

AUTOR: Magdalena Duhanik,
Marcin Łukaszewski,
ZDJĘCIA: Fred M. Krijgsman
/xtreme-adventure.com

ŁADOGA 2012

GO ONKA

Rajd Ładoga Trophy jest jednym z najtrudniejszych rajdów przeprawowych w Europie. Te legendarne zawody są organizowane od 16 lat i tradycyjnie rozpoczynają się startem honorowym w centrum St. Petersburga. Co roku bierze w nich udział kilkuset zawodników z różnych krajów, gotowych pokonać bezdroża dookoła jeziora Ładoga. Zawodnicy są podzieleni na dziesięć klas, od turystycznych po Proto, w zależności od rodzaju i stopnia modyfikacji pojazdu, którym biorą udział w rajdzie (samochód, quad, side-by-side).

Z Polski na Ładogę 2012 wyruszyły cztery ekipy. Nasza załoga Off Road Sport Titanium w klasie Proto, Rafał

Załoga Off Road Sport – Marcin Łukaszewski/Magdalena Duhanik to jedna z najlepszych i najbardziej utytułowanych polskich ekip ligi przeprawowej. Uczestnicy i zwycięzcy wielu rajdów w Polsce i za granicą. Już 24 sierpnia załoga wystartuje w rajdzie COVAL Puchar Polski OFF-ROAD PL.

Płatek (Jeep Wrangler) i Adam Bomba (LR Defender) w klasie TR-3, oraz Kasia Kaczmarska i Kamil Podolak w klasie ATV Open.

NAWIGACJA

Każdy odcinek specjalny rajdu Ładoga polega na pokonaniu kolejno punktów, nazywanych przez Rosjan „tocki”. Punkty to współrzędne geograficzne, wczytywane automatycznie do urządzeń GPS zawodników podczas rejestracji przed rozpoczęciem rajdu. Zaliczenie punktu polega na zbliżeniu się do niego

◀ Ceremonia startu honorowego spod Soboru Św. Izaaka



w promieniu 50 metrów. Poprawność przejazdu każdego z punktów jest rejestrowana przez urządzenie zwane „track logger”, które jest sprawdzane przez ekipę techniczną w bazie rajdu codziennie po zakończeniu odcinka specjalnego. Brak zaliczenia punktu skutkuje naliczeniem kary równej 1 godzinie. Dla ułatwienia, przed startem do odcinków specjalnych zawodnicy ze zbioru punktów tworzą trasę, która jest pokazywana przez urządzenie nawigacyjne. Wszystkie pojazdy biorące udział w Ładodze wyposażone są w nawigację GPS lub program OZI.

ODCINKI SPECJALNE, TEREN

Kolejność startu do odcinków specjalnych jest ustalana losowo



▲ Załoga klasy TR3, której udało się wywalczyć drugie miejsce klasyfikacji generalnej rajdu

a czasem, chociaż ciężko w to uwierzyć, niemożliwy.

Poza terenami podmokłymi, odcinki specjalne biegły po terenach usłanych kamieniami o niespotykanych w Polsce rozmiarach. Czasami kamienie były ogromne i płaskie, nawet kilkumetrowe, a czasami okrągłe o średnicy do 1,5 metra. Niektóre miejsca wyglądały niesamowicie, ponieważ całe stopy kamieni leżały po prostu w lesie, przez który biegła trasa.

Zawodnicy mieli też okazję ścigać się po piasku. Czwartego dnia rajdu odbyły się bowiem wyścigi na plaży. Pierwszy prowadził slalomem po brzegu jeziora Ładoga, gdzie zawodnicy musieli wjeżdżać do wody, a drugi był przeprowadzony na piaszczystym wydmie obok plaży.

Decydujący wpływ na klasyfikację miał trzeci, najtrudniejszy dzień rajdu, składający się z dwóch odcinków SS3 i SS4 o łącznej długości 105 kilometrów. Trasa tego odcinka, jak się później okazało, była dobrze znana załogom rosyjskim, ponieważ pokrywała się z terenami wykorzystywanymi od lat w lokalnych rajdach. W ramach Ładogi pojawienie się tego odcinka było nowością, która bardzo podniosła stopień trudności. Czas przejazdu wielu załóg był wolniejszy od tempa szybkiego marszu (poniżej 7 km/godzinę), a spalanie paliwa sięgnęło 180 litrów na 100 km. Tylko cztery załogi pokonały ten odcinek w limicie czasu 24 godzin.

