

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ!

«ДАКАР» ИЛИ ДАКАР? ПОБЫВАВ В ПРЕЖНИЕ ГОДЫ НА ЛЕГЕНДАРНОМ РАЛЛИ-МАРАФОНЕ В ЮЖНОЙ АМЕРИКЕ, НА ЭТОТ РАЗ НАШ СПОРТИВНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ ВСЕ ЖЕ ОСУЩЕСТВИЛ СВОЮ МЕЧТУ И ОТПРАВИЛСЯ НА «АФРИКА ЭКО РЕЙС», ЧТОБЫ НАКОНЕЦ-ТО ВОООЧЬЮ, ИЗНУТРИ УВИДЕТЬ ГОНКУ ПО ЧЕРНОМУ КОНТИНЕНТУ.

ТЕКСТ: МИХАИЛ ЛАСТОЧКИН

ФОТО: АВТОР, АЛЕН РОССИНЬЕЛЬ, АЛЛЕСИО КОРРАДИНИ, ИЗ АРХИВОВ КОМАНД

*И мой крамольный интерес развил Корней Чуковский,
Прославив быт туземцев и экзотику лачуг.
И вот питаюсь я с тех пор своим борщом «Московским»,
А про себя, а про себя — я в Африку хочу!*

Владимир Капгер, «Африка»



Пиарщик – он и в Африке пиарщик! Даже в новогодние каникулы пресс-секретарь главы «Газпрома» Сергей Куприянов неумолимо укрепляет положительный образ своей компании, причем весьма успешно. Отвлекаясь от важных и нужных пресс-конференций, Сергей сел за баранку спортивного автомобиля и на деле доказал, что в



сложнейших условиях бездорожья использующий газовое топливо гоночный КАМАЗ ничем не уступает другим гоночным КАМАЗам и уж точно превосходит грузовики остальных команд. Куприянов не раз отмечал, что еще несколько лет назад мог только мечтать о месте в экипаже серьезного автоспортивного коллектива. А теперь он не только пилот команды высшего мирового уровня – прославленного «КАМАЗ-мастера», но и с первой попытки попал «в призы» африканского супермарафона, пропустив вперед только коллегу по команде Антона Шибалова. На то он и «Газпром», чтобы мечты сбывались!

РУССКИЕ В АФРИКЕ

Сотрудник аппарата российского правительства Антон Григоров на гонках по Черному континенту не новичок, напротив – один из тех, кому я раньше страстно завидовал. Два года назад он уже прошел трассу ралли-марафона «Африка Эко Рейс»! Также в активе нашего гонщика два финиша на южноамериканских «Дакарах» 2012 и 2014 годов и ряд других серьезнейших соревнований, таких как «Шелковый путь» и Abu Dhabi Desert Challenge. Возглавляемая Григоровым команда VEB Racing на этот раз участвовала сразу в двух зачетных категориях: сам Антон вместе с известным латвийским гонщиком Марисом Саукинсом выступал на автомобиле OsCar O3, техническую

Руководитель гонки, трехкратный (!) победитель «Дакара» Рене Метж прекрасно знает, как подготовить и провести марафон по «классическому» маршруту

Соперниками «КАМАЗ-мастера» в Африке стали не только Жасинту и Томечек, но и Миклош Ковач. На первом СУ венгр выиграл зачет и попал в первую тройку Абсолюта!





1

1. Бивуак гонки около города Jorf El Hammam в Марокко

2. к Организаторы кормили хорошо, но без изысков, да и менно практически не менялось. Зато в стане КАМАЗа каждый вечер готовилось что-то новенькое и очень вкусное! Организаторы кормили хорошо, но без изысков, да и менно практически не менялось. Зато в стане КАМАЗа каждый вечер готовилось что-то новенькое и очень вкусное!

Газодизельный КамАЗ экипажа Сергея Куприянова трижды выигрывал этапы в грузовом зачете, Шибалов возглавлял гонку в Абсолюте. Задача выполнена: два грузовика команды на двух верхних ступенях пьедестала! «КАМАЗ-мастер» быстрее всех, впрочем, как обычно

поддержку которого осуществляли специалисты рижской команды OsCar – семейство Улмисов, а российская мотогонщица Анастасия Нифонтова отправилась покорять классическую трассу «Дакара» на Husqvarna 450FE. Байк обслуживала бельгийская команда EAO и муж Насти Антон Гаврилов. VEB Racing в полном составе главную установку на гонку выполнил – благополучно добрался до берега Розового озера. И даже перевыполнил!

Для Григоровы «Африка 2015» прошла на контрастах. Начало марафона сопровождалось техническими проблемами – поломка полуоси на 2 этапе обошлась экипажу потерей почти полутора часов, далее последовал настоящий взлет и громкая победа в

абсолюте на пятом этапе, затем борьбу за первое место перечеркнула навигационная ошибка в мавританских песках на 10 спецучастке, но финиш с «бронзой» в зачете «джипов» стал достойным завершением марафона. Спорт есть спорт, в гонке всегда есть интрига, тем интереснее будет вернуться в Африку еще раз!

