СПОРТ

BMW Motorrad GS Trophy Russia проводится в России уже несколько лет. За это время мероприятие успело пройти путь от однодневной тусовки в Москве до масштабного трёхдневного уикенда с большим количеством участников и лучшими профессионалами в качестве инструкторов

НИКОЛАЙ БОГОМОЛОВ ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ

Из Тетьково в Таиланд

В этом сезоне в окрестностях города Кашин Тверской области владельцы «Гусей» не только учились ездить по бездорожью и выявляли самых умелых эндуристов, но и разыгрывали места в сборной России, которая отправится на международные соревнования BMW GS Trophy.

В прошлые годы многодневные GS-мероприятия проходили сначала под Тверью, потом рядом с городом Дербовеж. Теперь GS Trophy переместилось на другую сторону Тверской области, в Кашинский район, знаменитый малолюдными пространствами с бездорожьем всех типов, кроме, разве что, пустынь и скалистых гор. К тому же он расположен всего в двух сотнях километров от

Москвы на не слишком загруженной трассе, так что добраться что на мотоцикле, что на машине можно было относительно быстро и с удовольствием.

Также с удовольствием можно было прожить уикенд в местном доме отдыха «Тетьково». Он представляет собой крупное заведение типа градообразующего предприятия, знаменитое тем, что раньше там любил отдыхать уроженец этих мест, всесоюзный староста Михаил Иванович Калинин. Современные старосты этим местом тоже не брезгуют, судя по табличке о принадлежности к управлению делами президента. Так что на выбор участников и болельщиков GS Trophy было самое разное жилье, деревянные дачи сталинских времён, советско-номенклатурный корпус или современный отель с люксовыми номерами.

Однако большинство владельцев BMW GS продемонстрировало настоящий мототуристический дух и поселилось в палаточном лагере, который разбили прямо в предстартовой зоне. Главный плюс такого размещения – постоянное нахождение в центре всех процессов и отсутствие необходимости куда-то ездить. К тому же организаторы постарались сделать пребывание в лагере максимально комфортным, построили всю необходимую инфраструктуру и даже провели антикомариную обработку. Там же проводились брифинги, тренинги, фуршеты и даже гитарный концерт.

Несмотря на экономическую нестабильность, популярность тяжёлых эндуро продолжает расти, о чём свидетельствует рекордное количество участников GS Trophy Russia. В этом году их число перевалило за 60, чего не было в куда более благополучные для экономики времена. В первый день, пятницу, зарегистрировавшиеся сразу же попали в руки инструкторского состава. На этот раз обучение проводили такие известные специалисты как многократный чемпион России по эндуро и ралли-рейдам, первый российский финишер мотоциклетного зачёта «Дакара» Алексей Наумов, триалист и стантрайдер Сергей Серёгин, эндурист и профессиональный тренер Андрей Эссаулов, инструкторы BMW Motorrad Станислав Чвиженко, Сергей Махарков и Владимир Бурцев.

Участников поделили на группы по уровню подготовки и отправили тренироваться на площадке, предназначенной для воскресного финального заезда. То есть даже новички могли как следует подготовиться, не только увидев трассу, но и выслушав объяснения, как по ней нужно правильно ездить. Конечно, основная стихия BMW GS – протяжённый внедорожный маршрут, и именно на такой группы вместе с тренерами

уехали после обеда. По лесным и полевым дорогам было проложено 60-километровое кольцо с полным набором внедорожных развлечений, грейдерами, бродами, склонами, брёвнами и так далее. Несмотря на достаточный уровень сложности, проезжались препятствия без особых проблем. В трёх сомнительных местах организаторы даже построили мосты, дабы полностью обезопасить мотоциклы от затопления. На случай, если кто-то устанет, были предусмотрены «срезки» с короткой дорогой на базу.

Тренировка, а также семинар по навигации от представительства Garmin оказались очень кстати, когда в субботу участники выехали на соревнования по ориентированию. Им пришлось для безопасности объединиться в команды по двое, чтобы в случае аварии, блуждания или каких-то ещё неприятностей можно было помочь друг другу. Эта тактика себя оправдала, до финиша успешно добрались все, кроме двух человек. Они засадили один из мотоциклов в болоте так сильно, что его еле вытащил квадроцикл. Всего на маршруте была обозначена 21 контрольная точка. Организаторы полагали, что до всех не доберётся никто, но, к удивлению, полный набор собрали пять команд, причём некоторые значительно раньше окончания лимита времени.

На третий день выяснилось, что соревнования собрали рекордное количество не только эндуристов, но и зрителей. На берег речки Медведицы приехали не только болельщики из Москвы, но и местные жители из разных уголков Кашинского района. Посмотреть было на что. На огромной живописной поляне

