


Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

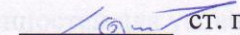
Институт физической культуры, спорта и туризма
Кафедра теоретических основ и менеджмента физической культуры и туризма

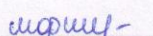
УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
 В.М. Гелецкий
« 24 » 06 2016г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

49.03.03 Рекреация и спортивно-оздоровительный туризм

РАЗРАБОТКА МАРШРУТА ДЛЯ СИБИРСКОГО ТРОФИ-РЕЙДА «ГРЯЗНЫЕ
ИГРЫ» В СУХОБУЗИМСКОМ РАЙОНЕ

Научный руководитель  ст. преподаватель А.В. Лочехин

Выпускник  М.В.Фомичев

Нормоконтролер  К.В.Орел

Красноярск 2016

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме: Разработка маршрута для сибирского трофи-рейда «Грязные игры» в Сухобузимском районе содержит 46 страниц текстового документа, 2 таблицы, 9 рисунков, 7 приложений, 49 использованных источников.

МАРШРУТ ДЛЯ ТРОФИ-РЕЙДА, СУХОБУЗИМСКИЙ РАЙОН, СИБИРСКИЙ ТРОФИ-РЕЙД «ГРЯЗНЫЕ ИГРЫ», КОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ, СПЕЦУЧАСТОК.

Цель – разработка маршрута для сибирского трофи-рейда «Грязные игры»

Задачи:

1. Изучить технологию проектирования и организации маршрутов для трофи-рейдов.
2. Рассмотреть особенности сибирского трофи-рейда «Грязные игры».
3. Разработать маршрут.

В результате нашего исследования был разработан маршрут для трофи-рейда с учетом всех особенностей для успешной его разработки.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-------|
| Введение..... | 4 |
| 1 Обзор литературных источников | 6 |
| 1.1 Понятие маршрута для трофи-рейда | 6 |
| 1.2 Разработка маршрута для трофи-рейда | 8 |
| 1.3 Организация сибирского трофи-рейда «Грязные игры» | 16 |
| 1.4 Географические и климатические особенности Сухобузимского района. | 18 |
| 2 Организация и методы исследования | 23 |
| 2.1 Организация исследования..... | 23 |
| 2.2 Методы исследования | 23 |
| 3 Результаты исследования | 24 |
| 3.1 Разработка трассы для трофи-рейда | 24 |
| Заключение | 33 |
| Список использованных источников | 35 |
| Приложения А-Ж | 40-46 |

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильные путешествия, по мнению экспертов, могут стать одним из самых популярных направлений внутреннего туризма России. На сегодняшний день в ассортименте очень немногих операторов можно встретить предложения по автомобильным турам внутри России.

Представители турбизнеса в России отмечают рост интереса к путешествиям на авто. Так, по внутрироссийским направлениям он составляет 10-15% ежегодно, а по зарубежным этот показатель несколько выше – 15-20%. Тем не менее, автомобильный туризм в данный момент занимает всего 1% в структуре внутреннего российского турпотока. Однако в последнее время наметились некоторые положительные изменения в данном сегменте.

На сегодняшний день у трофи-движения появилось несколько основных направлений. Спортивное трофи – это борьба участников за результат. Командное трофи – когда участники на добровольной основе объединяются в команды, а результат определяется по финишу последнего участника. Клубное трофи – это в первую очередь фестивали и прочие мероприятия, организованные клубами любителей внедорожной жизни. И, наконец, туристическое трофи – запланированные и тщательно подготовленные экспедиции по российским и международным маршрутам.

Особую актуальность приобретает вопрос развития трофи-рейда в регионах. По мнению многих специалистов, региональные чемпионаты являются одним из важных направлений.

Обозначенная выше актуальность позволила сформулировать цель, задачи, объект и предмет исследования.

Цель – разработка маршрута для сибирского трофи-рейда «Грязные игры»

Задачи:

1. Изучить технологию проектирования и организации маршрутов для трофи-рейдов

2. Рассмотреть особенности сибирского трофи-рейда «Грязные игры»

3. Разработать маршрут

Объект исследования – организация и оборудование маршрутов для трофи-рейдов

Предмет исследования – разработка автомобильного маршрута для сибирского трофи-рейда «Грязные игры»

Методы исследования:

1. Анализ научно-методической литературы.

2. Изучение картографического материала.

3. Полевые исследования.

1 ОБЗОР ЛИТЕРАТУРНЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.1 Понятие маршрута для трофи-рейда

Трофи-рейд — сложный технический вид спорта по преодолению бездорожья на специально подготовленных автомобилях. В котором скорость прохождения маршрута не так важна, главное уложиться в зачетное время, а также пройти все спецучастки и выполнить задания всех соревновательных этапов.

Автомобильный маршрут для трофи-рейда — специально оборудованный маршрут по бездорожью, в состав которого обязательно входят старт, финиш, спецучастки и другие соревновательные этапы [34].

По мнению, М.Б. Биржакова, гонки трофи-рейд организуются там, где практически отсутствуют дороги. В отличие от обычных соревнований здесь важно не прийти первым к финишу, а правильно выполнить все задания и уложиться в контрольное время. Трасса, по которой проходят гонки, может быть вулканического происхождения. Маршрут может проходить по болотистой или лесной местности, с горными завалами и другими препятствиями [3].

Трофи-рейд — это соревнование по преодолению труднопроходимых участков, обычно в лесной или болотистой местности, на полноприводных автомобилях (внедорожниках), специальных внедорожных мотоциклах и квадроциклах.

Обязательно присутствуют старт, финиш трофи-рейда, а также спецучастки и другие соревновательные этапы.

Спецучасток — это отрезок маршрута, проложенный по бездорожью, с контрольным временем прохождения. Бездорожье на спецучастке может быть настолько сложным, что прохождение нескольких километров может занять целый день. Задания для участников трофи-рейда может состоять не только в прохождении бездорожного участка.

Прохождение некоторых отрезков маршрута, в том числе спецучастков, требует больших возможностей техники и высокой подготовки спортсменов. Поэтому обычно автомобили специально готовят к участию в соревновании, как правило, в специальных мастерских или самостоятельно спортсменами. Скорости на маршруте трофи-рейда невысоки, поэтому основное внимание уделяется надёжности техники [16; 35; 47].

Б. Гадасин считает, что на сегодняшний день у трофи-движения появилось несколько основных направлений. Спортивное трофи – это борьба участников за результат. Командное трофи – когда участники на добровольной основе объединяются в команды, а результат определяется по финишу последнего участника. Клубное трофи – это в первую очередь фестивали и прочие мероприятия, организованные клубами любителей внедорожной жизни. И, наконец, туристическое трофи – запланированные и тщательно подготовленные экспедиции по российским и международным маршрутам. Кроме того, трофи-рейды – весьма опасный вид спорта, и хорошо подготовленный, надёжный автомобиль может стать условием не только выигрыша, но и сохранения жизни и здоровья спортсменов. Минимальная подготовка включает установку «защит». Кроме того, обычно увеличивают дорожный просвет, устанавливают специальные колёсные диски. Часто производят форсировку двигателя, а во избежание попадания воды в двигатель устанавливается воздушный коллектор с забором воздуха на уровне крыши автомобиля.

Участниками трофи-рейдов становятся экипажи. Экипаж состоит как минимум из двух человек – пилота и штурмана. Обычно зачёт индивидуальный, но иногда организаторы могут ввести командный зачёт, тогда несколько экипажей объединяются в команду [8;30].

По мнению К. Дьякова: «гонки трофи-рейд это когда в течение 24 часов необходимо пройти очень сложную, практически непроходимую трассу (даже не будем называть ее плохой дорогой – она рядом, но по ней ездить нельзя), добраться до контрольного пункта, засвидетельствовать с помощью

фотокамеры свое присутствие на нем и так семьдесят раз (по количеству пунктов). Все это действие имеет свое логическое развитие, пока не доплзешь до финиша»[13].

Трофи-рейд автомобильное соревнование, проходящее по дорогам общего пользования и тяжелому бездорожью, и включает в себя один или несколько специальных участков. Продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 километров, а общая протяженность специального участка – 150 километров.

Любой трофи-рейд начинается с административных проверок или технической инспекции, и заканчивается самым поздним из следующих моментов:

1. Истечение времени подачи протестов или окончание слушания.
2. Окончание Технической инспекции после соревнования.
3. Окончательное утверждение результатов [10; 21; 40].

1.2 Разработка маршрута для трофи-рейда

Ю.Н. Федотов утверждает, что разработка маршрутов – сложная многоступенчатая процедура, требующая достаточно высокой квалификации и являющаяся основным элементом технологии туристского обслуживания. Данная процедура длительна во времени и подчас занимает несколько месяцев. При разработке маршрутов необходимо придерживаться следующей последовательности:

1. Исследование туристских ресурсов по предполагаемой трассе маршрута.
2. Выявление ограничений по потреблению туристских ресурсов.
3. Маркетинг рынка на туристские услуги по данной трассе маршрута.
4. Определение типа маршрута.
5. Построение трассы маршрута.