Для Анастасии Нифонтовой «Африка Эко Рейс – 2015» стала первой в карьере, хотя вообще опыта внедорожных гонок вице-чемпионке страны по ралли-рейдам и призеру сложнейшего «Ралли Марокко» не занимать. Приятно отметить, что Настя стала первой в истории российского мотоспорта девушкой, решившейся на покорение трассы супермарафона!



2

Дебют Нифонтовой получился очень мощным – она не только получила «приз за лучшую женскую роль», но и заняла седьмое место среди всех участников мотозачета! Отставшим от нее представителям сильного пола было очень обидно.

В целом же российская спортивная диаспора на «Африке рейс» – объединенные VEB Racing и «КАМАЗ-мастер», а также пишущая и снимающая пресса – составляла 45 человек.

3. Томаш Томичек в прошлом году выиграл «Африку рейс», но на сей раз вновь приехали русские...

4. Экипаж Антона Шибалова прошел «Африку» очень уверенно, поэтому заслуженно стал победителем зачета грузовиков!



3



4

5. Дебют Сергея Куприянова в супермарафонах прошел отлично – три победы на этапах и второе место в зачете грузовиков!

6. митрий Марков – Анатолию Танину: «Вода в пустыне – это жизнь»

7. Александр Куприянов по-братски «заливает глаза» Сергею

8. Газодизельный грузовик на протяжении 7 000 километров ни разу не подвел свой экипаж! Особенно в песках, где добавленный использованием метана крутящий момент двигателя был особенно востребован



КТО БЫ СОМНЕВАЛСЯ!

Экипажи «КАМАЗ-мастера» в любой гонке являются фаворитами. Лишний раз это доказали два года назад Антон Шибалов, Дмитрий Сотников и Евгений Яковлев, выигравшие тогда «Африку Эко Рейс». Шибалов

приехал на гонку мэтром, опытным «дакаровцем» и «африканцем», однако на этот раз задача перед его экипажем стояла еще более сложная: Антону Шибалову, Роберту Аматычу и Алмазу Хисамиеву нужно было не только стараться выиграть гонку, но и страховать коллег по команде (они же главные конкуренты!) Сергея и Александра Куприяновых и Анатолия Танина. У наших получилось все: оба экипажа сумели избежать серьезных ошибок и технических проблем (при этом поддерживая недоступный для конкурентов высочайший темп!), в результате чего заняли две верхние

строчки в итоговом протоколе зачета грузового, а также попали на подиум абсолютного. Была бы задача выиграть еще и «Женераль»... Кто-нибудь сомневается?

Отлично отработали африканскую гонку и остальные службы «КАМАЗ-мастера», возглавляемые на этот раз Вадимом Валеевым и самым титулованным гонщиком команды, восьмикратным победителем супермарафонов Сергеем Савостиным: я не нашел никаких отличий от работы команды на «Дакаре». Все тот же профессионализм, слаженность, понимание, что делать в каждый момент времени, отсутствие суеты и пафоса. А то, что

8





1. Юрий Сазонов закончил гонку на второй позиции в зачете джипов

2. Бельгиец Жак Луманс в прошлом году был вторым, отсутствие Шлессера стало для него дополнительной мотивацией. Пока, правда, победить не удалось

3. Матье Серра-дори на 8 этапе вышел в лидеры «женерала», но буквально на следующий день двигатель его багги Predator такой темп не выдержал!



Победитель «Африки» в Абсолютном зачете Жан-Антуан Сабатье блестяще провел гонку – на второй половине дистанции он ни разу не выпадал из первой тройки и выиграл 4 заключительных СУ!

механики на «Африке» не совершили таких подвигов, как их коллеги на «Дакаре» (за одну ночь восстанавливавшие грузовики, которые конкуренты уже успевали списать), так это только потому, что не представился подобный случай! Трижды сплунем и постучим по дереву!

СЕДЬМОЙ РЕЙС В АФРИКУ

Краткий экскурс в историю: в 2008 году под предлогом невозможности обеспечения безопасности из-за угроз террористов, а по слухам – потакая желанию правительства Франции надавить на бывшие колонии, было отменено главное событие мировых внедорожных гонок – ралли-марафон «Дакар». Начиная со следующего года наименование столицы Сенегала стало брендом, не имеющим привязки к Африке – знаменитая гонка ушла в Южную Америку. Однако участвовать в «Париж – Дакаре» из Буэнос-Айреса в Вальпараисо и обратно захотели отнюдь не все. У многих просто не хватило денег на заокеанский вояж, кто-то прежде всего ценил в марафоне именно авантурные африканские приключения и не хотел менять их на

южноамериканские комфорт и предсказуемость. Так или иначе, когда через год после отмены супермарафона группа энтузиастов во главе с бывшим директором «Дакара» знаменитым Юбером Ориолом организовала гонку по старому маршруту, но с новым названием, желающих проехать из Европы в Дакар нашлось вполне до-

марафон – это грандиозный проект, он собирает в семь раз больше спортсменов, протяженность и сложность его трасс выше, нагрузки на людей и технику больше, да и состав участников на нем гораздо более сильный. И все-таки не все гонщики делают свой выбор в пользу того «Дакара», что пишется в кавычках. Тому есть несколько причин.

