

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

DAY 1 - 10.10.2009 - Saturday

Location	SS	Liaison dist.	Total dist.	Target time	AVS	1st Car Due
Memorial						10:00
SS 1 RZ 1	0	0	0			
to next refuel	(55,91)	(83,95)	(139,86)			
nevskiy		22,78	22,78	0:40	34,17	10:40
Y MARKOTH 1	20,85					10:43
ak		3,57	24,42	0:30	48,84	11:13
OUK 1	10,17					11:16
nevskiy		26,35	36,52	0:40	54,78	11:56
IGORIE 1	24,89					11:59
mp & TechZone IN		31,25	56,14	1:10	48,12	13:09
mping - Parc Fermé				1:51		
mp & TechZone OUT / Service						15:00
te A (Memorial)	55,91	83,95	139,86	0:20		
te OUT						15:20
RZ 2	(55,91)	(83,95)	(139,86)			
o next refuel						
nevskiy						
Y MARKOTH 2						
ak						
OUK 2						
nevskiy						
IGORIE 2						
Fermé & TechZon						
Fermé OUT / Flex						
Service B (Mem						
Service OUT / Pa						
l Cars (except re-						
<b>DAY 1 TOTALS</b>	<b>111,82</b>	<b>167,83</b>	<b>279,65</b>			

Section 1

СУ 1 Ольгово		10,00	КВ 1 Ольгово / КВ 2 Дубровка			
Дистанция (км)		33,90	Время (ч:м)	0:35	Скорость (км/ч)	58,11
Расстояние	Общее	От позиции	НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ		ИНФОРМАЦИЯ	До КВ
	0,00	0,00			СУ 1 Ольгово	33,90
	2,15	2,15			N 54°34.821' W 26°48.327'	31,75
	2,23	0,08				31,67
	5,11	2,88				28,79
					N 55°35.039' W 26°46.902'	23,90
						23,48
						17

# ЧЁРНАЯ КНИГА

## русского раллиста

6-й этап Чемпионата России по ралли (информационно, для участников ралли)

NOVOROSSISK RALLY RUSSIA

### NOVOROSSISK - RALLY RUSSIA-2009

370,98 км. Дистанция СУ - 133,68 км

Июль 2009

Итоговая классификация 18:00

Стартовало - 32 Финишировало - 22

Пл	Пл	NAT	Автомобиль	Группа	Класс	Позиция в группе (классе)	Время всех СУ	Пенализация	Всего	Отставание	
										от лидера	от предыдущего
		RO ROM	PEUGEOT 207		N4		1:55.21,9	** **	1:55.21,9	** **	** **
		RUS RUS	SUBARU Impreza		N4		1:57.44,5	** **	1:57.44,5	02.22,6	02.22,6
		RUS RUS	SUBARU Impreza		N4		1:59.11,9	** **	1:59.11,9	03.50,0	01.27,4
		RUS RUS	MITSUBISHI Lancer Evo IX		N4		1:59.19,9	** **	1:59.19,9	03.58,0	00.08,0
		RUS RUS	MITSUBISHI Lancer Evo IX		N4		2:01.24,4	** **	2:01.24,4	06.02,5	02.04,5
		RUS RUS	SUBARU Impreza		N4		2:02.10,1	** **	2:02.10,1	06.48,2	00.45,7
		RUS RUS	SUBARU Impreza		N4		2:04.56,5	** **	2:04.56,5	09.34,6	02.46,4
		UA UA	FORD Fiesta ST		R2	1	2:05.43,0	** **	2:05.43,0	10.21,1	00.46,5
		RUS RUS	CITROEN C2 A24		R2	2	2:07.13,5	** **	2:07.13,5	11.51,6	01.30,5
		RUS RUS	PEUGEOT 206		R2	3	2:08.36,4	** **	2:08.36,4	13.14,5	01.22,9
		RUS RUS	VAZ 21124		R3	1	2:07.55,7	01.40	2:09.35,7	14.13,8	00.59,3
		RUS RUS	VAZ 1119		R1	1	2:10.40,7	00.30	2:11.10,7	15.48,8	01.35,0

### КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА "А"

стартовый номер День 1 Секция 1 21 мая 2010 года

КВ 0	СУ 1 ОПСА 1	14,40 км	время финиша	заполняется экипажем
назначенное время	время старта	норма времени	расчетное время	
ч. м.	ч. м. сек. 1/10	0 25	ч. м.	
		КВ 1		
КВ 1	СУ 2 ДРИСВЯТЫ 1	11,92 км	время финиша	заполняется экипажем
назначенное время	время старта	норма времени	расчетное время	
ч. м.	ч. м. сек. 1/10	0 35	ч. м.	
		КВ 2		
КВ 2	СУ 3 РИЧИ 1	10,90 км	время финиша	заполняется экипажем
назначенное время	время старта	норма времени	расчетное время	
ч. м.	ч. м. сек. 1/10	0 45	ч. м.	
		КВ 3А		

Ралли в России

---

## ***Чёрная книга русского раллиста***

**Дневник участника ралли 2004-2010 годов**

---

*Григорий Медведев*

В этой книге вы не найдёте описаний приёмов контраварийной езды, управляемого заноса и торможения левой ногой. Замысел книги заключается в другом. Пройдя трудный, полный приключений, путь участника российских соревнований по автомобильному ралли, автор рассказывает о том, как проводились такие мероприятия в 2004–2010 годах, какие люди формировали отечественный автоспорт, с какими препятствиями они сталкивались и каких побед добивались. Читатель как будто становится участником событий тех лет и получает возможность взглянуть на них изнутри, увидев те стороны автоспорта, которые не освещаются в массовой информации.

## Предисловие автора.

В октябре 2010 года раллийная команда «Живи» завершила свою деятельность. В этой команде я был пилотом и организатором. В гоночной карьере образовалась пауза, и появилась идея написать сводный отчёт обо всех ралли, в которых я участвовал с 2004-го года. В шутку эти записки названы «мемуарами».

Благодаря привычке записывать отчёты о поездках, в дневниках осталось множество записей о разнообразных этапах раллийной жизни, в том числе про любительские и про боевые ралли различных уровней, про разные места проведения гонок и про разных людей. Теперь появилось время привести их в порядок, систематизировать, снабдить иллюстрациями, комментариями и списками ссылок.

Мой путь в ралли, пожалуй, самый типичный для нашей российской современности: любительские ралли 3-й категории, судейство на гонках, штурманство на чужих машинах, пилотирование своих – отечественных и иномарок, старых и новых. Возможно, в этом и состоит ценность этих рассказов: «как это бывает» не у единиц избранных, а у большинства рядовых участников ралли в России.

При составлении книги использованы главным образом записи тех лет. Их включаю в книгу практически без обработки. Лишь некоторые главы написаны в последнее время – их легко узнать по отсутствию пометки «дата публикации».

Многие люди, о которых пойдёт речь ниже, к счастью, до сих пор живы и здоровы. Опасаясь, что эта книга попадёт к ним в руки, и они почувствуют себя задетыми, заранее прошу – не обижайтесь. Оно того не стоит.

Также заранее прошу простить какие-либо несоответствия или неполноту фактических данных. Я не ставил себе целью написать справочник. Это, прежде всего, пересказ личных впечатлений, зачастую сделанный «по горячим следам», а не после долгих лет раздумий. В ряде случаев, субъективное восприятие событий намеренно предпочитается объективной стороне. Однако ключевые факты, важные для рассказа, мной проверены по сохранившимся официальным документам.

Также в книге использовано большое количество фотографий, в том числе публикуемых впервые.

Книга посвящена моей семье, друзьям, соратникам и адресована всем тем, кто неравнодушен к авторалли.

## Об авторе:

Григорий Медведев. Начал выступления в любительском ралли 3-й категории в 2004 году. В составе команды «Легенда Крыма» выступал на этапах Кубка РАФ по ралли 3-й категории. В 2005 году команда «Легенда Крыма» заняла 3-е командное место в Кубке РАФ по РЗК. В 2006-2007 годах активно работал в судейских бригадах, как на раллийных соревнованиях НГС ККР, Кубка и Чемпионата России, так и на кольцевых автомотогонках в Мячково, чемпионатах по картингу. В 2007 году начал выступления в ралли 1-й категории, участвуя в качестве штурмана или пилота в различных этапах Кубка России и НГС «Кубок клубного ралли». В 2009 году организовал команду «Живи» и принял участие в Кубке Рено Логан 2009 и 2010 годов. Награждён кубками, почётными грамотами.



*Экипаж Медведев Григорий – Мотвилов Константин. Ралли «Бологое Зима 2010».*

*Фото: Анатолий Кожарин (Fotofan).*

## ГЛАВА 1. НАЧАЛО.

### Чёрная книга.

«...Сквозь глухой ночной лес торопливо шёл человек, тревожно оглядываясь по сторонам. Похолодало, на ясном небе высыпали огромные зимние звёзды. Но ни их свет, ни девственная белизна глубоких снегов, до макушек деревьев укутавших этот лес, не могли рассеять тяжёлый сумрак, таящийся здесь, словно доисторическое чудовище, с тех пор, когда не было ни звёзд, ни Солнца...

Внешность человека выдавала в нём раллийного штурмана. Он был одет в оранжевый комбинезон OMP, пуховик и короткие валенки с нашивками «Sparco». В его чёрной штурманской сумке Sabelt со следами пыли многих престижных гонок лежала бесценная Стенограмма – предмет вождения многих сил и существ, написанная цанговым карандашом в специальной тетради с твёрдой обложкой и пружинным переплётом.

Стояла глубокая ночь, хрустальная тишина и полное безветрие. Внезапно где-то слева и сзади отчётливо хрустнула ветка. Этот звук раздался в ночной тиши, как выстрел из пушки. Штурман беспокойно оглянулся и прибавил шаг. До ярко освещённых боксов команды оставалось всего 350 шагов, но их нужно было пройти по узкой и мрачной лесной тропинке...»



*Призрачные тени ночью перед гонкой. Фото: Юлия Котельникова (Гера©)*

Отодвинул клавиатуру и задумался. Перед мысленным взором чётко предстала вся картина – ночь, лес, холод, человек. Но что-то было не так. Что-то мешало сочинять сказки для взрослых. Ах да. Тишины не было. Ночной лес трещал генераторами и гайковёртами, сверкал сваркой. Команды готовили автомобили к завтрашней битве и чинили поломки после ознакомления. Кто не был занят на работах, тот отдыхал. Слышался весёлый гомон и песни. Кто-то к кому-то отправился в гости напрямик через лес и сугробы, радостно матерясь. Да и наш штурман потерял ореол мистики. У него просто замёрзли уши, и он спешил на ужин в нагретый ресторан.

Действительность всегда превосходит любой вымысел. Нет ничего более величественного, потрясающего и фантастического, чем правда – правда о российском ралли, каким я его знаю.

Но ралли – «классические ралли», как их ещё называют – бывают разные.

### РЗК и Р1К. О видах ралли.

Однажды, отвечая на вопрос одного моего друга Игоря Винокурова (Zynaps), отправил ему такое письмо:

*Дата:* 15 ноября 2007 13:20

*– На самом деле был план приобщиться к автоспорту. Не расскажешь вкратце, что для этого надо?*

*– Если кратко, то нужны машина и желание :)*

*Можно пойти в ралли. Ралли у нас есть т.н. «любительские» (3-й категории) и «боевые» (1-й категории). В любительских можно участвовать на самых простых серийных автомобилях, что делает этот спорт очень доступным. Гонять на скорость там нельзя. Там главное в точности езды по расписанию, поэтому это больше штурманские ралли, нежели пилотские. Их ещё называют «бухгалтерскими». Надо уметь быстро считать на калькуляторе, не выпускать из рук секундомер и ориентироваться по легенде, куда ехать. Многим нравится такой «рак мозга», но лично мне это уже не интересно – развития тебя как пилота не происходит, а безопасность очень низка, т.к. такие ралли проходят по обычным дорогам среди потока машин, и в автомобилях нет каркасов и других систем безопасности. Плюс в том, что это дешево, доступно и годится для экзотического проведения выходных. Но одному нельзя – нужен штурман.*

***Боевые ралли** – это уже гораздо интереснее. Кто не слышал про легендарное «Монте-Карло»? Они тоже открыты для всех желающих. Для их проведения перекрывают большие участки дорог. Надо ехать «кто быстрее», на скорость, а поскольку дороги всегда непростые, извилистые, скользкие и коварные – нужно быть хорошим пилотом и постоянно повышать своё мастерство. Безопасность на высшем уровне: без каркаса, «ковшей<sup>1</sup>», широких ремней, несгораемых комбинезонов и шлемов не пустят даже на старт. Ралли самый сложный и интересный вид автоспорта, потому что в нём есть элементы любых других автомобильных дисциплин – и кольцевых гонок, и кросса, и ралли-рейда, и плюс что-то своё, неповторимое. Экипаж в ралли – это пилот, штурман и их автомобиль. Минусы заключаются в дороговизне этого дела. Хоть сколько-нибудь сносный боевой автомобиль стоит как новая иномарка. Его надо где-то хранить. Его надо обслуживать и ремонтировать, причём серийные запчасти и обычные автосервисы не подойдут – только специальные спортивные. Личная экипировка тоже не дешёвая. Выходит кругленькая сумма, которая, к тому же, сильно зависит от скорости твоей езды на гонке! Зато о нас пишут в журналах, показывают по ТВ, то есть долю славы можно получить. Всё чаще бывают ценные призы за победу, и есть шанс привлечь спонсора.*

Разумеется, эта характеристика не исчерпывающая и далёкая от хрестоматийных определений<sup>2</sup>. Тем не менее, несмотря на серьёзные различия этих двух дисциплин, несмотря на вечное взаимное недовольство «РЗКшников» и «боевиков» друг другом, есть очень много общего именно в базовых, основополагающих вещах.

В отличие от любой другой дисциплины автоспорта, ралли проводятся на дорогах общего пользования. Только для РЗК на этих дорогах не перекрывается постороннее движение, а для Р1К – перекрывается, но не везде, а только на трассах скоростных спецучастков.

Трасса любого ралли делится на круги, секции, дорожные сектора. На трассе ралли в определённом порядке находятся судейские пункты, начиная со старта и заканчивая финишем, на которые каждый экипаж должен являться строго в определённую минуту, согласно заданным в маршрутном листе временным и скоростным нормативам. За отклонения от нормативов (опережение или опоздание) начисляется пенализация<sup>3</sup>. Экипажам выдаются Дорожные книги с описанием маршрута и расписания движения, а также Контрольные карты, в которые судьями

<sup>1</sup> Жёсткие гоночные кресла анатомической конструкции.

<sup>2</sup> Более научные описания можно посмотреть на интернет-сайтах, посвящённых ралли, например: «Любительские ралли в Москве» (<http://www.rally.msk.ru/>), «Автоспорт» (<http://www.avtosport.ru>) в разделе «Ралли», ALM Rally Team (<http://www.almrally.ru/>) в разделе «Всё о ралли», др.

<sup>3</sup> Штрафное время.

ставятся отметки о времени прибытия на судейские пункты. Движение по трассе ралли происходит строго в соответствии с правилами дорожного движения, кроме участков дополнительных соревнований.

На трассе любых ралли, кроме дорожных секторов, предусмотрены участки дополнительных соревнований, входящих в маршрут ралли, вот только эти соревнования – «допы» – в РЗК и Р1К разные. В РЗК используются дополнительные соревнования, не связанные с высокой скоростью: на регулярность движения, когда нужно соблюдать заданные организатором средние скорости на участке неизвестной протяжённости, фигурное вождение (слалом), тому подобные задания, которых придумано множество видов (РД, РУ, РГ, РДС, СЛ, СП<sup>1</sup> и пр.). В Р1К основным допом является СУ – специальный (скоростной) участок, который нужно преодолеть с максимальной скоростью. Для этого накануне дня соревнования участников Р1К обязывают ознакомиться с трассами спецучастков для записи скоростной стенограммы. Трасса РЗК, наоборот, для ознакомления не открывается, а маршрутные документы экипажи получают непосредственно перед стартом.

Разумеется, во всех видах ралли экипаж состоит из пилота (первого водителя), штурмана (второго водителя) и автомобиля. Межстартовый интервал между экипажами, процедуры старта, финиша, получения контрольных отметок на судейских пунктах, а также обозначения судейских пунктов на местности в РЗК и Р1К одинаковы. И, наконец, основными документами любого ралли являются Регламент и Маршрутный лист, а проведение ралли подчиняется Спортивному Кодексу и требует согласования, как с Российской Автомобильной Федерацией, так и с местными органами власти.



Наглядные пособия по ралли. Фото автора.

В период 2004-2010 годов в России существовало несколько гоночных уровней, различных по организации, техническим требованиям и стоимости:

<sup>1</sup> Регулярность движения, режимный участок, режимная гонка, РД совмещённый, слалом, спринт.

1. **Ралли 3-й категории.** Имелись (и имеются) как официальные «классифицируемые» соревнования, включенные в единый автоспортивный календарь России, так и не включенные в календарь, «неклассифицируемые» соревнования. До 2006-го года на классифицируемых соревнованиях по РЗК можно было получать спортивные разряды вплоть до кандидата в мастера спорта. Считалось, что это самая первая ступенька в автоспорте, с которой можно шагнуть в старшие гоночные серии.
2. **Национальная гоночная серия Кубок Клубного Ралли (ККР или попросту «клуб»).** Вполне боевая гоночная серия, самая доступная и поэтому самая массовая, как по числу участников, так и по количеству этапов в различных регионах страны. Для обеспечения восхождения РЗКшников к боевым ралли имеет особый зачёт «Стандарт». В нём участвуют только автомобили без каркасов безопасности. Зато в них допускаются самые широкие доработки. По сути, это возможность проехать на стандартном автомобиле по перекрытой трассе и со стенограммой. Только вместо СУ применяется РГ (финиш строго в секунду, заданную нормативом). Для безопасности и для соблюдения ПДД средняя скорость задаётся не выше 90 км/ч. В последнее время производится контроль скорости радаром, и за превышение определённого порога экипажу грозит исключение. Также имеются «каркасные» зачеты с разделением по объёму двигателя и типу привода. Считалось, что клуб – ступенька к Кубку России.
3. **Кубок России (КР).** Одна из высших гоночных серий всей страны. В ней представлены автомобили как международных, так и национальных классов. Серия эта достаточно доступна и популярна, организация и трассы в ней лучше, чем в клубе. Достаточно сильна конкуренция. Экипаж должен быть хорошо подготовленным, чтобы не оказаться в аутсайдерах. Считалось, что успешное выступление в Кубке даёт возможность подняться на уровень Чемпионата России.
4. **Чемпионат России (ЧР).** Высший уровень соревнований по ралли в нашей стране, имеющий международный статус.

