



BCĚ



**CAN-AM TROPHY
RUSSIA**



CAN-AM TROPHY RUSSIA В ЖИЗНИ



Дорогие друзья! Очередной сезон пролетел незаметно. Для компании ROSAN – инициатора и генерального партнера квадросерии, гонка Can-Am Trophy Russia никогда не была просто очередным проектом. Несмотря на все сложности и финансовые трудности, Can-Am Trophy Russia для нас как ребенок, которого мы халим и оберегаем на протяжении семи лет. Квадросерия так прочно вошла в нашу жизнь и жизнь постоянных участников, что трудно представить уже квадроциклетный сезон без участия и подготовки к этому соревнованию.

Подводя итоги года и готовя к публикации альбом о серии 2015, мы решили охватить все аспекты, с которыми так или иначе сталкиваются наши участники при подготовке к соревнованиям. И вот перед вами специальный выпуск журнала «Все о Can-Am Trophy Russia», в котором собраны все возможные рубрики: от советов известных штурманов в рубрике «Навигация» до кулинарных шедевров и советов по уходу от наших красавиц-участниц. Этот журнал будет

полезен и новичкам как отличное пособие для подготовки к гонке, и постоянным участникам, которые тоже смогут почерпнуть здесь много нового и интересного.

Спасибо за оказанное доверие! До встречи на Can-Am Trophy Russia и приятного чтения!

Олег Хромченко,
председатель оргкомитета
Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia







ТАНЦУЮТ ВСЕ!

Если бы участники и оргкомитет имели возможность ставить оценки местным организаторам, как например, в фигурном катании, то первый этап Can-Am Trophy Russia, прошедший 22–24 мая в Удмуртии, получил бы следующие оценки: теплый прием – 6:0, поддержка местной администрации – 6:0, базовый лагерь – 6:0, общая атмосфера гонки – 6:0. Идеально!



Первое соревнование сезона – это всегда особая атмосфера радушия и тепла. Нет никаких граней, условностей и титулов – все свои и все друг другу рады. Can-Am Trophy Russia 2015 в Удмуртии действительно ждали! Не было ни одного укромного уголка в Ижевске, который бы местный организатор BRP Центр «Магнетик» забыл оповестить о предстоящем событии. Впервые за 6 лет проведения проекта Can-Am Trophy Russia оргкомитет увидел такую взвешенную и продуманную до мелочей организацию этапа.

Регистрацию и технические проверки в первом этапе сезона прошли 75 экипажей. Участники группы SSV были в большинстве – 28 экипажей в SSV Standard и 20 в SSV Sport против 27 экипажей в зачете ATV. Постоянные участники квадросерии заметно выделялись на фоне дебютантов – солидные, серьезные, настоящие спортсмены. Кстати, обратили внимание, как стали одеваться гонщики Can-Am Trophy Russia? Все больше командной экипировки (в большинстве случаев сделанной специально для участия в квадросерии Can-Am), командных брендированных шатров и командной тактики. Пара слов об экипировке. Помню, как в 2013 году одними из первых спортивные комбинезоны на гонку завезли представители команды и журнала RedSleds. Сергей Кубанов любит быть среди первых и лучших, ну и просто наделен прагматичным мышлением. И вот тогда, в мае 2013 года, на экипаж Кубанова / Савченко чуть было не показывали пальцем, немного подтрунивая над их внешним видом. Спустя всего два сезона большинство участников зачета SSV примерили спортивные комбинезоны.





Еще один заметный момент сезона – цветное оформление техники. «Машинок» стало так много, что трудно (да практически невозможно) опознать с первого раза их владельцев. Поэтому спортсмены пошли верным путем, придавая технике индивидуальность. Целые полотна из истории Татарстана, животные и просто яркие принты – это выделяет и заставляет посмотреть на технику еще раз.

Вспоминая и анализируя первый этап Can-Am Trophy Russia 2015 в Удмуртии, в первую очередь в памяти всплывает поляна базового лагеря, сплошь усыпанная желтыми одуванчиками. А потом, постепенно, проявляясь все четче под хит «Бурановских бабушек» Party for Everybody, на центральной площади Ижевска появляются все участники гонки. Погода радовала, да и в целом настроение было более чем праздничное.

После торжественного открытия соревнования на центральной площади Ижевска для спортсменов было подготовлено два спецучастка. Пролог был построен на бывшей мотокроссовой трассе в районе улицы Берша. Зрителей, для которых была подготовлена еще и дополнительная развлекательная программа, было много. Короткий, шестикилометровый, спецучасток определял порядок старта на основную гонку, но основная его функция все-таки зрелищная. Лучшее время на этом спецучастке показал экипаж Алексея Бердинских / Алексея Меньшенина (3 мин. 50 сек).





Второй спецучасток также был достаточно короткий – всего 71 км. Здесь лидерам гонки на прохождение дистанции понадобилось меньше часа. Прибывавшие на финиш участники отмечали, что трасса была интересной, открывавшиеся виды – прекрасными, и, главное, от всего происходящего они получили истинное удовольствие.

Лучшее время среди всех экипажей на СУ2 показали Роман Антонов / Александр Обухов, они были на финише уже через 52 минуты после старта. За ними и лучшее время в классе SSV Sport. В соседнем зачетном классе SSV Standard первая позиция за Радиком Гарифьяновым и Кириллом Шубиным (00:54:46), лидером среди квадроциклистов (ATV) был Сергей Храмушин (00:59:23).

В воскресенье, 24 мая, день был условно поделен на две части – собственно спортивную часть (СУ3, СУ4, СУ5, общая протяженность дистанции составила 281 км) и награждение. Итоги воскресных спецучастков в очередной раз доказали – всегда нужно бороться до последнего! Большинство экипажей – лидеров первого дня гонки во второй спортивный день столкнулись с различными техническими трудностями и не смогли закончить соревнование. Так, например, в SSV Sport Равиль Маганов / Игорь Петенко (Альметьевск / Москва) входили в тройку лидеров зачета, но на СУ4 из-за поломки техники сошли с дистанции. Поломка техники остановила и еще один сильный экипаж – Роман Антонов / Александр Обухов (Нижний Новгород) показывали стабильно хороший результат, но фортуна в этот раз была на стороне других.

С преимуществом в 17 минут победу в зачете ATV одержал спортсмен из Пензы Антон Бердников. Его земляк Владимир Макеев завершил этап с бронзовой медалью. Серебро первого этапа у москвича Александра Кузнецова.

В SSV Standard также более чем уверенная победа у экипажа Радик Гарифьянов / Кирилл Шубин (Набережные Челны / Долгопрудный). Их ближайшие конкуренты, серебряные медалисты этапа Сергей Колчин и Андрей Сталаш (Златоуст) отстали от них на 18 минут. Третье место, пожалуй, стало настоящей сенсацией. Алина Миннахметова и Ольга Васильева, постоянные участницы серии из Казани, поднялись на пьедестал почета! (В прошлом экипаж не раз выигрывал серию, но в менее многочисленной категории SSV women.)

Первый этап Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia 2015 прошел на одном дыхании! В атмосфере настоящего праздника, танцев и отличного настроения. Открытие сезона – 6:0!



РЕЗУЛЬТАТЫ I ЭТАПА CAN-AM TROPHY RUSSIA 2015

ATV

- 1 место — Антон Бердников (Пенза)
- 2 место — Александр Кузнецов (Москва)
- 3 место — Владимир Макеев (Пенза)

SSV Standard

- 1 место — Радик Гарифьянов / Кирилл Шубин (Набережные Челны / Долгопрудный)
- 2 место — Сергей Колчин / Андрей Сталаш (Златоуст)
- 3 место — Алина Миннахметова / Ольга Васильева (Казань)

SSV Sport

- 1 место — Ирек Миннахметов / Антон Власюк (Казань / Екатеринбург)
- 2 место — Алексей Бердинских / Алексей Меньшенин (Москва)
- 3 место — Артем Хайруллин / Алексей Кузьмич (Москва / Люберцы)



Владимир Сухих, региональный организатор 1-го этапа Can-Am Trophy Russia 2015, директор BRP центра «Магнетик»

«У меня остались самые приятные воспоминания и чувство удовлетворенности от сделанной работы! Мероприятие получилось цельным, насыщенным и позитивным! Огромная заслуга в этом всех организаторов: и компании ROSAN, и OffRoad Club Екатеринбург, и, конечно же, всех тех, кто работал со мной и помогал! Меня искренне порадовал мой коллектив, когда все, кто был задействован в организации гонки, буквально «вытягивали» все шероховатости и недочеты и делали все возможное, чтобы сгладить то, о чем мы даже не думали! Но главным положительным для меня результатом гонки, чему я действительно искренне рад, стало то, что медики остались без работы! Участники, гости, федеральные организаторы, жители Удмуртии и многие наши клиенты говорили и до сих пор говорят слова благодарности за гонку. И это, несомненно, подтверждает то, что не зря мы потратили кучу сил и вложили душу в это мероприятие! Прекрасно понимаю, что сиюминутного увеличения продаж в салоне ожидать глупо, но в то же время после проведения Can-Am Trophy ощущаю мощную имиджевую составляющую BRP Центра «MAGNETIC», направленную на узнаваемость бренда и доверие к нему! Важно, что и сам я лично, как руководитель компании и региональный организатор, получил заслуженный мощный PR в Ижевске и Удмуртии, а это дорогого стоит! Уверен, что успешно проведенный этап в Ижевске даст моей компании долгоиграющий коммерческий эффект!»



ИНТЕРВЬЮ С ПОБЕДИТЕЛЯМИ

АНТОН БЕРДНИКОВ. НЕ СКУЧАТЬ И НЕ СДАВАТЬСЯ

Вы когда-нибудь были в Пензе? Мое знакомство и первое впечатление об этом городе связано с местными квадроциклистами. Не замечали, как они интересно говорят, немного протяжно в конце? А еще у них своеобразное чувство юмора! Люблю я пензенских квадроциклистов, и, пожалуй, Антона Бердникова больше всех (да простит меня его жена Яна). В сезоне 2015 Антон «добил», наконец, ATV зачет на Can-Am Trophy Russia, но радость от абсолютной победы была немного неполной – легкое неудовольствие от достигнутого сквозит в словах квадроциклиста до сих пор. Пенза, одним словом!

Диапазон вопросов к тебе не так велик – кажется, мы с тобой уже обсудили все, что можно. Тем не менее, попробую. Начнем с общих вопросов: каким для тебя был сезон 2015? Что особенно запомнилось, впечатлило, раздосадовало?

Пожалуй, так и есть, наверное, все тайны, которые я скрывал, ты из меня уже выпытала. Сезон 2015 был для меня в первую очередь непредсказуемым. Он был сложным, иногда даже очень. Но самое плохое, что прошлые сезоны, гоночные дни, я вспоминаю с теплотой и с ностальгией, но в сезоне 2015 саму гонку второго и третьего этапов я бы хотел поскорее забыть и не вспоминать никогда. Очень уж много ошибок было совершено, за которые я себя виню по сей день. Но зато этот сезон был (я бы даже сказал, переполнен) теплыми дружескими посиделками и разговорами, что, на мой взгляд, куда главнее в любительских соревнованиях, чем злое соперничество.

У тебя три абсолютные победы по итогам квадросерии (две в зачете SSV, одна на ATV). Осталось ли еще чувство неудовлетворенности? Чего ты еще хочешь от Can-Am Trophy?

Этот вопрос звучит так, будто: «Эй, парень, давай-ка, иди уже, надоел ты тут, дай другим покататься». Я думаю, каждый спортсмен хотел бы, скажем, сделать чистую победу, чтобы никто не смог придраться к выступлению. К примеру, как в сезоне 2015 выиграл экипаж SSV-Standard Радик Гарифьянов / Кирилл Шубин. Три победы и 300 баллов. К этому и стремлюсь.

Знаю, ты совсем недавно продал свой квадроцикл, на котором проехал два сезона Can-Am Trophy, расскажи про его подготовку, что еще (кроме собственной души) ты в него вложил?

Да, продал, очень из-за этого переживаю, моя супруга даже немного расплакалась, когда я грузил его при продаже, но в квадроцикле еще есть большой потенциал и продан он тоже спортсмену, так что, думаю,

скоро увидим мой квадрик на одном из подиумов. Что касается аксессуаров и оборудования, то особо ничего нового я не придумал. Огромное спасибо компании GoTune за безграничную поддержку и предоставление комплекта амортизаторов FOX и вариатора STM. Наверное, эти запчасти и сделали для меня этот сезон. Из доп. оборудования установлен, как я его называю, «модный руль» с антивибрационными проставками. Остальное мы делали сами, начиная от графики, специально разработанной для квадроцикла моей женой Яной, и заканчивая кронштейнами под навигацию и сам клюв-обтекатель. Все это мы сделали нашей командой berdni.com, и за это ребятам тоже огромное спасибо.

Нет ли желания пересечь снова в класс SSV, но уже на место пилота?

Сильного желания, чтобы прямо гореть этой идеей, нет. Но я бы попробовал, пожалуй, один разочек. Если честно, последнее время меня увлекает именно разгадывать сложности маршрута, то есть я больше склонен к правому креслу.

Кто и как тебя обычно мотивирует перед очередным стартом?

Всегда по-разному, но у меня есть что-то вроде негласной традиции. Моя мама верующий человек, и каждый раз, когда я куда-либо собираюсь, то не могу уехать без её напутствия. Поэтому я практически не боюсь. Что касается мотивации, то это, конечно, моя жена, и те персонажи (друзья) из моей команды, которые из любой ситуации найдут выход и каждый раз меня мотивируют. Как правило, это не мотивация, а вызов, типа: «Сможешь сегодня первым приехать или как всегда?». Тут уже деваться некуда, нужно выигрывать.



Есть ли какие-то подготовки и тренировки перед гонками?

В сезоне 2015 было трудно уделять время тренировкам, я стал отцом, и это мой первый ребенок. Так что было сложно совмещать работу, тренировку и семью. Я выбрал семью, но за пару недель до гонки все-таки выезжал на тренировку на квадрик.



Чем будешь удивлять в сезоне 2016? Новая шляпа? Новый Валера?

В связи с этим непонятным положением дел в нашей стране, стоит вопрос о том, смогу ли принять участие в гонках. Я искренне надеюсь на лучшее, и всё у всех будет прекрасно, все будут счастливы и здоровы. Удивлять буду, точнее, постараюсь, скорее всего, поеду на другой технике, может даже в другом классе, пока не могу ничего сказать точно. Новая шляпа будет точно, даже не новая, а очередная из моей коллекции, у меня их много в запасе. А Валеру ни на кого не променяю, он неизменный мой талисман и штурман уже много лет. Учитывая его опыт, то он уже не просто Валера, а Валерий Валерьевич.

Текст: Галина Кошелева

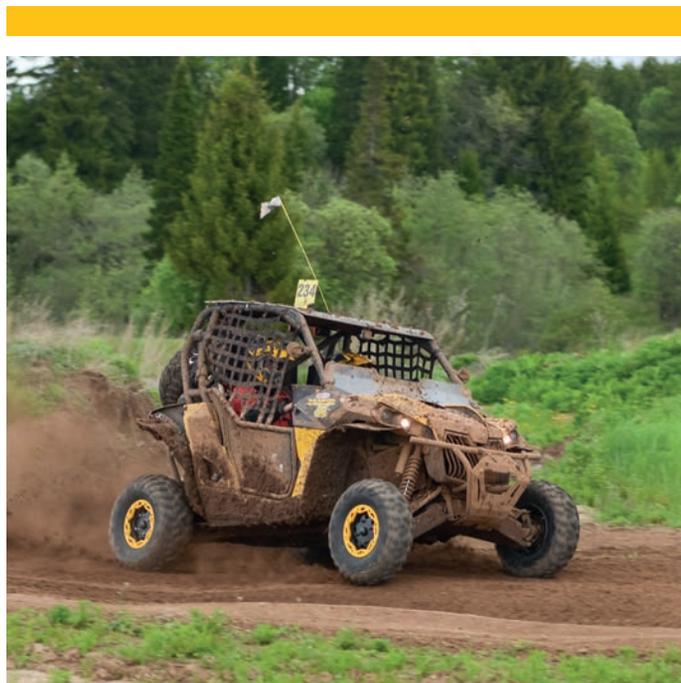


НЕПРИЗЕРЫ. ПОКА

Пять дифирамбы принято в нашей серии (да и не только в нашей серии, а повсеместно) экипажам, показавшим на соревнованиях призовые и победные места. Однако, призовой подиум – это всего 10% от общего числа участников. Мы вновь решили отойти от стереотипов и дать слово тем, кто делает нашу серию самой массовой, масштабной и интересной. Постоянные участники. Хорошие люди. И, безусловно, будущие победители.



Иван Савченко: «Участвуем в серии уже 4-й год подряд. В далеком 2012 году компания ROSAN пригласила нас принять участие в журналистском экипаже и любезно предоставила Commander. Таким образом, задача посадить нас на «машинки» была успешно выполнена организатором. С тех пор участие в Can-Am Trophy – это если не стиль жизни, то, как минимум, устойчивая привычка. А опускать руки еще рано, мы же только 4-й год участвуем. И с каждым годом ваши соревнования становятся все круче и интереснее! Это еще одна причина продолжать участие и не опускать руки! И, как говорится, всё только начинается!»



Виктор Басарукин: «Решение о нашем участии в серии было принято еще в 2013 г., на тот момент все местные соревнования были уже обкатаны. Я выступал на ATV, по правилам, нужен был напарник, которого не было. В 2014 г. приняли решение приобрести SSV. Первый этап в Бугульме стал для нас настоящим испытанием – ничего не понимающие в дорожной книге и самом ралли-рейде, мы ощутили всю сложность и в то же время прелесть данного спорта. В 2014 г. мы так до конца не доехали ни один этап – подводила техника и наша неопытность по ее сбережению, но каждый раз мы принимали решение снова идти в бой. 2015 год, этап в Ижевске и снова поломки, снова потерянное время, снова ночные сервисы и нервы. Мы доехали гонку полностью. Первый раз. Да, не в призах. Да, не в десятке. Но оно свершилось – мы полностью прошли все спецучастки. Далее нас ждал этап в Альметьевске, но... оторванное колесо и развалившийся подшипник не позволил нам финишировать с хорошим результатом. Can-Am стал для нас особенным событием, которого с нетерпением ждем. Устаешь за эти три дня просто ужасно, но оно того стоит. Эти соревнования привнесли что-то новое в нашу жизнь, и останавливаться точно не хочется».



Андрей Ислевский: «Впервые на Can-Am Trophy наш экипаж подал заявку три года назад. Про квадросерию слышали как о трофи-ориентировании, но «руки не доходили» принять участие. В тот год первый этап проходил в Суздале, что практически рядом с нашим домом, поэтому поучаствовать мы посчитали своим долгом. Первым же сюрпризом явилось то, что вместо ожидаемого трофи мы получили раллийную гонку, которую мужественно преодолевали на квадриках, подготовленных для внедорожного ползания по грязи. В итоге, не имея никакого опыта в пользовании роадбуком, по результатам первого дня мы заняли третье место,



что, наверное, и дало нам тот запал, что до сих пор не позволяет сойти с дистанции... По истечении первых трех этапов, накопив несколько серьезных аварий (слава богу, без телесных повреждений), нами было принято решение о переходе в класс SSV. Для нас гонка – это больше хобби без предварительных тренировок, это является основной причиной того, что весь свой опыт мы покупаем ценой поломок на этапах. С большим энтузиазмом мы встретили выделение класса SSV Standard, ведь это дает шанс любителям (именно такой статус имеет гонка) побороться за призы! Раз за разом Can-Am Trophy Russia становится для нас не только источником адреналина, но еще и приятной встречей с друзьями и просто отдыхом от повседневности. Хочется поблагодарить организаторов и пожелать им и дальше радовать нас качественным спортивным мероприятием!»

Артем Жидков: «Can-Am Trophy для меня имеет особое значение. Я принимаю участие в серии 3 года. Не имея спортивного опыта, я прохожу все этапы становления «квадроспортсмена». Набираюсь опыта в технической части. Каждый этап выявляет какие-то недоделки, на следующий их устраняем, и все сначала. Первые несколько этапов стояла задача: доехать до финиша. Не важно, на каком месте, главное, доехать. Устранив технические проблемы, доведя технику до надлежащего состояния, параллельно происходит изучение основ ориентирования по дорожной книге. Всякий раз, когда в гонке сгорал ремень или лопалась рулевая тяга, я говорил себе, что все, хватит, ты не можешь тягаться в технике с профессиональными командами, но проходил день – другой и батарейки заряжались, и мы с новой силой начинали подготовку к следующему этапу. За время участия в серии было «искатано» 4 квадроцикла и несчетное количество резины.



Стоит сказать и об атмосфере на соревнованиях, эти два дня перед стартом стали для меня обязательной частью соревнования, общение, обмен мнениями, жаркие споры и бесконечные разговоры с похожими на тебя людьми. Общие интересы, похожий образ жизни. Без Can-Am Trophy невозможно встретить столько людей, одержимых квадроциклами, в одном месте!»



