

Гришины гонки 2002. 02-03.02.2002

Радости и пакости зимне-весеннего трофи.



Зимнего потому, что проходило сие мероприятие в начале февраля. Ну а минимальный слой снега, тающий лед, дождь в субботу, яркое солнце в воскресенье, температура воздуха +5С больше соответствовали середине марта. Вот и получается, что трофи, названное организаторами зимним, получилось отчасти и весенним. Что только пошло на пользу участникам соревнования - вода, в которую они залезали по грудь, была не ледяной, а "только" очень холодной...

Трофи - это когда по "легенде" тащишь машину...

До этих выходных я мог только предполагать, что подразумевается под словом "трофи". Но события субботы-воскресенья открыли мне суть этого спорта. Чем я с вами и поделился, вынес ее (суть) в подзаголовок. Участникам вручают "легенду" - карту с зашифрованным маршрутом. Ориентируясь по ней, необходимо миновать все посты маршрута и финишировать. Разумеется, кто выполнит это задание первым, тот и выиграл. Но на практике все оказывается гораздо сложнее. Хорошо, если машина вообще доберется своим ходом до финиша, а если экипаж еще и на всех постах отметится... Но обо всем по порядку.



Сборище сумасшедших.



Нет, вы только ничего такого не подумайте: ни на кого я не "гоню" и никому всерьез диагноз не ставлю. Но посудите сами: как еще можно назвать людей, готовых ради лишь спортивного интереса загнать свою машину "по уши", то бишь по наружные зеркала, в грязь, а затем искупать ее (да, впрочем, и себя тоже) в холодной воде, в результате чего технику может ожидать серьезный ремонт, а здоровье будет поставлено под угрозу. Но только не настроение! Такова уж натура джипера, что стопроцентный кайф он получает лишь когда гробит свой внедорожник, а заодно испытывает на прочность и себя.

И это правильно, ведь "off road" для того и предназначен, чтоб месить на нем грязь, иначе ничего кроме повышенных эксплуатационных расходов от него не получишь. И если ездит на внедорожнике какой-нибудь господин, внешность которого никак не вяжется с представлением о заядлом джипере, да и его ML не очень-то подходит на роль автомобиля для трофи, то это лишь дань сиюминутной моде, ведь внедорожник является не только средством самовыражения, но также и визитной карточкой владельца, точнее, индикатором его благосостояния. А заядлый джипер не станет мыть свою машину на автомойке - он ее загонит в речку.

Вот почему я и написал "сборище сумасшедших", а не какую-нибудь банальность вроде "встречи старых знакомых и новых друзей". Хотя и это,

несмотря на журналистский штамп, тоже верно, ибо действительно в эти выходные встретились старые знакомые, а в качестве "новых друзей" выступили гости из близлежащих государств. Особенно много таких "друзей" было из Литвы, а первое появление их на традиционном месте встречи (возле центрального входа в парк им. Горького) многих привело в легкое замешательство - очень уж сильное впечатление произвела их "боевая" техника.

Но куда более внушительно смотрелась вся колонна, когда она двинулась из Минска в гродненском направлении. По городу еще ехали отдельными группами, которые то дробились, то вновь формировались на регулируемых светофорами перекрестках, но за постом ГАИ все собрались и к месту старта тронулись организованной колонной. Кортёж, праздничный, как свадебный, и торжественный, как правительственный, растянулся на километр с лишним - еще бы, ведь в нем было с полсотни машин! И неудивительно, что когда добрались до места проведения соревнований, остро встала проблема с парковкой. Ну, с ней кое-как разобрались, а тут уже старт объявили, и на трассу выехал первый участник.



Большой облом.



Поспешив вслед за ним на "своих двоих" в лес, я с удивлением констатировал, что трасса ничем таким сложным не отличалась: обычная дорога, по которой без особого труда могла бы проехать и легковушка. Вот тебе и трофи! Но посмотрим, что будет дальше. А дальше была огромная поляна. Да, и еще петлявшая туда-сюда речка. Кое-где образовалась топь: за несколько недель оттепели снег растаял, впитался в почву и превратил ее в некое подобие болотца. Под остатками снега и жухлой травой была вода, а в отдельных местах - грязь, по которой и пройти-то было сложно.