Поэтому, хотя бы в теории, РЗК и Р1К были звеньями одной цепи, позволяющей привлекать в автоспорт широкие массы участников и поэтапно совершенствовать их спортивное мастерство.

У меня в дневнике осталась запись об РЗК, сделанная после двух лет участия в боевых ралли. Она говорит сама за себя:

### **Психологический этюд.**

**Оригинальное название:** «Психологический этюд»

**Дата публикации:** 23 июля 2007 11:51:00

Навеяно поездкой моего штурмана<sup>1</sup> на ралли 3-й категории «Летние Каникулы 2007» и бесконечными разговорами о том, что РЗК не спорт и надо выгнать РЗКшников из «взрослой» тусовки.

Становясь свидетелем таких споров с войной лозунгов: «Разделить!» с одной стороны и «РЗК это тоже спорт» с другой<sup>2</sup>, признавая некоторую правоту аргументов сторонников Р1К, морально был на стороне «любителей-РЗКшников», так как долгое время единственным раллийным опытом был опыт только в РЗК. И как единственный, он берётся, ценится и защищался от посягательств.

После того, как сам съездил в нормальное Р1К, взгляд на вещи серьёзно изменился. Вдруг (именно вдруг!) была прочувствована громадная разница этих дисциплин. Раньше эту разницу, может быть, понимал головой, но не ощущал душой и не придавал ей значения. Да, Р1К – это большой шаг вперёд. После Р1К РЗК как-то сразу стало представляться неинтересным, детским и несерьёзным, как десятикласснику программа 1-го класса школы. Вдруг стало понятно раздражение «взрослых» Р1Кшников на суету РЗКшников под ногами с их настырными подключениями датчиков к нутам<sup>3</sup>. Наверное, такое чувство у выпускников – мы-то уже большие, а вы-то ещё салаги!

<sup>1</sup> Это была Лена Кузнецова, мой партнёр в клубном ралли в 2007 году.

<sup>2</sup> «Война лозунгов» материализовалась в интернет-конференции «Ралли» на популярном сервере auto.ru в 2007-2008 годах. Итогом стало «выселение» РЗКшников 18 декабря 2008 года из общей конференции в отдельную, «Любительское ралли (РЗК)».

<sup>3</sup> «Нут»: ноутбук, портативный компьютер. Их подключали к автомобилям, чтобы автоматизировать штурманские вычисления в РЗК.

Первое испытание на «взрослость» настало, когда мой штурман засобирался на «Летние Каникулы». Это будет его первый опыт в РЗК, да и вообще – всего второй выезд на ралли. О том, что там должен делать штурман, он имел представление чисто теоретическое, да и то половину забыл. Поэтому за несколько дней до старта по телефону посыпались разные глупые вопросы: а как посчитать среднюю скорость, а как не опоздать на КВ<sup>1</sup>, а РД<sup>2</sup> заканчивается на КВ или нет, а как посчитать тарифовочный<sup>3</sup> коэффициент, а какой судейский щит что обозначает, и так далее... Со свойственным мне терпением подробно отвечал на все вопросы, хотя внутренне изумлялся – ну как можно не понимать таких элементарных вещей?! Это же детский сад, всё просто как ночной горшок! Ну как можно быть таким бестолковым?!

Вторым испытанием были восторги моего штурмана после «Каникул». Как классно мы заблудились по ДК<sup>4</sup>! Как отпадно нас мотало на гравии – а он, оказывается, такой скользкий! Как зачётно мы прибрались<sup>5</sup> в траву! Нахватали пенализаций<sup>6</sup> – просто супер! С ужасом слушаю эти истории о балансировании на грани катастрофы, о валилове<sup>7</sup> по непокрытым и неизвестным дорогам, в темноте и пыли, на неподготовленной машине с минимальным обеспечением БЕЗОПАСНОСТИ... И как далеко это от стройной организации Р1К, когда по таким же дорогам можно ехать вдвое быстрее и безопаснее без особого напряжения, когда нахватать столько пенализации нужно очень постараться, когда не нужно никакого глупого риска, а просто немного собранности и грамотности...

Тут я было уже совсем почувствовал себя застарелым «боевиком», старым циником и занудой, когда внутренний голос произнёс: «Ведь у твоего штурмана первая поездка на «Каникулы». А теперь ты сам вспомни, как ты ездил на свои первые РЗК, какое море восторгов у тебя было после таких же «Каникул»! Как ты сам изумлённо юлил по гравии в пыльную траву, какую радость у тебя вызывали эти «простенькие» соревнования, как ты готовился к ним, ждал, какую значительную часть жизни они у тебя составляли! Подумай, откуда взялся у тебя твой опыт, твоя любовь к ралли и к технике! Открой свои фотоальбомы с многочисленных «Каникул» прошлых лет, вспомни эти соревнования, вспомни какие люди были там, вспомни себя самого тогда! Легко же ты забыл об этом, проехал три раза Р1К и зазнался!»

И я понял, что внутренний голос прав. И нет никакого противопоставления Р1К и РЗК. Десятиклассники иногда забывают, что они совсем недавно учились в первых классах. Что первый, что десятый класс – это всё одна Школа. У всех что-то случается в первый раз, и не нужно осуждать их наивные восторги – сам был таким же. А раз так, то твой собственный опыт не самоценная вещь. Оказывается, он может пригодиться кому-то, кто идёт вслед за тобой и так же как ты любит Автоспорт.



<sup>1</sup> Пункт контроля времени.

<sup>2</sup> Дополнительное соревнование на регулярность движения.

<sup>3</sup> Тарировка: настройка штурманского прибора для того, чтобы его показания совпадали с эталоном, заданным организатором.

<sup>4</sup> Дорожная книга.

<sup>5</sup> «Убраться» («прибраться»): у раллистов – вылететь с трассы.

<sup>6</sup> Пенализация: наказание на ралли за отклонение от нормативов, обычно – штрафное время.

<sup>7</sup> «Валить»: у раллистов – очень быстро ехать.

## ГЛАВА 2. ЭПОХА РЗК.

В раллийную жизнь я попал случайно, не имея ни малейшего понятия об автомобильном спорте и не испытывая к нему никакого интереса. Несколько лет назад работал в автотранспортной фирме<sup>1</sup> вместе со своим другом и однокашником по институту, Владимиром Бурченко. И вот, в один прекрасный день, к нам на почту пришёл спам<sup>2</sup>: приглашение на международное журналистское ралли «Легенда Крыма 2004». Реклама автомобильной гонки по Крыму, да ещё с туристической программой, соблазнила азартного Владимира, который и втянул меня в это приключение.

## Ралли «Легенда Крыма 2004».

Итак, мы с Владимиром отправили заявку на международное многодневное ралли с 30 апреля 2004 года по 03 мая 2004 года по маршруту: Москва – Курск – Орёл – Белгород – Алушта – Ялта<sup>3</sup>. Проведение соревнования – по правилам РЗК. После ралли для участников проводилась туристическая программа по достопримечательностям Крыма, с посещением всех крымских винзаводов. Заканчивалось всё празднованием Дня Победы в городе Севастополе.

Что такое ралли, мы не знали вообще. Я ехал в нашем экипаже штурманом, и на мою долю выпадало больше работы и задач. Что-то подслушали у других участников на предстартовой пресс-конференции. Шлемы, единственную требуемую в РЗК экипировку, дали друзья-мотоциклисты. Ликбез пришлось проходить прямо перед стартом ралли на Поклонной Горе в Москве. К счастью, организаторы<sup>4</sup> спокойно объяснили все необходимые вещи. Дружелюбие и готовность помочь, вообще, характерны для любительских ралли.

Конечно, это не избавило от ошибок, особенно на первых порах. Например, мы не знали, что перед зоной КВ можно постоять в ожидании своей минуты. Прочитав регламент, мы решили, что в зоне видимости любого судейского пункта можно только двигаться, иначе судья вправе отметить время фактической остановки, а не время въезда в зону контроля<sup>5</sup>. Поэтому, схватив один раз штрафную минуту, мы на подъезде к КВ прятались в придорожные кусты или за заборы, чтобы в нужное время спокойно проехать весь видимый участок и въехать в зону в свою минуту.

Зато свежий взгляд избавил нас от многих ошибок, рассчитанных на участников с опытом. Хрестоматийный пример – знак «кирпич» на дороге. Если в Дорожной книге написано «прямо», а на дороге висит «кирпич», то надо развернуться, обязательно перед знаком, и двигаться в обратную сторону. Мы проделали этот манёвр в сомнениях, так как не были уверены в своей правоте. Но буквально через сто метров вздохнули с облегчением: на обочине стоял именно тот судейский пункт, к которому мы направлялись. К тому же, он контролировал, чтобы никто не заезжал за «кирпич»!

Штурманских приборов у нас не было никаких, кроме штатных спидометра и одометра. Тут-то и нужно было вводить в расчёты тот самый тарифовочный коэффициент, чтобы показания одометра совпадали с данными в ДК.

Расчётов в РЗК нужно делать очень много и очень быстро. Особенно это требуется на РД, где организатором или дорожными знаками вводится множество перемен скорости. Кроме того, нужно точно помнить зоны действия того или иного дорожного знака. По неопытности, мне сложно было всё успевать. Зато на многокилометровых допах этого ралли многие вещи стали восприниматься интуитивно и с большой точностью. Например: истинная скорость, так как штатные спидометры её завышают; соотношение максимальной и средней скорости; чувство пройденного расстояния, даже если это много километров. Всё это, раз появившись, уже навсегда осталось со мной, и приносило пользу во всей последующей автомобильной жизни.

Не обошлось без типичных для РЗК заявлений и протестов на неправильно посчитанные

<sup>1</sup> 2004 год, «Бур-Ан-Авто».

<sup>2</sup> «Спам»: непрошенная реклама по электронной почте.

<sup>3</sup> Это было второе ралли «Легенда Крыма», которое до сих пор проводится каждую весну.

<sup>4</sup> Это были Елена и Леонид Форафоновы, одни из организаторов любительских ралли в России. Первое знакомство с ними состоялось на «Легенде». Формально, тогда их должности назывались по-другому. Только «организаторами» («оргам») было принято называть вообще всех официальных лиц на ралли. Поэтому в этой книге используется разговорное значение слова.

<sup>5</sup> Зона контроля судейского пункта: как правило, 10-50 метров до судейского пункта и 10-20 метров после него по дороге. Иногда в зону контроля включается только попутная сторона дороги, иногда – обе стороны дороги, включая обочины.

результаты. Например, однажды, на горном серпантине, находясь в режиме РД, догнали «Suburban» организатора, который двигался медленно и с включёнными мигалками на крыше. Мы же не знали, что он просто катает девочек! По букве регламента, мы обязаны следовать за таким автомобилем и не обгонять его. Так мы и поступили. А после финиша дня, по совету старших товарищей, написали заявление, и нам сняли пенализацию на этом РД. В другой раз пригодился совет всё записывать в свою дорожную книгу, в том числе все отметки времени. Благодаря этому обнаружилась ошибка в предварительных результатах ралли – для этого они и вывешиваются.

Одним из гвоздей программы «Легенды Крыма 2004» была возможность проехать в режиме РД по трассам крымских спецучастков времён Чемпионата СССР на горе Ай-Петри. Первая дорожка, асфальтовая, к тому времени была подмыта дождями, так что в одном месте асфальт обрушился в пропасть, места оставалось едва в ширину корпуса автомобиля, и в Дорожной книге была строгая надпись: «Штурману выйти из машины и пройти это место пешком!» Дорожка лепилась к отвесной стене, пропасть была метров сто в глубину, не меньше. Но ничего не случилось, все участники успешно миновали это место.



*Легенды Крыма в 2004 году. Две спины внизу справа – Григорий и Владимир.  
Фото: Владимир Гердо.*

Другая раллийная дорожка была гравийной, и участникам предлагалось проехать её либо «по глазам», либо по стенограмме организатора. Мы с Владимиром переписали стенограмму, но её значки нам были совершенно непонятны. Соперники объяснили нам на пальцах категории поворотов, но это не прибавило ясности. Поэтому в ходе гонки (а эта дорожка была перекрыта для постороннего движения), стенограмма закончилась гораздо раньше трассы<sup>1</sup>! Да, лучше было ехать «по глазам».

Владимир – азартный человек и опытный шофёр, но характер у него сложный. В условиях многодневного спортивного напряжения, да и просто, когда две недели живёшь бок о бок в

<sup>1</sup> Как сказал в подобной ситуации один известный боевой пилот: «Читай сначала, только не молчи!»

маленькой коробочке, проявилась наша несовместимость, увы. Это, конечно, нелегко и неприятно. Если в обычной жизни можно повернуться и уйти, то в середине трассы ралли никто себе этого не позволит. Я запомнил этот урок, и в следующий раз всегда заранее знакомился с напарниками по ралли, проверял, сможем ли мы просто усидеть в одной машине. А со временем стал ездить только с хорошими проверенными друзьями.

К нашему безмерному удивлению, по итогам ралли наш с Владимиром экипаж стал шестым в общем зачёте, обогнав даже некоторых более опытных спортсменов. Но главным было не это. Очень многое в моей, да и Владимира, жизни впервые возникло на этом ралли и осталось навсегда.

Мы познакомились с множеством прекрасных людей, которых знаем до сих пор, в частности: Константином Мотовиловым и Сергеем Козобродовым (они выступали на «каркашенном» ВАЗ-2110), «Фишкой» Аней и «Митрием» Дмитрием Жидковыми (выступавшими на «каркашенном» VW Golf Mk.II), организаторами Еленой и Леонидом Форафоновыми, «fregat'ом» Азадом Хачатуровым, Стасом Шабановым, Лидой Виноградовой и Владимиром Казимировым, Сергеем Саловым<sup>1</sup> и Павлом Лисенковым, и многими-многими другими.

После стольких дней поездок по маленькому Крыму я стал ориентироваться в нём лучше, чем в Московской области<sup>2</sup>. А Владимиру так понравилась Двухъякорная бухта близ Феодосии, что он вернулся туда и построил там турбазу.

Это ралли запало в душу не только мне, но и многим другим моим знакомым и друзьям. Мы даже выступали в любительских ралли как команда «Легенда Крыма».

Попав на ралли случайно, я оказался бесповоротно очарован этим спортом. И сейчас, вспоминая любительские соревнования, как будто он снова вижу непроглядную пыль вперемешку с ночным туманом, узкий луч фар, несущееся навстречу полотну неизвестной дороги, мерцающий свет ноутбука на коленях у штурмана и его монотонный голос: «Отставание шесть секунд... Отставание пять секунд...»

### **Эпоха РЗК.**

Так получилось, что большинство любительских ралли, в которых я участвовал<sup>3</sup>, проводилось в Московском регионе. Кроме «Легенды Крыма», в других городах я был только в Костроме на ралли «Берендей 2004». А в Москве одними из самых знаменитых РЗК были гонки серии «Каникулы»: «Зима», «Весна», «Лето» и «Осень».

О, это были настоящие соревнования! В 2004 году «Каникулы» были, пожалуй, самыми экстремальными, самыми сложными и самыми популярными любительскими ралли. Их бессменными организаторами являются Елена и Леонид Форафоновы, с которыми я познакомился на «Легенде Крыма». 60-70 экипажей на старте «Каникул» в те годы было нормальным явлением. «Каникулы» сочетали в себе как быстрые допы, интересные для пилотов, так и головоломные, интересные для штурманов.

Изюминкой «Каникул» было покрытие дорог: зимой – снег и лёд, летом – «широкие и ровные грейдеры»<sup>4</sup>. Найти такие дороги, щадящие для неподготовленных семейных автомобилей участников, всегда было непростой задачей.

Теоретически, для любительских ралли подойдёт почти любая дорога. Но на самом деле, чтобы соревнование прошло успешно и без осложнений, требований предъявлялось довольно много:

- Трасса ралли должна избегать дорог с оживлённым движением, тем более пробок. По этой причине, по возможности, обходились населённые пункты. Дополнительные соревнования вообще стремились проводить в пустынных местах, с минимумом посторонних машин. Также нежелательны были ж/д переезды и светофоры.
- Дорожки, по возможности, не должны быть тупиковыми, чтобы не направлять канал участников<sup>5</sup> навстречу самому себе.

<sup>1</sup> К сожалению, скоропостижно скончался в Крыму в 2010 году.

<sup>2</sup> После любого ралли так: прекрасно узнаёшь весь район соревнований.

<sup>3</sup> В РЗК я выступал пилотом на своём автомобиле ИЖ-2126-030 «Ода».

<sup>4</sup> Вошедшее в историю выражение из регламента летних «Каникул».

<sup>5</sup> «Канал»: то же самое, что «пелетон» – вереница участников гонки.

- Покрытие дорог должно быть достаточно ровным для комфортной езды на обычных легковых машинах и в любую погоду. Скрепя сердце, организаторы иногда допускали участки с ямами и колдобинами, но только если это было совершенно неизбежно. Такие места помечались в Дорожной книге как «ХД»<sup>1</sup>. Иногда, правда, случались форс-мажорные обстоятельства, например, внезапный ремонт дороги на трассе ралли или снежные заносы, в которых застревали даже тракторы. Но организатор с помощью расторопного открывающего экипажа и бюллетеней мог решить эту проблему: отменить доп или направить канал в объезд.
- Конфигурация дорог должна быть интересной. Причём всё зависит от характера самого соревнования. Это может быть извилистая дорога для быстроходных допов, или со множеством запутанных позиций и развилок для «покупок»<sup>2</sup>, или с ясными и наглядными позициями для учебных ралли.

В Московском регионе и так мало дорог, пригодных для РЗК. Слишком густонаселённый регион, слишком большой трафик. Однако есть два района, где проводились самые памятные для меня «Каникулы».



*Легендарный грейдер Заболотье – Константиново вдоль реки Дубна.*

*На «старте»: «Таврия», Никита Казённов – Анита Яунсилс. В «перекрытии»: «ИЖ», Григорий Медведев.  
Фото автора.*

Первый – это стык Московской, Ярославской и Владимирской областей, те самые «ровные и широкие грейдера» в районе села Константиново Сергиево-Посадского района Московской области. Действительно, ровные и широкие дороги, покрытые мелкой щебёнкой, проложенные по поймам рек, через болота и чащи лесов. На них проводились летние и осенние «Каникулы». Сейчас я понимаю, что поворотов (в раллийном смысле) на них почти нет, но тогда они казались лучшими в мире спецучастками. На эти дорожки в Константиново мы выезжали целыми

<sup>1</sup> Раллийное обозначение очень плохой дороги.