Игорь Явтушенко: «На разведку мы приехали на Can-Am Trophy Russia в 2013 году в Бугульму вдвоем со штурманом. Попав на бивуак, увидев море заряженной квадро и не только квадро-техники, услышав гул прокачанных моторов, вдохнув дружественную атмосферу квадродвижения, однозначно решили для себя, что хотим стать частью Can-Am Trophy Russia. Так получилось, что на момент нашего старта «Эра Commander» в Can-Am Trophy Russia подходила к концу, на тот момент мы были последним 800-м SSV!

Поэтому составить достойную конкуренцию Maverick, Arctic Cat и Polaris RZR уже не могли. Да и с точки зрения обучения штурмана – нужно время и терпение ;). Но чем притягивает Can-Am Trophy, так это тем, что даже такие новички, как мы, могут набраться опыта, наблюдая за ездой мастеров непосредственно в гонке. Ведь известно, что чем выше уровень соперника, тем быстрее ты учишься. В 2014 году мы приняли участие уже в двух этапах и, сравнивая свои результаты на отдельных участках, учитывая свои ошибки, пришли к выводу, что можем бороться даже за призы.

Успели подготовить машинку к первому этапу 2015 года в Ижевске и даже неплохо прикатались на новом SSV (7-е с отставанием в 30 секунд от призов после первого дня), но заводской брак и сход на второй день с ремонтом движка! Из приключений, происходящих с каждым экипажем на этапах Can-Am Trophy Russia, можно было бы написать неплохой роман. Вот и в нашем случае, думаю, что с учетом двух переворотов в супергрязевой гонке Альметьевска наше итоговое 10-е место можно считать продвижением вперед к заветным медалям Can-Am Trophy Russia! Для нас, как и для Can-Am Trophy Russia, – все только начинается!!!)»



Сергей Кудинов: «На Can-Am попали в 2013 году в родном Суздале. Помню, как заявились в бивуак с большим опозданием, как будто на очередные покатушки приехали, и без нас никуда не уедут. И тут все закрутилось!!! Это другой Мир – Мир спорта адреналина, хороших людей и отлично организованного мероприятия. Многому пришлось научиться – чтение легенды далось только с третьего раза (до этого было непонятно, как сочетаются эти стрелочки с одометром, когда наматываешь лишние километры), спортивные навыки вождения, когда едешь на квадрике со скоростью 105 по пересеченной местности около часа. На многие вещи пришлось посмотреть по-другому – защитная экипировка спасла, когда вылетел из седла на большой скорости, огнетушитель – все помнят случай со сгоревшей SSV. И четкое взаимодействие в команде – было очень

интересно ездить парами. За три года мы обрели много друзей и собрали хорошую команду из Владимирской области «Легион ЗЗ». Это 7 экипажей, у нас царит понимание и взаимовыручка. Есть очень важная и неотделимая часть моего увлечения квадроспортом – это мой старший сын, Стас. Это именно он втащил меня в квадродвижение. Нет лучше проверки взаимовыручки и взаимопонимания, которые приходят во время проведения ваших соревнований. Если дома я старший, то на трассе все меняется)). Да, пока мы не в призерах, но есть большое желание добраться до пьедестала, и это вполне реально. Каждый раз, готовясь к новому этапу, учитываешь ошибки предыдущей гонки, и нет ни малейшего сомнения, что буду выступать, пока будут эти соревнования».



ГОРЯЧИЕ ШТУЧКИ

Когда на старте 80 единиц техники, важно правильно представить себя. Выделиться, если хотите. И организаторы Can-Am Trophy Russia, между нами говоря, очень приветствуют такую инициативу участников.

В сезоне 2015 было много ярких и интересных дизайнерских решений. Мы отметили самые интересные десять SSV с лучшим, на наш взгляд, цветовым оформлением.



Илья Сухих / Антон Митяшин – победитель зрительского голосования «Лучший вариант цветового оформления SSV» по версии посетителей Вконтакте





Игорь Василевский / Виталий Новиков – победитель зрительского голосования «Лучший вариант цветового оформления SSV» по версии посетителей в Facebook





Алексей Бердинских / Алексей Меньшенин – победитель голосования «Лучший вариант цветовой оформления SSV» по версии оргкомитета квадросерии





Ирек Миннахметов / Антон Власюк



Тимур Шигабутдинов / Владимир Кабанов



Сергей Кубанов / Иван Савченко



Никита Орешкин / Леонид Гусев



Алина Миннахметова / Ольга Васильева



Сергей Карякин / Илья Молчанов



Роман Клименко / Дмитрий Клименко



Таня Герн, дизайнер:

«Каждый владелец хочет защитить свою технику и придать ей индивидуальность. Виниловые наклейки отлично справляются с обеими задачами! На них можно гармонично разместить логотипы спонсоров, команды и фамилии экипажа, при этом полностью сменив цвет квадроцикла. Трендом сезона 2015 были неоновый зеленый и тандем белого и красного цветов. Большой популярностью пользовались анималистические принты – волки, тигры и львы смотрели на нас с капота, дверей и даже крыши. Крыши на SSV стали декорировать только в прошлом сезоне, в основном, на них размещают логотип команды. На первый взгляд, кажется, что в этом нет необходимости, ведь рисунка совсем не видно, но пресса и квадрокоптеры знают свое дело! Агрессивная тематика с черепами и огненными языками больше не актуальна для ATV- и SSV-любителей, хром и железо тоже остались в прошлом. Сейчас акцент на ярких цветах, качественном и индивидуальном дизайне».

ПУТЕШЕСТВИЕ С CAN-AM TROPHY RUSSIA

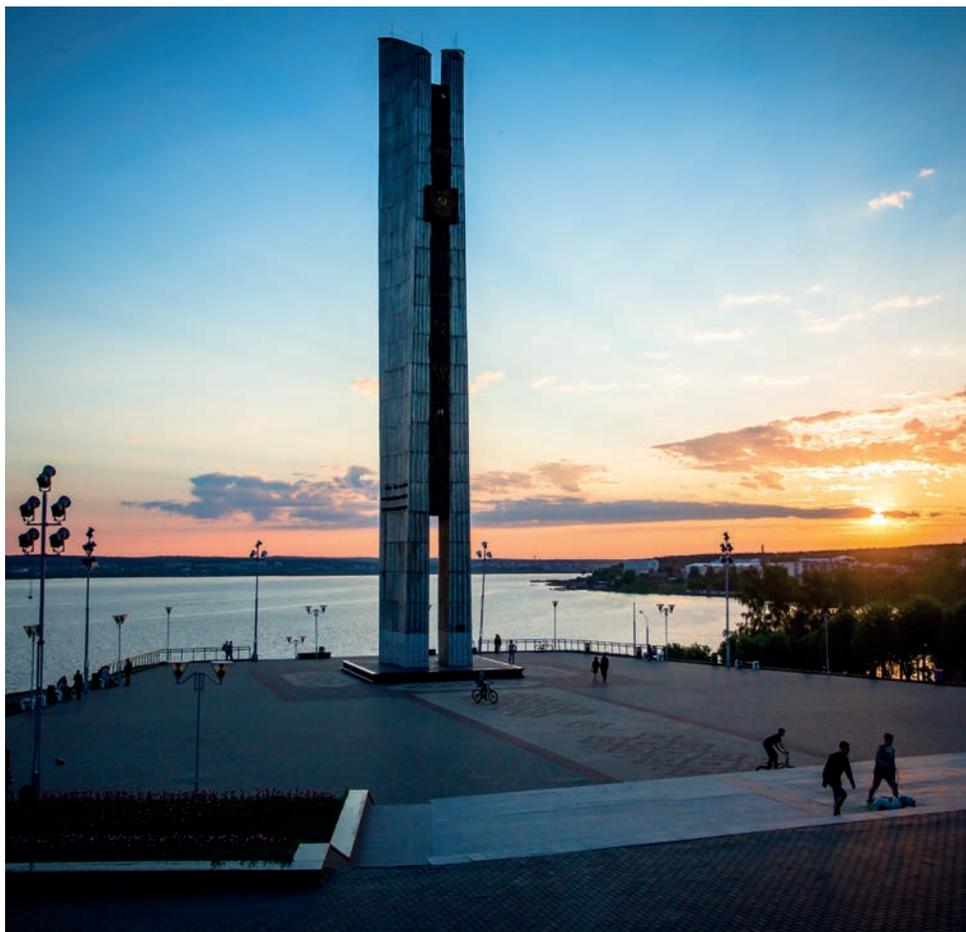
Участие в Can-Am Trophy Russia – это не только азарт спортивной борьбы, но и возможность (отличная возможность) для путешествий по России. В 2015 году этапы квадросерии прошли в трех регионах – Удмуртии, Татарстане и в Астраханской области. И в каждом городе – своя Россия, увидеть которую еще раз мы вам предлагаем на страницах нашего издания.



Ижевск, Республика Удмуртия

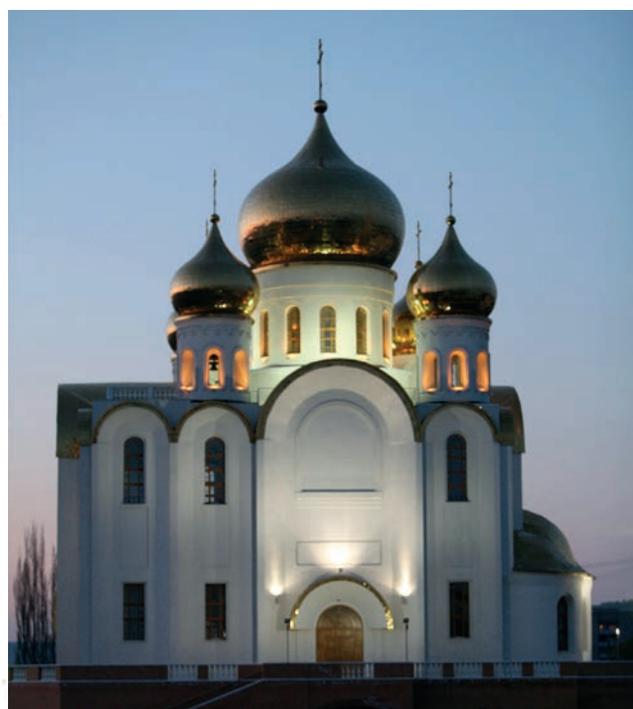
- Главный корпус Ижевского оружейного завода, выполненный в стиле высокого классицизма, произведение промышленной архитектуры России начала XIX века. Здание с многоярусной 50-метровой башней с курантами является символом Ижевска и прародителем нынешнего «Концерн Калашников».
- Музей «Ижмаш» с коллекцией ручного огнестрельного оружия. По соседству с ним Михайловская колонна, построенная по приказу Николая I, и памятник оружейникам.
- Музейно-выставочный комплекс стрелкового оружия им. М.Т. Калашникова с удивительными по красоте экспонатами и собственными тирами – огнестрельным, пневматическим и арбалетным. Место, где люди останавливаются, чтобы почтить память великого оружейника.

- Стела здоровья, счастья и благополучия, сделанная по классическим канонам культуры Востока (буддийских ступ). Принято считать, что одно созерцание ступы принесет в жизнь безмерное благо и счастье. Тот, кто подносит цветы, обретает спокойствие и удовлетворенность, благосостояние и здоровье.
- Удмуртия – родина пельменей. Именно в Ижевске установлен памятник этому блюду: двухметровая вилка с нанизанным на нее огромным пельменем!



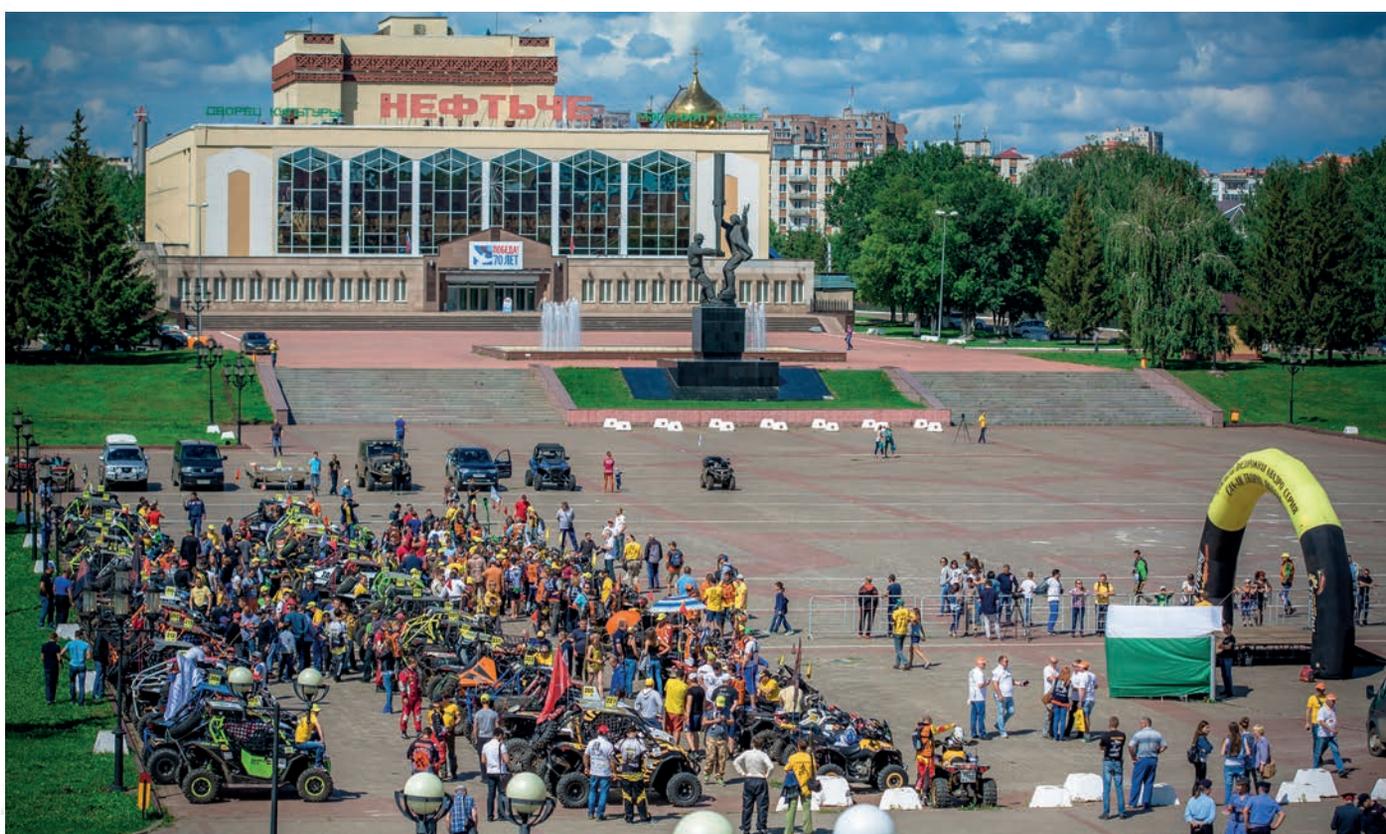
Альметьевск, Республика Татарстан

- Храм иконы Казанской Божией Матери
Новый большой двупрестольный собор, формой и размерами напоминающий московский Храм Христа Спасителя, состоящий из двух этажей (верхний храм посвящен Казанской иконе Богородицы, а нижний – св. женам-мироносицам). Вместимость только верхнего храма составляет более тысячи человек.
- Мечеть имени Р. Г. Галеева в Альметьевске относится к купольному типу, на крыше которой находится главный минарет. Внутреннее убранство зала орнаментировано цветными плитками. Цветные витражи украшают окна второго уровня на куполе. Здание мечети представляет собой современное культовое сооружение, которое имеет расширенное функциональное значение.
- Проспект Гадбуллы Тукая является излюбленным местом для пеших прогулок.





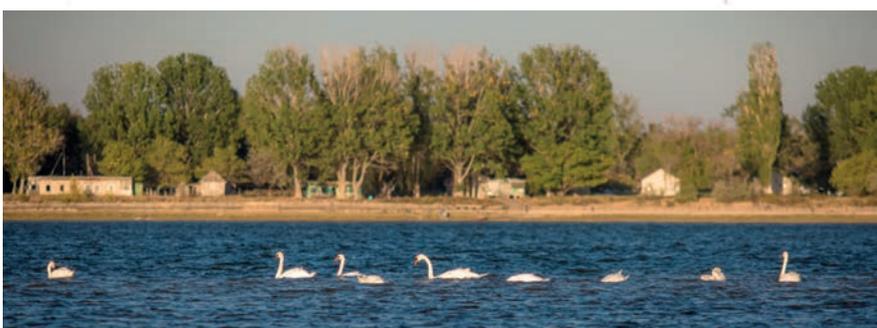
- Памятник нефтяникам, или Памятник добычи 3 000 000 тонн нефти расположен рядом с действующим дворцом культуры «Нефтьче», название которого подсказано главным ресурсом края.
- Мост влюбленных в Альметьевске – городская местная достопримечательность. Это небольшой вантовый мост, расположенный на каскаде городских прудов. На этом мосту традиционно проводятся свадьбы, а молодые пары закрепляют свою любовь с помощью замков, которые вешают на мост.





Астрахань, Астраханская область

- Архиерейское подворье – одно из самых древних зданий Астраханского кремля, располагается с южной стороны Успенского собора. В начале 17 века здесь сначала был возведен Архиерейский дом, а в 1677 г. – каменные Архиерейские палаты. В 1709 г. была сооружена надстройка с Крестовой домовою церковью во имя Нерукотворного Спаса.
- На территории Белого Города – посада, окружавшего когда-то кремль, – сохранились подворья восточных купцов и мечети. Многие из них претерпели неоднократные перестройки, но продолжают оставаться интересными иллюстрациями жизни Астрахани в прошедшие века. Самые примечательные строения посада: единственная сохранившаяся башня Спасо-Преображенского монастыря – восьмигранная угловая Шатровая башня и Демидовское подворье.
- Центр «Сарай-Бату» в 130 км от Астрахани – уникальное место. Археологические исследования были начаты здесь в 1965 г., и в результате учёные пришли к неоспоримому выводу: это историческая столица Золотой Орды.
- Осетровая ферма «Белуга» в Астрахани. Вы когда-нибудь пробовали осетра? Не надейтесь попробовать, даже если поедете на осетровую ферму близ Астрахани, в 45 км от города. Ядро здешней экскурсии связано не с гурманством, а именно с промысловым выведением осетров, чем в России сегодня, увы, мало кто занимается.





**Анатолий Тен, г. Владивосток,
команда «Дальний Восток»**

«Честно, никогда не думали раньше, что окажемся в Ижевске. Я, конечно, раньше слышал об этом городе, в отличие от Альметьевска, о котором мы до участия в Cap-Am Trophy Russia вообще ничего не знали.

Первое, что бросилось в глаза в Татарстане – это нефтяные вышки вдоль дороги и земля красновато-желтого цвета, которая, как оказалась, очень плохо смывается, когда засохнет. Больше всего по дороге в Альметьевск из Москвы поразило и впечатлило место слияния рек Камы и Волги. Очень красивые пейзажи, особенно скалистые берега. В основном же перед нами были бескрайние, уходящие за горизонт поля, поля и поля. У нас немного ландшафт другой, таких бескрайних

просторов очень мало, в основном, сопки вверх-вниз и, конечно же, море. Заметил, что в Ижевске по-особенному говорят, с вопросительной интонацией что ли. На наш слух было очень забавно.

Что касается маршрута, то в Ижевск мы добирались на самолете Владивосток – Москва, это 6000 км или 8,5 часа лета. Из Москвы потом сразу пересадка на Екатеринбург и в обратную сторону еще 2,5 часа. Приехали в Екатеринбург поздно ночью, остановились в гостинице, переночевали и уже в 12 часов ехали на автомобиле с SSV в Ижевск. В Ижевск прибыли около 23:00.



После этапа в Ижевске мы отправились сразу в Альметьевск, где оставили SSV у местного организатора, а сами поехали на автомобиле в Москву. Большое спасибо Николаю (дяде Коле) за то, что он помог нам отремонтировать SSV и подготовить его к следующему этапу, и оказывал всяческое содействие, ни в чем не отказывал.

В Москве сели в самолет и полетели обратно, домой прилетели на полчаса быстрее. Больше всего в путешествии на Cap-Am Trophy Russia утомляет не дорога, а адаптация к местному времени. Например, когда в Ижевске еще вечер, у нас на Дальнем Востоке уже глубокая ночь».



ЭТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ КАЖДЫЙ НОВИЧОК

ПРОЙТИ ТЕХНИЧЕСКУЮ КОМИССИЮ С ПЕРВОГО РАЗА?! ЛЕГКО!

Тому, кто первый раз собирается стать спортсменом и открывает Технические требования Can-Am Trophy Russia, редко бывает весело от большого количества букв. Поэтому большинство новичков закрывает эти непонятные «многобуквы» и уже на технической комиссии с удивлением обнаруживает, что, оказывается, надо обязательно громкий звуковой сигнал, водонепроницаемую аптечку, а красивые динамики, играющие в затылок любимую музыку, вызывают усмешки у остальных гонщиков.