Для Антона Григорова гонка прошла на контрастах: поломка полуоси на СУ2, настоящий взлет и громкая победа в «женерале» на пятом этапе, навигационная ошибка в мавританских песках на 10 спецучастке... Однако финиш с «бронзой» в категории джипов стал достойным завершением марафона. Спорт есть спорт, в гонке всегда есть интрига, тем интереснее будет вернуться в Африку еще раз!

статочно. В этом году «Африка рейс» выдержала уже седьмое свое издание, и сомневаться в ее светлом будущем, особенно учитывая возрастающий интерес к гонке (в том числе со стороны россиян!), не приходится.

В ДАКАР И НА «ДАКАР»

Естественно, сравнивать масштабы «Африки Эко Рейс» и «Дакара» не приходится. Южноамериканский

Во-первых, Африка – есть Африка: тысячи квадратных километров качественного бездорожья позволяют ежедневно соревноваться в умении преодолевать самые разнообразные препятствия, и прежде всего – пески. На южноамериканском марафоне участники чаще едут по быстрым покрытиям, здесь выше ценятся навыки пилотирования в духе классического ралли. По свидетельству очевидцев, на «Дакаре» этого года

1. На этапе Ас Сакн – Дахла Антон Григоров одержал первую в своей карьере победу на спецучастке супермарафона в Абсолютном зачете!

2. Разбор навигационной ошибки в лагере команды VEB Racing после финиша 10 этапа

2. Один из главных принципов супермарафона: есть свободная минута – спи! В ожидании старта шестого этапа, который в результате отменили...



песков было всего километров 200. Возможно, полностью использовать потенциал Аргентины и Чили не хочет нынешнее руководство «Дакара». Так или иначе, Африка остается мощным магнитом для приверженцев ралли-рейдов в их исконном понимании. К тому же отвечающий за проработку

маршрута африканского супермарафона Рене Метж свято хранит традиции и уменьшать количество песка на маршруте совсем не собирается!

НЕ ТРАМВАЙ!

Еще одно отличие маршрутов по разным континентам: чтобы в Южной Америке добраться до пустынь и песков, сравнимых с мавританскими (к примеру, до Атакамы), нужно пройти немало этапов так называемых «трамвайных гонок» – спецучастков, проложенных по узким и пыльным дорожкам, зажатым между заборами частных территорий. Зачастую такая трасса просто исключает возможность

обгона. В Африке с опережением соперников, а как следствие – и с объективностью выявления сильнейшего, намного проще. Причем даже на марокканских этапах. Стоит ли говорить о Мавритании, которая считается эталоном для внедорожных ралли?

ШАНСЫ НА ПОБЕДУ

Спортивная составляющая переехавшего за океан соревнования такова, что победить на нем могут только «заводские» гонщики. Если у экипажа нет денег на Mini All4Racing или HiLux Overdrive – пределом мечтаний для него останется не подиум, а в самом

В дюнах багги имеют определенное преимущество над полноприводными машинами – им не нужно останавливаться перед сложными песками, чтобы спустить колеса





1. Мотогоны любят полежать, отдохнуть. И перед стартом...

2. ... и прямо на трассе!

3. Вадим Притуляк дважды за гонку приезжал на виртуальный подиум отдельных этапов, но завершил гонку на восьмой позиции

1



2



3

наоборот, победить было практически невозможно! В этом году в гонке решил принять участие серебряный призер одного из «Дакаров» Пол Андерс Уллевалльсетер. Он оказался настолько сильнее соперников, что «уехал» от них «навсегда»: на финише его преимущество составило 3 часа! Если бы не грозящая за это пенализация, на два заключительных этапа норвежец мог бы вообще не выезжать...

А проще всего в этом году было бы победить в категории квадроциклов, поскольку представителей этого зачета на гонке не было вообще!

ЛОГИСТИКА

В пользу африканского марафона говорит и меньший бюджет на логистику – европейцы вообще начинают гонку от порога родного дома и тратят деньги только на авиабилет из Дакара и недорогой возврат техники на корабле! Слетать на «Дакар» экипажу и механикам, а также отправить через океан и обратно автомобиль выходит гораздо дороже.

На AER все значительно проще – вечером грузишься на паром в Европе, а уже на следующий день стартуешь на первом этапе в Африке. Правда, несколько последних лет церемония торжественного старта проходит во Франции, а паром уходит из Испании...

СВЯТОЙ КУПРЯН

Костяк оргкомитета марафона составляют очень опытные специалисты, занимавшиеся подготовкой и проведением классических «Дакаров». Некоторые из них в разные годы выигрывали знаменитый рейд: директором работает Жан-Луи Шлессер, руководителем гонки – Рене Метж. Практически все организаторы – фран-

лучшем случае, место на стыке первой и второй десяткой. И все равно, бюджет такого выступления будет не намного меньше, чем аренда заводской машины.

На финиширующей в столице Сенегала гонке победителем стать значительно легче. Точнее, стало легче с этого года! Знаменитый Жан-Луи Шлессер выиграл все предыдущие версии супермарафона и лишний раз доказал себе и другим, что в песках Черного континента ему равных нет.