КВАДРОЦИКЛЫ STELS

Организационная работа на мероприятиях вроде BMW GS Trophy требует постоянного перемещения по бездорожью. Причём приходится не просто ездить по достаточно сложным участкам, но и перевозить тяжёлые и объёмные грузы. Единственный подходящий для таких целей вариант – квадроцикл. В этот раз мы использовали российскую технику. Компания «Веломоторс», занимающая на рынке лидирующие позиции, предоставила квадроциклы Stels Leopard 600 и Stels Guepard 800. Первый – лёгкая одноцилиндровая модель. Полноприводная трансмиссия с понижающей передачей и блокировкой дифференциала позволяет ему проезжать в самые отдалённые места, где редко ступает нога человека или колесо мототехники. Поэтому «Леопард» использовался для разведки маршрутов на предварительном этапе, а также для решения различных задач в дни гонки. В частности, он разыскивал в лесу и вытаскивал из болота намертво застрявший мотоцикл одного из участников. Также «Леопард» использовался в качестве транспорта фотографа. Повелитель объективов забирался на нём в лесные недра и караулил эндуристов, пытавшихся найти с помощью навигатора контрольные точки. Guepard 800 – машина крупная и двухцилиндровая. Благодаря этим качествам она идеально подходит для транспортировки грузов. Поэтому «Гепард» перевозил брёвна, доски, стулья, конусы, палатки и массу прочих вещей, которые позарез нужны организаторам такого масштабного мероприятия. Оба квадроцикла выдержали продолжительную нагрузку. При этом оказалось, что техника российской сборки не только нормально работает, но и хорошо выглядит, так что на фоне дорогих туристических эндуро она смотрелась вполне уместно.

разместились десятки препятствий, на изготовление которых ушло более 20 м³ дерева. Нужно было безошибочно выполнить как стандартные упражнения на вождение вроде проезда по доскам, колее, склонам и лесному лабиринту, так и не совсем традиционные задания. Чтобы показать свою универсальность, участники забивали мячи в ворота, откачивали шлангом воду и стреляли из луков. Именно последнее упражнение вызвало наибольшие трудности, только мотоциклетный Робин Гуд Андрей Погорелов выбил три мишени из трёх. Возникли сложности и на песке.

Десятку лучших ждал финал. Им выдали одинаковые мотоциклы F 800 GS, чтобы уравнять условия, и выпустили на усложнённую трассу с дополнительными препятствиями вроде песчаных куч и доски над прудом. Вроде бы, не слишком узкой, но страшной, поскольку падать с неё пришлось бы достаточно высоко. Тем не менее, первые девять человек прошли безупречно, и только Александр Мишкинис допустил небольшую ошибку, поскольку был вынужден ехать под дождём по скользкому дереву. Самым умелым эндуристом оказался Роман Солдатов, прошедший трассу чище всех. Ему досталась первая путёвка на международное BMW Motorrad GS Trophy в Юго-Восточную Азию. Вторым и третьим стали Владимир Гаврилов и Павел Долгов, уже выступавшие за российскую команду на GS Trophy International. Но по регламенту повторное участие в международной гонке не допускается, поэтому путёвки в Азию достались братьям Ивану и Никите Чековым, которые заняли четвёртое и пятое места.

Сборную России в Юго-Восточной Азии будут представлять Роман Солдатов, Иван Чеков и Никита Чеков

20-амперный 48-вольтовый аккумулятор, собранный на Li-ion элементах

Кареточный мотор Bafang 8-Fun номинальной мощностью 750 ватт

С батарейкой по бездорожью

Итак, после получения готового электровелика мы отправились прямиком на трассу GS Trophy. Выбор велосипеда в качестве технологического транспорта обусловлен запретом использования бензиновой мототехники на территории деревни во время подготовки и проведения мероприятия

АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВ ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ

Запрет этот, честно говоря, придумали мы себе сами – зачем шуметь и гонять в посёлке, где детей летом больше, чем взрослых, ведь испортить впечатление мы могли бы обо всех мотоциклистах…

Итак, путь от трассы до дома отдыха – 3 км смешанного грунта. Метров 300 асфальта, 300 песка по колено, лесная дорожка с корнями, спуск-подъём, разбитая дорога, в общем, практически все радости жизни. Плюс три километра береговой линии трассы, где велик также оказался удобен, ну и пару километров лесного бездорожья. И на десерт почти не прекращающийся на протяжении недели дождь. Пришлось даже смонтировать некрасивые крылья, которые, к сожалению, оказались нефункциональными. Местами казалось, что проехать на велосипеде тут нельзя, однако опасения были напрасны. Импровизированная КПП всегда позволяла подобрать нужные параметры тяги, заставляя лишь оттачивать навыки вождения велосипеда по глубокому песку, где с помощью мускульной силы ехать просто невозможно. Конечно, засечь запас хода в таких условиях корректно не представляется возможным, однако 40 км, проезжаемые в среднем за два дня, не высаживали 20-амперную батарею в 0, заставляя заряжаться для профилактики, чтобы ненароком не встать в середине следующего дня.

Сам по себе получился тест на сырость, которая никоим образом не помешала работе узлов и агрегатов. Разве что пару раз пришлось смазывать цепь, которая уже на второй день езды по дождю начинала издавать страшные звуки.

Но главное испытание ждало велосипед в ходе мероприятия – когда он был отдан на бесконтрольное растерзание всех желающих. В результате за три дня и 50 км пробега в самом неблагоприятном режиме старт-стоп, при абсолютном нежелании тестирующих крутить педали, аккумулятор не сел в 0, оставалось одно деление зарядки! Зато в процессе тестов прокололи колесо, открутилось седло, несколько раз отваливались крылья…

Не стали легче условия теста и после GS Trophy. Покатавшись с неохотой десяток километров по асфальту в Москве, я отвёз велосипед на дачу, где вновь занялся ездой по бездорожью, благо, дорог там нет. Дожди закончились, и крылья отправились в дальний угол сарая, оставив меня наедине с летящим песком из-под колёс… Да, похоже на электровелике без полноценных крыльев нельзя, и это направление очередной модернизации.

Велосипед предоставлен компанией «Веломоторс», тел. (495) 725-26-27, velomotors.ru

Сборка, установка, настройка электропривода произведена компанией Motosector, тел. (903) 960-35-63, www.motosector.ru