

Автоориентирование. Версия 2.0

Источник: <http://kolesa.kz/content/articles/2014/05/mmc-avtoorientirovanie-version-2/>

Как это было: <http://kolesa.kz/content/media/photo/mitsubishi-orienteeing-kak-eto-bylo/>

Автор: Павел Ким // Фото: Илья Давидович



В прошлом году экипаж нашей редакции [принял участие](#) в соревновании по автомобильному ориентированию Mitsubishi Orienteering. Мероприятие прошло на ура, и как только сошёл снег, в Алматинской области состоялся ещё один раунд. Нас пригласили участвовать в зачёте для журналистов, и, разумеется, мы не смогли устоять.



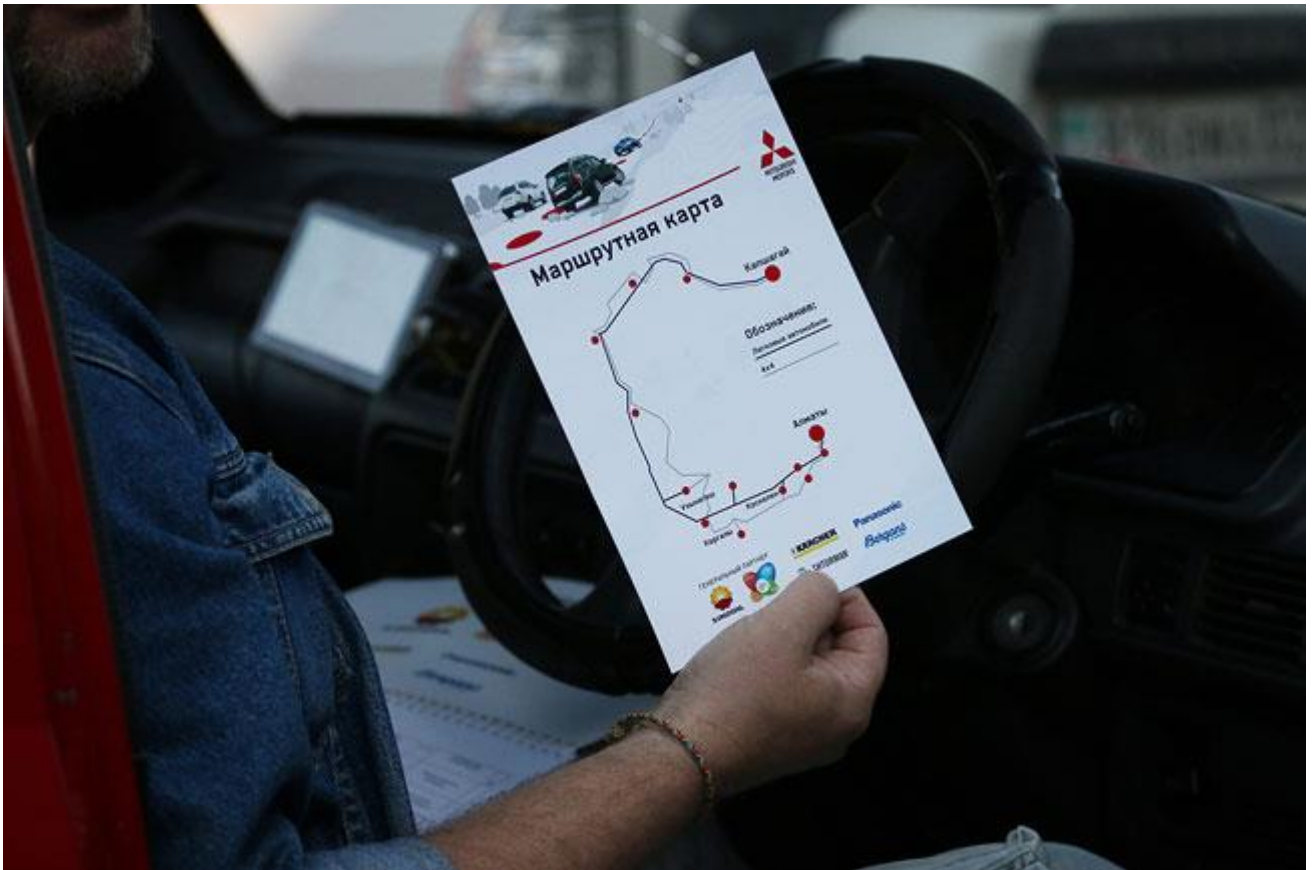
Отыскивать контрольные точки приходится при помощи дорожной книги

Несмотря на все прелести предыдущего соревнования, огромной ложкой дёгтя минувшей осенью стали безумные гонки участников по дорогам общего пользования, которые приходилось наблюдать по ходу всей дистанции. Как бы я себя ни настраивал, желания участвовать в качестве водителя так и не появилось, но выручил главред, который загорелся идеей поехать на ориентирование.