Причем последние несколько побед были «лишними» буквально! Мотивация остальных гонщиков серьезно уменьшалась, что снижало и общее количество участников соревнования. На сей раз «Лис пустыни» решил освободить трон и сосредоточился на подготовке гонки.

Все вышесказанное касается автомобильного зачета – на этот раз его выиграл очень опытный, но не самый сильный рейдовик Жан-Антуан Сабатье. А в мотозачете все как раз



«Африка рейс» никому не дается легко, но мотогонкам достается больше всех! А еще у Притуляка сломан нос...



цузы, поэтому тот факт, что «старцы» решили провести старт марафона во Франции, никого не удивил. Недаром классическое название соревнования «Париж – Дакар»! Хотя по логистике получился нонсенс – пройдя под стартовой аркой спортсмены и ассистанс

отправились в 1 100-километровый марш-бросок до испанского города Мотрил, где и погрузились на идущий в Африку паром.

Кстати, старт марафона прошел в курортном городке Saint-Cyprien, который российской прессой был



4. Анастасия Нифонтова на первых этапах «прислушивалась к организму» и искала правильный темп. Затем, оправившись от болезни, проехала оставшиеся спецучастки очень ровно и заняла седьмое место!

5. Настя на финише четвертого этапа

6. На десятом этапе Нифонтова решает не ехать по следам других мотоциклистов, а заняться навигацией самостоятельно. Итог – пятое время дня!

переименован в Святой Куприян при первом же взгляде на табличку с его названием – в наблюдательности коллеге Сиротину не откажешь! Шлессер шутку оценил и тут же пожелал братьям Куприяновым удачи в гонке.



Анастасия Нифонтова стала первой в истории российского мотоспорта девушкой, решившейся на покорение трассы супермарафона! Дебют Насти получился очень мощным – она не только получила «приз за лучшую женскую роль», но и заняла седьмое место среди всех участников мотозачета!



1. Заправка 4 газовых баллонов грузовика Куприяновых метаном проходила каждый вечер. Когда заправщик не мог пробиться к лагерю команды, Сергей выезжал ему на встречу!

2. OsCar 03 Антона Григорова обслуживали братья Улмисы

3. В «день отдыха» работают не только механики, но и экипажи (Антон Шибалов, Анатолий Танин и Алмаз Хисамиев)

МОТОГОНЫ

На церемонии торжественного старта в Saint-Cyprien через арку проехали 28 мотоциклистов, среди которых были очевидный фаворит гонки Уллевальсегер, опытный дакаровец Давид Фретины (выступавший в Открытом классе) и знакомый нашим читателям по отчету о «Дакаре-2009» и другим гонкам украинско-российско-казахстанско-дубайский райдер Вадим Притуляк. За звание лучшей среди женщин с Анастасией Нифонтовой должна была побороться Великобританка Петси Квик, однако Петси проиграла Насте по всем параметрам — и по темпу, и в навыках управления мотоциклом (упала на третьем этапе), и уж точно, по внешним данным. В гонке доминировали мотоциклы KTM разных моди-

фикаций — их было 20 (большинство 450-кубовые), 4 байка представляли фирму Yamaha, 2 — Honda, по одному — BMW и Husqvarna.

АБСОЛЮТНО ВСЕ

Все автомобильные категории были объединены в Абсолютный зачет — и заднеприводные багги с центральной подкачкой колес, и полноприводные «джипы», и «почти серийные» машины T2, и гоночные грузовики. Всего набралось 39 экипажей. Лично я в «Абсолюте» (на языке гонки — в «Женерале») ставил на опытного Жака Луманса (да простит меня Григоров), постоянно гонящегося в Африке и отлично знающего особенности местных трасс. К тому же выступал он на Toyota HiLux Overdrive — одной из двух лучших машин современных

ралли-рейдов. Моя ставка не сыграла из-за технического схода бельгийца на 8 этапе. Совсем короткой оказалась гонка для постоянного участника «Дакара» Балаша Залая — венгерский гонщик разбил прототип похожий на Opel Mokka на первых же километрах гонки! Антон Григоров, напротив, уверенно закончил гонку в Дакаре, записав на свой счет победу на спецучастке. Вообще же в стартовой ведомости было много знакомых фамилий: Мирослав Заплетал, Канат Шагиринов, Юрий Сазонов, Андрей Чередников — каждый из этих гонщиков мог претендовать как минимум на подиум. Марат Абыкаев боролся за первенство в T2 и заслуженно занял в этой категории второе место.

Может показаться, что в грузовом зачете задача россиян была довольно простой, однако это не так — нашим КАМАЗам противостояли сильные соперники, к примеру — постоянная участница «Дакаров» и «Африки Эко рейс» Элизабет Жасинту и опытный чех Томас Томечек. Оба пилота не скрывали своего глубокого уважения к российской команде, однако отдавать гонку без боя совсем не собирались. Тем ценнее наша победа!

ГАЗ ИЛИ ДИЗЕЛЬ?

