободил дорогу для участников и окопался, развернувшись к участникам.

Я заняла позицию рядом с одними из танкистов (или это был все-таки пехотинец... танка поблизости не было, но было стойкое ощущение, что он не один раз тут проехал) и наблюдала, как участники один за другим преодолевают засаду, заботливо приготовленную для них Морячком. Через несколько часов, то что изначально было глубокой лужей превратилось в непреодолимое месиво. Тут во всей красе себя показали окопавшиеся эвакуаторы. Раз за разом разматывая и сматывая лебедку, они доставали всех кто не допрыгнул до сухого грунта. Сухой



грунт медленно отступал под натиском мудовой и не очень мудовой резины. Появились и те кто не любит ждать и догонять, они и проложили альтернативный путь, медленно пробираясь между пеньками кочками и кустами. По правой стороне прошел московский VehiCross, за ним столь же осторожно и неторопливо прокрался Wrangler. Больше там не рискнул пройти никто... Что-то не так в нашем королевстве.





Стоять и ждать свою машину на одном месте стало скучно, и я пошла все-таки к цели нашего мини-путешествия. По дороге взгрустнулось, следующим препятствием была..., вы думаете – песчаная дюна, ничего подобного, опять лужа... теперь я уже перестану их считать, вся оставшаяся

до брода дорога состояла из них, больших и маленьких. Траекторию движения по ним мне была описана грустным Славой Семиозерским, который стоял и ждал выбравшихся из засады участников, фотоаппарат он уже испачкал, и заняться ему было больше нечем, кроме как указывать всем дорогу по дороге. Буквально в ста метрах от огромного бассейна (у меня уже аллергия на слово лужа) была могила двенадцати бойцов, но фамилия была только одна. Оставив там цветы, я ушла дальше, пройдя мимо лагеря поисковиков. Им, кстати, надо отдать должное, они довольно часто ходили мимо нас и каждый раз предлагали помощь. Пока я бегала с фотоаппаратом и камерой, стремясь поймать солнечного зайчика, колонна медленно, а иногда вприпрыжку продвигалась вперед. НеКаСарику (а может это и в самом деле НекаРасик как думал Дядя Ася) понравилось, как на Дне Инопланавта “экстримы” ездили на двух колесах, и он решил это опробовать в весьма подходящей колее. Как показали дальнейшие события он был не единственный. Вот где познаются настоящие джиперы, не боясь поцарапать ЛКП (да ничего подобного, бока авто давно отполированы ветками) прыгая на подножках и повиснув на экспедиционнике, машину вернули на четыре колеса. Чуть позже этот же финт пыталась повторить белая Тойота. Финал был тот же – плотно облепив машину с правого борта, машину вернули в колею. “Чому я не со-





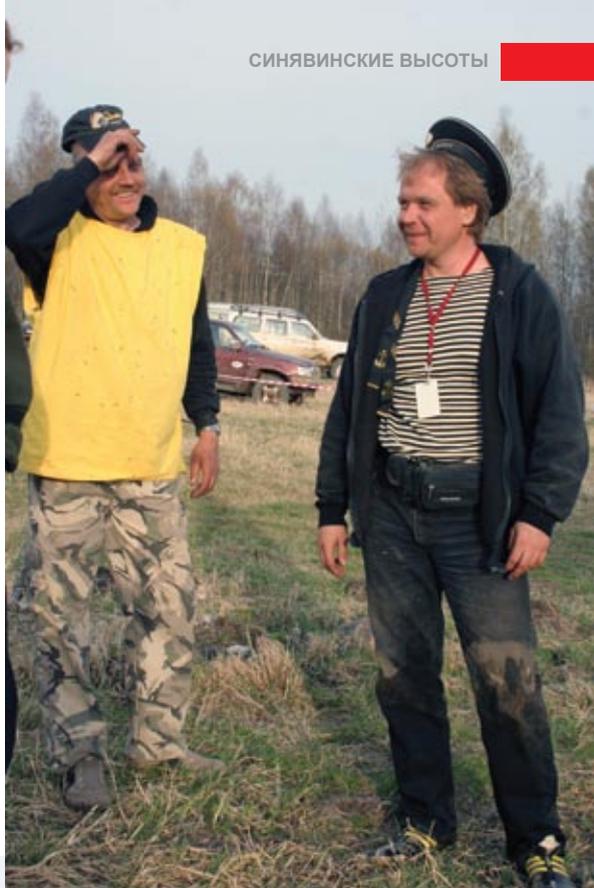
кол, чому не летаю" ©. И это еще не конец... Конец к нам приблизился тогда, когда прождав и пропустив почти всех около самой большой лужи, и будучи свидетелями триумфального под аплодисменты проезда Хамеров и Нив по ее левому берегу, мы, выбрав самую правильную траекторию, уселись, перегородив собой все сразу, и лужу превратившуюся в трясины (кому уже полюбилась цитата А. Конан Дойля...?) и все

