

ЛАДОГА



Стефан Козарев

Снимки: Юрий Овчинников и Стефан Козарев



Ладожкото езеро е най-голямото езеро в Европа. Намира се в Карелия, Северозападна Русия, близо до границата с Финландия. Площта му е 17 700 км². Дължината му достига 219 км, а ширината 83 км. Максималната му дълбочина е 230 м. Разположено е само на 4 м надморска височина. Като езерата на Скандинавския полуостров, Ладожкото езеро се е образувало след отдръпването на континенталния ледник. В него са разположени около 660 острова, като най-значителни са Валаамските острови. (Уикипедия)

За нас обаче това езеро е придобило един почти митичен смисъл, защото всяка година около него се провежда най-тежкият трофи-рейд в света, който се организира от 1997 г. от Петербургския оф-роуд клуб. На тазгодишното, 12-то поред издание на „Ладоба“ взеха участие 229 отбора от 16 държави, сред които за първи път на старта бе развят и българският флаг. Гостът от България бе Стефан Козарев, който ще ни потопи в атмосферата на това уникално и в световен мащаб събитие.

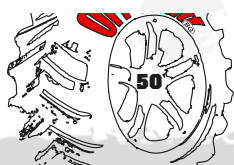
За мен „Ладобата“ започна от това, че някога не знаех как се включват лостовете на раздатъчната кутия на ГАЗ-69. Нямах книжка да прочета, а и нямаше кого да питам. Тогава едновременно открих за себе си интернет и руснаците в него. Те знаят всичко и ми казаха. А аз така си и останах там. Отдавна в УАЗовската конференция на ауто.ру освен че знаят всичко, ами си имат и истински чужденец, който знае друго:) Полека-лека се понаучих какво има вътре в джиповете и малко как се карат. Тук не познавах никого и не се случваше нищо. А там постоянно караха нанякъде в любимата си кал. Само аз стоях отстрана и за мене нямаше.

Странно е да имаш за близки приятели толкова хора и да знаеш, че никога в живота си няма да се срещнете. Те всяка година все по-настойчиво ме канеха, а аз всяка година измислях все по-умни причини да не отида. Не се сещах как да им обясня, че в просветеното ми Отечество в Академията на науките плащат толкова, че не стига за хляб. Най-накрая поставиха въпроса така, че нямаше какво да кажа и отидох да се оплача в списанието. Не знам какво и как направиха, но след по-малко от месец имаше спонсори. После заедно с тях станах част от трофи-рейда.

Не виждам с какво разказ тип „Самият аз в световните



събития“ може да бъде интересен за когото и да било. Би било по-глупаво, отколкото даже смешно. И без това във форума на www.offroad-bulgaria.com е написано гостатъчно. Ще се опитам да разкажа каквото видях и каквото разбрах от това наистина световно събитие. А сигурно и защо и чужденците там не са чак толкова много, или защо много от тях остават разочаровани. Няма да казвам за крайностите, само за обикновените за това необикновено място неща.



ОТВЪТРЕ



вляво Александър Кукушкин и Владимир Мойсеенко



Игор Плахотин в ролята на полк. Моралес)



вляво Хеликоптера Андрей Береснев и най-главният механик:) Андрей Живов



Обичайните пътища

Магистралите са „трасса“ и са си магистрали. Немислимите задръствания в градовете през зимата обикновено са от завъртели се напъряко заради леда камиони, през останалото време – от „дребни аварии“. Учудващо с глупостта и равнодушието си явление. Като правило два заплеса с типични кредитомобили се закачат, щетите са за стотинки, но мазните клеркове невъзмутимо спират, заемат две-три ленти с таралясниците си и чакат КАТ. Часове, десетки часове, денонощия. Странното е, че останалите не ги бият. Пътищата са си пътища, обикновено като нашите от 90-те – с дупки. Катастрофите са повече от тука, обикновено много тежки. От заспиване заради хилядите километри между спиранията или от това, че водата от дъжда няма къде да се оттече от платното.





От тях се разпъзват **грейдерите** и асфалтът става част от друг живот. Понякога са насипани с трамбован чакъл, понякога не. Имат си знаци и табели, по тях вършеят катаджии. Много зли и много корумпирани. Както казват:) Кое то обаче видях – през цялото време, на хилядите квадратни километри, с всички сили се правеха, че не виждат шарените