Такая грязевая лужа и оказалась на пути у машин: с одной стороны был лес, с другой - речка, поэтому выбирать не приходилось. Так вот, первый участник этот отрезок вполне благополучно миновал, а вот ехавший за ним байкерский грузовик застрял. Я, честно, так и не понял, какого... его водителя туда понесло, но факт остается фактом: трехосная машина самостоятельно выбраться из плена не могла. На выручку пришел экипаж на синем "Гелендвагене", который с помощью лебедки вытянул-таки незадачливых "трак-триаловцев". А затем полез в это болото сам и... застрял в том же месте! Ребята попробовали было воспользоваться лебедкой, но ничего не получилось - передняя часть машины уперлась в земляной вал. Тогда автомобиль решили поддомкратить, а под колеса подложить траки - специальные трапециевидные конструкции для преодоления бездорожья. Понятно, что все это потребовало немало времени, так что за "Гелендвагеном" успела образоваться небольшая очередь. Среди ожидающих самыми нетерпеливыми оказались литовцы (вот и говорите потом, что прибалты флегматичный народ!). Экипаж на желтом "Ниссане" решил объехать застрявший автомобиль вброд,



тем более что глубина казалась небольшой. В речку въехать, конечно, смогли. Но выехать...

В общем, часа через полтора машина хоть и была на ходу, но вся электрическая часть "дала дуба" (не работали даже стеклоочистители), и в дальнейшем экипаж "Ниссана" довольствовался ролью наблюдателя. А еще ребята очень хотели узнать, кто это так основательно подготовил трассу... Кстати, когда организатор прибыл на место происшествия, он "обрадовал" и "утопленников", и застрявший экипаж "Гелендвагена" известием, что... это не их маршрут.



Дело в том, что все участники соревнований были разбиты на три группы, в зависимости от их "боевых коней". Итак, было представлено три категории: А - "спорт", куда вошли подготовленные автомобили с лебедкой; Б - "рейд", которую представляли неподготовленные (обычные) автомобили с колесной формулой 4x4; В - "мото", сюда были включены квадроциклы. Кстати, участие мотоциклистов в соревнованиях - заслуга ребят из Гродно Алексея Буданкова и Александра Мокрого.

"Герои" описанных событий принадлежали к первой группе, а трасса предназначалась для "обычных" внедорожников. Впрочем, пенять экипажи могли только на себя, точнее, на своих недостаточно внимательных штурманов, которые не так прочитали "легенду", в результате чего и произошла эта путаница. Самое обидное, что теперь вызволившему свой "Гелендваген" экипажу нужно было разворачиваться и снова штурмовать только что пройденную с такими усилиями преграду. Разумеется, автомобиль опять застрял.

А у меня возникло два вопроса. Во-первых, как такую трассу смогут пройти представители второй категории, если здесь надолго застряли даже автомобили с лебедками, и, во-вторых, что же ожидает экипажи, чьи автомобили относятся к первой категории? Ответ на второй вопрос я знал уже через несколько минут.

Переправа, переправа, берег левый, берег правый...

Да, участникам, представлявшим категорию А, предстояло перебраться вброд на другой берег. Глубина не очень широкой речки была чуть больше метра, поэтому первые экипажи пустились "вглавь" без каких-либо тревожных предчувствий. А зря: с минимальными потерями перебраться на другой берег смог лишь один экипаж, остальные же засели надолго. Все развивалось по одному и тому же сценарию: автомобиль с помощью двигателя и лебедки аккуратно спускался с крутого берега в воду, после чего уже только на одной лебедке "подплавывал" к противоположному берегу. Затем, чтобы оптимизировать траекторию движения автомобиля, конец троса "менял дислокацию" - его привязывали к другому дереву и на иной высоте. Но когда машину начинали вытягивать, ее бампер (а чаще всего защитная дуга) упирался в берег.



Как человеку в принципе далекому от соревнований "off road", мне не совсем понятно, почему нельзя было мешающий пласт земли срезать заранее. Но вот "практики" этого не делали: притягивали машину вплотную, и она, естественно, застревала. А пока меняли точки крепления троса и рубили мешающие деревья, двигатели у машин останавливались. И не мудрено: вода лишь немного не доходила до крышки капота, так что заливало буквально все. Так что, несмотря на предпринятые участниками меры предосторожности (вывод воздухозаборников и выхлопной системы наверх, герметизация всех требующих этого узлов), машины все равно ломались. Лишь в одном случае вода в багажнике оказалась во благо - в ней очень даже неплохо охладилось пиво.