Еще сложнее бывает любителям интернета – технический комиссар серии Александр Анучин наделен хорошим чувством юмора и редко отказывает себе в возможности подтрунить над новичками, которые, не читая ТТ, хотят, чтобы им всё рассказали на форуме ATVclub.

Если у вас все-таки совсем нет времени, чтобы внимательно пролистать ТТ, прочитайте хотя бы этот материал. Здесь несколько советов, как просто пройти техническую комиссию с первого раза.

Самое первое. Это правильный настрой, доброжелательная улыбка и осознание того, что вы пока что новичок на Can-Am Trophy Russia. Не стоит пытаться спорить с техническим комиссаром и контролерами по вопросам, которые они знают все-таки лучше вас.



Да-да, все мы люди, и техкомиссар в том числе. Уже пообщавшись до вас с парой-тройкой десятков человек, он может просто не оценить ваши попытки переспорить его. А вот если вы, склонив голову и ковыряя носком ботинка землю, будете говорить: «Я читал, я готовился... Вот тут только не понял...», возможно, отделаетесь замечанием. Естественно, надо будет пообещать всё сделать к следующему этапу. И обязательно сделать.





Второе. Все постоянные участники знают, что лучше проходить технические проверки пораньше, когда вся техкомиссия еще не устала и не проголодалась. Но самые опытные стараются приехать вообще первыми, потому что в данном случае участник вызывает у работников комиссии нескрываемую радость от того, что работа началась! Кстати, на первого участника распространяются всяческие льготы. Также неплохо приехать сразу после обеда. Не забывайте все-таки, что все мы люди, а сытые люди добрее голодных.

Самый «невариант» – приехать последним, когда все уже собираются на ужин. Услышите о себе и о своей технике много нового и интересного. И, вероятнее всего, всю ночь будете читать требования, чтобы рано утром сдать по ним зачет.

Третий важный момент. Обязательно захватите с собой на техкомиссию экипировку и шлем, чтобы потом за ними не бежать. Оправдания типа: «Ну, вы же знаете, что я без них на трассу не поеду!», даже с самым жалобным выражением лица не сработают. Комиссар, конечно же, знает, что на трассе все будут в мотоботах и шлемах, но он хочет заранее посмотреть, подходит ли шлем к цвету ваших глаз, а мотоботы – к вашим носкам.

Четвертый совет. Сама проверка обычно начинается с нововведений сезона. В 2014 году это был звуковой сигнал, в 2015 – жесткий каркас безопасности на SSV и флаги / вымпелы для каждого зачета, в 2016 обязательными на каждой единице техники станут поворотники. Лучше сразу подъехать с включенными фонариками – считайте, первый шаг к успеху уже сделан.

Пятый совет. Еще один момент, про который знают все постоянные участники Can-Am Trophy Russia. Если подъедешь на комиссию в «боевой» машине с бутылкой пива в руках, все операторы и фотографы будут снимать, как врач ставит тебя в позу Ромберга. И ты уже знаменит!

Употребив пару-тройку литров пива, вообще можно отдыхать до следующего утра. А то и все выходные! И техника целее будет. А вот запах чая или минералки на техкомиссию действует успокаивающе.

И в завершение.

Не стоит расстраиваться, если с первой попытки не получилось пройти техническую комиссию. И опытные спортсмены ошибаются, и делают второй заход. Главное – это ваше желание сделать все правильно, будьте уверены: участники и механики вам в этом помогут, а техкомиссар, без сомнения, оценит.

PS: несмотря на все перечисленное, автор данного текста остается при мнении, что начинать изучать технические требования нужно как минимум за 3 месяца до старта соревнования.

Своими секретами делился Александр Анучин, технический комиссар серии Can-Am Trophy Russia.

СЧАСТЛИВОЕ МЕСТО

Проведение одного из этапов кватросерии в Татарстане стало для участников и организаторов счастливой традицией. На протяжении пяти лет гостеприимная республика встречает Can-Am Trophy Russia. И каждый раз по-особенному тепло.



Альметьевск – третий город республики, который принимает участников внедорожной кватросерии. Этот молодой город (ему всего за 60 лет) неофициально считается нефтяной столицей России. И пусть здесь нет старинных особняков и исторических памятников, Альметьевск интересен другим. Обратили вы внимание или нет (если, конечно, вам довелось посетить этот город), но он просто создан для спокойной размеренной жизни. Хорошие дороги, чистота, уют и доброжелательность – именно это вспоминается об Альметьевске спустя полгода после его посещения. Важно и то, что здесь на высоком уровне поддерживают спортивные соревнования. И проведение второго этапа Can-Am Trophy Russia тому явное подтверждение.

Программа второго этапа практически не отличалась от предыдущих соревнований. В пятницу, 17 июля, прошли административные и технические проверки, в субботу – торжественное открытие, пролог и второй спецучасток. Основная спортивная дистанция была отведена на воскресенье, 19 июля, – на этот раз был подготовлен один длинный спецучасток, протяженностью 280 км с обязательной зоной нейтрализации.

Выделялся в череде других соревнований этап в Альметьевске другим. Несмотря на все заверения, ожидания и прогнозы Гидрометеоцентра Can-Am Trophy Russia все-таки осталась немного трофи. Дождь (сильный дождь) лил на протяжении нескольких дней еще до гонки, превращая раллийную трассу в оффроудную. Грязь объединила всех участников (на этот раз на старт вышло 77 экипажей), и распознать под липким слоем свежезалепанных спортсменов было практически невозможно! Все на одно лицо, цвет и даже форму.





Отдельного внимания заслуживает бивуак 2-го этапа. На этот раз он был построен на майдане, с которого открывался прекрасный вид на весь город. Кроме этого, поляна бивуака была настолько компактна, что для похода в гости (за солью, например), не нужно было делать лишних перебежек – все были рядом и доступны.

После красивого старта на центральной площади у ДК «Нефтьче» участники, по традиции, отправились на короткий Пролог. На этот раз зрительский спецучасток был построен на трассе «Экстрим Парк». Несмотря на то, что организаторы заранее сгладили большие горки, а трамплины и вовсе исключили из маршрута, азарт некоторых участников помешал отпустить газ там, где это надо было сделать. К счастью, все обошлось красивыми фотографиями. Лучшее время на этом спецучастке показали Ирек Миннахметов и Антон Власюк (SSV Sport), Радик Гарифьянов и Кирилл Шубин (SSV Standard), Александр Максимов (ATV). Этим экипажам удалось сохранить лидирующие позиции и после финиша на втором спецучастке, который состоялся сразу после Пролога.

Важным (правильнее будет назвать его все-таки подготовительным) стал третий спецучасток. Он впервые за шестилетнюю историю существования квадросерии подошел к отметке 300 км и во многом предварял финальный этап Can-Am Trophy Russia в Астрахани. На трассе для удобства и безопасности спортсменов были расположены две заправки и зоны сервиса с обязательной нейтрализацией времени. Для большинства участников это был первый опыт прохождения спортивной дистанции такой большой протяженности. Справились с этим испытанием далеко не все. Причин несколько – от поломки техники до непопадания в отведенный норматив времени.





После старта на СУЗ сошел лидер зачета ATV Александр Максимов, из-за поломки мотовездехода вынуждены были отказаться от борьбы Сергей Колчин / Андрей Сталаш, которые по итогам первого дня занимали второе место в группе SSV Standard. Алексей Бердинских / Алексей Меньшенин вели борьбу за секунды в SSV Sport и имели все шансы на победу, после замены ремня вариатора смогли продолжить гонку, но уже без шанса на подиум.

По итогам соревнования лучшее время в зачете ATV показал Владислав Маликов (Московская область), это первое призовое место молодого квадроциклиста на Can-Am Trophy Russia. Георгий Майсурадзе (Санкт-Петербург) стал вторым, его земляк Андрей Милушкин финишировал с третьим результатом. В зачете SSV Standard золотые медали у Радика Гарифьянова / Кирилла Шубина, за ними Сергей Лошкарев / Александр Старченко (Белореченск), бронза у екатеринбургских спортсменов Станислава Трильева / Алексея Волокитина. Первая победа на Can-Am Trophy Russia в SSV Sport и у экипажа Артем Шумейко / Роман Елагин (Москва), за ними Сергей Карякин / Илья Молчанов (Екатеринбург). Ирек Миннахметов / Антон Власюк на этот раз стали третьими.



За последние несколько лет Республика Татарстан стала центром Can-Am Trophy Russia. Здесь живут одни из сильнейших квадроциклистов России, и именно здесь постоянно проходит один из этапов квадросерии. И это самое счастливое стечение обстоятельств.

РЕЗУЛЬТАТЫ II ЭТАПА CAN-AM TROPHY RUSSIA 2015

ATV

- 1 место — Владислав Маликов (Московская область)
- 2 место — Георгий Майсурадзе (Санкт-Петербург)
- 3 место — Андрей Милушкин (Санкт-Петербург)

SSV Standard

- 1 место — Радик Гарифьянов / Кирилл Шубин (Набережные Челны / Долгопрудный)
- 2 место — Сергей Лошкарев / Александр Старченко (Белореченск)
- 3 место — Станислав Трильев / Алексей Волокитин (Екатеринбург)

SSV Sport

- 1 место — Артем Шумейко / Роман Елагин (Москва)
- 2 место — Сергей Карякин / Илья Молчанов (Екатеринбург)
- 3 место — Ирек Миннахметов / Антон Власюк (Казань / Екатеринбург)



Вячеслав Колотовкин, региональный организатор 2-го этапа, директор спортивного клуба «Ультиматум». «После проведения любого мероприятия всегда даешь оценку своей работы, проводишь анализ и, конечно, в процессе понимаешь, что где-то можно было сделать что-то по-другому... А так, интересно было работать, потому что это новый момент для меня, такого в Альметьевске еще не было. Работа шла легко, тут я должен обязательно отметить четкую и слаженную работу ребят из компании N.L.M. Это было их первое серьезное мероприятие, и, мне кажется, они справились на «отлично». Я думаю, что у нас еще будет возможность провести не одну гонку на хорошем высоком профессиональном уровне. Самое главное, чтобы проведенное мероприятие послужило серьезным толчком в развитии квадроциклетного движения в нашем городе и республике в целом».



ЗДОРОВЫЕ СОВЕТЫ ОТ ДОКТОРА РЯБИНКИНА



На любом спортивном соревновании может случиться все, что угодно, – от простой царапины до сложного кульбита с переворотом и опрокидыванием квадроцикла. И хоть в нашем случае все застрахованы, стоит помнить: как и всегда в жизни, ваше здоровье – в ваших руках. Для внимательного ознакомления рекомендуем вам медицинский опус от одного из самых известных внедорожных травматологов России доктора Вячеслава Рябинкина. Того, кого уже сейчас напугало большое количество букв, уведомляем – читать данное произведение не только полезно, но и весело.

Теория и практика оказания помощи при травмах и острых заболеваниях.

■ ШОК

Шок бывает трех видов: (истинный) травматический, кардиогенный и обтурационный. По-настоящему нас интересует только первый. Болевой шок – понятие обывательское, и, как и фраза «Я в шоке», в данном опусе рассмотрены не будут.

Шок – состояние организма, возникающее в связи с острым снижением объема циркулирующей крови (ОЦК) вследствие внутреннего или наружного кровотечения. Развивается ступенчато. Имеет три фазы: эректильная (возбуждение), торпидная (угнетение сознания) и терминальная. Последняя фаза развивается при отсутствии адекватного лечения и заканчивается летальным исходом. Степень выраженности фаз и скорость нарастания ухудшения состояния зависит от объема кровопотери и ее скорости. Следует отметить, что боль является одним из ведущих факторов в развитии шока и способствует снижению ОЦК. Вот в общих чертах. Более подробно описано в сложных учебниках и монографиях.

■ ЖИРОВАЯ ЭМБОЛИЯ

Вряд ли вы сталкивались с этим понятием, но, тем не менее, об этом нужно знать. В результате переломов крупных костей (голень, бедро, таз, плечо) жир, в большом количестве содержащийся в костном мозге, попадает в кровяное русло. При достижении некой «критической массы» запускается довольно сложный механизм тромбообразования с возникновением большого количества мелких тромбов (сгустков крови), которые закупоривают сосуды. В первую очередь страдают сосуды легких и головного мозга в силу строения системы кровообращения. Выраженность данного осложнения зависит от количества жира в крови и индивидуальных особенностей свертывающей системы крови. Проявления – от незаметных до смерти в течение нескольких минут. Поскольку зачастую шок и жировая эмболия развиваются параллельно, распознать эмболию на догоспитальном этапе практически невозможно. Именно сочетание этих осложнений травмы приводят к смерти в первые минуты и часы после травмы.

Теперь практическая часть, касающаяся повреждений организма.

■ НЕ НАДО ПАНИКИ! САМОЕ ПЛОХОЕ УЖЕ СЛУЧИЛОСЬ!!!

ДАВЛЕНИЕ и ПУЛЬС. Главные показатели состояния организма. Пульс в норме до 90 уд/мин, давление в пределах 110–150/70–80 мм.рт.ст. Пульс посчитать несложно на лучевой артерии справа (по ладонной поверхности правого предплечья на пару сантиметров выше (к голове) складки на суставе со стороны большого пальца).

При отсутствии тонометра сравните силу толчков у себя и у пострадавшего. Если пульс около 100–110 в минуту или больше – вы имеете дело с шоком. Если пострадавший начинает задыхаться и кашлять (находясь в сознании), то, скорее всего, начинает развиваться жировая эмболия.

Вот такая вот веселая картинка!

■ ВАШИ ДЕЙСТВИЯ

1. ОБЕЗБОЛИВАНИЕ. При мелких переломах и если человек в сознании, можно дать обезболивающего в таблетках (кетонал). При крупных и множественных переломах – колоть в мышцу 4мл того же кетонала. Препарат проверенный. Аллергии пока не встречалось, хотя риск есть всегда. Препараты типа баралгина,

спазгана, анальгина в данной ситуации не помогут! Что касается местного обезболивания, то оно эффективно при переломах мелких костей или внутрисуставных переломах. В случае, например, перелома бедра, количество анестетика должно быть такое, что его концентрация в крови приведет к снижению давления, которое крайне нежелательно, а обезболивающий эффект будет незначительным в связи с большой гематомой в зоне перелома (до 1,5 литра при переломах бедра и несколько литров при переломах таза). Кроме того, это возможность инфицирования зоны перелома.

2. ПОЛОЖЕНИЕ ПОСТРАДАВШЕГО. По возможности придать конечности правильное положение. НЕ БОЯТЬСЯ, ЭТО ПРОФИЛАКТИКА ЖИРОВОЙ ЭМБОЛИИ, и фиксировать подручными средствами. Хорошая шина получится из пены, но ее придется резать по размеру и скручивать в трубу, вернее, в 2/3 трубы. Не перетягивать. Уложить на несколько пенек на спину горизонтально. При появлении признаков снижения давления (контроль каждые 10 минут) единственное, что вы сможете сделать, – это поднятие ног вверх на какой-нибудь подставке (типа стул и т.д.) для перераспределения крови в организме (мера весьма условная).

■ ОТКРЫТЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ И РАНЫ. ВИДЫ КРОВОТЕЧЕНИЯ

Рана – повреждение мягких тканей, сопровождающееся разрушением всего комплекса кожи, часто также совмещена с повреждением подкожных образований – вен, артерий, нервов. В этом плане наиболее опасны поперечные раны конечностей, особенно по внутренней их поверхности. Кровотечения из ран бывают венозные, артериальные, диффузные (при большой площади раны). Отличить венозное кровотечение от артериального сходу не получится. При низком давлении из артерии не вылетает струя крови, как в кино, а при высоком или нормальном давлении и вена писает, как надо. Чтобы отвести сомнения, накладываем жгут ПО-НАСТОЯЩЕМУ. Если кровотечение остановлено, фиксируем его на час с последующим роспуском на 15–20 минут и повторным затягиванием опять на час. Если при ПРАВИЛЬНО наложенном жгуте рана продолжает кровить, то жгут убираем и накладываем давящую повязку. НА РАНУ давящую, а не затягиваем по кругу. ВНИМАНИЕ: если повреждена бедренная артерия (внутренняя поверхность бедра в верхней трети) или сонная артерия, то вы увидите как раз то, что показано в фильме «Убить Билла». Если в течение нескольких секунд кровотечение не будет остановлено хотя бы простым прижатием, то вы останетесь в лесу наедине с покойником.

После остановки кровотечения (см. выше «обезболивание»), холод, при сохранении сознания – много питья. Водки не давать, так как она расширит периферические сосуды и внесет свой вклад в продолжение кровотечения и снижение артериального давления.

Сами раны обрабатываются раствором перекиси водорода 3%, накладывается повязка, слегка смоченная спиртом. При наличии явных загрязнений и инородных тел, желательна их удалить любым способом.

■ ПРОНИКАЮЩИЕ РАНЕНИЯ БРЮШНОЙ И ГРУДНОЙ ПОЛОСТИ

Ранения брюшной полости обычно сопровождаются внутренним кровотечением и, при повреждении желудка или кишечника, перитонитом. Единственное, что вы сможете сделать, это обезболивание, обработка, перевязка ран и наблюдение за общим состоянием (см. выше). При ранениях грудной полости часто возникает гемопневмоторакс, т.е. в грудную полость проникает воздух через рану в легком и там же скапливается кровь из раны. В связи с выравниванием давления в легком и грудной полости легкое спадается и перестает выполнять свою основную функцию. Такие же повреждения происходят при множественных переломах ребер. Ваша помощь, как и в первом случае, минимальна.



■ ТУПЫЕ ТРАВМЫ

Тупые травмы грудной клетки (руль) обычно сопровождаются или просто ушибами, или переломами ребер. Перелом трех ребер и меньше внимания не заслуживает. При множественных и особенно двусторонних переломах возникает гемопневмоторакс. В полевых условиях оказать адекватную помощь может только врач, поэтому смотрим выше. Тупая травма живота по характеру возможных повреждений похожа на проникающее ранение, только следует добавить возможность разрывов и отрывов внутренних органов, повреждения почек, мочевого пузыря. В плане оказания помощи дилетантом крайне бесперспективные повреждения, поэтому опять смотрим в начало.

■ ЧЕРЕПНО-МОЗГОВАЯ ТРАВМА

Сразу жестко и цинично: если вы видите явно деформированный череп пострадавшего с признаками переломов, часто открытых, вытекающими мозгами и прочими жидкостями, то расслабьтесь и отойдите поблвать в кусты. Вызовите врача. Признаки ЧМТ: утрата сознания от нескольких секунд, ретроградная амнезия (человек не помнит, что и как произошло). Тошнота, рвота, головная боль. Далее по нарастающей: ступор, в простонародье торможение, сопор-утрата сознания с сохранением рефлексов и некоторых реакций, кома (полная утрата сознания с отсутствием реакций и угнетением жизнеобеспечивающих функций организма). Главное ваше действие – проверить дыхательные пути (рот, нос) на отсутствие инородных предметов (рвоты, крови) и, при наличии, удалить. Как? Как получится, лучше всего пальцем, повернув голову в бок. Далее вставить воздуховод из аптечки. Обработка и перевязка ран. Остальное дело врача.

■ ОТРАВЛЕНИЕ УГАРНЫМ ГАЗОМ

Признаки: тошнота, головная боль, головокружение. Далее потеря сознания, остановка дыхания, остановка сердца, мозговая кома. Происходит связывание эритроцитов крови с CO_2 и блокирование переноса кислорода. Поврежденные эритроциты не восстанавливаются. Степень повреждения мозга зависит от концентрации CO_2 и длительности воздействия. Единственная помощь – кислород. Свежий воздух, обеспечение проходимости дыхательных путей. При остановке дыхания – искусственное дыхание рот в рот, при остановке сердца – полный комплекс сердечно-легочной реанимации (об этом ниже).

■ СЕРДЕЧНО-ЛЕГОЧНАЯ РЕАНИМАЦИЯ

При остановке сердца первое действие – сильный удар по груди. Сил не жалеть, ничего не ломаете. При отсутствии эффекта – пульса на периферии – начинаем непрямой массаж сердца. Выполняется двумя руками. Ладони кладутся на грудину крест-накрест, руки прямые. Толчки выполняются массой тела, а не силой рук. Пять толчков на один вдох (вдув воздуха в легкие через рот). Обязательное условие опять же проходимость дыхательных путей. Критерии правильности выполнения – переломы нескольких ребер, движения грудной клетки при выполнении искусственного дыхания. Каждые две-три минуты – перерыв для проверки эффекта – наличия пульса и спонтанного дыхания. Показателем живого мозга является реакция зрачков на свет. При закрытых глазах зрачки расширены, при открытии век зрачки сужаются. Процесс явно видимый. При отсутствии реакции зрачков на свет после 10–20 минут реанимацию можно прекратить.

