

Българи юнаци!

24 часа на Атина 2009 с ATV рекорд
на Тодор Христов и Петър Ценков,
Иво Върбанов победи Борис Гадашин

В края на ноември се проведе едно от най-тежките оф-роуд състезания „24 часа на Атина“ - 1000 км за 24 часа трябваше да изминат участниците по изключително тежко трасе и сложна навигация. На старта застанаха 97 джипа от Гърция, Русия, Италия и България.

Нагпреварата стартира в центъра на Пирея, премина през континенталната част на Гърция, областите Атика и Виотия, остров Евей и финишира отново в Пирея. Всички участници бяха наблюдавани чрез сателитна система iTrack, с цел безопасност и достоверност на резултатите.

Голямата звезда бе европейският „баха“ шампион Борис Гадашин от Русия. Той бе поканен специално от организаторите, които му осигуриха автомобил, бърза асистенция и всички екстри по трасето. При джиповете България бе представена от екипажа Ивайло Върбанов/Пламен Кацарски с Mitsubishi Pajero 3.5. Върбанов започна отлично състезанието и водеше убедително, като в няколко етапа задминаваше руснака. След петия специален етап и 15 часа каране Гадашин не издържа на атаките на Върбанов и

изнервен напусна състезанието. Иво водеше убедително, но 6 км преди финала технически проблем го забави и той финишира втори след гърка Димитрис Христу също с Mitsubishi Pajero 3.5.

До финала достигнаха само 34 участника, 4 джипа се преобърнаха в деретата, 10 напуснаха поради преумора на екипажите, а останалите получиха технически проблеми в трасето.

Със специалното разрешение на организаторите, двамата български пилоти с ATV бяха поканени да поставят световен рекорд по продължителна езда на четириколка. Тодор Христов и Петър Ценков стартираха заедно с джиповете и изминаха 1000 километра за 24 часа. Опити им в досегашните състезания и участия помогна много в няколкото критични момента. Около 19 часа загубват токовете на навигацията и светлините на ATV-то и Христов управлява машината „на слъпо“ оставащите 20 километра до сервизна зона. Проблема е отстранен и в следващите часове всички върви гладко. Кризисни се оказват последните четири часа, когато 80 километров специален етап минава през скалистите планини на остров Евей с много

пропасти и тесни пътеки. Силните удари в камъните нараняват ръцете и на двамата, но с намалено темпо и много усилия преодоляват и това изпитание. След успешния финал и вече поставения световен рекорд, Христов и Ценков получиха

специалните поздравления на организаторите и респекта на всички участници. Седмица по-късно, двамата атакуваха и призовите места в ATV-категорията на гръцкия оф-роуд шампионат, но за това в следващия репортаж.





Ето в резюме, разказите от първо лице на участниците, представени в портала Offroad-Bulgaria:

Тодор Христов, за рекордното каране на ATV:

„Времето беше разкошно – топло и слънчево.

Използвахме петъчния ген за почивка, разходки и разузнаване. Видяхме къде е старта - уникално яхтено пристанище наречено Пасалимани, намерихме и официалния сервиз на Can-Am и собственика му - нашия приятел и участник от

„ATV Challenge Cup“ Христос Стамболдзис. Взехме някои необходими неща, разходихме се и се ориентирахме към прибиране.

На сутринта около 8.30 се засилихме за техническия преглед, който започва-ше от 9.30, но се оказа, че доста хора са там отрано... Регистрирахме се, сложиха ни електронните джаджи и с Петър Ценков тръгнахме напред.

От официалния до реалния старт имаше 75 км по асфалта. Началото бе на същото място като миналата година, край огромен комплекс до магистралата. Тук ни чакаше Исак, друг наш приятел и участник от ATV състезания у нас, който помогна за смяната на гумите и подготовката на машините...

Времето беше хубаво, но с много прах... Толкова прах не бяхме яли за цяла година в България. Тръгнахме преди Иво, за да можем да му казваме ако има някакви уловки по трасето и пътната книга...

В първата си част трасето беше приятно и скоростно - горски и полски пътища с оврази и коловози и трудна навигация. Стигнахме до края на първия SS и с изненада забелязахме, че няма никой. Решихме да се снимаме за доказателство, но после разбрахме, че няма и да има хора на повечето места, защото има електронни датчици, които отчитат преминаването ти и старта в следващия етап.

