

Vepski Les 2006 Eesti võistlejate silmade läbi

Urmas "Visa Hing" Lomp (klass TR1)

Rada ise oli tegelikult vägev. Raskeks tegid selle tingimused.

Enne sõitu sadas pikalt ja enamus rajast oli savipõhja peal, seega väga libe. Veel oli see vist paari aasta tagune TR3 rada, nii, et rööpad olid pidevalt üle kliirensi. Huvitav oli veel umbes 200m. tõus, mis tuli enamuses vintsiga läbida. Sellele järgnesid kaks langust, millest esimesel lätlased oma masina puruks lasid (igal langusel tuleb käsipidur peale tõmmata, või jääb piloot töötavasse autosse) ning teise lõpus teatas Juri (peakorraldaja Juri Ovchinnikov), et just siin lõhkus Margus kunagi oma esisilla. Muidugi lõputud rööpad.

Esimesena rajale minnes on lootusetu esimeseks jäädagi, kuna tuleb rada otsida ja see võtab kõvasti aega. Pealegi on suur tõenäosus, et sa veel kuskile otsa sõidad või rehvid lõhud. Ja vints saab raskelt tappa koos generaatori ja akuga. Ja remont toimub ainult rajal, nende vahenditega, mis kaasas on. Meil läks 4 generaatorit, pingutusrulli laager (vahetult enne lõppu), roolivõim (kohe alguses, pika tõusu peal), millest tulenevalt murdus rool hiljem lahti, üks käänd läks vahekesti tala vahele ja lõhkus ära neliveo lülituse hoovastiku. Ja muidugi kõrvalistujapoolne ukseklaas ja tagumine küljeklaas, veel kundepoolne tiib, kuid see on juba cherokee puhul nii tavaline (loe – kitsad puud ja olematu pöörderaadius).

Päris lõpupoole, kui olime Artole üsna järgi jõudnud, kukkusin ühe sillakese pealt külili jökke. Äärmiselt hariv kogemus, minema ujus umbes kolmandik varustusest, millist Vello otsis kuni munad ära külmasid (tema enda sõnad).

Tahaks tänada vene turiste nr. 402, kelle tagavarastarteri seest saime harjad, Artot kes meile veeaugus käivitusvoolu andis, Gunni, kes minuga üksildast teed vahelaagrisse jagas, TR2 2. ja 3. koha ekipaaze, kes meid jõest püsti ja välja aitasid, D90 poisse kes meile peale jõge õige suuna kätte näitasid, korraldajaid kes fantastilise raja valmis treisid. Ja muidugi kogu Eesti punkti, selle eest et kõikidele lõpuni kaasa elati ja maksimaalselt aidata püüti. See Balti karika punkt on üks toredamaid mida ma näinud olen.

Saaksin ma teile vaid edastada Vello ja Urvo näod, kui ma vastu hommikut bensukanister seljas ja geneka harjad (järjekordsed) taskus metsa auto juurde jõudsin. Küsimus oli järgmine - kas sa tõesti tahad lõpuni sõita? Aga ma kinnitan teile, et 25l kanistriga metsas vahelduval maastikul 6km jala käia on tõeline offroaderi unistus. Kui te olete selle teekonna läbi teinud, siis ei tundu ükski autoga läbitav teekond enam raske.

Ja rasked olid need lõputud sügavad rööpad, mille vastu oleksid aidanud sillalukud, mis meil paraku puudusid.

Kokkuvõttes oli üks äge võistlus, mis minu jaoks algas juba Eesti piiripunktis, kuid sellest mõni teine kord

Toomas "Maasturid" Kärp (klass TR1)

