



### ВСЕГО ТРЕТИЙ ИЛИ УЖЕ ТРЕТИЙ?

Во всяком случае, движения приобрели автоматизм: свернуть спальный мешок, сложить палатку, погрузить весь нехитрый скарб в автомобиль. Несмотря на раннее утро, жизнь на бивуаке кипит. Какофония звуков будит ассоциации с музыкальной пьесой «Утро на ферме»: ворчание дизель-генераторов, урчание прогреваемых моторов автомобилей, рев турбин самолетов и треск винтов взлетающих «вертушек». Словно солдат, считающий дни до дембеля, пытаюсь прикинуть, сколько еще мне осталось вести эту жизнь скаута, и результат вычислений получается неутешительным.

Начало гонки частично подтвердило предположения Лекьена (см. врезку). На первом же «реальном» спецучастке на маршруте Казань — Бугуруслан протяженностью 140 километров в зачете грузовиков отличную скорость продемонстрировал Жерар Де Рой, выступающий на новом автомобиле под брендом Iveco, который опередил экипажи Владимира Чагина и Алеса Лопрайса. Но вот квартет Volkswagen на автомобилях Race Touareg вел исключительно внутреннее сражение, не допуская к борьбе за победу никого из посторонних. И если на очередной группе спецучастков, проходивших уже на территории Казахстана по маршруту Бугуруслан — Уральск, Владимир Чагин взял уверенный реванш в зачете «камионов», то сражение в категории джипов украшала битва Аль Аттия с Карлосом Сайнцем.

Почти все говорили о том, что «моментом истины» этой гонки станет 580-километровый спецучасток этапа Уральск — Бейнеу. Как в воду глядели, но об этом чуть позже. А протокол результатов четвертого этапа в абсолютном зачете выглядел впечатляюще: Карлос Сайнц, Марк Миллер, Жиньель де Вилльерс, Нассер Аль Аттия и... экипаж Фирдауса Кабирова на КамАЗе. «Честно говоря, я беспокоился по поводу того, как мы преодолеем этот этап, — рассказывал Фирдаус. — Знал, что в этой местности будет много работы для штурмана, но не предполагал, что трасса окажется такой скоростной — наша средняя скорость была 100 км/ч. Но были и проблемы с навигацией. К “роуд-буку” претензий нет, правда, если ехать с нормальной скоростью. Но поскольку мы просто летели по трассе, то это вносило дезориентацию в работу ☹

# БУРЯ В ПУСТЫНЕ

ЖУЖЖАНИЕ БУДИЛЬНИКА МОБИЛЬНОГО ТЕЛЕФОНА ВЫРЫВАЕТ ИЗ КРЕПКИХ ОБЪЯТИЙ СНА В САМЫЙ НЕПОДХОДЯЩИЙ МОМЕНТ. ПЯТЬ СЕКУНД НА ТО, ЧТОБЫ ПОНЯТЬ, НА КАКОМ СВЕТЕ НАХОДИШЬСЯ, ЕЩЕ ДЕСЯТЬ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ, ПРИПОМНИВ ВСЕ ЗНАКОМЫЕ РУГАТЕЛЬСТВА, ВЕРНУТЬСЯ К РЕАЛИЯМ ЖИЗНИ. НАЧИНАЕТСЯ ТРЕТИЙ ДЕНЬ РАЛЛИ-РЕЙДА «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ», ГОНКИ СЕРИИ «ДАКАР» □ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ □ ФОТО АВТОРА И СЕРГЕЯ КРЕСТОВА