<sup>2</sup> РЗКшное название для задумок организаторов ралли, призванных поймать участников на невнимательности.

компаниями на тренировки и шашлыки, пытались записывать стенограммы для будущих соревнований. Для удобства тренировок, мы организовывали псевдо-перекрытие: ставили по машине с рацией в каждом конце дороги. Также рацию имел экипаж, который «валил». В случае появления какого-нибудь дачника, мы могли попросить его подождать две минуты или предупредить своего друга по радио.

Края эти – малолюдные и охотничьи, поэтому организатор заранее предупреждал о... птицах на дороге! Грачи, цапли, а ночью – совы были достаточно больших размеров для серьёзного столкновения. Да и птиц жалко. Поэтому их распугивали сигналами клаксона.

Другой особенностью была сильная пыль, которую поднимали раллисты. Пыль дополнительно уплотнялась туманом, нередким в этих местах. В случае ночной секции (а это одна из любимейших «фишек» на «Каникулах») ночной мрак, усиленный туманом и пылью, становился совершенно непроницаемым. Мощные фары не могли его рассеять. Как известно, предстоящая трасса в РЗК – секрет для участников. Поэтому попробуйте представить себе незнакомую дорогу, полное отсутствие видимости, а норматив, который нужно выдерживать – 85 км/ч! Это значит, что нужно ехать 110-120 км/ч, чтобы достичь такой средней скорости при неизбежных торможениях!

Выходов было два: либо проявить «умение проигрывать» и двигаться с безопасной скоростью, либо выполнять норматив, невзирая на последствия. Второе решение иногда приводило к авариям, к счастью, без последствий для людей.

Я попробовал пойти третьим путём: готовясь к летним «Каникулам» 2005 года, поехал в Константиново и записал стенограмму той самой дорожки в обоих направлениях. Запись, конечно, получилась совершенно детская, но, по крайней мере, она указывала направление поворотов. Правда, это совершенно не помешало ночью, в пыли и тумане, испугаться лужи на дороге и улететь на полной скорости в придорожную траву. К счастью, в этом месте дорога проходила не по насыпи, которая достигает трёх метров в высоту. Зато в кромешной темноте совершенно невозможно было понять, где мы, а где дорога. Только следующий за нами участник высветил её место. Мы вернулись на трассу и продолжили гонку.

А в первый раз, на летних «Каникулах» 2004 года, я не умел справляться заносами и поэтому улетел в кювет, к счастью мягко. Но выбраться своими силами не было никакой возможности. К счастью, один из экипажей, ехавший за нами (номер 20), увидев нас, остановился, зацепил тросом и вытащил обратно на дорогу. А ведь это всё в режиме РД, когда дорога каждая секунда!

(Дополнение. На самом деле, по букве и духу правил, мы не должны были мешать другим экипажам выполнять свой норматив. Буксировка в тех условиях вообще представляла опасность, как для других экипажей, так и для нас и нашего спасителя. Нам следовало прекратить борьбу и сдать контрольную карту закрывающему судейскому экипажу, «метле», который движется по трассе ралли после всех участников. Он бы и помог выбраться из кювета. Но нас со штурманом обуял страх досрочно закончить свою первую в жизни гонку, и мы особенно не задумывались. За это и получили после гонки втык от организаторов. С тех пор не устаю повторять всем правила безопасности на ралли).

Другой знаменательный район, где проводились в основном зимние и весенние «Каникулы» – это Шаховский район Московской области и местность около Волоколамска. Как сейчас помню «Весенние Каникулы 2005»<sup>1</sup>. Это была середина марта, но стоял мороз и свирепствовала сильная метель. Дороги перемело! Тяжёлая техника не успевала расчищать проезд, как его тут же заметало снова. Сугробы достигали двухметровой высоты. Днём было темно, как в сумерках. Небо, поля и дороги были белого цвета, и водители ничего не видели в сплошной белой пелене.

Это были одни из самых тяжёлых для меня гонок в то время: «Каникулы Лето 2004» и «Каникулы Весна 2005». Трасса летних «Каникул» составляла почти 500 км и вся приходилась на ночное время, а весенние «Каникулы» вымотали из-за борьбы со снегом. Несмотря на то, что у меня были зверские зимние шины «Снежинка»<sup>2</sup>, избежать приключений не удалось. На одном РД

<sup>1</sup> «Нулевым» (вне зачёта) на этом ралли был экипаж Василия Погостина, главного редактора одноимённой телепрограммы, известного клубника и обладателя таких редких для ралли автомобилей, как ГАЗ-3110 и ВАЗ-21099. Ассистировал ему Сергей Салов, известный как в РЗК, так и в Клубе, и в «Легенде Крыма». Его авторству принадлежит несколько песен об РЗК и о ралли «Голубые Озёра».

<sup>2</sup> Советские снеговые узкие шины. Неимоверно тяжёлые, «дубовые», но по рыхлому снегу они «гребли». К тому же, умельцы снабдили их огромным количеством «грузовых» шипов высотой 1,5 мм. Эта конструкция позволяла не буксовать заднеприводному и неудачно сконструированному ИЖу, но на ровной дороге больше 100 км/ч она не разогналась.

со средней 85 км/ч<sup>1</sup> я всё-таки зацепил передним колесом целину, машину развернуло поперёк дороги и вышвырнуло в сугроб. Думал – перевернётся. Штурман тут же выскочил на улицу: во-первых, показывать «треугольник», во-вторых, посмотреть, как выбраться обратно на дорогу<sup>2</sup>. Спаслись самостоятельно. Через пару километров от этого места снова неудача: не увидев в белой мгле белого поворота на белую дорогу, уткнулся капотом в сугроб. На этот раз выручили «овощи»<sup>3</sup>, которые толпились в этом месте. На другом РД, проходившем по лесной дороге, был такой глубокий снег и такая разбитая колея, что мы с трудом держали скорость 40 км/ч, не смея остановиться, иначе бы не тронулись с места<sup>4</sup>. Поэтому пришлось проехать мимо множества забуксовавших коллег, не оказав им помощи. Какие-то допы вообще были отменены, так как проехать по ним было невозможно. После этой гонки с метелью я спал как убитый, даже пропустил подведение итогов и награждение.



*Метель 19 марта 2005 года. Фото: Команда «Ярославка».*

Ещё одно место, очень популярное в среде РЗК – это развязка Новорижского шоссе с «Первой бетонкой» (Малое московское кольцо). Редкое ралли отказывало себе в удовольствии запутать участников в сложной схеме этой развязки! Причём ошибка выводила на автобан, где разворот и возвращение возможны ой как нескоро! Обычно замысел организаторов сводился к задаче на ориентирование, но на одних из «Каникул» этот участок входил в РД со средней скоростью 85 км/ч! Несмотря на бешеную езду участников с визгом колёс и заносами, этот норматив был совершенно невыполним.

Стоит также упомянуть быстрые дорожки в районе Рогачёвского шоссе, гравийные летом и

<sup>1</sup> Любимый норматив РД на «Каникулах».

<sup>2</sup> Сказался опыт первых «Каникул».

<sup>3</sup> Так в раллийной среде называются болельщики.

<sup>4</sup> Заднеприводная «Ода» характеризовалась переоблегчённой кормой и поэтому легко «садилась». Шутили, что для надёжного сцепления с дорогой нужно класть в багажник два мешка картошки.

снежные зимой, например, известный доп «Пламя – Бородино». Знаменитый асфальтовый доп «Тараканово», начинающийся недалеко от Солнечногорска. Нельзя не вспомнить Дмитровский автополигон НИЦИАМТ, куда меня неоднократно заводили вопросы организации соревнований, а также Дмитровский автодром с памятником БРДМ-у<sup>1</sup>, где я участвовал в первом в жизни прологе. В этот список может попасть ещё огромное количество дорог разных регионов, но нет времени – надо спешить дальше.

Моим бессменным штурманом в РЗК был Алексей Кузьмич. Нас познакомили друзья, когда я искал себе штурмана. На тот момент у меня было в активе одно РЗК, у Алекса – ни одного. А сейчас он – мастер спорта, многократный победитель в ралли-рейдах и участник международных ралли-рейдов «Дакар». Все расходы на участие в соревнованиях мы делили пополам<sup>2</sup>. А сколько вместе преодолено трудностей и километров трасс, сколько выпито водки!

На этих соревнованиях окрепла дружба со спортсменами, знакомыми по «Легенде Крыма». Появилось и множество новых друзей. Вообще, любительские ралли несли в себе не только атмосферу праздника, но и хороший товарищеский дух. РЗК было не только знаменательным событием в твоей жизни, очередным соревнованием. Это всегда было встречей друзей и единомышленников. Дружеская помощь в ходе соревнования – советом, инструментом, запчастью или работой – была совершенно нормальным явлением. Постепенно это распространилось и на «гражданскую» жизнь. Мы ходили друг к другу в гости, ездили на шашлыки и тренировки, вместе чинили свои машины и готовились к соревнованиям. Сейчас такое трудно себе представить, а несколько лет назад Костя Мотовилов запросто мог приехать ко мне в выходные, чтобы во дворе<sup>3</sup> возиться с подключением датчика скорости к ноутбуку.

(Дополнение. Наша дружба с Костей Мотовиловым оказалась очень крепка и длится до сих пор. В отличие от меня, Костя с детства увлекается автоспортом. Ещё в советское время титулованные гонщики разрешали ему закручивать гайки в боксах ленинградских кольцевых трасс. В институте он занимался в секции автоспорта. Лично знаком со многими «легендами» советского ралли, например, с Эдуардом Сингуринди. К 2004-му году Константин уже имел за плечами богатый соревновательный опыт).

Вместе с самыми лучшими друзьями мы стали выступать в любительских соревнованиях, как одна команда. Название выбрали себе «Легенда Крыма», в память о ралли, на котором мы познакомились. В команде принимали участие: Костя Мотовилов и Сергей Козобродов, Сергей Салов и Павел Лисенков, Марина Алексеева и Ольга «Старче», Елена Винке, Григорий Медведев и Алексей Кузьмич. В 2005 году команда «Легенда Крыма» заняла 3-е место в Кубке Российской Автомобильной Федерации по РЗК.

Остаётся вспомнить ещё несколько соревнований.

Ралли «Берендей 2004», первое моё иногороднее ралли с торжественным стартом в центре города Кострома. Ралли «МАДИ 2004», соревнование с очень давней историей, первую скрипку в котором играют выпускники МАДИ. На нём традиционно применялся запрет на штурманские компьютеры (кроме приборов для измерения расстояния). А на РД часто использовались математические головоломки, например: «85 процентов от ПДД», «ПДД минус 5 км/ч» и тому подобное. И, наконец, ралли «Московский Рубеж 2005» – скорее не ралли, а ралли-рейд: 600 километров «слепых<sup>4</sup>» позиций, ночью, в бесснежном, но холодном декабре. Именно на этой гонке разбился мой верный ИЖ. Но доблестный Костя Мотовилов в 4 часа утра проделал путь 200 км из Москвы и отбуксировал нас домой. Юлия, тогда ещё его невеста, наблюдая нашу борьбу за движение ИЖа, высказалась в том духе, что впервые нас увидела в такой сложной обстановке и рада, что мы не унывали, и в каждый момент, не сговариваясь, знали, что делать<sup>5</sup>. В будущем эта характеристика подтвердилась ещё не раз.

(Дополнение. У автомобиля была разбита правая передняя часть, погнут правый рычаг. Сцепление не работало. Бензин кончился, и мотор встал. Греться можно было только песнями. «Метла» предложила оставить нам водки. Хорошо, что не взяли, потому что на обратном пути нас проверял каждый пост ДПС. Правое переднее колесо встало криво и упёрлось в крыло. Двигаться прямо получалось с трудом. Резина на правом переднем колесе очень быстро стиралась в

<sup>1</sup> Бронированная разведывательно-дозорная машина.

<sup>2</sup> Подробнее об этом см. «Комментарий к статистике».

<sup>3</sup> Гаражей у нас не было.

<sup>4</sup> Позиции в Дорожной Книге без указания расстояния.

<sup>5</sup> См. также приложение «Жёны на ралли».

лохмотья. Поэтому колёса приходилось менять, пока не иссяк их запас. После этого машина ехала на голом диске. Шумно, но довольно быстро).

С тех пор не люблю межсезонные ралли.

Обязательно нужно сказать, что на тот момент я всего три года был за рулём. Как большинство участников любительских ралли, не умел толком водить, не говоря уж о каких-то контраварийных приёмах. Об управляемых заносах и скольжениях мы подслушивали обрывки сведений у старших товарищей – «боевиков». Приёмам вождения учились на собственном опыте или ночью на площадках около гипермаркетов<sup>1</sup>. Иногда известный кольцевик Эмиль Сильдос устраивал для таких, как я, тренировки на ледовой трассе в Игумново<sup>2</sup>. Полная самоорганизация, но там можно было бесплатно получить мастер-класс от известных раллистов.



*Команда «Легенда Крыма» на ралли «Каникулы Лето 2005» 07.08.2005 г.:  
В верхнем ряду (слева направо): Сергей Салов, Сергей Козобродов, Марина Алексеева, Павел Лисенков,  
Алексей Кузьмич, Константин Мотовилов. Внизу: Григорий Медведев, Елена Винке.  
Фото: Павел Низкин.*

Кроме всего прочего, участники РЗК часто попадались на одну удочку, называемую «валиловом». Это понятие неразрывно связано с другим РЗКшным термином: «блудилово».

Заблудиться в РЗК очень легко. Мало того, что трасса не знакома, ещё и организатор сам старается поймать участников на невнимательности с помощью различных «покупок», то есть хитростей. Хрестоматийные примеры: два одинаковых поворота с небольшим интервалом между ними (покупка на точность измерения расстояния); дорожная позиция, которая при беглом взгляде выглядит не так, как в ДК (покупка на внимательность, особенно ночью); подставной судейский пункт в пределах видимости (покупка на знание «главной дороги»), и прочее и прочее. Часто можно было видеть машины участников, муравьями шныряющие по всем дорогам района. Поэтому новичкам рекомендуют не смотреть, куда едут другие, а ориентироваться самим – вдруг

<sup>1</sup> Других свободных площадок в Москве уже не осталось – всё заняли автошколы.

<sup>2</sup> 150 км от Москвы!

другой экипаж заблудился? Хотя бывает по-всякому. Иногда дорогу спрашивают даже у местных жителей. Типичная картина общения заблудившегося экипажа с прохожим:

- Здесь такие же гоночные машины, с наклейками, не проезжали?
- Проезжали, сынок, проезжали.
- А по какой дороге они проезжали?
- И по этой дороге, и по этой, и по этой...
- А по какой больше всего?
- Во-он по той!
- Спасибо!

Заблудившись по Дорожной книге или иным образом опаздывая на очередной судейский пункт, экипаж стремился догнать упущенное время с помощью большой скорости. Ошибки экипажа, ошибки организатора в расчётах времени движения, жесткие нормативы соревнований, а также желание полихачить порождали гонки по непокрытым дорогам, среди «гражданских» грузовиков и легковушек. Обгоны по обочинам, проезд на красный свет, лихие перестроения в плотном потоке, не говоря о простом превышении скорости, разнообразили любительские ралли, хотя их цель – заставить участников уважать и соблюдать ПДД. Кто не разбивал при этом автомобиль, тот приобретал некоторые навыки экстремальной (в прямом смысле) езды.

Нужно ли удивляться, что любительские ралли были характерны довольно значительным числом вылетов с дороги? Поэтому и на тренировках, и на соревнованиях (особенно на «Каникулах») вместе с «метлой» обязательно ехал большой джип с длинным тросом – выдёргивать убравшихся участников. Причём сами участники, в отличие от нормальных людей, относились к своему вылету как к части праздника или как к увлекательному приключению. Ну и что с того, что сломалась какая-то деталь и добавилось царапин! Автомобиль на РЗК – это тема отдельного разговора.

### **Автомобили.**

Без машины не бывает авторалли. Причем на колёсах должны быть все: и организаторы, и гонщики, и судьи, и механики, и болельщики, и их сопровождающие, потому что размах раллийных трасс и их относительная удалённость от цивилизации начисто исключают пешее передвижение.

Кто из раллистов не мечтал о мощной и стремительной гоночной машине? Вот и ваш покорный слуга, став на раллийную стезю, принялся, по мере сил и средств, воплощать эту мечту. Конечно, по молодости и глупости, было совершено много ошибок. Почти все они являются совершенно типичными. Об этом и поговорим.

Моим первым спортивным автомобилем стал абсолютно мирный ИЖ-2126-030 «Ода»<sup>1</sup>, купленный новым в автосалоне и к своей первой гонке пробежавший едва 6 000 км. После первого же любительского ралли, в котором участвуешь на личной машине, хочется сделать её более быстроходной. Наблюдая, как на подиумы раз за разом поднимаются экипажи на «заряженных» автомобилях, невольно приходишь к выводу, что твоя сугубо «гражданская» «ласточка» нуждается в доработке для соревнований.

Существовали вещи, очень нужные и необходимые именно для РЗК:

- Штурманский прибор<sup>2</sup>: либо велосипедный компьютер, либо старенький ноутбук с программой «Чайный навигатор» Михаила Беляева (mbel), либо специальный прибор «Железный Чайник» его же авторства, либо фирменный штурманский прибор Tvertrip или Terratrip, но последние были дороже всего (цена на б/у начиналась от 4-5 тысяч рублей);
- Датчик скорости для штурманского прибора: на колесо крепился геркон с магнитом, либо датчик от Terratrip'a, либо из коробки передач выкручивался спидометр и на его место вворачивался электронный датчик скорости, с которого брался электрический

<sup>1</sup> С мотором от ВАЗ-2106.

<sup>2</sup> См. «Штурманское оборудование в любительском ралли»: <http://www.rally.msk.ru/school/pribor.htm>. Кстати, до появления приборов штурманы пользовались таблицей, в которую были сведены значения скоростей, времени и расстояний и зависимости между ними. Эта таблица и называлась «Чёрной книгой».

импульс. Добавив в цепь «массу», «сопротивление» и припаяв разъём СОМ-порта от компьютера, можно было подключать штурманский прибор;

- Дополнительные фары для соревнований в тёмное время суток;
- Штурманский свет.

Все эти приборы очень быстро заняли своё место в тёмно-зелёном ИЖе, так как без этого нечего было и думать об успешных выступлениях в «бухгалтерских» РЗК. Причём было перепробовано всё: от велокомпьютера с датчиком от геркона, до «Железного Чайника» с датчиком от Terratríp'a.