■ ПРИСТУП СТЕНОКАРДИИ, ОНА ЖЕ ГРУДНАЯ ЖАБА

Давящие боли за грудиной, иногда «онемение» левой руки, снижение артериального давления. При дальнейшем развитии – угнетение сознания за счет дальнейшего снижения АД, кардиогенный шок. Кардиогенный шок, в отличие от травматического, развивается в результате снижения сократимости миокарда, замедления кровотока и уменьшения снабжения тканей кислородом (перфузии). Чаще всего это результат обширного инфаркта миокарда. При приступе стенокардии показано применение нитратов – нитросорбид, нитроспрей. При развитии инфаркта тоже нитраты. При развитии кардиогенного шока – расслабляемся, плачем.





КРАТКИЕ ИТОГИ

Находясь в поле или в лесу, вы не сможете оказать квалифицированную помощь пострадавшему, НО некоторые вещи должны быть доведены до автоматизма. Вот краткий алгоритм, каким бы циничным он вам ни показался.

1. Оценка состояния: пульс, давление, жив, мертв.
2. Осмотр: переломы, раны, вывихи.
3. Определение перспектив: если пострадавших несколько и одни из них, скорее, мертвы, то заниматься надо теми, которые, скорее, живы.
4. Обезболивание: всем живым кетонал по 4 кубика в любое доступное место – режем штаны и колем в бедро, не забывая обработать место укола спиртом.
5. Остановка кровотечений, перевязки, наложение шин.
6. Попытки реанимации при необходимости.

Исключение составляет отравление угарным газом. При отсутствии спонтанного дыхания немедленно начинаем искусственное дыхание рот в рот, проверив проходимость дыхательных путей.

Надеюсь, все понимают, что невозможно описать все случаи и их комбинации в коротком обзоре, а также обсудить морально-правовые аспекты оказания первой помощи. Также невозможно научить выполнять все правильно на бумаге. Желающие научиться найдут способ, нежелающие будут, как всегда, стоять и смотреть. Напомню только, что каждый автолюбитель должен обладать элементарными навыками оказания первой медицинской помощи, в том числе и реанимации.

Исходя из всего вышесказанного, в составе аптечки рекомендую иметь следующие препараты:

1. Кетонал (именно это название) в виде таблеток, ампул и геля.
2. Нитраты-нитросорбид, нитроспрей. Последний можно применять, если человек без сознания.
3. Широкий резиновый бинт в качестве жгута.
4. Перевязочные материалы.
5. Банальные спазмолитики: спазган, баралгин и т.д.
6. Спирт.
7. Противоаллергические средства: кларитин в таблетках или сиропе.
8. Лейкопластырь разный.
9. Альбуцид.
10. Преднизолон в таблетках.
11. Клексан по 0,2 в шприцах две штуки. Сами вы им пользоваться не будете, но если будет врач, то он найдет им применение.
12. Эластический бинт максимальной длины и ширины.
13. И в заключение – пару «Сникерсов», так как голодные в лесу тоже не редкость.

С глубочайшим уважением, доктор Рябинкин



РАДИК ГАРИФЬЯНОВ. СТАНДАРТНЫЙ АБСОЛЮТ!

Победители Can-Am Trophy Russia 2015 в зачете SSV Standard Радик Гарифьянов и Кирилл Шубин выиграли «вчистую»: три победы на трех этапах и никаких сомнений у соперников. Радик Гарифьянов рассказывает о том, как прошел 2-й этап квадросерии для их экипажа.

На втором этапе Can-Am Trophy Russia в Альметьевске вы не только выиграли свой зачет, но и возглавили неофициальный абсолютный. Как вам это удалось?!



Повезло, наверное. На Прологе мы показали лишь двенадцатый результат, но к концу первого дня поднялись до третьей позиции с минимальным интервалом между ближайшими соперниками. Притом, что последние семь километров второго спецучастка ехали на трех колесах – влетели на камень задним колесом, погнули диск, порвали резину. Лиазон доезжали на остатках резины, приходилось съезжать с дороги в лужи, охлаждать технику, так как была высока вероятность поджечь технику. «Запаски» с собой не было, как, впрочем, и необходимых инструментов.

На следующий день стартовали третьими, но на первой заправке были уже первыми, на хвосте привезли экипаж Алексея Бердинских / Алексея Меньшенина, хотя думали, что это нас догоняют те, кто стартовал позднее. Вот с этого момента поняли, что есть шанс подняться на первую позицию. В то же время нельзя было рисковать, ведь, по сути, важно только первое место в нашем классе SSV Standard, а Абсолют – это, конечно, приятно, но необязательно. Оставшуюся часть трассы ехали быстро, но аккуратно, смотрели за камнями на трассе, чтобы не получилось, как на СУ2. Ну и нашим соперникам по Абсолютному зачету не повезло – у экипажа 317 порвался ремень вариатора, у Ирека Миннахметова в начале СУ3 были проблемы с колесом, они проехали почти 60 км на диске. Это позволило нам оторваться от самых сильных спортсменов.





Ваш штурман Кирилл Шубин очень тепло отзывается об атмосфере, которая царит в вашем экипаже. Вы со всеми не ругаетесь или только с ним? :)

Доверяю его мастерству на 100%! Вот вам пример: на СУЗ был расположен КП для обязательной отметки. Мы, вылетев из очередной лужи прямо перед КП, по навигации Кирилла, разворачиваемся и уезжаем в другую сторону и, только проехав 500 метров, мой штурман понял, что ошибся, а КП просто не заметил. Представляете удивление судьи на КП! Кирилл все очень подробно проговаривает по несколько раз, так что я бы, кажется, мог даже не смотреть на дорожку, а ехать на слух.



Как для вашего экипажа складывался 2-й этап? Был ли шанс остаться без призового места?

Второй этап подарил мне много приятных впечатлений. На первом этапе, если честно, не до конца ощутили вкус победы, видимо все-таки могло оказаться случайностью. В Альметьевске осознанно шли на результат. Шанс остаться без места есть всегда. До конца гонки ничего не ясно. Вспомните первый этап, когда первое и второе место разделяли всего 9 секунд!



В сезоне 2015 вы показывали феноменальные результаты. Как-то специально готовились?

Конечно, сделали нужные выводы по итогам прошлого сезона. Это касается подготовки техники, работы механиков, самому подходу к гонке. Единственное, штурман Кирилл Шубин «достался» случайно в последнюю неделю перед первым этапом.

Текст: Галина Кошелева



НАВИГАЦИЯ

ИГРЫ С ОРИЕНТИРОВАНИЕМ



С переходом Can-Am Trophy Russia в ралли-рейды в жизнь участников вернулись любимые некогда в детстве развлечения – раскраска, игра в прятки и ориентирование по звездам. Или по компасу, но тут как повезет.

Можно говорить много красивых высоких слов, но, по сути, Can-Am Trophy Russia, как и любое другое соревнование, – это игра. Кто быстрее доберется из точки А в точку В, посетив при этом точки С, D, E, тот и победил. А победить хочется всем, тут уж точно не до лирики. Самым смелым и находчивым пригодятся знания и умения, полученные в далеком детстве.



Раскраска

Не посмеялся над вечерними посиделками штурманов с кучей разноцветных фломастеров и дорожной книгой только ленивый. Картина и правда весьма не привычная – шесть здоровых муж... спортсменов обводят разными фломастерами (желтым, красным и зеленым) стрелки и буквы. Но в этом невинном занятии есть глубокий сакральный смысл. Уже завтра это может, как минимум, привести их на первое место, как максимум, сохранить жизнь и здоровье.

Кирилл Шубин: «Самое первое, что вы должны сделать после получения дорожной книги (ДК), это проверить отсутствие пропущенных страничек. Далее нужно поискать последний бюллетень на предмет изменений в ДК. Если они есть (а они, как правило, есть и про них рассказывают на брифинге), вносим изменения в ДК.

Исходя из личного опыта, я поделил расстояния до позиции на три цвета: До 400 метров КРАСНЫЙ, от 400 до 800 метров ЖЕЛТЫЙ и более 800 метров ЗЕЛЕНый. Логика простая: одного мимолетного взгляда на ДК хватит, чтобы определить ваши дальнейшие действия, не пропустить поворот или спокойно ехать дальше. Красный цвет заставит Вас вглядываться в ДК в поисках направления, а зеленый позволит расслабиться и попить воды».

Как быстрее и практичнее овладеть знаниями по чтению дорожной книги

Кирилл Шубин: «Наверно, я бы посоветовал отнять у опытного штурмана его дорожную книгу, с которой он только что проехал соревнование. Сделать это крайне сложно, но при этом очень полезно. В ней вы увидите, как штурман готовился к трассе, как он выделяет опасные места, смену направления и расстояния. В идеальном варианте еще было бы этого штурмана «допросить», потому как процесс работы с дорожной книгой своеобразен.

Самое главное – это, конечно, накат. Через пару – тройку соревнований вы уже будете разбираться, что к чему, и поймете, где и как нужно шлифовать умения.

Ну и традиционный совет молодым штурманам: как бы вы ни устали, как бы вам ни хотелось отдохнуть, не ложитесь спать, не обработав дорожную книгу! Ехать по обработанной ДК гораздо легче и безопаснее!»





Игра в прятки

Если собственного опыта ориентирования на местности пока не хватает, то всегда можно воспользоваться чужим. Редкий спортсмен на заре своего становления не прибегал к помощи попутчиков, особенно, если они из разряда асов. Пристроившись сзади к другому экипажу, можно уехать далеко вперед, и даже (история знает и такие примеры) запрыгнуть на подиум. Но радость от такой победы не будет полной... Не стоит забывать, что людям (в том числе, и асам) свойственно ошибаться. Поэтому наш вам совет – думайте своей головой и учитесь, учитесь, учитесь!

Как научиться ориентироваться на местности

Кирилл Шубин: «Во-первых, это работа с картами. У меня перед выездом в новый регион много времени уходит на работу с картами. Я накладываю на карту все точки, которые мне удастся найти (расположение бивуака, зрительские зоны, зона сервиса, известные броды, и т.д.), что позволяет увидеть замысел организатора и понять общую концепцию того, кто, куда и когда едет, а также придумать возможные пути отступления в случае каких-либо технических проблем. После этой работы ориентироваться в новой местности становится сильно проще.

Также я очень люблю просто кататься на квадроцикле «по азимуту», ставлю перед поездкой какую-нибудь цель, и добираюсь до нее любыми возможными способами, стараясь минимизировать помощь GPS-навигатора».



Ориентирование по звездам

Сегодняшний выбор дополнительного навигационного оборудования велик. Незаменимым и лучшим прибором является старый проверенный Garmin 276, но, к сожалению, GPS-навигаторы на Can-Am Trophy Russia запрещены. На помощь участникам пришли компасы (особенно они актуальны в астраханских песках). Самый лучший вариант, конечно, это указатель курса ICO Racing Rallye Max, но это маленькое навигационное удовольствие не из дешевых. Хороший вариант также Bushnell Backtrack или компасы, используемые в морской навигации.

Ну и, конечно, не забывайте школьную программу – куда осенью летят птицы, и с какой стороны мох на дереве лучше растет. Оборудование – оборудованием, но в жизни всякое случается.

Какое дополнительное навигационное оборудование вы рекомендуете на гонку?

Сергей Скрипка: «Я рекомендую прибор Unik1. Те трассы, которые предлагает Can-Am Trophy, крутые и интересные. Но и уровня подготовки требуют. Прибор Unik1 упростит навигацию и будет хорошим помощником тем, кто только начинает осваивать навигацию ралли-рейдов».



ВКУСНО И СЫТНО. БЕЗ ЛИШНИХ СЛОВ

Базовый лагерь Can-Am Trophy Russia – это череда самых разнообразных запахов: здесь жарят шашлык, в соседнем лагере плов, а рядом уже поспевают уха и ароматный супчик... У-у-у, даже сейчас, при одном лишь воспоминании сразу хочется кушать. Рецептами участники не очень любят делиться, но мы смогли раздобыть самые вкусные блюда для вашего стола.

Семга пензенская на углях (пензенский лагерь, автор блюда Арслан Кашаев)

Ингредиенты:
Семга (порционные кусочки 2-3 см) – 14 шт.
Соль (по вкусу)
Перец черный молотый (по вкусу)
Лук репчатый (3 шт.)
Лимон (3-4 шт.)
Зелень (петрушка, укроп) (2 пучка)

Приготовление: В эмалированную кастрюлю или холодный пластиковый контейнер для пищевых продуктов укладываем кусочки рыбы, чередуя с остальными ингредиентами.

Рыба, соль, перец, лук (кольцами), зелень, сок лимона.

Так поочередно все слои, пока не закончится рыба (или тара). После все хорошо перемешать руками и дать настоять 5-7 часов в темном прохладном месте. Жарить на раскаленных углях в решетке для шашлыка до готовности. Употреблять обязательно в дружной компании, запивая горькой пензенской настойкой «Золотой петушок».

Шашлык из Златоуста (Сергей Колчин)

Ингредиенты:
Мясо (курица, свинина) – 2 кг
Перец (по вкусу)
Соль
Базилик
Хмели-сунели
Лавровый лист
Майонез
Лук
Лимон (2 шт.)

Приготовление: Мясо промываем в прохладной воде, сушим с помощью бумажных салфеток и нарезаем небольшими кусками. Укладываем слоями в емкость, в которой мясо будет мариноваться. Каждый слой мяса посыпаем свежемолотым черным перцем (либо натираем каждый кусок мяса перцем и солью), соль, базилик, хмели-сунели, лавровый лист, немного майонеза по желанию, сверху укладываем слой репчатого лука, порезанного кольцами. После того, как мясо будет разложено, все слои сверху заливаем соком двух лимонов. В таком состоянии оставить на час-два, затем перемешать, и через 3-4 часа все готово к жарке.

Жарить на углях до готовности.





Сосиски по-молчановски екатеринбургские (Илья Молчанов)

Ингредиенты:
Сосиски

Приготовление: Берем упаковку сосисок (лучше хороших), убираем упаковку и кладем их на решетку. Поджаривать аккуратно, на слабом огне, чтобы не сгорели. Особенно вкусно сосиски получаются, если приготовить их непосредственно на технике. Заметим, что вкус отличается в зависимости от того, прожарены они на двигателе, коллекторе или банке глушителя. Можно также попробовать запечь их, аккуратно поместив внутрь вариатора, тогда они получаются особенно сочные!

Уха астраханская из Удмуртии (Владимир Сухих)

Ингредиенты:
Рыба свежевывловленная
Картофель
Соль
Специи
Водка
Лук
Петрушка

Приготовление: Для вкусной ухи нужно на день раньше приехать, сходить на рыбалку и поймать минимум 3 разных вида рыб. В Астрахани я поймал судака, жереха и сома. В бивуаке рыбу нужно, не очищая от чешуи, распотрошить и нарезать на куски. Затем залить холодной водой, после закипания снять пену, добавить корень петрушки и репчатый лук и варить при слабом кипении. Готовый бульон желательно бы процедить, если будет такая возможность. В кипящий бульон положить картофель и подготовленную рыбу и довести до готовности. В конце варки посолить и поперчить. Перед снятием с огня обязательно добавить 50 грамм водки в уху и 50 грамм (не больше!) выпить за готовность! Подать уху, посыпая рубленой зеленью.



СТИЛЬ

🎀 🎀 🎀 🎀 🎀 В ЗНОЙ И В СТУЖУ 🎀 🎀 🎀 🎀 🎀

Текст: Артем Хайруллин

Любые виды авто- или мотоспорта предусматривают специальную экипировку для спортсменов. Как и сама техника, экипировка эволюционирует с каждым годом, но, в принципе, во всех известных дисциплинах уже давно сложились свои устои и эволюция направлена, скорее, на качество и материалы, нежели на форму.

Соревнования в дисциплине SSV и ATV, можно сказать, только начинают свой эволюционный путь, а, значит, и эксперименты с подбором экипировки еще продолжаются. Хотя, стоит отметить, что тенденции уже наметились, особенно это стало заметно в последние два сезона. И если в ATV явно чувствуются тренды из мото-, ралли-рейдов, то класс SSV в этом плане стал мультикультурным. Вот только задумайтесь: в двух сумках, которые сопровождают меня на всех соревнованиях, присутствует экипировка из ралли, картинга, шоссейных серий, мотокросса, для катания на снегоходах и даже рыбалки!

Как я уже написал, я всегда вожу с собой две сумки: одна, основная, для сухой погоды, вторая – с дождевой экипировкой и дополнительными слоями при холодной погоде.



Комплект №1 (сухо/тепло или жарко): шлем, гибрид, два комбинезона, кожаные кроссовки, термобелье, пара перчаток, подшлемник, балаклава, платок на шею, три пары очков, термоноски.

1. Шлем Stilo. В силу того, что прошлый сезон мы начали с участия в этапе Чемпионата России по ралли-рейдам, где правила регламентируют использование только сертифицированной экипировки, в том числе и шлема, мой выбор пал на профессиональный раллийный шлем со встроенным переговорным устройством. В целом, доволен им, но есть и другие варианты, которые, возможно, даже лучше подойдут для открытой SSV. Дело вкуса и кошелька, но самый важный элемент, помимо безопасности, – качественное переговорное устройство.

2. Hybrid Simpson. Задача: удержать голову и сберечь позвонки при резкой остановке или переворотах. Поначалу было дискомфортно, так как шлем пристегнут к гибриду, и это не дает возможности вертеть головой по сторонам, но все дело привычки. Есть более простые аналоги, например, Hans или мотокроссовый ошейник, но надо сказать, что в сидячем положении он не очень удобен и не совсем эффективен.

3. Комбинезон Sparco. Собственно, уже около 50% спортсменов используют его в качестве основной верхней одежды. Для серии Cap-Am Trophy отлично подходит комбинезон для картинга. Во-первых, он более плотный, а, значит, менее продуваемый, а, во-вторых, он менее маркий, чем классический тканевый раллийный комбинезон, и регламент квадросерии, в отличие от Чемпионата России или других международных чемпионатов, позволяет его использовать. Я использую и картинговый, и раллийный, в зависимости от погоды.

4. Термобелье. Если говорить о Чемпионате России, то тут выбор не особо велик, нужно использовать омологированное белье. Если быть точным, его нельзя назвать термобельем, так как оно не выводит влагу, а, скорее, закрывает вопрос безопасности (не воспламеняется). А вообще, любимое белье – из материала Сосопа (ткань их кокосового угля). Гигроскопичный материал, который всегда держит тело в сухости.

5. Обувь Sparco. Для сухой погоды лучше всего подойдут кроссовки для картинга. Во-первых, они достаточно высокие и плотно прилегают к ноге; во-вторых, они, в отличие от раллийных, бывают кожаными. И, в-третьих, в них удобно работать с педалями.

6. Перчатки. Подойдут любые перчатки из мотокросса. Лично для меня важной составляющей является наличие мягкой и прочной ладони, чтобы защищать руки от мозолей. В этом плане доволен перчатками MOTORFIST, модель Moto.

7. Подшлемник или балаклава и платок на шею. Выбор зависит от погоды. Если погода ветреная, нужно, чтобы ткань в области шеи была сделана из хорошего виндстопера, но при этом в зоне головы хорошо выводила влагу и не отсыревала. В жаркую погоду можно использовать и простой хлопчатобумажный подшлемник в сочетании с платком на шею.

8. Очки. Опять же вопрос очков может и не стоять, если использовать закрытый шлем со своим визором. Лично для меня очки предпочтительнее, так как их можно поменять даже на ходу. Особенно это актуально, когда часто приходится обгонять соперников на трассе. Как говорят снегоходчики, очков много не бывает, поэтому в арсенале всегда минимум три комплекта. Важной составляющей очков является наличие носика, чтобы защитить лицо от камней и грязи. Как правило, носики даже у снегоходных очков недостаточно большие, поэтому на помощь здесь приходит армированный скотч.

Комплект №2 (сыро / ветрено или холодно): вейдерсы, легкие штаны, две куртки, кроссовки, флисовая олимпийка и еще перчатки.

1. Вейдерсы. Если гонка проходит в дождливый день, то альтернативы рыболовным вейдерсам, пожалуй, и не придумать. В нашей среде укоренилось такое мнение – когда не знаешь, что надеть и как поведет себя погода, всегда надевай вейдерсы. Особенно это важно, если в вашей SSV установлены спортивные сиденья – ковши. В них может скапливаться вода, а сидеть 300 км в грязевой ванне не самое приятное удовольствие. Главное, чтобы у вейдерсов была хорошая мембрана. Для эстетики, поверх вейдерсов можно надеть любые штаны для outdoor туризма.

2. Дождевая куртка. Также можно использовать легкую непромокаемую куртку с мембраной. Важная составляющая в этом вопросе – наличие высокого ворота с затяжками, чтобы исключить попадание воды сверху. Если погода совсем холодная, то тут выручает неутепленная снегоходная куртка.

3. Обувь. Все вейдерсы предполагают толстый неопреновый носок, поверх него требуется надевать обувь. Это также может быть специальная рыболовная обувь для вейдерсов, но, на мой взгляд, она не очень удобная для полноценной работы с педалями. Лично я нашел выход в использовании обычных спортивных кроссовок, просто на 3-4 размера больше моего.

