



#### Хроника еще одного рейса (автор Stas.z)

Сразу хочу сказать, что рейс не будет таким же длинным как у Gregory, а всего 5 дней, но дни были насыщенными, по крайней мере половина из них. Небольшое вступление, так как описываемые события будут с ним связаны. Первоначально планировался рейс Ванкувер>Коннектикут>Мериленд>Ванкувер, но так как потом выяснилось, моему напарнику нужно было быть назад в Ванкувере к пятнице, босс придумал следующую хитрую комбинацию. Мы едем из Ванкувера в Вайоминг, там встречаемся с другим траком, который едет из Техаса в Ванкувер, меняемся прицепами и мы возвращаемся назад, а они едут с нашим грузом в Коннектикут и Мериленд. Как оно было на деле, сейчас узнаем. День первый, понедельник 15 апреля. Выезжаем из Ванкувера в 10 утра, светит солнышко, на небе ни тучки. Едем на границу, так как час утреннего пика уже прошел, то на ожидание заняло не более 20 минут и вот мы уже по ту сторону границы. Традиционная остановка в Волмарте, чтобы пополнить запасы овощей, фруктов и прочей еды и еде дальше. Первые горы в штате Вашингтон примерно в 40 милях за Сиэтлом, идет дождик, но температура +2 снега нет. Вообще то ничего интересного в первый день и не происходило, пропиликали насквозь Вашингтон, затем Айдахо, и заехали в Монтану. В Монтане уже было повеселей, но это уже был другой день. День второй, вторник 16 апреля. Так как мы не торопились, то ночью просто остановились поспать на рест эрии. Едем по Монтане, все бы хорошо, но доехали до гор Начало было таким



Хроника одного рейса (автор Gregory)



QC trucker

Как тот самый Мюнхаузен рассказывал о своих похождениях, так и я решил поделиться с вами воспоминаниями об одной поездке, рабочей командировке, рейсе, трипе и тд. Надеюсь, кто-то из постоянных и не очень участников форума поддержит тему и расскажет о своих рейсах. Просьба ногами сильно не пинать, я же не писатель, а водитель. Итак, хроника одного рейса. Или дневник. День первый. Среда. После больших выходных прихожу на работу, где в моем ящичке уже ждут меня инструкции о предстоящем рейсе. Значит, начало рейса в Монреале, взять с ярда пустой трейлер, забросить его по дороге в Корнволл, что в Онтарио, и дальше бобтейлом по 401 хайвею на запад через 60 миль меня будет ждать на фабрике уже загруженный трейлер, идущий в Шарлотту в Северной Каролине. Это где-то тысяча миль. Для начала неплохо. Быстро скинул первый трейлер, еду дальше. Подъезжаю за вторым трейлером на фабрику, захожу в будку

охру            ом поах   у   ред            а            у            скасалин   о            а            а            хр            ник   чег