6. Составление календарного плана путешествия, графика движения группы.

7. Привязка маршрута к пунктам жизнеобеспечения.

8. Разработка схемы безопасности на маршруте.

9. Разработка паспорта маршрута.

10. Согласование паспорта с соответствующими службами.

11. Пробный поход по маршруту.

12. Внесение изменений в схему маршрута.

13. Рассмотрение и утверждение маршрута.

В трофи-рейде в зависимости от сложности, маршруты условно подразделяются на:

Тяжелый - сложность маршрута предполагает движение усиленно подготовленных полноприводных автомобилей. Основной задачей группы, осуществляющей движение по данному маршруту, является прохождение выбранного маршрута с максимальной точностью. Движение по данному маршруту предполагает преодоление всевозможных естественных препятствий (реки, болота, непроходимые дебри).

Средний - сложность маршрута предполагает движение подготовленных полноприводных автомобилей. Основной задачей группы, осуществляющей движение по данному маршруту, является прибытие в запланированную точку или в заданный район, придерживаясь выбранного маршрута как можно более точно.

Легкий - данный маршрут подойдет для стандартных полноприводных автомобилей. По этому маршруту могут ехать все желающие, вне зависимости от степени подготовки автомобиля. Основной задачей группы, осуществляющей движение по данному маршруту, является прибытие в запланированную точку или в заданный район, придерживаясь выбранного маршрута [12; 20].

Кроме того, при разработке любого маршрута необходимо определиться со следующими вопросами:

1. Выбор маршрута – один из наиболее важных моментов подготовки. Зависит он, как правило, от цели, которую ставит перед собой группа, от круга интересов ее участников. Как бы разнообразны ни были их цели, их можно сгруппировать следующим образом: посещение исторического или природного памятника; отдых на природе; физическая тренировка, связанная с длительными пешими переходами. На практике они, естественно, могут сочетаться.

2. Определение сложности маршрута.

Отдельные части маршрутов проходят по вполне «приличным» дорогам и поэтому не связаны с преодолением естественных препятствий. Они не требуют и картографического материала – вполне достаточными оказываются дорожные указатели и обзорные схемы, расположенные в местах массового отдыха. Во время таких походов не обязательно устраивать длительные привалы, так как время активного передвижения невелико [39; 42].

По мнению Н.Б. Черных: «При разработке трассы для трофи-рейда условно можно выделить два этапа: теоретический и практический. На теоретической стадии необходимо на картах изобразить проект трассы. Можно проложить трассу по уже известным дорогам, но так не интересно. Поэтому в проекте регулярно присутствуют участки, которые пока что существуют только на топографических картах 80-х годов. Когда набросок трассы готов, снаряжается команда сильных духом и телом людей с целью пройти по маршруту, наставить точек и привезти реальный GPS-трек».

В принципе, с уже существующими дорогами обычно проблем нет. Разве что иногда нужно распиливать поваленные за зиму деревья. Но это не сложно. Главное — есть вполне отчетливая дорога, по которой можно ехать. Гораздо интереснее дела обстоят с разведкой «теоретических» кусков трассы. То есть нужные дороги скорее существовали лет 30 назад. А за такой промежуток времени неиспользуемая дорога зарастает практически полностью. Очень обидно получается, когда в конце 10-километрового участка остается километр сплошного бурелома. И могу точно сказать, что пропилить бензопилами

километровую просеку в принципе реально, но уж очень долго. Поэтому приходится возвращаться, искать другие заходы. И если пройти в нужном направлении совсем не получается, приходится вносить изменения в изначальный план трассы [43; 44].

Как правило, в трофи-рейдах, в отличие от автогонок, скорость прохождения маршрута не так важна — необходимо просто уложиться в зачетное время. Важнее успешно пройти все спецучастки и выполнить задания всех соревновательных этапов.

Обязательно присутствуют старт, финиш трофи-рейда, а также спецучастки и другие соревновательные этапы. Спецучасток — это отрезок маршрута, проложенный по бездорожью, с контрольным временем прохождения. Бездорожье на спецучастке может быть настолько сложным, что прохождение нескольких километров может занять целый день. Задания для участников трофи-рейда может состоять не только в прохождении бездорожного участка. Часто это задание с применением GPS навигации или ориентирования по легенде.

Прохождение некоторых отрезков маршрута, в том числе спецучастков, требует больших возможностей техники и высокой подготовки спортсменов. Поэтому обычно автомобили специально готовят к участию в соревновании, как правило, в специальных мастерских или самостоятельно спортсменами. Скорости на маршруте трофи-рейда невысоки, поэтому основное внимание уделяется надёжности техники. Кроме того, трофи-рейды — весьма опасный вид спорта, и хорошо подготовленный, надёжный автомобиль может стать условием не только выигрыша, но и сохранения жизни и здоровья спортсменов. Минимальная подготовка включает установку «защит». Кроме того, обычно увеличивают дорожный просвет, устанавливают специальные колёсные диски [17; 37].

Суть в перемещении автомобилей из точки А в точку Б по бездорожью за определенный промежуток времени – от нескольких часов до нескольких суток.

Обязательно присутствуют старт и финиш соревнования. В трофи-рейдах очень важно успешно пройти все спецучастки и выполнить задания всех соревновательных этапов.

Спецучасток — это бездорожный отрезок маршрута с контрольным временем прохождения. Бездорожье на спецучастке может быть настолько сложным, что прохождение нескольких километров может занять целый день. Задания для участников трофи-рейда может состоять не только в прохождении бездорожного участка. Часто это задание с применением GPS навигации или ориентирования по легенде [9;15].

Трофи-рейды подразделяют на виды по протяженности и длительности:

трофи-рейд: продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150 км.

трофи-марафон: продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции превышает 500 км, а общая протяженность СУ - свыше 150 км.

В трофи рейдах могут быть включены различные виды специальных участков (СУ):

Линейный СУ – это часть соревнования, на котором экипажи обязаны строго соблюдать заданный маршрут и коридор (обязательный порядок прохождения судейских пунктов КП, и/или контрольных пунктов, соблюдение маршрута и коридора).

Навигационный СУ – это часть соревнования, на котором экипажи самостоятельно определяют маршрут движения в пределах границ официальной трассы, где могут располагаться судейские пункты КП и контрольные пункты.

Специальный участок (СУ) – часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них. Участникам при прохождении СУ запрещено использование цепей и других дополнительных устройств противоскольжения. Запрещено также

использование в качестве движителя гусениц и любых иных предметов и устройств, кроме пневматических шин, размеры которых определены техническими требованиями. Разрешено применение плоских прокладок между грунтом и шиной (сэндтраки). Размеры таких прокладок ограничены.

Соревнования бывают как индивидуальные, т.н. «спорт» или командные из 2-3х машин - «рейд». Экипаж обычно состоит из двух человек — пилота и штурмана. Но при наличии в автомобиле достаточного количества посадочных мест экипаж может состоять из 3х и более человек [1;6;24;32]

Трассы для трофи-рейда – это в основном лесные моховые болота с багульником и клюквой, но также есть и гористые местности, и торфяные болота, и мелиорационные каналы, выбраться из которых особенно сложно, так как рядом нет деревьев.

Трофи-рейды могут проводиться как линейная гонка и как GPS-ориентирование. В первом случае участникам задаётся конкретный маршрут, который они должны проехать как можно быстрее. По пути экипажи ждёт множество различных засад в виде ям, заполненных водой, брёвен поперёк дороги, русел рек. Побеждает тот, кому для преодоления бездорожья понадобится меньше времени. Организаторы следят за тем, чтобы гонщики не отклонялись от маршрута. Чаще всего для этого применяют GPS-навигатор, который позволяет отследить маршрут, проделанный автомобилем, или создают так называемые контрольные точки, у которых экипаж должен отметить.

Состязания по GPS-ориентированию представляют собой определенный участок местности, на котором организаторы прячут контрольные точки (обычно нарисованный краской круг с цифрой внутри) — часто в труднодоступных местах. Задача экипажей найти их с помощью GPS-навигатора и сфотографироваться (одна рука на точке, другая — на машине). Маршрут движения и последовательность поиска экипажи определяют сами.

Сложность GPS-ориентирования заключается в том, что контрольную точку нужно не просто найти — надо подъехать к ней вплотную. Организаторы

делают всё возможное, чтобы максимально усложнить эту задачу участникам. Например, точка может быть спрятана на острове и экипажу придется искать брод и переезжать реку, чтобы взять её. В другом случае точка может быть спрятана на скале или на дереве. Не обязательно тащить автомобиль наверх. Возможно, штурман может просто встать на крышу машины [5;14;36].

