

СОДЕРЖАНИЕ

- 1 СЛОВО АЛЮЛЯЯ
- 2 ДОРОГАМИ КОЛЫМЫ
Мыс Островной
- 8 ДРФ-4
Разведка от Бродня
- 16 ДРФ-4
То что видел я
- 22 НЕ ЗА ЁЛКАМИ
Окончание сезона
- 27 12 ДОРОЖЕК ТАНТУЙ
Дорожка первая
- 30 ДАЛЬНИЙ РУБЕЖ
Возложение венков
- 32 ШАВЕРМА 3,14
День Святого Валентина
- 37 ДЖИПЕРСКИЙ НОВЫЙ ГОД
- 44 ГЕЛЕНДВАГЕН
Подготовка к трофи-рейдам
- 48 ВРЕДНЫЕ СОВЕТЫ

Руководитель проекта: Алексей СЕДЕЛЬНИКОВ

Редакторы: Олег СМИРНОВ, Константин НОВИЦКИЙ,
Сергей МАРТЫНОВ

Дизайн 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

Тут как-то в наш клуб зашел кризис. Коллектив клуба на всякий случай ударил его по репе большим красным домкратом со странным названием “Высокий Женя” и по-доброму попросили больше никогда не приходить. Клуб решил развиваться. В доказательство мы открываем новый проект “Жыпер Маркет 4x4”, поднимаем на новый уровень наши соревнования и покатушки и утолщаем наш внедорожный журнал. Статьи, именно его Вы сейчас держите в своих руках. В этом номере (уже четвертом) мы побываем на Колыме (к счастью, летом), съездим на Разведку и на День Рождения Нива-клуба, встретимся в зимнем лесу с говорящим Медведем, почитаем Атлас. Вас ждут встречи с китайскими патриотами или патриотичными китайцами (а точнее и с Китайцами и с Патриотами). Святой Алю..., простите Валентин, предложит Вам Шаверму или жениться (на выбор). Мы замерзнем, как немцы под Москвой, на Джиперском Новом Годе и в конце журнала почитаем Вредные Советы. И последний совет от Алюляя (полезный). Не читайте первую статью. Она не несет никакой смысловой нагрузки! Хотя уже поздно. Вы только что сделали это...

Радий НЕЦЛОВ (КАМАЗ)

ДОРОГАМИ КОЛЫМЫ

Мыс Островной



Фото автора

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Колымá – разговорное название региона на Дальнем Востоке России, где в годы массовых репрессий 1932–1954 располагались исправительно-трудовые лагеря с особенно тяжёлыми условиями жизни и работы. Административный центр Колымы – г. Магадан – один из самых удалённых (7110 км) от столицы России и самый молодой областной центр Дальнего Востока. Расположен на побережье Тауйской губы в северной части Охотского моря на перешейке, соединяющем полуостров Старицкого с материком и выходящем в бухты Нагаева и Гертнера.

Город насчитывает несколько тысяч капитальных зданий, более 140 улиц и переулков. Население почти 130 тыс. человек. В 1928 году В.А. Царегородский, помощник начальника первой Колымской экспедиции Ю.А. Билибина, нанес на карту слово Магадан. В 1929 году на берегу бухты Нагаева началось строительство “Культбазы”, в дальнейшем переросшей в город. Статус города Магадану присвоен в 1939 году. С 1954 года город – центр Магаданской области.



Как обычно планируются ваши путешествия? Наверное с мысли «А хорошо бы собрать народ и рвануть куда-нибудь». Вот и первая джиперская вылазка молодого Магаданского Автоклуба М49 произошла именно так. Благо мы с Максом работали в то время в одном офисе и все наши перекуры были заняты разговорами о джипах, лебедках, колесах и поездках. Вот однажды и решили: «Послезавтра выходные, поехали на Островной».

Сказано – сделано. В тот же вечер сажусь на телефон и начинаю обзванивать джиперов с нашего автофорума. Основными критериями были: наличие внедорожника хотя бы с минимальным уровнем подготовки и голова на плечах.

Вечером пятницы 5-го июля уже был точно известен коллектив будущей вылазки:

Макс (Kelt) – «Тойота Ленд Крузер Прадо» на 32-х колесах. С ним штурманом еду я.

Антон (Delfin) – «Мицубиси Паджеро». Колеса 33 дюйма. Штурман Марат.

Александр (Megavolt) – «Мицубиси Делика». Колеса «Медведи», насморк и боевой настрой в комплекте.

Целью поездки, как уже было сказано, был назначен мыс Островной – весьма живописное место с видом на открытое море, кроме того, нас интересовала заброшенная воинская часть с артиллерийской батареей, находившиеся там же.

Встреча назначена на 11 утра субботы. Приехали все, тут же и познакомились. Оказывается, что

дорогу знаю только я, но это полбеды. Более интересной новостью оказалось то, что «Делика» тюнингвалась ещё в Японии, но делали её явно не для оффроуда. Не знаю, кто её создавал, но масляный фильтр оказался за передним правым колесом без всякой защиты. Здравомыслящий человек наверняка не поехал бы в путешествие с таким, но мы же Великий Русский Народ!

Выехали точно по графику. Первые 10 км шла укатанная грунтовка. Грибники, ягодники и просто отдыхающие здесь частые гости. Множество отворотов, развилок, но мы строго следуем по курсу. Хорошая дорога закончилась уж больно резко и из укатанной она превратилась в обильно усыпанную огромными валунами, на которых жутко болтает. В такие моменты понимаешь, что ремни безопасности в машине стоят не только на случай ДТП. Баранку приходится крутить очень резко, чтобы не дай бог стукнуться чем-нибудь об очередной булыжник.

Приближаемся к первому броду. Ручей небольшой, застрять не боимся, но на «Делике» нет шноркеля, так что надежда лишь на то, что способ забора воздуха на данном автомобиле позволяет ей нырять достаточно глубоко. Наши надежды побарахтаться в воде не сбылись – вода едва скрывала ступицы. Впереди ещё один брод – через реку Каменушку, которая питает городское водохранилище. Но и здесь вышла незадача – воды мы не увидели, река совсем обмелела.



Выкарабкавшись по немалым таким булыжникам из Каменушки, сделали первый привал на подвесном мосту. Тут же обратили внимание на загнутые подножки «Делики». Все-таки конструкторы явно не рассчитывали на подобные условия эксплуатации своего детища. Именно с этого места началась самая интересная дорога: она стала сильно петлять, подъемы, спуски, валуны по мере приближения к Островному увеличиваются в геометрической прогрессии, появилась грязь и глубокая колея. Иногда приходилось выходить из машины, чтобы выбрать правильно траекторию. Один раз даже разматывали трос. На очень крутом спуске Саше нельзя было тормозить, иначе бы его занесло. В самом конце «Делику» стащило в грязь, откуда она была вызволена без особого труда.

Продолжаем путь. Дорога стала просто ужасной: грязь, валуны, колея, бревна, во многих местах она проходит прямо по руслу ручья. «Прадо» и «Паджеро» идут безо всяких проблем, опасения вызывает только «Делика», которая активно заминает себе многочисленные дуги и пороги о вездесущие булыжники. Но, по словам Александра, природа сама подсказывает ему путь к тюнингу, отламывая все ненужное.

Наконец-то открылся вид на мыс: постройки на берегу, каменный полуостров. Но для начала мы решили посетить старую артиллерийскую батарею. Память подсказывала, что для этого надо искать поворот налево в лес после КПП.

А вот оно и КПП. Небольшая заросшая деревьями постройка, остатки от шлагбаума. Когда-то здесь несли караульную службу солдаты и офицеры сначала советской, а потом уже и российской армии. Сейчас этот домик используют разве что туристы в качестве укрытия от дождя. Ищем поворот к батарее, но слева от нас стена очень густого леса, в котором мы с огромным трудом нашли дорогу. Ехать стало интереснее, по этой дорожке ездят разве что сборщики металлолома на «Уралах» и «Шишигах», и то, судя по следам, это получается у них с трудом. Нам тоже досталось – опять засадили «Делику», которая угодила в яму и уперлась мордой в камень, пришлось немного поработать лопатой.

Вот и батарея. Предусмотрительно обували болотные сапоги и достаем фонарики. Где-то здесь в зарослях первый бункер. Он стоит прямо над обрывом. Обнаружить это чудо инженерной мысли из бетона и стали можно лишь подойдя

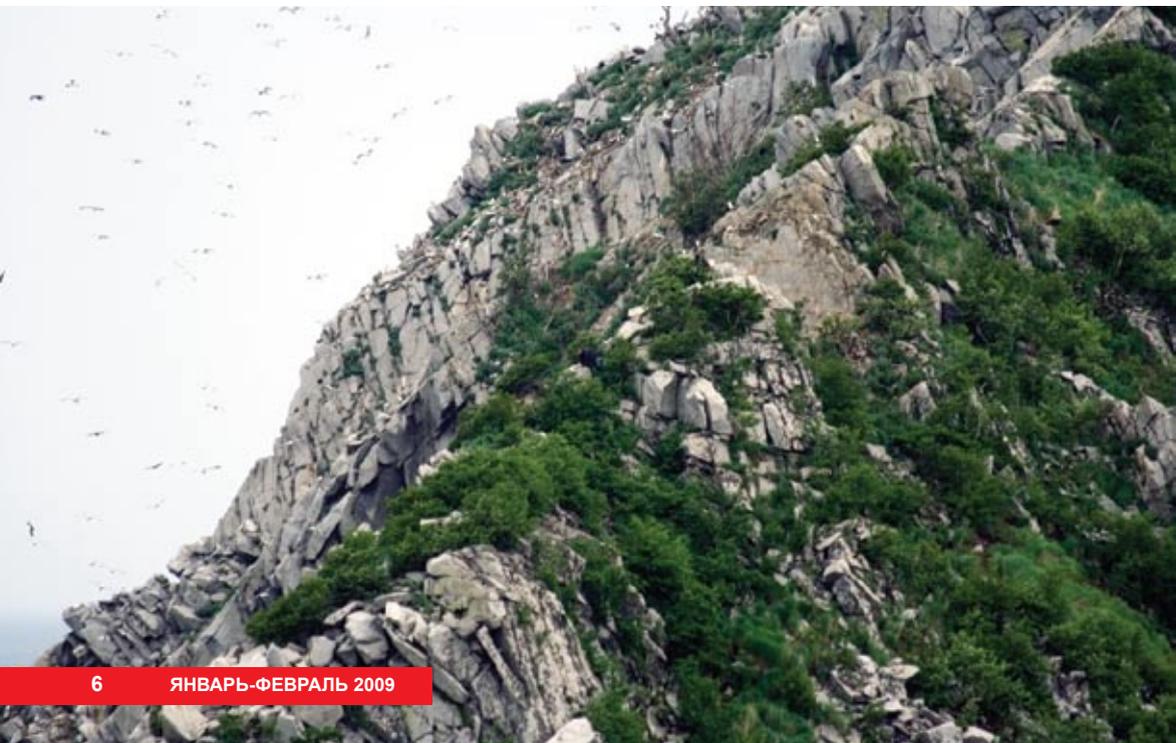


почти вплотную. На входе когда-то висела стальная дверь, сейчас остались только петли толщиной в мою руку. Внутри полнейший мрак, вода и мертвая тишина. Когда-то здесь бурлила жизнь: стояли стеллажи со снарядами, лязгали станки, гремели орудия, матерились прапорщики. Теперь это лишь памятник военной мощи некогда великого государства. Нам осталось лишь искать многочисленные артефакты в виде болтов и гаек, остальное начисто выметено сборщиками металлолома.

Саму батарею построили ещё в 1938-м году, оснастив её 130-ти мм орудиями. Базировался на ней 137-й артиллерийский дивизион, штатом в 136 человек. По сути – батарея уникальна. Уже потому, что рассчитана она на защиту от прямого попадания 152-х мм снарядов, и сделано это на мерзлых грунтах и прямо над 30 метровым обрывом. Были продуманы системы вентиляции помещений и фундамента, защиты от конденсата. Даже сейчас бетонные конструкции, простояв почти век в экстремальных условиях колымского климата, не крошатся и не трескаются. О причинах сокращения батареи никто толком ничего не может ответить. Может быть её «зацепил» развал СССР и сокращение расходов на армию. Но основная версия, что разоружать её решили после инцидента со стрельбой в сослуживцев одного из солдат в середине 90-х.

Потратив не менее часа на исследование ледованье целого подземного города, мы отправились к мысу, чтобы наконец-то использовать по назначению груз привезенного с собой замаринованного мяса. Найти красивое место с ветерком (дабы сдувал комаров) не составило труда, правда вместе с комарами ветер сдувал со стола все кружки и тарелки, так что пришлось делать для них заслон из машин. После воскушения шашлыка был исследован сам мыс. С материком его объединяет лишь узкая полоска суши из валунов, сам полуостров, еще именуемый в народе Птичьим, состоит из одной большой скалы. Перешеек облюбовали себе рыбаки, которые обитают тут чуть ли не круглый год. Живут в маленьком фанерном домике, в город добираются на таких же маленьких моторных лодках. Промышляют крабом, лососем, камбалой, не забывают так же собирать птичьи яйца. А птичьих гнезд здесь предостаточно: весь полуостров – это огромный «птичий базар».