рыба с рисом и овощами с соусом, стакан яблочного сока. За все - семь долл. Мой коллега поводит носом, спрашивает у кассы, гамбургеры есть? - не держим, говорят. Ну вот, опять есть нечего, ладно просто посижу с тобой. всего on duty 28 День пятый. Воскресенье. На ярд приехал накануне и сразу в душ, заварил свежий кофе и сел за комп просматривать новости. За бортом 38 градусов и, возможно, стопроцентная влажность. Дышать просто нечем. А в комнате водителей кондиционер и кожаные кресла с телевизором. Апоинтмент у шипера назначили на 18 часов в воскресенье, ерунда, в понедельник позвоню диспетчеру и возьму номер лайвера для отчета. В воскресенье к обеду цепляю новый трейлер, заглядываю в крышку наверху и нахожу внутри на полу грязные следы от ботинок! Оказывается, трейлер только построен, абсолютно новый. Но так не пойдет. Ловлю супервайзера мойки и заставляю мыть прицеп. Работники мойки долго ворчат, но деваться некуда, если я нашел трейлер грязным, то шипер тем более, просто завернет его назад, грузить не станет. За 120 миль от Хьюстона до Виктории по хайвею US59 на юг, который оказался вполне приличным интерстэйтом, я насчитал два ТА, Лавз, штук пять шеллов и одну рестэрию. Неплохо. Подъезжаю к огромному химическому комбинату. Секьюрити в домике охраны спрашивает карточку твик. А нету, отвечаю. Тогда давай права и открой мне капот. У меня там Камминз, говорю. - Это круто, но открой капот и иди смотреть кино про безопасность на предприятии, сейчас подойдет спонсор. Охранники любой страны юмор не понимают. Спонсор зашел в комнату, сильно воняя одеколоном и чем-то еще. Да, в темносинем плотном комбинезоне с широким кожаным поясом и тяжелыми карабинами на нем на такой жаре и в такой духоте работать очень не просто. Да еще надо одевать при погрузке защитный резиновый плащ. Вообще, поставил машину под погрузочную рампу и побежал скорее в пикап сопровождающего, пока он там возится с погрузкой, посижу в его прохладной машине. Закончив манипуляции с заливными шлангами, спонсор повез меня кататься по всему заводу. У него была куча дел, а меня оставлять одного нельзя, вдруг откручу какой-нибудь кран ненароком и нарушу сложный процесс. Поездка закончилась в контрольной комнате завода - сердце всего производства. Потрясающее помещение, мониторы, операторы, что-то моргает, пищит, графики, ну как в кино. Загрузился и поехал спать на рестэрию. Поздно уже. всего on duty 41,75 День шестой. Понедельник. Итак, всего ондьюти 41,75 часа. По американским правилам, по второму циклу, мне осталось ехать всего 28,25 часа. Это за три дня, а не два, как в Канаде. И только на девятый день появятся дополнительные часы от первого дня пути. А мне предстоит проехать 1540 миль до границы, где уже вступят в силу канадские правила. И доставка в четверг в полдень в Кингстоне. Вроде все просто, два с половиной дня до границы и полдня от Сарнии, там пересекаем обычно, через Детройт хазмату нельзя, до Кингстона. Впритирку часов хватает. Это на бумаге. А с электронным девайсом может и не хватить. Чтобы прибор не зашкалило раньше времени, и чтобы часы не закончились прямо в поле, решил ехать по девять часов в день, распланировав по карте места остановок, тем более, что спешить особо некуда, а в случае проверки не придется оставаться прямо на скейле, будут часы доехать до трактопа. День девятый. Четверг. Такое ощущение, что все светофоры, которые только нашлись в Канаде, привезли в Кингстон и расставили на всех углах, подключив их к одному имеющемуся в наличии шкафу с реле. Потому как по всем улицам они одновременно, насколько можно видеть, то красные, то зеленые. Полная безнадёга. Такое вялое передвижение транспорта по красным светофорам. Что просто сделать на драйвене, непросто с бочкой. Виной тому-волна жидкости,