Как утверждает С.В. Рубцов, культурные и природные объекты являются важнейшей частью туристских ресурсов региона. Условия их посещения могут стать решающим фактором в выборе туристов, а правильная стратегия использования обеспечит конкурентоспособность региона на туристском рынке и будет способствовать экономическому развитию региона. Задача рационального использования регионального потенциала историко-культурных и природных объектов отражена в работах многих авторов и продолжает интересовать специалистов в силу происходящих изменений, как в приоритетах развития туристического рынка, так и в используемых технологиях управления этим развитием [2; 31; 45].

При составлении маршрута для трофи-рейда, необходимо учитывать наличие следующих обязательных станций:

1. Дополнительный специальный участок – короткий зрелищный специальный участок, проводящийся для привлечения зрителей. Правила для всех дополнительных участков, входящих в программу соревнования, определяются Дополнительным (частным) регламентом соревнования.

2. Дорожная секция – часть маршрута с нормой времени между двумя последовательными пунктами контроля времени. Скорость на дорожной секции не является фактором, определяющим классификацию.

3. Закрытый Парк – зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (частным) регламентом.

4. Зона размещения – зона, предусмотренная организатором для размещения участников соревнования, режим работы которой оговаривается в Дополнительном (Частном) регламенте.

5. Контрольная Карта – форма, выдаваемая организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

6. Лагерь соревнований – зона, предусмотренная организатором, для отдыха экипажей. В лагере разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере определяется Частным регламентом соревнования[27; 37].

Автотуризм – явление, основанное на путешествиях туристов с помощью автотранспорта, а деятельность по обслуживанию автотуристов в процессе их путешествия — экономическая система. Таким образом, развитие автотуризма в дестинации можно моделировать.

В общем смысле моделирование – это процесс исследования объектов и систем, а также процессов и явлений, их поведения при воздействии на них различных факторов, позволяющее впоследствии прогнозировать явления, процессы, интересующие исследователя, изучать возможность развития объектов и систем.

Традиционно процесс моделирования включает четыре циклически повторяющихся этапа. Первый этап — описание элементов системы и связей между ними. При этом модель не может точно повторять систему или существенно отличаться от нее, иначе моделирование утрачивает смысл. Поэтому с уверенностью можно сказать, что определенная модель может описывать только часть системы. Второй этап — экспериментирование с моделью: при помощи воздействия на модель различных факторов изучаются изменения, происходящие в ней, и эти данные накапливаются и систематизируются. На третьем этапе знания о поведении модели переносятся на оригинал. В случае экономической системы третий этап связан с прогнозированием, планированием и программированием, разрабатываются стратегии, планы и программы развития. Четвертый этап — проверка правильности знаний о поведении системы на основе фактически полученных данных [7; 11].

Опыт развитых стран показывает, что одним из наиболее экономически эффективных и не требующих значительных инвестиций направлений развития туристской индустрии является автомобильный туризм. Развитие этого направления туризма в России может существенно повлиять на темпы роста внутреннего и въездного туризма, увеличить товарооборот туристской отрасли, создать большое количество новых рабочих мест [18; 25].

1.3 Организация сибирского трофи-рейда «Грязные игры»

Трофи-рейд — сложный технический вид спорта по преодолению бездорожья на специально подготовленных автомобилях. В начале июня в одном из районов Красноярского края проходит событийное мероприятие, собирающее любителей езды по бездорожью, экстрима и активного семейного отдыха. Сибирский трофи-рейд «Грязные игры» — это автогонки по пересечённой местности, которые проводятся ежегодно с 2009 года. Праздник включает соревнования внедорожников в спортивном и любительском классе и многочисленные развлекательные программы: конкурс «Мисс «Грязные игры», кулинарное лесное шоу, бардовские песни, игровые спортивные локации и многое другое.

Мероприятие направлено на популяризацию этого вида спорта среди профессионалов и приобщение водителей, не имеющих спортивной квалификации, к навыкам внедорожного управления автомобилем. Каждый участник имеет возможность испытать внедорожные качества своего полноприводного автомобиля на специально подготовленной безопасной трассе. Для болельщиков организована культурно-массовая программа.

Трофи-рейд является коммерческим мероприятием и формирует богатый призовой фонд для награждения участников всех зачетных классов. Участники используют его как площадку для сплочения своего коллектива и для неформального общения с клиентами, коллегами и партнерами по бизнесу.

В 2012 году мероприятие получило статус крупнейшего туристско-спортивного фестиваля Сибири и включено в ежегодный график событийного туризма Сибири [48].

На состязательных трассах трофи-рейда «Грязные игры» принимали участие гости из Европы что позволило вписать событие в ранг международных.

Впервые в Красноярском крае в 2015 году на трофи-рейде «Грязные игры» в соревновательной программе появился «Ночной Этап» [49; 50].

В планах организаторов создание в Красноярском крае площадки, благодаря которой будут развиваться трофи-рейды, как спортивная дисциплина. Уникальные особенности Красноярского региона заинтересуют участников возможностью увидеть всё разнообразие сибирской природы и ландшафта – окрестности Красноярского моря, предгорье Восточного Саяна и бескрайние степи Хакасии.

Это дает организаторам уверенность, что проект «Грязные Игры» получит признание российских и зарубежных участников внедорожного движения и займет достойное место среди крупнейших европейских трофи-рейдов. Что так же будет способствовать развитию экономики региона.

Каждый год выбираются разные маршруты для трофи-рейда, это направленно как раз на то, чтобы раскрыть и показать Российским и зарубежным участникам особенности Красноярского региона, в 2016 году «Грязные игры» будут проводиться в Сухобузимском районе, вблизи поселка Исток. Маршрут в радиусе 30-50 км от базового лагеря.

Традиционно проводиться будут во вторые выходные июня, то есть 10-13 июня.

П.И. Садчиков считает, что всё более популярным становится приключенческий автотуризм в красивейших уголках нашей страны - регионы Алтай, Севера Сибири, Дальнего Востока, Карелии.

Основная часть потока в этих направлениях - автомобильный туризм, и главная задача, стоящая перед регионами по развитию данного направления, это создание конкурентоспособного автотуристско-рекреационного комплекса, обеспечивающего высокий уровень пребывания и досуга.

Сегодня автомобильный туризм является самым перспективным направлением развития как внутреннего, так и въездного туризма. Запланированное в ФЦП создание автотуристических кластеров, представляющих собой комплекс различных объектов, которые непосредственно взаимосвязаны. Это и отели, и парковки, и предприятия питания, что позволяет резко изменить ситуацию в этой области [34].

1.4 Географические и климатические особенности Сухобузимского района

Сухобузимский район образован и получил статус административной территории в 1924 году. Назван по районному центру – с. Сухобузимское. Район входит в состав Красноярского края РФ, территория равна 5600,6 кв. км, расположен в центральной части Красноярского края, райцентр – в 70-и км от краевого центра. На западе граничит с Емельяновским районом, на севере с Большемууртинским, на северо-востоке с территориями Тасеевского и Держинского районов, на востоке с Канским, на юго-востоке с Рыбинским, на юге с Березовским районом и ЗАТО г. Железногорск. Связь с краевым центром осуществляется автодорогой и водной магистралью по реке Енисей, ближайшая железнодорожная станция - г. Красноярск.

