



Как мы пережили «Танковый прорыв-2012»

В минувшие выходные, 15 и 16 декабря, в Ржевском и Нелидовском районах прошел трофи-рейд «Танковый прорыв», посвященный 71-й годовщине освобождения Калинин, 70-й годовщине освобождения города Ржева и окончанию Ржевской битвы, а также освобождению Ржевского, Нелидовского и Бельского районов от немецко-фашистских захватчиков.

Стартовал рейд в Ржеве. Организатором джип-пробега традиционно стал тверской джип-клуб «Лебедушка». Основной целью для всех участников являлось отдать дань памяти павшим воинам Великой Отечественной и возложить цветы к братским могилам по маршруту проезда, дороги ко многим из которых даже летом непроходимы для обычного автомобиля. Мне повезло стать одним из участников двухдневного автопробега.

ГЕРОИ ТЕМЫ



Участники «Танкового прорыва-2012» собрались на его проведение в 13-й раз. На первом рейде, проведенном в 2000 году, на старт вышли 34 экипажа. Спустя 12 лет покорить бездорожье Тверской области вызвалось уже более ста джипов, 63 из них — официально зарегистрированные участники, остальные — добровольцы и любители экстремального автоспорта. Тверскую область посетили экипажи из Москвы, Московской области, Саратова, Смоленска, Пскова и Республики Марий Эл.

Торжественное открытие «Танкового прорыва» началось с возложения цветов к обелиску освободителям Ржева и посещения стелы «Ржев — город воинской славы». В мероприятиях приняли участие глава администрации Ржева Валерий Румянцев, организатор автопробега и президент джип-клуба «Лебедушка» Евгений Павлов, а также более 70 экипажей, подавших заявку на участие в трофи-рейде. Среди участников был один из крупнейших фермеров Тверской области Дмитрий Зеленин.

После выступления официальных лиц состоялось награждение самых молодых участников акции — двое десятилетних мальчишек в четвертый раз готовились пройти по местам боевой славы в сопровождении своих родителей.

Надо отметить, что недавний снегопад вызвал дополнительные проблемы — на большинстве участков выбранной для маршрута «Танкового прорыва» трассы снежный покров составлял свыше 40 см. Дополнительные трудности сказались и на техническом оснащении джипов — экипажи старались максимально наполнить своего «железного коня» необходимым снаряжением: лебедки, тросы, стропы, запасы, домкраты и другие вещи, обязанные помочь пройти сложный путь, в этом году набирались на «прорыв» целыми комплектами. Как оказалось, не зря...

Мощные подготовленные машины против промерзшего бездорожья. В Тверской области прошел ежегодный трофи-рейд

Колонна джипов тронулась к месту сбора, где участники разделились на несколько групп и отправились по семи маршрутам. Все участки пути были разбиты на 4 группы по степени сложности: «белая» трасса — по ней можно было проехать всем участникам, «зеленая» — которую могли взять те, кто хотя бы как-то подготовил своих «железных коней» к «прорыву», «желтая» — тяжелые участки пути, которые мог преодолеть только опытный водитель, и «красная» — самые сложные участки пути, из которых, по заверению участников, «можно было просто не вернуться». Каждый маршрут длиной от 100 до 160 км, общая протяженность дистанции составила более 1000 км. Дорога рейда предполагалась на юго-запад от Ржева, через исток реки Днепр. Впервые в истории рейда джип-экипажи должны были посетить Нелидовский район, а также побывать на псковской земле.

Мы оказались в одном экипаже-четверке с организатором «Танкового прорыва» Евгением Павловым, Дмитрием Зелениным и его помощником Андреем Пашутиным. «Поедем по «красному» участку. Участвую в первый раз, но трудностей не боюсь. Обязательно нужно побывать на месте, где начинается великая славянская река Днепр», — заявил Зеленин. Евгений подтвердил, что мощности у нашего джипа должно хватить, чтобы брать самые непроходимые участки. Опыт Евгения Валерьевича можно доверять: в свое время он участвовал в самом известном ралли мира — «Париж — Дакар».

Перед стартом все участники получили красные гвоздики — символ памяти. Кто-то из джиперов положил пару цветов на бампер нашего «танка». Кто же знал, что эта, казалось бы, незаметная в общей массе событий черта вполне могла бы оказаться в итоге предсказанием.

По местам памяти

Первой остановкой на пути, где мы должны были побывать с памятной миссией, стала братская могила 142 воинов Советской армии, расположенная у деревни Медведево. На месте памяти уже побывали другие экипажи — у мемориальной плиты стояли венки от администрации Ржевского района. После возложения цветов и минуты молчания мы отправились далее.

