



РАЗВЕДКА БОЕМ

ИМЕННО ТАК ОЦЕНИВАЛИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТНИКИ ЮЖНО-АМЕРИКАНСКОГО «ДАКАРА-2010» ДЕБЮТНЫЙ РАЛЛИ-РЕЙД «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ». НО ПОДГОТОВКА ПОДГОТОВКОЙ, А О ВЫСОКОМ РЕЗУЛЬТАТЕ В ЭТОЙ НЕПРОСТОЙ ГОНКЕ МЕЧТАЛ КАЖДЫЙ ВЫШЕДШИЙ НА СТАРТ ЭКИПАЖ. СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ, ФОТО АВТОРА

На старте ралли более полусотни джипов и два десятка грузовиков. И сразу устанавливается очень высокая планка события. «Мы не без основания претендуем на звание одного из самых крупных ралли-рейдов. Разумеется, кроме «Дакара». И всю тяжесть организации этого грандиозного соревнования разделила с нами столь авторитетная организация, как A.S.O.», — отметил руководитель проекта Семен Семенович Якубов. «А я хочу отметить не только количественный, но и качественный состав участников», — подчеркнул на предстартовой пресс-конференции представитель той самой организации, директор ралли Фредерик Леклен. «В зачете грузовиков в своем самом сильном составе представлена команда «КАМАЗ-Мастер». Но и здесь победа не бесспорна», — продолжил Фредерик. И это так, ибо в стартовом протоколе значились оба Де Роя — старший Ян и младший Жерар, выступающие на обновленных грузовиках под брендом Iveco.

А разве можно было сбрасывать со счетов экипаж Алеса Лопрайса, племянника легендарного Карела Лопрайса, стартовавшего на Тага? Самое конкретное заявление о тактике и стратегии на «Шелковом пути» прозвучало из уст Владимира Чагина: «У нас настрой на упорную борьбу и только на победный результат. Тесты перед «Дакаром»? Этим можно заниматься и на этапах национального чемпионата, а здесь нам предстоит сразиться с очень сильными соперниками».

Приветственные речи на стартовом подиуме в Казани (в том числе и от президента Республики Татарстан Минтимера Шаймиева), короткий двухкилометровый пролог на грунтовой трассе, проложенной прямо в центре Казани, и на следующий день старт на первом «реальном» спецучастке ралли-рейда Silk Way.

141 километр гоночной дистанции на маршруте Казань — Бугуруслан — это для ралли-рейдов

своеобразный спринт. Здесь «выстрелил» Жерар Де Рой, опередивший Владимира Чагина, а третьим на финише был Алес Лопрайс. Правда, разрывы в группе лидеров исчислялись лишь в минутах, но в том, что борьба предстоит серьезная, сомнений не было.

Более конкретную таблицу о рангах предложил следующий день гонки, когда участники преодолели два спецучастка на маршруте Бугуруслан — Уральск общей протяженностью 230 километров. Здесь триумфатором был Владимир Чагин, опередивший Де Роя на 2 мин. 46 с. Третий результат с отставанием от лидера на 8 минут показал Фирдаус Кабиров, а четвертым был Эдуард Николаев, основной задачей которого является тестовая работа с новым грузовиком. Причем на первом из двух спецучастков Эдуард показал третье время! Первым итоги дня подвел Владимир Чагин: «День удачный для всей команды. Во-первых, все автомобили в целостности и сохранности прибыли на bivouac, во-вторых, показаны очень неплохие результаты — два КАМАЗа в призовой тройке. В-третьих, очень порадовал Эдик Николаев, который ровно и стабильно проехал на новом автомобиле, в очередной раз доказав, что он отличный пилот. Что касается нашего сражения с Де Роем, то битва предполагается жесткая и серьезная. Но мы для того и приехали, чтобы лицом к лицу встретиться с настоящим соперником». Весьма позитивно был настроен и Фирдаус Кабиров: «Проигрываем соперникам не так много — вся гонка еще впереди. В моем экипаже новый штурман — Андрей Макеев, до этого он выступал в качестве механика. Поэтому едем очень осторожно, стараясь не допустить ошибок в навигации. Правда, проблем с ориентированием не избежали». А герой дня Эдуард Николаев скромно заметил: «Такого результата не ожидал. А что касается автомобиля, то мне кажется, что по управляемости он превосходит наши прежние версии. Он более послушный и позволяет проходить повороты с большей скоростью. В отличие от «дакарской» машины, двигатель и кабина ☹

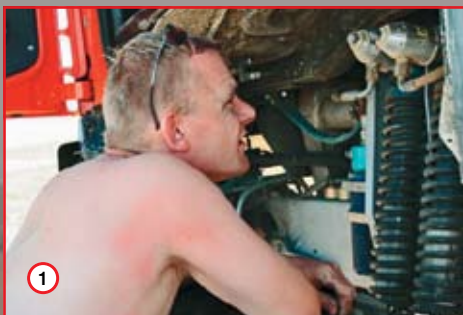


здесь больше смещены к центру, и это позволяет добиться почти идеальной развесовки. О двигателе мнение пока не сложилось: установленный здесь Cummins мощный, но, возможно, чуть проигрывает в динамике. Но это пока субъективно — сравнительные тесты с нашими нынешними моторами мы провести не успели».