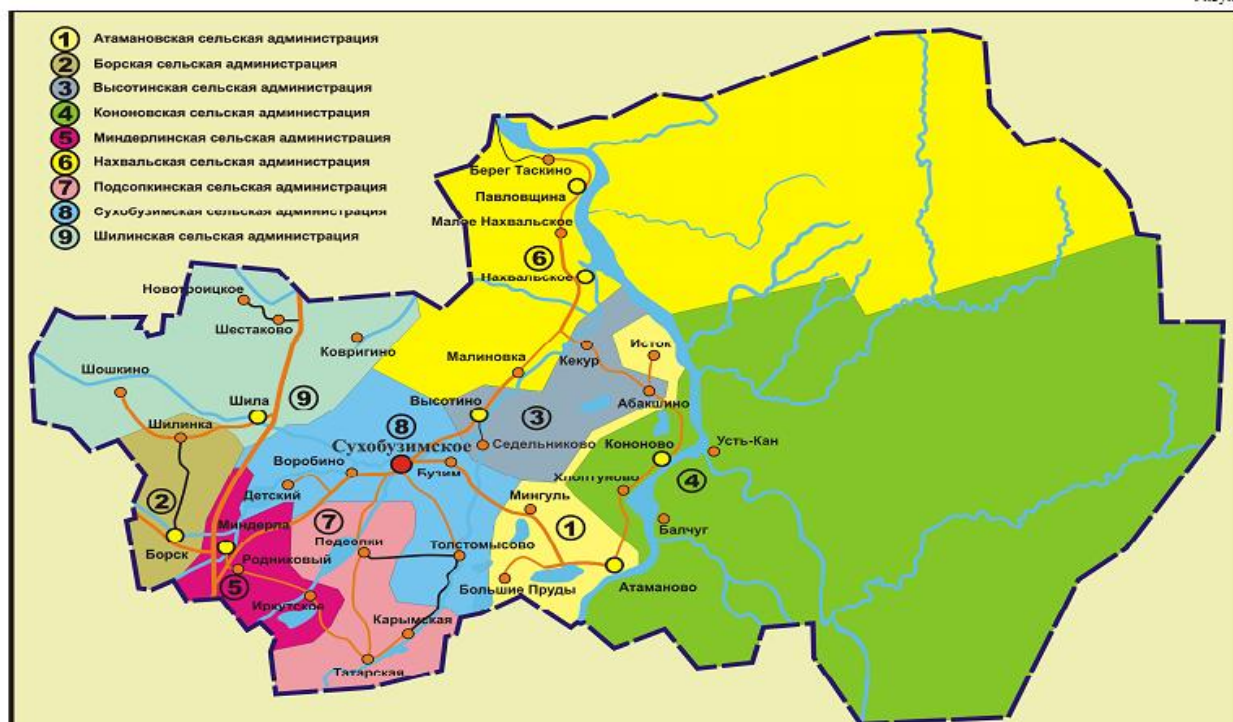


Рисунок 1 – Схема административно-территориального деления Сухобузимского района

Территорию района составляют земли сельских поселений и прилегающие к ним земли общего пользования, рекреационные зоны, земли необходимые для развития населенных пунктов, районного земельного фонда и другие. Кроме того, имеется 384 тыс. гектаров лесопокрытой площади. Енисей делит его территорию почти ровно на две части:

- 1) слева по течению – Западно-Сибирская низменность, выраженная здесь Красноярской лесостепью;
- 2) справа – Восточно-Сибирское плоскогорье (Канская тайга). Правобережье – это главным образом горная и болотистая тайга с многочисленными речками и ручьями. На склонах много осинника, в падах – темнохвойники, по вершинам сопок и хребтов – сосняки.

Большей же частью район расположен в зоне типичной лесостепи травяных мелколиственных лесов. По узким речным долинам и нижним надпойменным террасам притоков Енисея широко развиты

пихтовые леса с примесью кедра. В лесах правой его части проложена одна технологическая дорога, которой пользуются старатели золотодобывающей артели. Правобережье пока практически не осваивается. Луга с редколесьем, со злаково-разнотравным покровом размещаются на равнинах и пологих склонах. Почвы на болотах – торфяно-болотные и торфяники. В пределах района выделяются две почвенные зоны – черноземов и серых лесных почв [42].

Район находится в глубокой континентальной зоне, на 56-м градусе северной широты и, соответственно, климат резко континентальный, с большими колебаниями температур.

Таблица 1 – Краткая характеристика климатических условий Сухобузимского муниципального района

| № | Наименование показателя | Значение |
|-----|---|--------------|
| 1. | Средняя продолжительность вегетационного периода, дни | 122 |
| 2. | Преобладающее направление ветров | юго-западное |
| 3. | Средняя за год скорость ветров, м/сек | 3,4 |
| 4. | Наибольшая глубина промерзания почвы, см | 120 |
| 5. | Средняя продолжительность безморозного периода, дни | 94 |
| 6. | Среднегодовое количество осадков, мм | 348 |
| 7. | Средняя за год относительная влажность воздуха, % | 73 |
| 8. | Максимальная за год температура воздуха, °С | 37,0 |
| 9. | Минимальная за год температура воздуха, °С | -50,6 |
| 10. | Среднесуточная температура воздуха в течении вегетационного периода, °С | -1,2 |

Система мелких и более крупных рек довольно равномерно покрывает всю территорию района. Самая крупная река с многочисленными притоками – Енисей. Он протекает с юга на север через восточную часть земледельческой зоны. Ширина русла колеблется в пределах 650-1000 метров. Один из наиболее полноводных правобережных притоков – река Кан – протекает в юго-восточной части района на небольшом отрезке, до впадения в Енисей. Самым крупным правобережным притоком является р.Бузим, его протяженность равна 120 километрам. У Бузима более 20-и

собственных притоков, из которых наиболее значимые – Листвянка, Куюк, Устюг, Миндерлинка, Матонина, Исток. В целом бассейн реки составляет около 4 тысяч квадратных километров. Всего же под водой находится 8,2 тыс. гектаров.

Район располагает уникальным природно-ресурсным потенциалом, представленным биологическими заказниками с первозданной природой, что позволит муниципальным образованиям района развивать экстремальные виды отдыха и туризма. Богатейшие разведанные запасы полезных ископаемых должны послужить основой роста и укрепления экономической самостоятельности территории [22].

Схема расположения населенных пунктов на территории района характеризуется относительной компактностью. В наибольшей степени удаленными от районного центра по существующим дорожным схемам являются населенные пункты: с.Новотроицкое - 58 км, п.Исток - 59 км, д.Ковригино - 56 км.

Таблица 2 - Удаленность центров сельских муниципальных образования от районного центра с. Сухобузимское

| Наименование муниципальных образований | Центр | Расстояние до районного центра, км |
|--|-----------------|------------------------------------|
| Сухобузимский с/совет | с.Сухобузимское | |
| Атамановский с/совет | с.Атаманово | 28 |
| Борский с/совет | п.Борск | 26 |
| Высотинский с/совет | с.Высотино | 8 |
| Кононовский с/совет | п.Кононово | 42 |
| Миндерлинский с/совет | с.Миндерла | 22 |
| Нахвальский с/совет | с.Нахвалка | 26 |
| Подсопочный с/совет | с.Подсопки | 10 |
| Шилинский с/совет | с.Шила | 40 |

На территории района существует также сеть автомобильных дорог муниципального значения 3 и 4 категории:

- Миндерла-Сухобузимское-Атаманово-Кононово-Кекур;

- Сухобузимское-Толстомысово;
- Сухобузимское-Татарское-Иркутское-Карымское;
- Сухобузимское-Нахвальское-Б.Таскино;
- Миндерла-Борск;
- Борск-Шилинка;
- Шила - Шошкино.

На территории района зарегистрировано 6 памятников археологии, 25 исторических памятников, 6 памятников архитектуры в том числе:

- Покровская церковь в селе Шила (памятником архитектуры первой половины XIX века);
- Покровская церковь в деревне Большой Балчуг (XVIII век);
- Троицкая церковь в селе Сухобузимское (1902 г.) [22].

В Средней Сибири существует только одно место предотлетней концентрации серых журавлей, и оно расположено на территории Сухобузимского района. Это памятник природы федерального значения «Саратовское болото», который в ближайшее время будет преобразован в государственный биологический заказник.

2 ОРГАНИЗАЦИЯ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Организация исследования

Опираясь на картографический материал, были выделены несколько вариантов трассы для трофи-рейда. Для изучения местности и проверки вариантов трассы, была совершена поездка в местность разработки трассы в сроки с 7.05.16 по 9.05.16. В течение трех дней мы обследовали наиболее интересные и подходящие места. Для утверждения окончательного варианта трассы были совершены выезды с 25.05.16 по 26.05.16, было проведено обследование, и утверждена трасса для трофи-рейда.

2.2 Методы исследования

Анализ научно-методической литературы. Изучение литературы необходимо для выявления степени научной разработанности выбранной нами проблемы, определения общих теоретических позиций [48]. Изучение картографического материала. Метод исследований, основанный на получении необходимой информации с помощью карт для научного и практического познания изображаемых на них явлений. Нами были изучены топографические карты местности для прокладки оптимального маршрута трассы. Так же были изучены карты Google Earth, Wikimapia.

Полевые исследования. Общий термин для обозначения работ по сбору данных[48]. Проводились нами на территории и в окрестностях села Исток Сухобузимского района. Для оптимального использования времени, нами были установлены цели и задачи трассы для трофи-рейда, что облегчило работу по ее созданию. Три дня мы целенаправленно исследовали территорию на предмет подходящего места для трассы и для размещения базового лагеря и гостей сибирского трофи-рейда «Грязные Игры». В результате мы разработали трассу для трофи-рейда, СУ спринт.

Наблюдение – это целенаправленное и планомерное восприятие явления, результаты которого фиксируются наблюдателем. В моем исследовании было использовано непосредственное наблюдение, т.е. когда исследователь, непосредственно сам наблюдает за изучаемым процессом [49].

3 РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

3.1 Разработка трассы для трофи-рейда

В результате исследования был разработан маршрут для спецучастка «Трофи».

Цель маршрута – максимально усложнить участникам прохождение данного маршрута и поиск контрольных пунктов. А так же сделать прохождение его наиболее зрелищным для зрителей.

Мы основывались на современном состоянии территории. При выборе маршрута для трассы были учтены не только сложность прохождения для участников, но и живописность данной местности для зрителей и гостей фестиваля.

Учитывая специфику прохождения спецучастка «Трофи», нами был выбран круговой вариант маршрута.

Учитывая климатические особенности Сухобузимского района маршрут может использоваться с мая по сентябрь.

При этом опирались на принципы привлекательности, доступности и информативности.