которая разгоняется за 48 футов длины бочки и ударяет то в передний, то в задний борт, мешая переключать передачи и тормозить. Легковушкам не объяснишь, что и как, они видят впереди место, влезает и тормозят. К третьему красному светофору, когда жидкость уже серьезно раскачалась от внезапных стопов и машина уже шипит всеми своими воздушными кранами, начинаешь потихоньку закипать. К пятому - материться в полный голос. Два работника на разгрузке, посмотрев документы, начали облачаться в скафандры. Со шлемами и воздушными баллонами за плечами. Нифига себе! На всякий случай, я отошел подальше от машины. Один из работников залез на бочку и начал откручивать крышку, откуда сразу повалили густые белые клубы испарений этой жидкости. Я отошел еще на пару десятков метров. Мало ли. Но вот пар весь вышел, шланги подсоединены, помпа включена, и они разделись, в смысле, сняли скафандры. Все-таки я решил постоять в сторонке, пока все не закончится. Звоню диспетчеру. Пустой. Могу предложить два варианта, говорит тот, первый, ты возвращаешься в Монреаль и отдыхаешь. Второй - шипер просит привезти его бочку назад в Хьюстон. Выберешь первый, повезет пустую бочку кто-то другой. Нет уж, нет уж! это мой рейс, я и повезу, после ресета, разумеется. 1850 миль пустым! дудки вам, сам поеду! ОК, говорит диспетчер. После ресета позвони мне, скажешь, когда будешь в Хьюстоне. День десятый. Пятница. Ресетиться решил на нашем брэнче в Сарнии, все-таки душ, телевизор, интернет, хотя и нет кожаных кресел. Да и к границе поближе. С утра опять звонит диспетчер, не дает отдохнуть, паразит. Заедь в гараж на плановую квартальную инспекцию трака, раз уж там, говорит. Ну, гараж так гараж, он на ярде, отчего не заехать. Сарния- городок небольшой, пока механики лазают под машиной, пошел по магазинам, ноги размять. День одиннадцатый. Суббота. Какой кайф после полной качающейся бочки ехать пустым. Круиз реально рулит, часов опять полный электронный логбук, через край переливаются! День тринадцатый. Понедельник. Опять Хьюстон, опять сумасшедшая жара! В Америке сегодня выходной, на брэнче сидит дежурный диспетчер и тоскливо смотрит в окно. -В Калгари поедешь?, спрашивает, - Пустым? -Чего?, не понял он. -Да так, не, домой хочу. -Ну тогда жди... Решил остаток дня назвать как парко-хозяйственный день. заехал в вошбэй, где моют бочки, вытащил все из машины и навел порядок, водным пистолетом с огромным давлением сдул налипших на радиаторную решетку бабочек и мух, после душа загрузил стиральную машину и сел смотреть бейсбол. Что они нашли в этой игре, непонятно. Лапта она и есть. Звонит мой диспетчер. Цепляй пустой грязный трейлер и езжай в один из наших брэнчей в Атланте, Джорджия. Там помоешь его и жди инструкций. До Атланты 800 миль. Интересно, когда же я начну приносить пользу обществу и перевозить народно-хозяйственные грузы. Опубликованное фото? Влом куда-то ехать сегодня, хотя и остались часы. Тем более, что мне не поставили сроков. Оставшиеся часы запишу как waiting time. День четырнадцатый. Вторник. Хорошо, что вчера никуда не поехал, с утра позвонил диспетчеру брэнча в Атланте, он сказал, что клиент отменил загрузку в Джорджии. Да, никогда не надо торопиться что-то выполнять. Как говорят таксисты, клиент должен отстояться. Поставил тот самый трейлер на мойку и решил проверить сходжение колес на траке в гараже неподалеку. Никто не звонит, лайовер уже в кармане, так что надо его с пользой потратить, потому поехал кататься по окрестностям, заехал в TWIC офис, заполнил бумаги, об этом попросил еще вчера диспетчер, нашел отличный буфет с суши и оттопырился по полной. Вообще, под вечер нагрязнул на ярд... и не нашел своего трейлера, ни чистым, ни грязным. Пошел к месному диспетчеру. -По последней нашей информации, этот прицеп отправлен на инспекцию, говорит. -Так я же его только сегодня

поставил на мойку! - А, да, говорит, это было две недели назад. Стал он проверять по системе, где еще засветился трейлер, и ничего не нашел. Зато нашел мою следующую загрузку, в Тулсе, Оклахома, что в 600 милях к северу. И груз идет в Калгари, еще 1900 миль. Блин. Называется, домой захотел. Вот, говорит диспетчер, тут указан другой трейлер, ты видел его на ярде? - Да. - Так хватай быстрее, пока не сперли ). День пятнадцатый. Среда. Я думал, в Хьюстоне жарко. Как я ошибался! В Далласе, который был по дороге, было +46! Коммон, как говорят местные, с выражением и растягивая слово. Куда же больше! Кондиционер, включенный на всю катушку, охлаждает только сантиметров пятнадцать от форсунок, дальше идет уже теплый воздух. Быстро проехать город не получилось, попал в раштайм, да и город не маленький, сковородка, одним словом. Позвонил своему диспетчеру, рассказал, как потерял трейлер. -А его забрал по ошибке другой водитель, говорит. -А как он делал претрип инспекцию?, спрашиваю, ведь книжку с инспекциями на этот прицеп я забрал с собой, когда поставил его на мойку, если водитель начал новую, то туда надо что-то написать, какие-то цифры?, для этого надо, хотя бы, выйти из машины и обойти прицеп, чтобы посмотреть номер. -Я твой вопрос задам нашему сэйфети менеджеру, говорит диспетчер. Уп-с. День шестнадцатый. Четверг. Накануне вечером поставил прицеп на загрузку на предприятие, выехал за ворота на стоянку. Вовремя. Разразилась сильная гроза, от вспышек молний было светло как днем. Засыпал под шум дождя по крыше машины. К утру, когда тучи отошли, настала долгожданная прохлада, 28 градусов. Наконец, поехал. Стоило доехать до I70 и повернуть на запад, начался подъем. Небольшой, едва заметный, но постоянный, на весь день. Мой "экономайзер", датчик давления воздуха наддува, постоянно держится между 15 и 40 паундов, расход топлива на компе отключил, чтобы не расстраиваться. К концу дня достиг городка Arriba, что в Колорадо, название соответствует тому, что написано на дорожном указателе 5228(1600m) футов над уровнем моря. Опять же, судя по названию, подъем еще будет продолжаться. День восемнадцатый. Сбилс с счета. Кажись, суббота. Сегодня будет непростой день. Последний перегон до Калгари. 730 миль от последней ночевки. От границы до города 190 миль, так что, когда я заеду в Канаду, у меня появятся два разрешенных дополнительных часа за рулем. Должен уложиться, хотя это непросто. Приеду на день раньше времени разгрузки- не только будет время для отдыха, но и дополнительный лейовер в виде бонуса. Для того, чтобы сократить расстояние, проложил маршрут по дороге, идущей напрямую между 90 и 15 интерстейтом. Экономия где-то 150-170 миль, но это дорога, идущая через маленькие городки с ограничениями скорости, да и дороги такие строятся не с требованиями интерстейтов по подъемам и поворотам. Ну вот, первая неприятность не заставила себя долго ждать, но случилось это по моей невнимательности, пропустил нужный поворот в первом же городишке. Остановился, включил аварийку, вышел осмотреться. Заехать куда не надо можно быстро, а выехать так просто не получится. Повезло, едет полицейская машина. Торможу, объясняю мою ситуацию, спрашиваю совета. Улыбчивый помощник шерифа со служебной собачкой на заднем сиденье говорит, а разворачивайся прямо тут, места хватит?, я сейчас маякиз м й я ат ови