Поднимаемся по почти отвесной скале, вниз стараюсь не смотреть – там бушует море, а высоты я очень боюсь. Стараюсь не думать и о том, как буду спускаться. И вот мы почти на вершине, моря не слышно из-за криков морских птиц, которые только тем и занимаются что кричат, дерутся за еду, кормятся, высидывают птенцов, парят в воздухе и снова кричат. Дальнейший путь на вершину пролегает через очень узкий хребет





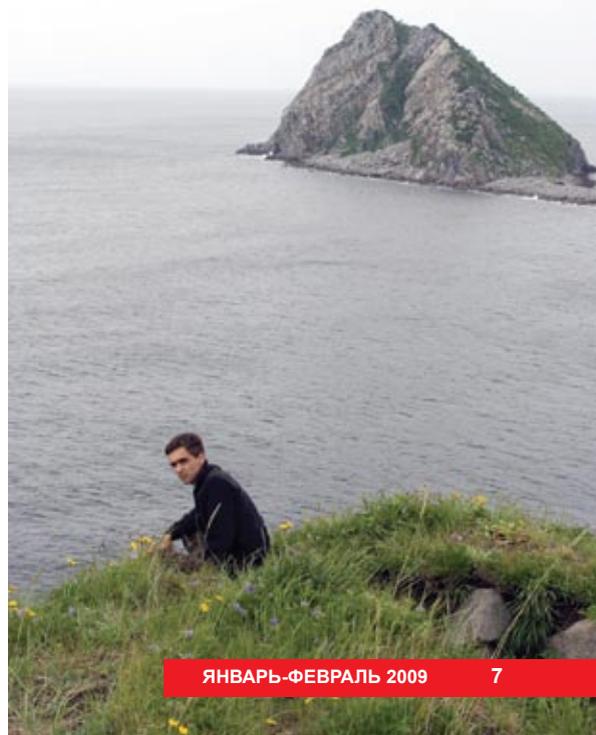
длиной метров 7, идти по нему я не решился, к тому же кружащиеся вокруг птицы предприняли уже не одну попытку затащить меня в свои гнезда. Страшно.

На обратном пути домой нас подгонял дождь, но дорога была уже знакомая, и поэтому мы специально искали места, где застрять. Зря искали – смогли засадить только «Делику», которая потеряла уже почти все подножки и дуги. В городе расставались как закадычные друзья, хотя толком познакомились только утром. Такие поездки очень сближают людей.

И всё-таки обидно, когда-то это место было в какой-то мере опорой, объектом гордости, а сейчас мыс Островной стал местом паломничества рыбаков да туристов всех мастей. Не знаю, нужна ли сейчас городу артиллерийская батарея в случае современной войны технологий и высокоточного оружия, вряд ли бы на нас нападали корабли, но ведь не это стало причиной её исчезновения. Но, несмотря на все, в душе просыпается настоящая гордость за русских солдат и офицеров, когда смотришь на подобные сооружения вдали от цивилизации: на полуметровой толщины стальные стены, на 20-ти сантиметровую броню башен. Когда-то здесь была тайга и только медведи властвовали на этих землях, но пришла советская армия и построила здесь военную базу. Съедаемые комарами, продуваемые ветром, засыпаемые снегом, они выполнили свою задачу и хранили покой нашего города, за это им огромное спасибо.

Из поездок принято брать сувениры, так называемые в обиходе «Артефакты». А я вот ничего не взял, ничего не пылится у меня на полке, где уже целая коллекция подобных сувениров с самых

разных мест Колымского края. Лишь маленький, уже давно засохший, но ещё пахнущий букетик маленьких белых цветов, который стоит на столе у любимой девушки. Мне этого достаточно, уж очень сильно отпечатались у меня воспоминания о нём, о той мощи и красоте, которые я нигде больше не видел.





Дмитрий МИРОШНИЧЕНКО (Бродень)

ДРФ-4

Разведка от Бродня

Фото: Ксения ХАРИНСКАЯ

Собственно все началось с призыва на Нивовском форуме: «Помогите кто чем может и да скажут Вам спасибо... наверное...» Ну и как положено почти джентельмену – я отозвался. Сначала меня приручали просьбешками типа: «вешечки, свет, мангальчик», а потом появилась невинная надпись: «Кто желает ПРОЙТИ ПЕШКОМ и пропилить трассу экстрима, только надо машинку на доставку пильщиков и их увоз с трассы». Пильщиком побывать я согласился, тем более когда еще выпадет начинающему жыперу шанс побывать на трассе Самого Экстрима. Как представишь – огромные колеса, мощнейшие моторы, горящие лебедки тянущие нечто невообразимое из болота... Фантазия у меня богатая и «Ладога» со своими «котлетами» просто отдыхала. Не поучаствую, так хоть посмотрю на места боевых действий. Все порушила NiaNara, когда поинтересовалась моей машинкой.

– Нива на 29-х АТ-ишных колесах – выдал тайну я.

– Отлично, если в субботу «танк» не найдем, то поедем на твоей и еще на одной. Не парься, я там весной на стоковой Ниве каталась где хотела и как хотела...

Колеса обмелъчали, моторы подослабли, ручные лебедки тянули из лужи не известно как оказавшееся в лесу «зубило»... К «Ладоге» возвращалось бывшее величие.

Поскольку здравый ум пока еще не покинул верхнюю часть моего организма, в четверг он посоветовал мне порезать нафиг мою АТишку, что и было исполнено мною быстро и качественно. В результате из Матадора МР-76 получилось... нечто гудящее и выглядящее не то чтобы очень зло, но и «шоссейкой» уже не назвать.

Однако в пятницу выяснилось, что «танка» не будет...

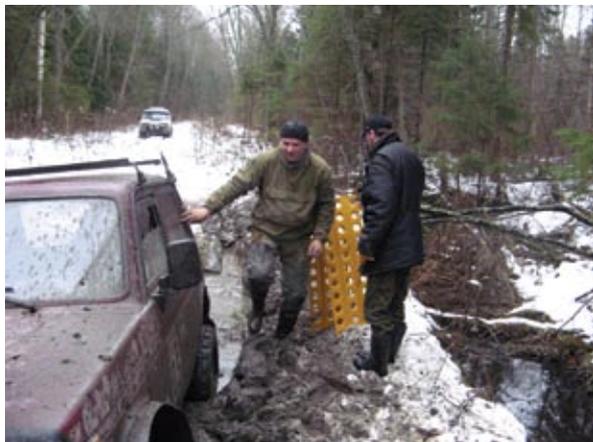
В воскресенье, когда собственно и была назначена разведка, в 8-00 я уже сидел на термосе и ждал звонка... В 9-00 слез с термоса и пересел в кресло... В 10.00 решил посмотреть свежескупленный фильм... В 11.00 решил что если никто не позвонит то проедусь вокруг своего озера (озеро конечно не лично мое, просто живу я загородом, а рядом оно и находится), установив коридор в 10 метров от берега. Должно было получиться достаточно экстремально и в плане оффроуда, и в плане преследования со стороны местных рыбацков за размешенные берега (сам там не рыбацху). В общем, в 11-15 позвонила NiaNara и обрадовала сообщением о том, что они уже встали и буквально в течение часа-двух будут готовы выехать. «То ли я ничего не понимаю в экстриме, то ли трасса действительно «ниачем» если орги собираются пройти ее за световой день», – так я думал, протирая апельсины и складывая в мешок (лучше бы шматок сала и пару буханок хлеба взял).

В 12-30 уже был в гараже и выгружал из «Кукушки» ненужные редуктора, коробку и прочие приятные мелочи, надыбанные на халяву, за день до этого. Проверив наличие необходимого, плюнул на все и поехал в сторону Красного Села где и была намечена стрелка с оргами. Не доезжая километров 15 до места сбора, принял звонок от Уральца.

– Ну мы уже стоим тебя ждем, а ты где?

– Блин! А чё NiaNara не позвонила? Я же просил позвонить как из Питера выезжать станете!

– Да? Ну... наверное забыли. Ну... мы за продуктами, подъезжай.



Подъехал когда уже все затарились. По быстрому познакомившись со всеми (кроме NiaNara'ы никого ранее не видел), получил в штурмана Уральца и помчались мы тремя Нивами в сторону заката. По дороге устроили переключку: «Джеки есть? – Есть! Траки есть? – Есть! Лопата есть? – Есть! Лебедка есть? – Ручная цепная 12-ти метровая пойдет? Пойдет!». Все вроде гламурно, но что ж так поздно едем то? Оказывается орги рублились вчера до темна на Лайте и Туризме, и вернулись в теплые стены уже неприлично поздно. Отсыпались.

Ну и ладно.

Подъехали. NiaNara начала парковать свою машину, стремясь расположить ее так, чтобы из леса она смотрелась наиболее выгодно, остальные повторяли маневры, не вникая в тайный кармический смысл сих действий. Получив разъяснения, освободили ей дорогу. При этом, переезжая через колею задом, почуял неприятный запах. «Фигня!», – подумал я. «Сам фигня!», – подумало сцепление.

Переобулись, переоделись, присмотрелись. У Holliwood'a 29-е мудричи и мудрый взгляд видавшего все, у меня грязная машина и болотные сапоги, у Артема красная кепка, у Уральца много раций – в общем парни хоть кого... А это кто? Ага у Holliwood'a сын в багаже, а у NiaNara'ы короткие сапоги и машина стоящая по феньшую. Мдя... ПОЕХАЛИ! Только сначала минут двадцать выясняли, как подключить инвертор, куда приставить ноут и ГПС. Всё? Всё! Помчались... засекать точку старта. Точка оказалась блуждающей, но в конце концов поймали, засекли и оставили лежать. А почему NiaNara координаты пишет под заголовком «Пи...ц»? Может все таки не все так просто?



«Вперед по колее!!!», – что может быть приятнее для жиперского слуха? Наверное только: «Правее колеи!!! – там жопа!!!» Проскочили средние части тела и стоп – орги начинают изощряться в коварстве, придумываю куда бы поставить точку так, чтобы участник стопудово зарылся... и умер... от старости, пытаясь выкопаться. Определились, не умрет, они же в экстрим идут с лебедками. Интересно, а как же мы?

А мы на удивление достаточно бодро перемещаемся в нужном направлении и навигатор сообщает, что средняя скорость по маршруту 340 метров в час. Прикинули, что к 23-00 стопудово будем дома. Бодрит.

Лебедка с первого раза отказалась перепускать цепь и для того чтобы привести ее в рабочее положение приходится каждый раз её разбирать. Постепенно это становится моим постоянным времяпровождением, а сам процесс упрощается и ускоряется, наверное из-за того, что деталей, которые надо крутить, становится все меньше.

Да, кстати, джек и траки, как оказалось, были только у меня, или пользовались только моими?

Стемнело. На моей машине насмерть отказало освещение и, чтобы видеть куда еду, напрямую от аккумулятора запитываю тракторные фары на морде «Кукушки». Помогает ненадолго. В первой же луже льдом бьёт одну из них и издалека машина начинает напоминать мотоцикл. Я иду первым и весь лед, снег и прочие удовольствия достаюся мне. Кажется, что если бы на хвосте не было Holliwood'a, то уже дома бы сидел и чай пил. Несмотря на то что у меня все ограничители порезаны и ходы подвески выше среднестатистических все равно в основном вишу по диагонали, мечтаю о блокировках. Holliwood же сидит практически всегда на защите и в один момент её обрывает. Блин!!! Оборвало задние крепления. «Ни шагу назад» называется. Вперед можно, но там колея, а назад и не надо, да и никак – защита как лопата висит.

За час до этого у кого то из оргов возникла идея позвонить кому-нибудь с целью пригласить кого-нибудь для помощи в продвижении вперед. Нормальный ход – не одни же мы такие отмороженные! Уралец звонит Erik'e и просит





повесить на форумах объяву... А мы продолжаем двигаться вперед со скоростью раненой эстонской улитки.

Отвлекусь по поводу своей резины. Все знают что Нива машина оборотистая и медленно крутить колесиками у нее не получается. Так вот из-за этого из колеи вылезти силенок не хватало, но машина приподнималась и довольно бодро летела по колее либо пока не выскакивала, либо не сваливалась обратно. На этом фоне Гудрич оказался похуже – так за бровки он не цеплялся. Дело, наверное, в том, что крупные боковые вырезы на моей резине (крупнее Гудричевской) хорошо очищались и гребли (крыша закидана была вся), а центральная часть замыливалась и не давала закопаться.