KAMP, POGODA

Podczas Ładogi 2012 przewidziano pięć kampów, w których kwitło życie rajdowe poza odcinkami specjalnymi. Lokalizacja kampów była skorelowana z kolejnymi odcinkami. Najbliżej jeziora Ładoga były zlokalizowane kempy 3-4 i 8, z których było praktycznie widać plażę bezkresnej Ładogi. W każdym kampie powstawało miasteczko rajdowe, gdzie znajdowało się biuro rajdu, instalowano sanitariaty i była możliwość skorzystania z prysznicy, zrobienia zakupów w mini sklepie. W trakcie rajdu po odcinkach specjalnych, organizowano różnego rodzaju atrakcje np. wybory Miss Ładoga.

Pogoda podczas rajdu nie rozpieszczała uczestników. W dzień miały miejsce częste opady, temperatury nie przekraczały 15°C, a w nocy spadały do zera. Wszelchobecna

i ogłaszana wieczorem w przeddzień startu odcinka. Starty do odcinków specjalnych są wyznaczone przez współrzędne. Warto jest wyruszyć na start na tyle wcześnie, aby nie mieć kłopotów z jego znalezieniem, bowiem od momentu wyznaczonej godziny startowej czas załogi jest liczony, a spóźnienie powyżej 30 minut powoduje dyskwalifikację w danym dniu.

Każdy odcinek specjalny miał indywidualny limit czasu, uzależniony od poziomu trudności. Nie zmieszczenie się w limicie, skutkowało karą w wysokości 120% limitu.

Rajd Ładoga Trophy 2012 w prawie 70% prowadził przez tereny podmokłe. Na zawodników czekały pływające łaki, rzeki, drogi z koleinami do pasa, głębokie rowy z wodą, jeziora, czy bagienka. Z wyjątkiem pływających łak, las po którym biegła trasa rajdu, był wyjątkowo gęsty, wiele drzew było poprzewracanych i przejazd był niezmiernie trudny,



▲ Przejazd przez jezioro morenowe, jak widać na zdjęciu, nie należał do łatwych

▼ Pływający pojazd teamu Honduras Motorsport wyposażony w śrubę





▲ Jeden z kamiennych odcinków specjalnych – przejazd na wyspę jeziora morenowego

wilgoć i wyziębienie po odcinakach specjalnych, dawały się we znaki.

ZAŁOŻENIA, MODYFIKACJE

Nasz zespół (Off Road Sport Titanium) w składzie Marcin Łukaszewski i Magdalena Duhanik – w założeniach sportowych miał poprawę czwartego miejsca sprzed roku i oczywiście walkę o najwyższe lokaty w edycji 2012.

Samochód został przed rajdem w kilku punktach zmodyfikowany. W elementach zawieszenia pojawiły się poduszki powietrzne, które miały na celu obniżenie masy pojazdu i poprawę skrętu. Koła zmieniono na szersze Swampery, żeby podnieść trakcję na pływających dywanach. Mimo wszystkich modyfikacji, tereny rosyjskie nadal weryfikowały brutalnie Sam-a. Praktycznie przez cały rajd nękały nas awarie związane z niedostosowaniem samochodu do bardzo gęstego lasu. Gałęzie wchodziły niemal wszędzie. Dwa razy konar zerwał aluminiową osłonę przy drążkach i wbił się do kabiny jak dzida, omal nie raniąc Marcina. Gałęzie były praktycznie bez przerwy powodem różnych awarii – ścigały paski klinowe, rwały siłownik sprzęgła, urywały przewody od blokad, hamulców, a nawet zrobiły w chłodnicy dziurę wielkości pięści. Ostatecznie zajęliśmy ponownie 4. miejsce w klasyfikacji generalnej



▲ Zwycięski pojazd klasy Proto z silnikiem Corvette 550 KM i układem skrętnych osi



▲ Start honorowy – przejazd do pierwszego odcinka specjalnego

i dzisiaj wiemy, że walka o zwycięstwo w rajdzie Ładoga jest możliwa tylko w innym typie auta, z lepszym

zapleczem serwisowym oraz dzięki perfekcyjnej i szybkiej nawigacji.



