ДЕКАБРЬ 2008
4WD Club

СОДЕРЖАНИЕ

1 СЛОВО АЛЮЛЯЯ

2 ЛЕГЕНДЫ ВЕПССКОГО ЛЕСА
Часть 2

12 КАРБУСЕЛЬКА
Пелла. Тропою Александра

16 МАННЕРГЕЙМ ФИНАЛ 2008

20 КАЛЕНДАРЬ МЕРОПРИЯТИЙ 4Х4
на 2009 год

22 ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЖЫЖУ.
Впечатления

28 ЦИКЛОН ТРОФИ

32 ГРЯЗНАЯ КАМАСУТРА
Часть 3

37 СУХОЙ ПАЁК
Гламур и практичность

39 ТЕРМОБЕЛЬЕ
Как оно есть

Руководитель проекта: Алексей СЕДЕЛЬНИКОВ

Редакторы: Олег СМИРНОВ, Константин НОВИЦКИЙ, Сергей МАРТЫНОВ

Диайн 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.

СЛОВО АЛЮЛЯЯ

Новогоднее обращение

Дорогие мои соклубники. Заканчивается 2008-й год. Что о нем можно сказать. Да ничего плохого и не скажешь. Наш клуб становится все попу(свят-свят-свят)лярней и многочисленней. Мы провели целую серию покатушек разной направленности и сложности. Начали выпускать журнал (третий номер вы сейчас держите в своих руках). Готовится к выпуску полнометражный маниакально-хроникально документальный фильм – боевое фэнтези о нашем клубе. Несмотря на мировой финансовый кризис мы гордо смотрим вперед и даже взад. У нас громадье планов на следующий год. Рассматривался даже проект поворота северных рек в сторону Синявино для усиления вязкости и липкости тамошней грязи. Правда от этого варианта мы отказались по этическим соображениям (рыбку жалко). Я надеюсь, что в наступающем году мы будем с вами встречаться гораздо чаще. Желаю вам в 2009-м году счастья, любви, успехов на поприще оффроуда, ну и, конечно, чтобы вас не подводил ваш железный друг.

С наступающим Новым Годом

Ольга ОРЛОВА

ЛЕГЕНДЫ ВЕПССКОГО ЛЕСА

Часть 2

Фото: Юрий ОВЧИННИКОВ, Алексей СЕДЕЛЬНИКОВ

В 2005 году в истории **«Вепсского Леса»** была сделана пауза. Она была связана с тем, что организаторы искали путь к сердцам джиперов. Статус этапа Чемпионата негативно сказался на имидже этого трофи-рейда. Среднестатистический участник отказался от жесткости, жестокости, интриг и правил «большого спорта». А без участников нет смысла проводить соревнование. Пауза пошла «Вепсскому Лесу» на пользу. Во-первых, по нему успели соскучиться. Во-вторых, он стал этапом Кубка Балтии. А в-третьих, он смог остаться самим собой.

Легендой **«Вепсского Леса 2006»** года станет тот факт, что впервые в истории нашего офф-роуда количество зарубежных участников превысило количество российских. Не секрет, что в прибалтийских странах «Вепсский Лес» пользуется огромной популярностью благодаря своему уникальному формату и уникально длинному бездорожью. Линейные спецучастки протяженностью в 200 км, а то и 300 км для жителей таких стран как Эстония, Латвия и Литва – это самая настоящая фантастика. Но главная особенность «Вепсского Леса 2006» заключалась в том, что для **всех** зачетных групп – ТР-1 (практически стандартные автомобили), ТР-2 (автомобили, подготовленные к бездорожью), ТР-3 (автомобили, специально построенные

для преодоления бездорожья) были проложены абсолютно разные трассы. И, по общему мнению, это было очень оправданно: чувствовалось уважение организаторов к участникам и их стремление к объективности. Заключительный этап Кубка Балтийских стран прошел при участии 48 экипажей из Финляндии, Латвии, Эстонии и России. Не обошлось в 2006 году и без курьезов. Молодым дебютантам из Питера, экипажу Шпаков-Курлов так не терпелось ринуться в бой, что, несмотря на крики судей и болельщиков и их коллективное размахивание руками в сторону старта, ребята рванули в четко противоположном направлении. Их УАЗик был найден в притопленном состоянии километрах в трех от финиша, который они в спортивном азарте, видимо, приняли за старт. Таким образом, «Вепсский Лес» для них закончился едва начавшись. Но это пол беды. Вызванный из города джиперский эвакуатор, больше известный тогда в народе как «Зеленый», спасая незадачливых участников, так переломался и засел сам, что для него «Вепсский Лес» закончился лишь через две недели, которые он провел в лесу, пытаясь выбраться на твердую землю. Чем жил, что ел, так и останется тайной и очередной легендой «Вепсского Леса».

...пока не уперлась в высокое дерево метра полтора в обхвате...

Со временем превратиться в байку история под кодовым названием «Ты на суше, я на море, нам не встретиться никак!». Самым непростым занятием на «Вепсском Лесе 2006» для организаторов, операторов и журналистов было… увидеть участников. Кто-то из них провел двое суток на перекрестке всех (!!!) трасс, как анонсировал это место руководитель гонки Юрий Овчинников, и увидел лишь два автомобильных экипажа и несколько квадриков. А так хотелось зрелища!

Некоторые пытались даже создать его собственными руками. На косогоре имени Бригадира-Кищенко-Анциферова-Ноздрачева затосковавшие зрители в надежде на чудо пересаживали папоротники, подкладывали камни и даже поливали горку. И все напрасно. «Экшен» случился буквально в километре от этого места: один из латвийских экипажей подъехал к вершине горки. Все трое спортсменов вышли, чтобы пообщаться с самыми дальновидными журналистами и посмотреть траекторию спуска. Пока двое давали интервью, третий начал подниматься обратно в горку к машине. И тут раздался его крик: «Разбегайтесь! Машина поехала!». И она действительно поехала… Причем не по дороге с горки, а как то в вбок, по лесу, сшибая на своем пути кусты и деревца. Так она промчалась метров 30, пока не уперлась в высокое дерево метра полтора в обхвате. А дальше, как в замедленной съемке: дерево задумалось, покачалось минуты три, замерло... и рухнуло. Такого не видели даже сторожилы офф-роуда. Свалить такое дерево, надо было умудриться! Примерно час у экипажа ушел на то, чтобы придти в себя и подготовить все для эвакуации. Они надеялись на помощь соперников, но напрасно. Не потому, что никто не захотел протянуть руку помощи, а просто некому было. На этот отрезок спецучастка больше не поехал никто. Часа три ушло на самостоятельный спуск к реке протяженностью метров триста. И пару часов, чтобы на прицепе приехать в лагерь. Так «Вепсский Лес» вновь пополнил копилку своих легенд.

...дерево задумалось, покачалось минуты три, замерло... и рухнуло...

На «Вепсском Лесе 2006» лучше всего со своей задачей справились лидеры из TP-1, TP-2 и ATV. За отведенное время они прошли практически весь маршрут. Лидеры из TP-3 с трудом преодолели чуть больше половины дистанции. Сильнейшими в группе TP-3 в очень упорной борьбе стали экипажи из СПб – Михаил Клюйко и Игорь Пентинен (1-е место) и Юрий Зуев – Сергей Волков (2-е место). Третье место завоевал экипаж из Латвии. Победителями в группе ATV стала финская команда – дебютантов российских соревнований: Marko Kannisto и Ari Kotimaki. Грамотно, рационально и целеустремленно эти спортсмены прошли маршрут «Вепсского Леса» и оставили далеко позади опытную команду Константина Дексниса (Эстония) и Андриса Лепиньша (Латвия), а также своих соотечественников. К сожалению, питерские экипажи не смогли составить лидерам достойной конкуренции – слишком тяжелым показался им формат трофи-рейда. В группе TP-2 единственный российский экипаж Дмитрия Ефремова и Владимира Зарицкого смог занять третье место, уступив экипажам из Эстонии (1-е место) и Латвии (2-е место). В TP-1 весь подиум был за эстонцами. Единственный заявившийся в TP-1 российский экипаж – Андрея и Ольги Буштаренко (СПб) постарался вмешаться в борьбу, но оставил поле боя из-за технических проблем и предоставил зарубежным гостям разбираться между собой.

За те трое суток, что длилось соревнование и во время редких встреч с участниками трофи-рейда у организаторов сложилось впечатление, что ни техника, ни люди не выдержат. Что довольных не будет. Что слишком трудно, слишком долго, слишком холодно. Все слишком. Но они ошибались. «Вепсский Лес 2006» произвел впечатление неординарного события. Стало понятно, что «Вепсскому Лесу 2007» быть.

Говорят, что трофи-рейд «Вепсский Лес» – это очень экстремально, очень жестко, что это убийство техники, что это невозможно выдержать, что это очень далеко и очень трудно. Пусть говорят. Как бы там ни было, на старт **«Вепсского Леса 2007»** года вышло более 60 экипажей участников заключительного этапа Кубка балтийских стран, заключительного этапа новой внедорожной серии «Гран При Россия» и первого Чемпионата России по трофи-рейдам на квадроциклах. И все, кто нашел в себе силы и смелость приехать в Подпорожский район Ленинградской области, были единодушны во мнении, что это был лучший «Вепсский Лес» за последние годы и лучшее соревнование в сезоне.