4. Флисовая кофта. Другими словами, второй слой на основе флиса. Кофта должна быть теплой, но при этом хорошо проводила влагу.

Ну и самое важное правило, которое я для себя уяснил уже давно: независимо от погоды одежда должна быть полностью непродуваемая. Даже если это астраханская жара. Поначалу, первые минут 15 со старта можно испытать дискомфорт, но секрет, которым поделился со мной Алексей Кузьмич, заключается в том, что человеческое тело включает собственный процесс терморегуляции, поддерживая оптимальную температуру, и вскоре оно достигает оптимальной комфортной температуры.

Одеваться нужно правильно, ведь после старта это последнее, что должно беспокоить!

P.S. Как известно, в любом автоспорте принято отмечать подиумы шампанским, поэтому, если вы едете за победой, то нужно подумать и о третьем комплекте экипировки!

У меня всегда наготове.



Таисия Штанева

Во время соревнований, когда несешься на большой скорости, при этом следишь за приборами, важно, чтобы ничего тебе не мешало и не отвлекало, поэтому при выборе одежды для гонок в первую очередь ориентируюсь на удобство и надежность экипировки, но меня как девушку, волнует не только комфортность одежды, но и стиль. Учитывая, что для леди выпускается значительно меньше моделей мотокроссовой одежды, выбор не так уж и велик. Нравятся такие марки, как Troy Lee Designs, Fox Racing, Thor, BRP, Alpinestars. С большим удовольствием не только во время соревнований, но и в повседневной жизни, ношу фирменные майки, поло и куртки Can-Am Trophy, а также привожу их близким в подарок.



Девушкам, которые только начинают пробовать себя в экстремальном виде спорта, рекомендую очень внимательно отнестись к выбору экипировки, которая непосредственно обеспечивает защиту тела и головы. Это шлем, защита шеи (жесткий ошейник) черепаха, мотоботы и перчатки. Перчатки! Кажется бы, не самый главный элемент гардероба гонщика, но на финале Can-Am Trophy 2015 в Астрахани уже на последнем спецучастке я еле-еле могла держать руль – ладони рук были все в мозолях и истерты буквально до крови, не только потому, что трасса была трудной, но и ткань перчаток оказалась слишком тонкой. Друзья порекомендовали приобрести велосипедные с гелевыми подушками для защиты ладоней.

Мотоботы рекомендую Alpinestars – удобство и защита выше всяких похвал, а еще они очень легкие. Шлем в 2015 году выбрала мотокроссовый марки BRP, о чем ни разу не жалею, он уже стойко выдерживал тяжелые удары судьбы и спасал меня от травм совместно с ошейником Scott. Очки лучше подбирать под шлем, чтобы они максимально прилегали к лицу. Это помогает избежать попадания пыли в глаза. Вожу с собой несколько пар: в солнечную погоду, конечно, затемненные, если с погодой не повезло или старт на спецучасток поздний, то надеваю очки с обычной линзой и в дождевую погоду с перемоткой, так как протирание стекол на скорости чревато последствиями.

Защита спины и рук, она же «черепаха», Thor на сетчатой основе (что очень радует в жаркую погоду) с несъемными плечевыми и локтевыми накладками, которая надевается одновременно с защитой корпуса. Важно выбрать по размеру, иначе все защитные элементы будут просто сползать.

Если на соревнованиях неожиданно пошел дождь, то ралли-рейд местами становится трофи и здесь уже необходим специальный костюм – дождевик. Для таких случаев возу с собой два варианта. Оба производства BRP Can-Am. Один более легкий для защиты от мелкого дождя и грязи, второй для случаев посерьезнее.

Рюкзак для воды: лучше приобрести специальный небольшой рюкзак для поительной системы, чем меньше вес, тем лучше для спины. Касательно выбора брюк и джерси, то майку лучше выбирать на размер, а то и на два больше, чтобы под нее не только вместились «черепашка» (защита спины и рук), но и было легко двигаться, а брюки для езды на квадроцикле удобнее всего мотокроссовые, зауженные к низу, их можно заправить в мотоботы. Несколько лет гоняю в костюмах марки Thor, потому что нравится все: дизайн, качество, посадка по фигуре и конечно комфорт!

В планах пошив джерси с логотипом команды, фамилией и стартовым номером, который на протяжении трех лет на Can-Am Trophy не меняется!

P.S. На Can-Am Trophy у меня сложилась традиция – административные и технические проверки проходить в платье, так как в остальные дни меня от мужчин можно отличить только по порхающим из-под шлема волосам.



В ПЕСКАХ АСТРАХАНИ

В сентябре 2015 года квадросерия Can-Am Trophy Russia ступила на песчаную дорогу, и Астраханская область впервые увидела столько квадроциклов на одном соревновании. Еще финальный этап 2015 – это своего рода катализатор. Он наглядно показал, готова ли серия к новому этапу своего развития – длинной марафонской гонке.



К этому соревнованию и участники, и организаторы готовились на протяжении всего сезона. Так, на втором этапе в Альметьевске были впервые использованы электронные компасы, а ижевский этап решил ряд административных вопросов. Гонку ждали! Но с какой-то осторожностью и даже опаской. Все ли готово и проверено? Смогут ли участники справиться с дистанцией? Сразу замечу, что организационный комитет квадросерии, представленный OFF ROAD клубом г. Екатеринбурга, не стал мелочиться – для экипажей была подготовлена длинная выматывающая дистанция, преодолеть которую не всем оказалось по силам.

Базовый лагерь 3-го этапа Can-Am Trophy Russia 2015 был расположен в красивом месте на берегу Волги, линия бивуака на этот раз растянулась на 300 метров, и всем хватило места «на бережку». Административная комиссия начала свою работу 25 сентября точно по расписанию в 10:00. Суеты, больших волнений и надрыва эмоций автор этих строк в очередной раз не увидела, все прошло в спокойном рабочем режиме. В стартовом списке участников значилось 110 спортсменов. Одинаковое количество экипажей – по 26 – заявлено в категориях ATV и SSV Standard, в SSV Sport меньше, на этот раз всего 16 единиц техники.





Торжественное открытие состоялось на следующий день, в субботу, 26 сентября. По традиции, оно прошло в центре города, у стен Астраханского кремля. Кстати, это уже третий кремль в истории Can-Am Trophy Russia. После участники сразу отправились на большие дистанции (Пролога в этот раз не было).

3-й этап Can-Am Trophy Russia стал первым крупным квадроциклетным соревнованием в Астраханской области, единицы пилотов имели опыт управления техникой по пескам. Только 50% стартовавших в первый день участников смогли полностью пройти трассу и уложиться в установленный норматив времени. Хотя, если честно, трудно представить, как можно вообще ориентироваться на абсолютно одинаковых участках суши и выбрать правильный маршрут из хитросплетений троп местных жителей!

Не могу, к сожалению, точно передать эмоции участников на финише, сформулирую свои. От простого пребывания в зоне Сервиса потряхивало. От зашкаливающего адреналина, которые, как вирус, привозили с трассы экипажи, от горячих эмоций (знаете, впервые услышала такие крепкие русские слова от более чем спокойных спортсменов) и просто от переживаемых эмоций. Самой тоже захотелось куда-то бежать, что-то нести, доставать и считать секунды до следующего старта. Настоящая сильная гонка. И это очень круто! К сожалению, не все экипажи смогли финишировать засветло – в Астраханской области в сентябре темнеет рано, уже в 18:00 солнце «выключается» и найти верный путь просто не представляется возможным.





Дистанция второго дня изначально составляла 300 км, но после результатов первого спецучастка была уменьшена на 100 км. На сервисную зону СУ2 участники приезжали более спокойные и уверенные, чем накануне. От вчерашнего напряжения, казалось, не осталось и следа.

Третий этап Can-Am Trophy Russia 2015 по праву можно считать бенефисом Ивана Маликова и Евгения Павлова. Уже, наверно, год назад Евгений сказал, что на данной гонке они являются самым сильным экипажем (сказал, если что, на камеру, так что все записано). И в этот раз они это доказали! Уже на первом спецучастке они оторвались от основной группы спортсменов на 15 минут! В очередной раз не было равных экипажу Радик Гарифьянов и Кирилл Шубин, на протяжении всего соревнования они сохраняли лидерство в SSV Standard.

По итогам соревнования золотая медаль зачета ATV впервые досталась спортсмену из Ульяновска Сергею Храмушину. Это большой и долгожданный успех для спортсмена.



Третий этап Can-Am Trophy Russia хоть и поставил точку в шестом сезоне квадросерии, но также стал отправным моментом для нового этапа развития квадросерии. С астраханского этапа 2015 берет отсчет новая история популярной внедорожной квадросерии. И в очередной раз все только начинается!

РЕЗУЛЬТАТЫ III ЭТАПА CAN-AM TROPHY RUSSIA 2015

ATV

- 1 место — Сергей Храмушин (Ульяновск)
- 2 место — Анатолий Кузнецов (Воткинск)
- 3 место — Владислав Маликов (Московская область)

SSV Standard

- 1 место — Радик Гарифьянов / Кирилл Шубин (Набережные Челны / Долгопрудный)
- 2 место — Илья Сухих / Антон Митяшин (Ижевск / Екатеринбург)
- 3 место — Виктор Хорошавцев / Андрей Самарин (Ижевск / Курск)

SSV Sport

- 1 место — Иван Маликов / Евгений Павлов (Москва / Тверь)
- 2 место — Александр Мальков / Владимир Романенко (Хотьково)
- 3 место — Тарас Лаукарт / Владимир Бендюрин (Владимир)



РЕЗУЛЬТАТЫ ОТКРЫТОЙ ВНЕДОРОЖНОЙ КВАДРОСЕРИИ CAN-AM TROPHY RUSSIA 2015

- ATV**
- 1 место — Антон Бердников (Пенза)
 - 2 место — Анатолий Кузнецов (Воткинск)
 - 3 место — Андрей Милушкин (Санкт-Петербург)

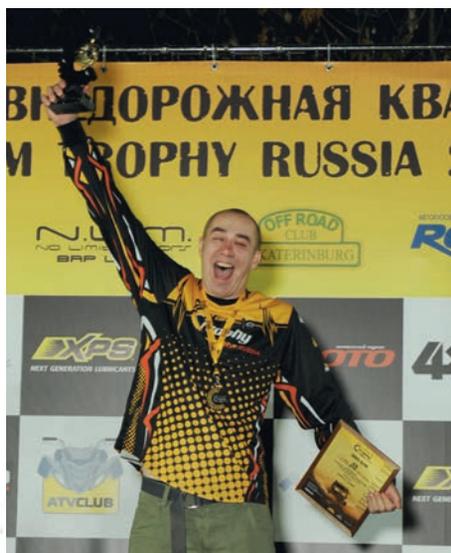


- SSV Standard
(первый пилот)**
- 1 место — Радик Гарифьянов (Набережные Челны)
 - 2 место — Станислав Трильев (Екатеринбург)
 - 3 место — Илья Сухих (Ижевск)



SSV Standard (второй пилот)

- 1 место — Кирилл Шубин (Долгопрудный)
- 2 место — Алексей Волокитин (Екатеринбург)
- 3 место — Владимир Кабанов (Москва)



SSV Sport (первый пилот)

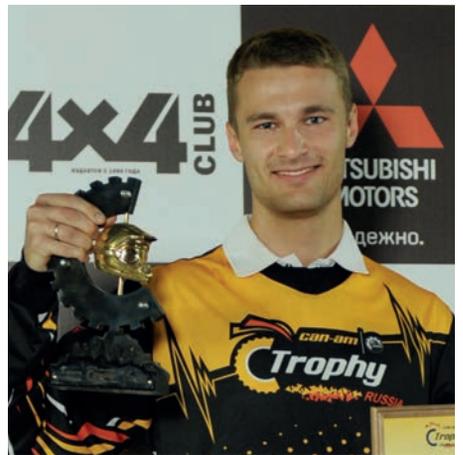
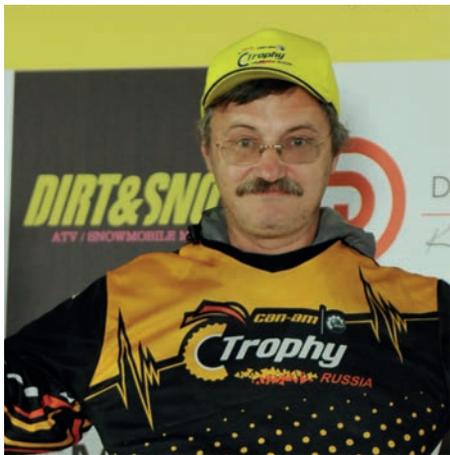
- 1 место — Ирек Миннахметов (Казань)
- 2 место — Алексей Бердинских (Москва)
- 3 место — Сергей Карякин (Екатеринбург)



SSV Sport (второй пилот)

- 1 место — Антон Власюк (Екатеринбург)
- 2 место — Алексей Меньшенин (Москва)
- 3 место — Илья Молчанов (Екатеринбург)







ИРЕК МИННАХМЕТОВ. ПОСТОЯННЫЙ. АБСОЛЮТНЫЙ

В 2015 году свою долгожданную абсолютную победу в классе SSV Sport празднует экипаж Ирека Миннахметова и Антона Власюка. Ирек и Антон чаще других спортсменов поднимались на пьедестал почета в своем классе, но как по сценарию, в течение 5 лет упустили главный приз. В этом году, наконец, они стали победителями!

Меня давно терзает один вопрос, и пусть он не совсем о серии, но начну с него. Почему ваш экипаж не принимает участие в других крупных соревнованиях? Когда вы поедете на этапы Кубка мира по ралли-рейдам, в конце концов?!



Для этого нужно заниматься гонками профессионально. Я все же любитель, «гонщик выходного дня», позволяю себе в летнем сезоне 8-10 гонок в выходные.

У меня достаточно серьезная нагрузка на работе. Возможно, я мечтал бы о профессии автогонщика. И, как участники «КАМАЗ-мастер» или, например, как профессиональные хоккеисты, круглогодично занимался бы только автогонками, только хоккеем. Но гонки – это мое самое любимое хобби. Хобби не есть профессия.

Пролистала вашу страницу в Instagram, и, с некоторой долей расстройства, отметила, что мы, Cap-Am Trophy Russia, – не единственное ваше увлечение. Есть еще кросс, трофи-рейды. Где и на чем вы также выступаете?

Выступал в кольцевых гонках в Татарстане, автокроссе, ралли-кроссе, трофи-рейдах (ТР2). Были победы в автокроссе – в 2006 году стал чемпионом России, в 2009 году был чемпионом страны по ралли-кроссу, в 2008 году завоевал серебро. Также принимал участие в одном из 10 этапов Чемпионата на Кубок Президента Татарстана, где занял 2 место в 2015 году.

Полноценные этапы сейчас не ездю, удается от начала до конца участвовать только в Cap-Am Trophy. Участвую только там, где получается, исходя из графика работы, и если соревнования проходят недалеко от Казани.

Расскажите о вашей команде «Чингисхан», когда она была создана и какая ее глубинная цель.

Клуб мы создавали вместе с моим отцом Джаудатом Миннахметовым и младшим братом Радиком. Впервые под флагом клуба «Чингисхан» мы выступили в мае 2000 года на традиционном автокроссе «Кубок Лада».

Началось все с того, что мы начали принимать участие в серьезных гонках. В 2000 году я участвовал в престижном кроссе «Серебряная Ладья» в Тольятти и одержал победу. До этого за 27 лет там ни разу не побеждали иногородние спортсмены, но мне это удалось. Потом было многое другое – чемпионство РФ по автокроссу в 2006 году, РФ по ралли-кроссу в 2009 г.





Но после участия в «Серебряной ладье» стало ясно, что для участия в таких гонках нужна серьезная целенаправленная подготовка и необходимость ощущения команды – это и была главная цель при создании клуба. В итоге, в марте 2000 года был создан спортивно-технический клуб «Чингисхан».

Последующие выступления показали, что, создавая клуб, мы не ошиблись, клуб дал возможность получить хорошие результаты. Уже в 2001 году победы спортсменов СТК «Чингисхан» были отмечены во всех видах автогонок: кросс, зимние трековые гонки, скоростное маневрирование в рамках «Больших воскресных гонок», картинг, мини-багги, детский багги-карт.

СТК «Чингисхан» объединяет пилотов-картингистов, спортсменов, выступающих на багги-картах, мастеров кроссовых и трековых трасс, имеет своих автомехаников, тренеров детских и подростковых экипажей.

У нас в клубе существует школа юных пилотов, в которой дети изучают устройство автомобиля, знакомятся с основными приемами управления и правилами дорожного движения. То, что у нас занимаются дети и подростки, с моей точки зрения, очень важно. Они заняты делом, у них вырабатывается воля к победе, они проникаются духом соревнований. Мы изначально поддерживали развитие в республике багги-карта, это небольшой автомобиль с объемом двигателя 160 куб. см и мощностью 5,5 л. с. Также культивируем картинг, специально для этого были приобретены несколько картов с объемом двигателя 50 куб. см.

Этот сезон Can-Am Trophy Russia стал для вас уже шестым. Знаю, что постоянно задаю вам этот вопрос, но вот теперь, после столь долгожданной абсолютной победы, нет ли желания завязать с квадросерией?

Can-Am Trophy – это единственная гонка, которую я проезжаю полноценно. Нет времени. Все три этапа я проезжаю и с нетерпением жду.

Помню ваши первые выступления в Can-Am Trophy Russia, это пензенский этап 2010 года. А вы его помните? Каким он для вас был?

Это первое выступление, меня туда пригласил Сергей Жулябин – двукратный чемпион. Какие были ощущения? Мне тогда все очень понравилось, я решил, что буду участвовать и дальше.

С 2012 года в кресло штурмана в вашем экипаже занимает Антон Власюк. Первые несколько гонок я, видя, с какой скоростью вы проносите по трассе, переживала за Антона (все-таки мы с ним как бы друзья). Были ли за время участия в соревнованиях у вашего экипажа опасные моменты? Кто (или что) помогает вам справиться в экстремальных ситуациях?

Самые опасные моменты – это обгоны, когда ты настигаешь соперника, и по времени ты его уже обогнал, но он не пускает тебя на дорогу. Трассы узкие, всегда есть вероятность удариться о камень или вылететь за поворот, или совершить столкновение. Были такие случаи? Да, были. Все случаи – «почти». Почти вылетел, почти ушел в овраг, почти врезался в дерево, почти перевернулся. Но до этого не дошло. Моменты критические на трассе были, но удавалось удержать машину, не скатиться, маневрировать. Чтобы понять, почувствовать, когда машина может перевернуться, где ее грань и устойчивость, нужно много раз перевернуться, то есть получить опыт. Только это дает почувствовать возможность машины. Травмы за все время занятия спортом тоже были, позвоночник травмирован.

Каким хотите видеть Can-Am Trophy в 2016 году?

Can-Am Trophy в следующем году хотел бы видеть стабильной и не меняющейся. Без сюрпризов.

Текст: Галина Кошелева

АНТОН ВЛАСЮК

Каким для тебя был сезон 2015?

Этот сезон был немного труднее, чем все предыдущие. Опыт участников растет, и конкуренция становится выше. Но нам это не помешало завоевать первое место в серии, чему я очень рад! Трудным для нас оказался, как обычно, финальный этап. Никак мы не можем победить на юге России. Уже 3 года подряд происходят разные трудности, но в следующем сезоне финальный этап будет долгим, и, я надеюсь, это сыграет нам на руку.

Есть такая хорошая примета: уходить победителями. Твои главные соперники (в разные годы свои), завершали свое выступление именно так – непобежденными (Михеев и Мустаев, например, Сергей Жулябин). Почему ты все никак не можешь поставить точку? Какое незавершенное дело у тебя осталось на Can-Am Trophy? Ты только не подумай. Мы тебе рады, просто интересно.



По поводу экипажа Дениса Михеева и Максима Мустаева не соглашусь, сколько помню, всегда им «везли», но разные обстоятельства вмешивались в итоговый результат. Например, нас (тогда в экипаже с Сергеем Карякиным) поставят вне зачета, то звание Чемпиона России по трофи-рейдам лишит нас возможности вести борьбу наравне с другими. А вот с Жулябиным, конечно, хотелось бы посоревноваться, жаль, он ушел из этого спорта. Жизнь-то долгая, ВСЕ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ!

Ты сейчас штурман, но раньше выступал самостоятельно. Как и где ты проходил обучение этому нелегкому мастерству?

Гены, гены, дорогие друзья. Специально нигде не учился, все сами, катались, пробовали, тестировали, и вот так каждый год чему-то новому учимся. Трудности есть всегда, когда что-то не получается, главное, не терять концентрацию и продолжать ехать. Раньше мы всегда с Сергеем Карякиным побеждали, потому что помогли друг другу в сложные моменты. В новом сезоне мы будем стараться показать, что «ВМЕСТЕ МЫ КОМАНДА».