▲ Drugi z pojazdów teamu Honduras Motorsport, drugie miejsce w klasie Proto

KONKURENCJA

Rosjanie, którzy zajęli czołowe dwa miejsca w naszej klasie, byli doskonale przygotowani i jak się szybko okazało, poza naszym zasięgiem. Świetnie znali oni bowiem teren i okolice, w których od lat organizowane są rajdy. Potężne serwisy, które cały czas śledziły i monitorowały przejazd tych załóg, mogły sprawnie reagować na ewentualne awarie samochodu oraz informować załogę np. o przypad-

kowym ominięciu punktu na trasie. Samochody liderów były wyposażone w 39-calowe opony, założone na bardzo małe felgi – np. 15-calowe. Dzięki systemowi centralnego pompowania kół, na bagnach w trakcie jazdy Rosjanie zmniejszali ciśnienie do zera, co powodowało, że

opony rozkładały się na pół metra! Pod maską załogi, która zwyciężyła rajd, pracowała 550-konna Corvette'a, a skrotność obu osi umożliwiała jazdę czterema śladami po pływających łakach, co znacznie zmniejszało groźbę przzerwania kożucha. Samochody zwyciężskich załóg były oczywiście szczelnie zabudowane i osłonięte przez gałęziami.



POLACY

Wszystkie polskie ekipy dotarły do mety rajdu szczęśliwie, choć z przygodami. Nikomu nie było łatwo. Samochody z TR-3 i quady pokonywały dokładnie tę samą trasę co Proto, dysponując jedynie większym limitem czasu. Nie obyło się bez dramatycznych momentów, gdy rzeka, która w 2011 roku miała około jednego metra głębokości, tym razem była dwa razy głębsza i szybsza. Na przeprawie woda przewróciła Suzuki Kamila Podolaka, który zaczął tonąć, ale szczęśliwie dopłynął do brzegu. Prąd porwał jednak quada, który dopiero po chwili zatrzymał się, ponieważ zahaczył kierownicą o kamienie. Sprzęt udało się uratować dzięki dodatkowej linie o długości 150 metrów, która była na wyposażeniu SAM-a.

POSDUMOWANIE

Ładoga Trophy to trudny i prawdziwie przeprawowy rajd. Wygranie tych zawodów, czy zajęcie wysokiego miejsca w klasyfikacji generalnej klasy Proto, wymaga posiadania sprzętu całkowicie dostosowanego do formuły rajdu i terenu oraz perfekcyjnie działającego zaplecza serwisowego. Na Ładodze panuje świetna, sportowa atmosfera, a przy tym wszyscy są niezwykle sympatyczni i gościnni. Na pewno powinny na ten rajd przyjechać załogi, które nie boją się wyzwań, chcą zobaczyć i pokonać niesamowicie trudne tereny. Jeżeli ktoś nie ma zacięcia sportowego i lubi turystykę, może być to miejsce na przeżycie bardzo ciekawej przygody w jednej z klas turystycznych. ◀

ŁADOGA TROPHY 2012 – WYNIKI

Miejsce	Załoga
KLASA TR1	
1.	Małanin Iwan /Kamyszow Maksim
2.	Korotajew Aleksiej /Siergiejew Aleksiej
3.	Stolarczuk Wiktor /Szohin Aleksiej
KLASA TR2	
1.	Aleksandrow Michail /Kuzniecowa Andriej
2.	Rumiancew Paweł /Kulżyński Władimir
3.	Salikow Igor /Gajsin Wadim
KLASA TR3	
1.	Pińkowski Aleksiej /Zejtunian Wadim
2.	Terentiew Władimir /Aleksandrow Aleksiej
3.	Bazzin Nikita /Martianow Konstantin
KLASA PROTO	
1.	Briskindow Roman /Wolkow Siergiej
2.	Halzew Siergiej /Pazyczew Andriej
3.	Sihvonen Kari /Siitonen Tapio
4.	Łukaszewski Marcin /Duhanik Magdalena
KLASA ADVENTURE	
1.	Woron Andriej /Hramcow Aleksiej
2.	Tumanow Artur/Milew Grigorij/Galerka Dmitrij
3.	Syczewa Tatiana/Pawłow Siergiej/Malczanow Aleksiej /Joffe Jurij
KLASA ADVENTURE OPEN	
1.	Kudin Jewgienij/Kozłow Michail/Ishakow Damir
2.	Kiryłowski Siergiej /Kiryłowska Tatiana/Zukow Roman/Bleunow Iwan
3.	Antoszyn Andriej /Kulebin Aleksiej
KLASA ATV OPEN	
1.	Szmielkow Wiktor /Szapoczkin Aleksandr
2.	Konsowskaja Julia /Konsowski Michail
3.	Marejew Oleg /Mironczik Andriej
KLASA SSV	
1.	Tuzow Aleksiej /Romanow Aleksiej
2.	Biespałow Igor /Szibajew Dmitrij
3.	Dokukin Dmitrij /Swirin Denis
KLASA ATV ORIGINAL	
1.	Eremin Siergiej /Platonow Artiom
2.	Ilin Stanisław