На пути все чаще попадались заброшенные дома и покинутые деревни. На одном из пунктов к нам подкатил пьяненький дедок на санях, запряженных лошадей. Зеленин поинтересовался, как в такую снежную зиму удается выживать в деревне. Мужик ответил, что «главное, чтобы скот был, — с лошадью и за продуктами с выпив-



кой в магазин по любой погоде!» Предложил нам прокатиться: «Сайке 10 лет, двоих тащит, как милая!» Нужно было следовать дальше — отказались. «Ну, как хотите. Ваших сегодня здесь, как снега, — машины одна за другой! Я столько народа летом в деревне не вижу. Ну, удачи!» — крикнул нам коренной житель русской деревни, неуклюже упал в сани, и лошадь понесла его ближе к дому. Евгений улыбнулся: «Вот прет! Настоящий зимний танк!»

Следующую остановку мы сделали около одной из деревенских школ. Снег на ухоженной братской могиле уже был окроплен свежими гвоздиками. «А сейчас мы поедем туда, куда ни один экипаж по таким снегам не доберется», — сообщил Дмитрий Зеленин.

На подъезде к четвертой остановке возникли первые трудности — наш джип застрял при спуске с дороги. Выйдя из него, мы провалились в снег по пояс. Командир нашего экипажа Евгений командовал: «Несите стропу!» Обвязав один конец стропы вокруг дерева, а второй прицепив к лебедке джипа, мы вытащили машину из снежного плена. Приятно было работать в одной связке с Дмитрием и Андреем — они умело справлялись со стропами, и во многом благодаря их усилиям и аккуратности вождения Евгения мы отправились в дальнейший путь. По дороге у одной из заснеженных деревень встретили местную жительницу с коромыслом. «Ребята, когда будете проезжать по полю до могилы — аккуратно, там всюду кости можно

раскопать. Лучше вообще не ежайте, чем землю там месить», — сказала женщина. Мы не стали брать эту высоту — вместо нашего экипажа туда прорвался более мощный «танк», команда которого и возложила гвоздики, отметив очередную братскую могилу нашим вниманием.

К истоку Днепра

На подъезде к очередной точке мы встретили охотников. Вышли к ним из джипа поспрашивать, как идет охота. Мужчины невольно занервничали, увидев бывшего губернатора области, начали убирать оружие в машину. Сделав пару снимков пейзажа, мы продолжили путь. «Было бы здорово посетить две братские могилы неподалеку от истока Днепра. А далее и

на исток заехать», — со словами Дмитрия Зеленина согласился весь экипаж, и около 15.00 мы поехали штурмом брать высоту «красного» маршрута.

Так, на подъезде к одной из братских могил, наш экипаж обнаружил с десяток автомобилей, тщетно надеявшихся проехать к местам памяти. Кто-то из них просто заглух, кого-то настигли механические повреждения. Наш экипаж стал первым, кто сумел проехать по этому «красному» маршруту. Честно сказать, я давно так не боялся — часто представлял себе всякие «страшилки», как попадаю в ДТП. Но когда находишься на грани этого, уже и испугаться-то не успеваешь. Когда за рулем Евгений Павлов, участник ралли «Париж — Дакар», опытнейший водитель с многолетним стажем прохождения подобных рейдов, тут можно быть уверенным, что все будет в порядке. Иногда говорят, «водитель и машина — одно целое», описывая, таким образом, полное взаимодействие рулевого и его «железного коня». Эти слова в полной мере можно отнести к Евгению Валерьевичу.

Несколько километров по полному бездорожью и болотам окончились для нас парой набитых шишек и царапинами. Экипаж не раз доставал струю и вытаскивал наш пыхтящий и рвущийся вперед джип из грязевого месива. Около 16.30 мы прибыли к двум памятникам славы, куда до нас не добрался в этот день еще ни один экипаж.

В пути к истоку реки Днепр Евгений Валерьевич рассказывал истории с предыдущих «прорывов»: «Дело было в лесу у деревни Павлоки в Ржевском районе, где никогда не существовало даже намека на мобильную связь. Наш московский коллега, автолюбитель, попросил у нас телефон со словами: «Мужики, дайте телефон с твердой SIM-картой — такси вызвать. С московской не могу дозвониться, домой хочется очень!» Дмитрий Вадимович сравнивал нынешний пробег с работой на Севере России. «Так же холодно. Но мы и не через такое проходили», — говорил он.

К истоку Днепра мы подъехали, когда завечерело. Осмотрев ручеек, с которого начинается великая славянская река, капитаны Евгений Павлов, Геннадий Данильченко и Олег Булатов со своими экипажами остановились у одной из беседок немного согреться. Водители пили чай из термоса, мы, члены экипажа, позволили себе немного коньяка. В мороз горячительные напитки пьются, как вода. Не обошелся импровизированный обед и без сала — таким образом, мы отправили символический привет на Украину, по территории которой протекает Днепр.