С Петър се кефихме максимално на гледките - живописни места, широки макадамови пътища и китни селца, изкачвахме се до върха на планините и после слизахме до морето...

Притеснението ни дойде в началото на SS2 - не отговаряха картинките за старт на етапа и след като се повъртяхме и снимахме до табелата, решихме да звънем на организатора, който ни обясни, че трябва да влезем в коритото на суха река. Намерихме вярната посока и



**zo
ne
4x4**



→ Веднага започнахме да звъним на Иво и асистенцията. След като успяхме да им се обадим, спокойно продължихме напред. В края на този SS започна да се зрчава и на върха на един хълм с много серпентини чухме приближаването на джип със страшно тракане на ламарина. В далечината не успяхме да го различим, но по звука ни заприлича на Иво и се притеснихме. Оказа се, че е Гадашин, който беше „разсвндъчил“ колата, след като Иво го е изпреварил. Решихме да тръгнем след руснака, до Арахова оставаха около 50-60 километра и там щяха да ни чакат нашите.

И тук стана драмата... АТВ-то на Петър загуби токовете на светлините и навигацията (холдер и трипмастер), а нощта вече се спускаше. Опитавме се да намерим проблема, но не успяхме и веднага звъннахме на асистенцията да мислят решения и варианти. Аз подкарах АТВ-то на Петър, а той взе моето, че се оправяше по-добре с навигацията. Карах на 10 метра след него, беше тъмно, страшно и рисково, но в този момент никой не мислеше да се отказваме. Не намалявахме темпото, за да не ни застигне и отнесе някой джип от състезателните.

Тук много ни помогна

гръцкия фен Исак, който беше вкарал нашите момчета в трасето, доста преди Арахова и така ни намериха на 20-я километър. Механикът ни Омбре намери проблема и след около 20 мин. бяхме готови, а малко след нас дойде и Иво, без проблеми към този момент и поехме към края на етапа. Изненадите обаче не свършваха... Колкото по-късно ставаше, толкова по-трудно беше трасето. Помислихме си, че така ще е само този етап, но уви, заблуждавали сме се.

Стигнахме в Арахова, където организаторите бяха осигурили закуски и течности преди следващия старт. Провериха ни сателитните машинки и поехме към оставащите 130 километра до почивката в 12 часа на 430-я километър от старта. Етапът се оказва почти като в България - планина, гори, коловози, кал, локви, трудна навигация и изобищо българско оф-роуд състезание от миналото. Оплескахме се като прасета, но пристигнахме на сервизна зона. Организатори, съдии и публика ни аплодираха бурно при пристигането - не очакваха да се справим даже и с първите 12 часа. Изненадахме ги разбира се,

а преди нас бяха дошли само няколко джипа. При нас и при Иво всичко беше наред, а той беше ядосал много братушката и се движеше с първо време за момента.

Втората част на трасето беше на остров Евей, вкараха ни в една кална локва, по-скоро тресавище,

където доста от джиповете се поизмъчиха. Голям кошмар беше този етап - камъни, пътечки, сухи реки, малко гора, пак скали, пак камъни и много пропаста. Намалихме темпото, беше много опасно и не си струваше риска. Тук срещнахме отново руснака - беше решил да се връща, изтървал един завои и се забил между дърветата.

Нямаше лебедка и

беше го отнесъл с над 20 мин. Разправяше, че организаторите го прецакали, че на Иво колата е специална и с огромна инвестиция, че не са му казали нарочно какво острие е Върбанов...

Видяхме се с Иво на старта на SS7, където след кратка почивка се отправихме към най-гадният, най-тежкия, най-дългия... и фаталния за Иво етап.

За нас това бе най-голямото изпитание. Умората вече затваряше клепачите, а терена ставаше все по-тежък. Точно, когато свършиха гадостите и му се виждаше края, стигнахме до Иво и Пламен. Сърцето ни се сви като видяхме колата, която беше скъсала шарнир и седеше

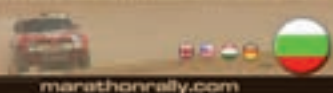
безпомощно вдигната на крика. Петър тръгна за шарнир и да доведе асистенцията, аз останах малко при тях и се чудех защо съдбата не се смили над усилията им - оставаха 6,4 км до финала! После Иво финишира, но не успя да влезе в 24-те часа и да грабне победата...