Впервые на «Вепсском Лесе» 2007 года в первый день соревнования состоялся настоящий пролог. Он был зрелищным и эффектным. И главное – его можно было увидеть! Наконец-то журналисты и зрители смогли увидеть собственными глазами, что же такое «Вепсский Лес». Ведь недаром этот трофи-рейд всегда считался самым неудобным для НЕ участников. В прежние годы спортсмены со старта исчезали в лесу, и до финиша в течение нескольких суток от них не было никаких известий. На «Вепсском Лесе 2007» года для решения всех этих задач впервые была использована система глобального спутникового мониторинга, построенная на платформе INMARSAT. И две главные проблемы трофи-рейдов – безопасность и информационность

– находились под контролем. В огромном шатре на специальном экране каждый мог наблюдать за движением участников по трассе. Можно было самостоятельно определять лидеров и аутсайдеров, можно было делать выводы об успехах практически каждого экипажа. И это оказалось невероятно удобным новшеством. Так же как и треклогеры - «черные ящики». Как показал сезон 2007 года, наличие этого оборудования и электронной отметки, сильно дисциплинирует участников, судей и организаторов. С помощью таких устройств ведется контроль над участниками легендарного ралли-марафона «Париж-Дакар». Благодаря «черным ящикам» на «Вепсском Лесе» не смогли победить хитрейшие и опытнейшие, которые умеют пользоваться объездками и срезками. Победили действительно сильнейшие!

В абсолютном зачете ими стали:

- ЕВГЕНИЙ БОАГИ и АНДРЕЙ КРАСИЛОВ (Екатеринбург) – 1 место в зачете ATV
- LAANE VIIDO, TAMMEL KAIR и INSAAR IMRE из Эстонии в TP1
- ЗЕИЗА ВИЛНИС и ЗЕИЗА АИГАР из Латвии в TP2
- ЗЕЧЕВИЧ СРДЖАН и ГАРАНИН АЛЕКСЕЙ из России в TP3.

И также впервые на «Вепсском Лесе 2007» была создана новая неспортивная зачетная группа – «Гранд Туризм». Этот формат был придуман специально для тех участников, для которых в офф-роуде самое главное – приключение и общение. «Гранд Туристам» был предложен off-road`ный геокешинг. В тайниках были спрятаны памятные доски победителя «Вепсского Леса» и нашедшие их экипажи тут же узнавали свое призовое место.

Копилку легенд «Вепсский Лес 2007» пополнил интригами между квадроциклистами – за победу в первом Чемпионате России они боролись не на жизнь, а на смерть, казусами в закрытом парке и спецучастком прямо на территории базового лагеря. Погода не баловала участников. Ливни, ураганы, заморозки. Все бы ничего, джиперы - люди стойкие, но вот лесовозная дорога внутри лагеря, она же единственное связующее звено с цивилизацией, поплыла. И выезд из лагеря моноприводов, трейлеров и дач на колесах после официального закрытия соревнования, говорят, затянулся еще надвое суток. Думается, им просто понравилось на Вепсском Лесе и они искали повод, чтобы там задержаться!

9751414
АВТОЭВАКУАЦИЯ 24 часа

«Вепсский Лес 2008» являлся финалом Чемпионата России по трофи-рейдам на ATV, этапом Европейского Чемпионата 4х4, финалом Серии «GP Russia» и традиционным соревнованием. Но, несмотря на столь пафосный статус, легендами и байками он оброс едва начавшись.

Крики: «Буду через час, уехал искать связь!» разносились по базовому лагерю со всех сторон. Уже трудно представить, что еще есть такие места, где нет сотовой связи! Причем не в дремучем лесу, а рядом с населенным пунктом, рядом с довольно активной дорогой, рядом с цивилизацией. Как выяснилось, такие места есть! Связь можно было поймать, проехав пару километров в горку. Картинка: ночь, темнотища, яркое звездное небо, небольшая деревушка с одной стороны, бескрайнее поле – с другой, а на обочине дороги колонна автомобилей – стала визитной карточкой «Вепсского Леса 2008». Пристраиваясь в хвост колонне, можно уже было не метаться в поисках заветной палочки на экране телефона. Стоят там, где связь есть! Можно разговаривать с Большой Землей! Мы чувствовали себя полярниками, космонавтами и путешественниками во времени в одном лице. Но абсурдности ситуации добавлял приколоченный на одинокий столб абсолютно новый телефонный аппарат! Правда, без будки почему-то! А как же разговаривать в дождь или снег? Не знаю, пытался ли кто-нибудь из наших связаться с Большим Миром с помощью этого аппарата. Вряд ли! Для этого нужны были какие-то неведомые карточки, которые продаются только на почте, которая работает один раз в неделю с 8.00 до 15.00! Такая вот государственная программа «Связь в каждый дом!» Но мы все больше по старинке, с помощью сотовых телефонов прорубали окно в мир. Большинству это удавалось!

Так что символами «Вепсского Леса 2008» можно смело назвать замершую в ночи колонну автомобилей, одинокий столб с одиноким телефонным аппаратом, ну, и конечно, чудом сохранившуюся деревянную церковь в Каргиничах. О ней, вернее о походе к ней, сложилась еще одна легенда «Вепсского Леса».

Как уже все знают, зрителям, оргам и гостям заняться на «Вепсском Лесе», особенно нечем. Участники на несколько суток пропадают в лесу, и жизнь на это время в лагере замирает. Вот и решила группа товарищей в количестве пяти человек скрасить свои трудные, но однообразные трудовые будни приключением. Главные специалисты по «Вепсскому Лесу» Юрий Овчинников и Анатолий Молчанов были «допрошены с пристрастием» на предмет, а как бы нам на двух стандартных и очень тяжелых машинках все-таки добраться до той самой знаменитой заброшенной деревянной церкви? «Никак!» - ответили предводители, ехидно улыбаясь. По выражению их лиц мы поняли, что нормальная дорога к церкви есть, но нам просто не хотят ее показывать. А то проболтаемся, и участники начнут филонить, а не рубиться неделями к этому месту. Целый вечер мы собирали информацию из разных источников: кто, что знает про эту дорогу, кто что слышал, откуда ближе ехать. Когда отцы-предводители поняли, что наши намерения серьезны, они начали нас пугать: не доедете, заблудитесь, да и дороги там вовсе и нет, так никто не ездил лет так пятьдесят, не вернетесь вовремя, пропустите награждение, а вам типа работать надо и т.д. Чем, естественно, раззадорили нас еще больше!

Нас – это Железная Саранча (на «стандартном» Патруле), он же Алексей Седельников, он же предводитель «Все 4х4», он же бодибилдун со стажем, он же талантище в плане «прилипнуть» надолго и на ровном месте. Это наши друзья из

солнечной Финляндии – семейство Веселовых – Аня и Леша на «стандартной» экспедиционной восьмидесятке: опытнейшие джиперы, занимающиеся офф-роудом с 97 года, у которых в активе сотня серьезнейших соревнований. И мы с Игорем.

На следующее раннее утро мы, как подпольщики-заговорщики, в полной темноте прокрались в штабную палатку. Приятно удивились, что за ночь никто не струсил и не отступился от намеченного плана. Еще раз все обсудили, позавтракали. Все, дана команда «По ступам!» и начинаем грузиться. В это время мимо нас, ворча, что «арестанты опять раскачивают тюрьму», проходила тень, похожая на Кастета, в смысле, Костю Новицкого. Как человек воспитанный, он, на свою голову, спросил, куда это мы собрались. Мы честно рассказали ему, что планируем доехать до церкви и к ночи вернуться обратно. Поняв, что без него нас ждет неминучая погибель, Костя, как истинный друг, тут же залез в машину к Саранче. И мы выехали. До съезда с приличной дороги в офф-роуд нужно было проехать больше ста километров. Без приключений даже этот отрезок пути не дался: у Саранчи совершенно не ехала машина, а Веселов проколол колесо. Останавливались часто. Что-то продували, что-то прочищали, что-то меняли, что-то заштопывали! Уже можно было и возвращаться – приключение задалось! Но мы люди целеустремленные и, усыпив свой голос разума, продолжили двигаться к намеченной цели!

К счастью, в нашей команде собрались люди удивительно компетентные в навигации. Разворачиваясь на 180 градусов всего шесть или восемь раз, мы смогли таки найти съезд, вернее въезд на **Ту Самую Короткую** и проезжаемую дорогу к церкви, то есть на дорогу почти что в Изумрудный Город и почти что выложенную желтым кирпичом! Переоделись, экипировались, двинулись. Проехав пару километров по лесовозной колее, через болотинки и довольно глубокие лужи, завязая и подтаскивая друг друга, мы потратили на все это легкое бездорожье больше двух часов. Впереди нас ждали еще 8 км туда и столько же обратно. До сих пор не можем вспомнить, какой такой нехороший человек сказал нам, что проехать можно. Трудно, но возможно. Поймать бы…

Продолжение следует….