Ka Maasturid team on üritusega rahul kuigi rada oli üks raskematest (kui mitte kõige raskem) mida on tulnud TR-1 autoga läbida. Oma osa andis sellele ehk ka see, et olime sunnitud enamuse trassist läbima esimesena ja polnud loota ühegi eessõitja jälgedele. Esimesel päeval pääsesime meie tehnilistest viperustest, sõitsime ainult ukse mõlki. Teise päeva algul juba 500m peale starti avastasime aga tühja tagarehvi. Edasi kulges kõik rahulikus tempos (sõidad-vintsid-otsid teed) kuni avastasime ööpimeduses, et geneka laadimine on kadunud. Venitasime auto omal jalal vahefinisisse kus oli õnneks ka 1h kohustuslikku puhkust. Seal vahetasime geneka aga probleem sama selgus, et viga hoopis pingeregulaatoris (vanematel Toyotadel eraldi karp). Kuna meil seda karpi polnud viisime otse ergutuse genekale ja laadimine oli taastatud. Eelnevalt olid aga akud sedavõrd kurnatud, et edaspidine vintsimine oli väga vaevaline (laed ja vintsid natukene jne,) 2km enne lõppu suutsime ka siduri põlema lasta ja tempo langes veelgi. Õnneks olid suuremad mülkad juba läbitud ja auto vedas meid ikkagi finisisse. Kaotus liidritele 5min.

Viido "Snaiper" Laane

Snaiprid ühendasid ka seekord osaliselt Carservice´ga jõud ja viimane nimi sai ka registreerimislehele kirjutatud. Võistluse formaat - mees mehe vastu - oli haarav, põhimõttel - kes esimesena lõpetab on võitja. Aga aega trassi läbimiseks oli kokku (ainult) 52 tundi. Kuidagi ei saanud ükskõikseks jääda ühegi silma/kõrvaulatuses oleva auto suhtes. Usun, et teisel päeval oli meil väga hea stardinumber – neljas. Urmas ja Toomas meeskondadega startisid eespool. Aga mis täpselt ees ootas, polnud vist kellelegi selge. Rada oli vaheldusrikas: võsa, savised mäed, järsud laskumised, kaks mõnusat jõeületust, veel paar jõge, natuke sood ja palju savi ja siis veel natuke savi, ilus metsaalune ja jälle savi, palktee ja jälle savi... Paar korda tabasin ennast mõttelt, et mis saanuks kui võistluse ajal oleks sadanud, sellele kaunile savile oleks sadanud veel vett ... Aga ei sadanud. Mets oli ilus, palju puravikke, vähe seenelisi. Lisaks ilusale metsale oli ka metsast lahkumine meeldejääv – kui järsku metsast välja saime, selgus, et hommik just koitis, ees laiutas härmatunud valge heinamaa, millele õnnestus sõites jätta kaks tumedamat jäljerida. Ja mingil hetkel sai ka võistlus läbi. Maasturid lõpetasid ainult minutijagu hiljem kui meie, olles tegelikult terve võistluse teinud järeltulijatele (ka meile) teed. Müts maha – Rajaleidjad! Viimasel kahel kilomeetril vahetasime vist kolm korda positsioone, kord Maasturid ees, siis meie... Eelnevalt olid Maasturid meid õhupuuduses aidanud rehvi pumbata - kui meie kompressor saba andis , ulatasid Maasturid meile vooliku . Minu kaassõitjad, Kair ja Ermi, neil on pikem vedru või parem patarei või veel miski kolmas asi, ma ei tea, sest ikka ja jälle peale, nn. edukat vintsimist kui tross oli keritud ja kõik istusid autos, liikus auto minu juhtimisel taas meetri või kaks, mõnikord rohkem ning nemad lahkusid taaskord autost, üks 9cm laiuse puuvööga, teine konksu tirima...

nimetagem seda Vepskil korduvaks teguviisiks. Alles hiljem sain teada, et vesi ei tunginud Kairi kummipükstesse mitte rinnakõrguselt üle värvli vaid läbi katkise talla ja kuivem ei hakanud ka mitte peale riiete vahetamist sest iste oli jões olles kahtlaselt märjaks saanud. Ermi ei tahtnud jälle peale laagrisse jõudmist midagi jalga panna, sest jalg oli villis ja veritses. Metsas piasjadest ei räägitud.

Võistluste korraldaja oli Juri Ovchinnikov, mees keda kaameraga ka võistluse käigus palju näha oli. Seejuures oli tal ka võistlejatele innustav sõna alati varuks. Tema palve: "Hoidke tehnikat!" ei jõudnud just kohe kohale. Suur tänu, Juri !

Mis veel. Kogu se eestlaste kamp oli üks mõnus kamp, tegelikult sai see selgeks juba Laadogal, kus suures osas sama seltskond viibis. Jah, Urmase Vepski reisist peaks küll eraldi kirjutama, sest tema reis oli oluliselt pikem, põnevam, takistusi oli tal pisut rohkem, muidugi osade meelelahutuste eest pidi ta juurde maksma aga ...kõik mis ei tapa, karastab! Kui kunagi on mõne Jeep'i peale kirjutatud Urmas Visa Hing Lomp, siis pole see mitte nali, edu 3F ja N!