«Велик» с герконом – самая дешёвая, но очень хрупкая и ненадёжная система, к тому же с ограничением по максимальной скорости (велосипеды так быстро не ездят). Да и показывает только пробег. «Железный Чайник» с датчиком от Terratríp'a – самая надёжная система, считает всё, что нужно для РЗК, но самая дорогая, и требует грамотной установки и подключения электропитания<sup>1</sup>.

Вообще подключение штурманских приборов в автомобиль – нескончаемая тема для разговоров РЗКшников. Обсуждения наводняли конференцию «Ралли» на Auto.ru, за что их не жаловали «боевики», считавшие РЗК чем-то вроде недоразумения.

Дополнительный свет сформировался как самодельные кронштейны, жёстко приваренные к корпусу, на которых крепились две польские фары дальнего света («прожекторы») с синими стёклами и две российские «противотуманки» с жёлтыми стёклами. В более позднее время правила РЗК стали ограничивать количество дополнительных фар, их яркость и места установки<sup>2</sup>.

Но при этом хотелось, чтобы машина и разгонялась быстрее, и ездилась спортивнее по всем видам дорог. Тихий мирный ИЖ не мог соревноваться с доработанными «зубилами»<sup>3</sup>, особенно там, где требовались скорость и способность переносить повышенные нагрузки. Список доработок можно было наблюдать у коллег по любительским ралли, причём в подавляющем большинстве случаев эти доработки были сделаны собственными руками экипажа в личном гараже:

- Прямоточный выхлоп, важный атрибут «настоящего» спортивного автомобиля;
- Воздушный фильтр «нулевик»;
- Распределительный вал увеличенного подъёма, увеличенные зазоры клапанов, облегчённые поршни, шатуны и маховик;
- Изменённый впускной тракт: если карбюратор, то «Солекс» с жиклёрами увеличенного диаметра и принудительно открытой второй заслонкой; если инжектор, то с большим ресивером и «перепрошитым» «мозгом» «Январь»;
- «Настроенный» выпуск типа «паук»;
- Тюнинговый ряд шестерён и блокировка дифференциала в коробке передач;
- Усиление передних лонжеронов и «телевизора» с помощью наварки дополнительных металлических листов, уголков, стяжек;
- Установка передних и задних растяжек, купленных в автомагазине;
- Верхние опоры амортизаторных стоек типа ШС;
- Задние дисковые тормоза вместо барабанных;
- Амортизаторы а-ля спортивные: газовые «Плаза Спорт», или так называемые «Гродно», то есть переделанные из обычных масляных кустарным способом, или мечта всех мечт – так называемые «N-групповые» и принадлежащие к разряду дорогого тюнинга;
- И кое-какие другие доработки, которые тогда считались совершенно необходимыми.

Перечислено в порядке убывания «привлекательности» для меня тогдашнего. Также обязательно нужно было установить то, без чего автомобиль не мог считаться по-настоящему спортивным:

- Анатомические сидения из автомагазина;
- Трёхточечные «клубные» ремни из того же автомагазина;
- Спортивный маленький руль с авторынка;
- Тюнинговую панель приборов и накладки на педали с того же авторынка;
- Лёгкие литые диски;

<sup>1</sup> Магниты от геркона и «Железный Чайник» до сих пор хранятся дома, как реликвии тех времён.

<sup>2</sup> Со временем стали ограничивать и другие переделки в автомобилях.

<sup>3</sup> ВАЗовские переднеприводные модели: 2108, 2109 и их модификации. Получили такое прозвище по форме кузова.

- Широкие брызговики;
- Раллийное переговорное устройство, и тому подобное.

Но никаких «синих писалок» и «шашечек» на крыльях! Даже в любительском ралли мы считали себя настоящими спортсменами и чётко противопоставляли дворовым гонялам.

При этом как-то упускалось из виду одно простое обстоятельство: чтобы сделать автомобиль по-настоящему гоночным, надо подходить к этому комплексно. Что будет, если человеку накачать левый бицепс и правый трицепс, а остальные мышцы оставить без внимания? Станет ли он атлетом? Перечисленные вмешательства отнимали у автомобиля его «гражданские» достоинства, но не придавали спортивных:

- Задняя растяжка и клубные ремни фактически ликвидировали задний диван;
- В анатомические кресла неудобно садиться и вылезать из них;
- Вмешательства в мотор увеличивали расход топлива и уменьшали его ресурс;
- Прямоток делал машину шумной, а «спортивная» подвеска – жёсткой;
- «Спортивный» ряд КПП снижал максимальную скорость и заставлял чаще переключать передачи;
- Усиление «морды» даже при небольшом ударе приводило к деформации кузова посередине;
- И т.д. и т.п.

Как следствие, на получившемся агрегате совершенно невозможно было ездить в обычной повседневной жизни. Кроме того, денег не было, всё стремились удешевлять насколько возможно. Разного рода работы делались от случая к случаю, оставляя без внимания взаимосвязанные технические вопросы. Всё это не вело к качеству. Каждая «запиленная» машина была по-своему уникальна: запчасти изготавливались вручную народными умельцами конкретно для неё, болячки тоже были присущи только ей одной<sup>1</sup>. Ремонтировать такую машину было всё равно, что создавать заново. Зато было много радости от осознания своей принадлежности к касте избранных.



*ИЖ-2126 для РЗК: наклейки, дополнительный свет, широкие брызговики и проч.  
Фото: Павел Низкин (ралли «Каникулы Осень 2005»)*

<sup>1</sup> У раллистов это называется «колхоз».

Попытки обращаться за советом к товарищам из старших гоночных серий, к настоящим «боевикам», напоминали разговор слепого с глухим. На вопрос такого рода: «Есть небольшая сумма денег для автомобиля, что посоветуете доработать?» следовал закономерный ответ: «Поставьте хорошую подвеску, тормоза и купите хорошую резину». Сейчас я понимаю, насколько верными и правильными были эти советы, но в то время они казались издёвкой. Какая ещё подвеска, если нужно форсировать мотор?! Сколько-сколько, говорите, она стоит?..

Надо учесть, что в то время мы были очень стеснены в средствах. У кого были машины, так те в солидных годах, а ничто так не старит, как возраст. Машины постоянно ломались, и все рассказы спортсменов были наполнены историями о поломках и об их находчивом устранении<sup>1</sup>. Мечтой были амортизаторы «Плаза Спорт» по 3000 руб. за комплект и шины «НИИШП Ралли 2000» по 1500 руб. за колесо. Так что к советам приобрести гоночную подвеску за 60 000 руб. иначе, как к неудачным шуткам, не относились.

Кроме того, чувствительное отношение к повреждениям и поломкам автомобиля на ралли отсеивается естественным отбором. Люди, которых царапинка на лаке любимой «ласточки» повергает в шок, на ралли не задерживаются. Раллиста заботит только одно – чтобы машина двигалась. Остальным в целях гонки можно пренебречь<sup>2</sup>. Но, так или иначе, это порождало пренебрежение не только к внешнему виду автомобиля, но и к серьёзному ремонту мелких и многочисленных неисправностей.

К счастью, ИЖ избежал глубоких переделок. Моя рука коснулась только его карбюратора, увеличив жиклёры, и передних стоек, повернув их верхние опоры задом наперёд. Считалось, что это увеличило угол кастора, что казалось крайне важным.

Зато следующая автомобиль, девятилетняя «восьмёрка», казалось, был мечтой РЗКшника. Он имел «запиленный» (хоть и карбюраторный) мотор, амортизаторы «Плаза Спорт», заниженную подвеску, литые 14-дюймовые диски Slik, укороченный ряд КПП, короткоходную кулису, прямоточный выпуск, подкапотную растяжку, верхние опоры «ШС», дюралевую защиту картера, «люстру», анатомические глубокие сидения и замшевый (хоть и порядком облезлый) спортивный руль. В соревнованиях он участвовал только как судейский автомобиль.

Шумный и тряский, он был ещё довольно капризным. Широценные колёса было не повернуть маленьким рулём без гидроусилителя. Когда вышла из строя изношенная КПП, долго не могли понять, какие шестерни в ней стоят. Подбирали замену на глаз. Постоянно текло масло из плохо отремонтированного мотора и из коробки передач. Тяжёлая труба прямоточного глушителя постоянно обрывала крепления. От тряски могли расходиться электрические контакты в разных непредсказуемых местах. Регулярно требовалась замена старых разрушающихся узлов и деталей. В итоге, машина не оправдала свою покупку. Через полгода я с ней расстался, тогда как стандартный ИЖ верой и правдой служил мне два года.

Таким образом, невозможно относиться к доработкам автомобилей в РЗК 2004-2005 годов иначе, как к неудачной самодеятельности. Её основная причина видится в том, что спортсмены, участвовавшие в РЗК, были очень бедны. Однако это не вина, а беда простых граждан в нашей стране, и можно только удивляться, сколько сил и труда вкладывали эти люди в любимое дело.

Другим важным обстоятельством является то, что подобным образом спортсмены осваивали материальную часть, устройство автомобиля, учились его обслуживать и ремонтировать, а также находить остроумные технические решения. В дальнейшем это сыграет свою положительную роль как в «боевых» ралли, так и в повседневной жизни.

### **Итоги любительских ралли.**

Что ж, любительские ралли для меня стали историей. Однако сейчас они вспоминаются, как одна из самых светлых страниц во всей жизни.

Наши выступления в команде «Легенда Крыма» вообще можно назвать лучшим временем в автоспорте. Пускай это были любительские соревнования на простеньких автомобилях. Зато они были наполнены верной и бескорыстной дружбой, поездками, приключениями, и, пусть

<sup>1</sup> Именно с тех пор постоянно имею в машине, кроме стандартного инструмента, второй домкрат, толстый трос, набор гаечных ключей, отвёрток и головок, молоток, лопату, воду, армированный скотч и пластиковые хомуты.

<sup>2</sup> Оторванные моторы можно крепить грузовыми стяжками, тросики газа и сцепления – тянуть рукой, без тормозов на механической КПП не так уж сложно останавливаться, а поворот машины – не повод заканчивать гонку.

маленькими, но достижениями и победами. Вспоминая это время сейчас, с уверенностью могу сказать, что тогда мы все чувствовали себя по-настоящему свободными и счастливыми.

С прикладной точки зрения, РЗК очень быстро учит многим вещам, нужным и правильным в «гражданском» дорожном движении, а не только в спорте:

- Прежде всего, пристёгиваться в автомобиле;
- Правильной посадке, положению рук и ног;
- Надёжному креплению грузов в машине, ничего не класть на торпеду и полку заднего стекла;
- Проверять перед поездкой уровень жидкостей в двигателе, давление и крепление колёс, крепление аккумулятора, проводов и шлангов, лампочки;
- Прогреть мотор перед началом движения;
- Всегда включать ближний свет фар;
- Аккуратному управлению автомобилем и предвидению дорожных ситуаций;
- Назубок знать Правила дорожного движения;
- Не ездить на нейтральной передаче, тормозить двигателем;
- Не теряться в сложных ситуациях, выходить из них своими силами, устранять препятствия подручными средствами и продолжать движение;
- Пользоваться раллийной терминологией при описании дороги, например «упор», «штаны», «дыра», «крест», «рюмка», «гайка»<sup>1</sup> и т.д.;
- Поддерживать высокую среднюю скорость в пути;
- Ценить время и не терять его понапрасну;
- Навыкам ремонта автомобиля;
- Дисциплине и организованности.

Всё это делает повседневную езду намного более безопасной и грамотной. Не даром полковник милиции Владимир Васильев из ГИБДД Московской области, мастер спорта по ралли<sup>2</sup>, считает, что чем больше людей занимается автоспортом, тем безопаснее будет на дорогах.

Ещё надо добавить, что только в РЗК познаётся грандиозность такой объективной реальности, как Скорость, Время и Расстояние. Они не зависят от воли человека и существуют совершенно самостоятельно. Можно сколько угодно твердить о своих правах и грозиться жалобами, но это не окажет на них никакого воздействия. Школьная формула  $S=V \times T$  приобретает силу главного и единственного закона. Собственно, к оперированию этой формулой и сводятся расчёты штурмана в РЗК.

В субъективном смысле, ралли дало мне мощнейший импульс и осмысленную цель жизни, которой в тот момент явно не хватало. С появлением цели появились силы и средства на её достижение. Жизнь стала полной, насыщенной и разнообразной. Человек изменился.

В принципе, в ралли приходит много людей, но остаются только самые увлечённые. Ралли – это своего рода фанатизм, аддикция, от которой не хочется избавляться. Кто-то сравнивает ралли с курением: втянуться легко, а бросить практически невозможно. Ралли изменяет и наполняет жизнь человека особенным смыслом и вкусом: человек начинает жить, думать и чувствовать, как раллист.

Ни одно увлечение так не изменяет человека, как ралли. Известно, что настоящих профессионалов (врачей, учителей, учёных, военнослужащих, моряков, спортсменов и т.д.) не «учат», а «воспитывают». Такой человек немислим в отрыве от своей профессии. То же происходит с людьми и в ралли. Автоспорт настолько глубоко въедается в их жизнь, что, даже отойдя от активных выступлений, они мыслят, чувствуют и поступают, как раллисты.

В мире полно и других технических видов отдыха: авто-мототехника, внедорожный транспорт, лёгкие летательные аппараты, разноразмерные суда, и т.д. и т.п. Но, судя по отношению участников, это именно отдых, развлечение, после чего человек возвращается к тому занятию, которое по-настоящему «его» (юрист, бизнесмен, бухгалтер, преподаватель, журналист и пр.).

Конечно, есть среди них настоящие фанатики, и все таких знают. Но, во-первых, их

<sup>1</sup> Т-образный перекрёсток, развилка, примыкание, перекрёсток, знак «Уступи дорогу», знак «STOP». Всё это гораздо лаконичнее и точнее описывает дорогу, чем что-либо другое в русском языке.

<sup>2</sup> Мы с Константином Мотовиловым познакомились с ним в 2008-м году, когда вместе выступали в Кубке России. В то время команда, за которую выступал Васильев – Altea Sport – очень сильно нам помогла буквально во всём.

единицы, а одна ласточка весны не делает. А во-вторых, если покопаться в биографии этих фанатиков, чаще всего окажется, что они в своё время серьёзно занимались этим видом спорта! Таким образом, вопрос гораздо глубже и серьёзнее.

У автоспорта гораздо более глубокое, стойкое и длительное влияние, чем у любого увлечения – по себе знаю. И, как профессионал всегда превосходит любителя, так и настоящий раллист (спортсмен, учитель, офицер, писатель...) степенью увлечённости превосходит обычного человека. Ралли в этом смысле ближе не к хобби, а к профессиям, воспитывающим характеры.

Каждый участник ралли осознавал своё отличие от других увлекающихся. Ведь помимо всего прочего, ралли, даже РЗК – это настоящий спорт, со всеми официальными и государственными атрибутами. Именно в любительских ралли мне присвоили первый спортивный разряд, а Константину – звание кандидата в мастера спорта.

Поэтому все мы остро переживали, что наш спорт не привлекает внимание широкой публики и не освещается в средствах массовой информации. Как так, ведь это такая доступная для всех дисциплина, польза которой очевидна! Но СМИ мусолили «форматные» темы, дорогие тачки, в лучшем случае – нелегальные уличные гонки. Усилия журналистов-РЗКшников – Никиты Гудкова, Ивана Есина, Никиты Котровского<sup>1</sup> и других – были каплей в море. Тема РЗК появлялась на страницах журналов и экранах ТВ считанное количество раз, и дальше «заполняемости полос»<sup>2</sup> дело не продвинулось.

А ведь участники РЗК мечтали не только о личном успехе. Как настоящим энтузиастам этого спорта, им снилось его широкое и массовое признание, тысячи участников, сотни городов, печатные и телевизионные СМИ, поддержка властей, интерес спонсоров... Но на самом деле, мало кто знал о ралли вообще, а об РЗК в особенности. Уговорить местные власти разрешить проведение ралли, даже самого скромного, всегда было проблемой. Рядовые жители в лучшем случае выражали лёгкое любопытство, а в худшем – неприязнь. Бывало всякое. Во многих Дорожных книгах встречались предупреждения «не рычать» двигателями в некоторых населенных пунктах, чтобы не злить «аборигенов»<sup>3</sup>. А в других «населёнках», наоборот, люди высыпали на улицы и махали руками участникам. «Цветы и камни в нас кидали» – поётся в песне Сергея Салова.

А кроме этого – постоянные финансовые проблемы участников. При всей дешевизне РЗК<sup>4</sup>, найти даже такие скромные деньги было тяжело. «Мы этот день как праздник ждём – мы деньги копим и не пьём» – такими словами начинается песня Сергея Салова про РЗК. Всем известно, что результатов в спорте невозможно достичь без таких черт характера, как настойчивость, упорство, целеустремлённость, воля. Победа даётся только тем, кто добивается её упорным трудом, невзирая на препятствия, неудачи, поражения, обстоятельства. Все эти качества требовались на каждой гонке. Но в период подготовки к соревнованиям они были нужны в сто раз больше. К числу препятствий добавлялись не только технические и организационные трудности, но и проблемы на работе, ссоры в семье, самоограничение во всём, бесконечные долги. Каждый из нас постоянно чувствовал в глубине души боль от того, что он мог бы сделать намного больше, но на это нет денег. Чёрствая рыночная действительность равнодушна к творческим и спортивным способностям простых людей.

Но тот, кто презрел все трудности, сумел добиться ощутимых результатов. Очень многие спортсмены, начинавшие в любительских соревнованиях, продолжили карьеру в боевых ралли и стали призёрами и обладателями высших спортивных наград страны.



<sup>1</sup> Гудков и Котровский и сейчас журналисты, пишут в автомобильные рубрики крупных журналов. Есин создал собственную спортивную команду MRTeam.

<sup>2</sup> Это когда у СМИ не хватает сенсационных или злободневных тем, и они начинают «заполнять полосы», то есть публиковать практически всё подряд, лишь бы не сокращать формат.

<sup>3</sup> Так в ралли называют местных жителей.

<sup>4</sup> См. приложение «Комментарий к статистике».

## ГЛАВА 3. СУДЕЙСТВО.

Спортивное судейство – это одна из черт, которая роднит любительские и боевые ралли. Этому делу посвящена особая глава. Очень многие автогонщики, помимо выступлений в соревнованиях, работали спортивными судьями.

Несмотря на то, что эта работа оплачивалась организаторами<sup>1</sup>, движущей силой в судействе был, прежде всего, энтузиазм, а также желание сделать соревнования лучше, помочь знакомым организаторам, провести хорошее мероприятие для начинающих спортсменов. Для меня участие в судействе было связано со всеми перечисленными мотивами и продолжалось до 2009 года, уже в эпоху серьёзных боевых выступлений.