джипове. Не знам дали са имали заповед да са толерантни, или мнозина сами са запалнянковици. По тия коли нямаше нищо здраво и не може да не са го знаели. Сигурно са турили в сметката и какви хора ги карат. Излиза, че са по-безопасни от другите. Не закачаха никого. Нито на асфалта. От грейдерите се отклоняват пътища. Примерно нашите коларски. Това си е „**дорога**“, даже когато е валяло и е кално. По нашите мерки е непроходимо, по техните – път като път. Нормален течен асфалт:) Няма ги нашите хълмове и герета и водата няма къде да отиде. Морето от кал е във всички посоки. Къде е морето, а къде пътят, знаят само шурманите. Те знаят и други умни думи, но ги казват само по радиото:) После започва оф-роудът, и там също е „трасса“. **Не казват, че някой е на трасето, казват, че е в трасето.** Не е граматична грешка. Обикновено няма физическа възможност да се измъкнеш от там по друг начин, освен да го минеш. Нито някой може да гоиде от другазе, за да помогне. Крачка вляво, крачка вдясно – лепкава бездна, до ядрото на Земята. Единственото място, откъдето може да мине какъвто и да е наземен транспорт, е ето тоя път. Каквото и да значи думата. Там, където под водата има дълбоки коловози от камиони или трактори, за джиперите е само „жопа“. Буквално значи

задник, по смисъл – бе, трябва да внимаващ, ама си се минава. Коловозите до коляното вече са „**пиздец**“. Думата е производна от някаква си част на женската анатомия и значи, че шурманът вече трябва да се спеша. Той решава от къде ще се промъкват, или може просто да паднат в коловоза и да карат още. Коловозите и бродовете са пълни с разхвърляни греди и трупи. На север вече има и обли камъни, оставени от ледниците. Те спъват хората, чупят глезените,



къртят всичко отдолу на колите, завират се в моторния отсек и там трошат каквото има, хващат колелата едно по едно, или всичките заедно в капани като менгемета. Или пък помагат да се захванеш за нещо и да помръднеш напред. Или ги няма. Тогава може да караш, а може да се закопаяш до огледалата за секунда, защото няма на какво да се погреш. **На тия места и свършва обичайният живот на човечеството.**

Нататък е „**полный пиздец**“, с особено провлачване и ударение, място само за



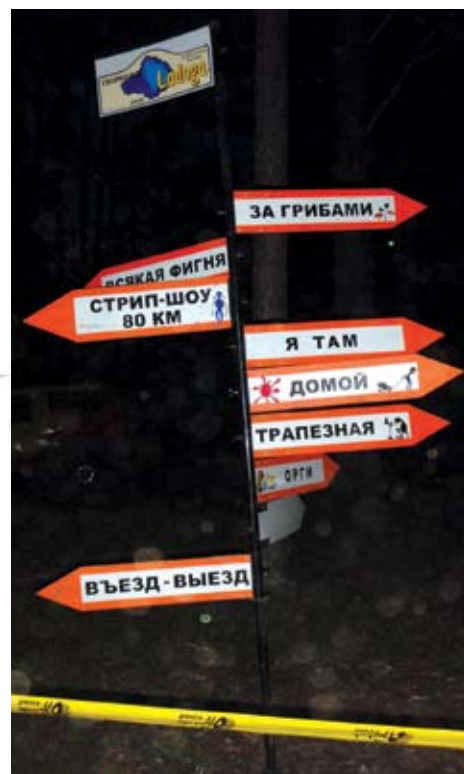
грамадните камиони, верижните трактори на секачите и геолозите, и джиперите от луг и нагоре. Че не може да се мине по никакъв начин, е очевидно. Очите се страхуват, а ръцете правят:) Борбата е за всеки метър напред, за още една минута живот на лебедката и още един сантиметър нагоре, щото след последния клон и шнорхелът е пътник. Или вече много дълго го правим на подводница, в мостовите и кутиите вече съвсем няма масло, само вода. Но се минава:) За да се стигне до където е „**ебанистически плохо**“. Това се произнася безстрастно. Само гласът внезапно е станал глух. Там могат да минат само птиците и лосове. И даже не всички джипери. **Сто метра за само едно денонощие си е превишена скорост с опасни изпреварвания.** Грешките без друго водят до загубата на желазото, работата е да не пострада много екипажът. Там се гочуп-

ва всичко, което не е успяло преди това. Накрая, обратно в лагера, работи например задното дясно колело, два цилиндъра от мотора, завива с гредата по колелата и няма нищо друго. Минувачите цъкят с език от уважение - Брей, значи и колата е останала здрава, големи майстори, браво!

След само едно такова място човек завинаги губи желание не просто да се хвали, а изобщо да разказва за себе си каквото и да е. Сигурно с това „Ладогата“ не пуска хората да се върнат от нея. Не като войната, по друг начин, но не пуска. В оф-роуда има много хора, минали през Афганистан и Чечения. Много хора, работили дълго на Север. Никои не знае защо всеки път се връща. И никои не пита. Когато си тръгват за малко, очите им са болни. Не от умората.

