

«КАМАЗ» ЖМЕТ НА ГАЗ

Борис ОРЕХОВ

Российская команда в шестой раз подряд выиграла ралли-марафон «Дакар» в зачете грузовиков.

КОПИЛКА «БЕДУИНОВ»

И не просто выиграла, а разгромила соперников. Российские экипажи заняли первые четыре места в общем зачете. Последний раз такое было одиннадцать лет назад.

Второй раз в карьере триумфатором гонки стал экипаж **Дмитрия Сотникова**. Всего же в копилке собралось уже девятнадцать «Золотых бедуинов», традиционно вручаемых победителю «Дакара».

Тотальное превосходство россиян над остальными соперниками в этот раз обеспечило не только высочайшее мастерство пилотов, но и потрясающая надежность техники. Шутка сказать: на все четыре камазовских экипажа за время гонки - всего лишь две поломки, да и те незначительные. На одном из первых этапов у **Эдуарда Николаева** слегка повредилась подвеска, которую быстро починили. А ближе к финишу у машины **Антон Шибалова** лопнула выхлопная труба - замена ее силами экипажа заняла чуть больше часа. И это все неприятности за двенадцать этапов сложнейшей трассы - 8,4 тысячи километров, из которых больше половины пилоты гнали машины по труднейшим спецучасткам в пустынных

песках Саудовской Аравии. - Этой победой мы еще раз наглядно доказали всему миру, что «КамАЗ» - самый надежный из грузовиков. Он не боится не только грязи, но и песков и вообще любого бездорожья, - уверен **руководитель команды из Набережных Челнов Владимир Чагин**, сам в свое время семь раз подряд побеждавший в «Дакаре».



Там, где верблюды не пройдут, и конь ретивый не промчится, «КамАЗ», как пуля пролетит, и ничего с ним не случится.

МАЛЕНЬКИЙ, ДА УДАЛЕНЬКИЙ

А ведь в этот раз челнинцы определенным образом рисковали. Они впервые бросили в бой на «Дакаре» две новые машины серии K5. От привычных грузовиков их можно отличить даже внешне.

- Кабина меньше, чем у предыдущих поколений наших гоночных грузовиков. Сиденья установлены ближе, но при этом шире панорама.

Пожалуй, самое существенное достоинство водительского места - как раз увеличенный обзор, поскольку лобовое стекло больше, что позволяет лучше видеть дорогу, особенно это важно в дюнах, когда машина на большой скорости ныряет то вниз, то вверх по пескам, - рассказал бронзовый призер нынешней гонки **Антон Шибалов**.

Улучшены в новинке и подвеска с трансмиссией. Автомобиль способен брать на



Наши экипажи заняли все ступени пьедестала самого престижного ралли-рейда.

Жульен ДЕЛЬБОСС/РИА Новости

борт 950 литров топлива, а его максимальная скорость достигает 165 километров в час. Первую обкатку «пятёрки» прошли в прошлом году на ралли «Шелковый путь». После чего устранили кое-какие закономерные в таких случаях «детские болезни». И - рывком в Саудовскую Аравию. Крещение «Дакаром» машины выдержали на ура. Всю гонку грузовики K5 проскочили как пуля, без единой технической остановки на трассе.

КОМАНДНЫЙ ДУХ

Но не только надежной техникой и мастерством пилотов сильна камазовская конюшня, но и командным духом. Каждый из гонщиков, не задумываясь, готов прийти на выручку своему товарищу даже в ущерб собственным турнирным интересам. И это не просто громкие слова.

Как раз на последнем, двенадцатом этапе буквально за несколько километров до финиша машина лидировавшего **Дмитрия Сотникова** после резкого разворота вдруг села по самое брюхо в песок. Мотор орет, надрывается, но машина не двигается с места, будто приклеенная. Следом шел «КамАЗ» **Эдуарда Николаева**. На тот момент он проигрывал лидеру около десяти минут. Проскочи он мимо застрявшего Сотникова, «Золотой бедуин» достался бы ему.

- У меня и мысли такой не было, что вы! - искренне удивляется **Николаев**. - Сразу, как увидел, бросился выручать **Сашку**.

Зацепив застрявший «КамАЗ» тросом из запаски, **Николаев** вызволил **Сотникова** из пустынной западни. И на финиш они приехали вместе. Это и есть настоящее спортивное братство.

«МАЗ» ТОРМОЗНУЛИ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ

Главный конкурент россиян на всех рейдах, белорусский «МАЗ» в этот раз, увы, так и не вышел на старт.