### Судейство в автоспорте.

Иногда приходилось слышать, как раздражённые чем-то гонщики предлагали бойкотировать какую-нибудь гонку. Только было бы гораздо круче, если бы на соревнование не явились не участники, а спортивные судьи.

Никто не поставит отметок на КВ, не даст старт, не отсечёт финиш, не заполнит протоколы и не вывесит результаты. Все движения спортсменов потеряют смысл. К счастью, это утопия, потому что спортивное судейство обеспечивается такими же энтузиастами, как и весь отечественный автоспорт в целом.

В судейство меня стал вовлекать Алекс Кузьмич, который сам был спортивным судьёй и руководителем судейской бригады «Щелчок». Но, пока был цел автомобиль и продолжались активные выступления «в зачёте», это не было главным занятием в спорте. Хотя именно в период 2004-2005 годов работал в судейской бригаде на кольцевом автодроме Мячково<sup>2</sup> и впервые поработал судьёй на клубном ралли. Да ещё на каком! На ралли «Московский Рубеж – Бородино»<sup>3</sup>, первом и последнем зимнем ралли в Можайском районе Московской области! К тому же, в редчайшем для ККР двухдневном формате.

В 2006 году встал вопрос о продолжении активного участия в раллийной жизни. Автомобиль для РЗК погиб, на боевые ралли не было средств. Поэтому я выбрал судейство. Дело это знакомое, среди друзей, и главное – в самой гуще гонок. Любительские ралли, клубные гонки, Кубок и Чемпионат России по ралли, чемпионаты по картингу, ралли ретро-автомобилей, конкурсы водительского мастерства – вот куда завёл этот выбор!

Увлекательнее всего было раллийное судейство.

К месту соревнований и обратно мы чаще всего выезжали вместе друзьями, коллегами-судьями, на нескольких автомобилях. В пути мы весело болтали по рации, поэтому дорога не казалась скучной. Обычаем стал заезд в Макдональдс, хотя за рамками судейства никто терпеть не мог это заведение. Практика езды колонной в любых условиях шлифовала водительское мастерство. Мы могли держать скорость и строй, прикрывая друг друга, и в московских пробках, и на пустынных шоссе, и на извилистых трассах СУ<sup>4</sup>. А при сложных обгонах на автобанах мы передавали друг другу информацию по радио. Стоит ли говорить, что скоростной режим мы нарушали везде, где только можно? Гонки судейских бригад – это ещё один вид неформальных зачётов ралли<sup>5</sup>.

Судьи первыми выезжают на трассу ралли, занимая свои места минимум за час до зачётных экипажей (на самом деле, ещё раньше). В боевых ралли судьи также работают на ознакомлении и на тестовом участке, если он есть. Двухдневный формат для судей обычен. Подъём в 5-6 утра<sup>6</sup> и возвращение на базу часов в 10 вечера, быстрые перестановки с точки на точку по трассе гонки<sup>7</sup>, периоды ожидания и часы непростой работы, на ногах, в любую погоду – у судей на ралли своё

<sup>1</sup> Конечно, минимальными деньгами.

<sup>2</sup> Ещё на старой трассе, частично проходившей по взлётно-посадочной полосе аэродрома.

<sup>3</sup> 04-05 декабря 2004 г.

<sup>4</sup> Умение не утерять до сих пор, и даже через много лет, когда доводится ехать вместе, мы, не сговариваясь, движемся организованно и чётко.

<sup>5</sup> Шутка. Один из видов – гонки «нулей». Об этом см. ниже. Ещё один вид – гонки «овошей». И последний – гонки «аборигенов», которые продолжаются по полгода после окончания ралли. Последние два вида неформальных гонок оставляют после себя больше всего разбитых автомашин.

<sup>6</sup> Да-да, особенно когда пьянствовали до часу ночи.

<sup>7</sup> Обычно одна судейская бригада может отработать не один, а несколько СУ.

расписание и свой маршрутный лист.

Судейские пункты в ралли бывают контактными, у которых экипажи останавливаются для подачи контрольной карты, и бесконтактными, мимо которых экипажи проезжают ходом. К первым относятся: контроль времени (КВ), старт допа, послефинишная отметка, некоторые РЗКшные судейские пункты. Ко вторым: финиш СУ, контроль прохождения (КП), РЗКшный промежуточный финиш и совмещённый старт. У каждого судейского пункта есть своя специфика и своё удовольствие.

Моим любимым контактным судейским пунктом был старт СУ. Дел здесь очень много. Экипажи стартуют раз в минуту, и за 60 секунд надо успеть: поставить экипаж на стартовую линию, взять контрольную карту у штурмана, посмотреть на часы, отметить протокол и контрольную карту, отдать штурману контрольную карту за 30 секунд до старта, вести голосом отсчёт времени, дать «распальцовку»<sup>1</sup>, проследить за стартом автомобиля и начать всё сначала со следующим экипажем. Однако, при определённой сноровке, оказывается, что в одной минуте очень много времени! Многие мои знакомые, гостившие на гонках, делали для себя это открытие именно на старте СУ. После выполнения главного, остаётся от 10 до 20 секунд, в которые можно: передохнуть, сделать фотоснимок, осмотреть гоночный автомобиль со всех сторон – вдруг что-то капает или отрывается, угостить членов экипажа конфетками<sup>2</sup>, а также перекинуться с ними парой фраз, что бывает очень важно для гонщиков, находящихся в напряжении. Тон у хорошего судьи всегда вежливый, при этом доброжелательный и радостный. Гонщики должны чувствовать себя в центре праздника.



*Старт СУ на ралли «Победа 2005», Бородинское поле. Фото: Алла Захарина.*

А если на улице мороз или плохая погода, то можно попроситься на бесконтактный судейский пункт, например, на финиш допа. Здесь можно вообще не выходить из автомобиля,

<sup>1</sup> Стартовый отсчёт 5-4-3-2-1, сопровождаемый загибанием пальцев. По команде «Старт!» следует взмах руки.

<sup>2</sup> Очень распространено на РЗК.

главное успевать записывать номер финишировавшего экипажа и показания хронометров<sup>1</sup>.

Как-то раз работали на финише СУ «Корено» на осеннем ралли «Пено». Напарником у меня была девушка из команды питерских хронометристов<sup>2</sup>. Стояла прекрасная золотая осень. Несмотря на ночной заморозок, утром засияло солнце, и днём стало почти жарко. Тайга играла золотыми и багряными нарядами. Небо было ясным и голубым, того неповторимого оттенка, который бывает только осенью. Стояло полное безветрие, а недалеко от нашей судейской машины виднелись туши коров, сложенные для приманки медведей<sup>3</sup>.

У нас страшно болели головы, так как накануне мы бурно отметили встречу с друзьями на базе отдыха «Сокол», куда обычно заселяют судей и спасателей ралли «Пено». Окна в машине быстро запотели, как всегда бывает с похмелья. К счастью, это не мешало работать, так как монитор системы электронного финиша и рация были установлены в салоне. Поэтому всё шло, как обычно. Боевые автомобили полным ходом пролетали мимо нас, разбрасывая камешки и поднимая тучи пыли, как вдруг раздался стук в запотевшее окно.

Это было настолько неожиданно, что мы здорово перепугались. Все нормальные люди здесь ездят на машинах, значит, пешком может ходить только кто-то страшный! Открыв дверь, я увидел человека в гоночном комбинезоне и в шлеме. В руках у него был кусок ступицы заднего колеса автомобиля.

– Здесь колесо не пролетало? – спросил человек.

– Не-ет, – ошеломлённо ответил я, стараясь дышать в сторону.

Человек подозрительно посмотрел на нас, на кусты вокруг, молча перешёл на другую сторону дороги и скрылся в пыльных зарослях. Мы недоумевали, что всё это означает. Минут через десять этот человек возник из леса, радостно улыбаясь и таща в руках гоночное колесо. С колеса свисали клочки какого-то железа. Не глядя в нашу сторону, он пешком пошёл куда-то в сторону финиша, и через секунду пропал из виду.

Кто это был и куда он потом делся, мы так никогда и не узнали.

Зато в перерыве между секциями мы смогли как следует проспать, пригревшись на солнышке. Мастерство не пропёшь, и проснулся я в ту же секунду, когда автомобиль главного судьи показался из леса, направляясь к нашему судейскому пункту.

Для комфорта в работе у меня всегда с собой был термос с чаем и небольшой сухой паёк. И все судьи, кто работал со мной, знали об этом и с удовольствием пользовались. Судейский экипаж, как правило, состоит из двух человек. Иногда нам давали «помогальников» – помощников из местной молодёжи<sup>4</sup>. Но очень часто я работал один – и потому, что справлялся самостоятельно, и потому, что не хватало людей. Оплата обычно тоже выдавалась на экипаж. В РЗК это было тысяча-полторы за день (а чаще всего – бесплатно), в боевых или ретро-ралли до 2500 рублей в день. Проживание на далёких гонках всегда за счёт организатора, а в Чемпионате, кроме того, судьям оплачивалось топливо. Оплату делили поровну между судьями одного экипажа, вычитая расходы на заправку. В тяжёлом 2006 году судейство стало для меня, помимо всего прочего, и кое-какой подработкой.

Но не всегда работать судьёй было приятно. Это связано с недостатками организации клубного ралли в то время, точнее – с недостаточным обеспечением безопасности НГС ККР. Слишком часто на перекрытые трассы выезжали посторонние транспортные средства, и гонку приходилось останавливать. Нередко разные люди лезли напролом, нарочно игнорируя все запреты. Судьи хорошо понимают, что это значит. Ведь гонщики не знают и не предполагают, что на их пути кто-то есть! Так что сцены, когда судьи буквально ложились под колёса наглым джипам, при полном попустительстве милиции, были не такими уж редкими. Это не только сильный стресс, но и большая помеха в работе. Только на Кубке и в Чемпионате, где организация гонок намного выше, судьи могли не отвлекаться на несвойственные им занятия.

К счастью, недостатки не могли испортить праздник автоспорта. Собственно, на судействе я и узнал все те раллийные трассы, на которые через несколько лет вышел как пилот. Именно со времен судейства знаю и люблю Пено – как зимнее, так и осеннее. Не только Пено, вообще всякая поездка на судейство становилась праздником, намного лучшим, чем отдых на популярном

<sup>1</sup> Отметку времени на всех судейских пунктах ведут по астрономическому времени.

<sup>2</sup> Бригада, обслуживавшая систему электронного старта и финиша и работавшая, в основном, на этапах Чемпионата России.

<sup>3</sup> Это была часть охотничьего хозяйства Сергея Успенского.

<sup>4</sup> Очень правильная мера для воспитания судейских кадров. Но только, если этим заниматься продуманно.

курорте. Поездка на природу (а ралли всегда проводились в очень красивых местах), встреча и общение с друзьями, сувениры и гостинцы домой, и, конечно же – гонки во всех проявлениях. Да, на судействе никак нельзя было почувствовать себя в отрыве от ралли.

РЗКшное судейство не было таким экстремальным. Да и сам этот вид ралли не связан с такими острыми вопросами, как боевые ралли. Чаще всего, организаторы просили знакомых гонщиков помочь организовать «детям» хороший праздник. И гонщики откладывали в сторону графики выступлений, славу и регалии и становились простыми линейными судьями на любительских ралли.

Хотя, без приключений не обходилось и здесь. Например, на одних из «Летних Каникул» (не помню точно, 2004 или 2005 года) местные жители – «аборигены» – украли судейские щиты и попытались скрыться. Но «Весельчак У» Андрей Плетенёв с товарищами смело бросился на капот аборигенской машины и отбил казённое имущество, за что был хвалит и почитаем организаторами и всеми раллистами. А когда воров спросили, зачем им щиты, ведь они нигде, кроме ралли, не нужны, вору ответили, что они каждый год так делают.

А на «Летних Каникулах 2006», шестилетнем юбилее «Каникул», чуть не вышла драка организаторов с жителями деревни Измайлово, которые не хотели, чтобы у них ездили спортивные машины. Стихийный бунт удалось усмирить, и, к счастью, рядовые участники ничего не узнали.

«Ралли приводит автоспорт к Вашему дому», говорится в лозунге компании «Пежо». Вот она, популярность ралли у местных жителей в России.

В РЗК нет спецучастков, зато есть много разнообразных судейских пунктов в различных неожиданных точках маршрута. Поэтому формировать бригады не имеет смысла. Однако судьям приходится много раз менять место работы – «переставляться». В зависимости от трассы, расписания соревнования, логистической грамотности организатора, а также от точности судейского задания, перестановки могут быть разными по сложности. Кому-то, например, требуется переместиться всего лишь на другую сторону дороги, и времени на это даётся три часа. А кому-то требуется преодолеть 40 километров за 15 минут со средней скоростью 160 км/ч и при этом искать нужную точку по невразумительным ориентирам<sup>1</sup>. Хрестоматийным примером стал Леонид Форафонов. Три судейских экипажа не смогли найти место, обозначенное как «у толстого дерева». Дорога, около которой должно было быть это самое дерево, представляла собой аллею, обсаженную с обеих сторон старыми и одинаково толстыми липами. Леонид походил-походил, ткнул пальцем и изрёк: «А это – самое толстое дерево!»

Стоит добавить, что где-то на судейском этапе моей водительской практики прорезалось «шестое чувство», столь необходимое как гонщику, так и просто грамотному шофёру. Например, едем как-то колонной (судить ралли «МАДИ», не то 2005, не то 2006 года). Зима, ясный погожий денёк, на дорогах шикарный снег, ровное загородное шоссе, встречных никого – раздолье водителям! Я ехал с Машей Свешниковой на её минивэне. Маша радостно давила на газ, в лёгком скольжении пролетая повороты, оставляя остальных далеко позади и нехотя сбрасывая скорость на прямых. Я, забавы ради, читал стенограмму: «Триста левый два! Двести правый четыре!», и так далее. Вдруг говорю: «А здесь не режь поворот, вдруг КамАЗ навстречу!». И точно – в этот же момент из-за горки навстречу выезжает КамАЗ...

Думаю, мистика здесь ни причём. Просто богатый практический опыт выдаёт решение быстрее, чем успеваешь осознать причины. И судейство, давшее возможность со стороны изучить спортивное вождение и типичные ошибки, немало этому способствовало.

Судейство в кольце совершенно не похоже на раллийное. Во-первых, это недалеко от Москвы: АДМ Мячково, картодромы Лидер в Подольске или Пилот у метро «Медведково», автодром в Икше. Во-вторых, само соревнование проводится по другим правилам и на маленькой трассе, обозреваемой целиком. Здесь было необходимо пользоваться флажной сигнализацией, следить за соблюдением правил гонщиками, докладывать о нарушениях главному судье.

Очень быстро глаз начал разбираться в сутолоке гоночных машин на трассе. Буквально через пару гонок мы с друзьями привыкли считать круги, следить за лидерами и отстающими, замечать обгоны и нарушения правил, отслеживать «круговых»<sup>2</sup>. Несмотря на быстротечность эпизодов и на то, что машин на трассе мог быть десяток, навык давал возможность спокойно

<sup>1</sup> Точность измерения расстояний в РЗК имеет решающее значение, поэтому и судейские пункты должны стоять математически точно.

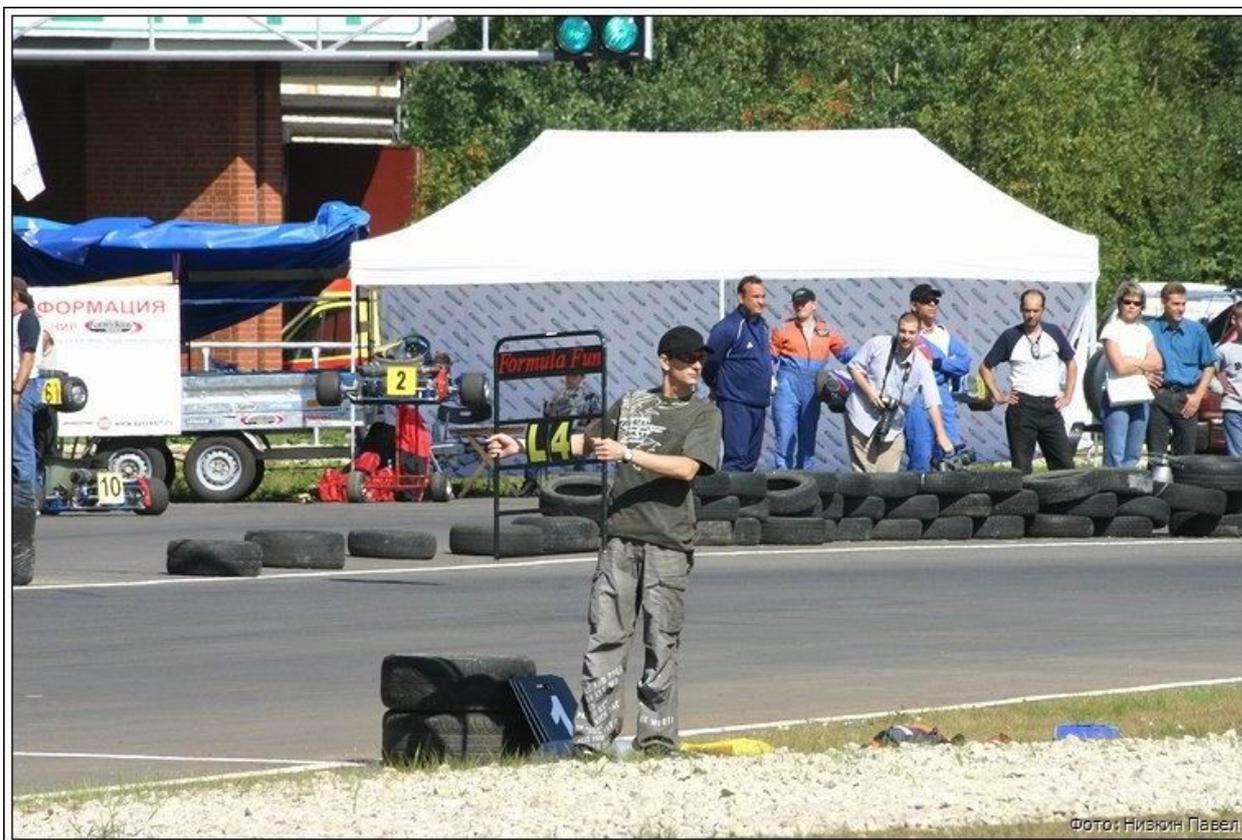
<sup>2</sup> Гонщики, которых лидер гонки обогнал на целый круг.

уследить за всем «полем битвы». Главный судья мог не вмешиваться в наши действия, так как мы сами успевали всё делать правильно. Оставалось ещё много времени, чтобы успеть насладиться красотой борьбы.