ее объезды. Ну вот... приехали... конец. Зря это я. Райчонок (ведь есть же женщины в русских селеньях!) приняла активное участие в спасении собственной машины. Она была везде – помогала цеплять лебедку спереди, толкала машину сзади, а я с умным видом бегала вокруг, прикрываясь видеокамерой и фотоаппаратом. "По-мед-лен-ней, пжалста. Я записываю!" ©.



На этом все приключения закончились. Воспользовавшись советами Славы, пробрались до брода. Зная о том, что там уже проехало много машин мы поехали по броду, и было уже не важно глубоко там или нет, близость лагеря и призрак горячего супа манил к себе. Умудрившись нигде не заблудится среди нескольких перекрестков, мы добрались до лагеря. Где-то маячил пейнтбол и голос Кости зазывал всех поучаствовать в этом мероприятии. Отправив на разведку так кстати взятого племянника, мы уселись в кафе и опустошили тарелки. Пока мы там отдыхали, появился Морячок с НеКаСариком ... Домкрат набекрень, вид залихватский... но цел и даже местами невредим. Дальше было хуже. К кафе приближался, держась за раненую голову танкист, который оказался Алюляем. Посочувствовав и поняв, что контузия на сегодня отменяется, мы порадовались что все добрались до лагеря и стали собираться в обратную дорогу. Она нам казалась самой короткой... Кто-то среди нас оказался не только умным, но еще и рассудительным. Поехали к дому мы в итоге не по лесу, а по грунтовке, мимо заброшенных поселков ... И занесло нас в Путилово к руинам церкви. И оттуда мы к своему большому сожалению выбрались на асфальт. День был закончен.

До новых встреч, новых дорог и направлений.



Екатерина ПАНИКАРОВСКАЯ

ПАРКЕТНИК-КАНТРИ ЛЕСНЫЕ ЛОЩИНЫ



По традиции мероприятие состояло из двух основных направлений. Особое внимание организаторы уделили подготовке технических этапов, которые располагались на берегу живописнейшего Мамонтовского озера, в непосредственной близости от базового лагеря. В итоге любой участник экипажа мог проявить себя и показать, на что он способен.

В этом году организаторы вседорожных приключений "Паркетник-Кантри" предложили открыть дверь в лето вместе в "Лесных лощинах". Не только узнать из чего же сделаны наши машины и насколько экстремальны их владельцы, но и провести прекрасный день с семьёй, отдохнув на природе, ведь для участия в проекте подходил любой вседорожник вне зависимости от степени его подготовки. И это удалось! А прекрасная погода лишь способствовала хорошему настроению, помогая участникам в их стремлении к победе.

Так, на этапе "Веревки" одному из членов команды было необходимо пройти по верёвкам, закреплённым между деревьями, перестёгивая карабины, а затем спуститься по одному из тросов вниз на поляну, расположенную в 100 метрах, и уже бегом вернуться на точку старта этапа.

Этап "Габарит" предлагал участникам с помощью машины раздвинуть покрышки, привязанные за веревки и, таким образом, создать наименьший оптимальный въезд для автомобиля, согласуясь с его габаритами.





По традиции был среди технических этапов и этап “Ходули”, предлагавший участникам пройти десяток метров на берегу озера именно таким способом.

Рядом располагался этап “Плот”, где участники соревнований должны были на время показать навыки управления этим плавсредством.