ПРИКАЗАНО НЕ ПУСКАТЬ

Белорусов организаторы к гонке просто не допустили, вычеркнув их из стартового протокола всего за несколько дней до старта.

Сами мазовцы узнали об этом, когда всей командой уже выдвинулись на французский Марсель, где грузовики, подготовленные для ралли, должны были погрузить на паром и перебросить на аравийский берег. Главными козырями минчан были три шустрых капотника - предполагали дать нешуточный бой «КамАЗу», поспорив за первое место. Шансы представлялись вполне реальными. Новые мазовские грузовики уже успели показать себя в деле. На прошлогоднем «Шелковом пути» они заняли второе место, проиграв россиянам всего четыре минуты. Так что интрига на «Дакаре» обещала быть весьма крутой. Увы...

Уже в пути белорусы вдруг получили уведомление от организаторов, что их машины в Марселе не будут погружены на паром, а команду не допустят к марафону, даже если она

доберется на гонку самостоятельно.

Первая реакция - недоумение. Вдруг ошибка? Ведь все необходимые для участия процедуры команда выполнила вовремя. До 1 ноября, как и предписывал регламент, подали и оплатили заявку. Помимо стартовых взносов, расходы на подготовку собственно к гонке составили, как говорят в команде, кругленькую шестизначную сумму. Оргкомитет «Дакара» даже опубликовал стартовые листы, и трем экипажам «МАЗов» уже присвоили номера - 502, 507, 517. В чем же проблемы?

Как выяснилось - в санкциях. Спорт уже в который раз за последние годы перемешали с политикой. Непонятки длились почти неделю, пока французская компания ASO - организатор ралли - наконец официально не сообщила, что вынуждена исключить команду «МАЗ-СПОРТавто» из списка участников по решению МИД Франции. Вмешался пакет санкций Евросоюза против Беларуси, принятый в конце июня прошлого года. В «черный список» попал тогда и Минский автомобильный завод. А поскольку команда является заводской, то запреты, стало быть, распространяются и на спортсменов. Логика - иезуитская.

ВРЕДНЫЕ ЗИГЗАГИ

За минчан тут же вступилась камазовская дружина:

- Мы выражаем поддержку нашим друзьям-спортсменам из Беларуси и надеемся, что совместно с организаторами гонки они смогут решить возникшие проблемы и выйдут на старт соревнований, которые при их участии, несомненно, будут ярче и интереснее, - опубликовали свое обращение российские гонщики.

Но даже их призыв к справедливости и разуму оказался тщетным. Допуск минчанам так и не дали. Более того, команде отказались вернуть уплаченные стартовые взносы - а это сотни тысяч евро, - по причине того, что существует, как пояснили организаторы, «риск прямого либо косвенного перевода средств в пользу Минского автомобильного завода». Хотя завод тут точно ни при чем - взносы платила Белорусская автомобильная федерация.

- За годы участия в гонках мы привыкли к тому, что «Дакар» - это большая семья, которая всегда приходит на помощь. А сейчас такое чувство, будто семья от нас отказалась, - горько посетовал на пресс-конференции в Минске **капитан команды Сергей Вязович**. - Сама ситуация перешла грань. Беско-

ПОЛИТИЧЕСКИЕ КОЗНИ

нечно издеваются над спортсменами: то заберут флаг, то запретят гимн, теперь - попытка отобрать автомобиль. Это не красит весь мировой спорт. Мы крайне возмущены этой ситуацией. Но, как спортсмены, продолжим делать свою работу, чтобы в любой момент, лишь только появится возможность, представлять интересы автоспорта Беларуси на самом высоком уровне.

Как вариант обойти шлагбаум санкционных запретов позже прозвучало предложение придать команде национальный статус. По словам **Вязовича**, такой шаг уже рассматривался, но тогда возникнет неизбежно вопрос с финансированием. Ведь все необходимые расходы обеспечивает МАЗ. Гонщики получают зарплату, как простые заводчане:

- Конечно, «Дакар» - самая значимая гонка. Но есть еще российские чемпионаты, «Шелковый путь», куда дорога для нас всегда открыта. Думаю, болельщики ждут его с нетерпением. Ведь все они хотят увидеть на трассе прежде всего борьбу «МАЗа» и «КамАЗа». Другим соперникам наш уровень просто не по зубам. Жаль, что это не приняли во внимание организаторы последнего «Дакара» и пошли на поводу у политиков. Спорту такие зигзаги только вредят.