По возвращении из Африки я постоянно отвечаю на один вопрос: «Куприянов реально использовал газ, или это PR-акция и машина в действительности едет только на дизтопливе»? Пользуясь случаем, отвечаю всем: двигатель гоночного грузовика Сергея Куприянова действительно работает на смеси газа и дизельного топлива! На «Африке Эко Рейс» ежевечерне все 4 баллона машины заполнялись газом из специально приехавшего из России газового заправщика, который «с боями» пробивался в очередной лагерь из-за «недопривода» и маленького



клиренса и не раз застревал в песке. Газодизельный КАМАЗ уверенно прошел все семь тысяч километров трассы и проблемы с топливной аппаратурой не возникли ни разу! Мало того, руководство команды и технические специалисты «КАМАЗ-мастера» всерьез рассматривают возможность установки газового оборудования на остальные машины команды, поскольку улучшение характеристик при работе на смеси газа и дизеля – увеличение момента на низких оборотах, экономичность, большой запас хода и чистый выхлоп – налицо. Сложнейшая «Африка-2015» это еще раз подтвердила. Кстати, экипаж Куприяновых не только попал на подиум, но и получил приз за самый экологически чистый автомобиль, оправдав термин «Эко» в названии гонки.

МИНУС ТРЕТЬ

После финиша марафона этого года Антон Шибалов так охарактеризовал его сложность: «Я могу с уверенностью сказать, что в этом году гонка была гораздо сложнее, тяжелее, причем для всех категорий. Очень трудные пески, совершенно невероятное бездорожье. Был этап, когда мы думали, что большинство машин

вообще не доберется до финиша. Настоящее испытание для людей и техники!»

Гонка действительно получилась тяжелой, и пусть вас не смущает процент добравшихся до финиша экипажей в официальных документах. Действительно, из 28 покинувших паром мотоциклистов в финишной ведомости числятся 19, а из 39 стартовавших экипажей автомобилей зачет получили 27. Однако обратите внимание на пенализации: к примеру, 12 автомобилистов имеют штраф более 10 часов, а это значит, что часть трассы для них оказалась непреодолимой. Принцип «Африки Эко Рейс» и отличие этого марафона от «Дакара» заключается в том, что как можно больше стартовавших должны дойти до финиша. В Южной Америке за подобные пропуски контрольных точек экипаж был бы снят с гонки. Хотя, как показывает практика этого года, и на «Дакаре» все чаще и чаще организаторы «идут навстречу» участникам.

И еще немного о маршрутах: протяженность спецучастков нынешней «Африки» – 3434 километра – была меньше, чем на «Дакаре-2015», где внедорожники должны были пройти 4578 километров, а грузови-



Консилиум: Сергей Савостин, Андрей Дубоносов и Тагир Бигашев

ки – 3759. На африканских трассах гонщики провели 12 боевых дней, в Америке – 14. Как зачастую на «Дакаре», в Африке тоже была отмена спецучастка, причем не по погодным условиям, и из-за проблем с растаможкой вертолета, без которого обеспечение безопасности участников на трассе невозможно.

ТЯГА К ПРИКЛЮЧЕНИЯМ

Только ли спортивные результаты притягивают людей к супермарафону по Черному континенту? Конечно, нет! Многих привлекает сам дух Африки, дух приключений, открытый.

К сожалению, для романтиков

День отдыха прошел на берегу Атлантического океана в марокканской Дахле





1. «Сбылось»!

2. Дакар, финиш, российские болельщики, флаги

3. Марис Сауканс и Антон Григоров перед выходом из Закрытого парка: «Гонка закончилась»!

Церемония финиша напоминает окончание «Шелкового пути» – половина присутствующих говорит по-русски, всюду наши флаги! И только тут гонщики осознают, что три с половиной тысячи боевых километров тяжелой гонки позади!

ощутить его на гонке с каждым годом становится все труднее, хотя еще возможно. Судите сами: в столовой приходится есть, лежа на коврах, как это повелось с первых рейдов, однако не успеваешь проникнуться экзотикой, как узнаешь, что в туалетах бивуака установлены фаянсовые унитазы (правда, воспользоваться ими было непросто, размер матерчатого «шкафа» в котором они находятся катастрофически мал, а «молния» застегивается только до середины). Вопрос безопасности участников (вне трасс), ассистанса и прессы за всю гонку ни разу не вставал, никаких угроз или нападения со стороны местного населения зафиксировано не было. На бивуаках тоже было спокойно, хотя отойти ночью несколько метров от лагеря и уткнуться грудью в крупнокалиберный пулемет охраняющего участников марафона подразделения мавританской армии не очень приятно!

Минные поля, про которые раньше ходили легенды, сейчас совершенно незаметны, табличек с предупреждениями о них я не заметил. Ассистанс теперь практически 100 процентов времени движется по асфальту, времена, когда техники перемещались по плохим грейдерам, а иногда и по боевой трассе после гонщиков, прошли. И только бедственное положение населения Мавритании – плохо одетые дети постоянно просят подарок-«кадо», а козы едят пустые пачки из-под сигарет вместе с целлофановой оберткой – напоминает о том, что ты в Африке. А еще приветом из прошлого стала сюрреалистическая картина нейтральной полосы между Марокко и все той же Мавританией: дорога отсутствует, сплошные ямы, горы мусора, брошенные полуразобранные автомобили, между ними изредка бродят люди – жуткая картина. Теперь мы знаем, где можно совершенно бесплатно и без

дополнительных декораций снимать фильмы о последствиях ядерной войны!