Самым сложным среди технических этапов оказался “Триал”, где было необходимо преодолеть трассу, расположенную среди деревьев, на машине, что, однако, вызывало самые большие трудности. В свою очередь этап 5 “Мини-ориентирование” не вызывал у участников проблем. На этом участке организаторы испробовали новую систему контроля времени прохождения трассы.

Последний этап назывался “Восьмерка” или “Мячи”. Здесь штурман пока машина находится в движении, должен был забрасывать мячи в две своеобразные корзины, расположенные на изгибах трассы, представлявшей цифру восемь. У зрителей также была возможность попробовать свои силы в этапах соревнований, но уже в специально отведенное время.



Не оставили равнодушными участников и трассы Паркетник-кантри, предложенные для ориентирования по лесу. И действительно, организаторы постарались подготовить увлекательные участки, пугающие на первый взгляд, но вполне проходимые для внедорожников. Для того чтобы собрать достаточное количество точек, экипажам приходилось преодолевать различные бродики, ручьи и участки дорог, заставлявшие задуматься даже подготовленных автолюбителей. Но тем и интереснее! Точки были спрятаны как в легкодоступных, так и труднопроходимых местах. Участникам предлагалось собрать и точки по





легенде, разгадывая которую надо было обладать не только навыками вождения внедорожника, но и логически мыслить, внимательно следя за развилками дорог и количеством метров между поворотами. Не давали расслабиться участникам и сами трассы. Старые лесные дороги, которыми не пользуются в последнее время, были проверены организаторами соревнований в процессе подготовки мероприятия.

Понравился участникам и новый – бонусный этап, предназначенный для владельцев устройств GPS-навигации.

Чем же завершился Паркетник-кантри «Лесные лощины»? Конечно же, праздником и награждением. 3-е место заняла команда под номером 14 «Белая Лошадка» (HYUNDAI GALLOPER, Чагадар Антон Геннадьевич, Лещев Алексей) получившая 378 баллов на технических этапах и 280 на ориентировании. С перевесом в 9 баллов их обогнала команда под номером 15 «МОПС» на УАЗе ПАТРИОТ (Александров Павел Анатольевич, Плигин Максим Владимирович) набравшая 667 очков. Победителем соревнований стала команда под номером 20 «Вжик» (Черняев Сергей Евгеньевич, Черняева Наталия Леонидовна) преодолевавшая препятствия на Suzuki Jimny и набравшая 300 баллов в ходе ориентирования и 393 балла на технических этапах.



Фото: Александр Обухов, Ольга Губина, Максим Прыгов, Сергей Таранов, Дарья Тараканова.

Александр ОБУХОВ

“Муромский Монастырь”

12-14 июня 2009 г.

Для любого человека, увлекающегося оффроадам, преодолеть труднопроходимый участок дороги – огромное удовольствие. Но просто прокатиться по бездорожью это одно, совсем другое, когда есть какая-то определенная цель этого приключения. Цель нашей экспедиции была весьма необычна для мира полного привода...

На границе Карелии и Вологодской области, на берегу Онежского озера, на узком мысу, открытом для всех ветров, окруженный с других сторон непроходимыми болотами, стоит Муромский Свято-Успенский мужской монастырь.

“Это необычное место” – рассказывает игумен (настоятель) Муромского монастыря иеромонах Макарий – “у каждого место свой дух, у этого свой, но он не похож на большинство монастырей, которые существуют”.

Свою историю он берет с 14-го века, когда в Россию, со специальной миссией от Константинопольского Патриарха, прибыл греческий миссионер Лазарь. Во сне было ему откровение явиться на пустынное место, заселенное дикими племенами.