Обичайните отбори

са един или два джипа за трасето, джип за техническа помощ и евакуация, който може практически колкото и бойните, понякога бърза техничка – как да е подготвен джип, който може да се





ските и социалните умения. Съвършено удивителна физическа и психологическа устойчивост на изключителни претоварвания. Новомодните писукания за работа в екип са напълно непознати. Т.е. термина знаят, но се отнасят с насмешка – а-а, забавлението на офисния планктон, хи-хи. Като правило за старши пред външния свят минава този, който не го мързи да се разпраща с формалностите. **В критични ситуации действат като един, без всякакви предварителни уговорки.** Всеки прави каквото е нужно, командите дава този, който вижда проблема най-добре или се нуждае от помощ. Въпроси не се задават, съетене, умване и забележки няма. Кое как се прави знаят всички. Никоу не се скатава и не виси на другите. Скоростта на самоорганизация на група от напълно непознати хора е изумителна. Ако има време и нужда, въпросите се обсъждат от всички равнопоставено. Мозъчните атаки се развиват мълниеносно и без всякакъв сговор. Решенията се изработват за време, колкото в играта „Что, где, когда“:) Особено московчаните са потискащо вежливи. Винаги „Моля, заповядайте, благодаря“. Без всякакви занасяне, просто са такива. Случаите, в които не е имало

движи по цивилните пътища и поне донякъде да съпровожда евакуатора в блатото. Или да стигне близо до него, когато бъркотията е започнала, поне един джип обоз. Често – няколко лагерни коли, които не са подготвяни за тежък оф-роуд.

Небедни хора, които са напълно наясно с какво се занимават. Като правило опитът им е десетки години и много хиляди километри абсурдни пътни и метеоусловия. Снобарията на ралитата и градската гъзария ги няма. Има реални професионалисти. Геолози, биолози, ловци, геофизици, географи, бивши военни, които и без това цял живот са живели така. Стръскащо високо ниво на полевите, техниче-





време за такива гуми, се оценяват като крайно критични и са редки. **За ден – два човек спира да се пази.** Все едно, ако стане нещо лошо, не може да се измъкне сам. Машинално започва да гържи под око всички наоколо. Напълно изчезва усещането за риск. От само себе си помага на всеки, който е видимо затруднен. Не се съмнява, че също незабавно ще получи помощ, когато е нужно. Другият човек се възприема като част от себе си. Още едни ръце, крака, сила. Не се изказват благодарности, не се възприема необичайно. Няма колебание, нито в случаите на неприемлив по ежедневните мерки риск.

Май няма хора без чувство за хумор. Понякога тъжен, понякога смешен, винаги умен.

Това е масовото положение на нещата. Изключенията са редки и трудно забележими. Хора, които заемат твърде много обществено пространство с поведението си, няма. Както и хора с проблеми в самооценката. Казват, че периодично се мяркат разни фукльовци,

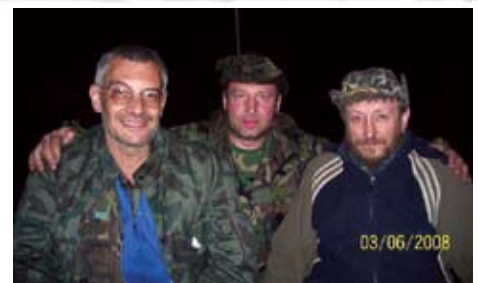
но тутакси изчезват. Не е чудно защо. Очевидно не цялата Русия е населена с такива хора. Но пак очевидно и трофирейдът не е място за други.

Обичайните отношения

С две гуми – всички са равни и доброжелателни. Никои не се учудва ни най-малко, ако в лагера му дойде непознат и каже „Здравейте, ще пия вашата водка, ще ям вашето месо, и, а, да, трябва ми вашият гаечен ключ“. Ако дойде и мълчи, първо му показват къде да седне, после му сипват да яде и пие, ако има много – го питат какво иска. Никои не досажда с настоявания, никои не се назлъндисва, освен ако наистина не иска. После го питат от каква помощ има нужда. Ако вече сам не е казал. Ако нещо го няма, веднага се мисли как проблемът да се реши. Или кой с какво да тръгне за където трябва. Ако няма проблем, се започва бавен разговор за вечното. Кой, кога, къде, как се е случил, какво е направил, кого е срещнал. Как са комарите тая

година. Правилно ли е, че белите нощи са нощем. Защо не е хубаво дълго да се кара с кардан от крива водопроводна тръба. Щом мечките са кафяви и рунтави, защо тогава отделни несъзнателни другари предпочитат сресани блондинки. Понякога се оказва, че хората се познават отдавна, но в интернет. Тогава всеки от двамата подробно разпраща на другите колко важен и уважаван човек е познатият му. Всячески подчертава собствената си незначителност и изброява някои от най-важните от безчислените подвизи на приятеля си. Работата погледнато прилича на рицарски роман от Средновековието. Всички важно се съгласяват и дълго се смеят. Понякога внезапно се извива вихрушка от водка и бира и пак внезапно стихва. Понякога амбалажът се изпразва две денонощия, докато лагерът трябва да се премести. Смята се, че с муцуна в салатата могат да паднат и да заспят само цивилни и съвсем начинаещи. Истинските опитни джипери падат чак в тортата.