Ну и вот, далее. Через час-полтора после звонка Егік'е, начались звонки от кандидатов в помошники, но большую часть отменяли из-за отсутствия лебедек, пока не дошла очередь до Gerych'a. Продиктовали координаты, расслабились и начали готовиться к штурму брода. Тут после пары-тройки навещающих звонков нам на встречу пришел MicroHummer. Пока он шел среди оргов начался спор на тему: «А нафига он без ничего нужен?» Одни утверждали, что он «классный штурман», другие говорили, что он «никакой штурман». А он пришел и сообщил, что впереди дорога «ниачем» и бродов на один меньше, чем на карте. NiaHara отстояла свои права как штурмана и я остался под её чуткой руководящей рукой, а Holliwood'у (блин ужасная память на имена, если бы джеком не помял бы ему номер с ником фиг бы и его запомнил) достались Уралец, Тёма и Димон (хорошо что тезки, а то и его забыл бы) с надеждой на перерост количества в качество.

Лирика: честно говоря трасса получилась в меру сложная и в меру красивая, я б даже сказал не экстремальная, а ближе к «стандарт с лебедкой», потому что проезжаешь все таки больше, чем тянешься.

Ровно на середине пути (под ЛЭП) увидели огни Gerych'a и пошли ему навстречу. Он лебедился умирающей лебедкой на участке, который не так давно мы обеими Нивами прошли ходом, не обратив особого внимания. Сказалась разница в весе. Провалился.

Добрался Gerych до нас и мы ринулись на штурм брода. После подсазки NiaHar'ы (может она действительно весной здесь ездила?) я брод перелетел без замечаний, а про вторую машину не скажу, так как к этому времени стал впадать в протрацию и память стала мне изменять (интересно с кем?). Потом, на следующем участке, я слетел с колеи и Gerych, объехав меня, вытащил через брод лебедой. За бродом я самостоятельно вышел на дорогу (или колею, что одно и тоже). Сам он подзавис там надолго.

Все это время раздавались звонки от желающих помочь и вот однажды со стороны старта к нам подошли двое «спасателей». Один смутно знаком, другой не очень. Объяснили что подзасели в первых лужах, метров 600 от старта, там бревна, лебедек нет, решили не рисковать, чем помочь? Посмотрев на этих издевателей глазами голодного крокодила, NiaHara объяснила, что помощь уже не нужна, мы не сидим, пробираемся к финишу, получаем удовольствие, и вообще... «Спасатели», не особо растроившись, ушли.





Как выяснилось к финишу приближались не только мы. У меня предательски загорелась лампочка горючего...

Очередной брод. MicroHummer, разведав дорогу, повел Gerych'a на штурм в лобовую, а NiiNara ласково (почти) напевала мне на ухо, что «воооон там весной Шевик на шоссейной резине с пол раза проехал и даже не намок». Поверил. Жаль не весна. И я не на Шевике. Раза с пятого, разгоняясь в пятиметровом бросе, я выскочил наверх и... увидел Gerych'a, с помощью Димки доламывающего чудо китайского лебедостроения. Кажись у них получилось. И доломать и вылезти наверх. Вторая Нива прошла еще легче чем я, по моим же следам. Перекусили. До финиша километра. Темно. Появились первые, робкие банки пива. Gerych ушел вперед.

Ну, еще немного и мы в «Хопре»!!! Рванули. То ли еда на меня такое размягчающее действие оказала, то ли запах пива не понравился «Кукушке», но садиться я стал при любой возможности. Вторая машина шла гораздо лучше. Перед последним, по словам MicroHummer'a, бродом Gerych сказал, что через пятнадцать минут он

нас покинет. Тоска и грусть поселилась в наших сердцах. Лампочка горючки злорадно светила бесячим глазом, а до финиша 500 метров. Тут народ некстати узнал, что уже пять утра. Рабочий денек обещал быть (если выберемся) тяжелым.

Джамп!!! Перелетев брод, я раскорячиваюсь фарой вниз, дверьми вверх, но на колесах. Подошла NiiNara и поинтересовалась – почему я так стою? Мне нравится или я просто не могу ехать дальше? Ехать не получалось. Дождавшись переправы второй машины, Gerych поставил меня на колеса и исчез в туманном будущем (на самом деле темном, просто туманное звучит красивше).

Машина Holliwood'a при переправе залила высоковольтку и стояла сохла.

«Ну и ладно мы и сами доедем», – решил я, с тоской думая, что у Gerych'a горючки не стрельнешь и из второй Нивы тоже. Шлангов ни у кого не было...

Разведав дорожку, решили идти дальше. Ну, раз решили надо идти. И я пошел. Сразу свалился в колею и, не обращая внимания на вопли NiiNar'ы, дал газу... И поехал, и увидел выход с колеи, и габариты Gerych'a, и мелькнула

мысль уговорить его, чтоб на шнурке выволок из леса, и понял, что если взять трубки омывателя, то можно нацедить бензину у Holliwood'a, но ... «Вот тебе и фигня!», – злорадно подумало сцепление и ушло. И пришел карачун: сажу в колее, перекрываю выезд второй Ниве, впереди метрах в пятидесяти занимается интимом Gerych. И мотор поурчав пяток минут заглох и лебедка цепная сдохла. Конец драйва...

Народ, достаточно спокойно оценив ситуацию, послушал мелодию моего будильника (он у меня на 5-25 настроен), решил что неплохо запросить эвакуацию в клубе. Позвонили куда-то, хлебнули чего-то и айда спать... Я не понял. Реально не понял! Мы тут в жопе, а они спать!!! Сон прошел, в глазах огонь, в руках лопата... Бедный Уралец! Ему в теплой Ниве не досталось места и он решил поспать в моей. Сколько раз я хлопал всеми дверями, гремел всем железным, что в багажнике нашел, ронял машину с джека, сам пытался залезть поспать – не считал, но очень много, мне бы хватило. Вдобавок в шесть утра кончился чай.

Жертвой моего трудолюбия (не переживайте – это приступ, я не всегда такой) стал и Gerych. Ему я посоветовал всего того, что узнал сам за свое непродолжительное дизельное прошлое. Ничего не помогло.

Но, зато когда рассвело и пришло время совершать звонки на работу, моя Нива стояла на четырех колесах, лебедка отремонтирована и можно было достойно встречать спасателей. Почему-то мне было важно, чтобы я не сидел в колее, а как бы ну почти сам выехавший смотрелся. Типа, да, поломался, но не застрял! Кстати так оно и было...



Народ отзвонился по работам и стал обсуждать кандидатуры спасателей (типа кому сдать, не уронив чести). И снова пришел MicroHummer и не просто пришел, а с Шишигой!!! Это сейчас все знают, что и как было, а тогда как чудо!!! Почти как у поэта: MicroHummer идет – крокодила ведет. Только Шишигу, а не крокодила. Но все равно смотрелось круто!

Все сразу обрадовались! Вот ОНО – торжество 42-х колес над здравым смыслом! И ОНО начало! Собрали все троса какие были: мой стальной, динамику динамику Hollywood'a и как... Фигу с маслом! Gerych не дернулся. И еще раз! И опять тоже самое. В результате, на сложенном в двое стальном тросе, кое-как поехали в гору и уже на выходе встали – задом не заехать в «выходную» колею. Тут кончилось спасение и началось шоу «Как засадить Шишку». Номера демонстрировали разные: метание бревен в колею, скоростное прокапывание новой колеи, езда на Шишке боком, намек переворота, высокохудожественное владение бензопилой, толкание слона (в роли слона ГАЗ-66) и много чего еще. Почти засадили, но техника и еловый лапник победили. Только я уже не досматривал, потому что прибыл Hariton на своей Мазде.





Он надел чулки от ОЗК, прошелся со мной по лесу, (колею мы исключили сразу), выслушал мои рекомендации и айда спасать кого попало. Подъехали, встали, размотали трос с лебедки, размотали мою альпверевку, откуда-то из глубокой заначки достали пропиленовый огрызок и потащились метров с 80-и.

Его лебедка в родне явно имела горы или пустыню, иначе не объяснить, почему она так медленна и неотвратима. Ей было явно наплевать на время и расстояние, нагрузку и грунт. Она ТЯНУЛА. И Кукушка приближалась к финишу.

Когда только началось лебежение появился еще один добрый человек Дима (что то много Димоксобралось). Он принес поесть Теремковских блинов с грибами, попить чай, кофе и воду! Кто б знал как на этом болоте хочется пить!!!

Когда мы освободили, ну назовем это дорожкой, Уралец и Темыч перевели Holliwood'a через последний брод (который не заметил MicroHummer когда шел к нам). Он шел сам только с помощью штурманов.

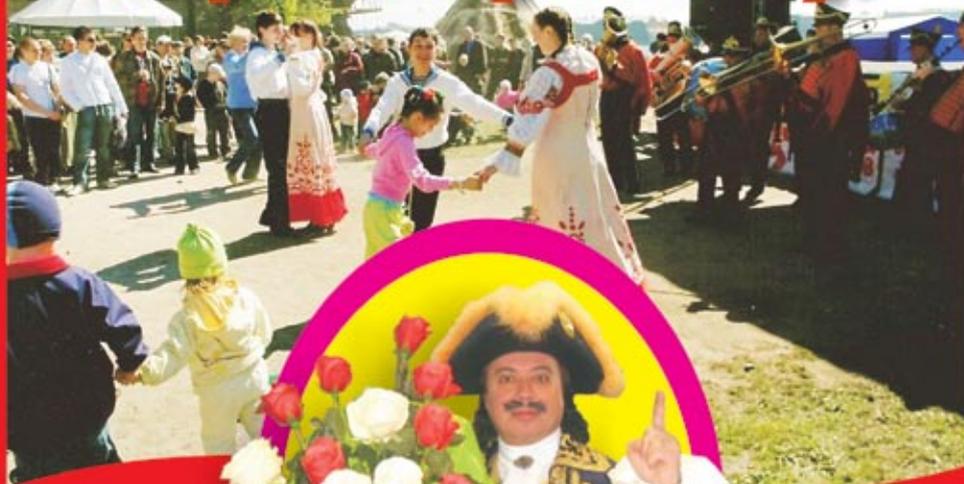
А потом налетела ватага бодрых и не уставших Ниваводов. В эфире раздались крики кого то из оргов типа: «Уберите это безобразие!!! Я, почетный штурман этой просеки, а мне какие то, непонятно кто... Ухожу! В монастырь! Женский!». NiaNara, которая случайно была рядом со мной, (смею надеяться переживая за меня и машинку), умчалась в ту сторону и всех со всеми помирила, я об этом догадался когда с воплями «Давай левее-правее! Пониже-повыше!!! Не торопись – со всей скорости!!!», на руках пронесли Holliwood'a в машине. По-моему, они просто по-приколу таскали его по лесу. А потом эта стая подошла к нам с Hariton'ом. Такое ощущение, что мы с ними были абсолютно разными людьми – мы уже слились в нирване с лебедкой, а они были разогнаны гигагерц этак до 50-ти. Когда в глазах у одного из них я прочитал желание нас пристрелить, чтоб не мучались, я позволил им себя спасти. Да, Ниваводы – это круто. За 10 минут я был выдернут в стихийный базовый лагерь. Там NiaNara толкнула речь про то, что всем спасибо и велкам 6-го на трассу. Все тот же Димка, кормилец, вручил мне свою динамику и добрый, но слегка не довольный Мохнатый оттараканил меня сначала на заправку, а затем и домой. По дороге машинка постепенно оживала и в гараж заехала своим ходом.

Впереди Новый Год, Модификация Кукушки и Новое Отсутствие Дорог!

СПАСИБО ВАМ ЛЮДИ!!!



"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



Дмитрий МИРОШНИЧЕНКО (Бродень)

ДРФ-4

То что видел я

Фото: Михаил КОСОБОКОВ (Teron)

Ну, значит, ДРФ-4 состоялся. Ура-Ура-Ура!!! Как это было – спросите вы? Я отвечу!

Ну в общем после разведки экстрима напала на меня грусть тоска. Ибо машинки нет, а поучаствовать хочется. Оценив возможность ремонта пришел к выводу о его нерентабельности. Так как в авто планировалось внести ряд изменений и улучшений, то менять сцепление, а потом все снимать еще раз, не показалось мне разумным. В связи с этим на форуме было размещено объявление о поиске вакансия штурмана. Как ни странно народ не очень охотно заманивал меня видимо боясь моей здоровой (в смысле не больной) отмороженности. Ну и ладно. Позвонил одному из оргов и договорился, что если не найду возможности покататься, то дадут мне рацию, и буду я стоять с рацией, символизируя собой «организованное начало», на каком-нибудь этапике. Тут же узнал, что этапа «Мисс Нива-бикини» проводится не будет... Погрустнел еще грустнее и пошел читать

форум дальше. К моей радости некто НСС осознал свалившееся на него счастье и таки пригласил меня в штурмана. Судя по почти отрицательному балансу сообщений человек ничего плохого про меня не знал. К счастью...

Договорившись на следующий день с человеком по телефону о том, какие вещи с собой брать, я про разговор тут же забыл и приготовил «малый набор» (траки, джек, моя любимая «талъ ручная шестеренная цепная», лопата). Один трак оказался погнут (после всех издевательств на экстриме) и показался мне не достаточно гламурным. Не беда – мимо проезжал погрузчик, он проехал и трак стал ровным. Я б на Ниве так не смог.

