

Ленинградский
автостоп 70-х.

АВТОСТОПОМ

В ЭТОМ ГОДУ ОДНОМУ ИЗ САМЫХ
НЕЗАУРЯДНЫХ В ГОРОДЕ
ОБЪЕДИНЕНИЙ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ
— ПЕТЕРБУРГСКОЙ ЛИГЕ АВТОСТОПА
(ПЛАС) — ИСПОЛНЯЕТСЯ 35 ЛЕТ

Организатор и президент ее — Алексей ВОРОВ — накатал с поднятым пальцем по трассам 1,8 млн. километров (непревзойденный рекорд), совершил единственную в мире кругосветку да и вообще пристрастился к этому занятию сотни человек. Также Воров — автор термина «спортивный автостоп», который в противовес так называемому народному рассматривает автостоп как науку.

Корреспондент «Вечёрки» встретился с легендарным путешественником и выяснил, откуда есть пошел русский автостоп, насколько опасно выходить на «большую дорогу» и почему таким образом кататься даже полезно.

— Алексей, сегодня об автостопе знает каждый. В конце 70-х, вероятно, о нем не слышал никто. Расскажите, как возникла эта идея — ездить на попутках. И как в итоге появилась лига?

— Начнем с того, что мы действительно все изобретали с нуля. Мы не знали, что есть такой вид путешествий, и, слава богу, не пошли по проторенным дорожкам. С детства вместе с друзьями постоянно выбиралась на Карельский перешеек — в леса, на озера. Где-то тормозили попутки. И постепенно родилась мысль: а почему бы не попробовать так передвигаться на большие расстояния? Однажды мы всем классом собрались в Лугу. Поездку отменили, я этого не знал. Пришел позже — никого нет. Рванул в Лугу автостопом. На месте, понятно, никого не обнаружил, но испытал настоящее потрясение — так ездить можно легко и оперативно! На следующий день прогулял школу и поехал в Нарву. Две крепости, другой мир, красота! Понял: главное — не бояться. И дело пошло. С первых поездок мы стали также задумываться: вчера я стоял на трассе 2 часа, а сегодня за 5 минут уехал... В этот раз сменил 20 машин, а в другой на этом же участке — всего пять... Почему? Начали анализировать. И вот какие-то определенные правила стали вполне очевидно вырисовываться. В 1978 году после школы сложился круг единомышленников. Как-то мы решили посостязаться — кто быстрее доберется до Нарвы? И с этим стартом родилась лига. Позже, когда мы узнали о существовании автостопа в Америке, то с удивлением обнаружили, что это несравненно примитивней того, чем мы занимаемся. Со временем мы приняли словосочетание «спортивный автостоп» — по аналогии со спортивным туризмом. То есть не ситуационный, не «на удачу» автостоп, а подготовленный.

— Что это за арифметика, с помо-



Профессиональные автостопщики используют специальные комбинезоны со светоотражателями и компактные рюкзаки, в которых все вещи такие же компактные.



Алексей Воров (слева) — родоначальник русского спортивного автостопа — самого скоростного в мире.

щью которой можно быстро и беспрепятственно преодолевать большие расстояния?

— Для того чтобы ввести начинающих автостопщиков в курс дела, уходит год. Это базовый курс. Поэтому в двух словах смысл его не объяснишь. Здесь множество факторов. Главный: автостопщик не пассивный объект и он не зависит от водителя и случая. Он сам моделирует ситу-

ацию! Я всегда говорю: «Ребята, водитель ничего не знает о вашем богатом внутреннем мире и прекрасной душе. Он несколько секунд наблюдает вас, и в этот промежуток все зависит от вас». Да, есть мизантропы, которые никогда не возьмут попутчика. Есть филантропы, которые обязательно подберут. И тех и других — по одному проценту. Остальные — люди, которые в тех или иных обстоятельствах склоняются к тому или иному решению. Любая мелочь влияет на это решение.

Для примера: позиция на трассе выбирается с точки зрения максимальной пригодности для остановки водителя и оптимального обзора, например за постами ГАИ, железнодорожными переездами, крупными развязками. На подъемах, спусках или против солнца, понятно, вероятность остановки минимальна. Во внешнем виде важна полная подтянутость и опрят-

ность. Малейшая расхлябанность влияет на ситуацию. Многие годы мы используем специальные комбинезоны. Ночью используем фактор трех световых источников: внешнего — фонаря, пассивного — светоотражателей и активной техники — собственного фонарика.

— Автостоп — процесс, который выгоден, как правило, обоим участникам. Водитель коротает дорогу за разговором с попутчиком, тот — едет до нужной точки. Фактор грамотного общения — один из ключевых в автостопе?

— В общем, да. Совершенно незнакомые люди едут вместе, часто несколько часов и даже дней. Умение общаться необходимо. Главное — не переборщить. Любой диалог должен проходить по принципу естественности. Иногда диалог — это молчание. Вспоминаю одну из своих первых поездок еще в школе. Тогда меня докинул до Питера водитель старенького «ЗИЛа». Мы перекинулись несколькими фразами, всю оставшуюся дорогу молчали, и было очень хорошо и комфортно. Стереотип, что автостопщик обязательно должен развлекать шофера разговорами, — миф, и довольно вредный. Сели в машину, установили контакт. Если разговор пошел — хорошо. Если нет — ну ничего страшного.

— Основной принцип, который пропагандирует ПЛАС, — самодостаточность и независимость. Этим вы отличаетесь от ребят из той же московской Академии вольных путешественников, которые могут выйти на трассу в шортах, майке, с пустыми карманами и добраться до нужной точки, — везде найдутся те, кто выручит. Вы отвергаете эти правила игры. Это принципиальная позиция?

— Да. Мы не сторонники народного автостопа с элементами культуры хиппи, ночевками у случайных людей и так далее. Автостопщик ПЛАС — это самодостаточная единица, которая не зависит от посторонних и не напрягает своим присутствием и внезапным появлением.



Вольные путешественники 80-х открывали для себя законы передвижения по трассе в любое время суток и года.