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.zatokopet.ru

Предъявителю СКИДКА 10%

сейфов • квартир • автомобилей

тел.: 000
тел.: (812) 952 7 911

КРУГЛОСУТОЧНО
ПРОФЕССИОНАЛЬНО

Мирослав ВЕНГЕРОВСКИЙ

КАРБУСЕЛЬКА 4Х4

ПЕЛЛА. ТРОПОЮ АЛЕКСАНДРА

Фото: Павел МУРАШЕВ

В холодное и пасмурное утро 8 ноября, в базовый лагерь стали подъезжать первые участники заключительного этапа годовой серии соревнований «Карбуселька 4х4», которое в этот раз носило название «Пелла. Тропою Александра»

Это название не случайно, это и мыза (усадьба) Екатерины II, находившаяся в этих местах, это и легендарная греческая Пелла, родина Александра Македонского, это и земля через которую на знаменитую Невскую Битву вёл своих воинов Александр Невский, это и главный лесничий Кировского района ЛО Александр Борушков, потративший немало времени на подготовку трасс для участников. К тому же Пелла это еще и в переводе с финно-угорского языка означает «гиблое место», что надеемся в полной мере, почувствовали участники соревнования, топившие свои машины в местных болотцах и речушках.

На старт мероприятия приехало более 90 экипажей, их не испугал ни холод, не заявленная сложность гонки. После затянувшейся административной и технической комиссий, джиперы, наконец-то, смогли вырваться из стартовых створов на свои трассы. Для категории Лайт было организовано ориентирование, для категорий Туризм и Экстрим прохождение линейных СУ (спец. участков). Километры лесных дорог ждали их.

Буквально через час после начала соревнования на телефоны организаторов стали поступать звонки с просьбами об эвакуации с трассы или точки ориентирования. На одной из таких точек эвакуатор лайта благополучно сел на

брюхо, вскипятил двигатель и из общественной деятельности выпал. Приблизительно в то же время начались проблемы и у туристов, эвакуатор которых, УАЗ на 36 колесах, тоже приказал долго жить. И только благодаря дружеской обстановке на трассе, взаимовыручке, участники не остались ночевать до утра.

В очередной раз организаторов приятно удивили участники, которые легко и изящно проходили заведомо сложнейшие участки трасс. Особенно были хороши участники Лайта, не

жалевшие ни лакокрасочного покрытия своих машин, ни ресурса двигателей, ни жизнеспособности подвесок. Штурманы, эти самые отважные из участников, стоически лезли в холодную воду, получали по головам ручками от хайджеков и терпеливо переносили ругань пилотов. Чумазые, замершие, но довольные участники приезжали на финиш, еще раз доказывая, что нет непреодолимых препятствий для настоящих джиперов!

Итак, прошел 1 год с начала существования серии соревнований «Карбуселька 4х4».

За это время мы многому научились, хотя каждое соревнование приносит свои сюрпризы и добавляет седины в бороды оргов. Мы стараемся делать наши мероприятия все лучше и качественнее. Не все получилось, многое из задуманного ждет своей реализации в следующем 2009 году. Нам очень приятно видеть, что на наши соревнования приезжает все больше и больше участников, для нас, организаторов это лучшая оценка нашей работы.

Изначально мы старались принести в наши соревнования не только спортивную, но и познавательную составляющую, стремясь рассказать участникам о тех местах, по которым пройдут трассы соревнования. Надеемся, что те исторические справки, которые мы печатали для Вас, были прочитаны, а не использованы, как регламенты в густом ельничке.

Создавая первое мероприятие, мы не думали о том, что сможем не только выжить, но и вырасти до годовой серии, разросся и штат организаторов, хотелось бы упомянуть о них, тех, кто готовит для вас новые приключения:

Венгеровский Мирослав aka Gevara – общее руководство, реклама, подготовка трасс.

Хомяков Анатолий aka Homs – администратор сайта, договорная работа с администрациями районов, руководство соревнования, работа с участниками, регламент.

Акимов Алексей – подготовка трасс, техническая поддержка автомобилей организаторов, комендант лагеря.

Шеин Сергей aka Shipa – прокладка трасс, безопасность.

Борушков Александр – идейный вдохновитель, ходячая историческая справка, разрешительная работа, прокладка трасс.

Зелинский Алексей aka Нивер – технический комиссар, главный судья.

Георгий Максимов – ответственный врач тот, кто перевяжет вам пораненный пальчик и даст таблетку от похмелья.

Надеемся видеть всех Вас на наших следующих мероприятиях!

P.S. *Выражаем свою благодарность всем тем кто нас поддерживал и помогал в этом году, огромное спасибо администрации Кировского района ЛО и лично главе Муниципального образования Кировский район Баранову Сергею Алексеевичу за поддержку и помощь. Организаторам клуба ВСЕ4х4 Алексею aka Железная Саранча и Олегу aka Алюляй, Ольге Орловой и кафе «Трофи Хаус», Андрею Абашину aka Сапёр и охранному предприятию «Петроград», Славе aka Slay002 и ГК «Ленинград» за техническую и финансовую поддержку, компаниям «Снаряжение», «Телемар», «SPIN-LIVE Sevice», «ADVISION ltd», «Атлант-медиа. Журнал СпортБизнесМаркет».*

Константин ШИЛОВ

МАННЕРГЕЙМ-ФИНАЛ 2008

5 этап «Открытого Кубка по экстремальному автомобильному туризму Всеволожского муниципального района» под названием «Маннергейм-Финал 2008» прошел 22 ноября возле посёлка Подгорное. Соревнование традиционно проводилось как GPS ориентирование на автомобилях повышенной проходимости.

Организатор соревнований внедорожный клуб «Лось» собрал 42 экипажа. В гонке приняли участие как подготовленные для таких испытаний машины, так и обычные стандартные автомобили, которых было явное большинство. Накануне соревнования обильно выпал снег и подморозило. В результате дороги превратились в накатанные катки, засадные места подсохли, а вся вода затянулась льдом. Причём человека лёд выдерживал, а под машинами предательски ломался, что в свою очередь создавало некую интригу первопроходцам. Тем, кто шел за ними было конечно легче, так как следы на снегу и

Фото: Владимир ЗАРИЦКИЙ

взломанный лёд говорили лучше всяких GPS. Несмотря на ночной мороз грязи всё-таки хватило. Тут были и точки на болоте и затопленные лесовозные дороги с глубиной погружения по фары. После брифинга, получив координаты точек, экипажи устремились на покорение лесов, полей и рек. А поскольку ориентирование не являлось линейным, рванули все в разные стороны. Основная сложность гонки заключалась в том, что за короткий световой день, пока не стемнело, надо успеть собрать как можно больше точек, чтобы не бороздить землю в темноте. К тому же нужно ещё уложиться в норматив времени и успеть на финиш. Люди торопились, машины от этого застревали чаще, чем должно, тискались меж деревьев, переползали через брёвна. В результате на несложных точках образовывались пробки. В общем накал страстей был нешуточным, а темп движения всё же высоким. Часть трассы проходила через небольшое садоводство, в котором оказалось наредкость много длинных извилистых дорожек, заканчивающихся тупиком. Некоторым машинам пришлось изрядно поплутать в поисках правильного проезда. И здесь снег сыграл уже злую шутку с идущими следом экипажами, ориентирующимися по следам.

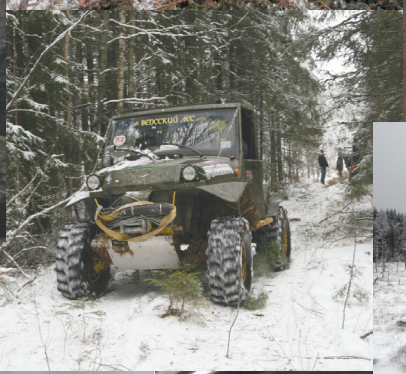
В классе «экстрим» движение было конечно не таким бодрым, как в других категориях, однако это не помешало экипажам прибыть на финиш вовремя и без серьёзных поломок. Эвакуация так никому и не понадобилась, что согласитесь, бывает не часто на подобных соревнованиях. Исключение составила единственная на всей гонке «котлета». Команде пришлось прекратить борьбу из-за технических неполадок.

Вечером после финиша автомобилисты с удовольствием расположились за столиками кафе, организованном прямо на обочине дороги. Они громко общались, делились впечатлениями и пили горячий чай.

Затем наступил момент официального закрытия мероприятия. Под общие аплодисменты главный судья соревнования Владимир Зарицкий поздравил всех участников и вручил почётные именные дипломы.

В целом гонка получилась увлекательной и динамичной. И отправляясь домой, люди увозили с собой неизменно хорошее настроение.