Там, где пройдут только танки

Сделав пару фотографий на память, мы отправились в дальнейший путь уже сквозь сумерки. Встретив по пути с дюжину автомобилей, мы свернули на одну из лесных дорог. Нас ожидал 30-километровый марш-бросок по лесной дороге, где 70 лет назад гнали неприятеля русские танки. На въезде в чащу у всего экипажа пропала мобильная связь, а значит, вызвать подмогу в случае чего мы бы не смогли. Было такое ощущение, что по этой тропе с тех пор так никто

и не ездил — джип кидало из стороны в сторону, и как Евгению удалось избежать переворота на крышу, знает только он сам. Несколько раз выехать из плена снегов помогли только стропы и лебедка. Около 20.00 мы плотно встали «в пробку» за одним из экипажей, который решил превзойти сам себя, выбрав на не слишком мощной машине сложный путь.

Взаимопомощь на такой экстремальной трассе ставится участниками на первое место. Если ты обладаешь сильной машиной с возможностями достать «танк» из болота, ты просто обязан помогать менее мощным авто. Так получилось и у нас — около двух часов мы периодически вытаскивали впереди идущий джип-иномарку, утопающую в грязи. Машина проезжала 70-100 м и снова «закапывалась». Евгений принял решение обойти постоянно просаживающийся транспорт и взять на себя работу по расчистке дороги для более слабой машины. В итоге около 22.00 на нашем джипе сломалось заднее



На старт трофи-рейда вышли более 100 экипажей из Твери, Москвы, Смоленска, Пскова и других городов. Среди участников были даже маленькие дети. Для некоторых из них нынешний «Прорыв» далеко не первый.



колесо. Инструментов для его наладки и ремонта у нашего экипажа не оказалось...

Вряд ли я когда-нибудь забуду эти моменты. Вот Евгений валит дерево, чтобы с его помощью попробовать сделать некие «салазки» для поврежденного колеса. Вот Дмитрий, по пояс в снегу и грязи, раз за разом пытается помочь другим экипажам, застрявшим позади нас. Вот Андрей с помощью «хайджека» (домкрата) поднимает машину на нужный уровень для установки санок. И я, дебиант, не знающий, за что хвататься, кроме камеры и телефона, ничего более с собой не взявший, сижу в салоне и чуть ли не молось, чтобы не отключалась печка, уже не спасающая от ночного мороза.

таюсь с Евгением и еще одним экипажем, застрявшим в снегах посреди темного леса.

Следующие 7 часов показались мне адом. Заснуть не получается — слишком холодно. Машина заглухла — внутри температура не отличается от уличной. И вокруг — гнетущая тишина ледяного леса. Огромное количество звезд: когда одна из них упала, оставив красивый шлейф, я невольно и, возможно, подетски загадал желание. Всего одно. Догадываетесь, какое? В дреме приходили мысли, что про нас уже пишут новости, было даже смешно — сам поехал делать репортаж, а в итоге сделают про тебя. И неизвестно, прочитаешь ли ты его.

Домой

В 10.05 со стороны Нелидова подтянулась еще одна единица нашего «джип-войска». От Дмитрия и Андрея вестей не было — у кого ни спрашивал, отвечали, что не знают, добрались ли те до «цивилизации». Садясь в свою последнюю в этом трофи-рейде машину, я думал всего о двух вещах — КАК справлялись наши деды и прадеды заснеженной зимой 1941-1942 годов в условиях страшного мороза и отсутствия какой-либо помощи и о том, не сломается ли снова что-нибудь в пути у моего нового «танка».

Около 11.00 мы вышли на трассу. Дозвонился до Андрея — они шли пешком более 4 часов, и теперь их, страшно замерзших, забрал транспорт. Про меня тоже не забыли, экипаж ведь — как одна команда. После полудня я уже был в Твери.

Мне бы хотелось поблагодарить всю команду ребят-джиперов — участников зимнего трофи-рейда «Танковый прорыв-2012» за их сплоченную работу на трассе, свою команду — Евгения Павлова, Дмитрия Зеленина и Андрея Пашутина: смотря на них и их усилия в работе, их юмор даже в, казалось бы, критической ситуации, за эти сутки я ни разу не позволил себе упасть духом. А еще у меня нет других слов, кроме восхищения, для русских солдат, которые в похожих и даже более суровых условиях гнали немецкие войска с наших земель 71 год назад.

Около двух часов ночи на место прибывает пара джипов, предназначенных для «красного» маршрута. Понимая, что джип не починить ночью, а замерзать заживо на месте совсем не хочется, принимаем решение уезжать на этих машинах. В кузове одного из джипов в сильной тесноте мы втроем с Андреем Пашутиным и Дмитрием Зелениным покидаем «место крушения» на чужом танке. И... снова не доезжаем.

Машина глохнет. Андрей и Дмитрий принимают решение выходить на трассу через лес пешком. Ночь. Нет связи. Лесная глушь. И 18 км до ближайшего населенного пункта. Тем не менее половина нашего экипажа отправляется в заснеженный путь. Я ос-

Александр ГАМБУРГ