

Охотники за бездорожными приключениями

Для некоторых автолюбителей отсутствие дорог не беда, а развлечение.

Участники трофи-рейдов не ищут лёгких путей и выбирают самые сложные дороги. В подобных состязаниях получают удовольствие не столько от победы, сколько от самого процесса преодоления препятствий. Фото автора

Несмотря на популярность полноприводных машин, автопроизводители вовсе не торопятся повышать их проходимость. Наоборот, с каждым новым поколением автомобили с колёсной формулой 4×4 становятся всё больше ориентированными на покорение городских просторов, а не на поездки по настоящему бездорожью. Свидетельствует об этом и увеличивающееся количество «паркетников». Для многих владельцев вседорожников большая машина — это, в первую очередь, показатель статуса. Абсолютное большинство вседорожников никогда не съезжает с асфальта. Между тем, в России растёт популярность такого вида активного отдыха и спорта как трофи-рейды — гонки на полноприводных автомобилях по бездорожью.

История зарождения

Отцы-основатели трофи-рейдов — туристы, охотники, любители рыбалки. Им в силу своего увлечения часто приходится использовать автомобиль для преодоления разного рода естественных препятствий (колеи, бродов) и ездить там, где нет и не было дорог — по лесам, полям, болотам. Хобби диктует выбор средств передвижения, чаще всего ими оказываются отечественные «Нивы» и УАЗы. Охотники вовсе не ставят своей целью победу над бездорожьем. Скорее, это издержки хобби. Именно охотники были вынуждены первыми начать модернизировать свои машины под офроуд: покупать специальную грязевую резину с глубоким протектором и большими «зубами», выводить воздухозаборник на крышу, чтобы избежать гидроудара, когда машина проезжает брод, ставить лебёдки на автомобиль, когда машина своими силами выехать из грязи уже не может.

Охота не всегда бывает удачной. Часто большой адреналин охотники получали просто от самого процесса покорения бездорожья. Проехать там, где другие не могут. Если выезжали на охоту большой компанией, получалось негласное состязание: чья машина быстрее и лучше проедет тяжёлые участки. Так и зародилось новое хобби автомобилистов — трофи-рейды.

Первые выезды на природу с целью потягаться возможностями своего авто проходили в дружеской атмосфере. Они представляли собой «покатушки» на час с последующим застольем на лоне природы. Главное — найти подходящее грязное место, огромную лужу, например, резкий спуск и подъём на глине или мокрой траве, участок дороги с глубокой колеёй и другие подобные препятствия. Водитель загоняет машину в лужу (у джиперов это называется «принимать грязевые ванны», считается, что такие процедуры «лечебны» для настоящего внедорожника), зеваки смотрят, как автомобиль буксует, дают советы. Из-под колёс летит грязь, пачкая всех вокруг, но недовольных нет, все смеются, подкалывают водителя: «Подтолкнуть?». Застрявшую машину вытаскивают, покорять лужу уже лезет следующий.

Редкий автомобиль добирается до финиша без поломок. Фото автора

О философии джипера

Философия джипера — явление уникальное. Для джипера важно не столько ездить на машине, сколько копаться в грязи. Действительно, если перед ним две дороги — одна полегче, а другая посложнее, можно быть уверенным, что он выберет вторую. Здесь работает олимпийский принцип, когда важна не победа любой ценой, а участие. И хвастают джиперы друг перед другом не временем прохождения трассы (трофи-рейды — самый медленный вид автомобильного спорта), а теми сложностями, которые им пришлось преодолеть. Эти люди действительно ищут приключений на свою и своего автомобиля голову, находят их и радуются этому: «Ты видел, как у меня машина чуть не перевернулась?», «А моя вообще поплыла, когда я брод переезжал. Я потерял дно на минуту. Думал, утону...», «А у меня погнулась рулевая тяга».

Со стороны может показаться, что любители гонок по бездорожью очень богатые или очень больные люди. С точки зрения здравого смысла, их увлечение сложно понять. Они уезжают за сотни километров от дома на своих вседорожниках, чтобы там лазать в грязи, ломая машину, замерзая, пачкаясь. Поломки автомобиля и их последующий ремонт — неизбежное зло. Позволить себе такое бедный человек не может.

С другой стороны, по словам самих джиперов, в корне их поведения лежит то же самое, что заставляет туристов с огромными рюкзаками за спиной лезть в горы, идти в походы, мокнуть под дождём и ночевать в палатке. Это романтика победы над собой и над трудностями — через тернии к звёздам.

Постепенно любительские «покатушки» джиперов стали привлекать внимание зрителей, на такие выезды стали приезжать десятки участников. Так появились любительские соревнования по трофи-рейдам.

О видах внедорожных гонок

Трофи-рейды могут проводиться как линейная гонка и как GPS-ориентирование. В первом случае участникам задаётся конкретный маршрут, который они должны проехать как можно быстрее. По пути экипажи ждёт множество различных засад в виде ям, заполненных водой, брёвен поперёк дороги, русел рек. Побеждает тот, кому для преодоления бездорожья понадобится меньше времени. Организаторы следят за тем, чтобы гонщики не отклонялись от маршрута. Чаще всего для этого применяют GPS-навигатор, который позволяет отследить маршрут, проделанный автомобилем, или создают так называемые контрольные точки, у которых экипаж должен отметить.