Казват, че някога на „Ладогите“ хората ходели по другите лагери и питали за сол, гайки, туба масло. Сега може да се случи някой да дойде и да пита за презвешен шофьор с книжка. Само до следващия лагер, после ще го върнат непременно. Когато някой получи части, е прилично да каже кога и как ще ги върне. Не че ако не каже, някой ще го попита. Парите не вървят, предлагането им е голяма прос-





тотия и позор. Когато получи ядене и пиене, то е безвъзмездно, все едно колко е много. Но повечето гледат да разберат какво няма в лагера, където са ги почерпили, отиват уж до храстите по важна



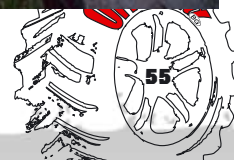
причина, а после се връщат с нещо хубаво и дефицитно от тяхното имане. Много често възниква *явлението „дружествен екипаж“*. Понякога е временно, за един етап, понякога за цялото състезание. Това са хора от различни отбори, по-често напълно непознати, които понякога заради случайна услуга, или пък неизвестно защо, внезапно започват да карат като общ отбор. Всичкото имане, ремонтите, разузнаването и движението стават общи. **Частите, горивото, яденето се изразходват според необходимостта, а не според собствеността. Всяка от страните прави за другата** същото, което и за себе си. Отношенията възникват без всякакви уговорки, приключват без декларации и благодарности, не е задължително да се превръщат в трайни приятелства в живота.

Крайна простотия е човек, минал през Ладогата, да гледа през другите като през празно място. Но отношението към такъв човек е като към такъв, който е бил там. В частност, за цял живот се лишава от правото да говори глупости или да се страхува:)) Придобива правото да слуша, ако иска, и да се усмихва вътре в себе си.

Обичайното ядене

Разните каши и макарони и без това са си в руската кухня. Крайно удобни

са, понеже сухите зрънца и юфката не тежат нищо, а вода има навсякъде. Консерви има всякакви. Ядат малко рибни и предмета на всеобщо обожание – тушенката. Значи задушено месо. Нашият аналог е „Русенското варено“. Там е свинско и говеждо, по разни рецепти. Всичкото е просто месо в кутия, но някои консерви са такива, че човек наистина може да умре. Не може да спре



да плоска, въпреки че усеща как припада. Готвачите в „Хилтън“ са самодейци.

Шишчетата се смятат за окончателната правилност в яденето изобщо, и в джиперския рацион в частност.

Смята се, че човечеството по принцип не е изобретило по-добро ядене. На луксозните шпекове се гледа с отвращение, като на менте от жили и кожа. Има много саламоподобни филета. Нашето сирене го има само в извратено скъпи магазини, никакви шансове за шопска салата. Кашкавалите са стотици видове, с какви ли не вкусове. Никои не знае на какво ще попадне и винаги се ядат с любопитство.

Сгушенката я нямат за нищо. Сладко кондензирано мляко в консерви. Като тукашното гатско, само че е евтино и се яде и пие масово. Другото употребявано сладко е натурален шоколад Тоблерон. Пред цивилните с тежка въздишка се казва, че това е то джиперският шоколад – зъбат и черен като колелата. Знаещите тайно хихикат. Подаряването на шоколад на жена може да значи много неща. А пък тя да го приеме, може да значи и още по-други неща. Може да е опасно, особено за неженените.

Цигарите са същите марки като тука, но обикновено нямат нищо общо на вкус. Някои не стават за нищо, някои са по-добри. Бирите и водките са безкрайно множество, никои не знае колко. Ние пиехме Зеленая марка, която по тяхному е просто нормална водка, по моему – крайно луксозна, и Туборг в кутийки. Стъклениите бири не важат, понеже са тежки и опасни при преобръщане. В НЗ-то влизат и разни полуготови спагети с добавки в пликчетата. И тука има такива гадости. Казват им дошираци, от името на фирмата Доширак, или бомжпакети. Смятат се за най-презрян начин за самоубийство, освен ако не става дума за наистина крайни случаи. БОМЖ е официална абривиатура, лице Без Определено МестоЖителство. Тамошните градски бездомници. Та демек това е храна само за такива. Не съм



сигурен, че процентно са много повече от тука, но за проблемите им се говори и понякога има опити да се решат.