С обеда небо стало хмуриться, и вскоре полетели по Питеру «белые мухи», и чем ближе к вечеру, тем «мух» становилось больше, а настроение лучше. По приезду домой обогатил форум сентенцией в духе Мясни: «Завтра будет



Фото: Михаил КРЕЩИНДЮК (НСС)

веселый денек!». Позвонила NiaHara и сообщила, что скоро, наверное, она и Тёма заедут ко мне за вешками, мангалом и светом. Милости просим!

Шли время, снег и неуклюжие граждане. Они не знали, что завтра праздник, а я знал и поэтому поставил будило на 4-50. Однако спать хочется все сильнее, а оргов нет. За полчаса до полуночи они появились, загрузились и скрылись в снежной пелене, а я СПАТЬ!!!

Утро добрым не бывает – эту старинную аксиому я сам на себе и проверил. Спать хотелось просто жуть, но праздник должен состояться, а что за праздник без меня? Позвонил Уральцу – он просил разбудить в 5-00. Оказывается он еще и не ложился, толи шампанское «бодяжил», толи этикетки всю ночь отмачивал, я не понял... ну и фиг с ним. Свой долг (перед кем?) я выполнил. А взамен долга получил нагрузку: привезти удлинитель подлиннее и чайник. Да Нивапрос!

Прыжками в гараж и за руль Тарзанки (Судзуки Лианы). Подхватил несостоявшегося штурмана и вперед к светлому празднику Рождества Форумова! Погода заставляла усомниться в обещаниях глобального потепления и на Киевском шоссе более уместно смотрелся бы снегоход, а не «мое недоразумение» с дорожным просветом в 150 мм.

Ну худо-бедно доехал до работы и загрузил весь наборчик. Плюс удлинитель и чайник. Снег все валил... Примерно зная где должен находиться Базовый Лагерь, я пытался представить, как буду туда заезжать и не смогу!!! Воображение пасовало. Здравое рассудив, что в месте, где соберётся десяток-другой жыпов, уж мне кто-нибудь да поможет (хотя бы из жалости к инвалиду), я помчался в Красное Село к месту встречи.

Заглянув по дороге в «Ленту», я в 7-40 прибыл в точку сбора. Как ни странно, некоторое количество Нив здесь присутствовало и даже один Патриот. Правда, в Патриоте люди делали вид, что они не с нами, и в контакт не вступали. Оргов не было видно. Опасаясь чести вести колонну жыпов в лагерь, позвонил Уральцу с необычным, свежим, хорошо рифмующимся вопросом... «Где, где!? в Красном Селе, напротив церкви, пытаюсь поспать. Дайте хоть немного покемарить» – последовал ответ. Обойдя ужасно высоко лифтованную Ниву (не меньше чем на два сантиметра), увидел спрятавшийся от радостей общения Уральца. Он действительно пытался поспать и в своей попытке напоминал смертельно раненного бойца обколотого морфием – видно, что не жилец, но счастлив. Решив сделать чело-



Фото: Артём ДОБРОХОДОВ



Фото: Александр ШИГОРИН (Shurpetow)

веку приятное, я начал отвлекать ниваводов фрагментами рассказа о прохождении трассы «Экстрима». Народ нервничал, смотрел на снег и мечтал о «Лайте». Появился «мой» пилот. Показал машинку. «Лайт, только лайт», – поставил я диагноз. На отечественной подделке под Мудрич штатного размера других вариантов я не видел.

Вылез Уралец из машины, подошел. Посмотрел на всех взглядом, в котором все прочитали скорбь по прошедшему детству. Закурил. Обкашляли варианты движения колонны и прозвучала команда: «В колонну!!!».

Потошили в нужную сторону. Уралец впереди, я, как и положено, замыкающим. Не смотря на то, что иду последним все равно практически всю дорогу передним бампером гребу снег. Пару раз останавливались по неизвестным мне причинам, один раз причина была до меня доведена: отзвонилась NivaHara и попросила притормозить, так как они с Тёмой не успевают отгрести снег на въезде в лагерь!!! Круто! Что ж на трассах?

Ну ладно доехали. Пока на въезде в лагерь вся колонна чего-то ждала, я успел маленько защитой поравнять межколейку и запарковаться на обочине, почему-то вспоминая присказку из беззаботной юности: «В этот долбаный Маздок, я, ребята, не ездок!» Хорошо, что нас догнала Паджера и прокатала мне выезд на обочину,

иначе бы пришлось ждать весны. Пешком дойдя до лагеря, я увидел, что все въехали в карьер и дорога не так страшна, как показалось сверху. «А и пофигу, лишь бы жена не узнала», – подумал и прорвался в эпицентр этого безобразия на Тарзанке. После прорыва дорога стала гораздо лучше.

В лагере стоял деловой беспорядок: NivaHara орала, что время техкомиссии заканчивается, ей резонно возражали, что все только въехали, народ встречался со знакомыми, пытались оживить генератор, поставить тент – вообще все как обычно. Подлетел мой пилот Миша и обрадовал: «Нас записали в Туризм!!!».

Пошли переодеваться и перегружать шмурдяк. На сердце поселилась неясная печаль. Мой несостоявшийся штурман, ныне «чемодан» (купил Ниву, права еще не получил, на природе первый раз за последние восемь лет и последний раз вообще был летом), не осознавая всю глубину ожидающей нас «задницы», был не к моменту весел.



Фото: Александр ШИГОРИН (Shurpetow)

И вот он брифинг!!! О том что он начался я понял только потому, что небольшая кучка народа почему-то стояла и пялилась на машину NivaHara'y. Мне стало интересно, что в ней творится и я пошел поглядеть. Не выходя из машины (проблема с ногами?), NivaHara толкнула спич на тему «Читайте регламент и будет вам счастье!». Потом выступил Уралец. Он продемонстрировал, держась за участника, отсутствие растяжки, зачем-то положил ногу на машину, назвал все это «Взятием точки» и скомандовал: «Лайт и Туризм за мной!»

Других клоунов не было...

Ну за ним так за ним.

Старт «Туризма» располагался в чистом поле. Кое-как прорвавшись первым к Уральцу я объяснил, что наша машина даже издали не похожа на «Туризм» и нам «наступит карачун» через ближайšie сто метров. Уралец, подумав, сказал:

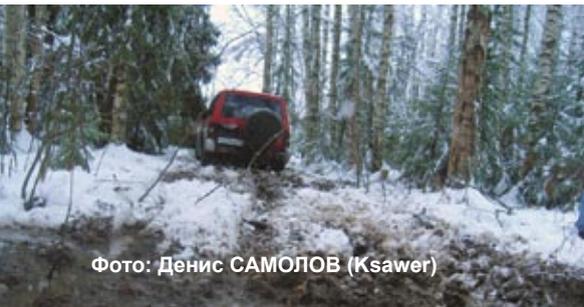


Фото: Денис САМОЛОВ (Ksawer)

«Раз так, идите первыми!» – сделал отметку в карнете и отправил на трассу. Я понял его замысел! Он (замысел) был гениален! Поскольку другие участники не смогут нас объехать, они будут нас толкать вперед!

Предоставить другим возможность потолкать наш авто мы сумели буквально метров через сто пятьдесят, когда в первой же болотине наш «болид» свалился в колею. Постояв немножко, мы собрали всех последующих вокруг себя и начали рубиться. Коллектив подобрался разнородный, но не унывающий. Четыре Нивы и УАЗик дружно дергали и толкали друг друга прорываясь к лесу. Лес медленно отступал, ну или, как минимум, не приближался. Порадовал своей тактикой водитель УАЗа (поскольку память на имена у меня отсутствует я для себя его назвал Натурал) – если была хоть малейшая возможность объехать или пройти ходом препятствие, он никогда ею не пользовался. «Не спортивно!» – и баста. А Натуралом он стал потому, что его уазик 1982 года был покрашен на заводе, резина того же года (как он утверждал, именно с его резины срисовали «Свамперы») и вообще в машине с того времени ничего не менялось за исключением одного тормозного цилиндра. Подобная принципиальность заслуживала уважения еще и потому, что он не задумываясь соглашался тянуть любого, не взирая на степень засаженности и категорически отменяя все предложения о помощи. После одной такой засады он с огорчением сообщил, что тормоза покинули его авто и он, наверное, не сможет брать точки и не поедет по «Лайту». Интересно, почему у его штурманов на лицах облегчение?



Фото: Михаил КРЕЩИНДЮК (НСС)

Позвонил Уралец и спросил как дела. Чтоб не ошибиться и не ввести его в заблуждение, переспросил у всех. Самая правильная реакция оказалась у Натурала: «Нам все нравится!» – гаркнул он так, что Уралец в трубке даже переспрашивать не стал, только вздохнул и, сообщив, что на «Лайте» жопа и все сидят, отключился.

А настроение мое поднялось до отметки «безоблачно». Орги молодцы, прокатили трассу в самый раз для ДРФ. И не умрешь в грязи, и легкой прогулки не получишь.

Тем временем у нас произошли изменения в составе: экипаж машины с надписью «Снайпер 7,62» решив, что они настоящие спарцмэны, ушел вперед и в общем расколбасе участия решил не принимать. Особо расстроенных среди нас не оказалось, тем более что на первой же точке (на самом деле второй) мы их и догнали.



Фото: Денис САМОЛОВ (Ksawer)

Внимательно посмотрев, как Снайпер покинул точку, все (за исключением УАЗа) решили: «Точку брать!» и помчались... В общей сложности все провозились в том болотце около часа, а может двух, кто там на время смотрел. Испробованы были все методы борьбы с бездорожьем. Подергались УАЗом и Нивами, покопали. Траки уже не казались тяжелыми, а сапоги мокрыми. Все экипажи умотались, как рабы на галерах, но все друг другу помогли, никто не уехал, пока последний из нас образцово-показательно не взял точку и почти без посторонней помощи не выехал на берег.

Фото: Михаил КОСОБОКОВ (Teron)



А потом в спортсменов решили поиграть мы. Опередив всех, обогнали Снайперов (они третью точку из ручья доставали) и выехали в поле... Коллеи не видно, следов нет, куда ехать не понятно... Минут через пятнадцать беготни я нашел выезд в сторону базового лагеря. Натоптав тропу, крикнул пилоту, чтоб дул по следам, а сам побежал к выезду. У Миши оказались другие планы и вместо выезда на ровную дорогу, он почему-то решил заехать в болотину. Как я ругался... (Про себя, но не исключено, что часть слов все же вырвалась наружу). Пока мы занимались самоизвлечением, остальные мимо нас по разведанной мной дорожке проезжали мимо...

«Ну и ладно, не за корову боремся», – решил я и плюнул на спорт, тем более, что стали мерзнуть все части тела одновременно.

Но у пилота был план не дать нам (про чемодана не забыли?) вернуться живыми. На съезде в «базовый» карьер он нашел самое сырое, глинистое, мерзкое место и благополучно в нем утопился. Я, уже плохо контролируя себя, под заинтересованными взглядами товарищей с «Лосиков», все же сумел освободить машинку и пообещал больше в спасательных акциях участия



Фото: Александр ШИГОРИН (Shurpetow)

не принимать (ага-ага, шазз). Вот и все! Вот он въезд в базовый лагерь! Вот наша машина которая... КУДА!!! Миша решил взять последнюю точку, которая располагалась уже почти в лагере. Мать... Фиг с ним. Пошли, толкнем. И чего это орги не ставят точки прямо на дороге? Особенно в конце пути?

Темнеет...

Всё, вытолкались, а теперь прямо в лагерь есть шашлык. КАКОЙ... ГАД (!!!) сказал Мише что мы проехали еще одну точку!!! Это орги баллончик проверяли и вообще это непонятно что! Птичка зеленым сделала! Не поверил... Пошли толкать...

И как-то уже не особо и расстроился когда узнал, что вкусный чай, который я с ранья заварил с кучей трав, вытек из термоса, и бутылки дома забыл. Зато на халяву (кто бы мог подумать!) удалось потолкать последний из нашей туристической компании авто. Ребята могли без труда приехать первыми, но почему-то тащились последними... Отход прикрывали, наверное. Вот и лагерь. NiaNaga сидящая в машине (не..., с ногами у нее явно что-то не то), чьи-то машинки задом ползающие среди палок, Мишаня на лебедке сбежавший с «Лайта».

Все! Я хочу мяса! А чей это большой УАЗик рядом с мангалом, и что он такое забавное делает? А... Это Gerych. У него развалилась ступица. И он ищет кто бы съездил в город за подшипниками. Кажется, я знаю, кто будет этим человеком...