Всички се учудиха на темпото на Иво и нашата издържливост, някой даже са се обзалагали, че



се мъчеше да извади джипа с крика. Точно след този етап не му издържаха нервите, защото Иво

Следете рали "Дакар" на живо в marathonrally.com
Най-големият оф-роуд портал в света вече знае български!





няма да завършим с АТВ-та. Средната ни скорост за движение за 24-те часа е 41.4 км/ч, а общата ни скорост на движение е 35.4 км/ч. Максималната ми скорост е била 123 км/ч а на Петър беше 127 км/ч. Представям си каква е била тази на Върбанов... Всички изразиха уважение и респект към нашето участие. Впечатли ме и транспаранта на награждаването, където бяха сложили българското знаме, а кметът на Пирея в словото си спомена „Пилотите от световна класа Борис Гадашин и Иво Върбанов“.

ИВАЙЛО ВЪРБАНОВ ЗА ТОВА ДА БИЕШ ГАДАШИН И МАЛШАНСА:

„Точно в 12 часа стартира руснака. Колата му беше гръцко Mitsubishi 3,5. Имах възможност да я огледам. Общо взето нищо особено, 8 амортизатора с разширители, свалена ниско за стабилност по бързия макадам. Втори стартираше местния рали шампион с Mitsubishi L200, подготвено от-го за рали рейд. Трети стартирах аз, а четвърти беше и единствения завършил, също с Mitsubishi 3,5.

Придвижих ме се по асфалт до истинския старт на състезанието, където беше разположен и сервиза. След това преминахме liaison 2, около 20km до старта на SS1. Тук дойде и първата изненада за мен. На старта седеше само една табела. Никои не записваше времето за преминаване на liaisona и старта на специалния етап. Питах един от организаторите и той ми

обясни, че сами си засичаме времето за преминаване и стартираме след табелата, като транспондера отчита преминаването.

SS1. Наредихме се по реда по който бяхме стартирали и зачакахме. Първи стартира руснака и след него всички през една минута. Малко преди края на етапа го настигнах и на един десен завой успях да го изпреваря, като финиширахме заедно. L200 беше изчезнало, а следващите две коли се забавиха с около 5 минути. Поведох състезанието, предстоеше liaison до ss2 и ss3.

SS2 и SS3 - Нямахме за къде да бързаме, трябваше да пазим колата и да поддържаме прилично темпо. Най-големият проблем беше роудбука с разлики от 200 до 400 метра и една грешка от 3 км преди финала. Вече бяхме на фарове и навигацията беше ужасна. Видяхме се с Омбре и Андро малко преди финала и разбрахме, че въпреки пробле-



мите сме се движили добре. Продължихме към Арахова, където се наредихме на старта на SS4.

SS4. На фарове сме от няколко часа, умората започна да се усеща. Тук бяхме с Тодор и Пепи, които стартираха заедно с нас. Учудих се колко яко се държат след почти 10 часа каране. Покарахме заедно, след което дръпнах напред, преследвайки първото време. Това беше последния специален етап преди почивката.. Поддържахме добро темпо и стигнахме на сервизната зона, настигайки руснака.

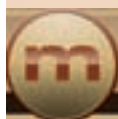
Поредния спечелен етап.

Почивката от 1 час след 12 часа каране ни дойде много добре. Знаехме че състезанието сега започва. Прахта в колата беше два пръста и едвам дишахме, а очите ни сълзяха. Умората ни натискаше все повече. Бяхме се схванали на седалките. Специално сложеното гърне се беше откъснало и колата бучеше страхотно. Предстояха 12 часа до финала.

До сервиза се движихме около Коринтския залив, като теренът беше перфектен за рали рейд, с много обратни завой, бързи участъци, преминаване над огромни пропасти и невероятни гледки.