Обичайните автомобили

конструктивно са какво да е, стига да имат голям клирънс. Общите изисквания са ниско тегло, малък разход, големи колела. Най-важното, по-важно от всичко друго, е ремонтпригодността. Нищо, което не може да се поправи с ритници, чук и каквото и без това има в гората, не интересува никого. Окончателната схема е камионче с рама, портални мостове на ресори, дизел. Колкото и да се изкриви, рамата остава да носи. Счупените ресори се сменят с коя да е брезичка за половин час, а дизелите имат мизерен часов разход, нямат три километра жици, без които не работят даже капризните високи напрежения и за капак зареждат акумулаторите на празния си ход. Резервоарите по 200 литра са хубаво нещо – поне две денонощия живот и може да буксува дълго. Както и системата за централно напompване на гумите.



Хилавият компресор и нямането на ресийвър са ужас. **Блокировките са развлечение за много храбри хора.** По-добре кофти да вървим, отколкото здраво да лежим:) Масово оплюването на „Витошка“ триъгълни врати на УАЗа са истински безценни. Не че нещо, просто през вратата е по-лесно, отколкото десет пъти за две минути през прозорчето. По същата причина и брезентовите УАЗове са по-добри от брониранияте мерцедеси. **В крайна сметка има разни екзотики, но реалните автомобили са УАЗ-469 и ТЛК-70.** Въпреки че също са масови, тойотите струват на отборите си допълнителни огромни неприятности. 200 километра в едната посока, между счупения джип и града, в който има части, не са много, но ги има. Още едни пет часа, в които иначе може и да поспиш. Когато се е счутила баш пък тая рядка част.





Вместо да се чути някоя по-обикновена, която и без това я има във всеки УАЗ. А се чути всичко, независимо от обеща-ваната от която и да е фирма надеж-ност. Чути се на едни и същи места, на всички коли, все едно даже колко струва. Агрегатната надеждност е условна, въпросът е дали може да се поправи зана-ятчийски. УАЗовете силно печелят, така са проектирани.

Масово, на какво да е, се слагат пор-тални мостове от УАЗ. Които има много пари, слага Лапландерски. Разликата им с новите уазови е само в това, че се чупят по-трудно. Много старите уазови също не се чупят, но вече ги няма, свършили са се. Двигателите са 2,5 – 3 литрови, като правило дизели. Бензиновите масово се изхвърлят. Главните причини – разходът и токът. Това напълно стига, за да върти гражданите коелета, особено високите мощности са особено глупаво самоубий-ство. Заради тежлото, разполагаемото гориво и опасността от пробуксуване.

Броните са правени и яки, ролбарите над тях не са високи. Въпрос само на време е да се смачкат, работата е да не затиснат капака, така че да не може да се отвори. Задължително имат рога и куки, на които въжето да се преметне бързо. Няма време да се прибира всеки

път на барабана. Въжетата масово са кевларени – за прескачане и пипане на опънато стоманено въже има много наказателни точки. Рядко живеят цял сезон, даже и да ги перат. Скъпи са, но ги изхвърлят – животът на хората е по-ценен. По-големи автомобили, от класа на ТЛК-80 няма. На тях вече им е много трудно заради размерите. Не всички дър-вета може да се събярят, между другото, с броните.

Класът „прототипи“ е друга песен.

Там на пръв поглед всичко е странно. Практически агрегатните бази са близки до серийните, частите са много раз-бъркани. Удачно замислените видимо са бъдещето на състезателните джипо-ве. Неудачните са диво напрежение за отборите си. Но подсказват тенденции, заради което всички са им наистина бла-годарни.

Обичайното снаряжение

Много ценни са саморазгъващите се палатки. Валят се от калъфа, хвър-лят се на земята и готово - може да се пада вътре. Събират се с три движения без ходене. Пак заради вечната преумо-ра са много ценни еднократните чинии – лъжици. Пластмасовите ги събират, след лагера с 2 - 4 000 души е трудно да

се намери и фас. Най-добрите на света самосвали са Камаз – само такъв стои посред лагера и взема всички буклук, който му занесат. Тенеките чаши – термоси са неразбираеми. Когато е топло, чаят не става за пиене – пари. Нощем устните не залепват, не пада под нулата, но е ясно, че през зимата са смърт. Съгъваемите китайски столове са отвратителни, но други няма.

Огньовете са забранени, за да не би да стане пожар. Използват се мангали – разглобяеми тенекени съндъчета с дълги крака. Дърва не се и събират, чакат направо под краката. Докато се махнат, колкото да има място за палатките, и са се събрали за горене за пет гена.

Генераторите обикновено са китай-ски Хонди. Има два вида – просто Китай, и хубав Китай. Понякога му казват фабри-чен Китай. Важи за всичко.

Друхите са камуфлаж. Всякакъв. И без това си е измислен за гората. Само това не се къса и съхне бързо. Другите парца-ли не изкарват много. Защо всички носят бангани, вече никой не знае.