Состязания по GPS-ориентированию представляют собой определённый участок местности, на котором организаторы прячут контрольные точки (обычно нарисованный краской круг с цифрой внутри) — часто в труднодоступных местах. Задача экипажей найти их с помощью GPS-навигатора и сфотографироваться (одна рука на точке, другая — на машине). Маршрут движения и последовательность поиска экипажи определяют сами.

Сложность GPS-ориентирования заключается в том, что контрольную точку нужно не просто найти — надо подъехать к ней вплотную. Организаторы делают всё возможное, чтобы максимально усложнить эту задачу участникам. Например, точка может быть спрятана на острове и экипажу придется искать брод и переезжать реку, чтобы взять её. В другом случае точка может быть спрятана на скале или на дереве. Не обязательно тащить автомобиль вверх. Возможно, штурман может просто встать на крышу машины.

Во время состязаний по GPS-ориентированию необходимо найти контрольные точки, которые организаторы пытаются спрятать в труднодоступные места. На фотографии, которая предъявляется как доказательство, одна рука члена экипажа должна быть на контрольной точке, а другая на машине. Фото автора

Каждая точка может иметь свою цену — в зависимости от того, насколько легко или тяжело её взять, а также от того, сколько экипажей смогли это сделать.

Со временем формат любительских состязаний начал перерастать в некий полупрофессиональный вид спорта. В частности, появились экипажи, которые создали суперпроходимые машины и стали на них выигрывать чемпионаты.

Одно из самых популярных джиперских соревнований — «Ладога». Этот трофи-рейд проводится уже 12 лет подряд (с 1996 года) в окрестностях Санкт-Петербурга. Ежегодно участникам «Ладоги» за десять дней необходимо преодолеть трассу длиной более 1200 километров. На первый взгляд это не очень много — всего по 120 километров в день. Но необходимо учитывать, что на так называемых спецучастках (особо тяжёлое бездорожье — болото, резкие спуски и подъёмы) машина движется очень медленно. Иногда средняя скорость джипа составляет 3–4 км/ч — пешком можно обогнать. Учитывайте и тот факт, что при таком безжалостном обращении автомобили нередко ломаются. Ремонт по колено в воде может длиться часами.

«Ладога» — соревнование международное. Сюда приезжают гонщики из Германии, Финляндии, Литвы, Белоруссии. Почти четыреста участников, включая квадроциклистов. По размаху «Ладогу» можно сравнить со знаменитым ралли «Париж-Дакар», только, как говорится, пиар у Дакара — получше.

Всего по России проводятся десятки разных трофи-рейдов в Карелии, в Сочи, в Уральском и Сибирском регионах. Можно сказать, что это движение сейчас набирает обороты. Вместе с ростом автомобилизации населения всё чаще туристы отправляются в походы не с рюкзаком за спиной, а на вседорожнике. Отсюда — два шага до организации клуба по интересам и далее своих состязаний.

Весовые категории

Как и в любом другом виде спорта, в трофи-рейдах есть свои «весовые» категории. Самая «тяжёлая» — прототипы. Автомобили, в которых разрешен максимум переделок. Как выражаются сами гонщики, можно всё, кроме установки гусениц. Обычно гонщики покупают подержанный джип (для езды по лесу и болотам состояние кузова не важно, всё равно после первой гонки вся краска и лак сойдут), ставят мощный двигатель со специальным низовым распределительным валом (он хорошо тянет на маленьких скоростях и оборотах, лучше всего — поставить дизельный, он может работать даже под водой), полностью меняют ходовую часть (поднимают машину как можно выше), ставят большие колёса, радиатор выносят на крышу, убирают лишние приборы, отрезают у джипа всё лишнее.

Чтобы вседорожник достойно показал себя во время трофи-рейда, его необходимо подготовить. Но к участию в некоторых соревнованиях допускаются и серийные автомобили без всяких изменений в конструкции. Фото автора

Класс «полегче» — TP-3, там переделок тоже много, но ограничен размер колёс. TP-2 — ещё менее «навороченный» класс. И, наконец, самый распространенный — TP-1. Соответственно, чем проще «класс», тем больше участников в категории, и значит, жёстче конкуренция.

В последнее время для популяризации офроуда в соревнованиях разрешается участие автомобилей класса «Челендж». Это серийные полноприводные автомобили без изменений конструкций. Категория специально открыта для тех, кто хотел бы испытать возможности своего вседорожника, но к серьёзным затратам на его модернизацию ещё не готов. Как показывает опыт, испытав первый выплеск адреналина от внедорожных гонок, многие владельцы джипов сразу после финиша уезжают в ближайший автосервис по подготовке вседорожных монстров — покупать лебёдку, менять колёса.

Интересно, что в лагере самих трофи-гонщиков существует две прямо противоположных точки зрения на популяризацию офф-роуда и его превращение в спорт. Для многих гонки на джипах — это прежде всего любительские «покатушки», где очень важен дух дружбы и взаимопомощи. Когда трофи — это хобби, экипажи помогают друг другу. Спорт с его конкуренцией и азартом, где важнее победа, делает офф-роуд менее романтичным и более жёстким. Поэтому среди джиперов есть категория людей, которые принципиально не ездят на чемпионаты и гонки. Это прямо как в туризме: там тоже есть и дикие любители природы, и туристы-спортсмены, получающие разряды и звания мастеров спорта за покорение горных вершин и водных перекатов. Одно другому не мешает.

Автор: Руслан Рахимов © Вокруг Света АВТО-МОТО, МИР 👁 2563 12.12.2008, 13:10 ♡ 247
URL: <https://babr24.com/?ADE=49281> Bytes: 10688 / 10660 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)