Спецучасток «Трофи» – ориентирование с использованием GPS-навигатора или по карте.

Схема района соревнований на спецучастке «Трофи» представлена на рисунке 2.

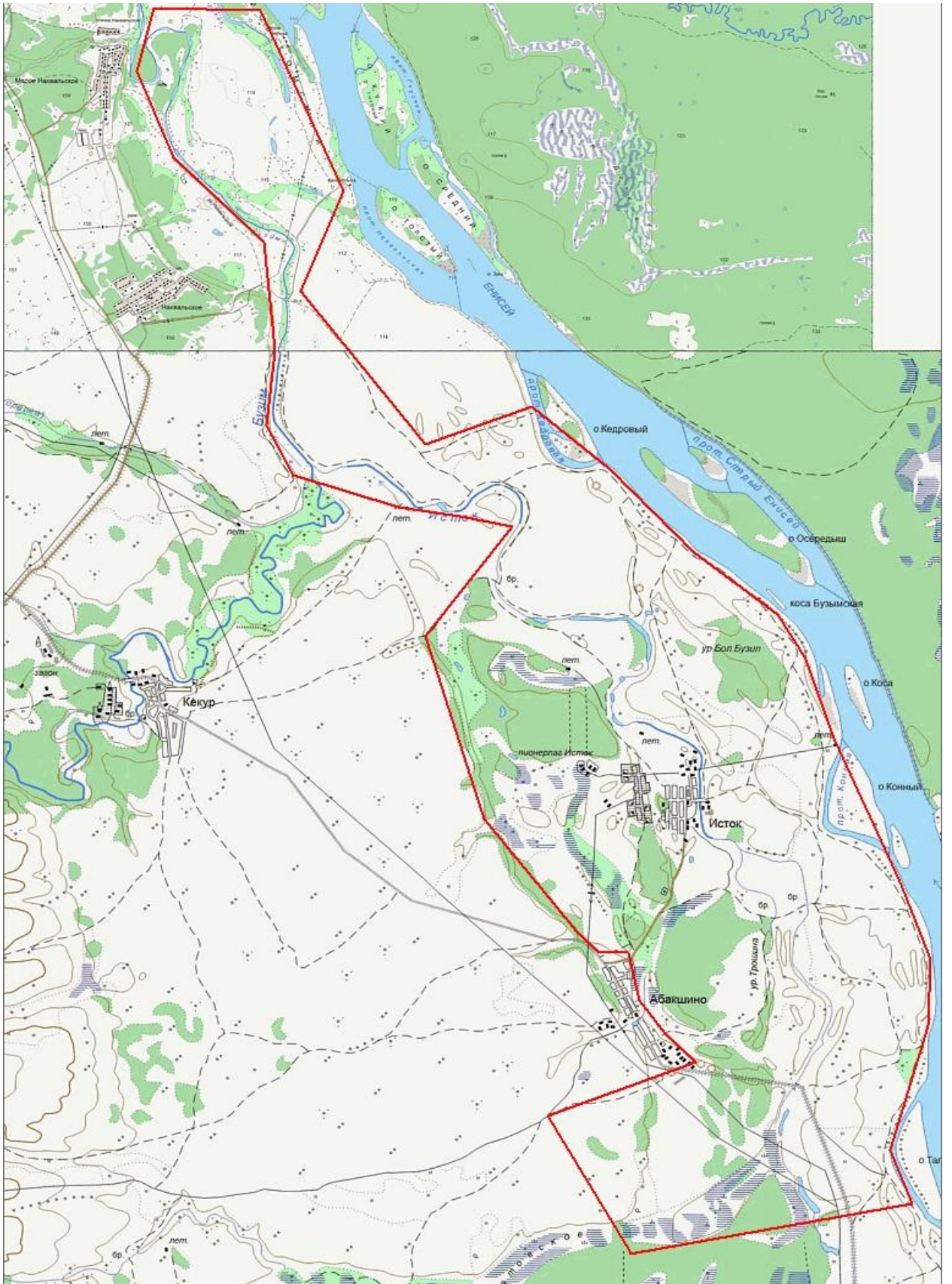


Рисунок 2 – Схема района соревнований

Характеристика маршрута.

Местонахождение: Базовый лагерь, вблизи поселка Исток.

Вид туризма: Автотуризм.

Способ передвижения: На автомобилях.

Тип маршрута: Внедорожный.

Протяженность: 30-50 км.

Продолжительность: максимальное время на маршруте 8 часов.

Период работы: май-сентябрь.

Маршрут доступен как специально подготовленным внедорожным машинам, так и заводским внедорожникам.

Основные места на спецучастке «Трофи»:

1. Болото вблизи п. Исток.
2. Русло реки Исток.
3. Русло реки Бузим.
4. Болото вблизи д. Абакшино.
5. Берег реки Енисей.

Задача соревнующегося экипажа на спецучастке «Трофи»: Пройти СУ, уложиться в контрольное время и взять максимальное количество контрольных пунктов, находящихся на данном СУ при помощи GPS-навигатора или карты. Взятие КП подтверждается цифровым фотоснимком. После финиша СУ «Трофи» своевременно сдать флеш-карту в оргкомитет.

После проведения брифинга всем участникам выдаются GPS координаты или маршрутные карты СУ «Трофи» с отмеченными на них КП. В Зоне проведения трофи - рейда размещено до 200 контрольных пунктов спецучастка «Трофи».

Контрольные пункты представляют собой маркировку в виде цифры (числа) которые являются номером КП, нанесенной на планшет.

СТАНДАРТ - синий фон и белый фон.

ТУРИЗМ – зеленый и белый фон.

ЭКСТРИМ ATV - красный фон и белый фон.

ОТКРЫТЫЙ - синий фон и белый фон.

ОТРЫВ «ENDURO» - желтый фон и белый фон.

Номера КП нанесены на планшетах формата А4. КП имеют разную Зачетную стоимость от 1 до 10 баллов.

Длительность фестиваля приуроченного к трофи-рейду «Грязные игры» – 4 дня. Размещение и ночевка в палаточном лагере.

Программа проведения мероприятия:

10 июня (Пятница).

10:00 – Подготовка базового лагеря ко встрече гостей и участников мероприятия

16:00 – Встреча прибывающих

18:00 – Регистрация участников. Техническая комиссия

20:00 – Вечер знакомств

23:00 – Отбой.

11 июня (суббота).

08:30 – Общий подъем, завтрак.

09:00 – Коллективная зарядка на главной поляне.

09:30 – Регистрация участников, техническая комиссия.

11:30 – Брифинг перед началом соревнований.

11:50 Церемония Торжественного открытия Фестиваля. Речь главы района и представителей Правительства Красноярского края, оргкомитета. Поднятие флага РОССИИ.

12:00 – Старт СУ ”Трофи”.

Классы: «ОТРЫВ», «ENDURO», «ОТКРЫТЫЙ».

12:00 – Начало работы автономных площадок

12:30 - Сбор участников Зачетных классов «СТАНДАРТ», «ТУРИЗМ», «ЭКСТРИМ», «АТV». Подготовка к СУ “Спринт”. Жеребьевка

13:00 - Открытие СУ “Спринт” Классы: «СТАНДАРТ», «ЭКСТРИМ».

16:30 - Закрытие СУ “Спринт” Классы: «СТАНДАРТ», «ЭКСТРИМ»

17:00 - Открытие СУ “Спринт” Классы: «ТУРИЗМ», «АТV»

19:30 - Закрытие СУ «Спринт» Классы: «ТУРИЗМ», «АТV»

20:00 - Финиш СУ ”Трофи”. Классы: «ОТРЫВ», «ENDURO», «ОТКРЫТЫЙ»

21:00 – Конкурс бардовской песни на призы партнеров.

23.00 Отбой.

12 июня (Воскресенье).

08:30 – Общий подъем, завтрак

09:00 – Коллективная зарядка.

10:30 – Брифинг с участниками.

11:00 – Начало работы локаций детского и семейного отдыха.

11:00 - Старт СУ ”Трофи”. Классы: «СТАНДАРТ», «ТУРИЗМ», «ЭКСТРИМ», «АТV», «ENDURO»

12:30 - Сбор участников Зачетных классов «ОТРЫВ», «ОТКРЫТЫЙ».

Подготовка к СУ “Спринт”. Жеребьевка

13:00 – Открытие СУ “Спринт” Классы: «ОТРЫВ», «ОТКРЫТЫЙ»

17:00 - Закрытие СУ “Спринт” Классы: «ОТРЫВ», «ОТКРЫТЫЙ»

18:00 — Открытие СУ «Спринт» (Картонный Внедорожник)

19:00 - Финиш СУ ”Трофи”. Классы: «СТАНДАРТ», «ТУРИЗМ», «ЭКСТРИМ», «АТV», «ENDURO»

20:00 – Вечерняя программа на сцене.

23:00 – Традиционный конкурс «Королева Грязных Игр». Выступления артистов и музыкантов, зажигательная дискотека.