Ботушите са мъглява работа. Има цвички до чатала. Има и по-ботуши, чак до подмишниците. Всичко им е хубаво, само че като ги залее, се пълнят. Никой не обича да се дави през три минути,





и така десет дни. Не че нещо, даже Слънцето не залязва. Лошото е, като спреш, а вече е около нулата. На „Ладога“ винаги има вятър - и в най-гъстата гора, а и постоянно се върти. Изглежда това е последното северно състезание, на което някой ще кара с рибарско снаряжение. Даже кубинките ще се сменят с брезентови - съхнат по-лесно. А под цялата мъжествена красота си трябва неопрен. Все едно - от водата няма спасение, поне да не е студено. Казват – нямало и 200 долара. На тайна конференция на шурма-



не е прост тъчскрийн, моливът му е радиоканал. Няма нужда да се допира, за да работи. На тях си пускат и кино и музика, ако на някой му е го това. Или ходят в интернет, ако някъде намерят баирче с устойчива телефонна връзка. Класическите ноутбуци, даже сгъващите се наопаки и уж защитени, се смятат за негодни и всъщност са. Приборите от класа на ржобните Гармини не се смятат за нищо. Търкалят се по ржобовите или стоят вързани някъде в колите за авариенно средство. Джобни компютри няма

изисква изпълнението им. Дори когато е вече безсмислено. Нещо като това, което безуспешно се опитват да показват в американските филми, само че работи. Смайващ професионализъм от хора, които не са нито психолози, нито главни механици на завод или главни шурмани на флота.

Аптечките са единственото нещо, което задължително трябва да е вързано на тавана на колата. В повече от стандартна автомобилна аптечка има кой каквото умее. Ако някой се изпусне, че може да реже – шие, с голямо облекчение му казват, че тогава него и ще викат, и го запомнят. На задната корица на регламента, който раздават на всеки екипаж, с грамадни букви пише ОК. От вътрешната страна има тлъст червен кръст. Когато нещо стане, на предното стъкло може да се постави това или другото.

Моторните триони са забранени на СУ, брадвите и лопатите са нещо като гаечните ключове. Без тях няма и закъве да се тръгва. Багажниците са пълни с части, туби, купища въжета, блокове и джекове.

Обичайните маршрути

Тази година за пръв път лагерите са разредени през един и се местят през ген. Местенето им всеки ден е твърде



ните идеята е възприета единодушно.

Навигацията е „Хамърхед 3“ с GPS мишка. Хартиените карти са геншабовски, откак ги има тия компютри, стоят за не дай боже. Просто по-трудно се пазят от мръсотията и все по-трудно се намират хубаво напечатани. Хамърхедът е защитен планшетен компютър. В тях има нещо от типа на „Ози Експлорър“ за да показва просто карта, и обикновено векторна ГИС.рус за активна навигация, от която се използва практически само постоянно живата директриса към целта. Когато трябва се превключват. Не че всеки ден ги подлагат под джековете, но по принцип може. Екранът

– шепя пари на буклука. Хем не се вижда нищо, хем не може да го изпуснеш в локвата.

Радиостанциите са 50 – 100 ватова 27 мегагерца. Между шурманите и пилотите често се използва ЛПД. Телефоните работят на най-неочаквани места, но обикновено ги няма никакви, не може да се разчита на тях. Културата на радиообмена е извънредно висока. В никакви ситуации не се стига и близо до паника, разговорите с бедстващите екипажи са смислени и задължително успокояващи, макар че никои не лъже никого с празно бодрячество. Когато е много лошо, времето се пълни с технически съвети и се

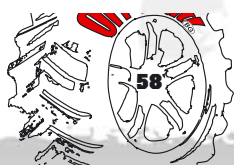
ТР-2 РЕЙД Туризм Опер	1 июня
Лагери 1-2 – СУ-2 – Лагери 1-2	

Название		Широта (N)	Долгота (E)
Лагери 1-2	CAMP-1-2	60 29 001	33 36 916

От **Лагери 1-2** (стр. 50, 51) двигаться до **Старта СУ2** в 55 (стр. 50, 51).

55 – по дороге через до 251, повернуть налево на просеку, через 252 до 253. Далее 255 - ... - 260 - 261 - налево на просеку - 262 - 263 - 264 - 265 - налево на дорогу - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 - 272 - 273 - по дороге 274 - ... - 277 и направо на ЛЭП до **Финиша СУ2** в **F5** (стр. 50, 51).

С **Финиша СУ2** в **F5** двигаться через д. Субботиченки и Новинка до **Лагери-1-2** в **CAMP-1-2** (стр. 50, 5-1).



