

В АФРИКЕ ЗИМОЙ ПЛЮС СОРОК

Владимир Чагин – знаменитый гонщик команды «КамАЗ-Мастер», известной по выступлениям на крупнейших международных соревнованиях на автомобилях с двигателями Ярославского моторного завода. Двенадцать раз участвовал в марафоне «Париж – Дакар», большая часть которого проходит по африканским пескам. Четыре раза был в нем первым: в 1999, 2000, 2002 и 2003 годах. Участник многих других суперавторалли, куда съезжаются спортсмены, представляющие ведущие автомобилестроительные компании мира.

Последним из них было ралли «Вызов пустыни», откуда автомобили только что прибыли на родину для ревизии и подготовки к «Дакару-2004» – он стартует 1 января во французском городе Клермон-Ферран. Двигатели пройдут ревизию на ЯМЗ. Их доставил сюда лично Владимир Чагин, чем и воспользовалась корреспондент «Северного края».

– Владимир, знаете вы или нет, но ярославцы заочно знакомы с вами давно. Наша газета отслеживает все соревнования с участием автомобилей КамАЗ с ярославскими двигателями, но услышать о них непосредственно от пилота камазовской команды – такой случай представился впервые. Не раз писали мы и о вас, рассказывая в связи с какими-то спортивными и техническими деталями соревнований. Но очень интересно узнать о самой обстановке гонок, о каких-то житейских подробностях, так что позвольте начать с этого. Прежде всего, пожалуйста, несколько слов о себе.

– Мне 33 года. В команде «КамАЗ-Мастер» 15 лет – столько, сколько существует сама команда. Пришел в нее не совсем новичком, до этого уже занимался автоспортом.

– Международные авторалли собирают участников из десятков стран. На каком языке общаетесь?

– На французском и английском. Организационная часть «Дакара», например, ведется на французском, язык общения между самими гонщиками – английский.

– Какие-нибудь каверзы бывают со стороны соперников? Кто-нибудь, скажем, проткнул покрышку или подстроил что-то другое, как это показывают в кино?

– Такого не случалось. Там народ серьезный. Это не чемпионат города.

– А вообще как обеспечивается безопасность участников гонок? Во время одного из «Дакаров», как сообщалось, были нападения не то бедуинов, не то каких-то других вооруженных людей с очень серьезными последствиями...

– Специальной охраны нет, но организаторы стараются обеспечить безопасность. Тем не менее – да, случалось всякое. Мавритания и Западная Сахара все время между собой воюют. Организаторы гонки договорились, чтобы для проезда машин разминировали коридор. Поставили вешки. Все проехали нормально, в том числе мы, а через десять минут после нас «МАН» с австрийским экипажем подорвался на mine. К счастью, покалечило только грузовик, люди не пострадали.

– И много такой экзотики в Африке?

– Да нет, в основном встречают приветливо. Машут руками, радуются. Для них это событие, мы ведь едем там, где нет ни автомобилей, ни железных дорог. А ближе к финишу так вообще едем в живом коридоре. Десятки тысяч зрителей. В «Дакаре» добраться до финиша уже достижение – добираться не больше трети машин. А уж когда ты первый и идешь последние километры с развевающимся российским флагом – это класс!

– А как выглядит ваш быт? Что едите, как и где спите?

– Все походное. Бывает, что и воды нет, и нормального питания. Две недели на зубах песок. Днем гонка, ночью бивуак – четыре-пять тысяч человек в палатках под открытым небом. Футболки хватает на один день. Комплекта из двадцати штук, который нам выдают, едва-едва достает до конца гонок, к вечеру ты весь в пыли, в поту, в грязи – кажется, никогда не отмоешься.

– Жарко очень?

– В Африке зимой плюс сорок днем, а ночью доходит до нуля – резко континентальный климат. Так что у нас есть с собой и теплая одежда. А вообще вся одежда заказывается заранее. Ну, вы видели фотографии: цвет нашей команды синий, комбинезоны, куртки и все такое, везде надписи...

– К гонщикам из России есть какой-то особый интерес?

– Всегда повышенное внимание.

– Потому что побеждаете?