01:00 – Отбой

13 июня.(Понедельник).

08:30 – Общий подъем, завтрак.

09:00 – Коллективная Зарядка

10:00 – Представление предварительных результатов соревнования.

12:00 – Торжественная церемония награждения победителей, вручение призов зрительских симпатий.

13:00 – Фотосессия с победителями

13:30 – Церемония Закрытия Фестиваля.

15:00 – Отъезд гостей и участников Фестиваля

Зачетные классы.

Автомобили каждого экипажа заявившегося на участие в трофи-рейде «Грязные Игры», подразделяются на следующие классы:

«Стандарт», «Туризм», «Экстрим», «Открытый», «Отрыв», «ATV» и мотоциклы «Enduro».

Зачетный Класс «СТАНДАРТ»: любой Полноприводный Автомобиль, на грязевой резине размером до 31 дюйма, Без штатной лебедки, допускается использование тяговых устройств на мускульной силе (ручная лебедка, домкрат).

Зачетный Класс «ТУРИЗМ»: любой Полноприводный Автомобиль, с доработками вне конвеера завода изготовителя, на грязевой резине размером до 34 дюймов, допускается одна лебедка.

Зачетный Класс «ЭКСТРИМ»: любой Полноприводный, двухосный Автомобиль, не обязательно Идентифицируется марка Завода Изготовителя. на грязевой резине ДО 42 дюймов, допускается две и более лебедки, с любыми конструктивными изменениями, на усмотрение владельца.

Зачетный Класс «ОТКРЫТЫЙ»: любой Полноприводный Автомобиль, с любыми изменениями, улучшающими внедорожные характеристики, допускается присутствие лебедок. Принадлежность к классу определяется при прохождении Технической комиссии.

Зачетный Класс «ОТРЫВ»: любой Полноприводный Автомобиль, В заводском исполнении, на штатной, не грязевой резине. Принадлежность определяется при прохождении Технической комиссии

Зачетный Класс «ATV»: экипаж (Команда) квадроцикла в трофи-рейде состоит из двух квадроциклов (или одного двухместного квадроцикла) и двух человек, регистрируемых как Первый и Второй Водитель. К участию приглашаются Владельцы квадроциклов и тс. SBS. моно приводные и полно

приводные, допускается наличие лебедки и шноркеля. Организаторы допускают к участию квадроциклы собственного производства.

Зачетный класс «ENDURO»: к участию приглашаются Владельцы мотоциклов класса Эндуро, средних и тяжелых.

Требования к автомобилям и мотоциклам участников, рекомендуемое снаряжение.

Требования к автомобилям классов «СТАНДАРТ», «ТУРИЗМ», «ЭКСТРИМ», «ОТКРЫТЫЙ».

- наличие буксировочного троса (каната) с усилием на разрыв не менее 2-кратной полной массы автомобиля;

- для экипажей имеющих на автомобиле лебёдку обязательно наличие защитного плоского стропа-ремня шириной не менее 50 мм, исключающего повреждение коры дерева;

- наличие буксировочных проушин: как минимум одной, установленной спереди, и как минимум одной, установленной сзади автомобиля;

- наличие медицинской аптечки и огнетушителя, которые должны быть надёжно закреплены в легкодоступном месте;

- каждый член экипажа обязан находиться на трассе соревнований в защитном шлеме на протяжении всего времени соревнования, при отсутствии шлема - Дисквалификация;

- запасное колесо должно быть надёжно закреплено;

- все тяжелые предметы должны быть надёжно закреплены;

- рекомендуется наличие дополнительного освещения;

- рекомендуется наличие сотового телефона стандарта GSM;

- рекомендуется наличие рации СВ диапазона;

- рекомендуется наличие топора, лопаты;

- рекомендуется наличие сенд траков и якоря;

- рекомендуется наличие GPS-навигатора;

- обязательное наличие цифровой (только цифровой) фотоаппаратуры.

Требования к автомобилям класса «ОТРЫВ».

- допускается к участию автомобили на шоссейной не (грязевой) резине.
- рекомендуется, наличие буксировочного троса (каната);
- рекомендуется наличие буксировочных проушин: как минимум одной, установленной спереди, и как минимум одной, установленной сзади автомобиля;

- обязательное наличие медицинской аптечки и огнетушителя;
- обязательное наличие запасного колеса;
- рекомендуется наличие топора, лопаты;
- рекомендуется наличие GPS-навигатора;
- обязательное наличие цифровой (только цифровой) фотоаппаратуры

Требования к участникам класса «ATV».

Экипаж (Команда) квадроцикла в трофи-рейде состоит из двух квадроциклов (или одного квадроцикла с двухместной посадкой) и двух человек, регистрируемых как первый и второй Водитель.

- каждый участник обязан находиться на трассе соревнований в защитном шлеме на протяжении всего времени соревнования, при отсутствии - Дисквалификация;

- рекомендуется, наличие буксировочного троса (каната);
- обязательное наличие медицинской аптечки и огнетушителя;
- рекомендуется наличие топора, лопаты;
- рекомендуется наличие GPS-навигатора;
- обязательное наличие цифровой (только цифровой) фотоаппаратуры.

Требования к участникам «ENDURO».

Экипаж (Команда) мотоцикла в трофи-рейде состоит из двух любых двухколесных единиц мототехники классов - средний тяжелый и двух человек, регистрируемых как первый и второй Водитель.

- каждый участник обязан находиться на трассе соревнований в защитном шлеме на протяжении всего времени соревнования, при отсутствии - Дисквалификация;

Принадлежность определяется при прохождении Технической комиссии.

- разрешается применение съемной защиты.
- обязательно применение экипажем защитной экипировки мотокроссового образца: защита груди и спины, налокотники и наколенники а так же мотоботы.
- обязательно применение защитных очков или закрытых мотошлемов типа «интеграл»;
- рекомендуется наличие топора, лопаты;
- рекомендуется наличие GPS-навигатора;
- обязательное наличие цифровой (только цифровой) фотоаппаратуры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Проектирование маршрута для трофи-рейда довольно сложный и длительный процесс, который проходит в два этапа: теоретический и практический. Изучение картографического материала, разметка на карте проекта трассы, а далее прохождение маршрута и установка контрольных пунктов, составление GPS-трека. Обязательно присутствуют старт, финиш трофи-рейда, а также спецучастки и другие соревновательные этапы.

2. Особенности сибирского трофи-рейда «Грязные игры» заключаются в том, что данный фестиваль подходит как для профессиональных спортсменов, так и для людей не имеющих специальной подготовки, но желающих приобрести навыки внедорожного вождения автомобиля. Для гостей мероприятия организована культурно – массовая программа. Традиционно мероприятие проходит во вторые выходные июня.

3. В результате был разработан маршрут для трофи-рейда и его схема, на котором присутствуют все необходимые станции:

1) Дополнительный специальный участок – короткий зрелищный специальный участок, проводящийся для привлечения зрителей. Правила для всех дополнительных участков, входящих в программу соревнования, определяются Дополнительным (Частным) регламентом соревнования.

2) Дорожная секция – часть маршрута с нормой времени между двумя последовательными пунктами контроля времени. Скорость на дорожной секции не является фактором, определяющим классификацию.

3) Закрытый Парк – зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) регламентом.

4) Зона размещения – зона, предусмотренная организатором для размещения участников соревнования, режим работы которой оговаривается в Дополнительном (Частном) регламенте.

5) Контрольная Карта – форма, выдаваемая организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

6) Лагерь соревнования – зона, предусмотренная организатором, для отдыха экипажей. В лагере разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере определяется Частным регламентом соревнования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Астанин, Д.М. Планировочная организация зон экологического туризма северных территорий Красноярского края / Д.М. Астанин // Достижения Вузовской науки. – 2012. - №5. – С. 78-81.
2. Берг, П.П. Автомобильный и мотоциклетный туризм: спутник туриста / П.П. Берг. - М.: Физкультура и спорт, 2011. - 271с.
3. Биржаков, М.Б. Введение в Туризм. / М.Б. Биржаков – СПб.: Издательский Торговый Дом «Герда», 2000. – 192 с.
4. Бутова, Т.Г. Туристско-рекреационный потенциал развития красноярского края / Т.Г. Бутова // Сервис в России и за рубежом. – 2012. - №11. – С. 78-83.
5. Владыкина Ю.О. Особенности влияния туризма на развитие социально-культурного пространства сельских территорий (на примере Новосибирской области) / Ю.О. Владыкина // Вестник Томского государственного педагогического университета. – 2014. - №8 . – С. 220-224.
6. Гульбис, Л. Край голубых озер / Л. Гульбис / Цифры. Факты. Аналитика. Эксклюзив: межрегиональный журнал статистики. - Красноярск: Инфолайн.-2009.- № 2.- С. 24.
7. Гелецкий, В. М. Реферативные, курсовые и выпускные квалификационные работы: учеб.- метод. пособие / В.М. Гелецкий. - Красноярск: Сибирский федеральный университет, 2011. - 152 с.
8. Гадасин, Б. Одиннадцать вопросов о трофи / Б. Гадасин // Журнал: Drive: off road. – 2006. - №1. – С. 51-54.
9. Ганина, Т.В. Технологический подход к разработке туристических маршрутов / Т.В. Ганина // Культура и образование. – Сентябрь 2013. - № 1.
10. Головина, Н. В погоне за адреналином / Н. Головина // Сельская жизнь. – 2015. – С. 11-12.
11. Гладская, Н.Г. Развитие автотуризма в регионе: проблемы моделирования / Н.Г. Гладская // Сервис plus. – 2015. - №3. – С. 121-125.