В прошлые годы много споров вызвала отмена кантри-кроссового спецучастка. Одни говорят, что в квадросерии пропала зрелищность, другие ссылаются на сохранность техники. Ты в данном случае на чьей стороне?

Мне он особо не нравился. Нервничаю, когда много публики, а вот марафонские трассы мне по душе, уехал в лес и наслаждаешься природой.



С кем ты познакомился, сдружился за время участия в соревнованиях?

Can-Am Trophy Russia – это большая семья, у всех одни интересы и увлечения, поэтому тут все братья и сестры.

Кто и как тебя обычно мотивирует перед очередным стартом?

Главная мотивация – это воля к победе.

Знаю, что твой младший брат сейчас также выступает на квадроцикле. Пока, правда, на местных соревнованиях, но вот подрастет... Ты занимаешься с ним? Даешь профессиональные напутствия?

Конечно, я езжу с ним на гонки, что-то подсказываю, это ведь наше будущее.

Какие ожидания от сезона 2016?

Ожидания грандиозные, мы с Сергеем Карякиным давно не гоняли вместе, да еще и на багги. Думаю, быстро все вспомним, наши тренировки в WRCAcademy, надеюсь, не помешают нам в этом.





Самая незаменимая вещь на Can-Am Trophy – это...

На самом деле, задавая этот вопрос участникам («Какая, на ваш взгляд, самая незаменимая вещь на Can-Am Trophy Russia»), мы надеялись услышать практические ответы. Например, банка краски, скотч, любимая игрушка – талисман в конце концов, но наших спортсменов унесло немного не в ту сторону. И спорить с ними, конечно, не стоит, ибо оказались правы.



Сергей Храмушин

«С технической стороны, это конечно компас, особенно если вспомнить гонку в Астрахани! С лирической – это выносливость и терпимость. Самое главное для меня – это сильные соперники, это отлично подстегивает! Когда нет соперников, гонка становится грустной и бессмысленной».



Александр Кузнецов

«Конечно же, это УДАЧА! Без нее никуда! И это подтверждается, как мне кажется, самым распространенным ответом».

Артем Шумейко

«Дисциплина – сильная сторона Can-Am Trophy. То, что качественно отличает серию от любых других организаций!»



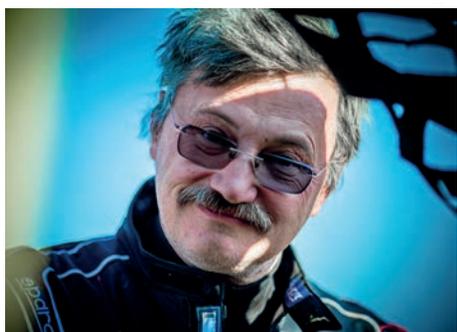
Айрат Шарафутдинов

«Вера! Вера в удачное выступление, вера в технику, что не подведет! Вера в помощь друзей по команде и механиков. Вера в самого себя, что вынесем и справимся со всеми испытаниями, подготовленными организаторами и погодой! Ну и, конечно же, вера в призовое место и долгожданную медальку!»



Андрей Сталаш

«Самая незаменимая вещь на Can-Am Trophy – это дружная и слаженная команда! Самая нужная вещь – это бензогенератор. Почему генератор? Вот представьте: вечер, темнеет, вам нужно готовить технику к старту, а если техника уже в закрытом парке, то основная часть участников работает с легендой. А для этого необходима благоприятная атмосфера – бодрящая музыка, свет и кружка теплого чая. Чтобы создать такую атмосферу, нужна энергия в розетке. В полевых условиях с этой задачей может справиться только бензогенератор».



Алексей Меньшенин

«Чип! Потому, что он фиксирует результат, и если потеряешь, то и результата не будет».

Василий Карабак

«Я хотел написать, что это стропорез, потому что я им пиво открываю! Если серьезно, я думаю что самая незаменимая вещь – это отношение участников друг к другу, взаимовыручка. Подойди к любому – никто не откажет. Даже если он видит тебя в первый раз. Проверено!»



ИЗ КОСМОСА С ПРИВЕТОМ

У Олега Майорова, руководителя Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia, есть давняя профессиональная мечта – провести соревнование как «Дакар». И Олег Геннадьевич с каждым годом становится все ближе к ее исполнению.

Откроем вам сразу и второй секрет, связанный с руководителем квадросерии. Майоров старший – большой поклонник интернет-технологий, именно поэтому его соревнования всегда видны из космоса. Раскрыв эти два небольших секрета, перейдем к самому главному – в сезоне 2016 на Can-Am Trophy Russia начинает работу новая система онлайн-мониторинга. Даже не так – система-то по содержанию останется прежней, но вот возможности ее станут куда шире.

Если вы хоть раз сталкивались с онлайн-мониторингом на ралли Дакар (особенно с его неофициальной голландской версией), то новый вид мониторинга и его функционал на Can-Am Trophy Russia не вызовет у вас никаких проблем.

Самое важное, что нужно знать – любой болельщик из любой точки мира (конечно, если в этой точке есть интернет-соединение) сможет узнать местонахождение экипажей в момент реального времени. Будут открыты и доступны таблицы и протоколы, с которыми работают организаторы серии и стартовая ведомость в данном случае лишь вершина айсберга! Время прохождения каждым экипажем контрольных пунктов (WP), положение экипажа в итоговой таблице, а также отставание от лидера в данный конкретный момент – все это будет под рукой во время гонки. При этом необязательно иметь доступ к ПК: с порталом онлайн-мониторинга можно работать на любом устройстве, где установлены WEB-браузеры.

Система автоматически будет суммировать и определять итоговое положение в таблице этапа. Также, для удобства болельщиков, можно выбрать нужный экипаж, один раз нажав по нему левой клавишей мышки, и легче будет следить за развитием спортивных событий. Информация будет разбита по спецучасткам, а на спецучастках будет отображаться несколько обязательных контролей времени.

Высокий международный уровень интернет-мониторинга проекта (как на «Дакаре») стал возможен благодаря сотрудничеству оргкомитета квадросерии Can-Am Trophy Russia и компании Gurtam (система Wialon).

И, наконец, самое главное – <http://result-online.ru>



ДЕБЮТАНТЫ

ПЕРВЫЙ ВЫСТРЕЛ, НО НЕ ХОЛОСТОЙ

Первый старт на Can-Am Trophy Russia – знаковое событие в жизни каждого спортсмена. Дебютантов в сезоне 2015 можно пересчитать по пальцам. Каждое впечатление новичка важно для организатора.

Виталий Вапнярчук, команда X-Garage, Москва

«Регистрация на Can-Am Trophy Russia для команды X-Garage была удивительной – такой ажиотаж среди участников, который мы не встречали ни на каком другом соревновании. Мы начали наш путь знакомства с квадросерией с пресс-конференции! Хочу отметить, что на ней мы почерпнули много для себя полезного. Назвать нас новичками в ралли-рейдах сложно, ведь мы принимали участие в различных соревнованиях на территории России. Наше главное опасение перед стартом касалось техники: наша машинка была готова на стабильную длинную езду, а в случае с Can-Am Trophy нам приходилось идти на риск и ехать совершенно с другой динамикой, к которой мы, по большому счету, не привыкли. Замечу, что экипаж и команда справились с новой задачей на «отлично» и финишировали без особых поломок.

Остался, правда, небольшой осадок после этапа – в середине гонки нас дисквалифицировали из-за навигатора, который был установлен на SSV с предыдущей гонки. Это наша ошибка, но чувство обиды осталось.

Что касается самой гонки, хочу сказать следующее:

Отличная организация

Хорошо прописанная дорожная книга

Питание и бивуак на высшем уровне.

Совет новичкам:

Читайте регламент и Технические требования.

Готовьтесь к скоростным и интересным СУ».



Дмитрий и Роман Клименко, команда Stich, Реутов

«Первый раз мы обратили внимание на Can-Am Trophy в 2014 году и были шокированы количеством участников и призовым фондом! Имея огромный опыт в водномоторных гонках в классе «Аквабайк», мы понимали, что победы просто так не даются и если приехать просто прокатиться, то наверняка будешь последним, а этого не хочется никому. Решили принять участие в квадросерии и для этого купили два Maverick X RS, подготовили их в соответствии с техническими требованиями. К сожалению, второй экипаж нашей команды так и не нашел штурмана, поэтому на старт первого этапа вышел только один Maverick в раскраске Stich. Первое впечатление до самой гонки отличное: быстрая административная и техническая комиссия, питание, подарки, публичное открытие соревнований. Все на высоком уровне, красиво и весело.

Первый СУ динамичный, эмоции сдержанные. А вот со второго СУ начались волнения: первый раз заблудились, первый раз перевернулись, первый раз меняли ремень не в сервисе, а в поле. Тут уже эмоции «перли» через край, к тому же связь вышла из строя, ехали жестами.

Второй день решили ехать чуть спокойнее и учиться читать легенду, что принесло свои плоды, не терялись, не кувыркались и ремни целы.



Гонка в Альметьевске нам была еще больше по душе. Во-первых, принимающая сторона в лице Колотовкина Вячеслава, одного из крутейших аквабайкеров в России и в мире, с которым мы давно знакомы. А во-вторых, мой день рождения выпал на старт второго этапа. Второй этап нам позволил подняться в зачете повыше, опять же за счет более сдержанной тактики.

На третий этап команда Stich не явилась по уважительной причине – мы были в Сочи на первых «Пляжных играх» и там мы достойно откатали: привезли два золота, три серебра и одну бронзу.

В общем, мы хотели, мы попробовали, остались довольны. Со своей стороны приглашаем всех участников Can-Am Trophy Russia попробовать себя в гонках на аквабайках, многое для себя откроете заново!»



Ильшат Шайнуров, команда «Техника Движения», г. Нижний Тагил

«Наш экипаж впервые стартовал на Can-Am Trophy Russia на третьем этапе в Астрахани. До этого мы не раз были в этих краях, принимали участие в гонках Чемпионата России по ралли-рейдам. Первое, что испугало, это большое количество участников, большое количество профессионально подготовленной техники, но во всем чувствовался профессиональный подход. От этого становилось более интересным и значимым наше участие в данном мероприятии. Были приятно удивлены уровнем организации, удобными условиями, созданными организаторами. Все было продумано до мелочей. Не буду скрывать, что было огромное желание выиграть, хотя мы и ставили первоначальную задачу хотя бы финишировать, но спортивные амбиции давали о себе знать. Для меня это была вторая гонка в качестве штурмана, поэтому я боялся сделать ошибку в навигации, из-за чего наш экипаж мог заблудиться в степях. Так как наша машинка была еще «сырая» и каждый раз преподносила нам сюрпризы, пугало ограниченное количество времени на ремонт после гонки. Не хотелось получать дополнительную пенализацию. Перед гонкой мы очень переживали по поводу того, какие запчасти взять с собой, поэтому взяли все, что только можно. И как оказалось, не зря».





**Алексей Бурбела,
команда Motostorm offroad club, г. Липецк**

«Покупая Can-Am Maverick, мы сразу преследовали цель участвовать в гонках и в первую очередь в серии Can-Am Trophy Russia. Первый сезон 2014 года мы тренировались у себя на трассах и в полях, вкатывались и вчитывались. Мы больше занимаемся мотоспортом, и гонки на четырех колесах были для нас новинкой. На 2015 год было принято решение участвовать в Can-Am Trophy Russia. Подана заявка, и понеслась подготовка машинки по техрегламенту, который несколько раз корректировался, внося свои изменения в подготовку техники

и экипировки. На первый этап собрали команду из 6 человек, включая нас, двух механиков и поваров по совместительству, товарища и водителя, который перевозил технику и просто помогал, чем мог. Волнения по приезде на бивуак были разные, начиная от техкомиссии, которую надо было пройти и заканчивая самой гонкой. Беспокоились, выдержит ли машинка. Но гонка прошла на одном дыхании, ехать старался аккуратно, но динамично, конечно, были ошибки, как в пилотировании, так и в навигации, а что делать, первый раз!

Гостеприимство местного клуба зашкаливало, только вот с утра гонка, а вечером и ночью штурману надо еще легенду расписать, так что гостеприимством пользовалась только наша группа поддержки.

Итог первого этапа – 13-е место в нашем зачете. Ну что ж, вошли в ТОП15, надо, значит, ехать на второй этап.

Конечно, постарались учесть ошибки, допущенные в первой гонке. Состав команды на второй этап уменьшился, но это на ее эффективность никак не повлияло. Техкомиссия была в этот раз гораздо жестче, но все же нам удалось ее победить, понервничать, конечно, заставили немного.

Расположение бивуака очень понравилось, особенно вид с горы на город, на трассу и на лагерь в лучах заходящего солнца. Красота! В целом, гонка была гораздо сложнее, чем в Ижевске, и в большинстве случаев напоминала настоящее трофи, грязи было по уши. Шли хорошо, но на последнем участке в закрытом повороте соскочили в овраг и перевернулись. Кто виноват, не буду рассуждать, видимо, уже оба устали. Но, выбравшись из машины с помощью другого экипажа, поставили «мавра» на колеса и рванули дальше к финишу. «Обалдели» от машинки: SSV завелся и поехал. Вот действительно, техника превосходства! Потеряли на это минут 15–20. В итоге, финишировали седьмыми в своем зачете, а могли бы и до «тумбочки» добраться, обидно немного, зато впечатлений – полные штаны. Организация соревнований, конечно, на высоком уровне. Одни туалеты с душем чего стоят! Когда весь в грязи возвращаешься в лагерь после дня гонки, а тут горячий душ – красота! Можно снова в бой. На третий этап, к сожалению, не смогли поехать по разным причинам, в основном, финансовым. Ситуация в стране сказалась и на нас, но мы будем надеяться на лучшее и обязательно вернемся, а надежда, как говорят, умирает последней!»



Фарит Губаев, команда eXmen, г. Ижевск

«На протяжении пяти лет я принимаю участие в региональных соревнованиях на ATV и SSV. Было огромное желание выйти на старт гонки российского уровня, и в 2015 году представилась такая возможность – первый этап Can-Am Trophy проходил в моем городе Ижевске. За полгода начали готовить технику. Было огромное волнение перед стартом, потому что было много зрителей и участников, а нам не хотелось «ударить лицом в грязь» и доехать до финиша. Как говорится, родные стены помогают! Несмотря на то, что на первом СУ заплутали и потеряли много времени, по итогам этапа заняли восьмое место в своем классе».



Олег Триодин, Zavidovo Racing Team, г. Москва

«Идея поехать на Can-Am Trophy Russia появилась вместе с рождением нашей команды «Zavidovo Racing Team». Чем-то подобным до старта первого этапа мы ранее не занимались, у нас не было опыта и практики.



В Ижевске состоялся мой первый в жизни штурманский дебют, и roadbook казался мне какой-то книжкой с загадочными иероглифами. Нашу кибитку мы получили очень поздно, в первых числах мая, и соответственно, готовиться не было времени, поэтому приходилось изучать штурманское дело на коленке.

Нашему экипажу понравилась организация первого этапа, хотя мало сказать просто «понравилась», мы были удивлены и поражены высочайшим уровнем происходящего действия. К сожалению, 3-й этап на контрасте получился скучным, и только удивительные по красоте природные пейзажи вокруг пытались спасти ситуацию!

Хочу отметить, что трассы все понравились, так как везде можно было проявить свои способности, и проверить не только экипаж, но и боевую машинку. Они были очень разнообразные: и по погодным условиям, и по покрытию. Один момент гоняться по грязи, и совсем другое – по пескам. Вообще, мне кажется, что пески оказались самыми трудными для нас, потому что они не прощают ошибок: шаг влево – и ты уже в яме, шаг вправо – и ты уже копаешь. Здесь помимо того, что надо осторожничать, как никогда, надо ехать на предельной скорости, нужно уметь найти золотую середину.

Мы довольны нашим результатом. Для новичков это очень приятно и неожиданно. Для нас 8-е место это успех и большая награда для всей команды!»





Впереди новый сезон Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia! О том, каким он будет, в интервью руководителя оргкомитета квадросерии Олега Майорова.

Самый популярный вопрос, который тревожит не только умы спортсменов, но и, что скрывать, мой собственный: куда мы катимся? В том плане, что изменения 2016 года, конечно, очень хороши, но не меняет ли вместе с ними серия Can-Am Trophy Russia свою идеологию и свой главный постулат о доступности соревнования для массового участника?

Ответ уже заложен в вашем вопросе. Серия из года в год постоянно изменяется, это и есть наш основной постулат. Каждый сезон Can-Am Trophy Russia новая, необычная по своему формату и содержанию. Мы предлагаем спортсменам-любителям развиваться и каждый год пробовать что-то новое, и это, несомненно, добавляет интереса и гонщикам, и зрителям.

И все-таки: что делать новичкам? Не задушим ли мы в самом начале их скромную инициативу?

А новичку какая разница? Если он новичок, то ему сравнивать не с чем – дебют он всегда дебют.

Первое соревнование навсегда остается в памяти. К тому же, как правило, наши новички совсем не из скромного десятка, посмотрите статистику – дебютанты не раз поднимались на подиум.

Технические требования Can-Am Trophy Russia 2016 практически не отличаются от прошлогодних. И все-таки, на какие пункты ТТ вы бы хотели обратить особое внимание участников?

В этом году мы добавили в группы ATV и SSV новое требование – обязательное наличие указателей поворотов. Это в первую очередь необходимо для безопасности самих участников при движении по дорогам общего пользования.

Повернемся лицом к этапам серии 2016: Татарстан мы изъездили вдоль и поперек. Почему снова оргкомитет посмотрел в сторону этой гостеприимной республики?

Еще есть места в этих городах, где мы можем сделать новые трассы. Уточню, что обычно мы пока не повторяли более двух раз одну и ту же область или край. В Татарстане хорошие условия для проведения ралли-рейда – равнинная местность и небольшие леса.

Больше всего умы потенциальных участников тревожит второй этап Элиста – Астрахань. Общась со спортсменами, обратила внимание, что не все пока сумели осилить общий регламент серии и

увидеть разделение гонки, в частности, не в курсе, что один день будет отведен исключительно на переезд из Элисты в Астрахань. Давайте подробнее остановимся на том, что ждет участников на финале 2016.

Открытие планируем провести в Элисте 11 сентября, пару дней погоняем по элистинским пескам и степям. 13 сентября день отдыха, во время которого штаб и бивуак гонки переезжают в Астраханскую область. Базовый лагерь будет расположен недалеко от города Астрахань, на берегу реки Волга. Финиш этапа и награждение по итогам серии также пройдут в этих местах.

Будут ли какие-то новшества в бытовом плане? Душ, надеюсь, останется?



Да, конечно, все бытовые услуги, а также трехразовое питание участникам гонки будут предоставлены на протяжении всех дней гонки, точно так же, как и в предыдущие годы.

Еще один кулуарный вопрос: квадроциклисты жалуются, что серия Can-Am Trophy Russia приобретает все большую SSV-направленность. Что скрывать – квадроциклистам и, правда, приходится труднее. Будут ли выделены какие-нибудь бонусы для участников ATV-зачета?

Это не так. Оба класса ATV и SSV находятся в одинаковых условиях, едут по одной и той же трассе, и я бы не сказал, что при этом кто-то имеет привилегии в отношении других участников. При разговоре с некоторыми спортсменами зачета ATV, которые уже более пяти лет выступают на наших соревнованиях, слышу, что они не планируют переходить в другую зачетную категорию.

SSV – это молодой, новый класс в автоспорте, и он с каждым годом прогрессирует во всем мире, в том числе, и в России. Класс SSV более привлекателен как по безопасности (в первую очередь из-за обязательного каркаса безопасности и пяти точечных ремней), так и по коллективизму (все-таки вдвоем ехать интереснее). Я бы сказал, что зачет ATV больше подходит спортсменам, в которых сильнее выражен индивидуализм, тем, кто привык все делать в одиночку, полагаясь только на свои личные силы и возможности.

Текст: Галина Кошелева



ЕВГЕНИЙ БОАГИ: «ПО ТУ СТОРОНУ» ОРГАНИЗАТОРА



С 2015 году в составе оргкомитета квадросерии работает Евгений Боаги, постоянный участник Can-Am Trophy Russia, победитель сезона 2012 в зачете SSV Sport. Евгений «в теме» с 2000 года, и очень (просто очень) много знает про квадроциклы и мотовездеходы.

Многие известные штурманы после соревнований любят делать замечания по нашей дорожной книге. Как ты можешь прокомментировать этот факт?

Каждый автор легенды имеет свой стиль видения трассы и ее написания. Гонщики, принимающие участие в Чемпионате России по ралли-рейдам, привыкли «видеть» гонку глазами Владимира Королева или Сергея Таланцева. У нас легенда написана другим «почерком» – Алексея Мальцева, который «новички Канама» не всегда могут разобрать. Безусловно, легенда отличается. Но мы пытаемся видеть трассу не только глазами быстрых гонщиков на SSV, но и глазами квадроциклистов, для которых многие пункты покажутся совсем другими.