Кондовый Рајеро идеален для таких покатушек, но 3-литрового мотора и его 178 л.с. маловато для уверенных обгонов на трассе

Тимур — отличный водитель, а мне нравится заниматься навигацией, так что мы составили неплохой дуэт. По опыту прошлого года я понимал, что внедорожный зачёт интереснее и конкуренция там выше, так что своим оружием мы выбрали Mitsubishi Pajero. На мой взгляд, эта модель — оптимальный вариант для покатушек такого рода.



Маршруты для внедорожников и легковушек имели одни и те же контрольные точки. Сжурльничать было проще простого — внедорожники могли ехать за легковыми авто

Машина столь же хорошо переваривает разбитые дороги и их отсутствие, как Rajero Sport или пикап L200, но за счёт полностью независимой подвески управляется гораздо лучше «спорта» и на неровностях не нокаутирует внутренние органы, как рессорный L200. Попенять можно было лишь на слабенький 3-литровый бензиновый мотор, при обгонах на трассе такая машина раздражает не меньше меланхолического пикапа с дизелем.



Перед стартом привычная уже процедура выдачи номеров, дорожных книг и сухпайков

Формат мероприятия не изменился по сравнению с прошлым годом: два параллельных маршрута для внедорожников и легковых авто, дорожная книга, с помощью которой участникам предстояло отыскать все контрольные точки. Маршрут неизвестен до момента выдачи дорожных книг, а их вместе с сухпайками, наклейками и маршрутной картой выдали перед стартом. На старте около 120 экипажей, у нас 118-й бортовой номер.



У нас 118-й номер! На старт вышло больше ста экипажей

Теснота на парковке вновь не даёт отправиться на дистанцию согласно бортовому номеру, так что первыми на дистанцию уходят те, кто ближе к стартовой арке. Мы расположились так близко от неё, что у нас был выбор: либо ехать первыми, но задним ходом, либо отъехать немного и развернуться. Выбираем второй вариант, тем самым мы можем оттянуть момент старта. Пропускаем вперёд с десятков экипажей (открывать трассу всегда тяжело), но всё равно стараемся уйти на дистанцию в числе первых, дабы не попасть в пробку на выезде из города.



Асфальтовая часть маршрута довольно короткая

Городская часть маршрута, которая напрягала больше всего, прошла достаточно спокойно. Правила нарушали все, но в пределах разумного. Скорость в городе 80-90 км/ч, на верхней каскаленской трассе обгоны через сплошную, на нижней — полёты на скорости 140-150 км/ч, но даже соблюдая ПДД, мы проигрывали не так уж и много времени на асфальте. А где можно было проиграть уйму времени, так это на бесконечных степных дорожках.



Бездорожья на маршруте не было, но несколько машин всё же пострадало

Первую ошибку мы совершили, проскочив нужный съезд с асфальта, поплутали недолго, минут 10, и вернулись на правильную дорожку. Но после этого случился классический залёт (что на языке ориентировщиков означает долгое и бесплодное блуждание в поисках КП, которое, как правило, осуществляется совсем не там, где эту контрольную точку следует искать). Check Point номер 5 мы искали больше часа. Приехали в район КП и стали рыскать по местности, так как check point был уже близко. Поняв, что мы не одиноки в этом деле (повсюду шныряли туда-сюда ещё несколько десятков участников), мы решили поступить по уму: вернулись назад, к ближайшему железному ориентиру (коим в прямом и переносном смысле стала огромная ржавая бочка), и снова поехали по легенде. Легенда же отправляла нас через холм и после переставала «биться». «Засада», — констатировал наш экипаж и решил, плюнув на эту точку, двинуться к финишу, ведь по графику уже приближался конец всего марафона.



Сколление машин — верный признак того, что экипажи не могут найти дорогу

Только мы выехали на трассу и двинулись дальше, как неожиданно наткнулись на искомый красный шатёр. Как выяснилось, ещё час назад цель была очень близка — до чекпоинта не доехали какой-то километр. Жуткая досада! Дальше мы ехали с полным осознанием того, что слили гонку, а этот факт напрочь убил азарт. Оставалось просто двигаться к финишу, а когда «дорожка» вновь переставала «бить», то просто ехали по наиболее накатанной дороге — это оказалось самой правильной тактикой в данном случае.