0537 АХ 78



Календарь мероприятий 4x4 на 2009 год

Дата	Название	Формат	Организатор
		Январь	
17 января	Снеговик-Трофи	Ориентирование	ARB Challenge www.archallenge.ru
24-25 января	Challenge Новый Год	Праздник	4x4 Challenge www.4x4challenge.ru
31 января – 1 февраля (24-25 января)	Джиперский Новый Год	Праздник	Спб Off-Road & 4x4 Club www.offroad.spb.ru
		Февраль	
7 февраля (14 февраля)	Джип ФЕСТИВАЛЬ ЗИМА	Триал, ориентирование, спринт	Клуб автомобильного туризма Лось www.losik.ru
21-22 февраля (28 февраля – 1 марта)	Свой Путь	I этап серии МультиТрофи	Клуб «Открытая Земля» www.open-terra.ru
23 февраля	Джип-рейс		Карбуселька 4x4 www.karbuselka4x4.spb.ru
28 февраля	Оффроуд-Шоу Масленица	Праздник для детей из детского дома	Спб Off-Road & 4x4 Club www.offroad.spb.ru
		Март	
7 марта (14 марта)	Маннергейм	Ориентирование	Клуб автомобильного туризма Лось www.losik.ru
8 марта	Внедорожный Женский День	Праздник	Паркетник-Кантри www.parketnik-country.ru
21 марта	12 дорожек Наньтуй	2 дорожка	Клуб любителей китайских автомобилей www.greatwall-club.spb.ru
21-22 марта (28-29 марта)	Мракобесие	II этап серии МультиТрофи	Клуб «Открытая Земля» www.open-terra.ru
		Апрель	
4 апреля (11 апреля)	День Рождения Нивы	Праздник	Клуб «Нива 4x4» www.niva4x4.ru

4 апреля (2 мая)	Nujala Trophy Ice Water		Nujala Trophy www.avtobat.spb.su
11 (12) апреля (18 (19) апреля)	Поганые Болота	Празднование начала сезона	Клуб «Все 4х4» www.vse4x4.ru
11 апреля (18 апреля)	Клубный выезд	Клубный выезд	Клуб автомобильного туризма Лось www.losik.ru
18 апреля	Водяной-Трофи	Линейный	ARB Challenge www.archallenge.ru
25 апреля	Каменный исток	Ориентирование	Карбуселька 4х4 www.karbuselka4x4.spb.ru
25-26 апреля	Полоса Препятствий	III этап серии МультиТрофи	Клуб «Открытая Земля» www.open-terra.ru
Май			
2 (3) мая	Синявинские Высоты	Рейд памяти	Клуб «Все 4х4» www.vse4x4.ru
7-10 мая	Кировские Болота		Ланд Ровер Клуб www.landroverclub.ru
16 мая	Паркетник Кантри Весна	Вседорожные Приключения	Паркетник-Кантри www.parketnik-country.ru
16-17 мая (23-24 мая)	Киварин-весна	Линейный	Клуб автомобильного туризма Лось www.losik.ru
23-24 мая	Challenge Май		4x4 Challenge www.4x4challenge.ru
30 мая - 7 июня	Ладога-Трофи	Трофи-рейд	Спб Off-Road & 4x4 Club www.offroad.spb.ru
Июнь			
12 июня	Джип-рейс		Карбуселька 4х4 www.karbuselka4x4.spb.ru
20-21 июня (27-28 июня)	Алюляева Топь	Линейный, ориентирование	Клуб «Все 4х4» www.vse4x4.ru
27-28 июня (4-5 июля)	Маннергейм-сумрак	Ориентирование	Клуб автомобильного туризма Лось www.losik.ru

Фотография предоставлена Трофи-Ателье

Возвращение в жЫжу. Впечатления

На жЫже был в первый раз, в качестве чемодана-допштурмана-рабсилы и хроникера-оператора (жаль, стемнело быстро, а самое «вкусное» осталось как раз на ночь). Вот колесики поставлю нормальные и поеду на весенние жЫжы. Мы поехали практически последними по трассе экстрима. Правда, до конца не доехали, так как темно уже было и, по сведениям, впереди еще куча разложившихся машин (не знаю, правда или нет). Кроме того, на одной из наших машин приказала долго жить раздатка, да и сцепление уже готово было отправиться туда же. Дождь лил как из ведра. Поэтому коллективный разум решил возвращаться обратно в лагерь с помощью Унимога, который взял на веревку машинку без раздатки и вторую на 32 колесах, для пары, и этаким «лесным трамвайчиком» дотащил до лагеря. Правда, и самому Унимогу пришлось несладко. В какой-то момент вся процессия остановилась, разведчик прибежал и доложил, что Унимог сдох. Не помню точно, что там в итоге навернулось, но слышал что сепаратор разбили. Начались судорожные поиски презерватива... для починки сепаратора. Данный девайс не нашли, перебинтовали сепаратор липким скотчем и процессия тронулась дальше. По дороге нам повстречался УАЗка, который сначала помог нам (на лебеде вытащил и затем дал прикурить, так как стартер наш капризничал), а затем сам встал с проблемой в зажигании. К сожалению, объехать его не было никакой возможности, а он сам не двигался, чтобы дать место для маневра. Унимог сдернул УАЗку на «полянку» и мы своим ходом добрались обратно до лагеря. УАЗка осталась на трассе, так как совместно решили, что мы ее брать не будем, они реанимировали трамблер. А, в случае чего, на обратном пути Унимог зацепит их трамвайчиком.

Когда возвращались, мы поняли, что правильно сделали, не взяв УАЗку на галстук, ибо Унимог там размолотил все, что мог и не мог, и мы гребли со всей дури по этим какам.

А уж возвращение домой... Оно тоже было прикольным. Тащил я Славика, тащил до Соснового Бора. Спокойненько так едем, как вдруг – биби-фафа сзади. Я на обочину, а мимо меня на бешеной скорости пролетает 35-го размера колесо и катится по дороге 100 метров. Я вдогонку. Оказывается это Славик заднее колесо потерял. Это кто ж его прикручивал, а? Ни одной из 5 гаек НЕ БЫЛО НА МЕСТЕ!!! Слава богу, колесо было заднее, мы медленно ехали на галстуке и на встречке НИКОГО НЕ БЫЛО, а колесико это летело аки снаряд.

Lungo

P.S. *На обратном пути домой просто отключился в машине, поэтому было принято решение поспать хоть часок, что я и сделал на КПП перед въездом в Сосновый Бор. Где-то в районе Ломоносова (уже рассвело, часов 9 утра) на обочине увидел Патруль враскоряку. Подошел… – у ребят на полной скорости отвалилось переднее левое колесо, тоже все гайки растеряли. Они чуть было не убрались в кювет, осталось им до кювета полметра, по следу видно, что тормозили полной тапкой в пол.*

Словом выходные удались на славу.

Тёмная палоса уровень воды, машина лифтована по подвески на 2.5'' и бодик 3''

Постоянный ремонт машины порядком поднадоел и было принято волевое решение куда-либо скататься и тут попалась под руку жЫжа. Всё бы ничего если бы организаторы не впадали в крайности. То бишь одна трасса была совсем лёгкая (отмечалась на карте желтым), туда народ валил на паркетниках с шоссейной резиной, а вторая типа полный писец (отмечалась на карте красным). После брифинга орги рассказали про нижние две трассы и предупредили что там типа жесть и только шноркель и лебеда вам помогут. Лебеда то есть, а вот шноркелем эта машина разжиться никак не может уже пару лет из за своей конструкции. Воду в двигло хапать не хотелось, так как только его откапиталили, но и с паркетниками как то не в кайф. Поэтому было решено зайти с верхней красной на желтую, типа у оргов такой маршрут был задуман и про дикие броды орги на ней не рассказывали да на карте тоже рек не было обозначено. Сказано-сделано. Поехали с красной на желтую.

Начиналось всё неплохо, обычная заболоченная дорога, поваленные поперёк деревья, которые то надо было переезжать, то обходить с какой либо стороны, глубокая колея, в общем все как обычно.

Ехали мы ехали и тут нам встретилось так любимое всеми болото. Болото было ядреное и очень хорошо засасывало, на относительно небольшом участке мы колбасились очень долго, в основном из-за глупости, так как траки было лень доставать, а машина легко прокапывала верхний слой дерна, что очень осложняло жизнь.

Ну и по закону жанра самое лучшее было в конце, так сказать на закусочку. Не доехав до халявной трассы метров 500 мы упёрлись в такую штуку… Пилот мне не поверил, узнав что если мы туда поедем, то нам поможет только вертолёт… Потом сам походил и согласился – это какая-то река заросшая поверху травой, человека держит, но если нога проваливается, то по самые... Если верить карте тут была дорога. А вправо уходила дорога «сделай сам» проложенная по азимуту, которая привела она нас к так называемому броду.