Серия Can-Am Trophy Russia открытая и предназначена в первую очередь для новичков. Но в последнее время у нас появилось столько обязательного оборудования, что не каждый жаждущий рискнет подать заявку. Как-то можно уменьшить этот денежный процесс?

Я считаю, что серия хоть и открытая, но отнюдь не для новичков. Что касается стоимости оборудования, могу сказать, что основная часть аренды обязательного оборудования, выдаваемого организатором, составляют приборы безопасности. Как, собственно, и технические требования – в нем нет пунктов, обязывающих приобрести что-либо для улучшения результата. Все только для безопасности спортсменов.

Много споров на форуме вызвали открытые шлемы, сначала запрещенные, а потом все-таки разрешенные. Почему нельзя было разрешить сразу?

Обсуждая техтребования на 2015 год, оргкомитет руководствовался положением РАФ по экипировке гонщика. В нем есть пункт, что в гонках на открытых автомобилях (багги) обязательно использование закрытых шлемов. Но пункт о продолжении гонки с поврежденным лобовым стеклом допускает использование открытого шлема с очками. Именно это разногласие было поводом для смягчения требований. Единственный момент, о котором не следует забывать, – открытый шлем можно использовать только с системой HANS, кроссовый – допускается защита шеи в виде кольца.

Продолжая тему форумных переживаний, хочу задать еще один волнующий вопрос: будут ли разрешены GPS-навигаторы?

Навигаторы разрешены не будут. Мы выбираем путь дальнейшего развития системы GPS-online, которая в будущем сможет указывать курс движения. Сама философия ралли-рейдов основана именно на бумажной легенде и штурманской работе.

Что касается астраханского этапа, участникам придется поискать точки в барханах, полагаясь на свой «внутренний GPS» – привязок нет, расстояние не бьется из-за объезда непроходимых песков, в распоряжении лишь указатель курса. Вероятно, придется не один раз возвращаться к точке входа, чтоб найти нужную точку в бархане.

У тебя большой опыт как участия в соревнованиях, так и подготовке техники. Как считаешь, на что следует сделать акцент при подготовке техники?

На любом соревновании на первый план выходит надежность техники. Многие проблемы появляются именно на большом пробеге. Где-то сальник не успели поменять, где-то шаровая опора разбилась.

Как оцениваешь этот сезон? 2/3 его, по крайней мере. Ты в этом году смотрел на гонку не как участник, а исключительно как организатор.

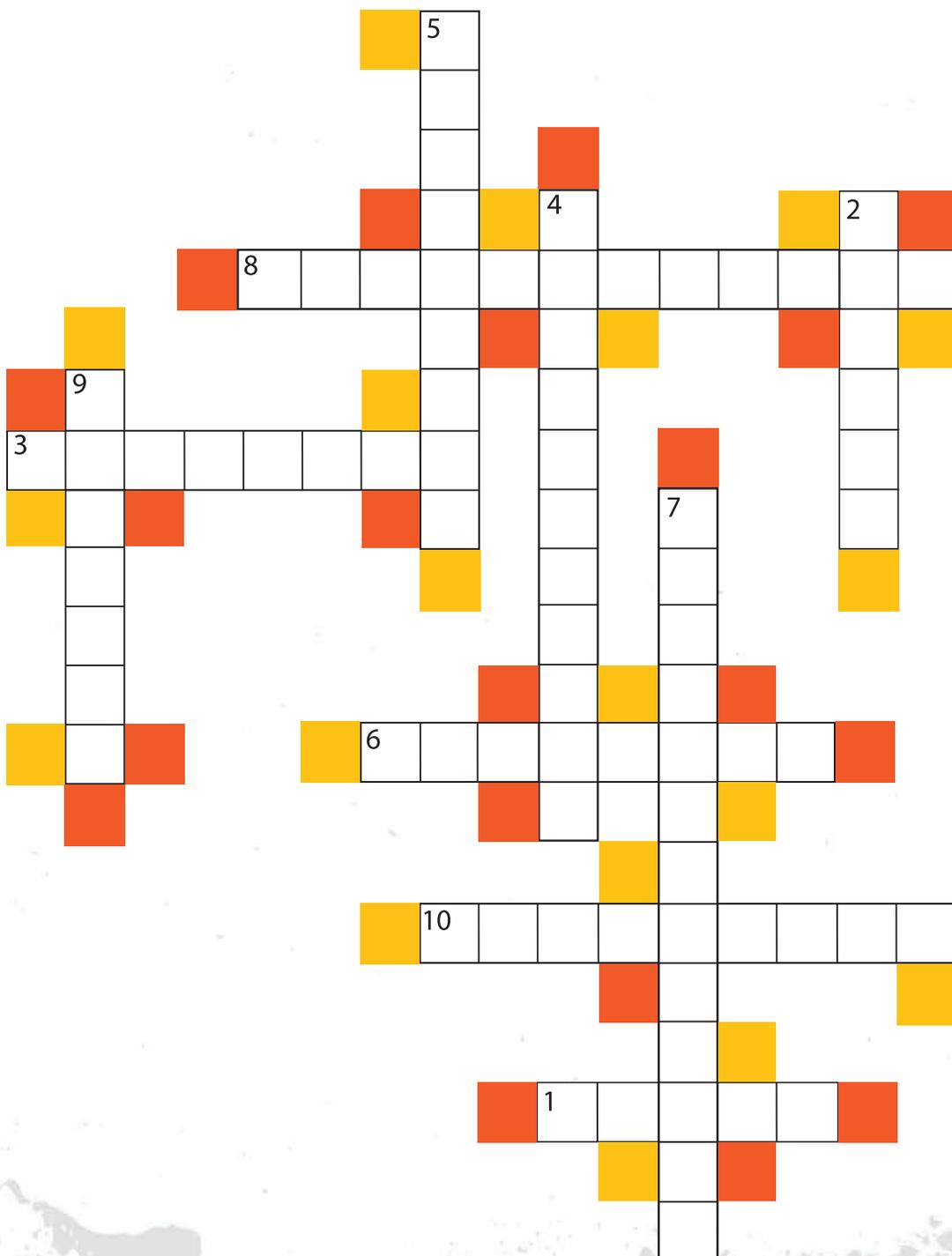
Было очень интересно посмотреть на гонку изнутри, прокатиться по трассе в быстром темпе, но с остановками для корректировок в легенде. Надеюсь, в следующем году получится снова оказаться «по ту сторону».

Текст: Галина Кошелева



КРОССВОРД

1. Какой город в 2011 году принимал финальный этап Can-Am Trophy Russia?
2. Кто из участников ралли Dakar первым принял участие в квадросерии?
3. Город в Татарстане, где дважды проходил этап квадросерии.
4. Как называется обязательная проверка техники на соответствие техническим требованиям?
5. Город, который в 2016 году будет принимать один из этапов Can-Am Trophy Russia.
6. Кто подсчитывает все результаты квадросерии (фамилия главного секретаря)?
7. Город, в окрестностях которого в 2009 году прошло первое соревнование Can-Am Trophy Russia.
8. Как еще называется техника зачетного класса SSV?
9. Первый абсолютный победитель квадросерии (пилот).
10. Первый победитель в конкурсе «В объективе – Can-Am Trophy Russia».

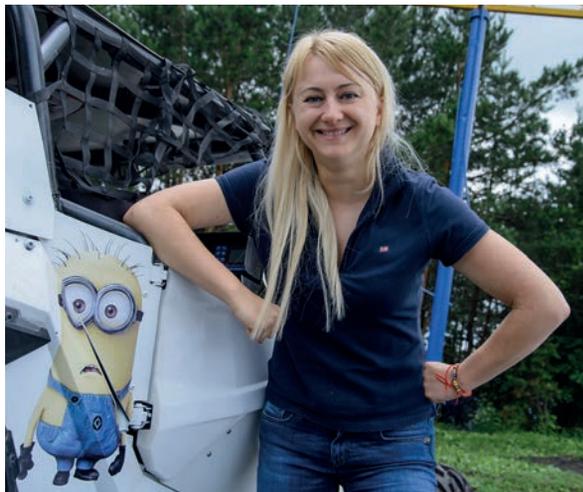






ЖЕНЩИНА И ГОНКА

Быть женщиной – это настоящее искусство. Остаться женщиной на внедорожном соревновании – это уже не только искусство, но и настоящий подвиг. Участницы Can-Am Trophy Russia делятся своим опытом, в очередной раз доказывая, что настоящей женщине все по плечу.



Мария Опарина: «В первую очередь, одежда должна быть практичной и удобной. Поскольку любое мероприятие на квадроциклах и SSV может начаться при солнце, а закончиться при сильном дожде, я предпочитаю высокотехнологичную одежду из современных материалов. Но и здесь должна быть одна оговорка, для меня очень важно, чтобы в моей одежде присутствовали яркие цвета – это придает мне больше уверенности в себе. Очень люблю использовать яркий лак на ногтях, этому постоянно удивляются окружающие мужчины-спортсмены. Вроде бы вся с ног до головы в пыли и грязи, а при ярком маникюре. Особенно хочу отметить блеск для губ, без него я даже из сервисного парка не выезжаю. Из-за этой моей маленькой женской слабости надо мной всегда смеются».

Инна Мартьянова: «Еще карточная королева говорила Алисе, что нужно бежать изо всех сил, чтобы только остаться на месте. Чтобы остаться женщиной в гуще мужских гонок, приходится мчать изо всех сил! В парикмахерскую, на маникюр и в салон красоты! На самом деле жизнь моя в гоночный сезон мне самой кажется каруселью с фейерверками: дети, садик, автосервис, магазины, продукты, запчасти, спортзал, работа, детские занятия и поликлиника – непрерывная круговерть. И в списке «Не забыть перед гонкой» у меня часто бывало рядом «купить запасной бензонасос» и «накрасить ногти». Потому что под шеллаком (это такой особо стойкий лак для ногтей) они не ломаются и выглядят чистыми! А это необычайно важно для хорошего настроения и боевого задора на гонке. Также для хорошего настроения мне подружки обклеили стразами шлем и приборную доску кибитки! Что касается секретов, то нет никакой специальной защиты для лица и волос, только вода и шампунь с кондиционером. Это потом, уже дома, можно и маску питательную для лица сделать. А из одежды лично мне нужно специальное хорошее спортивное белье. Поскольку с недавних пор гонки у нас проходят в теплых краях, в лагере удобно было носить платье. Если же погода портилась, то одеваться приходилось потеплее. К счастью, у меня есть много «призовой» одежды бренда Can-Am. А непосредственно на трассу я надеваю гоночный комбинезон Spragso жизнерадостной канареечной расцветки!»





Алина Миннахметова: «Конечно, и на гонках хочется оставаться девушкой, в отношении того, что ты носишь. К сожалению, это не всегда получается и зачастую совсем неудобно. Все зависит от погоды – потеплее и удобнее, когда холодно, и наоборот, когда жарко. Но вот, например, маникюр никто не отменял, даже если ты знаешь, что в предстоящие дни впереди только песок и грязь. Темный лак для ногтей и все ок! Что касается длинных и не очень волос девушек, в тренде на гонках – косы. Все старательно заплетают свои волосы в одну, две, а то и три косы, дабы не чувствовать дискомфорт во время гонки. Мужчинам не понять!»

Ольга Васильева: «Остаться женщиной хочется всегда, даже в условиях ралли и трофи. К сожалению, условия гонок очень жесткие и отвлекаться на слабости нет возможности. Для девочек поблажек нет никаких, но все же мы все стараемся быть на высоте и быть Прекрасным полом даже в этих случаях. Лично я всегда еду на гонки с маникюром, для меня это уже традиция. На саму гонку я себе позволяю только яркие резиночки на две косички и гигиеническую помаду, тут уж не до макияжа. Самое главное на гонке – это наличие душа, огромное спасибо организаторам за него, это первостепенная вещь для меня, да и для всех, я думаю. Это и настроение поднимает, и перышки почистить позволяет! Ну а настроение на гонке у меня всегда на высоте, ну как может быть иначе? Это же праздник какой-то!»



Светлана Колчина: «Так как приходится быть постоянно активной, то в мужской атмосфере нужно пользоваться подручными средствами. Улыбка на лице каждой женщины делает её очаровательнее всегда и везде, даже если совсем накатила усталость – улыбайтесь! Особенно, если вдруг помаду потеряла или лак забыла».



ЗА КУЛИСАМИ

Галина Кошелева, пресс-секретарь квадросерии

Бессменный пресс-секретарь квадросерии, знает в лицо практически всех спортсменов и может по шуму мотора опознать, кто именно сейчас едет на финиш. Пишет тексты для сайта, отвечает на вопросы участников на форумах, но так и не запомнила, чем вариатор отличается от радиатора.

«К Can-Am Trophy Russia первые годы существования квадросерии я относилась исключительно как к своему ребенку. Для него (ребенка) только все самое лучшее, максимальное количество времени, и только попробуйте сказать про него что-нибудь плохое! С появлением в моей жизни настоящего ребенка произошел небольшой конфликт интересов – в первый год жизни моего сына Сергея Can-Am Trophy Russia (а для меня квадросерия это он, мальчик, несмотря на все правила русского языка) отошел даже не на второй план, а куда-то совсем далеко. Can-Am (в моем понимании) вел себя как подросток, который редко радуется, и, как правило, доставляет только проблемы. Сейчас оба моих мальчика подросли и часто играют между собой. У Сережи 4 игрушечных квадроцикла (для охоты, грязи, кросса и детский), и он с удовольствием смотрит на «ань-ня-нянь» по телевизору, а старший, Can-Am Trophy Russia, стал настолько самостоятельным, что редко нуждается в моем руководстве. И рядом с ним, как и прежде, можно просто отдохнуть душой».



Татьяна Гудкова, менеджер по рекламе и PR

Каждый год с последнего этапа Can-Am Trophy я уезжаю со слезами на глазах. Так жаль, что у нас всего три этапа, а не двенадцать – по одному в каждом месяце. И даже несмотря на то, что подготовка к каждому этапу занимает много рабочего и нерабочего времени, я бы с радостью посвятила свою жизнь круглогодичным соревнованиям.

Участники Can-Am Trophy стали для меня уже частью семьи. Я искренне переживаю за каждого, болею и радуюсь за победителей – и совсем не важно, кто на какой технике едет. Здесь мы все фанаты одного дела, квадрофанаты. Приятно знать, что делаешь гонку, которую с нетерпением каждый год ждут порядка 130 человек.

На Can-Am Trophy я отвечаю за имидж соревнований, и, соответственно, всегда открыта к общению с участниками и журналистами. Всегда приятно слышать благодарность, а также похвалу. Но и с большим интересом я всегда спрашиваю о замечаниях и возможных ошибках, чтобы к следующему сезону или этапу все тщательно исправить и довести до идеала. Хотя предела совершенству, конечно же, нет. Поэтому, если у вас есть, что сказать организаторам, пишите, звоните и подходите на гонках. Горячая линия Татьяны Гудковой всегда на связи=)

Говорят, что наши соревнования потеряли былую зрелищность. А ведь каждый раз, когда вы мчитесь по степям, полям и лесам, вам на пути встречается группа бешеных людей, одетых в желтые курточки-футболки. Эти люди что-то кричат, показывают, фотографируют вас и даже снимают на видео. Так вот именно в таких точках (мы их называем пресс-точками) и собираются самые-самые зрители-болельщики. Эти зрители наблюдают за вами, болеют за вас, снимают, а потом пишут статьи в самых крупных авто-, мото- и спортивных журналах страны. А еще вас снимают и телеканалы с федеральным вещанием. Поэтому наша квадросерия самая массовая по зрителям – 143 миллиона жителей нашей страны! Проезжая пресс-точку, улыбнитесь, вас снимает не скрытая камера!

Одним словом, Can-Am Trophy это та часть жизни, от которой я уже не смогу отказаться. Рев двигателя, песок, грязь, солнце, дождь и квадротехника... Кто знает, может быть, я скоро увижусь с вами в качестве участника?!

Дмитрий Калинин, Event-менеджер.

Отталкиваясь от названия моей должности можно сделать вывод, что в проекте Cap-Am Trophy я охватываю множество организационных вопросов, перечислять их можно довольно долго. Если в двух словах, то курирую проект от самого начала до самого конца, каждый винтик этого огромного и сложного механизма, начиная с кропотливой удаленной работы по планированию, заканчивая жизнью в полях. Уже как 3,5 года я живу техникой для активного отдыха.

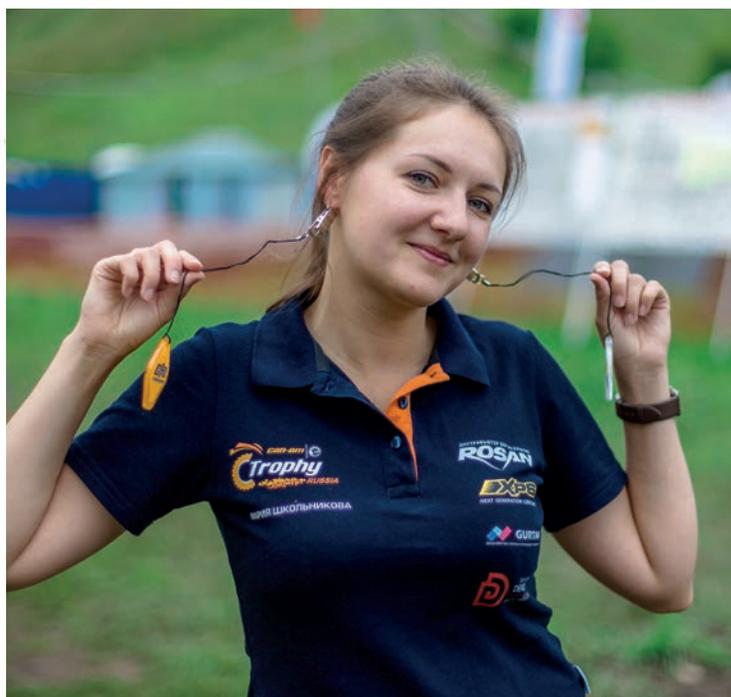
Самое прекрасное в моей профессии, это то, что только Event-менеджер знает, как все должно быть на самом деле, а не так, как вышло. =)

Я с нетерпением жду каждого этапа Cap-Am Trophy, так как полностью уверен, что в конце я буду горд сделанной работой и неизмеримо рад созерцать счастливые лица всех участников во время торжественного награждения победителей.



Cap-Am Trophy, как любой крупный проект, не только забирает много сил и энергии, но самое главное – взамен он дарит невероятные положительные эмоции, которые все компенсируют.

Я всегда спокоен, подтянут, компетентен, улыбчив, бескорыстен и честен, я выражаю симпатию, утешаю, обнимаю, пою, танцую, шучу и придумываю для проекта Cap-Am Trophy что-нибудь новенькое...



Мария Школьникова, менеджер по рекламе

Главный по «тарелочкам», т.е. по футболочкам и прочей сувенирной продукции. Это я через раз не угадываю, в каких пропорциях, какого телосложения приедут участники в новом сезоне.

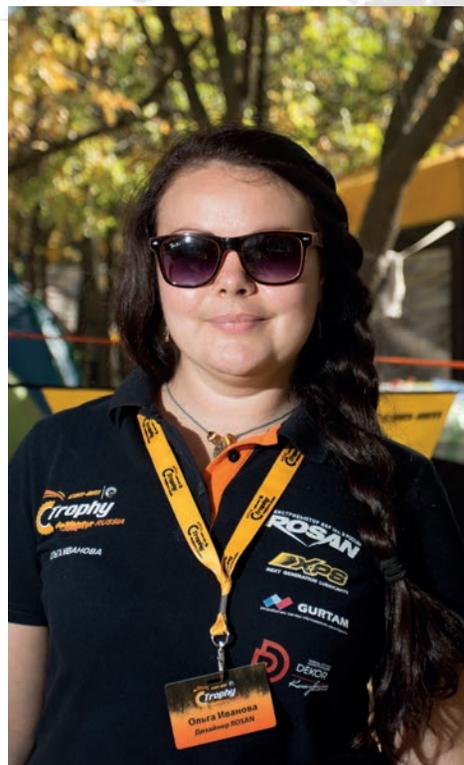
Большую часть своих обязанностей я выполняю задолго до начала первого этапа, весной, и не без помощи нашего бессменного дизайнера Ольги. Какой будет одежда организаторов, какую ткань взять на футболки участников, какая форма кубка будет лучше всего отражать долгожданную победу, как оптимизировать схему оклейки квадроциклов, какое оборудование завезти в магазин, почему в прошлом сезоне не раскупили на сувениры фрисби и кружки, что... где... когда... Мой ежедневник больше похож на детскую почемучку. Невозможно ответить на эти вопросы раз и навсегда.

Cap-Am Trophy для меня не просто работа. Каждый раз, когда ставится лагерь, у меня ощущение, что я дома навожу порядок в ожидании большой компании старых друзей. А как иначе относиться к тем, с кем видишься хоть и редко, но много лет подряд, за кого переживаешь, держишь кулачки, ждешь с нетерпением и провожаешь с грустью. У нас на глазах делают предложение, появляются дети. Cap-Am Trophy – это семья, в которой все разъехались по разным городам, но обязательно встречаются на главных семейных событиях.