AUTOHOME

*Пълната свобода навсякъде,
по всяко време!*



THE ORIGINAL
★ AUTOHOME ★
HIGH QUALITY



*Покривни палатки номер
едно в света!*

Официален дистрибутор за България

За контакти: тел 0878 44 65 90

eshop-offroad-bulgaria.com

1@offroad-bulgaria.com

LIKON



много безсмислен труд. Разстоянията между тях са 200 - 300 километра по общите пътища. Много често – по хубав цивилен асфалт.

Състезателните трасета са десетки – стотици километри от лагерите до стартовете и после пак приблизително по толкова от финала до лагера. Между финала на Специалния Участък и връщането в лагера също има контролно време, при превишаването му СУ не се зачита. Собствено СУ са десетки километри. Различни са за различните категории участници, само „Плажната“ и „Дюнната“ гонки са с един маршрут. През нощта преди старта екипажите получават легендите със списъка на контролните точки, данните за бродовете, просеките и пътищата между селата, ако ги има. Често пъти формално се кара по част от път. Работата е, че пътят е зарязан през XIX век и после не е използван никога, или че е бил активен през войната, и после също не е пипан, или е изоставен

скоро, но е бил на лесовозите. Не е ясно кое е по-страшно. Под калта и водата в коловозите си крият трупи с разни дебелени, обикновено надълго, в ямите – обикновено напъйко, или разбъркани. В Карелия има и камъни – от футболна топка до големи като джиповете. Лежат някъде отдолу без всякаво предупреждение. За да не заспиват пилотите от скука, от време навреме има бродове през заблатените рекички. Понякога бреговете им също са заблатени, понякога са всъщност кални ями с отвесни стени по един до няколко метра. Понякога течението в тях е бързо, слава богу, не колкото в нашите планински реки. Дъната са пясъчни, глинести или тинести, на камъни не може да се разчита. Понякога са грамадни дерета, широки по 20 – 50 метра и дълбоки по десетина и повече. В тях дебнат страшни гънери и пьнове, скрити в кал до гърдите.

Особеното развлечение са торфените блатата. Малките приличат на светлоселе-

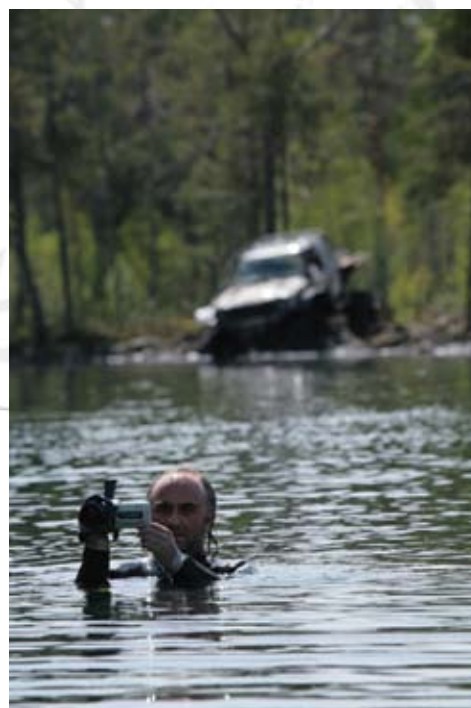
ни полянки с по няколко хилави криви гръвчета, дебели по три пръста. Понякога остават отстранени. Големите приличат на големи поляни и посред тях обикновено няма нищо. Освен коловози и ями, пълни с вода. Значи там вече някой е буксувал и потъвал.

За цялото състезание има един каменен траял. Плаж. Само че пясъчинките му са по половин метър. Валчести.

Обичайните действия

са борба с умората, опъване на лебедки, поправяне на счупени железни, безпаметно заспиване - и после пак отначало. Заради напрежението, повечето стари травми се скриват някъде, новополучените се откриват с учудване ден след финала.

Хората, останали в лагера, го съби-



рат, пътуват дълго, пак го опъват. Бели нощи, организмът сам не знае какво иска. И доспиването, и бодростта са приглушени и далечни. Доколкото е възможно поддържат връзка с другите, поправят каквото счупено изскочи от камарите багаж, събират и оценяват кляуките и информацията от цялото състезание, готови са всеки момент да започнат евакуацията на своите или чужди екипажи. Няма ден, в който не трябва да се хукне





някъде по спешност. Части от някъде наблизко или много далече, или някой безнадежно се е счупил и вече няма какво друго, освен да бъде спасяван с всичките сили и умения на тези, които са физически способни да стигнат до него. Тази година е хубава – всички са живи, и колкото и да е странно – никакви тежки травми. Докторът скучае в лагера на организаторите, наникъде не се носят вертолети.