После замера брода было принято решение ночевать там где стоим, так как темнеет рано, а для чтобы наш пепелац взял этот брод сделать надо много. Говорила мне мама: «возьми с собой спальник». Зря я её не слушал, хорошо хоть авто большое и можно вытянуться в длину по-

человечески. Хорошо что взял с собой комплект сухой одежды, который после дождя и водных процедур очень пригодился. Первый раз в своей жизни я лёг спать в шесть вечера, уснуть долго не удавалось, вначале было неудобно, а потом стало банально холодно. Ночью прогрели авто, стало теплее и удалось поспать. Пилот взял с собой газовую горелку, которая наворачивается на маленький баллон. Походный вариант так сказать, воду в кружке можно кипятить. Он её зажигал греться и благополучно с ней засыпал, после второго раза получил лялямбы и больше не занимался этим… А под утро завёл авто и благополучно уснул, говорит проснулся от того что стало уже реально жарко, печка жарит отлично. Почти сжег весь бензин. Благо с этим уже сталкивались и топливо есть всегда в запасе. Проснулись, поели что нашли, и поехали к обнаруженному броду. Дорога до него казалась такой простой и всё решения по её прохождения банальны, мысли были только как мы будем проходить брод. Добравшись до него начали готовить авто, сняли мясорубку, воздухан, ещё всякого, замотали от воды что смогли, вещи сложили на багажник...

Оставшиеся метры до «желтой» дороги оказались реальной халявой и уже ничто не могло нас остановить, как обычно самые интересные фото были упущены, так как в этот момент надо было работать.

Вот так мы съездили на жЫжу.

ТёМ@ (Артем ПИМЕНОВ)

Просто нет сил писать, только вползать! Огромное спасибо организаторам, если честно УДИВИЛИ! Огромное спасибо Индейцу, шо дотащил меня до лагеря последние пол километра, бензанасос совсем здох и выше 1100 оборотов уже не поднимал. Ты был как свет в конце тунеля! И самое главное ОГРОМНОЕ СПАСИБО,ТЕМ СВЯТЫМ ЛЮДЯМ, НА УАЗЕ, ЧТО САМИ ОСТАНОВИЛИСЬ И ДОТАЩИЛИ МЕНЯ ДО ГОРОДА. Без тормозов, зарядки и т. д.

Tundra (Алексей РОГОВ)

Я много интересного о своем аппарате узнал… Самое интересное началось уже когда стемнело. Перед тобой брод… Берешь ходом… Урчание движка становится тише и уже слышно одно бульканье выхлопа в воду… Потом враз пропадает свет… Фары под водой и вот в этот момент становится жутко – ведь это только середина лужи… И о чудо. Колеса за что-то там цепляются, выползают омытые фары и … появляется СВЕТ… Еще чуть-чуть и сссчастье. Мы выехали!!! Эмоции переполняют. Ведь вокруг никого. Участники где-то далеко позади или впереди. Фраза штурмана (Безбашенный): «Такого быть не может !!!. Я в шоке...» Признаюсь – я тоже... И уж конечно вызывают уважение ребята на красной короткой Паджере с умершим движком. Действительно парням досталось. Как мне показалось - сюда им никак не надо было. Особенно когда перед ними сначала туда потом обратно пролетел Пинц 6х6, который в одном месте буквально лег набок. Во-общем, ребята отважные. Спасибо белому Чирку, не бросил в беде и дотянул Паджеру. «Сундук» на этот момент уже захлебнулся и, выехав на лебедке, обсыхал. В-общем впечатлений много ну и планов по доработке авто прибавилось.

sunduk78

До «обеда, плавно переходящего в ужин» проехали две разных трассы - на юг и на север от базового лагеря. По дороге только заменили приводные ремни и закрутили пару отвинтившихся гаек. Вполне были ещё силы и техника, чтобы пройти в этот-же день и третью красную трассу, но Угрюмый спешил в город и её пришлось отложить до «другого раза». Мне было немного жаль - дорога вдоль речки хорошо знакома и любима, ездил по ней и на велике и на машине.

То, что понравилось (по порядку происходящего):

1. короткий регламент
2. точные координаты точек доезда до старта
3. музыка и микрофоны
4. клоунада вместо брифинга
5. салют на старт
6. сувениры как пилоту так и штурману, красивая наклейка соревнования
7. работающее с самого начала кафе
8. огромное количество знакомых и незнакомцев
9. костюм на трассе – очень оригинально
10. карта, которая НЕ РАЗМОКЛА!!!
11. свобода выбора при четко заданном направлении движения
12. ИНТЕРЕСНЫЕ, разнообразные трассы
13. ужин, как обычно у Оли, на недосягаемой высоте

Традиционные придирки (куда-ж без них!):

1. на карте очень хотелось бы видеть координаты памятников – один мы в сумерках всё-же проскочили и масштабную линейку для ориентира

2. в этом районе есть тайники Геокэшинга – думаю, детям было бы интересно их поискать

3. жаль, обошли стороной г.Колокольню – крюк небольшой, а место на плацдарме очень важное

4. не был объявлен организаторский канал СБ связи (или я это объявление пропустил) – у многих были рации, можно было бы назначить общий канал для связи

5. для приехавших без GPS можно было бы разметить ключевые повороты лентами, было два-три таких места, где мы пролетали мимо нужного поворота

6. отметок на карте примерных глубин бродов на маршрутах (чтобы было взвешено принимать решение по какой из петель поехать)

Увы, я так и не понял, был ли попытка хоть как-то проконтролировать ситуацию на трассах – кто куда поехал где сломался и т. д. – плохо, если всё было брошено на самотёк (можно было бы хотя бы отмечать уехавших на трассы и приехавших в лагерь) и здорово, если контроль был организован настолько ненавязчиво.

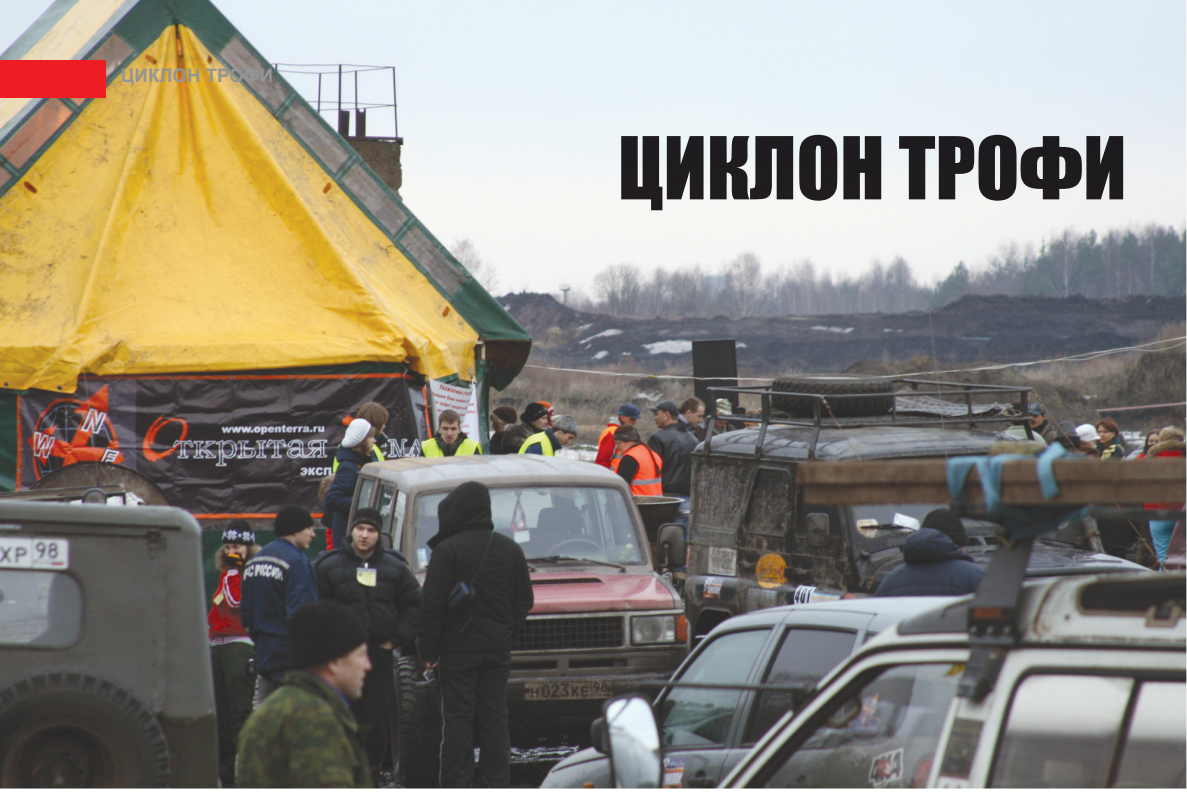
Есть трек практически всей поездки, на нём видно время движения и ошибки в поворотах.

Timka21213

Спасибо за чудесно проведенную субботу и начало воскресения. Сломали передний мост, испытания лебедки прошли удачно (не подвела в трудный момент), умерли аккумуляторы, до базового лагеря были доставлены на веревке (спасибо УАЗу). До города добирались медленным, но своим ходом (тормоза остались в болоте). Вернулись довольные и счастливые!