Даже погода в этом году была совсем не африканской, первые несколько ночей заснуть могли не все – было отчаянно холодно, а одежда с коротким рукавом по сути пригласила только в Сенегале.

Отдельная тема – лихорадка Эбола. Как нас только не пугали этим вирусом! В общем-то, хорошо, что пугали – это научило нас постоянно мыть руки специальной жидкостью, что снизило количество посещений тех самых туалетов в результате пищевых отравлений. Вероятность подцепить саму Эболу была исчезающе малой – в Сенегале за всю историю ей заразился только один человек!

плюс один

Благодаря российскому газовому гиганту сбылась мечта как минимум еще одного человека – моя мечта. В 2008 году, стоя на стартовом подиуме уже отмененного к тому моменту «Дакара», я осознал, что эпоха великого африканского приключения завершилась, а я на уходящий поезд так и не успел! С тех пор идея пройти

4. Анатолий Танин, Александр и Сергей Куприяновы

5. Жан-Луи Шлессер и российские «африканцы»

6. VEB Racing на подиуме «Африки рейс»!

7. «Россия, вперед!» Алмаз Хисамиев, Роберт Аматыч и Антон Шибалов с главными призами гонки



классический маршрут супермарафона не угасала, не оставляла меня совсем, но теплилась где-то в дальних уголках подсознания. Даже пройдя несколько южноамериканских версий «Дакара», я понимал, что знаю о легендарной гонке далеко не все. А еще этот блеск превосходства в глазах «африканцев»! В общем, положение спасла брошенная как-то вскользь фраза, что я хочу побывать на «Африке рейс». Сказано это было

в присутствии Куприянова, а как вы знаете: «Газпром»...

Но когда сбывается мечта, обычно ощущается некая опустошенность. К чему теперь стремиться? Нам удалось побывать на сложной, самобытной и очень интересной гонке, мы посетили сразу три африканские страны, познакомились с «бытом туземцев и экзотикой лачуг», наснимали гигабайты фото и видео. И теперь с полным на то основанием можем рекомендовать

всем – приезжайте на «Африку Эко Рейс», здесь интересно, живописно, безопасно и не жарко!

А по поводу пустоты внутри... Лично у меня ничего подобного не наблюдается, поскольку уже созрела новая, пусть на сей раз и совсем несбыточная, мечта – за один год попасть и в Дакар и на «Дакар»: обе гонки хоть и проходят в новогодние каникулы, но со сдвигом по времени! **4x4**





АФРИКАНСКИЕ ХРОНИКИ ОБ ОСНОВНЫХ СОБЫТИЯХ СУПЕРМАРАФОНА МЫ РАССКАЖЕМ В ТРАДИЦИОННОМ ДЛЯ НАШЕГО ЖУРНАЛА ХРОНИКАЛЬНОМ СТИЛЕ.

ПЕРЕД СТАРТОМ

Административные и технические проверки проходят во Франции, в городке Сен-Сеприен. К россиянам у организаторов вопросов не возникает, однако в целом техком изрядно затягивается. Вечером, проехав под аркой на церемонии торжественного старта, участники отправляются в пробег протяженностью 1100 километров до испанского городка Мотрил, чтобы погрузиться на уходящий в Африку паром. Пожалуй, это был самый спорный момент в логистике гонки. Отоспаться удастся только на корабле, и только тем, кого не укачивает!

Первый этап.

NADOR – JORF EL HAMAM

Всего 646 километров, из них спецучасток – 117 км. Каменистая пустыня, множество пересечений проложенных по ней дорожек, неявных направлений и минимум привязок – навигация очень сложная. Много ям.

Утром гонщики попадают с корабля на лизон, а через 66 километров и на спецучасток. Ошибки в навигации начинаются на первых же позициях Легенды – указано «левый 90», большинство экипажей пролетает по прямой. На 25 километре начинается массовый «блуд», теряются если не все, то многие. Большое количество претензий к Дорожной книге.

В нескольких километрах от старта не успевает от тормозиться перед канавой и «с корнем» вырывает подвеску своего прототипа Балаш За-лай. Экипаж с травмами спины вертолетом доставляют в больницу. Элизабет Жасинту меняет колесо и теряет «положенный» десяток минут. А первым в грузовиках довольно неожиданно финиширует Миклош Ковач. Настя болеет: сморкается и кашляет, цвет лица – зеленоватый.

Второй этап.

JORF EL HAMAM – TAGOUNITE

Лизон 38 км – скоростной участок 377 км – лизон 23 км. Первые пески на маршруте –

знаменитый эрг Шебби. В предновогодний день везет «КАМАЗ-мастеру»: на грузовике Шибалова отрывает трубку гидроусилителя руля, на ремонт уходит 20 минут, а Куприяновы занимают трофи – застревают в топкой грязи. Почему везет? Благодаря мелкой поломке Антон оказывается позади Сергея и оперативно помогает ему выбраться из засады!