До этого я не очень понимал кольцевые гонки, но судейство открыло много нового и интересного в этом спорте. Соревнования перестали быть безликим мельканием машин по кругу. Оказалось очень захватывающим следить за острейшей борьбой на трассе, стратегией и тактикой спортсменов, отдельными гоночными эпизодами.

С тех пор я с большим интересом смотрел разнообразные кольцевые автогонки по телевизору. А благодаря тому, что я мог объяснить происходящее, в это занятие втянулась и моя мать. Через некоторое время она стала вполне квалифицированным автоспортивным зрителем.

Чаще всего мы работали по линии Алекса Кузьмича на соревнованиях по картингу. А в 2005-м году я стал старшим судейской бригады на Чемпионате «SuperHonda». Это любительская картинговая серия. Мощность картов в ней была небольшой, от 9-ти до 14-ти лошадиных сил, как в прокате. Чаще всего это и были подержанные машины из проката. Пилоты были тоже вполне зрелыми людьми. В азарте борьбы они нередко применяли друг против друга запрещённые контактные приёмы. Да и уровень пилотажа был не лучшим. Это всё сильно контрастировало с другими картинговыми чемпионатами, например EasyCart, где мощность моторов доходила до 30 л/с<sup>1</sup>, а пилоты были, в основном, детьми и подростками. За это я называл СуперХонду «клубным картингом», про себя, конечно<sup>2</sup>.



*Константин, страдающий головной болью, считает круги на картинге. Лето 2005 года.  
Фото: Павел Низкин.*

Совсем далёкими от спорта были ралли ретро-автомобилей, которые проводились по максимально упрощённым правилам РЗК. Ведь целью этих ралли был не спорт, а дать возможность владельцам антикварных автомобилей показаться с ними на людях, шикарно провести время. И, поскольку владельцы старинных машин – как мы говорили, «ретрюки» – были людьми состоятельными, то на этих мероприятиях царило классовое расслоение общества. Судей

<sup>1</sup> Это для табуретки весом 100 кг! Скорость этих машин могла достигать 200 км/ч! Правда, на автодроме это неосуществимо.

<sup>2</sup> Каково же было моё удивление, когда недавно узнал, что они стали сами себя так называть!

не пускали в те или иные места, где могли находиться участники. Общаться с ними, как мы привыкли в ралли, тоже было не о чем. Так что мы спокойно проводили время в своём обществе и не стремились «в свет». Зато это был нетяжёлый заработок.

Но и здесь не обходилось без приключений. Например, как-то раз на тихом шоссе около Звенигорода Константина Мотовилова чуть не задавило колесо, оторвавшееся от грузовика ЗИЛ-130 с прицепом, который вёз бетонные кольца. Колесо весело укатилось в лес как раз в том месте, где только что стоял Костя. А Косте оставалось благодарить судьбу за внезапное желание отойти на два шага в сторону.

Также для заработка ездил несколько раз на конкурсы водительского мастерства среди водителей автобусов Мосгортранса. Размах мероприятий, конечно, впечатлял. Несколько десятков участников на рейсовых автобусах должны были выполнять разнообразные «фигурки». В числе заданий были: «гараж», «стоянка», «остановка», «колея», «ворота», «снять-повесить кольцо», «круг» и некоторые другие. А судьи не только фиксировали факт выполнения, но и сразу же начисляли штрафные очки за нарушения.

Несколько раз работал инструктором на различных тест-драйвах, которые устраивали дилеры автомобильной техники. Но интереснее всего оказалось на конференции дальнобойщиков, когда директора фирм, солидные люди в возрасте, крутили «мальтийский крест»<sup>1</sup> на огромном седельном тягаче – азартно, с заносами и визгом шин<sup>2</sup>!

К сожалению, такие мероприятия проводились среди рабочей недели, поэтому я недолго на них работал. А затем стал лучше зарабатывать на основной работе, начались поездки в боевые ралли, и постепенно оставил судейство совсем.



*Ралли «Победа 2006», Можайск: Маша Свешникова, Анна «Нюша» Мухина, Марина Попова, Павел Низкин, Иван Мухин. Фото автора.*

<sup>1</sup> Слалом, схема которого напоминает мальтийский крест.

<sup>2</sup> Пара проходов – и колёса приходилось менять.

Тем не менее, судейская подготовка принесла большую пользу. Хорошо стал знать правила проведения ралли, что пригодилось в штурманстве. О знакомстве с трассами уже упоминал. До сих пор с закрытыми глазами могу показать, где обычно ставится тот или иной судейский пункт. Да и вообще, знакомство с этой стороной ралли расширило кругозор, обогатило копилку знаний, которые находят применение не только в спорте.

С тех пор, когда иду пешком, всегда стараюсь держаться подальше от машин. Никогда не стою на краю тротуара и не выхожу на проезжую часть в ожидании автобуса или зелёного сигнала светофора. По мне, лучше лишнюю минуту постоять, пока переход не станет безопасным, чем метаться среди мчащихся машин. При переходе всегда смотрю на приближающиеся автомобили, а не себе под нос. Чтобы разойтись с машиной в узком месте, например во дворе, предпочитаю отступить на газон или спрятаться за другими машинами, а не жаться впритирку.

Объяснение простое: столько раз видел, как убираются машины, ещё мгновение назад казавшиеся такими устойчивыми и надёжными. Казалось бы, что может произойти? Но нет – внезапно многотонный монстр, кувыркаясь, летит в непредсказуемом направлении, не разбирая дороги, и горе всему, что окажется на его пути. Человеческая реакция не успевает за автомобильными скоростями. Поэтому спасти может только предусмотрительность. Плюс к этому – недоверие к неизвестному человеку за рулём. Хватит ли ему мастерства пролететь в такой близости, как Вам хочется? Предпочитаю не проверять.

Отдельно хочу упомянуть людей, которые много лет отдали судейству в автоспорте, но, в отличие от гонщиков, совершенно неизвестны публике:

Анна «Нюша»<sup>1</sup> Мухина с дочерью Полиной<sup>2</sup> и сыном Иваном, Павел Низкин<sup>3</sup>, Маша Свешникова<sup>4</sup>, Марина Попова<sup>5</sup>, Маша Тарасова<sup>6</sup>, Дима «Волк» и его подруга «Альфа»<sup>7</sup>, Андрей «Весельчак» Плетенёв, Всеволод «CeFFka» Комаров<sup>8</sup>, Катя «Рыжая», «Ясный Сокол»<sup>9</sup>, Андрей Цыганов, Костя Будько «Switch TX»<sup>10</sup>, Юлия Голубева<sup>11</sup>, Ольга Дунаевская<sup>12</sup>, Алексей Поярков<sup>13</sup>, Алла Захарина<sup>14</sup>, Андрей Росин<sup>15</sup>, Анита Яунсилс<sup>16</sup>, Алиса и Аурина Селезнёвы, «Лексус и Таша», Евгений Литвиновский<sup>17</sup>, Алексей Ершов<sup>18</sup>, Михаил «Подлый Польский» Подьяпольский, Андрей Гусев, Дмитрий Куприянов, Таня «Бася» Иванова, Олег Шитиков, Леонид Медведев<sup>19</sup>, и многие другие.

Специально не пишу здесь про организацию ралли, хотя занимался этим с Анитой Яунсилс и с Игорем Овсянниковым. Это настолько фундаментальная тема, что она заслуживает отдельного трактата.

### Неожиданное продолжение.

Эта книга была уже почти закончена, когда – достаточно внезапно – вместе с моим другом Костей Мотовиловым мы поехали судить на ралли 3-й категории. Поэтому с полным правом и с большим удовольствием могу дополнить этот текст единственным отчётом о судействе, да к тому же совершенно свежим:

<sup>1</sup> Для неё автор сочинил «Нюшкину песню» на мотив «Нюркиной песни» Янки Дягилевой.

<sup>2</sup> Прославленный штурман с 16-ти лет, позднее – мастер спорта.

<sup>3</sup> Тогда – начинающий, а ныне – прославленный раллийный фотограф.

<sup>4</sup> До сих пор увлекается судейством ралли.

<sup>5</sup> В своё время завидовал ей в том, что она работала на ралли «Новороссийск», а я нет.

<sup>6</sup> Была моим штурманом на неудачном ралли «Московский Рубеж 2005» и стойко переносила все тяготы и приключения той ночи, отказавшись уехать домой без своего пилота.

<sup>7</sup> Ершов, руководитель гонок, назначал их старшими судейских бригад за опыт и ответственность.

<sup>8</sup> С Андреем Плетенёвым они опытнейшие «боевые» штурманы.

<sup>9</sup> В последнее время больше работает механиком в кольцевых автогонках.

<sup>10</sup> Трагически погиб 24 сентября 2005 года в результате несчастного случая, произошедшего в Новороссийске после завершения этапа Чемпионата России по ралли.

<sup>11</sup> В 2009-м году она активно помогала команде DriveTECH и была с нами на всех этапах Кубка Рено Логан.

<sup>12</sup> Оля и сейчас иногда садится в кресло штурмана.

<sup>13</sup> Алексей – заядлый «джипер». Вместе со своими тремя детьми увлечён внедорожными соревнованиями.

<sup>14</sup> Тренер команды АСпорт. Занималась и с нашим экипажем в 2007-2008 годах.

<sup>15</sup> Клубник, позже – муж Аллы Захариной. Именно у него был приобретён мой первый «каркашенный» автомобиль.

<sup>16</sup> Опытнейший штурман в РЭК, а также организатор многих любительских соревнований. Шутит: «Вывожу в кандидаты в мастера спора. Дорого».

<sup>17</sup> Организатор ралли в Бологом на протяжении долгого времени.

<sup>18</sup> Руководитель почти всех ралли в стране.

<sup>19</sup> И Гусев, и Куприянов, и Иванова, и Шитиков, и Медведев – из команды Ершова, работают с ним вместе много лет и проводят практически все гонки в стране, от «боевых» до любительских.

Оригинальное название: Ралли «Летние Каникулы 2011»

Дата публикации: 15 августа 2011 12:40:00

В ночь с 13 на 14 августа прошла «прививка ралли»<sup>1</sup>. С Костей Мотовиловым посудили любительское ралли «Летние Каникулы 2011» – 10 лет Каникулам. Это уже не те 800 км, что 8 лет назад, но всё-таки 560, большая часть из которых ночью, по грунтам, в тех самых легендарных районах Константиново.

С точки зрения судей, это не боевое ралли, где экипажи прибывают точно каждую минуту. Тут огромное количество участников «блудило», терялось и путалось в «покупках». Поэтому в одну минуту могло приехать с десяток машин, а потом полчаса никого нет.

В дневной части у нас была одна точка, но двойная: ВКП<sup>2</sup> «1» и ВКП «Т»<sup>3</sup>. ВКПшки расставлены таким образом, что если их правильно проехать, то из отметок получится фраза «ралликаникулы10лет». Комбинацию собрало большинство экипажей, но не все. У кого-то перепутаны буквы, у кого-то пропущены, у кого-то вообще только несколько букв. А для нас – времени было много, поэтому мы взяли мангал и шашлыки. Поели сами, накормили весь открывающий экипаж и кое-кого из участников (по большому благу). Правда, и из участников Докторова Марина<sup>4</sup> каждый раз давала нам по две конфетки (это такая традиция на РЗК).

Как ни странно, оказалось много знакомых, хотя с «нашего» времени РЗКшная тусовка обновилась радикально. Кроме «Фантиков»<sup>5</sup> – бессменных организаторов, в судьях были Галя Прахова<sup>6</sup>, Нюша Мухина, Лена Гусева (с родинкой), Паша Лисенков, видели Серёгу Козобродова. В канале были и Лексус, и Анита, и Лена Винке, и Четырёхмоторный<sup>7</sup>, и Вася Прутковский<sup>8</sup> с Ольской<sup>9</sup>.

А мы с Костей решили провести время с удовольствием. По договорённости с Фантиками, мы прибыли не к старту ралли, а сразу на точку, благо накануне получили точные координаты GPS, и определиться с «местом» проблем не возникало. Правда, по своему опыту могу сказать, что для Каникул это нехарактерно! Лёня, вспомни «толстое дерево»! На точке расположились с комфортом: поставили стол, стулья, мангал, разложили еду и протоколы, поставили конусы, вывесили флаг. Был тихий вечер, совершенно безветренный. Кроме участников, нас развлекали проезжие автомобилисты. Либо по дороге едут кое-как, либо подъезжают и интересуются происходящим. Свадебный кортеж гудел и махал руками из окон. А когда закончили работу, солнце уже скрывалось за горизонтом, и мы могли любоваться чудесными красками заката.

Следующими точками были старты ДС-4 и ДС-6, где мы располагались с неменьшим комфортом<sup>10</sup>. Правда, шашлык уже закончился. Быстро стемнело, но было полнолуние. А жаль, потому что из-за лунного света не было видно звездопада, максимум которого приходился на эту ночь.

Похолодало (+17). Пока ещё было светло, нас доставали комары, и мы спрятались от них в машине. Но в темноте они отстали, появился свежий ветерок.

Старт с распальцовкой – моё любимое занятие, поэтому время шло быстро. Это было кстати, потому что ещё одной традицией на Каникулах являются задержки. Наша первая точка началась с задержкой 30 минут, вторая – примерно на столько же. Забегая вперёд, мы освободились на 3 часа позже, чем это предусматривалось графиком.

Третья точка – старт ДС-6 по новой дорожке, которой «у нас» не было<sup>11</sup>. У горизонта полыхали далёкие зарницы. И тут я сам вложил лепту в сумму судейской задержки, т.к. участники уже прибыли, а команды открывать доп ещё не поступало. Пришлось немного задержать их. Зато потом все стартовали как в боевых раллях – один за другим через минуту, без пауз.

Всё время, пока мы с Костей судили, мы вспоминали. Смотрели на старенькие «помоечки» – машины участников, смотрели на их ошибки, на их разнообразное поведение. Выглядело,

<sup>1</sup> Так выражается Костя Мотовилов.

<sup>2</sup> Внезапный контроль прохождения.

<sup>3</sup> На шоссе рядом с деревней Лифаново, Дмитровский район Московской области.

<sup>4</sup> Знакомы по РЗК очень давно.

<sup>5</sup> Елена и Леонид Форафоновы.

<sup>6</sup> Знакомы, в основном, по «боевым» ралли. Галина опытный штурман.

<sup>7</sup> Алексей Меньшенин, любитель внедорожного образа жизни и поклонник РЗК.

<sup>8</sup> Директор команды DriveTECH.

<sup>9</sup> Ольга Дунаевская.

<sup>10</sup> Вторая точка – недалеко от деревни Плотихино, Сергиево-Посадский район Московской области.

<sup>11</sup> За деревней Ченцы, Сергиево-Посадский район Московской области.

конечно, глупо и смешно.

(Дополнение. В ходе ралли нужно очень быстро ориентироваться на незнакомых дорогах, причём организатор дополнительно старается запутать участников. Так вот, участники при виде судейского пункта могли останавливаться в раздумьях, разворачиваться и уезжать в другую сторону. Кто понял свою ошибку, объезжал судей задним ходом по противоположной обочине, чтобы подъехать с нужной стороны. А некоторые в поисках неизвестно чего по несколько раз проносились туда-сюда мимо судей, не останавливаясь. Эмоций тоже было море: возбуждение, искрящиеся глаза, улыбки, или растерянность, или расстройство. Всё это могло чередоваться калейдоскопом).

Но самое смешное, что мы были точно такими же. Только в наше время не было, например, GPS-навигации, не было видеорегистраторов, а иномарка в канале была редким чудом. Но смешных, глупых или весёлых приключений у нас было ничуть не меньше, а может даже больше. В общем, с удовольствием окунулись в эту атмосферу.



## ГЛАВА 4. МИР БОЕВЫХ РАЛЛИ.

Плох тот РЗКшник, который не мечтает стать «боевиком» и «валить нереально» по перекрытой трассе со стенограммой. Но от спортсмена потребуется затратить немало труда и средств, прежде чем он сможет выйти на старт настоящей боевой гонки.

Связано это со спецификой данного вида ралли, а также с его строгими правилами, делающими этот спорт самым безопасным из всех технических видов спорта.

### «Поле боя» – трасса ралли.

Как уже было сказано выше, ключевыми в ралли 1-й категории являются специальные (скоростные) участки. Именно здесь автомобили несутся со всей возможной скоростью, показывая чудеса пилотажа на крутых виражах и трамплинах. Именно здесь разгорается борьба за секунды и решается судьба призовых мест. Именно сюда стремятся зрители и болельщики. И хотя это только часть маршрута ралли, именно к спецучасткам спортсмены относятся с предельным вниманием. А характеры у спецучастков настолько же разнообразны, насколько разнообразны географические регионы и соревнования, проводимые в них из года в год.

Несколько слов о некоторых из них.

**Ралли «Пено»** фактически подарено отечественному спорту бизнесменом Сергеем Успенским, заслуженным мастером спорта, 13-кратным Чемпионом России по автоспорту, первым вице-президентом Российской Автомобильной Федерации. Именно он открыл эти дороги в глуши селигерской тайги, договорился обо всём с местной администрацией, неоднократно поддерживал организацию гонки деньгами. У самого Успенского огромные владения в этих местах, охотничьи хозяйства и усадьба, поэтому выбор места не случаен. Трудно переоценить значение этого человека, как для ралли «Пено», так и для российского автоспорта в целом.



*Трасса парной гонки на ралли «Пено».  
Фото автора.*

Трасса ралли чем-то напоминает знаменитые «трёхмерные» карельские гонки, изобилуя неожиданными перегибами и поворотами. Много общего с Карелией и в окружающем таёжном ландшафте. «Пено» – главным образом зимняя гонка со снежно-ледовым покрытием. Пожалуй, это самая быстрая гонка в России. Здесь средние скорости достигают 144 км/ч (в 2010 году у Патрика Флодина).

Также несколько раз проводилось осеннее грунтовое «Пено», приходившееся на прекрасную «золотую осень». Как пошутил Александр Нахапетов<sup>1</sup>, спортивный журналист и фотограф, для полного комплекта не хватает только асфальтового «Пено».

«Пено» – чемпионатская гонка. Только дважды, в 2007 и 2008 годах, к осеннему «Трофею Пено» присоединяли клубный канал.

Глухие дикие леса, маленькие деревеньки по берегам многочисленных озёр, извилистые дороги, удобный доступ, романтика ралли и путешествий – всё это сделало ралли «Пено» одной из самых любимых моих гонок. Много лет с удовольствием приезжал сюда работать судьей, или в составе боевого экипажа, или зрителем. Теперь приезжаю в эти края просто так, отдохнуть.