Galloper

ЦИКЛОН ТРОФИ



29 ноября 2008 года в Кировском районе Ленинградской области прошел 3 этап годовой серии «Мультитрофи» – соревнований клуба «Открытая Земля». Этот, третий и последний в году этап, был назван организаторами «Циклон Трофи». Несколько забегая вперёд, скажем, что название это оказалось воистину пророческим, ибо сюрпризы Питерской Погоды в конце ноября внесли в проведение соревнования много неожиданностей. В организации принимал также участие «Трофи-Парк» – это было первое мероприятие на его территории. Следует отметить и то, что проведение внедорожных соревнований в данном случае получило полное одобрение и поддержку районной администрации. Это не может не радовать, ведь в таких случаях спортивные мероприятия лучше обеспечиваются, да и вообще – клубный спорт выходит на качественно новый уровень. Проходил «Циклон-Трофи» в нескольких километрах от г. Кировска, в карьере неподалёку от «Невского пятачка». На этом месте уже в декабре «Трофи-Парк» открывает еженедельные катания для всех желающих.

Ещё одной особенностью праздника стало присутствие на нем автоцентра «АДР» - официального дилера Nissan в Санкт-Петербурге, который организовал настоящий внедорожный тест-драйв, на котором были представлены наиболее яркие представители линейки Nissan 4x4: легендарный Patrol, внедорожник Pathfinder, люксовый пикап Navara, кроссовер X-Trail и совершенно новый Pickup NP300. Принять участие в тест-драйве, оценить возможности техники и собственные способности мог каждый желающий.

Но вернёмся к самому соревнованию. Так что же такое «Циклон-Трофи»? Это первая в регионе кольцевая трофи-гонка. А ещё хочется назвать его не мероприятием даже, а праздником. Праздником для джиперов, их семей, поддерживающих их зрителей. И организаторы постарались сделать для этого всё, от них зависящее, хотя и возникли некоторые сложности, без которых не обходится ни одно мероприятие, к сожалению.

При подготовке базового лагеря учитывалось присутствие на празднике детей. Для них была подготовлена теплая палатка с батутом. Не всем детишкам хватило на нем места, как и не всем родителям достались места на парковке – количество гостей превысило все мыслимые пределы. Зато туалетов было вполне достаточно, что вызвало массу восторгов, как у участников, так и у гостей.

Было организовано горячее питание – шашлыки, пельмени, чай. Особое внимание привлек огромный котел, в котором варили пельмени. Жаль, некоторым гостям не хватило терпения дождаться их, как и конца соревнования.

Внезапно изменившиеся погодные условия внесли свои коррективы в состояние и трасс, и базового лагеря. Действительно, буквально за два дня до открытия соревнования карьер представлял собой снежное поле, где глубина снега достигала полуметра, а все заранее прокатанные трассы просто исчезли, оставив в доказательство своего ещё недавнего существования лишь треки в GPS-приборах организаторов.

Но и этого погоде оказалось недостаточно, и меньше, чем за сутки началось резкое потепление, снег начал стремительно таять, и трассы стали размокать. Базовый лагерь неуклонно превращался в болотную жижу, и даже подвозимые один за другим самосвалы песка полностью не спасли положение. Те же потоки грязи возникли и на трассах, но большинство участников соревнования этот факт только радовал, чего нельзя сказать о зрителях. Их передвижение по Базовому Лагерю порой можно было квалифицировать, как «экстрим без лебедки».

Увеличившееся количество воды и размокший грунт предоставили полный набор трудностей участникам всех зачётных категорий – от «Лайта» до «Экстрима». В некоторых случаях приходилось призывать на помощь строительную технику. Участники двух старших категорий – «Стандарт с лебёдкой» и «Экстрим» – преодолевали короткую, но весьма и весьма насыщенную трассу. Эти 540 метров давались им нелегко! По признанию одного из штурманов, эта трасса отняла больше сил, чем километры, пройденные в трофи-режиме по лесу! Один из экипажей ремонтировал машину непосредственно на трассе. И надо сказать, что их воля к победе и уровень вождения автомобиля и принесли им в итоге первое место в категории «Экстрим» !

Экипажи, выступавшие на автомобилях без лебёдок – «Стандарт» и «Лайт» – также были вынуждены вести свои автомобили далеко не по асфальту. Чистым не остался никто. Но, по крайней мере, все победы во всех зачётных категориях на «Циклон Трофи» однозначно можно назвать полностью заслуженными.

В заключение можно сказать, что формат кольцевых трофи-гонок показал свою жизнеспособность и зрелищность. Хочется надеяться, что это соревнование было не последним, а организаторы постараются учесть все недостатки и сделать так, чтобы избегать их в дальнейшем.

Так держать, «Циклон Трофи»!

"Бюро Добрых Услуг"

Организация праздников любого формата:

От Дня Рождения до массового гуляния!
корпоративные, семейные, свадьбы, детские, юбилеи
и многое другое
Услуги по организации:

- **Подбор артистов, коллективов, создание сценариев**
- **Постановка и техническое обеспечение:**
  сцена, подиум, звуковое и световое оборудование,
  эффекты, аттракционы и фейерверки, прокат костюмов
- **Театрализованная доставка цветов и подарков**
- **Полиграфия и сувенирная продукция**

ВАШ ПРАЗДНИК ДЕЛО НАШЕЙ ЧЕСТИ!
Тел: 940-78-29; 8-921-746-61-33

Вадим ЧЕБОТАРЕВ (Atlas)

Грязная камасутра

Часть третья

Нам бездорожье не помеха,
Мы не привыкли отступать.
Нам одолеть его поможет,
Познание, что надо с собою брать

Ну вот, мы и приехали, или приплыли. Автомобиль перестал продвигаться вперед и отчаяние заполняет вас как вода машину. Иногда помогает вращение рулем в разные стороны, с легкой подгазовкой. Передние колеса находят зацепление и движение продолжается. Главное, не переборщить с газом. Если на радостях утопить педаль в пол, то, скорее всего, зароются задние колеса. Если на резине хорошие грунтозацепы, вы мигом выкопаете себе уютную могилку. Вообще, движение внатяг – без пробуксовки колес, достаточно тонкий момент. В идеале, колесо должно катиться по поверхности, не срезая грунта. Для этого и приобретаются главные пары с большим передаточным числом, понижающие наборы в раздатку и коробку. Реактивное движение, за счет отброшенной назад струи вещества, годится для космических кораблей и истребителей, а вы хоть и пилот, но не летчик.

Очень наглядно это происходит при въезде на песчаную горку. Как правило, машина замедляется на последней трети склона, водитель добавляет газу и машина закапывается. Так повторяется много раз, пока на склоне не образуется ступенька.

Как ни парадоксально, но для успешного подъема надо сбрасывать газ, хоть против этого протестует так называемый здравый смысл и опыт езды по твердой поверхности. Тренировки на песке, вообще чрезвычайно полезны. Эффективная езда возможна только при сдутых колесах, к этому привыкаешь и применяешь без тени сомнений в других ситуациях. Трогание с места, в сыпучем песке, приучает аккуратно дозировать действие педалями газа и сцепления. На песочке можно просто поваляться и заглянуть под машину, не боясь испачкаться. Если игры зашли далеко, его можно покопать ноутбуком или номерным знаком. Наконец, песочек можно взять с собой про запас, для посыпания глинистых и обледеневших подъемов.

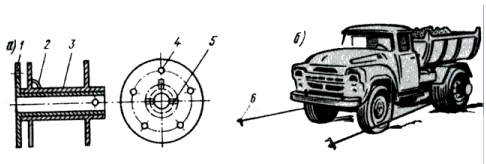
Но вернемся в грязную действительность. Теоретически, всегда существует возможность выехать задним ходом. Раз уж вы сами доползли до кладбища, какие-то шансы еще есть. Задняя часть машины меньше нагружена и передача в коробке ниже прямой. Так что, не спешите звать могильщиков с лопатами. Конечно, если вы сторонник активного отдыха и влетели в засаду на полном ходу, дела плохи. Масса автомобиля из вашего помощника, превращается в противника. Это метафизическое явление. Движущаяся машина – ваша «ласковая подруга», застрявшая – «сука» и «дырявое ведро». И чем больше кузов, тем сильнее разочарование. Иногда можно раскатать себе плацдарм, двигаясь взад-вперед, но чаще это кончается полной неподвижностью. Еще можно поиграть сцеплением, но главное точно знать когда пора остановиться.

Итак, пилот доигрался и в дело вступает штурман. Если он глухонемой – вам повезло. Он молча принимается за дело, а оскорбительные жесты можно игнорировать, закрыв глаза. Проанализируйте свои действия и припомните, что у вас есть для спасения. Чаще всего, это лопата, хайджек и резинка от трусов, притворяющаяся тросом. Если у вас небольшой ход подвески и прочные бампера, можно поднять джеком и скинуть машину с препятствия.

Некоторые используют хайджек как лебедку, терпеливо перецепляя трос. Зачастую трос тянется так, что рабочего хода джека не хватает, в этом случае веревку можно использовать иначе.