Пообещав поесть мяса и съездить, я пошел к ПШ узнать кто крайний. Крайними оказались все. Каждый сам выбирал себе шампур и его обугливал. Ну и ладно еще раз. В машине завалялись бичпакеты, которые помогут мне дожить до мяса. В лагере народ плавно бурлит, обсуждая происходящее на «Лайте». Бросаются взгляды, полные надежды, на Geyuch'a, тот с надеждой смотрит на моего «чемодана». Я ему сказал, что у того есть коньяк. Ага, спелись. Подошел мой черед шашлычничать. Здраво рассудив, что один шампур есть одна порция, загребаю себе четыре шампура и айда шаманить. Подрулил чемодан, у них с Geyuch'ем подозрительно все быстро кончилось. Коньяк явно в лучшую сторону подействовал на Артема (так «чемодана» зовут) и он буквально танцует у мангала: что-то подгребают, поливают, поворачивают – как-будто знает что делает. Не выдержав, хватаю шампур и начинаю обглаживать его. Ну, мясо было хорошее, а вот насчет маринада... Не солено и не перчено. Задав в себя шампур широким жестом отдаю второй Geyuch'у и слышу голос ПШ о том, что в одном шампуре ДВЕ порции. Хммм... Артем в непонятках, но с Geyuch'ем консолидируется и приходит к выводу, что шашлык, даже поверх коньяка... не очень.

Ну, а потом поехали за подшипником. Нашли только в круглосуточном на Васи Алексева. 53 км в один конец. По дороге позвонила супруга, пообещала выселить, если не приеду сегодня (это она за экстрим до тех пор обижалась) и расчленишь, если вернусь. Когда вернулись в лагере, увидел Tehnomap'a, ПШ и NiaHar'у в машине (интересно что же все таки у нее с ногами?) и Уралец где то далеко по рации. Выяснилось, что Geyuch'у, кроме подшипников, требуется еще куча запчастей, но я, убоявшись угроз со стороны супруги, ехать отказался. Tehnomap' отмазался от этого почетного задания и коллективный разум решил заслать NiaHar'у – все равно в машине сидит...

Ее отъезда я не увидел, так как уже мчался домой. Говорят там свое приключение получилось. Дома от расчлененки я отбилсь, а через пару дней получил задание наваять сей шедевр. Что получилось судить не мне.

З.Ы. А что все же у нее с ногами?



Фото: Денис САМОЛОВ (Ksawer)

Фото: Ксения ХАРИНСКАЯ (NiaHara)



ФОТО: Александр ШИГОРИН



не За Ёлками. Окончание сезона



Взгляд из Медведя

Товарищи! Дорогие мои товарищи. Я должен вам открыть одну страшную тайну. Ведь все помнят на «не За Ёлками» чокнутого Белого Медведя, который бегал по лагерю, пугал детей и кланчил сигареты у взрослых? Так вот это был не Медведь !!! Это был Я... Я специально переоделся в животное, чтобы не заметно понаблюдать за одноклубниками. Посмотреть, как они отдыхают и развлекаются.

Праздник действительно удался. Столько счастливых лиц одновременно я уже давно не видел. Это был апофеоз года. Все было здорово. Дети были счастливы, а взрослые сами превратились в детей и отрывались по полной.

Спасибо вам, что приехали к нам. Мы будем и дальше думать, что улучшить и что добавить в наших мероприятиях.

Олег СМИРНОВ (Алюляй)



ВЫ ВЕРИТЕ В ЧУДЕСА?

Ну вот и я так-же...

Поэтому, когда мне утром позвонил **Художник**, я ощутил приближение Нового Года. Правда он был такой бодрый, что я сразу заподозрил неладное. Не знаю, кисточки он там затачивал всю ночь, или лессировал Великое Порнографическое Полотно, но энергичный был как ведро амфетамина. Он деловито уточнил время встречи, сказал что через 10 минут приедет и ... лег спать. Это я потом узнал, когда он проснулся и пригласил меня на выставку. Прямо из леса, в чем есть, с пакетом угля и решеткой для мяса. Добро пожаловать в картинную галерею, искусство у народа в долгу!

Я еще в магазине предупредил, что карьер место открытое и после пива бегать далеко. Наша единственная попутчица, **Городская Нимфа** легкомысленно отозвалась, что в крайнем случае, спрячется за нашими спинами. Пересчитав бан-



ки, я предположил, что когда она все это выпьет – прятаться придется нам. В общем, во избежание ажиотажа, мы остановились поближе к лесу. И тут на нас набежал **Начальник Склада**, разжалованный в караульные. Поправляя многочисленные проводки и гарнитуры, он решительно пытался нас прогнать. Поскольку он был уже – **Да**, а мы еще – **Нет**, общение проходило трудно, но интересно. Ну, а когда мы изменили состав крови до 0,5 промилле, конфликт исчерпался сам собой.

Не знаю, почему **М1-6** так гордится **Ж.Бондом**, если у нас есть человек, с более высоким индексом, чем какие-то жалкие **007**. Этот секретный человек, оставил раненую **Зебру** у ветеринара и, посулив мне бутылку коньяку, раскачивал по карьере, понужая ипонскую сабаку.





Впрочем, бутылку у него быстро отобрали какие-то алкогольные дистрибьюторы и концептуальных тёрков о тюннинге не получилось. Следом примчался **Пехотинец** на квадрикe, который пил шампанское и путано объяснял, почему никому не даст прокатиться. Когда брют закончился, он начал беспокоиться, что наша **Нимфа** слишком долго ездит в незнакомом лесу. Как ни говори, а гормональная экспансия великая сила.

Все это время, внизу под горкой неистовал **Дед Мороз**, изо-всех сил раздувая пламя праздника. Мы пугливо выглядывали из леса, наблюдая как он мечется с микрофоном, развлекая детей и увещевая взрослых. Мы даже немножко поспорили, какой **актимель** он употребляет по утрам. Отвернувшись от стола, я случайно заметил на дороге **Мальвину**, которая, скрыв голубые волосы под ушанкой, вела на верёвке собаку в лес. Это





непростая история, но рассказать её надо. Когда молодая актриса отправила верного **Артемона** в космос, на орбите произошло неизвестно что и обратно вернулся пёсик другой породы. В ЦУПе пожалы плечами и проект засекретили, ибо необъяснимо. Только тс-с-с, иначе мы не скоро увидим их на сцене. Ведь, как известно, если в первом акте на сцене висит ружьё, то зрители могут пострадать и в антракте...



У разгоревшегося в сумерках костра внезапно обнаружилась легендарная личность, затянута в косуху. Возволнованно посверкивая очками, он пытался выяснить – «Кто все эти люди?». «Со мной все здороваются» – жаловался он, – «А я никого не узнаю! Почему они не носят подписанные бейджики?». Мне удалось его успокоить, заметив, что ему самому на бейдже и писать ничего не надо. Просто он должен быть равномерно **Зеленого** цвета.





После фейерверка из темноты выбежал крупный беляк, грянулся оземь и обернулся **Олегом Мартыновичем**. У него были холодные руки, горячее тело и заячья(?) голова. Честно говоря, я до сих пор не уверен кого встретил – диковинный персонаж быстро скрылся в темноте. Между прочим, рядом Таменгонтское болото и, возможно, он отправился доедать **Артемона**. К тому моменту защитник животных из меня был никакой, но направление я засек чётко.

Танцуя вокруг ёлочки, я попался на глаза **Айболиту**, который провел экспресс-диагностику и откопал из снега канистру лекарства. При этом, он был такой собранный, заглядывал в глаза и, по-моему, держал наготове за пазухой скальпель. Вместе с нами проходил лечение авторитетный ветеринар, специалист по неназываемой всеу марке автомобилей, которого настойчиво пыталась закатить в машину жена. Поговорив немножко о сложных терапевтических случаях, мы с **Веселым Молочником** отправились бродить по лагерю. Стоило только остановиться, как рядом возникли **А и Б** которые, как в известной загадке, весь вечер сидели на трубе. Завязалась увлекательная беседа, на тему обычаев Средней Азии и приготовления плова с использованием дикорастущих специй. Главной их жертвой стал **Ришелье**, который, сыграв пару-тройку нот на той самой трубе, исчез из этого мира, оставив улыбающееся тело.

Дальше нас как-то ловко загрузили по машинам и очулся я только после телефонного звонка. Уехавший засветло **Тот-Ещё-Фрукт**, попал в ступенчатую аварию на кольцевой. В сердцах он посетовал на собственную абстинентность, предположив, что, выпивая наравне, избежал бы свалившееся несчастье. Слава богу, все обошлось без травм, а железо и не такое стерпит. Посему, поздравляю всех с Закрытием Сезона и желаю видеть вас в Новом Году бодрыми и здоровыми, как колеса ваших автомобилей.

Вадим ЧЕБОТАРЕВ (Atlas)



ВНЕДОРОЖНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ



Миля ИГНАТОВА (Талия)
Наталья УСЬЯРОВА (Princess_Claire)

“12 ДОРЖЕК ТАНЬТУЙ”

21 декабря в Ленинградской области состоялись первые соревнования серии «12 Дорожек Таньтуй». На «Первой Дорожке» встретились «Клуб Любителей Китайских А втомобилей» и несколько клубов «Любителей Автомобилей УАЗ Патриот».

Нами задумывалась клубная встреча формата “очень лайт”, но в процессе сбора заявок родилась и вторая категория “ЧП”. Таким образом, формат соревнований позволил выйти на трасу как новеньким внедорожникам (водители которых могли почувствовать себя настоящими участниками внедорожных соревнований, не опасаясь повреждений лакокрасочного покрытия их

автомобилей), так и более подготовленным экипажам (пилоты которых с удовольствием лазали за труднодоступными «контрольными точками», а штурмана соревновались в своем мастерстве со своими коллегами из команд-соперников).

Одним из первых сюрпризов этих соревнований стало появление на тех. комиссии автомобиля Hummer, что принесло некоторое замешательство в ряды организаторов. Сразу захотелось вызвать вертолет и самоэвакуироваться. Но тех. комиссия была стоически доведена до конца и начался брифинг. Как это обычно и бывает, брифинг выявил одно печальное обстоятельство: документацию соревнований мало кто читает. Поэтому ответы организаторов на вопросы все больше звучали как цитаты «из самих себя», со ссылками на регламент и бюллетень. Но вот, наконец, подготовительный этап окончен, и можно объявлять старт. На старт вышло 59 экипажей, 28 из которых стартовало в категории «China-Лайт», и 31 – в категории «China-Продвинутые» (ЧП). Такая статистика стала вторым сюрпризом для организаторов в этот самый короткий световой день в году, но такой длинный для официальных лиц. Ведь машин много, а впереди два этапа – ориентирование и триал.





Однако еще множество сюрпризов ждало нас в тот день: ведь как обычно участники и организаторы старались максимально осложнить друг другу существование. Например, композиция из двух машин на старте, тянущих друг друга «за морду». Чем они там занимались, никто из наблюдавших не понял, но время они провели, по всей видимости, хорошо. На трассе участники, не стравившие колеса, имели возможность искусственно создать себе трудности и потом с упоением их преодолеть. Торфяник был как всегда коварен. Для зачета первого этапа участники должны были предоставить фотографии себя с машиной на фоне природы. И, к удовольствию организаторов, многие подходили к решению такой задачи очень творчески.



Но вот время, отведенное на первый этап, подошло к концу и экипажи начали прибывать на финиш, чтобы принять участие во втором этапе – «триале». Это название весьма условно, ведь фактически, пилотам нужно было показать мастерство фигурного вождения по заснеженному полю. Оказывается такие обычные маневры (парковка, заезд в гараж) в полевых условиях превращаются в настоящий ребус. Маршалы на трассе с удивлением наблюдали, как участники, выполняя параллельную парковку, почему-то ставили машину перпендикулярно к месту стоянки. Если к этому прибавить лимит времени (прохождение трассы шло на секундомер), то... Второй этап неожиданно стал весьма познавательным для участников и затянулся до темноты.





И вот уже позади оба этапа. Собраны все фотографии и карнеты. Закончился глнтвейн, которым организаторы угощали зрителей. Вручены новогодние сувениры и дипломы всем участникам. Эвакуированы с трассы последние любители «залезть в грязь». И пора разъезжаться, чтобы встретиться вновь на награждении, что и произошло всего через несколько дней в кафе «Трофи-Хаус».

«Клуб Любителей Китайских Автомобилей в Петербурге» (www.greatwall-club.spb.ru/forum) еще раз поздравляет победителей, и ждет всех желающих на соревнованиях «12 Дорожек ТантуЙ. Дорожка Вторая» 21 марта 2009.

Благодарим всех кто нам помогал в подготовке и организации «Первой Дорожки» – Яну (Yana), Ивана (Xozain), Владимира (Khoma) и Вику, Михаила (Michail...), Женю (Dolphin), Александра (Chirz), Илью (Зеленого Шмеля), Анатолия (homs), а так же сеть заправочных комплексов – IP и лично Александра за предоставленные призы.



65 ЛЕТ

Полного освобождения
Ленинграда
от фашистской блокады

ОБЛАСТНОЙ ПЛАЦДАРМ
Дальний Рубеж



Историческая справка

Дальний Рубеж – мемориал в составе Зелёного Пояса Славы на территории Ораниенбаумского Плацдарма, установленный в районе уничтоженной войной деревни Терентьево (6 км к северу от деревни Лопухинка) на берегу реки Лопухинка (Рудица). Памятник построен в 1966 на общественных началах в Смольнинском райкоме ВЛКСМ при участии архитектора Т. Козыревой.