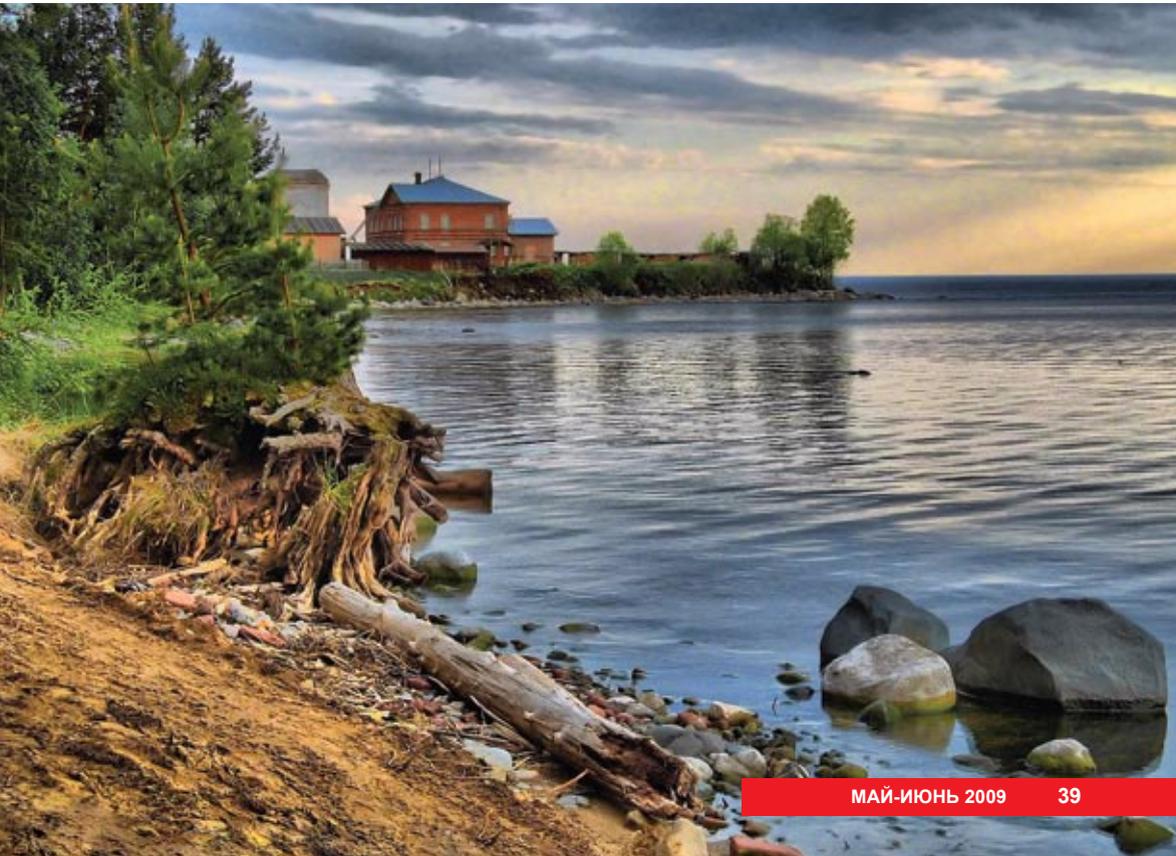
Около 15 лет он жил отшельником в этих краях. Местные племена неоднократно пытались

выгнать его, но случилось чудо, благодаря Явлению Богородицы, Лазарь исцелил сына местного вождя, и племена оставили его и более не досаждали. После этого, другие греческие монахи нашли его и основали монастырь.

В 20 веке, после революции, хозяйство было изъято, монахи разогнаны, на территории монастыря поселены коммунары. В последствии здесь пытались создавать производства, но безрезультатно. В конце 60-х годов это место окончательно опустело: деревни были заброшены, дороги разрушены и территорию монастыря тоже покинули.

В 92-м году здесь высадились первые “современные” монахи и стали восстанавливать монастырь. Этот тяжелый и трудоемкий процесс продолжается до сих пор. Восстановление затрудняется отсутствием дорог и удаленностью от населенных пунктов – нет возможности завести строительные материалы и пригласить рабочих.

Единственная дорога до монастыря – это Онежское озеро и добраться туда можно исключительно по воде. Но, как оказывается, транспортным средством не обязательно должен быть катер – “доплыть” до Монастыря можно на подготовленном всесезоннике!



Отец Макарий – опытный джипер с большим стажем, и это не увлечение, как для большинства из нас, а суровые будни: местоположение и отсутствие дорог обязывает! В хозяйстве имеется, подготовленный по всем высшему классу одним из московских ателье, УАЗ с лебедкой, шноркелем, мостами “Спайсер” и, конечно же, мощной внедорожной резиной.