Первый способ имени Ходжи Насреддина, описанный им как изощренная пытка для мнимого звездочета Гуссейна Гуслия. Веревка складывается пополам и цепляется к дереву и застрявшей машине. В середину вставляется прочная палка, закручивая которую, создают натяжение веревки, как на лучковой пиле. Хотя кто нынче видел эту пилу... Второй способ основан на схожих физических законах. Автомобиль как можно туже привязывают к дереву, затем тянут за середину троса под прямым углом к его направлению. Силы одного человека часто оказывается достаточно, чтобы извлечь тяжелую машину этим примитивным способом. Выигрыш силы тем больше, чем сильнее натянута веревка. Описание этого способа входило в старые учебники физики, как задача на разложение сил.

Матерые физкультурники используют достижения древних греков и возят с собой ручную лебедку. Если в комплекте имеется блок, то можно воистину творить чудеса. Подробно рассматривать этот метод не будем, потому что принцип не изменился со времен Эллады. Сочетания джека и рукоблудки, вполне достаточно для спасения, хватило бы терпения и сил. Из экзотических способов можно упомянуть самовытаскиватель, разработанный давным-давно для советских грузовиков. На ступицу колеса крепится барабан с тросом, который при проскальзывании колеса, натягивает трос вытаскивая машину.



Более технологичное изделие – гидравлический башмак устанавливаемый на Bowler, позволяющий поднять кузов над грунтом и подложить траки или подручные средства. Из бюджетных изделий, можно вспомнить пневмоподушку, надуваемую выхлопными газами, которую в сдутом виде, можно затолкать в любую щель и не повредить кузов и днище при подъеме. Всевозможные гидро-пневмо-джеки, приводимые в действие аккумуляторными шуруповертами или сжатым воздухом не дешевы и пригодятся скорее спортсменам. Кстати, емкость со сжатым воздухом может сослужить неплохую службу, не зря их используют родоначальники оффроуда. Баллон размером с огнетушитель, позволит несколько раз быстро подкачать колеса, а при необходимости продуть детали от воды и грязи, когда уже ничего не работает

Электрическая лебедка важнейший предмет оснащения внедорожника. Лучше нее, могут быть только две лебедки. Отдельные счастливцы пользуются штатными механическими, предусмотренными производителем автомобиля. Иногда встречаются и гидравлические лебедки. Несмотря на активную рекламу, с использованием бренда Hummer, они у нас массово не прижились. И у тех и других есть один большой минус. Если заглох двигатель – лебедки у вас нет. Зачастую это препятствует экстремальной эвакуации, когда нужно вытащить захлебнувшуюся машину.

Как любой механизм лебедка требует регулярного обслуживания. Даже если у вас новая модель с сальниками барабана, редуктора и мотора. Наиболее частая причина выхода из строя - перегрев. Некоторые модели с индексом T, имеют встроенные термодатчики отключающие питание. Если вы честный человек с недорогой лебедкой, просто контролируйте нагрев, при необходимости охлаждая мотор подручными средствами. Например, холодным пивом, жидкой грязью или водой из лужи. Лучше всего поручить это штурману, ему будет не так скучно снаружи. Перед глубоким препятствием проще заранее намотать трос на кенгурин и подключить пульт, чем делать это под водой. Бывает, чтобы дотянуться до крюка, приходится погрузиться с головой. Впрочем, как поет «Виагра»: «Чем крепче любовь – тем ниже поцелуи».

Главная проблема лебедок закусывание троса. При свободной размотке он ложится петлями, а под нагрузкой проваливается между ослабленных витков. Винчевание под большими углами, скапливает трос в одном месте барабана и приводит к износу и поломке стяжек и боковых крышек корпуса. Ходят слухи, что большое количество витков кевлара может раздавить барабан, но я такого не видел.

Какой бы замечательной и мощной ни была бы ваша лебедка, не стоит пренебрегать блоком. Зачастую это помогает уберечь лебедку и вас самих, особенно на крутых подъемах. Чем меньше троса на барабане, тем мощнее усилие. Используя блок, вы укорачиваете трос, но удваиваете тяговое усилие. Конечно следует соблюдать меру и оставлять на барабане не менее пяти витков. Обычно они помечены краской, если нет – сделайте сами, порой за штурманом не уследишь. Оторванный конец можно закрепить скотчем, плотно замотав несколько витков на барабане. Это скорее полевая хирургия, в городе лучше заделать трос как положено.

Активное потребление энергии лебедкой высасывает аккумулятор, даже на заведенном двигателе. Если вы не доросли до гелевой батареи вроде «Оптимы», можно попробовать следующий способ. Снимите батарею и установите ее в какую-нибудь емкость, например резиновое корыто для ног, их часто используют в машине. Вскипятив воду на костре, поливайте батарею чтобы повысить ее температуру. Не жалейте воды! Остатками кипятка можно пролить впускной коллектор и машина заведется даже зимой. Севшую в ноль батарею таким способом не оживить, но посаженную на морозе заводил неоднократно.

На «Карелия-трофи 2006», один из участников преодолевал глубокий водоем сознательно затопив машину, воспользовавшись электрической лебедкой, которая спокойно работала под водой. Следует помнить, что после пребывания неработающего двигателя под водой, заводить его нельзя. Нужно вывернуть свечи и покрутив стартером избавиться от воды в цилиндрах. Она попадает туда очень просто через выхлопную трубу или от волны, поднятой вами же. Если вы ходом влетели в глубокую лужу и заглохли, очень внимательно и осторожно запускайте его снова.

Когда выхлопная система выведена вверх, надежно герметизирована и не имеет повреждений, успокаиваться не надо. Воздухозаборник и многочисленные трубочки впускного коллектора могут служить источниками поступления воды в двигатель. Соответственно, после купания нужно осмотреть и просушить воздушный фильтр. Упомянутый выше баллон со сжатым воздухом, позволяет значительно ускорить процедуру реанимации.

Есть и физический аспект проблемы. Работающий мотор имеет высокую температуру и избыточное давление картерных газов. Заглохший резко охлаждается и втягивает внутрь воду, как в школьном опыте с яйцом и бутылкой. Точно также происходит и с редукторами мостов, так что будьте готовы обнаружить вместо масла эмульсию. Архаичная минералка имеет здесь преимущество, она смешивается с водой и работает. Синтетика с водой не смешивается и начинается масляное голодание. Предвидя возможные споры и реплики, рекомендую провести с любимым маслом простой эксперимент на смешивание. В любом случае, это познавательнее чтения рекламных буклетов.

В последнее время набирает популярность еще один способ вызволения машины с помощью описанных выше устройств. Когда при движении по болоту машина прорывает слой мха и проваливается в жижу, обычными способами вернуть ее на поверхность не удается. Остается лишь винчеваться в полузатопленном виде до берега или плотной поверхности. Это схоже с действиями провалившегося под лед. Выбраться на поверхность не позволяет ломающаяся кромка, а крушить лед до берега не хватает сил. Однако в обеих ситуациях есть решение. Подготовившись заваливаем машину набок, а после кантуем через крышу пока не встанет на колеса в стороне от провала. Следует на помнить, что при перевороте масло может затечь в цилиндры и привести к гидроудару. Так что процедура аналогична действиям при затоплении двигателя. Как любые знания, подобные приемы следует закрепить практикой, тем более что покатушек достаточно, а в доверчивых читателях недостатка нет.

Александр КУЗНЕЦОВ (Ронин)

СУХОЙ ПАЁК
ГЛАМУР И ПРАКТИЧНОСТЬ

Возможно кто-то из вас помнит сухие армейские пайки в картонных коробках, расползающихся от влаги, с невразумительным содержимым, добрая половина которого всегда выбрасывалась. Потом появились новые, модные – в пластиковых запаянных коробках, разделенные на завтрак-обед-ужин. Красивые, удобные, как пишут сбалансированные по жирам, углеводам, всякие салфеточки, спички…

Все это хорошо, но … есть одно но. Этот паек хорошо смотрится на столе в штабе, «заначенный» в багажнике машины, с ним хорошо по-ностальгировать по армейской службе. А вот только в рейдовом рюкзаке как-то не очень. Ибо большой он и тяжелый. Еще один запихать можно. А если выход суток на трое-четверо? Тогда объем сухпая становится сопоставим с объемом самого потребителя питания, да и в машине бывает не так много места.

В экстремальных ситуациях главное – просто питаться. Без изысков. Будет время – подножный корм или найденное по ходу, пойманная рыба или подстреленная дичь дополнят меню. Поэтому главное требование – дать необходимое количество калорий при минимальном весе и объеме. Для активных действий человеку в сутки необходимо 3000 ккал, для просто выживания хватит и 1500 ккал. Исходя из этих требований, определяем содержимое пайка.

Итак. Паек выживания.