## УСТУПАЕТ ЛИШЬ «ДАКАРУ»?

Более 50 легковых автомобилей и 20 грузовиков на старте в Казани. И очень высокая планка события, установленная его организаторами — французской организацией A.S.O. и Некоммерческим партнерством «КамАЗ-Автоспорт». «Мы не без основания претендуем на звание одного из самых крупных ралли-рейдов. Разумеется, за исключением “Дакара”», — так оценил масштаб гонки директор проекта Семен Якубов. «А я хочу отметить не только количественный, но и качественный состав участников, — подчеркнул спортивный директор соревнования Фредерик Лекьен. — Хочется, в первую очередь, поблагодарить команду Volkswagen, выставившую звездный состав. Это и прошлогодний победитель “Дакара” Жиньель де Виллерс, и легендарный Карлос Сайнц, и Марк Миллер, и дебютант команды, хорошо известный в классическом ралли, Нассер Аль Аттия. Но разве можно назвать аутсайдерами таких пилотов, как Кристиан Лавелл или Филиппе Гаш на его новом багги! Весьма конкурентоспособны россиянин Руслан Мисиков и чех Мирослав Заплетал. В зачете грузовиков в очень сильном составе представлена команда “КамАЗ-Мастер”. Но и здесь победа не бесспорна — оппонентами выступают экипажи Яна и Жерара Де Роев. Нельзя сбрасывать со счетов и Алеса Лопрайса, стартующего на Tatra».





штурмана». А еще на этом спецучастке очень быстрым был Жерар Де Рой. Пожалуй, чересчур быстрым. «Сломалось все, что ниже кабины! Рулевое управление, гидроцилиндры, ограничители хода подвески», — сокрушался на бивуаке Жерар. Не обошлось без технических проблем и в нашей команде — на экспериментальном автомобиле Эдуарда Николаева сломалась рессора.

Так вот, о «судьбоносности» четвертого этапа. После него четверка экипажей VW продолжала лишь «внутренние» разборки (лидирующий Аль Аттия опережал де Вильерса, занимавшего четвертое место, на 12 минут), умчавшись от ближайшего «нефольксвагеновского» преследователя Кристиана Лавелля на час. Далее — багги Маттиаса Кале и Филиппе Гаша. Владимир Чагин лидировал в зачете грузовиков, а в генеральной классификации Silky Way его экипаж занимал седьмое место. В топ-десятку «абсолюта» входили и Фирдаус Кабиров, и Жерар Де Рой. Но итоги гонок целесообразно подводить на финише...

Примером этого тезиса стала авария Владимира Чагина — за семь километров до финиша 424-километрового спецучастка Бейнеу — Жанаозен на его КамАЗе оторвалось колесо. На ремонт было потрачено около трех часов, и Владимир потерял все шансы на победу, а Жерар Де Рой и Алес Лопрайс приобрели дополнительную мотивацию. Но и без этого соперники Фирдауса Кабирова, ставшего лидером гонки, комплексами не страдали. «КамАЗы действительно очень быстро едут», — признавал Де Рой. — Раньше я думал, что Чагин сумасшедший, но, оказывается и Кабиров тоже. Правда, про меня они, наверное, сказали бы то же самое». Впечатляла и быстрая, если не сказать безумная, езда Нассера Аль Аттия. При этом уроженец Катара не переставал говорить о том, что он будет действовать только согласно выработанному плану... Похоже, план заключался в том, чтобы ни при каких обстоятельствах не отпускать педаль газа.

Шестой этап ралли-рейда, гонка пересекает границу Туркменистана. Участок гра-



**1** Тренировка перед «Дакаром»? Нет, полноценная гонка!  
**2** Аль Аттия и Сайнц. Их сражение достойно аплодисментов.  
**3** Руслан Мисиков и Костя Жильцов — впереди только VW.