В воскресенье, 25 января 2009 года, в Ломоносовском районе состоялось возложение венков и цветов к воинскому мемориалу «Дальний Рубеж», посвященное 65-й годовщине полного освобождения Ленинграда от немецко-фашистской блокады.





ШАВЕРМА 3,14

День Святого Валентина

Дмитрий МИРОШНИЧЕНКО (Бродень)

Поскольку постройка неизвестно чего из Нивы дело не столько дорогое, сколько долгое, на свежезажаренную «Шаверму» я уже привычно стал заранее набиваться в штурмана. Выбор пилотов в этом году был не богат, поэтому, выждав положенное количество времени (минут этак тридцать), я сразу же согласился на первое же поступившее предложение. Осчастливленным пилотом оказался широко известный в узких кругах Дивный. И радости пилота (ну и соответственно штурмана, т.к. на Ниве была рабочая лебедка) не было предела и в предвкушении битвы радостно бились сердца (как положено с провалами на холостых). Как уже привычно, даже можно сказать буднично, все испортила Ниагара:

– А что вы два самца, будете делать на этапе «Венчание»? Там целоваться надо!

Паника! Какое венчание, какие поцелуи! Где мы, два не самых старых суровых морских волка, и где венчание, и главное с кем, с братом ниваводом!!! Ладно, не вопрос, сейчас найдем хотя бы одну особь противоположного пола и «усё будет у полным порядке»!

Как назло моя супруга является существом, любящим природу только на картинках и по телевизору. У Дивного с подругой та же беда. У кумы генеральная репетиция, другие знакомые либо вне зоны доступа, либо заняты. У пилота те же проблемы. Принято решение арендовать какую-нибудь девушку прямо на месте, заманив обещанием: «Потом, может быть, как-нибудь при встрече, в теплое время года, в четверг, после дождя подумать о том, что можно и о том что нельзя...». Успокоившись, принялись ждать мероприятия.

Но, как известно, расслабляться не следует, ибо все не так просто как хочется. Внезапно одни мои знакомые вспомнили, что как-то по осени я приглашал их на мероприятие, не требующее от их Хундая Санта ФЕ больше, чем он может. «Так вот», – осчастливили меня они, «Мы согласны. Веди нас куда-нибудь». Очнулись! Ладно, сейчас найдем им штурмана, и пусть ездят весь день по нашим следам. Мой пилот с ДРФа (НСС) как раз остался без машины и просится с кем-нибудь. Вот его то мы и пристроим.



Начинается бардак. Знакомые хотят ехать со мной, НСС не может определиться поедет ли он, Дивный согласен взять НСС к себе, но у него ломается Нива и он едет на Джимни, знакомые отпускают меня к Дивному, но я в Джимник не помещаюсь, НСС передумывает ехать, а у Дивного нашлись какие-то знакомые которые едут, я к знакомым в Хундай... определились.

Утро красит ярким светом... Фига там, а не красит. Идут дождь и я. Я в гараж за динамикой, дождь за компанию. Нафига на этом пластмассовом недоразумении с автоматом динамика и пара шаклов я не знаю, но в любом случае они смотрятся гармоничнее, чем джек и траки.

Поколебавшись не взять ли топор и пилу, решаю их оставить и плююсь в разные стороны от безразличности, топаю на посадку.

Помчались. Ну что я хочу сказать... Иномарка – это вам не Нива! Тихо, плавно и удобно. А поскольку я в термобелье, рассчитанном на минус тридцать, то плюс 31 на климат-контроле меня «радуят несказанно». Путем разумного компромисса было принято решение, что я снимаю куртку, а они за это снижают температуру до невыносимо холодной отметки плюс 29. Легче не стало... Спасает то что водитель этого бегемота курит и я с обиженным видом опускаю окно.

Съезд на Мурманку. Увидев на обочине призывное мигание чьей-то аварийки, даю команду становиться рядом. Водила смотрит на меня с недоумением:

– Во-первых, там знак, а во-вторых, это не джип – это Газель.

– Остановливайся, не парься – это Наши.

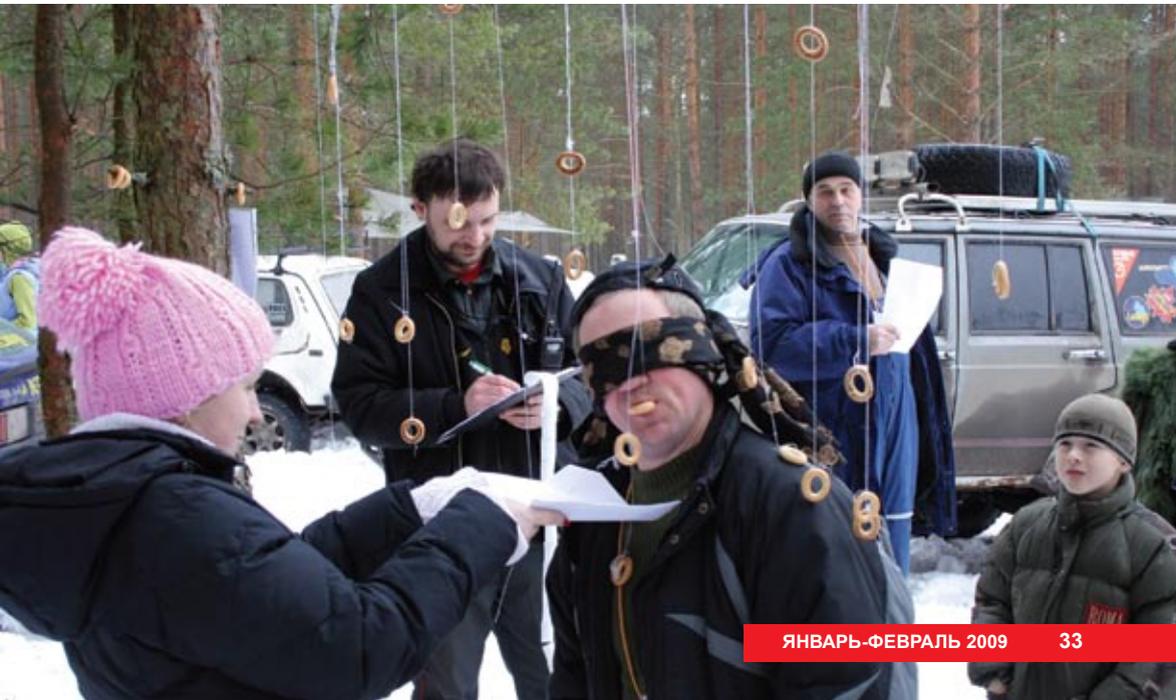
– Нет, это Газе..... и тишина....

Ну не видел человек лифтованных Уазиков. Бывает. Пробел заполнен.

Поверив мне на слово, что менты нас не тронут, останавливаемся сразу за НеКаСариком.

– Здравсте всем! Ага, буду, сам не болей, менты?... пофигу?... хм... не соврал. Стойте здесь, лицезрейте – это Сам Железная Саранча! Правда, правда, ... я сейчас подойду.

Пробежавшись вдоль колонны и не увидев знакомых, возвращаюсь. Первый вопрос:





– А Саранча это машина? – и смотря в четыре глаза. Поднял глаза. Табличка «НеКаСарик» не потерялась. Трудно с ними будет. Ну да ладно – все мы когда-то были брёвнами.

– Не, Саранча – это вот тот человек, которого все зовут Лешей.

– А кто он?

Блин, попробуй, объясни.

– Ну... типа главный.

– Главный где?

Вот привязались!!!

– Здесь! Ясно? Он поведет нас на место.

– Ясно!

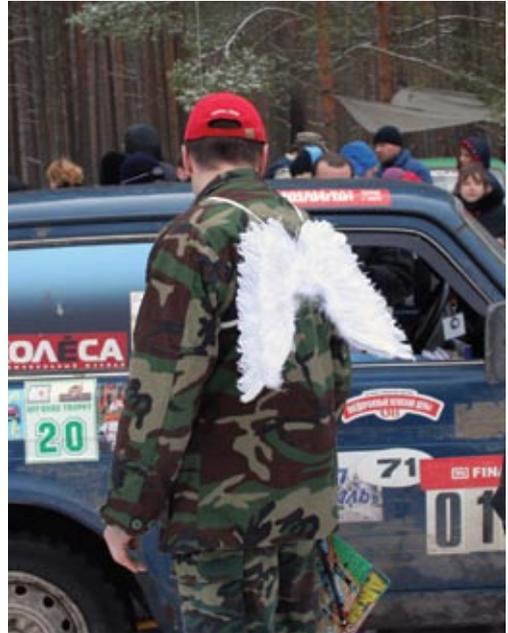
И тут подъехал Алюляя....

Надеюсь, он меня простит, но про него я рассказывать не стал.

Как-то буднично, без суеты и долгих экивоков, словно вспомнив о чем-то, вожди шустренько прыгнули в машины, и только народ собрался задать десяток другой наводящих вопросов, рванули в сторону восхода. Хе-хе-хе! От нас не уйдешь! Быстро сориентировавшись, осиротевшее племя вскопilo в своих железных коней. И по Мурманке, почти не нарушая правил, неумолимо приближаясь к намеченной органической точке, помчалась внедорожная кавалерия.

Присакали. Насколько плохо природа смотрелась с шоссе, настолько же красиво было в лесу. Орги приехав заранее, естественно заняли лучшие парковочные места, поэтому остальные начали теснить лес по всем направлениям, пытаясь спрятать машины от возможной атаки с воздуха. Нам досталось место рядом со здоровенным чудом китайского автопрома, отягощенного самолетным бампером. Бампер этот и, возможно, телодвижения Уазика под пиратским флагом, пытающегося включить хабы, сподвигли моих возителей на принятие решения об отказе от участия. Ну и зря.

Сказав им это, я отправился показывать себя, надеясь, что те, кто меня знают, меня заметят, и будет с кем пообщаться. Расчет оправдался частично, ибо замечен был я Железным и подряжен на совместную установку информационного щита, цвета весенней шизофрении. Щит ставиться не хотел, а в лагере становилось интересно. Кто-то на Вранглере, не найдя места под деревьями, пытался найти место в поле. Поле его не приняло, и запах паленого сцепления известил всех о начале веселухи. Приняв на себя обязанности штурмана у Алексея, мы помогли иностранной машинке освободиться от объятий русского поля.



Как ни странно, для нового мероприятия, народу подтягивалось все больше и больше, и стало ясно, что как минимум по явке участников мероприятие удалось. Осталось их не разочаровать и «дело в шляпе».

Разглядев среди машин Джимник, я пытался озадачиться судьбой своего несостоявшегося пилота, но Дивный нашел меня первым. Оказалось, что праздник для него уже закончился – при попытке запарковаться на него подло, со спины, напало дерево. Не хило так напало, как выяснилось позже, на 6 килорублей ремонта, не считая нового стекла.

Участники дружными рядами и колоннами тянулись на регистрацию. Привычно замученный Уралец печатал бланки заявки особо несозна-

тельным гражданам, а привычно не вылезаящая из машины Ниагара (и что же у неё с ногами?), одаривала страждущих участников, за долю малую, всякими полезными бумажками. Наконец, все зарегистрировались и в тревожном ожидании стали перемещаться по лагерю, делая вид, что совсем не интересуются когда же начнется... Кто-то делился секретами установки радиатора от 24-й Волги в китайца, кто-то разбирал ближайший дачный поселок на дрова, кто-то копал окоп в полный профиль, объясняя, что здесь будет этап по вязанию буксирных концов диаметром 75 мм без свайки.

Из мало заметной десятки (знаю, что не десятка, а какая то другая, в общем, универсал) вылез заспанный Алюляй, надел с чьей-то помощью





дверной коврик (с этапа, который с окопом), ловко помылил веревочку... И вот Он!!! Святой Валюляй!!! Или Алюнтин – народу не важно! Ибо свет истинной веры в Святое 4x4 затмевал не только камуфляж под ковриком, превратившимся в рясу, но и самое имя его. И просыпалась в сердцах людских радость не земная, и радовались люди пришествию его, и все такое прочее...

Взгромоздясь на крышу многоперенесшего НеКаСарика в сопровождении лица, то ли изображающего ангела хранителя, то ли просто решившего потусить с известной личностью, свежее освятившийся святой толкнул краткую, но эмоциональную речевку, смысл которой от всех ускользнул, но оставил чувство глубокого, ничем не объяснимого удовлетворения. Лично я понял что-то типа: «Плодитесь и размножайтесь!!! Я прикрою!!!».

С улыбками на лицах, ничего не понявший народ прослушал (но не услышал) речь Ниагары, разбрелся по машинам и понеслось...