Ольга Иванова, дизайнер

Был обычный серый питерский вечер, когда мы узнали, что будем делать новые соревнования для квадроциклистов. Соответственно, изначально нужен был логотип. Множество вариантов рассматривалось, но пришли к одному, но не к тому, что сейчас существует и с которым все ассоциируют Can-Am Trophy Russia (нынешний логотип появился к третьему этапу 2010 года). А где есть логотип, там нужен и фирменный стиль. До сих пор помню, какое чувство я испытала, когда впервые на этапе в Казани 2012 года воочию увидела все то, что до этого видела только в макетах на компьютере. Словно все ожило и стало одним большим организмом. Это очень вдохновляет! Куда ни помотришь, везде ходят твои макеты.

Дизайн – очень важная составляющая для любого вида деятельности. Это специфика осмысления целостного формирования единого стиля, в котором сплелись объем и пространство, функциональное и композиционное единство. К подготовке каждого этапа отношусь с большим трепетом, и видеть счастливые лица участников – главное, что может быть для организаторов гонки. Также очень радостно видеть гонщиков в одежде Can-Am Trophy Russia на фотографиях других мероприятий и вне гонок. Это уже можно расценивать как всеобщую любовь!



ЗАЧЕМ РОСАМУ ЭТА ГОНКА?



Когда три года назад я пришла в команду Can-Am Trophy, на одной из встреч с журналистами мне задали простой и, в принципе, понятный вопрос: «Зачем Росану этот проект? Зачем вы проводите эту гонку?». Тогда я ответила что-то стандартное: мощный PR-проект, усиление имиджа бренда Can-Am, масштабное медиапокрытие. Но тот вопрос заставил меня крепко задуматься. Да, безусловно, все эти приятные последствия удачного проекта – бальзам для сердца любого маркетолога. Но ведь за этими сухими формулировками стоит что-то более глубокое, ценное, искреннее, – то, что позволяет получать удовольствие от дела, которым ты занимаешься.

Для тех, кто работает в Росане, Can-Am Trophy – это не просто PR-проект и крупное маркетинговое событие, на подготовку которого мы с удовольствием тратим внушительную часть своего рабочего времени. И не меньше личного, что уж там. Да, это самый сложный наш проект, который требует от нас колоссальной концентрации, терпения, энергии, сил, бессонных ночей, планерок, споров и здорового юмора. Мир квадроспорта не создан для тех, кому мил диван и телевизор. Когда стремительно приближается очередной этап, электрическое поле в петербургском Купчино искрит от наших рабочих разрядов и трудовых подвигов.

А уж когда мы десантируемся в базовом лагере, всех в одночасье охватывает удивительно теплая атмосфера долгожданной встречи, которая обычно присутствует на семейных праздниках. Мы видим, как спортсмены приезжают на гонку семьями. На наших глазах растут будущие чемпионы, которые с восхищением смотрят на своих родителей, мечтая о том дне, когда они будут приветствовать зрителей со стартового подиума, сидя за рулем собственного гоночного квадроцикла.

Каждый сезон мы стараемся придумать что-то новое, чтобы удивить, зацепить, стереть условности и сдвинуть парадигмы.

Вы бросаете вызов своим представлениям о выносливости, мы находим трассы, которые отвечают вашим амбициям.

Вы преодолеваете себя, стремясь к финишу, мы выкладываемся на полную, чтобы дизайн наших наград отражал вашу победу над собой.

Вы строите сайды и квадроциклы, готовые к любым испытаниям, мы совершенствуем систему спутникового мониторинга, чтобы ваши близкие с замиранием сердца следили за знакомым номером.

Вы отработываете навыки и мастерство перед стартом, мы строим работу со средствами массовой информации, чтобы о вашем успехе заговорила вся страна.

Вы поднимаете планку, перебивая собственный рекорд, мы принимаем решение провести марафон.

Вы с нетерпением ждете очередной гонки, мы предвкушаем нашу скорую встречу.

Мы делаем это для того, чтобы заставить ваши сердца биться чаще, чтобы зашкаливал адреналин, чтобы вы ощутили то счастье, которое дарит борьба. Мы стремимся наполнить вашу жизнь спортивным азартом, здоровым соперничеством, радостью победы и искренним удовольствием. И, кажется, нам это удастся. И, что скрывать, мы гордимся тем, что эти непреходящие ценности отныне ассоциируются с брендом Can-Am.

В такие моменты мы вместе пишем историю. В духе Can-Am.

До встречи на самой крутой квадросерии страны!

Диана Коршунова



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КВАДРОСЕРИИ

АВТОРИЗОВАННЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc. В РОССИИ



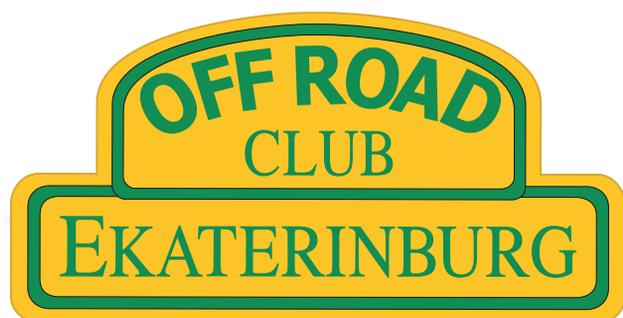
Генеральный партнер Открытой внедорожной квадросерии – компания ROSAN. Компания ROSAN – официальный дистрибьютор техники BRP (Bombardier Recreational Products) в России.

Благодаря выдающимся качествам техники и, конечно, слаженной работе сотрудников ROSAN и ее дилеров компания стала не только крупнейшим в России

поставщиком техники для активного отдыха, но и крупнейшим в мире дистрибьютором техники BRP. Более 100 дилеров компании ROSAN образуют сеть, покрывающую всю территорию страны – от Мурманска до Сочи и от Архангельска до Владивостока.

Сегодня ROSAN предлагает своим клиентам весь спектр техники для активного отдыха – это снегоходы Ski-Doo и Lynx, гидроциклы Sea-Doo, квадроциклы Can-Am, подвесные моторы Evinrude и родстеры Can-Am Spyder.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ КВАДРОСЕРИИ



OFF ROAD клуб г. Екатеринбург – один из первых внедорожных клубов в России, основан в 2003 году. За 12 лет существования оргкомитет клуба организовал более сотни внедорожных проектов: этапы Чемпионата и Кубка страны по трофи-рейдам, экспедиции по Монголии, Казахстану, России. С 2009 года на базе клуба находится организационный комитет Открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРТНЕРЫ СЕРИИ



МАСЛО НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Масло XPS – разработано специально для двигателей ROTAX.

Уникальная формула – результат тысяч часов тестов. Длительная работа при тяжелых нагрузках.

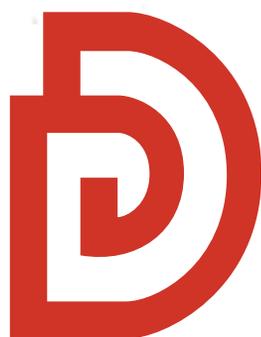
Доверяйте защиту двигателей ROTAX только маслам, специально разработанным для них.

Пока другие производители тратят миллионы долларов на рекламу своих масел, компания BRP инвестирует эти миллионы в разработку, тестирование и улучшение масел XPS.





Компания **Gurtam** занимается разработкой и дистрибуцией лидирующих программных решений в области спутникового мониторинга и контроля над транспортом с использованием технологий GPS и ГЛОНАСС, GSM и GPRS.



ЗАВОД ЛЁГКИХ
КОНСТРУКЦИЙ

DEKOR

*Качественное
решение*

Завод легких конструкций Dekor – один из ведущих производителей сэндвич-панелей и модульных зданий.

Сэндвич-панели Dekor находят широкое применение в качестве наружных ограждающих конструкций, внутренних перегородок, фасадов и кровли различных типов объектов.

Модульные здания на основе блок-контейнеров, выполненные с применением сэндвич-панелей Dekor – это простые инженерные решения, позволяющие в кратчайшие сроки возводить здания различного функционального назначения.

Основные приоритеты при изготовлении продукции Dekor: неизменно высокое качество, надежность и долговечность.

В базовом лагере соревнований Can-Am Trophy Russia 2015 вы можете оценить продукцию Dekor, представленную двумя сантехническими модулями.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Надежно.



Mitsubishi Motors в России

«MMC Рус» (Mitsubishi Motors Corporation Russia) – эксклюзивный дистрибьютор автомобилей Mitsubishi в России со 141 дилерским центром в 77 российских регионах. В сентябре 2010 года Mitsubishi Motors Corporation осуществила запуск собственного производства в России под Калугой. В настоящий момент на заводе производится сборка моделей Mitsubishi Outlander и Mitsubishi Pajero Sport в режиме полного цикла (CKD). В 2011 году ООО «MMC Рус»

стал первым и единственным среди официальных импортеров автомобилей на российском рынке, кто начал продажи инновационного электромобиля Mitsubishi i-MiEV. В 2014 году компания запустила продажи в России первого электровнедорожника Outlander PHEV.

Подробная информация о модельном ряде Mitsubishi в России доступна на официальном сайте – www.mitsubishi-motors.ru.



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ КВАДРОСЕРИИ

ежемесячный журнал
МОТО

МОТО. Этот журнал не только для тех, кто ездит на двух колесах или хочет больше узнать о мире мотоциклов. Он для всех, кто ценит свободу передвижения, ищет новые ощущения и любит технику. Для тех, кто всегда в движении. На страницах МОТО – первого и старейшего российского мотоциклетного журнала – обо всем, что происходит в мотоциклетном мире.

5 КОЛЕСО

5 КОЛЕСО – один из самых популярных автомобильных журналов в России, имеющий многолетнюю успешную историю развития.

Издание рассчитано на широкий круг автолюбителей, автомобилистов-профессионалов, представителей автомобильного бизнеса.

ТЕЛЕКАНАЛ
АВТО ПЛЮС

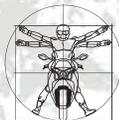
В эфире телеканала **«Автоплюс»** все об автомобилях, моторных видах спорта и активном отдыхе. Рекорды скорости на асфальте и тесты моторов в непроходимых болотах и пустынях. Острые дискуссии об автомобильном будущем. Новинки мирового автомобильного рынка и события в крупнейших гоночных сериях: DTM, Moto GP, NASCAR, RDS, IndyCar, WRC, D1 Grand Prix и других. А также все, что связано с оборудованием автомобиля, практические советы по обслуживанию и сервису, рассказы от ведущих специалистов в своей области: крупнейших тюнинговых ателье и признанных мастеров автозвука, отделки, аэрографии. Любой зритель найдет на канале для себя что-то интересное: начиная от особенностей работы систем, обеспечивающих безопасность автомобиля и его пассажиров, до рассказа о самых необычных средствах передвижения, построенных «кулибиными».

Ежедневно на канале новые программы и прямые трансляции с лучших мировых автомобильных событий.

RedSleds
RU 0-0

RedSleds – первый в России профессиональный экспертный журнал о снегоходах, квадроциклах, водных мотоциклах и вещах, связанных с техникой активного отдыха. Наш журнал объединяет любителей техники выходного дня (ТВД). Помогает сделать выбор в пользу того или иного производителя.

Полезные советы помогут начинающим райдерам в эксплуатации, а опытных ориентирует в спортивных событиях и тенденциях мирового рынка.



МОТО

ЭКСПЕРТ

ЖУРНАЛ КАТЕГОРИИ **A**

Популярное ежемесячное издание для мотоциклистов теперь в новом виде, с новыми идеями.

Журнал **«МОТОЭКСПЕРТ»** – это современное и качественное издание. Именно такой журнал сейчас необходим на рынке. Тесты, испытания, обзоры, репортажи, новости и многое другое в мире МОТО на высоком профессиональном уровне!

БОЛЬШОЙ

ЖУРНАЛ АЛЕКСЕЯ НЕМОВА

СПОРТ

Журнал **«Большой спорт»** в отличие от большинства спортивных изданий, существующих на медиарынке, выходит в ежемесячном формате, что изначально предопределяет его аналитический, отстраненный и умный подход к освещению спортивных событий. Такая редакционная концепция делает наш проект интересным не только для классических фанатов, но и всех тех, кто просто хочет или должен быть в курсе всего того, что происходит в пространстве большой спортивной игры.

МУЖСКОЙ

Телеканал **«Мужской»** будет интересен тем, кому небезразличны поистине мужские забавы, такие как охота, рыбалка, оружие и автомобили. Но сфера интересов настоящего мужчины распространяется значительно шире. Современному представителю сильного пола важно хорошо выглядеть, быть в хорошей физической форме, уметь за себя постоять как словом, так и делом, уметь произвести впечатление на женщин и вызвать уважение у товарищей.

Какой выбрать внедорожник, куда в этом сезоне поехать на рыбалку, как быстро накачать пресс и скинуть лишние килограммы, во что одеться на зимнюю охоту, какой двигатель поставить на моторную лодку, как правильно выбрать место для строительства дома и какой дом там построить, о чем говорить с женщиной, как воспитывать детей. Ответы на все эти крайне важные для мужчин вопросы сконцентрированы в эфире телеканала **«Мужской»**.

Если вы настоящий мужчина, то с уверенностью можете сказать: «Мужской – мой телеканал».

DIRT&SNOW

ATV / SNOWMOBILE MAGAZINE

Медиаресурс **Dirt&Snow** – только о квадроциклах и снегоходах. Мы не первые и не единственные, не самые крупные и, быть может, не самые любимые. Зато, у нас вы найдете максимально оперативные новости индустрии. Лучшие репортажи с тест-драйвов и путешествий. И самая полная информация о результатах испытаний техники и экипировки (от мнений экспертов до официальной позиции производителя). А география материалов, посвященных спортивным мероприятиям, охватывает весь мир, а не только Россию.

УЧАСТНИКИ КВАДРОСЕРИИ 2015

ATV



Магомед Абдулкаримов



Валерий Алпатов



Владимир Альбицкий



Максим Антимиров





Антон Бердников



Артем Блаженнов



Вячеслав Вицюк



Олег Гредягин





Эдуард Депонын



Олег Евин



Артем Жидков



Сергей Кистанов





Андрей Компаньен



Сергей Кудашев



Сергей Кудинов



Станислав Кудинов





Александр Кузнецов



Анатолий Кузнецов



Дмитрий Кузьмин



Павел Лузянов





Георгий Майсурадзе



Владимир Макеев



Александр Максимов



Владислав Маликов





Алексей Мартынов



Андрей Милушкин



Виктория Руленкова



Василий Тищенко





Игорь Хмельницкий



Сергей Храмушин



Владимир Чернобровкин



Александр Чернов





Айрат Шарафудинов



Таисия Штанева



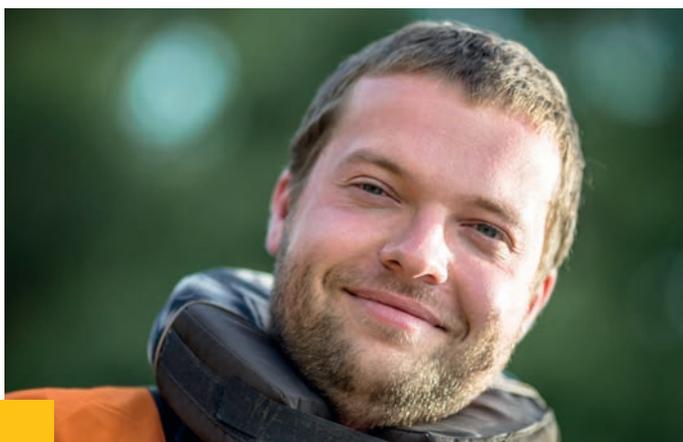
Эдуард Белкин



SSV STANDARD



Даниил Сикачина





Сергей Краснов



Борис Колесников



Тимур Шигабутдинов



Владимир Кабанов





Андрей Сушенцов



Василий Карабак



Станислав Трильев



Алексей Волокитин





Мария Опарина



Александр Терентьев



Андрей Киселев



Андрей Ислевский





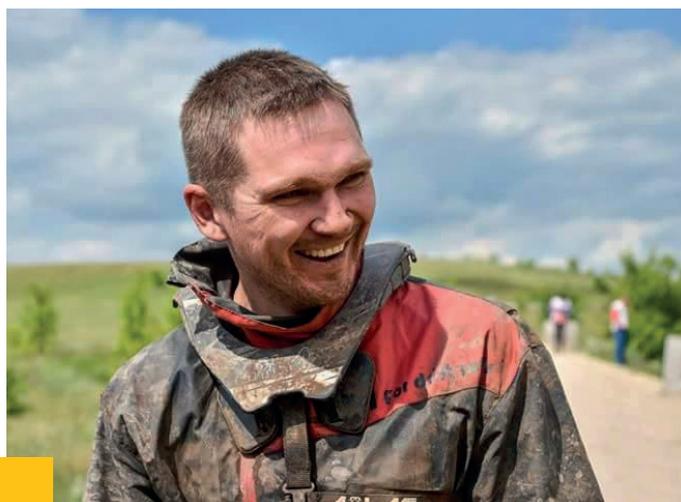
Александр Митропан



Роман Клименко



Дмитрий Клименко



Михаил Бубнов





Владимир Шалаев



Максим Косточка



Леонид Яковлев



Александр Щанов





Айдар Мадьяров



Ленар Сагдиев



Евгений Третьяков



Олег Чудайкин





Светлана Колчина



Алексей Бурбела



Анатолий Бурбела



Виктор Волков





Дмитрий Карпов



Дмитрий Ласица



Владимир Ласица



Алина Миннахметова





Ольга Васильева



Фарит Губаев



Данил Патрушев



Радик Гарифьянов





Кирилл Шубин



Виталий Вапнярчук



Андрей Вапнярчук



Алексей Муравьев





Владимир Капитанов



Александр Куприянов



Никита Орешкин



Олег Воронин





Леонид Гусев



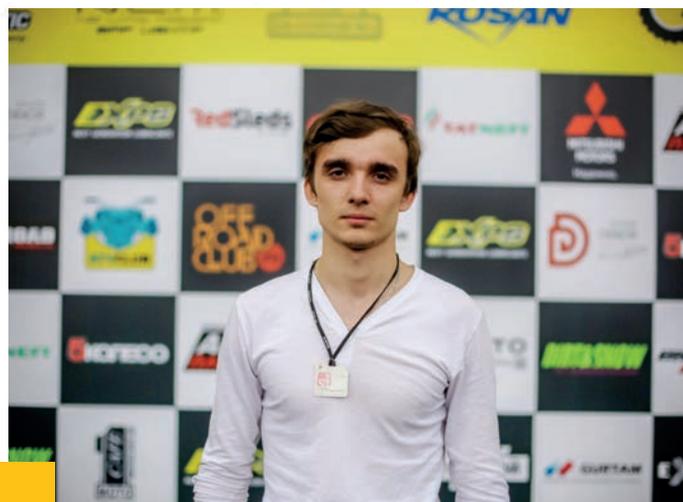
Илья Сухих



Александр Рахимгулов



Антон Митяшин





Сергей Кубанов



Иван Савченко



Артем Родионов



Елена Родионова





Виктор Басарукин



Юрий Антонов



Игорь Явтушенко



Евгений Орлов





Иван Стахеев



Вячеслав Калимуллин



Владимир Крупенников



Дмитрий Кузнецов





Виктор Хорошавцев



Роман Клевцов



Сергей Лошкарев



Александр Старченко





Валерий Стульский



Николай Кириллов



Сергей Колчин



Андрей Сталаш





Ильшат Шайнуров



Марат Нурсубин



SSV SPORT



Вячеслав Игнатович



Олег Нежнов





Инна Мартянова



Дмитрий Кожухов



Рустем Галимов



Ришат Шайхулов





Дмитрий Цыро



Сергей Карякин



Илья Молчанов



Артем Хайруллин





Алексей Кузьмич



Артем Шумейко



Роман Елагин



Иван Маликов





Евгений Павлов



Равиль Маганов



Игорь Петенко



Алексей Бердинских





Алексей Меньшенин



Анатолий Тен



Даниил Зарубин



Александр Мальков





Владимир Романенко



Вячеслав Папуцкий



Павел Милосердов



Александр Василевский





Федор Воробьев



Олег Триодин



Тарас Лаукарт



Владимир Бендюрин





Роман Антонов



Александр Обухов



Игорь Аракелян



Николай Богатырев





Азат Минниханов



Ильназ Гиззатуллин



Максим Перевощиков



Дмитрий Солодкий





Ирек Миннахметов



Антон Власюк



Сергей Лимасов



Сергей Скрипка





Игорь Василевский



Виталий Новиков



Дмитрий Пономаренко



Владимир Соловьев









ТОЛЬКО КВАДРОЦИКЛЫ



Текст: Галина Кошелева

Дизайн, верстка: Ольга Иванова

Фотографии: Лина Арнаутова, Дмитрий Гальчун, Максим Коротченко, Павел Семяников, Андрей Соколов



WWW.CANAMTROPHY.RU