Взявший хороший темп Чередников про-бывает колесо. На машине Григорова рвется пыльник, в результате чего «кончается» задняя полуось: потеря – 1 час 20 минут. Луманс теряет время, так же, как и Куприянов, застряв в грязи.

Третий этап.

TAGOUNITE – ASSA. Новый год

Старт прямо с бивуака, 433 километра го-ночной трассы, 92 – доездки до следующего лагеря. Песчаные дорожки, серьезные дюны, затем горные каменистые дороги.

«КАМАЗ-мастер» отыгрывается после относительных неудач предыдущего дня – в первый день года оба первых места у экипажей команды. Жасинту подсаживается в сложных песках.

У автомобиля Григорова порван ремень, а также сгорел предохранитель в блоке управ-ления «гидроногой». Потери – 2 по 20 минут, экипаж вновь выступает в роли механиков. На машине Чередникова из-под бензонасоса на раскаленный глушитель льется топливо. Воз-горания удастся избежать, штурман Дмитрий Цыро устраняет течь, но время упущено. Обидно, к моменту остановки экипаж был в лидирующей группе! Сазонов стартует и сразу же останавливается для короткого ремонта, что, впрочем, не мешает ему выйти в лидеры Абсолютного зачета. Нифонтова падает, сильно разбивает коленку, но показывает пятое время!

Четвертый этап. ASSA – AS SAKN

Прямо из лагеря начинаются 380 километров спецучастка, затем короткий лизон. На трассе все элементы покрытия, кроме песков. Пыльно.

Притуляк полностью избегает «блуда» и показывает третий результат дня. Нифонтова прислушивается к организму, и тот советует ей немного снизить темп. У Григорова день складывается отлично, задержек на трассе

нет. Цыро забывает убрать «гидроногу» – вы-текает жидкость, не работает гидроусилитель, порван ремень генератора. Машина приезжает в лагерь на веревке.

Шибалов пробивает одно колесо, Куприя-нов – два: одно взрывается так, что ребордное кольцо составного колесного диска с трудом нашли! Кроме того, грузовик останавливается на уклоне, подвести домкрат крайне неудобно. Кроме того, возникают проблемы с подкачкой. В результате на замену первого колеса потрече-но 40 минут, второго – 13.

Пятый этап. AS SAKN – DAKHLA

Техническая трасса по каменистой пустыне и «вади» – высохшим руслам рек. Встречаются солончаки, если выбрать неправильный темп или траекторию – засосет. Первая песчаная буря на трассе этого года.

В автомобильных зачетах – день России. Григоров показывает абсолютно лучший результат дня – это его первая за гоночную ка-рьеру победа на этапе супермарафона, поэтому эмоции словами не описать! Оба Антона и Сергей приезжают практически одновременно, в головке канала. Куприянов выигрывает свой первый СУ в грузовом зачете на этой гонке! Лидерство в Абсолюте возвращается к Луман-су, а на вторую строчку общей классификации поднимается Антон Шибалов.

Все неприятности россиян достаются Анастасии: однажды она «отвязывается» от Легенды, а вернуться по своим следам на предыдущую позицию не может – поднятый сильным ветром песок заметает все следы, в пыли ничего не видно. Нифонтова заезжает на бархан, все равно не видно: «Как будто одна на планете»! Положение настолько критическое, что Анастасия готова нажать красную кнопку вызова спасателей. В этот момент гонщица замечает гору, отмеченную в Дорожной книге, а после этого видит два джипа и вертолет съе-мочной группы: «Я нашлась, я снова в гонке»!

День отдыха. DAKHLA

Живописным задником для лагеря служит не самый тихий океан, но купаться холодно. Да особенно и некогда – День отдыха все-таки! Проходят работы по плановой замене узлов и агрегатов, а также текущий ремонт. Механики



трудятся весь день, после чего экипажи выезжают из лагеря на тестовую трассу – «протрясти» автомобили после ремонта. В «КАМАЗ-мастере», как и в любой из гоночных дней, готовится «домашняя» еда. Правда, на сей раз в роли поваров выступают пилоты. Пока механики заняты своим делом, братья Куприяновы делают баранину по-дахлински! А VEB Racing в лице Антона Григорова практикует кайтинг.

Шестой этап. DAKHLA – CHAMI

Собственно гонки в этот день не получается! С раннего утра по постапокалиптическому ландшафту гонщики и ассистансы покидают Марокко, чтобы... встать в огромную очередь на мавританской границе! Пограничники оказываются абсолютно не готовы к приему такого количества иностранцев, к тому же выясняется, что столь необходимый им интернет сильно тормозит. Обстановка нервная, процесс идет мучительно медленно. Первыми кордон преодолевают мотоциклисты, чтобы... приехать на место старта и лечь спать! Начало СУ откладывается на неопределенный срок, судья-стартер собирает гонщиков и сообщает об отмене спецучастка. Доп отменяется в связи с тем, что медицинский вертолет еще не рас-таможен, а без него проводить гонку нельзя по соображениям безопасности участников!