Лично мне стало неинтересно, все разъехались, мои возители, не выходя из машины, поглощали пиво, народ парковался, ездил змейкой, облизывал нитки, на которых висели сушки

(вяленые баранки), как чумной носился по лесу, периодически проваливаясь в предусмотрительно накопанные органические ямы и траншеи (ну не с войны же они сохранились). Разок довелось вытащить свалившийся Диск, и пронаблюдать вживую призрак блуждающей Шишиги. В общем, тоска. Скрашивало время лишь общение с вождями, да скоростные ритуалы венчания в исполнении Святого.

Такая же тоска читалась и в глазах Спрута, который на своем Ранере перемешался в печальном одиночестве от одного края безобразия к другому. Редкие литры кофе, которые он заглазывал, лишь усугубляли темноту в его очах. Напряжение росло.....

Пожалев не выглядевшую счастливой Талию, которая задолбалась вязать сушки к стерильным ниточкам, предложил ей бутерброд. Она не отказалась. Пришлось идти к машине, а машины то и нет! Оказывается, мои извозчики решились таки выбраться в лес, покататься по свежепротороженным дорожкам. Выручила Ниагара. Весело погромыхивая мусором под пассажирским сиденьем, мы догнали это неповоротливое существо и устроили загон мамонта в стойло. Во





время загона в лесу было замечено лобовое стекло от УАЗа. Здорово рассудив, что стекла отдельно от машины по лесу гуляют редко, я понял: Началось!!! В стойле, взяв бутырики и скормив один Талии, я уже почти убежал на поиски хозяина таинственного стекла, как был остановлен сообщением Спрута:

– Там Уазик по канаве катается, сейчас подойдет второй Ранер, и я поеду. Все на фотосессию!

Вот чего не хватало мероприятию! Здоровой безбашенности, ибо грязи нет, а снег мелковат. Триал! Вот развлечение для скучающих короткими зимними днями зыперов!

Пусть и не с первой попытки Спрут забрался в траншею и начал дарить людям позитив и запах сцепления. Периодически делая театральные паузы (типа сцепление охладить), он почти умело нагнетал обстановку. Народ кто с азартом, а кто и с непониманием глядел на спектакль, а некоторые (особенно дети) со всех сил пытались стать полноправными актерами. Кто-то даже мангалчик сумел зашаманить, видимо надеясь на продолжительность шоу (раз шоу само к ним пришло). Но, в особо хитром месте движок у

Спрута хапнул воздуха из полупустого бака, и пришло время спасательной операции. Благополучно порвав единственный трос, народ сосредоточился на устранении неисправности (тогда то еще не знали что все так просто), а я втихую, разведав тропу, пошел за Саранчой. Тот сильно выпендриваться не стал и по моим следам (со второй попытки, ибо я позабыл какие следы мои) подъехал и лебедкой вытащил Ранера из канавы. Восстановительные работы закипели с новой страстью. Вмешательство Святого не помогло, ибо машинка бусурманская и веры не нашей. Лично я посоветовал порвать нафиг все провода и запитать все напрямую. Идея нашла отклик в массах, и уже Харитон пошел за проводом, как машина, испугавшись всех благ на неё обращенных, завелась. Железный посмотрел на это безобразие, пробормотал что-то типа: «Не люблю триал!» и... ловко перемахнув через канаву, уехал в лагерь. Уазик почти тем же маршрутом покинул полянку, а Спрут, освежая запахом сцепления лес, укатил по натоптанному.

Все. Шоу для меня закончилось. Попрошавшись со всеми и получив наказ написать хотя бы про канаву, я со своими возилками покинул место победы полного привода над здравым смыслом. Удовольствие я получил, праздник, по моему мнению, удался, да и гости оказались, как ни странно, довольны.

Пока. До встреч. Ваш Бродень.



Кончается январь. Казалось бы, все праздники, связанные с Новым Годом уже прошли, народ только-только подлечил печень и другие органы, сильно пострадавшие после месяца ударного уничтожения алкогольной продукции и можно расслабившись предаваться созерцанию мира на трезвую голову и ждать весны. Но настоящему джиперу нет нужды искать повода для праздника, как и для того, чтобы бросив все “прохватить по колее”. Поэтому, наверное, джиперский новогодний праздник “упал” на такую с виду невзрачную дату.

Решение ехать или не ехать заняло считанные минуты – раз еще не были, то точно надо посмотреть, попраздновать, погонять на новой неиспытанной еще машине в “парниковых” условиях, пообщаться с народом, большую часть которого не видели еще с 2008 года. Ну и свежим воздухом подышать, само-собой. Места обещают хорошие, размещение, кормление, развлекательная и соревновательная программа, а главное – хорошая компания. Ехать решили в пятницу, дабы иметь возможность и отоспаться на свежем воздухе и потусить “неформальным” образом.

Единственное, что смущало при сборах и выезде – это ожидаемое похолодание, которое ощутилось еще при погрузке в городе. В итоге теплых вещей взяли раза в два больше, чем планировали. Дорога до Гатчины прошла без приключений, трасса сухая, машин немного. Перед Гатчиной запутался в указателях и свернул на сквозную дорогу, вместо объездной. Зато догнал Биг-Спайка (Ёжика) на полноприводной Оде. С ним и ехали до места. Уже где-то на подъездах, Биг-Спайк, видимо, еще раз засомневался и на повороте на Мшинскую долго метался, куда же ему ехать – прямо или левее. Метания закончились предсказуемо – лежа на боку в распадке между дорогами. Все обошлось – вытащили экипаж, поставили Одю на колеса, после чего она завелась и на удивление легко выехала на дорогу. Минус боковое стекло и фара. Экипаж отделался легким испугом. Едем дальше, теперь уже совсем небыстро – в Оде прилично дует.

Дальнейший путь прошел без приключений и плутаний, спасибо точным инструкциям Ольги Орловой. Заехали в клуб, зарегистрировались, получили номер и пошли селиться. Жильем на-

Кирилл КОСТРОВ (Наноботы)

ДЖИПЕРСКИЙ НОВЫЙ ГОД 2009



Фото: Сергей МАРТЫНОВ, Вячеслав ЛУКЪЯНОВ, Александр ЁРШОВ



шим оказался домик на 8 человек, с гостиной с камином, который уже запалили Бобры, с телевизором со спутниковым ресивером и, самое главное, со спальными местами. Слегка отпраздновав приезд, укладываемся спать.

Все-таки сон на свежем воздухе это сказка. Утром проснулись отославшимися и свежими. На завтрак – каша и фирменные оладушки от Трофи-Хауса. Несмотря на ощутимый мороз, машины завелись без проблем. После недлиного приветствия от организаторов, вместе с колонной отправляемся непосредственно к месту проведения – к карьере. Погода – супер, яркое солнце, морозный воздух, снег блестит и скрипит под колесами, настроение бодрое, а организаторы уже зовут на предстартовый брифинг.

Ждут нас сегодня две дисциплины – парная гонка на выбывание, что-то вроде снежной бахи и ориентирование по легенде как доезд до лагеря. Что ж, звучит многообещающе. Проехав тестовый круг, все еще пребываю в недоумении, как заезд может быть парным, если трасса кольцевая и одна? После первого старта, все становится ясным как зимнее небо – если трассу представить в виде окружности, то старт производится одновременно, но с двух противоположных ее точек. Только конфигурация трассы – не окружность, и эти две точки кольца расположены рядом. Они же являются и финишем. Забавно, а я и не знал, что

так можно сделать. В сущности – единственный вариант неожиданной встречи на трассе – это догнать соперника, что маловероятно.

Выдвигаюсь к стартовому створу сразу после объявления начала стартов – чего ждать, мы же кататься приехали. Стартуем в паре с Ежилом. Не очень равная борьба получится, но он свой автомобиль и его возможности знает явно лучше, чем я свой. Еще не доводилось ездить на Рэнглере в таких условиях. Старт, помчали! Длинное полукольцо – участок скоростной. Несколько четверок-пятерок, одна шпилька, пара скоростных прямых. Едется хорошо, попытка пройти шпильку в заносе на короткобазной машине заканчивается разворотом на 180 градусов. Эффект прогнозируемый, но слегка неожиданный. Ладно, мы все еще на дороге, а не в лесу, летим дальше. Дальше выходим на “малую” полупетлю, состоящую из небольшой прямой, поворота и длинной дуги вдоль склона карьера по крупным кочкам. Как проходить эти кочки на большой скорости на Рэнглере непонятно. Он прыгает, козлит, задние колеса норовят обогнать передние. А вот и финиш. Приехали раньше Ежики, но это не та победа, которой хотелось бы гордиться. Ну и ладно – впереди как минимум еще один заезд. Поднимаемся к импровизированной парковке, есть время потусить, погреться у костра, пропустить по рюмашке за то, что с кольца приехали





своим ходом. Тут же нас напряжинили на конкурс визиток. Необходимо было изобразить некую картину на снегу, представляющую команду. Ассоциативный ряд простой: судейство, фемида, весы, секундомер. Благодаря сокомандникам композиция дополняется и другими образами: фантастическими животными и колесами, больше напоминающими торттики. Продолжаем тусить, улыбаемся и машем, так сказать.

И вот нас опять вызывают – второй этап заездов. На старт с нами в паре выезжает черного цвета автомобиль. Что-то вроде Хонды Пилот. Без номеров и наклеек. Соперник серьезный, едем на

все. Но ничего не помогает, несмотря на неплохой проезд, ехали ощутимо быстрее и смелее чем в первый раз. Но когда приехали, Хонда уже стояла на финише. Слегка обидно, но поражения надо принимать с достоинством, все равно прохватили классно. Утешившись перспективой предстоящего ориентирования и возможностью расслабиться, паркуемся на стоянке. Погода все еще шикарная, яркое солнце даже как будто согревает, ветра практически нет. Но вот организаторы снова вызывают на старт 33-й номер (это мы). Странно, нас же вроде выбили? Ту милльён долларз? Непонятно же! Может быть – это был утешительный заезд?





на небольшой кочке, автомобиль развернулся и буквально влетел в финишный створ задом (!), заставив изрядно понервничать и судей и зрителей. Что творилось в этот момент в машине сложно даже представить.

Итак, объявлен финальный заезд. Напряжение растет, автомобили улетают со старта и уносятся в облаках снежной пыли. Оба едут быстро, оба рассчитывают на победу. И хотя автомобили очень разноплановые (Это Сузуки Джимни и Митсубиси Л-200), идут они практически ноздря в ноздю. Но Л-200 Караката имеет небольшое преимущество на кочках и финиширует чуть раньше. Все, победитель определен, победителя качают болельщики, а организаторы уже раздают легенды на ориентирование.

Взяв два комплекта легенд, для себя и для Биг-Спайка, не спеша стартуем. Поскольку легенды нам достались одинаковые, ориентирование свалили на наш экипаж. И хотя у меня опыт ориентирования большой, "ориентирование по легенде" я еду в первый раз. Штурман – вообще первый раз в ориентировании. Сразу жалею что нет тератрипа, а на одометре - мили. В легенде все, само-собой, в метрах. Приходится на ходу учиться быстро умножать на 1,6. Поскольку выехали где-то в хвосте, в лесу уже все дорожки раскатаны. Первые полтора километра все понятно, а вот дальше все-таки пришлось поплутать. Сделав небольшой "круг" возвращаемся в известной точке и едем уже по правильной дорожке. Густой слой рыхлого снега сильно усложняет определение конфигурации перекрестков, штурман путается в легенде, но время от времени понимаем, что едем

Ну да ладно, просят – надо ехать. Ехать мы будем на этот раз с Сашей Т2. Хоть он уже давно не на Т2. Старт, педаль в пол, сейчас мы дадим гари! С включенной понижайкой автомат переключает передачи где-то за 4000, мотор ревет, снег летит, красиво, наверное, смотрится! Проехали большой круг, подъезжаем к кочкам. Оба-на, как тут все размесили. В попытке найти траекторию, где кочки поменьше смещаюсь к краю, но слишком сильно и машину стягивает на целину. Скорость потеряна практически до нуля, эх не сесть бы тут, на потеху зрителям и другим участникам. Спасает мороз – снег рыхлый, не прессуется, а выдавливается из-под днища. Еле-еле по чуть-чуть, внатяжечку... уфф. Выехали сами, но видно, что Саша уже стоит на финише. Не торопясь, докатываем трассу. Теперь уже ясно – этот заезд для нас на сегодня последний. Оставшиеся старты уже досматриваю зрителем сидя в машине. Солнце катиться к горизонту и становится ощутимо прохладнее. Ведущие праздника изо всех сил веселят публику, стараясь не дать заскучать народу, потому что скучающий джипер – существо опасное и для себя и для окружающих. А на трассе чем ближе к финалу, тем сильнее накал. Участники не жалеют ни себя ни технику, создается ощущение что идет борьба или за серьезные призы или за престиж марок авто, что в принципе бесценно! Впечатлил "финиш базой" Алексбера – на спуске со склона короткой петли, видимо увидев, что соперник вышел на финишную прямую, Лелик втопил газ в пол и помчал как локомотив ЭР-200. Метров за 20–30 до финиша, споткнувшись или подпрыгнув





туда. Узкая дорожка шириной с машину между заборов – а там пробка в виде разложившегося “Диско”. Ребятам не повезло, в бруствере дороги притаился камень с острым сколом. Говорят, что порвали оба колеса по одной стороне. Связываемся с организаторами, те обещают помочь, чем смогут. Мы тем временем догоняем Ронина и Алексбера, стоп! А чего это колесо рядом лежит? Отвалилось. Кажется, просто открутились гайки. Предлагаем помощь – ребята отказываются, где-то за нами на помощь уже спешит Костя Новицкий. Аккуратно объезжаем и катимся дальше по узкой дорожке вдоль крутого склона у реки. Перекрестков нет, и по легенде не предвидится, но быстро ехать не хочется – дорожка узкая, а вода внизу, пожалуй, мокровата и холодновата для купания. Дорога, дорога, поворот, яма, еще поворот и поляна. На поляне КП, ура, значит мы все это время ехали туда куда надо. Быстро “отметившись” на КП и закусив сухариками, двигаемся дальше. Катерина уже освоилась с легендой, но все еще дует за мои

эмоциональные всплески на тему того, что штурман должен штурманить, а не по мобиле болтать. Тем не менее, легенду читает и расстояние считает, честно отработывая штурманский и супружеский хлеб. По дороге еще пару раз ошибаемся с распознаванием конфигурации перекрестков, но решаем не возвращаться, а выбираем примерное направление, куда должны были доехать. Развернувшись еще пару раз, понимаем, что снова “стоим на легенде” и без приключений добираемся до лагеря, где нас ждет обещанный организаторами горячий борщ. Честно говоря, за день “движухи” проголодаться успели изрядно.