## ИЗ ПУТЕВЫХ ЗАМЕТОК

Стал ли «Шелковый путь» событием для жителей государств, по территориям которых был проложен его маршрут? Безусловно. В любом из населенных пунктов свою долю аплодисментов получал каждый автомобиль, имеющий отличительные знаки ралли-рейда. Детишки с рукописными плакатиками «Желаем удачи» часами простаивали даже на маршрутах «ассистанса», а стоило машине остановиться, как тут же находилось множество желающих сфотографироваться с гостями. На каждом бивуаке муниципальные власти в обязательном порядке устанавливали юрты, в которых все участники могли отведать национальные лакомства. А еще я был просто поражен количеством инспекторов дорожного движения, состоящих на службе государства Казахстан, — вблизи населенных пунктов постовые находились на каждом перекрестке! И не с целью собирать мзду, а исключительно для того, чтобы обеспечить участникам действия возможность первоочередного проезда, будь то гоночный автомобиль, техник или машина прессы! Что касается бивуачной жизни, то бывалые участники ралли-рейдов пугали меня присутствием на бивуаках скорпионов и другой ядовитой живности, рекомендуя обязательно взять с собой высокие ботинки-берцы. Взял, но эта обувка так и пролежала у меня в рюкзаке без дела — лично я ни одного скорпиона не видел. Правда, как-то по бивуаку поползли слухи, что одного из участников скорпион все же ужалил. Но в этом случае ботинки вряд ли помогли бы — укус пришелся в палец руки в тот момент, когда несчастный в темноте ставил палатку. В этом случае на высоте оказались французские врачи, закаленные опытом работы на «Дакарах». Кстати, члены медицинской бригады отмечали, что травм и других неприятностей со здоровьем на бивуаках было очень мало. Да и вообще, на инфраструктуру бивуаков «Шелкового пути» грех жаловаться. Компания «Туран Батыр» из Татарстана обеспечивала вполне нормальное питание, присутствовали и все остальные достижения цивилизации: туалеты, умывальники, была и душевая палатка. Разумеется, все эти блага были представлены в полевом варианте. Что касается работы журналистов, то проблем с передачей информации не было.





затем работа в пресс-центре, который ровно в 22.00 разбирается для перевозки на следующий бивуак, ужин, установка палатки, спальный мешок... И снова ранний подъем...

Над бивуаком в Туркменбаши бесчинствует песчаная буря. Песок повсюду: он противно скрипит на зубах, не дает открыть глаза, толстым слоем покрывает клавиатуру ноутбука. Час за часом ветер продолжает свою пляску, ломая тенты и снося палатки. Ну как тут не воспользоваться журналистским штампом и не провести параллель между реальной песчаной бурей и все возрастающим темпом гонки. Но к аллегориям прибегать не требуется, так как постоянно меняющаяся ситуация в турнирной таблице со скоростью урагана меняет и сценарий гонки. Еще накануне не из-за технических проблем на своем багги выбывает из гонки Филиппе Гаш, на Nissan Кристиана Лавнелля отказывает коробка передач, а на этапе Жанаозен — Туркменбаши переворачивается Маттиас Кале. Теперь лучшим «после фольксвагенов» становится российский

экипаж Руслана Мисикова и Константина Жильцова. После шестого этапа Аль Аттия опережает Карлоса Сайнца всего на три минуты, и соперничество мудрого «Матадора» и экспрессивного катарца вступает в решающую фазу. В «грузовом» зачете бал правит экипаж Владимира Чагина, старающийся максимально улучшить свое турнирное положение после досадной поломки. Фирдаус Кабиров уверенно занимает первую строчку зачета грузовиков (и пятую в генеральной классификации!), Жерар Де Рой надежно расположился на второй позиции, а вот на третье место претендуют сразу три экипажа: Алеса Лопрайса, Ильгизара Мардеева и Эдуарда Николаева. И о какой тактике или стратегии здесь может идти речь!

Маршрут ралли-рейда «Шелковый путь», в отличие от первоначального, был несколько изменен. После седьмого этапа Туркменбаши — Балканабад участники в «гоночном режиме» должны были вновь вернуться в Туркменбаши, и уже оттуда им предстоял 600-километровый перегон на финиш в Ашхабад.