Два дня гонки были лишь разминкой — на следующий день участникам ралли-рейда предстояло преодолеть 600-километровый марафонский спецучасток на маршруте Уральск — Бейнеу, который всерьез мог повлиять на расстановку сил. Теперь дистанция «Шелкового пути» пролегла по территории Казахстана.

Карлос Сайнс, Марк Миллер, Нассер Аль Атия, Жиль де Вилльерс, Фирдаус Кабиров — так выглядел протокол абсолютного зачета после самого протяженного спецучастка гонки. Никакой ошибки — КАМАЗ-4326 экипажа в составе Фирдауса Кабирова, Андрея Макеева и Анатолия Танина финишировал вслед за четверкой заводских экипажей Volkswagen, выступающих на прототипах Race Touareg. «Самый протяженный скоростной участок позади, и я очень этому рад — честно говоря, очень беспокоил-

ся по поводу того, как мы преодолеем этот этап, — делится впечатлениями Фирдаус. — Знал, что в этой местности будет очень много работы для штурмана, но не предполагал, что эта трасса окажется такой скоростной — наша средняя скорость была 100 км/ч. Но были и проблемы с навигацией — к роуд-буку претензий нет, если ехать с нормальной скоростью. Но поскольку мы просто летели по трассе, то это вносило некоторую дезориентацию в работу штурмана. Тем не менее по сравнению со вчерашним спецучастком могу отметить, что опыт Андрей Макеев приобретает очень быстро, решения принимает молниеносно, способен предвидеть ситуацию, что особенно важно при такой скорости». А вот Жерар Де Рой пытался ехать еще быстрее, но вскоре пожалел, что «перебрал» со скоростью. На бивуаке на мой вопрос о том, как прошел день, ответил охотно: «День был хорошим. Но очень длинным!» При этом внимательно изучал подвеску своего автомобиля. А затем прокомментировал: «Сначала произошел прокол колеса, а затем сломалось все, что ниже кабины! Рулевое управление, гидроцилиндры, ограничители хода подвески...». Своими впечатлениями о самом длинном



1. Жерар Де Рой отчаянно сражался, но неоднократно становился заложником собственной скорости.
2. Экипаж Якова Мехтиева, выступавший на MAN, стал победителем в зачете Production.
3. Фирдаус Кабиров: «Я не старался выжимать максимум из машины. Сбрасывал скорость там, где можно было "проскочить", но ценой поломки автомобиля».
4. Третьим на подиуме был экипаж Алеса Лопрайса.
5. Silk Way стал дебютом для туркменских экипажей.



«допе» поделился и пилот «летучей технички» Ильгизар Мардеев: «В каждой гонке есть изюминка, и изюминкой "Шелкового пути" стал именно этот спецучасток. Думаю, эти 600 километров будут определяющими во всей гонке. Этот спецучасток вообрал в себя буквально все, предъявляя самые высокие требования и к пилотированию, и к навигации, и к машине».

Но технические проблемы были не только у Де Роя, не обошли они стороной и команду «КамАЗ-Мастер». Все с тревогой ожидали возвращения на бивуак Эдуарда Николаева, на автомобиле которого лопнула рессора. Но вот появляется автомобиль со стартовым номером «214». Эдуард выпрыгивает из кабины и направляется к механикам, а на мои попытки задать вопросы лишь отмахивается: «Не сейчас». Уже в процессе ремонта Эдуард рассказал о случившемся: «Причин, приведших к поломке, три, но рассматривать их нужно как одно целое. Возможно, стоило бы чуть сбросить темп. В легенде многочисленные неровности были указаны, но ехали мы отнюдь не в спокойном режиме. Во-вторых, возможна банальная усталость металла. В-третьих, и мы склонны принять именно эту версию, в доработке нуждается сама конструкция подвески. Но мы занимаемся тестами нового автомобиля, и режимы тестирования должны полностью соответствовать боевым. Что касается поломки, то коренные листы рессоры сломались после серии прыжков и жесткого удара колеса в бугор. Кроме того, продолжив движение, мы ударились еще и поддоном. Произведенная ревизия выявила не только поломку рессоры, но и подтекание масла. На борту автомобиля Ильгизара Мардеева была запасная рессора, но на замену ушло бы очень много времени. Приняли решение продолжать движение несмотря на то, что до финиша было более 400 километров. Верхний лист рессоры притянули ремнями, течь масла ликвидировали с помощью герметика. Поехали, стараясь беречь автомобиль, но и результат хотелось показать уж не совсем плохой. А эксперимент получился отличным: мы проверили, можно ли в подобной ситуации на «Дакаре» продолжать движение, и испытания показали, что автомобиль способен доехать, причем в темпе чуть выше среднего».