Плотно пообедав, все, что смог сделать, это дойти до домика, переодеться и завалиться спать, предоставив команде самим делать предусмотренную “культурной программой” стенгазету. Послав немного, как раз к началу праздника и успел. И понеслась! А что было на празднике, намного красноречивее расскажут фотографии и кинохроника. Было шумно и весело, как и положено в самый настоящий Джиперский Новый Год!



SHARIK  **.SPB.RU**
(812) 60-444-37, 60-444-38

А ТЫ ПРИНАРЯДИЛСЯ??!

- Воздушные шары
- Товары для праздника
- Оформление шарами
- Печать на шарах

Cash&Carry «Весёлая Затея»
Наб.реки Волковки, 7
Тел.: 60-444-35, 60-444-36

Интернет-магазин
www.sharik.spb.ru





Александр КУЗНЕЦОВ (Ронин)

ГЕЛЕНДВАГЕН

Подготовка к трофи-рейдам

Напряженная тишина повисла над лесной дорогой. Многочисленные зрители превратились в слух. И вот раздался отдаленный рев мотора. Вначале еле слышный он нарастал как цунами, то, вздымаясь вверх до истеричных ноток форсажа, то, сбрасывая до обертонных при переключении пониженной передачи. Густой кустарник заслонял поворот, мгновение замерло как перед ударом волны и вот рев мотора полыхнул в уши, из за поворота пушечным ядром вылетел спортивный болид. Его кубические формы не давали и тени сомнения – это Гелендваген! Прыжок на трамплине, взвизг мотора, колеса бешено вращаются в воздухе, приземление. Снова трамплин, снова, снова... Машину разворачивает в полете, но опытный пилот, повернув в воздухе колеса на нужный угол, выводит в управляемом заносе три тонны «боевого» веса на трассу, обдав отринувших зрителей комьями земли и грязи.

Да. Блестящий и полированный Гелендваген – неизменный спутник кортежей правителей и бизнесменов, постоянный гость автостоянок у ночных клубов – спортивная «боевая» машина. С минимальными переделками Гелендваген способен участвовать в соревнованиях и даже побеждать.

Как же сделать из пафосного внедорожника спортивный снаряд?

Определяем глубину подготовки и назначение, а также, в каких соревнованиях будет участвовать автомобиль. Трофи-рейды? Триал? Ралли-рейды? Нет ничего невозможного. Во всех этих дисциплинах Гелендваген может участвовать.

Подготовка к Трофи-рейдам накладывает определенные требования и ограничения, поэтому попробуем пробежаться по всем этапам подготовки, а каждый сам сможет определить для себя, на чем остановиться.

Каких то радикальных переделок Гелендваген не требует. Это серьезный внедорожник уже в стандартной базе. Для трофи предпочтительнее конечно короткобазные трехдверные модели, впрочем и пятидверные совсем немного проигрывают в геометрической проходимости.

Начнем с резины. Выбор марки и модели – дело сугубо личное, единственно стоит увеличить размер. 33 дюйма для стандартной подвески – в самый раз. Для 35 дюймов уже требуется лифт.

Лифт кузова проходит очень просто. Кузов крепится в 8-ми точках. Приподняв домкратом кузов, спокойно ставим 40 мм проставки. Никакая

переделка карданов и кулис не нужна. Надо только приподнять радиатор, сделав соответствующую проставку.

Лифт подвески достигается установкой усиленных пружин. ORC, Dobinson или другой производитель дадут еще 40 мм лифта, после которого 35 резина будет казаться «родной» в стандартных арках.

Очень желательно поставить сдвоенные амортизаторы. Так сильно увеличивается максимально возможная скорость на бездорожье, и 140 км/ч по лесной дороге с колеями будут безопасными с точки зрения работы подвески. Сдвоенные амортизаторы ставятся на комплекты ORC без переделок на штатные места крепления. Амортизаторы работают на сжатие-отбой раздельно.



Дальнейшим уровнем эволюции подвески будет установка мостов или бортовых редукторов от Унимога. С его передаточными числами и клиренсом Гелендваген получает тракторную тягу и проходимость



На этом в подготовке подвески можно поставить точку.

Далее – бамперы. Любимая джиперская тема. Если ставить только лебедку и ездить аккуратно – достаточно приварить изнутри на родной бампер кусок швеллера, с толщиной полки не менее 10 мм. Но лучше поставить силовой бампер. Бампер от ORC на мой взгляд слабоват. Поэтому идеальный силовой бампер для Геленда, по-моему, должен выглядеть примерно так, как на моей машине. Впрочем – это дело вкуса и уровня ожидания экстрима. Задний бампер также необходимо усилить – иначе поднять машину хай джеком будет не за что.



Для многих моделей в 463-м кузове с турбированным мотором обязателен перенос интеркулера. Он стоит в бампере. Также на некоторых моделях оттуда надо убрать масляный радиатор.

Лебедка. В идеале должна быть тяговым усилием 12000 фунтов. 9000 достойно себя ведет, но работает на пределе возможностей. Производитель – на вкус и кошелек.

Защита. Крайне желательно защитить бак. Родная защита довольно хлипкая, а на 463-м кузове бак пластиковый... Защита моторного отсека ставится вместо или поверх штатной, которая довольно крепка и надежна. Все остальные агрегаты стоят внутри рамы, и повредить их непросто. Разве что на каменном триале или пнях. Лист 10 мм алюминия решает проблему.





Мотор. Для ралли идеальны бензиновые двигатели 3,2 или 5 литров, а вот в трофи и триале на мой взгляд приоритет имеет дизель. Самым оптимальным является мотор OM603 – трехлитровый атмосферник или OM606 – трехлитровый турбодизель. Это простые и надежные двигатели с достаточной мощностью и крутящим моментом (OM603 – 113 л.с. при 4600 об/мин и 191 Н.м. при 2700 об/мин, OM606 – 177 л.с. при 4600 об/мин и 330 Н.м. при 1600 об/мин). У них практически нет электроники, тем самым они максимально возможно защищены от воды. Единственно на OM606-м лучше заменить топливный насос высокого давления (ТНВД), поставив от OM603-го. Он механический и в нем нет электронного блока управления как на OM606-м.

Выбор коробки передач – также кто как любит. Считаю что механика все-таки надежнее. Посему агрегируем мотор механической коробкой. Проблема в том, что Гелендвагены с 603-м мотором вообще очень мало, а с механической коробкой и того меньше и даже если есть, то она будет четырехступенчатой. А 606-е моторы комплектовались только автоматами и ставились они, как правило, только на пятидверные модели. Потому ставим механическую шестиступенчатую коробку передач от микроавтобуса МВ Спринтер 2000-го модельного года. Это отличная тяговая коробка с прекрасно подобранными передаточными числами. И стыкуется с мотором она почти без переделок.

В дополнение можно перенести радиатор в заднюю часть салона, сделав на крыше воздухозаборник и используя задний оконный проем как решетку для выхода воздуха от радиатора.



Также меняем штатный генератор (как правило, 70А) на 140А от 600-го Мерседеса, подходящий по креплениям и шкиву для хорошей зарядки аккумулятора.

Получив идеальную комбинацию двигателя и коробки с подготовленным шасси, переходим к кузову.

Кузов можно вообще не переделывать. Как, впрочем, и салон, и наслаждаться кожей и деревянной отделкой. Либо обшить алюминием, поставить гоночные сиденья-ковши, заменить приборную панель. Это уже на любителя. Останавливаться на этом не будем.

Впрочем, кузов можно заменить на облегченный. Пространственный каркас, обшитый стеклопластиком, полностью повторяет кузовные детали Гелендвагена. Капот, выполненный заодно с крыльями, откидывается полностью, открывая двигатель для ремонта. Его можно даже перебрать не снимая.



Заключительные штрихи в виде шноркеля и люстры делают картину подготовки Гелендвагена – внедорожника законченной.



НОЧЬ СОЗДАНА ДЛЯ ЖИЗНИ

Светодиод 1Вт.

Четыре режима работы: 100% света;
65% света; 15% света; мигающий.



Индикатор заряда
батареек

Изменение фокусировки луча
(ближний - дальний свет)

**ЯРКИЙ
ЛУЧ**

ВРЕДНЫЕ СОВЕТЫ

Комментарии достойные быть вырезанными тупым ножом на спинах участников

«Трижды истинны слова его и достойны они быть выколоты золотыми иголками в уголки глаз, дабы быть назиданием для поучающихся». Тысяча и одна ночь.

Пилоты, преодолевая препятствия, не курите, не пейте, не позируйте перед зрителями, и самое главное – слушайте штурмана. Если у Вас их несколько, выберите кого-то одного. Если нет радиосвязи, приоткройте окна с обеих сторон. Не слушайте зрителей и других участников, они желают вам только добра.

Штурманы, держите руки так, чтобы видел пилот. Используйте понятные жесты, попрактикуйтесь заранее. Перед маневром переговорите с пилотом, он скорее всего не телепат. Объясните ваш замысел и будьте готовы, что пилот его отвергнет. Машины перелетают препятствия только в кино. В жизни, почему-то нет. Узнайте вес машины и, используя школьные знания, посчитайте, какая скорость понадобится для прыжка через канаву. Затраченное на расчеты время все равно будет меньше времени вызволения вас из канавы.

Если пилот вас не послушал, не волнуйтесь. Отдышитесь и неспешно сосчитайте, до какой скорости надо разогнаться, чтобы при ударе об абсолютно неупругое препятствие, пилот вместе с машиной перешел в чистое излучение. Сообщите пилоту результат. На некоторое время это может подействовать. “Пилот, убей себя ап стену!”

Если вы решили остановиться и осмотреть препятствия, сделайте это так, чтобы не мешать проехать другим. Освободите проезд, закройте двери и не отпускайте далеко зрителей – разбегутся, не соберешь. Не стойте столбом на проезде, держите в поле зрения движущую технику. Не надо стоять у дверцы, если мимо едут. Машину может снести прямо на вас. А ведь многие, с гордым выражением на лице, даже не пытаются отойти. Приберегите эти штуки для городской жизни. Лицо может пострадать, вместе с остальным туловищем. Примеров достаточно.

Сдувайте колеса заранее, не надо это делать на точке, перекрывая дорогу другим.

Если вас догнала машина, это значит что она едет быстрее, поэтому пропустите ее. Пусть даже ваша красивее, дороже или гламурнее. Не устраивайте очередей, если люди готовы ехать по неудобной траектории, пусть едут, не препятствуйте им, не за водкой же выстроились.

Остроумие на брифинге, привлечет к вам внимание, но вы не услышите самого главного.

Выбирая место для лагеря, не стыдитесь перенимать опыт и посмотрите как это делают другие. Позаботьтесь о личной безопасности и сохранности вещей. Не ставьте палатки на проезде, не ложитесь в колею. Если вы ночуете в машине, отъедте от палаток и тихо задыхайтесь от угарного газа, не мешая другим.

Ну, и если на трассе возник конфликт, предложите его обсудить после финиша, человеческие отношения дороже любых результатов.

Вадим ЧЕБОТАРЕВ (Atlas)

ЖЫПЕР МАРКЕТ 4x4

**ПРИГЛАШАЕМ!
к сотрудничеству!**

- клубы 4x4
- магазины 4x4
- разборки 4x4
- автосервисы 4x4
- автосалоны 4x4
- партнеров

+7901 302-03-84 www.gipermarket4x4.ru