12. Газиров, Р.М. Туризм как фактор устойчивого развития сельских территорий: мировой опыт и российская практика / Р.М. Газиров // Вестник Красноярского государственного аграрного университета. – 2014. - №9. – С. 78-82.
13. Дьяков, К. Трофи-рейд. «По дорогам мы не ездим... мы их объезжаем» / К. Дьяков // «Благовещенск. Дальний Восток». – 2010. - №5. – С. 76-78.
14. Зырянов, А.И. Логика туристского путешествия и разработка эталонных маршрутов / А.И. Зырянов // Географический вестник. – 2009. - №2. – С. 21.-27.
15. Зырянов, А.И. Особенности разработки туристических маршрутов / А.И. Зырянов // Географический вестник. – 2012. - № 6. – С. 89-92.
16. Закон Красноярского края от 10 июня 2010 г. № 10-4765 «О перечне административно территориальных единиц и территориальных единиц Красноярского края» [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://zakon.krskstate.ru/doc/3372>.
17. Костровской, Н. Лекция 3. Общее понятие траектории: распределение веса, идеальная траектория для каждого / Н. Костровской // Автоспорт в России. – 2012. - № 4. – С. 17-21.
18. Карповская, Е.Е. Разработка карты туристического маршрута по особо охраняемым природным территориям Красноярского края / Е.Е. Карповская // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2012. - № 6. – С. 222-224.
19. Константинов, Ю.С. Детско-юношеский туризм: учебно-методическое пособие / Ю.С. Константинов. – М.: ФЦДЮТиК, 2006. – 600 с.
20. Косолапое, А.Б. Технология и организация туроператорской и турагенсткой деятельности / А.Б. Косолапое. – М.: Физкультура и спорт, 2011. – 235 с.
21. Карижский, В.С. Развитие регионального туризма на основе стратегии управления туристскими ресурсами Красноярского края / В.С.

Карижский // Стратегия устойчивого развития регионов России. – 2012. - №11. – С. 15-19.

22. Лесовский, Д.Е. Совершенствование маркетинговой деятельности ЗСРЦ «ФОРСАЖ» / Д.Е. Лесовский // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2010. - №2. – С. 214-217.

23. Методические рекомендации по подготовке и проведению степенных и категорийных туристских маршрутов, экспедиций с обучающимися: Министерство образования и науки Российской Федерации, ФГБОУ ДОД «Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения Российской Федерации» ; под общ. ред. М.М. Бостанджогло. – Москва : Изд-во «Канцлер», 2014. – 9 с.

24. Некрасова, Л.В. Особенности применения кластерного подхода к управлению развитию туристического комплекса региона / Л.В. Некрасова // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. – 2010. - №5. – С. 78-83.

25. Незодйминов, З.Г. Брендинг туристического региона / З.Г. Незодйминов // Вестник пермского университета. – 2014. - №4. – С. 78-84.

26. Поморов, Ф.С. Проектирование международного туристического маршрута и его архитектурной среды в трансграничной области на Алтае / Ф.С. Поморов // Ползуновский Вестник. – 2013. - № 4. – С. 233-236.

27. Рубцов, С.В. Методический подход к размещению сервисных зон автотуризма / С.В. Рубцов // Вестник ассоциации вузов туризма и сервиса. – 2013. - №1. – С. 92-95.

28. Рыжкова, О.В. Индустрия туризма красноярского края: проблемы и пути их преодоления / О.В. Рыжкова // Проблемы современной экономики. – 2011. - №2. – С. 323-326.

29. Садчиков, П.И. Проблемы и перспективы развития автотуризма в России / П.И. Садчиков // Известия МГТУ «МАМИ». – 2013. - №1. – С. 228-232.

30. Тереханова, А.А. Региональный аспект в планировании туризма / А.А. Тереханова // Труды исторического факультета Санкт-Петербургского университета. – 2010. - №2. – С. 24-28.
31. Федорова, Т.А. Методика разработки схемы организации туризма как части схемы территориального планирования / Т.А. Федорова // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 6-3. – С. 523-532.
32. Филатова, О.И. Принципы архитектурно-ландшафтной организации регионального туристического маршрута / О.И. Филатова // Наука и современность. – 2013. - № 9. – С. 17-22.
33. Федотов, Ю.Н. Спортивно-оздоровительный туризм: учебник / Ю.Н. Федотова. - М.: Советский спорт, 2002. - 364с.
34. Хегай, Ю.А. Оценка эффективности функционирования транспортной инфраструктуры г. Красноярск / Ю.А. Хегай // Теория и практика общественного развития. – 2013. - №7. – С. 21-24.
35. Шпенд, А.А. Создание цифровой крупномасштабной почвенной карты учебного хозяйства «Миндерлинское» Сухобузимского района Красноярского края / А.А. Шпенд // Вестник КрасГАУ. – 2011. - №7. – С. 57-60.
36. Черных, Н.Б. Технология и организация туроператорской и турагентской деятельности / Н.Б. Черных: учеб. пособие. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Советский спорт, 2005. – 40 с.
37. Черных, Н.Б. Технология разработки маршрутов и формирования туров / Н.Б. Черных // Технология путешествий. – 2008. - №7. – С. 78-81.
38. Яковлева, С.И. туризм и туристские карты в схемах территориального планирования регионов России / С.И. Яковлева // Псковский региональный журнал. – 201. - №12. – С. 125-129.
39. «Грязные игры» пройдут в Сухобузимском районе [Электронный ресурс] : Аргументы и факты Красноярск / Электронная газета. – Красноярск, 2015 – Режим доступа:
http://www.krsk.aif.ru/sport/gryaznye_igry_proydut_v_suhobuzimskom_rayone

40. Комплексная программа социально-экономического развития Сухобузимского района до 2020 года [Электронный ресурс] : - комплексная программа от 27.03.2012 №25-4/247. – Режим доступа: <http://www.suhobuzimo.ru/node/3158>

41. Об основах туристской деятельности в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон Российской Федерации от 24.11.1996 г. № 4-ФЗ (ред. от 03.05.2012) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

42. Общий регламент серии трофи-рейдов на квадроциклах [Электронный ресурс] : - «Квадрожара» - 2014. Режим доступа: http://off-road-omsk.ru/files/Kvadrojara-2014/Reglament_Kvadrojara-2014_all.pdf

43. Полевые исследования [Электронный ресурс] : Большой энциклопедический словарь Академик. – Режим доступа: <http://www.dic.academic.ru>.

44. Проведение внедорожных трофи-рейдов, подготовка автомобилей, квадроциклы [Электронный ресурс] : - Режим доступа: <http://www.rostovoff.ru>

45. Публикация и размещение статей [Электронный ресурс] : - Режим доступа: <http://www.fb.ru>.

46. Сибирский трофи-рейд «Грязные игры 2015» [Электронный ресурс] : - Geometria – 2016. – режим доступа: <http://geometria.ru/places/mesto-provedeniya-utochnyaetsya/announcements/390662>

47. Сибирский трофи-рейд «Грязные игры» [Электронный ресурс] : Национальный туристский портал. – 2015. - Режим доступа: <https://russia.travel/events/295812>

48. Технические требования к автомобилям для трофи-рейдов [Электронный ресурс] : – 2014. – Режим доступа: <http://www.raf.su/trophy-reydi/tt-tr>.