Пока все маялится на этой переправе (а одновременно в реке стояло до 5 машин), прорвавшийся на тот берег экипаж успел съездить в указанном "легендой" направлении и вернуться... ни с чем! По словам водителя, ехали они, как было записано, а уперлись в закрытые ворота. Не таранить же их, в самом деле! В общем, или снова штурман где-то что-то перепутал, или же организаторы перемудрили. По крайней мере, с "пересечением Рубикона" они явно перестарались, ведь интереснее, когда участники отсеиваются постепенно, а не "загибаются" все разом в одном и том же месте. Как признак общего настроения стали появляться шуточки в том роде, что Сергей Шкель (организатор соревнований), дескать, давно уже сидит дома и греется, что-то давно его не видно.

Впрочем, никто головы не терял: экипажи предпринимали все новые попытки вытащить на берег (противоположный!) свои машины. И как только это кому-то удавалось - а в каждом отдельном случае это стоило больших трудов - остальные участники и зрители награждали экипаж бурными аплодисментами, громкими криками и прочими "сигнально-одобрительными" звуками и гиками.

А потом приехали байкеры и всех спасли.

Но на другой берег попадали только те машины, что могли еще двигаться своим ходом, хотя и на них эта переправа оказывала "убийственное влияние". А вот "Нива", УАЗ и "Тойота" без посторонней помощи выбраться не могли, и пока их не снесло течением (кроме шуток!), необходимо было машины поскорее вытащить.

Помощь пришла в виде байкерского грузовика. Автомобиль и вправду байкерский. Черная матовая краска, множество хромированных элементов, "дудки" и стильные деревянные борта грузовой платформы придали обычному грузовику весьма оригинальный вид. Итак, "грузобайк" (или "байковик"?) вытащил сначала... BMW X5. Разумеется, эта "цацка" ничего не форсировала, просто зритель в своей машине на поле застрял... Кстати, он был не одинок: рядом резвился красный "Гелендваген" (синий в тот момент торчал в воде) и бывший когда-то белым "Ниссан". Чем-то пытались помочь латыши на черной "Тойоте", но они сами не устояли перед соблазном... закопаться. Впрочем, всех их вызволить было не так уж сложно. Хуже дело обстояло с теми машинами, что были в реке. Пока вытаскивали УАЗ, экипаж многострадального "Гелендвагена" смог-таки его "оживить", и он выбрался своим ходом. Но сколько при этом было водяного пара! По идее, после этого синий "Мерседес" можно было бы смело назвать пароходом.

Ну да ладно, с этой группой все понятно, а как дела обстоят в категории Б? Помнится, машины категории А не могли проехать даже при помощи лебедок. Отправляюсь в эту "горячую точку", благо до нее каких-то двести-триста метров. Так и есть: в грязи сидят две "Нивы". Правда, люди даром времени не теряли - соорудили из бревен мостик. Но, как видно, он не сильно кому помог... Одну "Ниву" вытащили, а в грязь не терпится забраться литовскому экипажу на "Бронко". Что ж, желание гостей для нас - закон. Пожалуйста! Заняли место "Нивы". В общем, и здесь то же: дальше первого серьезного испытания мало кто проехал...



И все же, когда первый день подошел к концу, в реке машин уже не осталось. А после переправы маршрут был уже не так сложен, хотя пришлось немного и попутать в поисках промежуточных постов. Кое-кто даже до финиша доехал, так что награды нашли своих героев. Единственным экипажем, который на своей "Тойоте" преодолел всю трассу по "легенде", стал экипаж из Витебска в составе А.Скоморохов/А.Крень. А потом все поехали буха... в общем, согреться.

Слепое маневрирование и скоростное вождение.

Хотя нет, кажется, наоборот: скоростное маневрирование и слепое вождение. Но вне зависимости от названия зрелище обещало быть интересным. Проходила эта "дисциплина" на следующий день и носила характер скорее развлекательный, нежели спортивный. Но после первого "убойного" дня участвовали в ней далеко не все, кто по техническим причинам, кто по каким другим.