Полную версию интервью, в котором Отец Макарий поведал нам о истории и современности монастыря, а так-же о своих внедорожных приключениях можно будет увидеть в документальном фильме, который будет выпущен в ближайшее время Ольгой Губиной.

На старых советских картах обозначена тракторная дорога вдоль южного берега Муромского озера, видимо там когда-то была гать, но она уже давно заброшена, и сейчас она настолько заболочена, что пройти по ней невозможно, а со стороны шоссе ее существование вообще вызывает сомнение. Но в районе поселка Октябрьский от шоссе Вытегра-Медвежегорск, в сторону Онежского озера уходит лесовозный грейдер. Если проехать по нему до болота

Кукурецкого, то там находится гать в очень хорошем состоянии, по которой можно пересечь болото и выехать на берег Онежского озера. Этим маршрутом пользуются туристы и местные рыбаки.

Вот здесь, на берегу Онеги, и начинается самое интересное – 15 километров по песчаному пляжу. Приходится заезжать в глубь Онежского озера на несколько метров, а иногда и десятков метров, чтобы объехать различные препятствия: берег просто усеян бревнами, которые когда-то сплавляли по рекам. Иногда встречаются гаражи для рыболовецких катеров, но самым большим препятствием является большой полноводный ручей, стекающий из болот в Онежское озеро, его глубина больше метра, а течение настолько сильное, что песок моментально вымывается из-под колес и машина мгновенно оказывается “на мостах”. Для того чтобы преодолеть это препятствие приходится заезжать далеко в озеро и объезжать русло ручья по песчаной косе. Кроме того, ручей очень коварен, он постоянно меняет свое русло в зависимости от направления и силы прилива. После водных процедур предстоит





небольшой, около 500 метров, заболоченный участок леса. Здесь дорога представляет собой колею затопленную водой, в которой встречаются валуны и бревна. Лесная чаща настолько густая, что даже в солнечный день здесь темно, а несметные полчища комаров наиболее лютые. Отбиваться от комаров приходится не только штурману, который промеряет заполненную водой колею на предмет камней, но и пилоту - поскольку по технике безопасности надо открывать окна,

чтобы не отравиться угарным газом, когда машина находится в воде. Как вы, наверное, уже догадались конечной точкой маршрута нашей экспедиции был Муромский Монастырь, но ее целью было не просто путешествие... В 2008 году, в рамках туристического рейда "Вокруг Двух Озёр", мы посетили Муромский монастырь и узнали, что монастырь обокрали... Живописный берег Онежского озера привлекает сюда массу туристов и рыбаков. Как рассказал нам Отец



Макарий, далеко не все ведут себя подобающим образом. Приезжая в гости на монастырские земли, они оставляют за собой кучи мусора и позволяют себе непристойности, особенно в нетрезвом виде. Монастырю принадлежит не только территория, отгороженная забором, но и значительные земли вокруг, в том числе и пляж, который так любят туристы.

Одна из украденных икон имела особую ценность, и не настолько материальную, насколько духовную, это была икона основателей монастыря – Икона Преподобных Лазаря и Афанасия, написанная в единственном экземпляре специально для монастыря! «Она задавала изначальный дух» – рассказывает настоятель – «иметь такую икону это святая обязанность».

Осенью 2008 года мы связались с Сергеем Зайцевым – иконописцем, написавшим для монастыря эту икону, и он согласился ее повторить. Основной целью экспедиции стала доставка иконы в монастырь. Грозовой ливень, которым встретила Онега участников, прекратился, как только коробка, в которую была бережно упакована икона, была передана в руки настоятеля, а спустя несколько минут выглянуло солнце, и отличная погода сопровождала участников экспедиции все время пребывания в этом



уникальном месте. Дождь начался сразу же, как только колонна взяла курс на Петербург.

Еще одной целью экспедиции был поиск землянки, в которой уединенно жил иконописец Сергей Зайцев, в самом начале 90-х, когда писал иконы для восстанавливаемого в те годы монастыря. Эта задача была не из легких, поскольку ее местонахождение было неизвестно никому, даже монахам монастыря, и лишь по небольшим приметам, таким как муравейник и некоторым другим, удалось найти и установить точные GPS координаты этого уникального сооружения. Теперь там заложен ГеоКешинг-тайник «Землянка Иконописца».