Самый протяженный спецучасток позади, но об остальных участниках «Шелкового пути» можно было лишь мечтать, так как следующий этап на маршруте Бейнеу — Жанаозен был также не из коротких — почти 430 километров. И он продолжил вносить коррективы в ход борьбы. Произошла серьезная поломка на грузовике Владимира Чагина — на высокой скорости вместе со ступичным узлом оторвалось колесо. Причем деталь улетела метров на 700! На выручку быстро подоспел экипаж Ильгизара Мардеева, необходимые запчасти были на борту «летучей технички», но время, потраченное на их выгрузку, стоило Ильгизару третьего результата на этапе. Если бы не потерянные 30 минут, он пропустил бы вперед лишь Фирдауса Кабирова и Алеса Лопрайса, да и в абсолютном зачете занял бы восьмое место на спецучастке. Но, как известно, спорт слагательного наклона не терпит. А героем этого дня вновь стал Фирдаус Кабиров, который в генеральной классификации абсолютного зачета ралли-рейда после пятого этапа занял пятую позицию!


Жанаозен — Туркменбаши. Маршрут Silk Way пересекает границу Туркменистана, протяженность очередного спецучастка составляет 514 километров. И следует атака ➔

Владимира Чагина: он на 27 минут опережает Фирдауса Кабирова, почти на 35 минут Жерара Де Роя и более чем на 37 минут Ильгизара Мардеева. Лишь через час после Владимира финишировал Алес Лопрайс.

Чагин продолжил победное шествие и на следующий день, став самым быстрым на маршруте Туркменбаши — Балканабад. За ним, с отставанием в шесть с половиной минут и двенадцать минут соответственно, финишировали Эдуард Николаев и Фирдаус Кабиров. Итог очередных двух дней борьбы подводит лидер зачета грузовиков Кабиров: «Два дня песков, но пески очень разные. Лично мне нравятся пески и дюны, правда, полюбить их я смог лишь после того, как начал их понимать. Трасса в пустыне оказалась достаточно быстрой — скорость была около 60 км/ч, и с учетом дорожных условий это вполне нормально. Жалко, что не получилось борьбы с Жераром Де Роем, который застрял в солончаках». Да, именно так — Жерар в пылу борьбы опять переусердствовал со скоростью и угодил в ловушку на зыбком соляном покрытии. Кстати, этот случай с Де Роем слегка омрачил радость Эдуарда Николаева от успешного выступления на этом этапе: «Мне очень понравилось управлять автомобилем на этой трассе — даже сумели объехать Алеса Лопрайса. Все было хорошо, кроме ситуации с застрявшим Де Роем.

До сих пор для себя так и не решил, правильно ли поступил, не вытащив его. С одной стороны, это гонки, а с другой... Наверное, нужно было остановиться — не хватило опыта для принятия правильного решения».

Предварительная схема маршрута ралли-рейда была изменена буквально накануне старта: пришло подтверждение визита в Туркменбаши президентов России, Казахстана и Туркменистана. Таким образом, маршрут Silk Way вместо того чтобы отправиться из Балканабада в Дарвазу, вновь повернул в Туркменбаши. Последний настоящий спецучасток протяженностью 360 километров, которому предстояло подвести итог этого нелегкого марафона. И если говорить о цене победы на этом этапе, то она составила 25 секунд. Именно столько проиграл Эдуард Николаев победителю спецучастка Алесу Лопрайсу. А победителем первой редакции ралли-рейда «Шелковый путь» в зачете грузовиков (и четвертым в абсолютном зачете гонки) стал экипаж Фирдауса Кабирова, который более чем на час опередил экипаж Жерара Де Роя и более чем на полтора часа — экипаж Алеса Лопрайса.

В заключение был красочный финиш в Ашхабаде, шампанское, кубки, фейерверк. Я посчитал, что хорошим финалом этого материала может стать вопрос, заданный Семену Якубову, человеку, во многом благодаря которому гоночный караван смог пройти по «Шелковому пути». На мой вопрос о том, все ли в гонке получилось так, как он планировал, Семен Семенович ответил: «Получилось все, и даже лучше, чем предполагали. Но все еще не кончилось! Мы до сих пор работаем в режиме гонки, и если участники уже могут отпраздновать ее окончание, то для нас она продолжается. Нам нужно отвезти участников в Астрахань, затем на границу. Вот когда мы доставим последний экипаж в Европу, тогда и будем считать, что у нас все получилось». Несмотря на финиш гонки, работа руководителя проекта еще не закончена. 



1

1. Это не просто «местный колорит». На каждом бивуаке участников ожидал радушный прием.
2. Участники Silk Way убедились в коварстве дюн. Говорил же Кабиров, что полюбил пески лишь тогда, когда начал их понимать. Даже от КАМАЗа дюны требуют должного уважения.



2