– Потому что побеждают люди с Востока, как там говорят. Ведь основные наши соперники европейцы: чех Лапра из «Татре», голландцы на «ДАФ» и еще японцы на «ХИНО». А вообще в зачете грузовиков на «Дакаре» едут до шестидесяти машин разных марок: «Мерседес», «Рено», «МАН», «Скания», «Мицубиси» – то есть все ведущие фирмы.

– Это правда, что, когда на «Дакаре-2003» в конце очередного этапа вы выходили из машины, голландцы свистели?

– (Смеется.) Кто-то потом сказал, что я был их главный враг. Они буквально не спускали с нашей команды глаз: на остановках следили, как ухаживаем за машиной, что меняем, в пути наблюдали с помощью зеркал заднего вида. Что не уберегло их от неприятностей. В песках бывают обрывы, из-за жары, марева их трудно заметить. Вот «ДАФ» и прыгнул с высоты семь-восемь метров.

– Да, я читала. И о том, что вы повели себя по-джентльменски, – тоже.

– Мы помогли чем могли, хоть они и соперники. Выгрузили с их машины все, что можно. Но соревнования продолжались. Оставшиеся дни наш Фирдаус Кабиров отчаянно боролся за место на подиуме и в результате тоже стал призером – занял третье место.

– А издали представляется такое, что Африка – это нечто песчано-гладкое, как пляж.

– Есть такая страна Буркина-Фасо. Несколько лет назад гонщики прозвали ее зеленым адом. Горы, поросшие джунглями, солнца не видно, на каждом шагу из-под земли торчат корни. Те несколько дней, что по этому веселенькому государству едешь, думаешь только о двух вещах: как бы не повредить подвеску и ветками не разбить лобовое стекло.

– Вы упомянули подвеску. Я читала, что она для ваших машин была специально придумана в спортивной лаборатории КамАЗа. И что она, мол, вообще в подобных авторалли главное. А двигатель?

– Подвеска и двигатель, правильно сказать, делают первенство. В каждой гонке опробуются новейшие разработки конструкторов, которые потом внедряются в серийное производство.

– Двигатели для гоночных КамАЗов (все двигатели!) созданы на Ярославском моторном заводе здешними конструкторами, творческим коллективом эдшего экспериментального цеха. Вы и ваши коллеги многих знаете в лицо, начальство КамАЗа и ЯМЗ тоже, наверное, знакомы, в том числе по этой общей работе. Почему тогда ни в каких публикациях, интервью в центральных СМИ Ярославский моторный завод не упоминается? В том числе по итогам последних ралли «Вызов пустыни»?

– Я не знаю, что там напи-

сали, я не видел. Мы на ярославских моторах ездим с 1994 года, и никаких серьезных замечаний к ним у нас не было. Были разовые неприятности в 2001 году. А в принципе за десять лет сотрудничества можно сказать одно: в целом двигателями мы довольны и надеемся на продолжение сотрудничества.

– И последний вопрос о предстоящем марафоне «Париж – Дакар». Расписание, маршрут – все, что можно сказать в дополнение к тому, что он стартует 1 января.

– До конца ноября это был секрет, чтобы участники не успели разведать трассу. Первые три дня едем по Франции и Испании. Потом Африка, по которой предстоит пройти 11 тысяч километров, из них 60 процентов – скоростные участки. Гонка на этот раз будет очень трудной – организаторы сделали этап длиннее обычного. Пройти не 500 км в день, а 750, как это будет в Мавритании и Мали, конечно, гораздо тяжелее. Один из самых трудных дней – 7 января, там будет 1000-километровый прогон. Финишируем в Сенегале на Розовом озере. Но до него еще надо добраться – по каменистым дорогам, равным плато, пескам.

– Ярославцы будут за вас болеть. Удачи вам и победы!

– Будем стараться, чтобы не разочаровать наших болельщиков.

Татьяна ЕГОРОВА.

Р. С. Нетрудно понять Владимира Чагина, он спортсмен, дипломатические вопросы не в его компетенции. Но, может быть, руководство «Автодизеля» когда-нибудь объяснит все-таки ярославцам, почему оно мирится с замалчиванием роли предприятия в победах команды «КамАЗ-Мастер»? Никто не ждет комплиментов. Но добиться, чтобы называли предприятие, создающее двигатели для автомобилей-победителей, наверное, все-таки нужно. Машины с мотором, но без моторного завода – такого не бывает.