Трасса **ралли «Гуково»** является искусственно построенной дорогой в степи. В него включено огромное разнообразие элементов: самое большое в стране количество трамплинов, речные броды, степные участки, карьеры, выходы каменистых пород, железнодорожная ветка и часть кроссовой трассы. В сухую погоду гонка характерна пылью и песком, а в дождливую – непролазной грязью. Ралли проводится только летом: в июле – кубковый «Вираз», и в августе – чемпионатское «Гуково». Температура воздуха в дни соревнований редко опускается ниже 40 градусов жары.

Это самая тяжёлая гонка для автомобилей. Двигатели перегреваются, резина изнашивается на глазах. На каждой секции производится замена воздушных фильтров, так как они быстро забиваются песком. После ралли «Гуково» обычно перебирают моторы из-за попадания воды и песка. При подготовке тщательно создают водную защиту моторного отсека, изолируют электрические соединения и защищают воздухозаборники от попадания воды.

Гонка нелегка и для экипажей. Температура в кабине достигает +70 градусов. Чтобы в салон не попала пыль или грязь, а также для безопасности при ударах, окна автомобилей держат плотно закрытыми, а салонную вентиляцию включают на максимум. Чтобы помочь двигателю охладиться, открывают горячий кран печки, и раскалённый воздух наполняет салон. Всю гонку надо проехать одетыми в плотное несгораемое бельё, толстый комбинезон, несгораемые обувь и перчатки, а также в тяжёлый плотный шлем. Нужно ли говорить, что после ралли «Гуково» гонщики худеют на десяток килограмм?

Несмотря на эти трудности, а также на бедность инфраструктуры района, участники с радостью выходят на старт этого ралли. Её неповторимая трасса притягивает, завораживает и манит.

**Ралли «Бородино»** и **ралли «Победа»** были одними из популярнейших клубных ралли, пока их не «попросили» из Можайского района Московской области в 2008-м году. С тех пор боевых ралли, настолько близких к Москве, больше не существует.

«Бородино» впервые состоялось как зимняя гонка в декабре 2004 года. В последующие годы она проводилась как осенняя грунтовая гонка по очень ровным грейдерам, покрытым щебёнкой.

«Победа», как клубная гонка, появилась также в 2004 году, а с 2005 года стала проводиться в Можайском районе. Уже много лет она проводится в День Победы. Покрытие – чистый асфальт, и только в 2008-м году был эксперимент со сменой покрытия в ходе гонки: первая секция асфальт, вторая секция – гравий.

Многие считали эти соревнования неинтересными, так как дороги прямые и очень широкие, поворотов мало, всё решает не мастерство, а мощность моторов. Но это не мешало любить эти гонки. 90-100 экипажей на старте было нормальным. А сколько было зрителей вдоль трассы – и не сосчитать.

Неповторимый колорит обеим соревнованиям придавала враждебность местных дачников – москвичей. Игнорировать меры безопасности и выезжать на трассу ралли в ходе гонки, практически под колёса боевым экипажам, было явлением распространённым. Обычным было хамство, снобизм и другие выражения недовольства. Нередки были и совсем дикие выходки. В спортивные машины кидали камни, подбрасывали на дороги брёвна и доски с гвоздями. Хотя от

<sup>1</sup> Автор портала RallyRUS.spb.ru.

раллистов в дни проведения соревнований было не больше неудобств на дорогах, чем в другие дни, эти дачники завалили районную администрацию клязузами, привлекли свои московские связи и в результате добились своего.

Несмотря на это, подмосковные ралли всегда воспринимались как большой праздник. Рукой подать от Москвы, множество друзей и знакомых, прекрасная погода – да, мы ездили сюда как на праздник, и ни разу не обманулись в своих ожиданиях.

О ралли «Ростов Великий» хорошо сказано ниже, в отчёте о соревновании. Это – песчаные карьеры, а карьеры большинство гонщиков не любит. Единственное, ради чего стоит ехать на ралли «Ростов» – это знаменитый Сильницкий трамплин. Зброшенная церковь около деревни Семенково, ориентир по дороге к трамплину, с каждым годом разрушается всё больше. В 2009-м году крест с её колокольни окончательно обвалился. Стоит добавить пару грустных слов о самом Ростове Великом. Вот запись, датированная 07 октября 2008 года:

*«От провинциальных городов остаётся гнетущее впечатление пустоты, заброшенности и глубокого захолустья. Ростов Великий, Рязань, Муром – бывшие великие города древнерусских князей превратились в захолустные, забытые всеми провинциальные городки. Ветер дует в безлюдных просторах. Остатки некогда грозных крепостных валов поросли лопухами, среди которых осыпаются церковные постройки царских времён и общественные развалины построек времён советских. Безлюдные музеи среди бескрайних пустынных пространств. Убогие деревянные домишки вокруг прилизанного современностью «исторического центра». Похоже, что жизнь людей не изменилась с 19-го века, когда её запечатлел Васнецов на своих полотнах, а может быть – века с 15-го. Развалины епископских, монастырских и митрополичьих подворий 16-17 вв., которые пришли в запустение ещё 200 лет назад, в «просвещённое» царское время, и похоронившие под собой остатки русских древностей».*

Последнее относится к Ростову. Реликтовое ледниковое озеро Неро, заражённое канализационными стоками, дополняет картину.

Отдельная тема – **Псковские гонки**. Всё-таки, на мой взгляд, ралли Северо-Запада по качеству дорог и уровню организации гораздо больше приближаются к зарубежным показателям, чем ралли Центра. Там и жители более западные, а в особенности – качество дорог. Эти ралли по духу очень близки к латвийским и эстонским ралли. А ведь многие советские мастера спорта по ралли были родом из Прибалтики.

В одной только Псковской области имеется три района по проведению ралли: Струги Красные на северо-востоке от Пскова, Палкино на юго-западе от Пскова, и Пустошка – Великие Луки на юг от Пскова. В каждом районе есть целая сеть прекрасных гравийных дорог, предоставляющих широкие комбинации спецучастков для первоклассных ралли. Полотно дорог очень ровное и широкое. Характер трассы бывает более или менее извилистый, но всегда очень скоростной и похожий на настоящие западные трассы. Древнерусские былинные ландшафты, украшенные всхолмлёнными полями, лесистыми пригорками и строениями из ледниковых валунов, придают гонкам особое настроение.

Но подлинные раллийные трассы со снежным или грунтовым покрытием в России есть только в **Карелии**. Уникальный лесисто-озёрный ландшафт, родственной Финляндии, придает дорогам неповторимую «трёхмерность», то есть непередаваемые изгибы полотна дороги во всех трёх измерениях. И в Финляндии, и в Карелии, проводятся лучшие ралли разных уровней. Среди спортсменов считается, что, не выступив здесь, нельзя считаться полноценным раллистом.

Центром автоспорта в Карелии является город Лахденпохья. Раллисты называют его «Ландохой», а ещё существует вариант для запоминания: «London poh ya» – «Лондон нам безразличен». Зимнее ралли называется «Яккима», летнее – «Белые ночи». Соревнование проводятся во всех гоночных сериях: и в Чемпионате России, и в Кубке, и в Клубном ралли.

Как и в Финляндии, ралли в Ландохе очень скоростные, техничные (то есть требовательные к стенограмме и пилотажу), популярные и «прыгучие». Здесь нет такого невероятного количества трамплинов, как в Гуково. Зато с карельских трамплинов автомобиль летит по воздуху не один десяток метров. Особенно известен трамплин на СУ «Ристилахти», названном в честь близлежащего озера.

Другой известнейшей гонкой Северо-Запада является ралли «Выборг», который в 2009-м году был этапом международной гоночной серии IRC<sup>1</sup>. Те или иные спецучастки этого ралли

<sup>1</sup> Intercontinental Rally Challenge.

используются во многих других гонках региона.

В целом, Карелия и Ленинградская область в плане ралли в чём-то сходны с Псковской областью: много соревнований, много раллийных дорог, хороший уровень организации.

Настоящей жемчужиной российской раллийной короны является **Краснодарский край** с его неповторимыми горными ралли. Только здесь проводятся подлинные асфальтовые ралли по горным серпантинам – в Центре и на Северо-Западе гор нет. Ралли «Туапсе» по праву считается наилучшей асфальтовой гонкой страны, как по качеству спецучастков, так и по уровню организации, посрамив даже ралли «Сочи». Легендарное ралли «Новороссийск», проводящееся только в статусе Чемпионата России и международного соревнования (кандидат WRC<sup>1</sup>, этап Кубка Восточной Европы, др.), мечтает хоть раз преодолеть каждый российский гонщик. Ралли «Горные вершины» вообще не имеет аналогов. Несмотря на его по-настоящему горный характер и перепады высот по пятьсот метров, оно проходит по закрытой ведомственной дороге вдоль трассы газопровода, а это – идеального качества широкий грейдер. Это – скорость и отчаянность, иначе победы не видать.

Да, при описании южных ралли невозможно удержаться от превосходных степеней. Отличительной чертой здесь является прекрасная организация гоночного процесса с учетом всех мелочей. Только на Юге ралли пользуется широчайшим общественным признанием, поэтому здесь больше зрителей, чем в любом другом регионе страны. Здесь неизменно самые массовые рекламные кампании и самое полное освещение ралли в средствах массовой информации. Здесь всегда самая горячая поддержка местных властей и самый лучший общественный порядок в дни соревнований. Здесь ралли всегда сопровождается концертами и фейерверками.



*Трасса ралли «Горячий Ключ». Фото автора.*

Добавьте сюда чудесное море, солнце и вино, и вы не захотите отсюда уезжать.

Однако от Москвы до Чёрного моря минимум полторы тысячи километров, и это самая

<sup>1</sup> World Rally Championship, Чемпионат Мира по ралли.

существенная причина, по которой на Юг попадаешь значительно реже, чем хочется. Очень велики накладные расходы по участию в южных гонках.

Зато с тех пор у нас (в основном у Константина) много знакомых в этих краях и разнообразные взаимовыгодные контакты с ними.

К сожалению, не бывал на Урале и на Дальнем Востоке. Но обязательно нужно рассказать о «молодых» организаторах **Нижегородских** и **Шуйских гонок**. Начав с любительских ралли, в течение нескольких лет они непрерывно повышали своё мастерство и уровень проводимых ими соревнований. Классическое ралли, ралли-рейды, трофи-рейды, как клубного уровня, так и ранга Кубка России – вот неполный перечень их достижений. Несмотря на бедность инфраструктуры своих районов, неприспособленную для соревнований дорожную сеть и множество других проблем, эти организаторы на каждом этапе умели удивить участников какой-нибудь новинкой.

Считаю, что эти люди проявили себя более гибкими организаторами, чем корифеи Центра. В Нижнем и в Шуге на ралли есть, например, туалетные кабинки, торговые палатки, on-line трансляция соревнований, городские спецучастки, поддержка местных электронных СМИ (радио и ТВ) – всё то, что отсутствует на ралли Центра. Плюс к этому – непрерывная работа по всестороннему улучшению качества соревнований, повышению их привлекательности для участников, чего зачастую не хватает корифеям.

### **Как проводится ралли.**

Если говорить о классифицируемых соревнованиях, то их организаторы заранее, ещё в предшествующем году, подают документы в РАФ<sup>1</sup>, чтобы их гонку включили в общероссийский календарь на следующий год. Таким образом, спортсмены заранее знают, какие соревнования будут проводиться, где и в какие сроки, и могут заблаговременно планировать свой гоночный сезон.

Для спортсмена конкретное соревнование начинается с подачи заявки на участие. Для этого он должен ознакомиться с регламентом соревнования, опубликованным организатором (обычно в интернет на сайте ралли), в указанные в нём сроки направить заявку на официальный адрес организатора и оплатить стартовый взнос<sup>2</sup>.

В том же регламенте установлена программа ралли и мероприятия, на которые члены экипажа обязаны явиться: административные и технические проверки, ознакомление с трассой, церемония торжественного открытия ралли, др. Эти мероприятия проводятся в дни, предшествующие самому соревнованию.

На основе этой информации гонщики планируют всю поездку: выезд к месту соревнования, возвращение домой, перевозку гоночной техники, проживание, передвижение в каждый из дней. График бывает расписан по минутам. Программа действий в эти дни очень насыщена, поэтому спортсмен должен хорошо уметь планировать своё время, чтобы успеть отдохнуть перед соревнованием. Большое значение имеет умение действовать в команде, так как каждый экипаж – это не только пилот и штурман, но и их автомобиль, механики, другие люди, помогающие им, а также технички<sup>3</sup>, автобусы, машины ознакомления и другое имущество.

В строго определённое время, установленное регламентом, спортсмены или представители команд должны предъявить документы гонщиков и их автомобилей на административную проверку, а сам гоночный автомобиль и экипировку гонщиков – на техническую. В случае неявки на проверку или какого-либо несоответствия нормативным документам, экипаж не будет допущен к старту, поэтому каждая проверка – как экзамен. На проверках основной упор делается на соблюдение требований безопасности, потому что никакие спортивные достижения не могут быть важнее жизни и здоровья людей.

В таком же порядке, по расписанию, проводится ознакомление с трассой ралли, чтобы экипажи могли записать стенограмму скоростных участков. Причём это является обязанностью гонщиков, иначе они не будут допущены к соревнованию. Это – тоже мера безопасности, записанная, увы, кровью.

<sup>1</sup> Российская Автомобильная Федерация. Это правило действует и в РЭК, и в «боевых» ралли.

<sup>2</sup> Повторюсь, что не буду рассказывать здесь о работе организаторов ралли. Это требует отдельного тома. Но не нужно забывать, что спортсмены приезжают в соревновательную среду, полностью подготовленную для них огромным трудом организатора.

<sup>3</sup> Грузовички или микроавтобусы технического сопровождения и ремонта.

Раньше ознакомление не было обязательным. Многие ралли проводятся из года в год по одним и тем же дорогам, и некоторые экипажи не утруждали себя прописью трассы, используя прошлогоднюю стенограмму. Но это – грубая ошибка, так как дорога могла измениться. И в случае изменений, такие экипажи попадали в аварии. После одного смертельного исхода (ралли Сестрорецк-2006), ознакомление сделали обязательным.

Много лет назад для ознакомления с трассой давалось несколько дней. Но это привело к тому, что спортсмены устраивали самовольные тренировки на трассе, а это было, во-первых, небезопасно, так как дороги при ознакомлении и тогда не закрывались для обычного движения, а во-вторых, неспортивно и нечестно по отношению к другим спортсменам. В наше время для ознакомления с трассой даётся всего несколько часов и ограниченное количество проездов. Все водители при ознакомлении обязаны соблюдать ПДД. Но, к сожалению, это не до конца устранило лихачество некоторых безответственных гонщиков.

В программе многих соревнований предусматривается тестовый участок. Это мероприятие добровольное. Его цель – дать пилотам возможность сделать финальные настройки автомобиля перед гонкой. Каждый экипаж или команда сами решают необходимость этого теста для себя.

Очень часто вечером накануне ралли устраивается церемония торжественного открытия соревнования. Это хорошая традиция и украшение любой гонки. Такие мероприятия обычно проводятся в людном месте города, в котором гостит ралли, нередко на центральной площади. Строится подиум с аркой, через который по очереди проезжают боевые экипажи, а диктор представляет их публике. Стекается праздничный народ, работают СМИ, присутствуют официальные лица города или области. Нарядные девушки приветствуют спортсменов хлебом-солью, часто выступают музыкальные группы, бывает салют и тому подобные праздничные украшения. Такие мероприятия весьма способствуют популяризации ралли в народе, укреплению отношений со спонсорами и властями, словом – одни плюсы. Для города, который принимает у себя соревнование, это – большое событие.



Торжественное открытие ралли «Псков». Фото: Илья Фёдоров.

Церемония торжественного старта ралли налагает на гонщиков определённые обязательства, которые фиксируются в регламенте гонки. Спортсмены обязаны прибыть к месту церемонии точно по расписанию, поставить свой чистый и нарядный автомобиль на площадку, где к нему

могут подходить гуляющие и корреспонденты, присутствовать самим в гоночной экипировке, давать автографы и интервью, в назначенное время проехать через центральный подиум, а если машина сломалась, то пройти пешком.

Почему-то многие спортсмены находят это обременительным и явно недовольны «лишней», по их мнению, «тратой времени». Мне так не казалось. Неважно, простенькая ли это церемония в провинциальном местечке или пафосное шоу в центральном городе региона. Мне всегда нравилось бывать в эпицентре общего праздника, который организован для всех, а не только для раллистов. Ну когда ещё можно стать главным героем общегородского мероприятия, когда на тебя смотрят тысячи глаз? Порадоваться общей праздничной атмосфере, погулять по площади среди нарядных весёлых людей, послушать музыку или посмотреть салют? Незнакомые люди вдруг начинают интересоваться ралли, подходят, спрашивают про твою машину, про гонку, про тебя – разве не о таком общем интересе мечтает каждый из раллистов? Нет, это важная часть общего праздника ралли, и ею невозможно пренебрегать. Поэтому, может быть, я выглядел глуповато в такие моменты, но радость моя была искренней.

Особенно острый интерес гонщики вызывают у местных мальчишек, которые стайками носятся между спортивных автомобилей в поисках сувениров и автографов. Меня такое внимание смущало – ну не привык я быть звездой. Но никогда им не отказывал. Кто знает, может быть эта кривая закорючка штурманским фломастером или этот дешёвый календарик заронят в чью-то душу настоящую Мечту? Правда, когда был штурманом, то предоставлял эту почётную обязанность пилоту. Зато когда сам стал пилотом, от автографов было не отвертеться.

Бывает ещё такое мероприятие, как пролог. Сейчас его редко встретишь, а раньше оно довольно широко использовалось для определения порядка старта экипажей. В зачёт соревнования результат пролога не шёл. От него можно было отказаться, но тогда экипаж стартовал последним. В наши дни порядок старта определяется по-другому, а пролог заменил ССУ – «супер-специальный участок»: парная гонка, спринт или городской СУ, проводимый специально для зрительской аудитории.

Само соревнование проводится в отдельный день. В международных гонках нередок двух- или трёхдневный формат соревнования. День начинается с постановки гоночных автомобилей в закрытый парк, откуда они будут выезжать на трассу ралли. Если закрытый парк не применяется, экипажи могут явиться на первый судейский пункт маршрута согласно расписания, которое установлено в маршрутном листе ралли.