бензоколонке, и расположен он так, что попасть в него можно, направляясь в любую сторону, к границе или от нее. Потому продавец несколько раз переспрашивал, а точно ли я еду в Канаду? Зато там оказались самые дешевые сигареты- 27 долларов за блок мальборо. Вот и снова Канада! Те же горы и долины, так же пасутся коровы на лугах, но- дома! Калгари встретил великолепной погодой, +20 День двадцатый. Понедельник. Вчера оставил прицеп на нашем ярде, а в Калгари расположен главный офис нашей фирмы, и поехал искать Тим Хортонс- самое лучшее кафе из предприятий быстрого питания. Супчики, пончики-булочки, йогурт и все такое. Возвращаюсь на ярд, а прицепа моего нет! Де жа вю! Так не бывает! Отлучаться- да больше никогда! В следующий раз буду ходить вокруг сцепки с резиновым молотком для проверки шин наперевес ). Надо успокоиться и взять себя в руки. Для начала пройтись по ярду, хоть и воскресенье и никого нет, но вдруг у кого-то хватило ума так неудачно пошутить. Точно! Нашел прицеп на площадке для подогрева продукта, подключенным к шлангу с горячим паром, вокруг- ни души. Все двери закрыты. И ведь я никому не говорил, что приехал, странные вещи происходят... Доставил груз клиенту, бросил прицеп на ярде и стал ждать информации о следующем грузе. Часа через четыре выяснилось, что в Калгари не осталось трейлеров, чистых и исправных, и надо ехать за прицепом на бранч в Эдмонтон. 190 миль головастиком, потом в Йорктон в Саскатчеван за грузом, еще 500 с лишним миль. День двадцать первый. Вторник. Иногда Канада сильно напоминает Россию, то же разгвездяйство и всеобщий пофигизм. Посередине поля построили завод по переработке всего, что произрастает на окрестных полях. Запустили его, то есть включили в розетку, а потом стали думать, а как же подвозить сырье и отпускать готовую продукцию, дороги к заводу-то нет. То есть она, конечно, есть, но сильно напоминает колхозный разбитняк села Мошонки Калужской области, куда нас в молодости сельхозотрядом периодически вывозили выковыривать картошку с полей. Но это еще не все, в лучших сов..овых традициях на перекрестке этой дороги с 16 хайвеем "Желтая голова"(такое название), на обочине дежурит трактор со щеткой и поливалка, смывать грязь не с машин, как можно подумать, а с дороги сразу за машинами, но только на этом перекрестке. После прошедших проливных дождей тут может понадобиться полный привод даже на прицепе. Высокие резиновые сапоги входят в комплект средств индивидуальной защиты при погрузке или выгрузке некоторых химикатов и должны находиться в машине, на всякий случай. И вот этот случай наступил! По щиколотку с налипшей грязью на сапогах вхожу в главный офис завода. Большое помещение разбито на квадратики со стенками по грудь. В каждом квадратике что-то(кто-то) шуршит. Народу много, а спросить не у кого. Наконец, какой-то клерк заявляет, что до тебя здесь побывало уже четыре трака твоей компании, ты опоздал, все вывезли, жди, может завтра еще наработаем продукта. День двадцать второй. Среда. Продукта они наработали, но недостаточно много, всего семнадцать тонн. Консистенция какашек, цвет какашек, даже запах почти. Зовется масло из овощей, отходы этого предприятия, но продукт натуральный и используется для производства женской косметики заводом в Чикаго. Границу пересекал под Виннипегом, таможенник долго смотрел в экран своего компа, попросил инвойс, убежал куда-то советоваться. Неудивительно, стоимость продукта, указанная в инвойсе- 90 долларов с копейками за 17 тонн, ему показалась подозрительной. День решил завершить в деревенском ресторане небольшого придорожного трактопа с названием "Оранжевый лось". Салат бар. Блюдо креветок гриль с соусом. Сочный стейк размером в две ладони, -А не желает ли мистер надрезать свой стейк, чтобы посмотреть, по его ли вкусу он прожарен? Мистер не желает, мистер голодный и