Изменение маршрута было связано с прибытием в Туркменбаши президентов Казахстана, Туркменистана и России. И как в хорошем детективе, все решилось в самом конце марафона, на его последнем, 360-километровом спецучастке Балканабад — Туркменбаши. Днем ранее Нассер Аль Аттия одержал свою третью победу на этапах Silk Way, опередив Карлоса Сайнца на две минуты. Таким образом, перед заключительным этапом Аль Аттия и «Матадора» разделяли 4 минуты и 56 секунд, но имя победителя можно с уверенностью назвать лишь на финише. И первым на финишный подиум в Ашхабаде въехал Race Touring... Карлоса Сайнца! «Место, где произошла авария, в дорожной книге было обозначено как danger 2, но на самом деле это была настоящая «тройка»! Я пытался тормозить, но скорость была большой, и мы со всего хода угодили в глубокую яму, серьезно повредив подвеску автомобиля», — рассказывал расстроенный Нассер Аль Аттия. В результате в тройке призеров «легкового» зачета — трио команды VW, пред-

ставленные экипажами Карлоса Сайнца, Марка Миллера и Жиньяля де Вильерса. Четвертыми в этом зачете были Руслан Мисиков и Константин Жильцов. Что касается зачета грузовиков, то победителями здесь стали Фирдаус Кабиров, Андрей Макеев и Анатолий Танин. Второе и третье места заняли соответственно экипажи Жерара де Роя и Алеса Лопрайса.

Красочная церемония финиша в столице Туркменистана, кубки, брызги призового шампанского. Для участников этот марафон протяженностью более чем 4600 км, из которых 2600 составили спецучастки, был закончен, но организаторам еще хватало работы. Тем не менее я попросил руководителя проекта Семена Якубова подвести некий итог. «Трасса получилась красивая, со сложным рельефом, требующая мастерства в управлении автомобилем и в навигации, — считает Якубов. — Надеюсь, я сделал такую гонку, которую от меня ожидали. И я уверен, что ралли-рейд «Шелковый путь» получился лучше, чем южно-американский «Дакар». Вот так. Без компромиссов. □



4

## ТЕСТИРОВАТЬ, ТАК ДО КОНЦА

Так утверждал Эдуард Николаев, рассказывая о поломке рессоры: «Была серия прыжков, которая закончилась жестким ударом в бугор. Произведенная ревизия показала, что сломаны коренные листы рессоры, причем с двух сторон. Причин, приведших к поломке, три, но рассматривать их нужно как одно целое. Во-первых, возможно, на буграх и ямах стоило чуть сбросить темп. Во-вторых, не исключена банальная усталость металла. В-третьих, и мы склонны принять эту версию, в доработке нуждается сама конструкция подвески. На замену рессоры (одна запасная была на борту «летучей техники» Ильгизара Мардеева) ушло бы очень много времени, поэтому решили произвести «реанимацию» в полевых условиях и продолжить движение. Кстати, после поломки рессоры мы еще и поддоном двигателя «приложились», но подтекание масла ликвидировали, замазав щель герметиком. Что касается рессоры, то ремнями притянули верхний лист и продолжили гонку, хотя поломка произошла на 120-м километре, и впереди было еще 400. Для нас сейчас важнее всего именно тестовая работа, так что решили экспериментировать до конца. Нечто подобное вполне может произойти и на «Дакаре», и нам необходимо знать предел «живучести» автомобиля, понять, можно ли с такой поломкой продолжать движение. При этом старались не плестись — на буераках не рисковали, но и результат хотелось привезти достойный. Убедились, что автомобиль вполне может доехать, причем в темпе чуть выше среднего».



1



2



3



5

- 1 Жерар Де Рой был достойным соперником. Впрочем, как всегда.
- 2 Фирдаус Кабиров: «Хочу поблагодарить всех тех, кто участвовал в организации этой гонки».
- 3 Надолго ли песчаная буря, аскаалы? «На воле Аллаха...»
- 4 Даже в пустыне ремонт на «салфеточках». Законы экологии соблюдаются неукоснительно.
- 5 В свое время Маттиас Кале тестировал и продукцию Волжского автозавода.