На сервиза Омбре и Андро бързо прегледаха колата и я подготвиха за старта на втората част, всички бяхме усмихнати - вече ние бяхме звездите. В руския лагер настроението беше минорно, като Гадашин бе готов да се откаже още там. Сърдеше се на всички гръци, макар че го подкрепяха 4 автомобили в трасето и един на асфалта и благодарение на тях стигна до сервизната зона.

SS5 и SS6. Отново бяхме броня в броня и имаше визуален



Следете рали "Дакар" на живо в marathonrally.com
Най-големият оф-роуд портал в света вече знае български!





контрол върху развитието на състезанието. Тук започна и истинската битка, повече за доказване на личности, отколкото за победа. Трите коли - руснака, бялото Паджеро и аз, бързо се събрахме на разстояние от няколко метра. Прахта беше ужасна и се наложи да загася всички фарове, за да мога да карам. Единственото което виждах, бяха светлините на колата пред мен. След няколко километра в прахоляка успях да поведя, като си осигурих малка преднина. Така стигнахме до асфалта, където поради грешка в роудбука се объркахме и изостанахме. Постепенно отново настигнахме другите коли и след множество изпреварвания поведохме колоната. Отново бяхме първи, а до финала на етапа оставаха 20 км. Бяхме карали без да спираме около 4 часа. В този етап Гадашин се отказа, а гъркът се движеше малко зад мен. В този момент скъсах спирачен маркуч и останах без спирачки, но въпреки това стигнах до финала. Тук се отремонтирахме, като около 15 коли ни задминаха и продължиха

нататък. Оставаха ни един супер тежък liaison от 80 км., който беше чист състезателен етап поради краткото време за преминаване и SS7 – последни 80 км преди края.

Последният liaison бе тежък - кал, урви, камъни... Карахме на ръба на възможностите си. Краткото време за преминаване ни караше да натискаме до край. Заради ремонта бяхме изостанали много и единствената ни цел беше да настигнем и задминем всички. Гърците не ни пускаха и се налагаше да правим много рисковани минавания покрай една или две коли. До края на етапа отново бяхме първи, като имахме преднина пред бялото Паджеро и най-добрите в групия клас. Беше 7 сутринта, а преминаването от сянка на слънце криеше огромни рискове. Колкото и да чистихме прозореца отвътре, прахта от която не се виждаха уредите, се лепеше веднага и като светнеше слънцето оставахме с нулева видимост. Пътят се виеше над пропасти от по 400 м над морето. Успяхме да влезем

във времето...

SS7. Поради факта, че на тежкия liaison едвам влязохме във времето, нямахме никакво време да слезем от колата преди старта. Искяхме да се вмъкнем във всички времена, което щеше да бъде нов рекорд в историята на състезанието. Вече бяхме видели, че трасето е много трудно и преминаването на 80 км за два часа и половина означава каране на макс. С пълна мобилизация потеглихме.

Очите грацят и сълзят, всички движения са забавени. Десния ми крак ме болеше и въобще не го усещах. Пламен имаше сила само да казва наляво или дясно. Карахме срещу слънцето по тежко трасе осяно с падали камъни, срещата с които би отнесла половината кола. Непрекъснато влизахме от слънце на сянка, което ни костваше резки спирачки. Така преминахме целия етап.

Оставаха ни 6 км до финала. Пътят се оправи и вече усещахме победата. Но дойде и фаталния момент. Излязохме от гората и слънцето ни

заслепи. Натиснах спирачка за да не излетя в някое дърво и се чу удар в предно дясно колело, след което колата се повлече по корем. Искях да крещя от яд - след 1000 км и 22 часа каране, след като бяхме преминали през десетки кризисни ситуации, след като можеше да стигнем до финала по инерция, се случи белята в последната дупка на трасето.

Имах преднина от около час пред другите и зачакахме асистенцията. Омбре и Ангро тръгнаха веднага с буса от сервисната зона към мен. Но отново лош късмет - огромно задръстване на моста за влизане в острова ги забави два часа. През това време седях и гледах как оцелелите около 20 автомобили преминават покрай мен. Пристигна буса и момчетата ме качиха на колела за нула време. Шестте километра, които оставаха, бяха равен маказам. Продължихме към финала и от там за сервисния парк. За съжаление малко преди сервиса разбрахме, че отворения финал е отменен и се отправихме директно към хотела..." **OFF**