Седьмой этап. CHAMI – AZOUGUI

Старт и финиш спецучастков в лагерях, между ними 434 километра. Маршрут дня проходит вдоль знаменитой железной дороги, по которой ходит самый длинный в мире грузопассажирский поезд, типы покрытия трассы постоянно сменяют друг друга, но самое сложное – песок. Старт спецучастка снова задержан, однако плохие предчувствия не оправдываются – вертолеты все-таки прилетают, и гонка стартует. Григоров открывает канал джипов.

Мавританские пески очень коварны, сверху плотный слой, но стоит остановиться или даже просто сбросить скорость – тут же увязает под мосты. В этот день копают практически все.

Два багги, Серрардори и Сабатье, объезжают пески, но контрольные точки берут, в результате чего показывают лучшие времена дня. А в дюнах увереннее всех чувствует себя экипаж Шибалова – парни не только на застревают, но и помогают другим – вынимают из

песчаной воронки Чередникова, поддерживают Куприянова. Экипаж «КАМАЗ-мастера» под управлением Антона Шибалова приезжает на финиш третьим, что позволяет ему совершить прорыв – впервые в истории «Африки рейс» в лидеры Абсолютного зачета выходит грузовик!

Восьмой этап.

Кольцевая трасса возле AZOUGUI

Сложные дюны, убийственные кочки и быстрый солончак. Героем дня вновь становится Куприянов, выигравший этап в классе. Шибалов оказывается на высоте, причем в прямом смысле! Сказывается опыт предыдущих марафонов – «Африки» и «Дакара». Увидев «засадное» место, Антон останавливается и решает потратить время на разведку – выходит из кабины и забирается на высокую дюну, чтобы лучше оценить ситуацию. Сверху удается увидеть зеленые акации, обычно растущие на твердом грунте – а значит, есть и проход между рыхлыми песками. Шибалов выходит из песков без потерь, за ним устремляется Куприянов, а также несколько джипов, среди которых и Григоров. Те, кто прохода не нашел, остаются в песках до ночи.

Следующий за песками отрезок «кочкарника» протяженностью в 30–40 километров россияне характеризуют ярко: «Намного хуже, чем в Астрахани»! Трясет дико, гонщики приезжают на финиш с болью в спине и шее. Антон и Марис не «стесняются» выходить из машины и спускать давление в шинах, за счет чего не имеют проблем в песках.

Девятый этап. AZOUGUI - AKJOULT

Песчаные дорожки, русла рек, красивый каньон Грузовой зачет выигрывает экипаж Томечка, не ошибавшийся в навигации и очень уверенно чувствующий себя в песках. Второй приходит ускорившаяся перед финишем Жасинту. Наши уверенно контролируют ситуацию – третий и четвертый на этапе, первый и второй в зачете. Грузовик Куприянова попадает левой стороной в яму, ломается стабилизатор, 10 минут тратятся на его снятие. А в «Абсолюте» в лидеры выходит Bugga One под управлением Сабатье, поскольку на Predator X18 Серрардори за 200 метров до финиша этапа «стуканул» двигатель. Григоров становится четвертым, по этому случаю зажарен шашлык из верблюжатины.

Десятый этап. AKJOULT – TOUEILA.

Спецучасток протяженностью 342 километра, liaison – меньше 7.

Ключевая позиция Легенды дня – 114 километров по заданному курсу! Пересеченная местность, неясные привязки – дюнетта, кустик – вся пустыня в таких ориентирах. Канал уходит правее, Антон и Марис – левее. В итоге экипаж оказывается в 25 километрах от нужного КП. Потеряно больше полутора часов и шанс подняться в «женерале».

Настя в это день решает никому не верить, ориентируется самостоятельно, и это у нее отлично получается – 5 результат дня!

Одиннадцатый этап. TOUEILA – ST LOUIS

Лиазон 6 километров, СУ – 202, liaison 286. Заключительный спецучасток гонки получился довольно сложным, пески до самого финиша.

В грузовиках вновь, в третий раз за гонку, первенствует газодизельный КАМАЗ экипажа Сергея Куприянова. Шибалов второй на этапе и первый в зачете – задача выполнена: два грузовика команды на двух верхних ступенях пьедестала! «КАМАЗ-мастер» быстрее всех, впрочем, как обычно.

Анастасия Нифонтова по итогам гонки занимает 7 место, опечалив тем самым 22 здоровенных мужика, некоторые из которых настолько устали, что финишируют в этот день не приходя в сознание – не помнят, как доехали! Антон Григоров становится третьим в классе полноприводных джипов и 6-м в «Абсолюте».

Финишный СУ. ST LOUIS – DAKAR

Спецучасток символический – результаты в зачет не идут. Самая красивая картинка 24-километрового этапа – Атлантический океан, а совсем даже не Розовое озеро. Заключительный доп «Африки» – настоящий праздник российского автоспорта. Церемония финиша напоминает окончание «Шелкового пути» – половина присутствующих говорит по-русски, всюду наши флаги, а приехавшие на финиш посольские работники и другие представители российской диаспоры Сенегала дружно скандируют «Россия»! И только тут к гонщикам приходит осознание, что три с половиной тысячи боевых километров тяжелой гонки позади!