Для сухого пайка выбираем продукты с максимальным содержанием калорий на грамм веса и минимальным объемом упаковки. Квинтэссенция сухпая – сникерс. Ему хвала! Его достоинства оценены и чеченскими террористами и федеральными спецназовцами. Какой еще продукт даст 525 ккал всего в 100 граммах? Итак – основа пайка – сникерс. На завтрак, обед и ужин. И сильно не переживайте, если вам понадобился экстремальный паек, то стоматолог вас в этот момент вряд ли волнует. Можно конечно взять шесть сникерсов – и проблема решена – но это совсем экстрим. Все таки прием пищи должен носить еще и важное психологическое значение – это и отдых, и моральная связь с прошлым, с размеренной комфортной жизнью. К тому же горячая пища крайне важна для функционирования организма и предотвращения переохлаждения. Посему некое разнообразие в продуктах обязательно должно быть. Следующим чудесным изобретением, отлично вписывающимся в паек, стала лапша или вермишель быстрого приготовления. Только они дают на выходе объем продукта настолько бОльший чем на входе, да и 191 ккал на 20 г – отличный показатель. К лапше при заварке добавляем бульонный кубик для «навара». Добавим к списку кашу и супы быстрого приготовления. Они не столь питательны, но дают углеводы – «долгое» топливо, а также ощущение наполненности желудка и тепло. На десерт возьмем растворимый кофе и горячий шоколад и финишируем тремя таблетками мультивитаминов.

Таким образом сухой паек приобрел такое содержание :

Завтрак - 661,5 ккал
Сникерс 100 г - 536,5 ккал
Кубик бульонный 10 г - 82 ккал
Каша 43 г - 159,5 ккал
Кофе растворимый 2 г.

Обед - 881,5 ккал
Сникерс 100 г - 536,5 ккал
Суп 21 г - 72 ккал
Лапша 20 г - 191 ккал
Кубик бульонный 10 г - 82 ккал
Кофе растворимый 2 г.

Ужин - 859,5 ккал.
Сникерс 100 г - 536,5 ккал
Лапша 20 г - 191 ккал
Кубик бульонный 10 г - 82 ккал
Горячий шоколад 10 г - 50 ккал

Итого: 448 г - 2402,5 ккал вполне достаточно для питания. Кроме того, это очень недорого, в пределах 150-200 рублей.

Закончив с содержанием остановимся на форме. Упаковка сухпая крайне важна. так как должна быть удобна, максимально компактна, прочна и герметична. Самое простое – вспоминаем школьные уроки труда и клеим картонную коробку размером 12х15х7 см. Укладываем продукты. На пакеты с лапшой, кашей и супом предварительно наклеиваем скотч и медицинским шприцем через него откачиваем воздух, чтобы минимизировать объем. Неизбежно образовывающиеся полости любовно заполняем мелочами, которые могут пригодиться: охотничьими спичками, салфетками, карамельками. Веса они почти не добавят, но скрасят суровый полевой быт, опять же продукты не будут болтаться в коробках, и не будут мяться. Туда же укладываем бульонные кубики, пакетики с растворимым кофе, какао, супом и кашей.

Чтобы коробка не раскрывалась – заклеиваем швы и стыки скотчем. Коробку осталось только загерметизировать. Для этого заматываем полиэтиленом и аккуратно запаиваем швы паяльником. Для порядка можно распечатать список содержимого и наклеив обмотать скотчем поверх.

Высший пилотаж – сделать жестяную банку. Стандартную банку точных размеров не найти – ее несложно сделать самому. Надо найти кусок оцинковки, кровельной жести, водосточной трубы. Ножницами вырезать полоску по размерам боковины с запасом 5 мм на загиб, на краю табуретки загнуть ее в прямоугольник, отрезать лишнее и разметив – пропаять место стыка. Паять можно обычным припоем, обработав место пайки флюсом. Затем вырезаем две крышки. Вставляем одну крышку в получившуюся рамку и пропаиваем по краю, оставив напуск 2 мм. Получилась такая ванночка. Укладываем в нее коробку с пайком, проложив бумагой, которую можно немного промаслить, закрываем крышку и пропаиваем, оставив маленький выступ на боковине. Молотком аккуратно загибаем внутрь выступающую с двух сторон закраину и еще раз пропаиваем – такой паек может храниться десятилетия даже в воде.

Оптимальный сухой паек выживания готов. Приятного аппетита!

ТЕРМОБЕЛЬЕ
Как оно есть

В настоящее время все большее количество людей предпочитают активный отдых, отдавая предпочтение самым разнообразным его видам. Многие выбирают для этого горнолыжные склоны, подводные глубины, водные экстремальные походы, горные восхождения, охоту, рыбалку, Оффроуд и т. д. Естественным при этом является желание получать удовольствие от собственного единения с природой, которому не мешают возможные сырость, холод или наоборот излишняя жара.

Многолетний опыт туристов и спортсменов сложился в наиболее оправданный принцип комплектации одежды для активного отдыха – принцип трех слоев. Главный секрет его – в правильном подборе материалов, из которых изготовлена одежда. При этом необходимо, чтобы самый первый слой отводил лишнюю влагу от тела, второй – проводил влагу дальше и сохранял тепло, а третий – выпускал влагу наружу, не промокал и не продувался.

В настоящее время для первого слоя предлагаются разнообразные виды термобелья и термоносок.

Ранее для первого (нижнего) слоя традиционно использовались хлопчатобумажные и шерстяные ткани, но они, справляясь с функцией сохранения тепла, быстро отсыревают, т. е. перестают отводить от тела выделяющуюся при активных видах деятельности влагу и плохо сохнут. Поэтому в настоящее время для производства термобелья и термоносок производители все чаще используют синтетические материалы, в частности полипропилен, полиэстр и их аналоги.

Эти материалы замечательно отводят пот с поверхности кожи в верхние слои одежды, а так же практически не впитывают влагу (гидрофобны) и поэтому быстро сохнут. Такое термобелье может высохнуть прямо на теле, не вызывая дискомфорта. Применение синтетического термобелья оправдано и в жарком климате, поскольку нейтрализует раздражающее действие пота на кожу и хорошо вентилируется. К несомненным преимуществам относится и высокая износоустойчивость этих материалов.

В настоящее время выпускается широкий спектр термобелья: от маек, футболок и кальсон - до трусов и носков. При этом можно не опасаться ни аллергии, ни иных неприятных ощущений, поскольку термобелье обработано специальными антибактериальными составами.

Как правильно выбрать термобелье!

Правильный выбор нижнего слоя одежды очень важен, так как он непосредственно соприкасается с вашей кожей и от него зависит ваш комфорт и безопасность.

Вид активности

Термобелье четко различается по видам физической активности. В зависимости от назначения оно может иметь разные свойства: согревать и сохранять тепло; отводить пот, оставляя тело сухим; обладать «дышащими» свойствами, вентилировать. Поэтому нужно определиться для чего вам нужно термобелье: согревающее на каждый день; для зимних прогулок; для занятий спортом; для зимней рыбалки и охоты.

Погодные условия

Естественно чем ниже температура, тем более теплое термобелье следует выбирать. Однако здесь тоже есть некоторые особенности. Например, для ветреной погоды разработано специальное термобелье со вставками из материала WindStopper®, которое используется только в случаях, когда необходима полная ветрозащита и при этом термобелье не должно препятствовать движению. А для тренировки в спортивном зале следует выбирать функциональное термобелье с охлаждающими свойствами. Если же предполагается сильная влажность, то термобелье должно быть выполнено полностью из синтетических материалов, так как оно продолжает «работать», даже будучи отсыревшим! Это серьёзно экономит вашу собственную энергию, которая тратится на согрев и дальнейшее испарение влаги.

Добавление в состав термобелья хлопка и шерсти улучшает согревающие свойства термобелья, но **уменьшает влагоотведение**. Спортивное термобелье должно иметь антибактериальные свойства и не впитывать запах пота.

Ведущие фирмы занимаются собственными разработками материалов, технологии не стоят на месте! Полипропилен и полиэстер модифицируют, «выжимая» из них всё самое полезное !

Так, например фирма Satila из Швеции для создания своей продукции использует это модифицированную полипропиленовую пряжу Polycolon, разработанную фирмой Shoeller Bregenz Германия. Она отличается от обычного полипропилена тем, что в процессе прядения используются короткие волокна, которые в результате дают «чесаную» нить. В то время как стандартный полипропилен изготавливается из длинных волокон, которые после обработки преобразуются в однородную, гладкую нить. Пряжа Polycolon обладает наилучшими термическими свойствами по сравнению с другими синтетическими и натуральными волокнами. Оригинальное плетение нитей способствует наиболее быстрому удалению влаги с поверхности тела, создавая барьер между влагой и кожей.

Размер

Подбирая размер, учтите, что термобелье эффективно, только если оно плотно прилегает к телу, не образуя воздушных пузырей и не стесняя при этом движений.

Уход

Термобелье требует специального ухода: температура стирки должна быть не более 40°С, бережный отжим и сушка при комнатной температуре. Иначе термобелье потеряет свои свойства. При выборе термобелья обязательно обратите внимание на рекомендации по уходу.

С уважением Рочев Алексей.
Компания «Спорторг»
Стачек д.74
(магазин Туристическое снаряжение)
www.sportorg.biz

SporTorg
ТУРИСТИЧЕСКОЕ СНАРЯЖЕНИЕ
www.sportorg.biz