49. Энциклопедия Красноярского Края [Электронный ресурс] : -Режим доступа : <http://my.krskstate.ru>.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

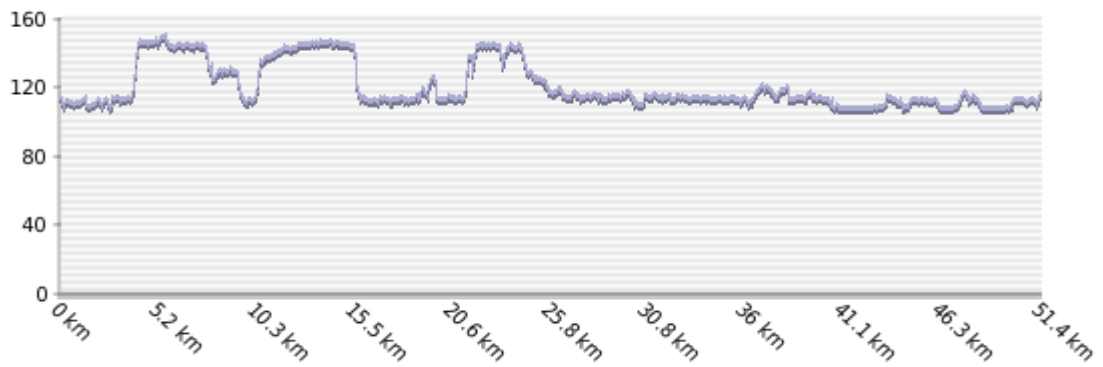


Рисунок 3 – Профиль рельефа

Основные места на спецучастке «Трофи»:

1. Болото вблизи п. Исток.
2. Русло реки Исток.
3. Русло реки Бузим.
4. Болото вблизи д. Абакшино.
5. Берег реки Енисей.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

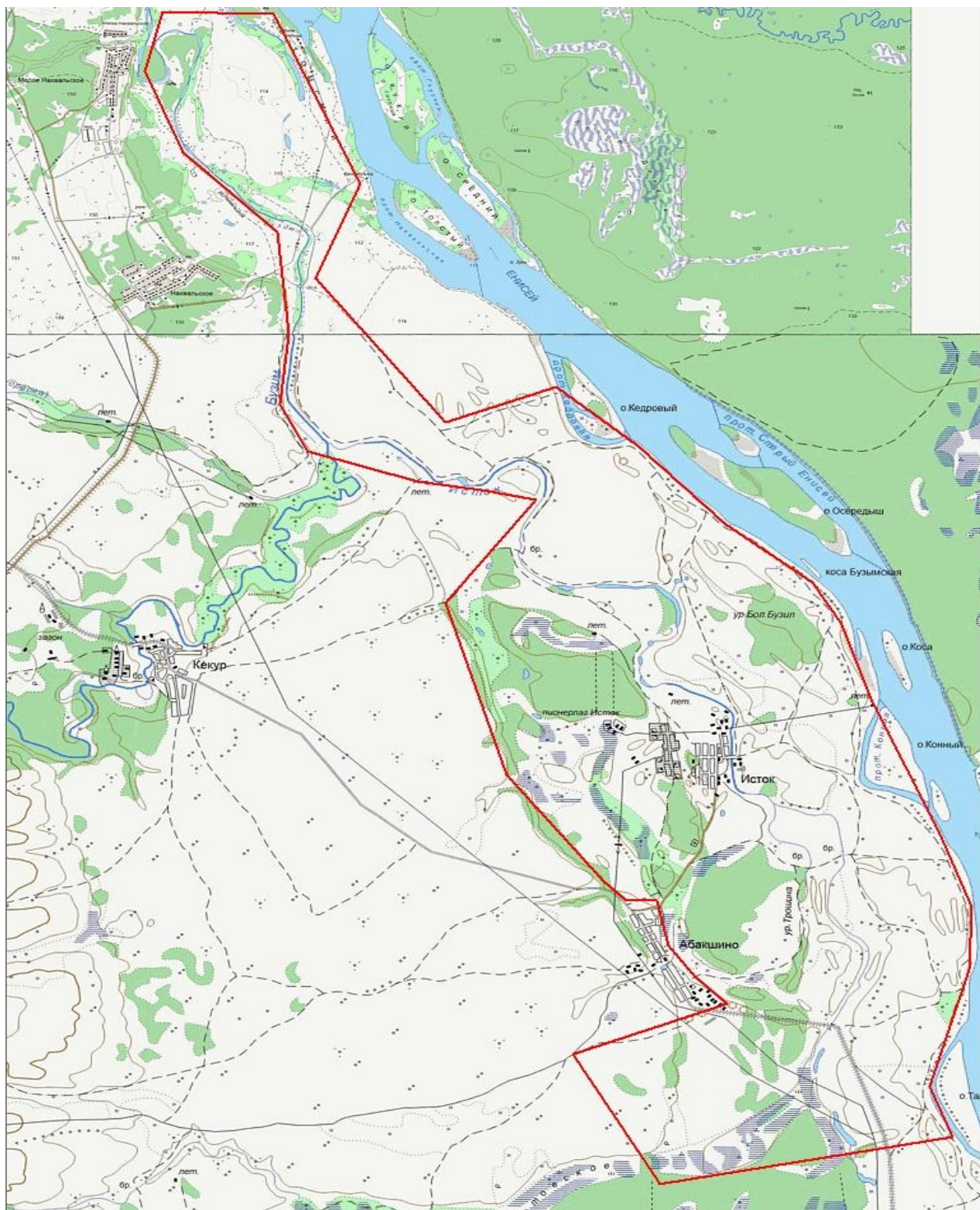


Рисунок 4 – Схема района соревнований

ПРИЛОЖЕНИЕ Г



Рисунок 6– Пример шлема типа «Интеграл»

ПРИЛОЖЕНИЕ Д



Рисунок 7– Пример грязевой резины

ПРИЛОЖЕНИЕ Е



Рисунок 8– Пример контрольного пункта

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

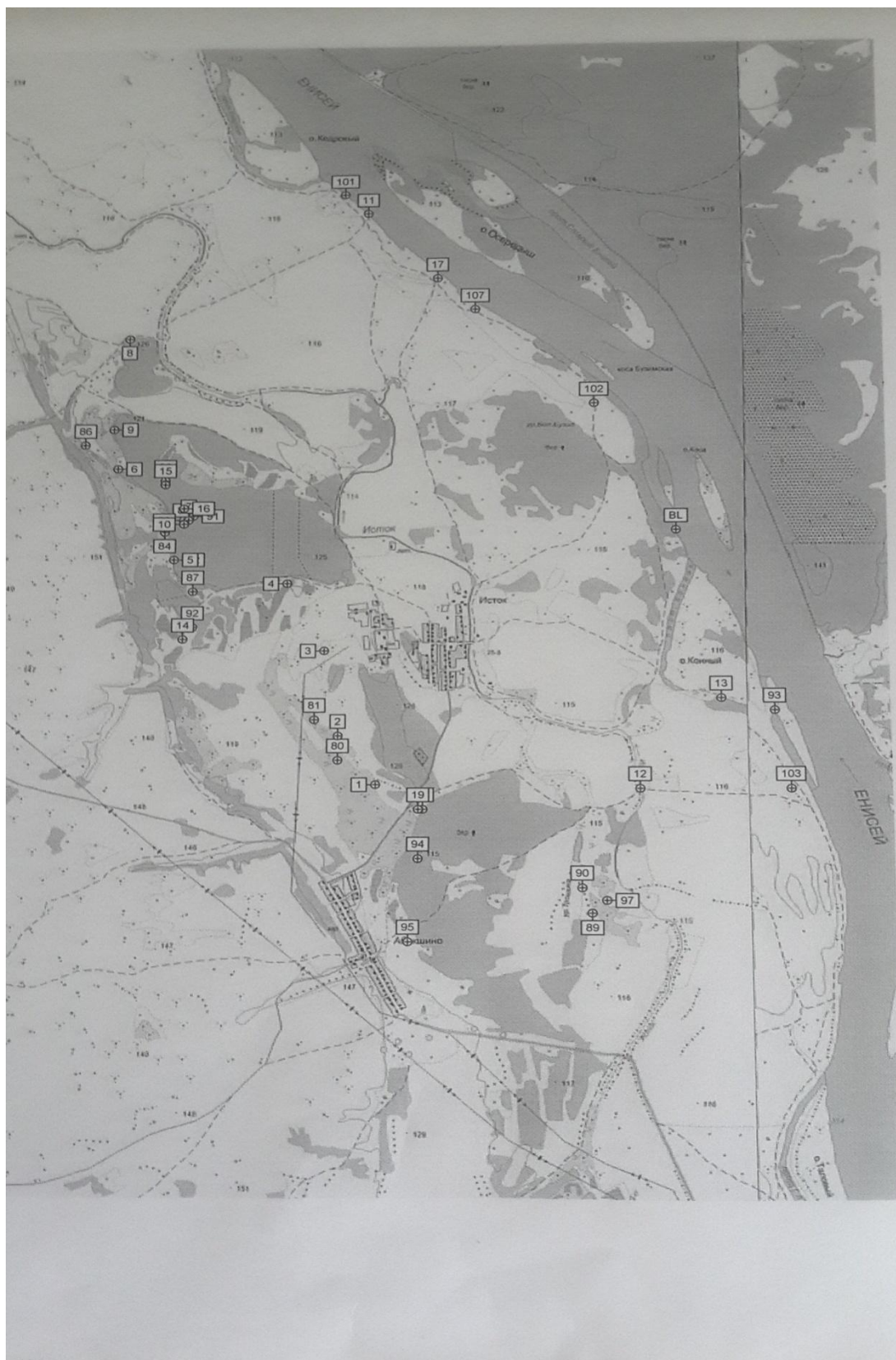


Рисунок 9 – Схема маршрута с нанесенными на него контрольными пунктами