сожрет его даже сырым. Вместе с тарелкой. И запьет вашим яблочным соком. 18 долл. за все- неплохая цена. Плюс чаевые- так положено. День двадцать седьмой. Понедельник. Утро. Закончен мой длинный рейс. Приехал на ярд, сбросил прицеп, сдал оригиналы всех подписанных документов в офис, убрал в машине, завел покрытую густой пылью свою. 12500 миль-чуть больше 20 000 километров, 3 лэйовера(вынужденный простой, не менее 12- не более 24 часов), время разгрузок и погрузок, нашим бухгалтерам еще предстоит подсчитать, сколько я заработал, но, судя по авансу, который упал на мой счет за первые две недели, очень даже неплохо. Предвкушаю хороший отдых с семьей. Попросил пять дней минимум. И снова в рейс. Дороги ждут.



Мастер класс

Европа, ад для дальнбойщика? - Профессия - водитель трака

Съездил в Европу на автобусе, ужаснулся. Трасса Минск-Брест, грузовые 100, легковые 120, смотрю на спидометр - 100, спрашиваю водителя, он говорит ограничитель стоит. афигеть, 105 кмч в онтарио для трака показались семечками. это надо учесть что автобусы всё равно 120 летают. трасса платная для машин не из РБ-России-Казахстана и для всех кто больше 3.5 тонны. Беларускому автобусу до Бреста вроде 8 евро(2 оси) Всё-бы ничего, только трасса это примерно как US хайвэй где-нибудь в техасе, бывают населённые пункты, лежащие полицейские, развязки.... в смысле развязки бывают.... иногда. везде камеры контроля скорости, причём штрафы они присылают нехилые, больше чем менты дают. Беларусам присылают письма счастья по почте, иностранцев не выпускают из РБ, на границе платят штрафы, а вот москали летаю и плюют на камеры, таможенный союз как никак, пока с них взыскивать штрафы не могут. хайвэй(ну по онтарио трафик акт любая дорога хайвэй, а в беларуси её многие называют автострадой, хотя такого статуса у неё нет) вообще хайвэй изгибается, впереди рэст-эрия, тут на левой полосе(рестэрия в центре) вырисовывается фура... она стоит. как и в америке тут напарковано траков