Немало номерных знаков осталось в этой речке. Кстати, мальчишки дежурят здесь как раз для того, чтобы вылавливать номера

Победителю мы проиграли почти два часа, и на невезение такую прорву времени не списать. Соперники действительно были не только быстры на дистанции, но и лучше всех сориентировались в этой ситуации, которую вполне можно назвать сложной навигацией, условия-то были для всех одни. Одним словом, мы получаем «неуд».



Финишный лагерь на берегу Капшагая вновь был отлично организован: развлечения, еда и награды для победителей

А за организацию, наоборот, смело можно ставить «отл». Торжественная церемония старта, организованные чекпоинты, дастархан на финише были что надо, да и в целом направить энергию трёх сотен жаждущих борьбы людей в нужное русло дорогого стоит. Такую же оценку можно поставить за размах: помимо огромного количества участников были и зрители. Но в целом проколов хватало, и организаторам есть куда расти. Качество дорожной книги стало хуже (достаточно вспомнить ошибки в дорожной книге и КП «Труба», некие «яйца» и художества на уровне начальной школы). И конечно, расстроило полное отсутствие культурной навигации — весь день мы ездили по разбитым пригородным трассам и заваленным мусором степям, а Куртинское водохранилище осталось в стороне, хотя участники были от него в считанных сотнях метров. Но мы с нетерпением будем ждать продолжения. И более качественного, само собой.

Больше фотографий с мероприятия можно посмотреть [здесь](#).

Главное — не заблудиться!

К сожалению, в прошлогодней любительской гонке от Mitsubishi мне поучаствовать не довелось, зато, наслушавшись рассказов о тех соревнованиях, я с радостью вышел на старт в этот раз. Начало организаторы задержали, и нашему экипажу, хоть и стартовавшему в числе первых, уже пришлось гнать по жаре, от которой, как оказалось, успели отвыкнуть за зиму. А если учесть, что машинку нашу неправильно отрегулировали одни умельцы на СТО, нам, чтобы не терять мощности, пришлось топить всю дорогу без кондиционера. К концу гонки мы были похожи на печёные пыльные луковицы. Но всё это было на финише, а на старте мы об этом не думали и рвались к победе.

В процессе гонки нам предстояло проехать через десять контрольных точек, ориентируясь на указания в роудбуке. Тому, кто писал эту книгу, временами хотелось руки оторвать, ибо сомнительных подсказок там было выше крыши. Тем не менее внимательный штурман, Судьба и Надежда на русский «авось» всегда выводили нас на путь истинный. На удивление, «пыжик» наш, хоть и слабовато тянувший на трассе, на просёлочных дорогах и в песке показал себя с очень даже неплохой стороны. Трёхдверый коротыш лихо скакал по барханам и кочкам и уверенно входил в достаточно крутые повороты, попадавшие нам на пути.

Гонка получилась жаркой. Перекусить и вздохнуть свободнее удалось, да и то не отрываясь от руля, лишь на небольшом и относительно прямом 30-километровом отрезке ровного асфальта между посёлками, примерно на сто восьмидесятом километре пути. А дальше — снова в бой! В какой-то момент я не вовремя среагировал, и мы со всего маху налетели передним левым колесом на кусок швеллера, торчащего из песка. Казалось бы, всё, приехали! Пора доставать домкрат... Но резина простила мою ошибку.

Самым обидным для нас стал предпоследний отрезок трассы, проходивший по бывшей дороге к посёлку Казахстан. Здесь полевая дорога закончилась, начался пусть местами и разбитый, но асфальт, позволивший нормально разогнаться. Однако всё это было не про нас. Как я уже говорил, «машинко наше» просто не тянуло. И минуты, выигранные на бездорожье и ориентировании, мы бездарно теряли на нескольких десятках километров прямого пути. Особенно грустно было наблюдать, как новый пятидверный паджерик обошёл нас, как октябрят, и упылил вдаль. А на капшагайской трассе нас вскоре обогнала и ещё одна машина.

Тем не менее дух наш не упал, и мы гордо финишировали, потеряв по дороге передний номерной знак. Госномер, к счастью, нашли. И поэтому мы особенно благодарны людям, доставившим его в лагерь и позволившим нам избежать продолжительных бесед с гаишниками по дороге домой и эпопеи по его восстановлению. Кстати, не мы одни оказались в такой ситуации — как минимум пять автомобилей финишировали с пустыми подномерниками.

Источник: <http://kolesa.kz/content/articles/2014/05/mmc-avtoorientirovanie-version-2/>