их еще и догонять на асфальте, дабы вручить гос. номер, который они потеряли в одной из луж.

Но самим участникам приключений тоже хватило, касались они в основном технического состояния автомобилей. Здесь были и промоченные салоны и порванные чехлы ШРУСов и "в вашей воде масла не обнаружено"... В общем, несмотря на то, что дорога проезжается на обычной ниве со штатной резиной, если соберетесь посетить Муромский монастырь, к вопросу подготовки автомобиля стоит подойти тщательно – текущие сальники недопустимы! Так же рекомендуется вывести сапуны со всех агрегатов, иначе это чревато заменой масла по кругу. Так же стоит обратить внимание на герметичность системы зажигания и положение воздухозаборника.

Не смотря на то, что все участники экспедиции прошли маршрут самостоятельно и не разу не потребовалось джечиться или доставать трос и санд-траки, внедорожные приключения не могли оставить нашу группу ни с чем и лебедочный трос все-же был размотан, но правда для того чтобы оказать помощь туристам из Санкт-Петербурга, оказавшимся впервые на легком бездорожье. Испугавшись, с виду большой, а на самом деле не страшной лужи, они попытались объехать ее сбоку, и автомобиль соскользнул с гати, завязнув правыми колесами в топком болоте. К моменту нашего появления они уже успели порвать все имеющиеся в запасе игрушечные троса из гипермаркетов и несколько часов загорали на солнце в ожидании помощи. А после этого пришлось

Еще один важный момент – это большое количество клещей. За время экспедиции 2-х особей мы сняли с одежды, а один таки успел впиться, правда обошлось все благополучно: у ребенка, к которому присосался паразит была сделана прививка, а среди участников экспедиции был опытный биолог, профессионально удаливший клеща.

Напоследок хочется передать слова иеромонаха Макария, который попросил всех туристов вести себя культурно, не шуметь и не сорить, во избежания закрытия этой территории для туристов.



Мирослав ВЕНГЕРОВСКИЙ (Gevara)

КАРБУСЕЛЬКА:УХУ КАМЕННЫЙ ИСТОК



Я ненавижу off-road, особенно, в частности, зимний. Снег, лед, абсолютно непредсказуемая почва под колесами и ещё холодно, мерзко, сыро и промозгло. В общем больше никогда!

Убитая подвеска 4 раннера на трассе лайта, окончательно отвратила меня от прокладки зимних трасс, даже сушки 3 и 4 категории (туризм и экстрим) дались мне гораздо легче.

Последние точки ориентирования на деревьях и других выступающих частях леса мы расставляли, когда участники уже съезжались в лагерь. Раз...раздолбайство организаторов не знает границ. Однако все эти препятствия не смогли добить оргов и уже в который раз, вопреки всему, Карбуселька состоялась.

Утро неотвратимо приближалось, уже полный лагерь участников и гостей. Традиционно перед началом брифинга ломается генератор. В связи с чем регистрация, брифинг, инструктаж по технике безопасности и прочие действия массового характера заходят в тупик. И только благодаря экипажу участников (простите ребята, забыл и имена и номер), которые высвистали из Питера человека с генератором, спасли организационную часть мероприятия. Спасибо большое!

В этом году мы решили увеличить количество зачетных категорий. Увеличение произошло за счет разделения категории «ЛАЙТ», ибо, как показал опыт предыдущих соревнований, это наиболее трудно разграничиваемая (нихрена себе сло-