на шолдере рестэрии, только народ паркуется так что вылезает целиком на левую полосу. аварий нет потому что народ знает, что там можно ночью трактор без огней встретить в левой полосе. не то что фуру. обочины на дороге вообще есть, фура может на неё стать.... летом. зимой туда никто не полезет, потом можно не выползти, сломавшаяся фура будет на дороге стоять. классно. брест, фуры уходят на козловичи, для них отдельная граница, где они проводят очень много времени. незнаю как и что там, но думаю кошмарно. мало того границы две. а не одна как на границе канада-сша, и про папсы-парсы они там не слышали наверное. и ещё наверное очереди. автобус движется к обычному погранпереходу, через брест.... думаю не через центр, но светофоров там хватает, ну в западной канаде такое сплошь и рядом. перед границей останавливаемся, чтото там водилы делают. приходит другой автобус, тоже останавливается. водилы вскакивают внутрь и кричат давай, по газам, а то он будет перед нами, ой как они правы. это ведь час времени. на границе толпа легковых машин, они не двигаются, а просто стоят. автобус нагло зигзагами проезжает и встаёт на линию автобусов, час на беларускую границу, час ожидания в очереди на польской границе(впереди только один автобус). польский погранец никогда не видел канадца в автобусе и изучает мой паспорт с лупой. час ждём бабушку-таможенницу, которая пришла и спросило "ничего запрещённого нет?" посмотрела на открытые багажники и дала отмашку. это ведь ускоренная программа. кошмар. ну ладно, интересно, какие дороги нас ждут в европе..... польща. дорога до варшавы за 13 лет нисколько не изменилась. транспорта много, дорога в 2 полосы(одна туда-другая оттуда) скорость тракам и автобусам - 70. только на автострадах автобус может ехать 80. автострад я не видел. в варшаве объездная похожа на хайвэй 7, постоянные светофоры, и такиеже пробки. далее едем на вену, дорога - типа хайвэй 7, города, светофоры. вообще кошмар. для меня такие дороги очень тяжелы. в чехии уже нарисовалась автострада, только строители намудрили, поставили мягких ограждений, которые складываются если в них въедут. да вот только обочина стала узкой, ограждение стоит прямо на ней, легковая поместится с трудом, фура будет выпирать. и вот оно, на подъёме торчит фура, может сломалась, а может водитель решил посрать. половина на обочине, а половина на дороге. ограничений скорости нет, но вроде оно там 130-140 км/ч, но не обозначено. везде камеры на скорость. а траки прутся.... 80.... 80..... восемьдесят. кошмар. как вы ездите. чешские скейлы, ничего не моргает, какая прощадочка, на ней очередь траков - их сканируют рентгеном. я так и не понял что это за фигня такая. зачем? горочка.... ну думаю наконец мы поедем быстрее. хрен, водила говорит что за это поймеют, тахограф пишет. вообще автобус катится с горы 90-95 кмч чтобы не превысить. кошмар. а австрии обочины пошире, трак въездет, но второй трак может ездо легко задеть. в италии обочин нет вообще, есть островки, довольно часто есть. если сумеешь докататься до него. дистанция - её не соблюдают, все тайлгейтят и это нормально. автобус прыгает по полосам, в левую на обгон фуры, обратно в право, по тормозам перед следующей фурой, пропускает машину, по газам и на обгон. ЗАЧЕМ???? не простили по американски за полмили стать в левую полосу и безопасно обогнать? нафига эта дрочка по полосам. где онтарийские обгоны по полчаса. ах да, там много где тракам вообще нельзя обгонять. айдлинг. в европе никто не айдлит. это конечно хорошо, тихо, когда холодно есть вебаستا. но италия.... там жарко и душно и никто не айдлит, даже автобус выключает мотор сразу же, нету даже американских 5 минут для траков. а с пассажирами в автобусе можно в штатах айдлить везде. мало того это только в городах соблюдают и то не везде. кошмар. как они там спят. про IFTA в европе не слышали, перед новой

страной останавливают и оплачивают дороги. прямо как в дурацком штате орегон. правда там это на диспетчера функция возложена - покупать пермиты. все хайвэй платные, это просто какойто кошмар. вообще я представляю себе работу дальнбойщика в европе как какойто кошмар. и мне видео танцующего румына за рулём трака уже не кажется смешными, там реально грустно на скорости в 80 кмч. а, чтобы автобус по европе ехал 100кмч его надо возить в германию на техосмотр. и только в чехии нас обогнал автобус, какое ржавое корыто. вероятно своим в чехии можно ездить и быстрее. платная стоянка, платный душ - это видимо не ново европейским дальнбойщикам. платный сортир - это вероятно нет, пока весь автобус бегал в платные туалеты, а ссал за фурами. хотя поспать - это проблема, надо ещё знать где сортир бесплатный. а поспать на рампе - не видел в европе обочин на рампах волмарты - чтото не видно супермаркетов у хайвэев, видел всего парочку в италии, и на них всего 2 фуры стояло. супермаркеты видимо далеко, надо их искать. и там любят траки не пускать на парковки супермаркетов. не стоят они там. мелкие спальники, трейлера надо тентовать, а то и два трейлера. драйбоксы там редкость.