Minule oli Vepski Les üks väga positiivne kogemus. Lihtne ei olnud. Oli põnev. Vähemalt korra läksin endast välja, seda mäletan. Meeskonnaga väga rahul, sest suutsime Vepski Les'i taolise reidi lõpetada.

Arto "Rattur" Künnapas (klass TR1)

Eelpool kõnelejad on suuresti kõik juba ära märkinud, milline oli rada ning kui raske seda oli läbida. Jäi meelde moment kui olime eelpoolmainitud 200 m tõusu 1,5 h vintsinud ning juba üsna lõpusirgel olime, tulid mäe jalamile kihutades lätlased kes ütlesid nüüd saime teid kätte. Meist nad sinna jäid.

Teine meeldiv moment kui pimedas metsas liikudes märkasime eespool tulekesi ning nendeni (Urmas Visa Hing Lomp) jõudes öeldi meile, et tore oli mootorimürinat juba ammu kuulda ning veel toredam, et kohale jõudsime.

Käivitanud Jeep-i mootori saime sõitu jätkata, jõudes katkise vintsiiga "babotskale" järele ei osanud me ette kujutada kui palju parem on sõita koos autodega millel ühel ei tööta vints ning teisel pole bensiini. Tänu siin "babotskale"!

Järgmiseks oli huvitav jõeületus, eessõitjad olid läbinud jõe meile ilmselgelt liiga sügavast kohast. Koostöös järjekordse läti teamiga õnnestus meil jõgi siiski ületada, samas oli meil julgestuseks D-90 team kes just sel momendil jõekaldale jõudsid. Samas tõid nad meile ka kohutava uudise, et Urmas Visa Hing Lomp liigub siiski. Peale seda momenti kuulsime kuni finisini kogu aeg metsast 4,0l mootori mõirgeid ning ei julgenud isegi tahavaate peeglisse vaadata.

Kokkuvõtteks ütleks, et Vepski Les võistlejad (eriti muidugi BSC sõitjad) ei jätnud üksteist kusagil hätta ning see tegi võistlusest tõeliselt nauditava elamuse.

Andres "D-90" Palotu (klass TR2)

D-90 team jäi üritusega väga rahule

Minule isiklikult oli see aasta parim võistlus, võib olla isegi kõige parem. Rada väga mitmekesine, loodus fantastiline.

Kõige rohkem meeldis see, et kuigi rada oli väga keeruline vintsime suhteliselt vähe ja koguaaeg sai liikuda (umbes 200km!!! pidevat actionit) ning nautida ümbritsevat. Samas pidi pidevalt jälgima ninaesist, et mitte kukkuda järgmisse auku või kivi/kännu otsa sattuda.

Vaadata oli nii mõndagi ("teed" , järved, jõed, orud, sood, mäed, mahajäetud külad ja kirikud) ja muidugi **Mets** - seesama **Vepski Les**. Kes on käinud see teab, millest ma räägin.

Osalejatega suheldes selgus, et rajal liikus hüppavaid kive, kände ja puid. Esimesel päeval tegi üks selline puu lõpu peale meie roolikarbile .

Esimene katse läks nurja (roolikarp) ja lõpetasime liidrist 4 tundi hiljem.

Teine päev läks suhteliselt hästi.

Startisime kell 11.04

Jõudsime kõigile järgi juba enne pimedat, mille peale lätlased said natuke kurjaks, sest nad arvasid et nemad tegid meile rada, kuigi esimesena sõitis Venelaste UAZ.

Pärast kohustusliku 2 h tankimise ja puhkamise pausi, läksid kõik konkurendid magama millest meie aru ei saanud - meie panime edasi.

Järgmise päeva lõppuks, olles rajal üle 32 tunni, jõudsime finisisse umbes tund aega enne teisi.

Vigastused:

Roolikarbi vahetus, geneka vahetus, esimese diffriluku vooliku parandus, 3 korda velgede sirgeks tagumine, tagumine vints, katkised tuled ja muud pudi-padi.