К тому же нас покинули прибалтийские гости, так что "прикалывались" только местные. Недалеко от того места, где накануне проходили описанные выше, не побоюсь сказать, полные драматизма события, расположился сектор, в котором должны были передвигаться участники. Сначала им предстояло проехать по довольно-таки узкому "коридору", затем заехать задним ходом в боксы, после чего развернуться вокруг одной метки, другой, сделать "змейку", миновать еще одну метку и финишировать "базой", то есть лента на земле должна была находиться между передними и задними колесами. Казалось бы, не так уж сложно. Но дело все в том, что трассу надо было проезжать с шапкой на глазах - вслепую, а команды водителю отдавал штурман.



Первый круг делался "без шапки" и шел в зачет как скоростное маневрирование. Первым по всеобщему согласию выехал экипаж на... заднеприводной "Ниве", у нее "после вчерашнего" связь двигателя с передними колесами отсутствовала. Как оказалось, трассу было не так-то просто пройти и с открытыми глазами - машина постоянно буксовала и то и дело выкапывала для следующего участника приличную колею. И действительно, после нескольких заездов в двух-трех местах образовалось грязевое месиво. Самый обширный "очаг" был как раз напротив "боксов", в который надо было заезжать задним ходом. И здесь же затем надо было разворачиваться, причем из-за ограничителей сделать это в один прием было невозможно - приходилось несколько раз включать реверсивную передачу.

Но самое интересное начиналось тогда, когда водителю натягивали черную трикотажную шапку, в которой он не мог ничего видеть. Теперь приходилось всецело полагаться на умение штурмана толково разьяснять, куда править. Но и водитель должен был строго следовать этим инструкциям. И как показала практика, более эффективной оказалась тактика "тише едешь - точнее будешь", когда экипаж ехал не очень быстро, но зато не сбивал стоек, не вылетал с траектории и не приходилось лишнего раз сдавать назад. Именно такую езду продемонстрировали победители в этой "дисциплине", экипаж Питер/Панов на "Тойоте". После официальных заездов было еще три показательных. Сначала по трассе на своем оранжевом чудо-"Ниссане" пронесся победитель осеннего джип-триала Григорий Каменюк, причем штурман у него почему-то висел на задней подножке. Второй заезд Гриша делал вслепую, штурман залез-таки в кабину, хотя временами и норовил оттуда высунуться больше положенного. Уж лучше бы он более внимательно относился к своим штурманским обязанностям, ибо на последнем развороте "Ниссан" влетел в очередное "болотце", чудом из него выбрался, а затем на финишной прямой основательно проехался по оградительным стойкам.

Ну а завершился второй день заездом байкерского ЗиЛа, причем со всем своим скарбом (то есть организатором, оператором, девчатами и кем-то там еще) на борту. Самое удивительное, что огромный грузовик без особых проблем преодолел всю трассу, при этом касаний о стойки мною замечено не было. Да и по времени он, скорее всего, в аутсайдеры не попал. А на финише состоялось оглашение победителей "скоростного маневрирования" и "слепого вождения". В принципе, результат в данном случае большой роли не играет, ведь главное в таких соревнованиях не победа, а участие. Ну а специально для тех, кто со мной не согласен, ниже предлагается сводная табличка с именами победителей:



1-й день соревнований, трофи										
N	Группа "рейд"			N	Группа "спорт"			N	Группа "мото"	
1	Дональдис Петронис	Nissan Patrol	г. Вильнюс	1	Андрей Скоморохов	Toyota 70	г. Витебск	1	Романовский Андрей	Yamaha г. Минск
2	Белинис Мирославас	Toyota Land Cruiser	г. Вильнюс	23	Аурелиус Петрайтис	Nissan Patrol	г. Витебск	2	Буткевич Валерий	Yamaha г. Минск
3	Юшкевич Олег		г. Минск		3			Буданков Алексей	Honda	Г. Гродно
								4	Мокрый Александр	Honda Г. Гродно

2-й день соревнований, скоростное маневрирование			
1	Юшкевич / Бирков		"Сузуки Самурай"
2	Гречиха / Володько, Игнатович		"Нива"
3	Питер / Панов		"Тойота Ленд Крузер"
2-й день соревнований, езда вслепую			
1	Питер / Панов		"Тойота Ленд Крузер"
2	Юшкевич / Бирков		"Сузуки Самурай"
3	Сдерев / Дуброва		"Нива"

Организаторы соревнований выражают благодарность за помощь в организации трофи Liqui Moly; Travel Link, за предоставленную радиосвязь; СП "БелСахель"; Yamaha - магазин "Вероника".

Иван КРИШКЕВИЧ
Фото автора