На трасето пилотите зъзнат малко мокри в кабините през нощта или гонят комарите и се загъхват от жегата през деня и чакат шурманите да махнат някъде и кога. Тукашните дълбоки мисли за климатиците са истински смешни, ако някой тръгне да влиза в брога или в блатото с вдигнати стъкла, значи не е в съзнание. Отвреме навреме карат, дълго. Няколкостотин метра. Феерично, с шлейфове черна вода настрани, с глухи удари в ямите и скокове на трамплините. После, разбира се, потъват и пак чакат шурманите да направят нещо:) Ако стигнат до края – заслугата е на пилота. Ако не – шурманът е виновен:) Всички знаят за какво става дума и всички се смеят, но пилотите винаги го казват. От което е още по-смешно.

Шурманите тичат и теглят джиповете повечето от тия 15 – 30 километра. Все се чудят дали не са забравили нещо в предишния брод и старателно прибират забравеното преди тях от някого. После в лагера всички питат кое чие е и всеки се опитва да пробута на някого нещо, уж че било негово.

Контролните точки са на най-непроходимите места и веднага е ясно къде са. Не са далече една от друга, понеже са много. Така маршрутите е всъщност ясен и собствено навигационната задача не е проблем. Но изборът на траекториите е. Няма как да се види какво има под черната вода и под калта. Когато се движат в пакет, какво има отдолу се вижда по действията на предните. Но не е факт, че откъдето мине един, ще може да мине и следващият. След всеки пътят се разбива все повече. А има и поверие, че не бива да се слуша чуждия шурман. Гората е пълна с мокри и кални хора, които тичат, странно ръкомахат настрани и надолу показвайки завоите и

препятствията, и гърлено се провикват Ляво! Гааз! Хоод! Ти не си пилот бе, ти си таксиджия!

Понякога е достатъчно някое дърво да се напъха удачно под колелата. После то ще си стои завинаги като проблем за всички следващи. Както е било и за всички дотогава, понеже сигурно е там от десетилетия. Лошото е, че тежат стотици кила и се местят трудно. Понякога се плъзва по предния мост и тръгва при мотора, докато опре в щита или го пробие. Тогава шурманът се гмурка отдолу с брадвата, ако джипът вече не ще назад.

Понякога може да се направи мостче от завързани трупи, краищата им да се закопаят здраво в земята и бродът да се мине на сухо. Друг път работата е наникъде и не остава нищо, освен да се строи гат. Хубаво е, когато има много еднакво дебели дървета. Редят се плътно напреки на пътя и най-лошото място се минава.

После пак грънчат гжекове, пагат дървета, под колелата изригва кал и театърът се мести още малко напред.



Изводите

Не съм сигурен, че съм готов за толкова помпозно заявление като „Изводи и Поуки“, но все някак трябва да приключа. Това, което разбрах със сигурност, е, че пушенето и дебелият корем са наистина вредни в оф-роуда:) Подозирам въпросите ви и затова ще се опитам да формулирам поне нещо в посоката „а къде сме ние“.

Руснаците нямат проблеми с чужденците. Чужденците имат проблеми с руснаците. Главните не са езикови, а понятийни и възникват неизбежно, щом чужденецът откаже да разбира поведението и мисленето на руснаците и се опита да им наложи свой модел. Те го обясняват просто – Не се ходи със своя закон в чуждия манастир. Самите те винаги и много внимателно разглеждат всеки чужденец, разбират го, и полезното от неговото мислене веднага приемат за употреба. Но самите са тихи, не спорят, не се налагат и за европейците това изглежда като наивност, а понякога като студенина. Чужденец пък, който ги разбира и се държи адекватно, приемат с възторг. Все едно на какъв език говори. Знаенето на разни специфични жаргони изобщо е опасно за черния гроб, понеже много обичат тостовите.

Да направим джипове за там ние можем. Да съберем снаряжение също. Има къде и да тренираме за пясъка и камъните и гоня къде за бродовете. За няколко години ходене можем да научим и основите на оцеляването и движението по ония места. Но ми е трудно да си представя откъде може да се вземат чак толкова много пари, като за тукашен отбор за там. Хубавото е, че на тях вече им става интересно какво става у нас в планината. Искат да идват да карат тука. За мен – относително реалистичен по парите вариант. Кое то вече е пряк път към смесени отбори.

Не знам какво да кажа на хората, които ми помогнаха тука, и с които се срещнах там. Благодаря ви, момчета и момичета! Вие докарахте големия свят в малкия ни живот.

Благодаря!

OFF-ROAD



Този репортаж достига до вас с любезното съдействие на: OFFRoad-Bulgaria.com, списание OFF-ROAD BG

Генерален спонсор Т.Т+Т.Т. Младши

Тони Илиев, Sras55, gumbata, Иван Алексиев, Станко Вълчанов, Pursie, Александър Василев Димитров, Евгени Кукурешков, vladi333, iiiopo, Павлена Николова, Трамр, Веско, sabin, МИШО/ELEKTRIK, zzlatev, Yaro, peppu, Ivich, BatGeorgeone, Явор(dorzi).