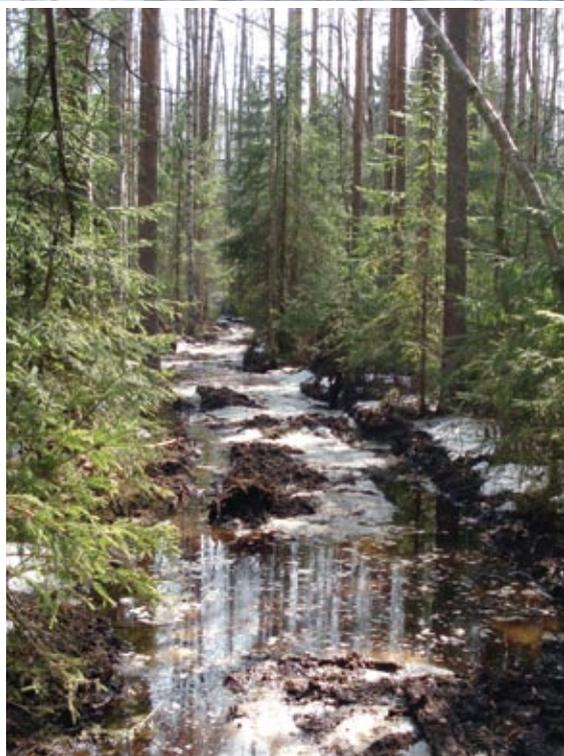




вечко) категория. В нее попадали как владельцы новеньких авто прямиком из салона, так и видавшие виды, битые жизнью и участниками Нивы и УАЗы, что явно давало преимущество, участникам, имевшим возможность не жалеть свои автомобили. Надеемся, что смогло несколько уравновесить шансы.

Для 1 и 2 категории было подготовлено ориентирование. Уже который раз удивили участники. Джиперы могут все! На абсолютно стоковых, новеньких, машинах они брали самые трудные точки, совершенно не жалея бюджеты своих страховых компаний.

Трасса 3 категории (туризм), вступив в пресупный створ с погодой, преподнесла неприятный сюрприз. То что проезжалось за три дня до соревнований, пару раз используя хай-джек, превратилось в тяжелейший спецучасток с бродом, глубокой колеёй, заболоченным торфяником. Хотя участники проявили настоящий бойцовый дух, не унывали, помогали друг другу и бились с бездорожьем до конца. К сожалению, для большинства из них СУ стало непреодолимым. Организаторами было принято решение увеличить КВ (контрольное время) прохождения СУ и





сместить точку финиша, для того чтобы участники имели возможность проехать сушку в зачете. Эвакуация с трассы затянулась до первого часа ночи. Могло быть и хуже, если бы не слаженная работа Службы Эвакуации в лице Дмитрия Тигрова и Олега Данько, а также Вячеслава (Slay) и Вадима (Atlas) на Зебре, Виталика (Витал) которые самоотверженно выручали участников соревнования.

Трасса 4 категории (экстрим) была проложена в виде кольца, для неоднократного прохождения в КВ, этот новый для нас вариант трассы хорошо показал себя. По отзывам участников, им было весьма интересно проходить трассу повторно, учитывая свои предыдущие ошибки при прохождении круга. Постараемся сделать подобный формат на летней Карбусельке. Так как в категории экстрим, участвуют наиболее опытные спортсмены, то для них трасса не преподнесла неприятных сюрпризов, но и не давала расслабиться.

Как всегда хочется отметить, тех людей которые помогают нам в создании мероприятий. В первую очередь администрацию города Отрадное Кировского района Ленинградской



Области, в лице главы Администрации Кисилева Владислава Николаевича и его заместителя Ирины Станиславовны, а также начальника 111 ОМ Яковлева П. А. за поддержку и помощь в организации и проведении мероприятия. Так же мы очень благодарны нашим спонсорам, а именно: ГК «Ленинград» (возведение промышленных и гражданских объектов недвижимости), компании

«Автобавария» (Официальный дилер Adria (дома на колесах), а так же продажа, ремонт и обслуживание автомобилей, в том числе таких как вездеходы Bremach и Pinzgauer Steyr Puch), фирму Advision (навигаторы, эхолоты, рации), компанию Нева (продажа и обслуживание автомобилей Suzuki), а так же компанию Castrol за предоставленные призы и подарки.



4x4 ЖЫПЕР МАРКЕТ 4x4

**ПРИГЛАШАЕМ!
к сотрудничеству!**

- клубы 4x4
- магазины 4x4
- разборки 4x4
- автосервисы 4x4
- автосалоны 4x4
- партнеров

+7901 302-03-84 www.gipermarket4x4.ru