На трассу ралли экипажи стартуют в соответствии с порядком старта, который публикуется организатором ралли накануне вечером. До рёва моторов и диких скоростей пока ещё далеко. Спецучастки являются лишь частью маршрута ралли, зачастую даже меньшей. Если общая протяжённость спецучастков составляет 80-100 км, редко больше 120, да и то – только в многодневных ралли, то дистанция всего маршрута ралли может быть 300-400 км. В маршрут ралли входят перегоны («секторы связи», «лиазоны», «доезды») по обычным дорогам общего пользования между спецучастками, местами старта, финиша, сервиса и регруппинга. Здесь спортивная борьба не прекращается, но переходит в свою незаметную, «обходную» фазу: каждому экипажу необходимо не нарушить расписание и прибыть вовремя на каждый контрольный пункт, не нарушить правила дорожного движения, избежать поломок техники. Так что сначала гонщики выезжают на трассу тихо.

Эффектные старты происходят лишь на спецучастках, которые заранее перекрываются службами дистанции и милицией<sup>1</sup> для всякого постороннего движения. Здесь экипажи могут ехать без ограничения скорости, используя всю ширину дороги, бороться за победу. Спецучастки сменяются секторами связи, следуют один за другим и образуют «секцию», или «круг», которых в гонке может быть несколько. А между секциями предусмотрены перерывы, в течение которых тоже происходит немало интересного.

Сначала экипажи прибывают в Парк Сервиса, где им даётся время на приведение в порядок своего автомобиля. Здесь уже успели расположиться механики, которые подогнали сюда технички, расставили шатры, разложили инструменты. На сервис даётся, как правило, 20 минут. Дольше бывает только в НГС ККР. Двадцатиминутный сервис – это «спецучасток» для механиков, их битва за победу гоночного экипажа, потому что часто гоночные автомобили приходят к ним сильно повреждёнными в бою за приз, и механики должны сделать всё, чтобы усилия экипажа не

<sup>1</sup> А с 2011 года – полицией.

пропали даром. Все видели по телевизору секундные пит-стопы в гонках Формулы-1. Здесь – похожая по скорости и напряжённости работа. В раллийной среде мало кого удивляют истории о замене в течение 20-ти минут коробок передач, сцеплений, приводов, задних балок, выпрямления кузовных деталей. Это считается обычной работой. Но если вспомнить, что в «гражданском» автосервисе на такие операции уходит по нескольку часов в условиях тёплого и светлого бокса, на машине, высоко поднятой на подъёмник, то станет ясно, что это настоящий подвиг, потому что на гонке механик лежит под машиной и делает такую же работу за считанные минуты, под открытым небом, в любую погоду.



*Механик Стас Маслов подбирает резину на следующую секцию. Ралли «Бологое Зима 2010».  
Фото: Павел Низкин.*

После сервиса автомобили ставятся в Закрытый парк регруппинга (если он предусмотрен), и организатор определяет новый порядок старта в зависимости от результатов первой секции<sup>1</sup>. Пока пилоты и механики отдыхают, у штабного автомобиля толпятся штурманы в ожидании публикации документов на табло информации.

Когда настает нужная минута, экипажи садятся в свои автомобили, заводят моторы и снова выезжают на трассу ралли. И, когда пройден последний спецучасток, приходит черёд финальных километров дистанции: заключительный сервис, финишный судейский пункт (проезд через который часто обставляется торжественно), постановка машин в Закрытый Парк.

Теперь наступает время подведения результатов. Сначала, в предусмотренное расписанием время, на официальное табло вывешиваются предварительные результаты. Экипажам даётся 30 минут, чтобы ознакомиться с ними и, в случае необходимости, подать заявления и протесты. Они должны быть рассмотрены коллегией спортивных комиссаров в течение этих же 30-ти минут. По истечении отпущенного времени, никакие обращения от спортсменов больше не принимаются и публикуются окончательные результаты соревнования. После этого начинается торжественная церемония награждения победителей, которая тоже, как правило, сопровождается праздничной программой.

В наше время обработка результатов на ралли происходит очень быстро, в режиме он-лайн,

<sup>1</sup> Это и есть регруппинг: теперь первыми будут стартовать экипажи, показавшие лучший результат на предшествующей секции.

фактически – сразу, как только экипаж пересекает финишный створ спецучастка. К результатам сразу же получают доступ зрители, а также опытные участники – через интернет, sms-рассылки и даже местное радио. Поэтому победители ралли во всех зачётах становятся известны ещё до того, как их автомобили доберутся до финиша. Так что в наши дни стало возможным проводить награждение сразу же по прибытии экипажей в Закрытый Парк, чтобы не заставлять ждать собравшихся зрителей<sup>1</sup>.

Но ралли ещё не закончилось. Автомобили победителей из Закрытого Парка направляются к техническим делегатам для углублённых проверок – не завоёвана ли победа нечестным путём. Затем следует команда руководителя гонки на роспуск Закрытого Парка.

Экипажи или их механики забирают автомобили, грузят их на автобусы и отправляют домой. Затем все имеют время отдохнуть, чтобы скоро самим отправиться в обратный путь – домой, к семьям, анализировать соревнование, уже ставшее историей, и готовиться к новым раллийным битвам.

### Безопасность.

Может показаться странным, но этому принципу на ралли подчинено абсолютно всё. Ничто иное не поставлено на такой высокий уровень, как требования безопасности. Толстые своды правил, действующих в ралли, создаются с постоянной памятью о смертельной опасности, которую несёт в себе автоспорт, и написаны они в буквальном смысле кровью.



*Лист из брошюры для зрителей производства ALM Rally Team.*

<sup>1</sup> В отличие от РЗК, где количество данных, влияющих на результат, в разы больше, поэтому подсчёт итогов занимает много времени. Обычно награждение в РЗК откладывается на 3-4 дня.

До начала каждого соревнования организаторы ралли (руководитель гонки, комиссар по маршруту, комиссар по безопасности) утверждают план безопасности, в котором подробно описываются все меры, предпринимаемые в дни проведения ралли, в том числе: маршруты передвижения экипажей, графики перекрытия дорог, места установки судейских пунктов, режимы дежурства экипажей милиции, скорой помощи, пожарных команд, спасателей, вертолётов, расстановка маршалов на трассе, места для зрителей и их автомобилей, блокирование проходов и проездов, оповещение жителей, изменение маршрутов общественного транспорта, и множество иных важнейших мероприятий. Эти меры выполняются совместными силами служб дистанции, экстренных служб и правоохранительных органов.

В целом, все меры безопасности можно разделить на три вида: безопасность участников соревнования, безопасность судей, безопасность зрителей и посторонних лиц.

В современном автоспорте безопасность участников – спортсменов – имеет высший уровень и обеспечивается двояко: технически и организационно. К техническим мерам относятся несгораемая экипировка (комбинезоны, нижнее бельё, перчатки, обувь), противоударные конструкции (шлемы, анатомические кресла, ремни безопасности, защита шеи, каркасы безопасности), системы экстренной помощи (огнетушители или системы пожаротушения, системы выключения двигателя и обесточивания автомобиля, стропорезы, молотки, аптечки, буксировочные тросы, аварийные треугольники). Соответствие этих комплектов действующим нормативам и правилам (в т.ч. наличие действующей омологации<sup>1</sup>) проверяется на технических проверках перед соревнованиями. Правила эти имеют тенденцию ежегодно ужесточаться. Но, несмотря на то, что это вызывает дополнительные расходы участников и определённое недовольство, все понимают и принимают необходимость и важность этих изменений.

Организационно, безопасность спортсменов обеспечивается нормами Спортивного Кодекса и регламентами соревнований. Гонщики обязаны соблюдать правила дорожного движения на непокрытых участках, а также правила действий в случае аварии (своей или чужой). Неисполнение этих требований грозит экипажам тяжёлыми санкциями, начиная от значительных денежных штрафов, заканчивая дисквалификацией и лишением лицензии.

Судьи на трассе ралли не имеют технических мер защиты, однако, в силу своей подготовки и квалификации, могут принять действенные меры для обеспечения своей безопасности. Такими мерами могут быть: грамотная установка судейских пунктов на трассе (в стороне от возможной траектории вылета автомобилей), постоянная готовность, слежение за приближающимися автомобилями. Заметность судей на трассе обеспечивается как специальными щитами, обозначающими судейские пункты, так и яркими сигнальными жилетами. До начала соревнования главный судья проводит общий сбор судей и маршалов, напоминая им основные правила безопасности. А в день соревнования он проверяет их непосредственно на трассе, находясь в составе «открывающего» судейского экипажа.

Наименее защищены зрители или другие посторонние люди в районе проведения ралли (грибники, дачники, случайные прохожие). Ответственность за их безопасность полностью возлагается на организатора ралли. Для этого устраиваются перекрытия проходов и проездов к спецучасткам, вплоть до самых незначительных, организуются специальные зрительские зоны, осуществляется заблаговременное информирование через расклейку объявлений или местные СМИ, распространяются брошюры о безопасности на ралли. К сожалению, в нашей стране этому вопросу не уделяется столько же внимания, как за рубежом, хотя требования к оснащению спортсменов соответствуют международным. Это вызывает инциденты на трассе ралли, которые в последнее время становятся регулярными. Усложняет проблему определённый нигилизм и бескультурье самих зрителей, которые нарочно игнорируют все запреты, а также вялость и бесхарактерность рядовых работников милиции (полиции), которые не препятствуют нарушениям. Среди населения ведётся определённая пропаганда безопасности в автоспорте, но для появления заметных результатов требуется время. Стоит обратить внимание на опыт Краснодарского края: там за поведением зрителей на трассах следят отряды казаков, которых невозможно ослушаться.

<sup>1</sup> «Омологация» (англ. homologation): приведение технических характеристик, параметров оборудования и экипировки в соответствие с требованиями действующих стандартов.

## Пилоты, штурманы, механики.

Окунувшись в мир боевых ралли, спортсмен сталкивается тем, что у каждого человека в гоночной команде есть своя специализация и свой фронт работы, но только их совместными усилиями добывается победа в соревновании.

Экипаж гоночного автомобиля состоит из пилота (первого водителя) и штурмана (второго водителя). Задача пилота: управлять автомобилем, максимально быстро преодолеть все спецучастки, вести машину между спецучастками, беречь её от неоправданных поломок. Задача штурмана: ассистировать пилоту, читая ему стенограмму спецучастков, следить за временем и за соблюдением расписания, оформлять необходимые документы. От слаженной работы пилота и штурмана, от их «скатанности» зависит результат экипажа на гонке.



*Синхронные усилия всех членов команды требуются везде. Ралли «Новороссийск Ралли Россия 2009».  
Фото: Павел Низкин.*

Однако разнородность работы в экипаже, так или иначе, приводит к тому, что штурманами и пилотами становятся люди совершенно разных характеров и разных наклонностей. И каждый, влюблённый в своё дело, ставит во главу угла гонщиков именно своей специальности. Это стало почвой для многочисленных шуток и анекдотов, персонажами которых выступают пилот и штурман. Например, в ходу такая поговорка: «Ралли выигрывает пилот, а проигрывает штурман». В шутку (а у некоторых – всерьёз) принято винить во всяких неприятностях штурмана. Не удовлетворяет результат? Вылетели в кювет? Опоздали на судейский пункт? Ошиблись на трассе? Конечно, штурман виноват! Плохо читал стенограмму, плохо считал время. Штурманы ехидно подшучивают в ответ: «Содержите пилота в тепле, в хорошем настроении, подбадривайте его, и не отвлекайте от управления... разговорами<sup>1</sup>». Наверняка авторству штурманов принадлежит такой анекдот:

Штурман обратился к врачу:

– Доктор, что-то у меня не в порядке: стенограмму плохо читаю, за временем следить не успеваю, пилот меня всё время ругает...

<sup>1</sup> Рауф Таги-Заде, мастер спорта. Из предисловия к третьей редакции статьи «Стенограмма, как метод общения пилота и штурмана».

- Это не беда, надо только почистить мозги. Оставьте их мне и приходите через недельку.
- Через недельку штурман приходит снова, и врач ему говорит:
- Ну, всё в порядке, мозги я ваши почистил, можете забирать.
- Спасибо, доктор, только они мне теперь ни к чему.
- Почему?!
- Я сел в кресло пилота.

Но лично я считаю, что в экипаже не может быть один прав, а другой виноват. Экипаж – это единое целое, единый организм, единая машина. Поэтому опаздывает – экипаж, вылетает – экипаж, ломается – экипаж. И побеждает – экипаж. Результат зависит от мастерства каждого. Поэтому нормальные экипажи свободное время между соревнованиями посвящают учёбе и тренировкам, скоростным или стенограммным. Но даже тренироваться по отдельности практически невозможно.

Однако усилия экипажей были бы обречены, если бы не механики, которые готовят и ухаживают за их боевыми автомобилями. От грамотности и мастерства подготовки машин зависит успех даже самого опытного экипажа. Ралли – это всегда экстремальная нагрузка на автомобиль, и дело механиков – обеспечить, чтобы он был готов к этим нагрузкам и выдержал их в гонке. Это – многодневная работа в боксах, это – тяжёлый труд в гонке. Но это также и большая любовь к технике и к своему делу. Настоящий механик – подлинный художник, а его работа – непрерывная цепь поисков и творчества. Насколько многообразны гонки, к которым надо готовиться, насколько многообразны экипажи гоночных машин, настолько многообразны и технические задачи, встающие перед механиками. И тот побеждает в невидимой «гонке механиков», кто сможет найти самые неординарные и точные ответы на все вопросы, которые ставит перед командой автоспорт.

Ралли – самый командный вид спорта, хотя это обнаруживается далеко не сразу. Все привыкли понимать команду, как в футболе или в хоккее. Но в ралли всё иначе и гораздо глубже. На первый взгляд, каждый из членов команды делает такую работу, которую не делает никто другой. Никаких пасов или передач от одного игрока к другому. Но от точности и синхронности работы всех и каждого зависит результат всей команды. Это больше похоже на оркестр, где инструменты разные, но все играют одну музыку. И ни один инструмент не должен сфальшивить, сыграть неточно или с неполной отдачей. Как высказался Алексей Щукин, заслуженный мастер спорта СССР: «Побеждает тот, у кого наивысшая «средняя» по всем трём составляющим: пилот, автомобиль, команда».

### **Автомобили.**

К участию в «боевых» ралли допускаются только специально подготовленные автомобили, оснащённые системами безопасности. В целях равенства спортивной борьбы, гоночные машины разделяются на группы в зависимости от степени подготовки (группы «А» и «N»), типа привода (привод на одну ось или на обе оси) и рабочего объёма двигателя (1400 см<sup>3</sup>, 1600 см<sup>3</sup>, 2000 см<sup>3</sup>, более 2000 см<sup>3</sup>). С 2009 года применяется новая международная классификация по группам R1, R2, R3, R4. При этом доработки автомобиля ограничены и подчиняются строгим спортивным правилам.

Соблюдая рамки установленных норм, каждый спортсмен стремится сделать свой автомобиль ещё и конкурентоспособным, то есть таким, который может победить машины соперников. Здесь открывается широкий простор для технического творчества, ограниченный только финансовыми возможностями владельца.

Работы начинают с кузова автомобиля. Одновременно с установкой в него каркаса безопасности, производят операции по его облегчению и усилению в ключевых местах, защите от попадания воды, пыли и песка. Опытные механики говорят, что современные машины менее пригодны для ралли, чем выпускавшиеся 10-20 лет назад, так как требования пассивной безопасности делают их менее жёсткими и стойкими к нагрузкам. Например, если бы можно было взять обычную ВАЗовскую «восьмёрку» за задние колёса, чтобы передние висели в воздухе, то весь автомобиль прогнулся бы на 14 см. А при умелом подходе обычную 10-ку удастся облегчить на 200 кг – практически на 20% массы!

Большой работы требуют подвеска и трансмиссия. Они не только должны выдерживать запредельные нагрузки, но и обеспечивать спортивную езду автомобиля: разгоны, торможения,

максимальное использование ресурсов двигателя, прыжки, удары, надёжное сцепление с поверхностью дороги.

Постройка трансмиссии напрямую зависит от характеристик двигателя. В отличие от распространённого мнения, на ралли важнейшей характеристикой является не мощность, а крутящий момент двигателя, обеспечивающий разгон автомобиля. Другой важный параметр – «полка» крутящего момента, то есть – в каком диапазоне оборотов двигателя момент остаётся наивысшим. И, также вопреки распространённому мнению, чаще всего на ралли важна не максимальная скорость, а скорость разгона и способность автомобиля к стабилизации в поворотах и на неровностях.

Серьёзного внимания требуют тормоза, потому что «их придумали, чтобы ехать быстрее». В них кроется большой потенциал для выигрыша времени на трассе. Много работы требует защита автомобиля от внешних воздействий: установка металлических защит, прокладка проводов и трубок внутри салона, установка пластиковых брызговиков, гидрозачиты. Опытные спортсмены занимаются точной развесовкой автомобиля, чтобы на каждое колесо приходился одинаковый вес. Экипаж в креслах при этом заменяют на гири и блины от штанги. И отдельный фронт работ – это оборудование салона автомобиля, подготовка рабочих мест для пилота и штурмана, которые должны быть не только удобными, но и эргономичными, и безопасными.

Поскольку подавляющее большинство спортсменов у нас, как и во всём мире, готовит автомобили за собственный счёт, то на любой гонке можно увидеть всё разнообразие технических решений, которые обуславливаются финансовыми возможностями. На старт одного и того же соревнования выходят и простенькие отечественные автомобили, укомплектованные недорогими отечественными узлами и агрегатами, и старенькие иномарки, удачная конструкция которых позволяет обходиться деталями серийного производства, и новенькие аппараты специальной постройки, оснащённые импортными подвесками и коробками передач.



*Нанесение наклеек на новенький Renault Logan Cup. 2009 год.*

*Фото: Виталий Чижев.*

Нужно отметить, что специфика ралли заставляет спортсменов выбирать автомобили как можно меньшего размера. Тяжёлые и длинные аппараты, как в некоторых кольцевых гонках или в ралли-рейдах, будут слишком неповоротливы на извилистых трассах ралли, и мощные моторы не смогут компенсировать этот недостаток. Получается, что королями раллийных трасс становятся маленькие и юркие хэтчбеки, в «гражданской жизни» популярные у дачников и домохозяек, а в спорте получившие мощнейшие моторы и наилучшее оснащение<sup>1</sup>.

В последнее время в нашей стране стал наблюдаться интерес спортсменов к грамотному украшению своих автомобилей. Конечно, и раньше каждый старался, чтобы его машина выделялась на фоне других. Но «фирменный стиль» могли позволить себе очень немногие. Сейчас таких людей становится всё больше.

Все рисунки и надписи выполняются из ПВХ-плёнки (оракала). Её удобно наносить на поверхности автомобиля, даже на неровные. Она легко снимается при необходимости. Также легко заменить необходимый элемент при его износе или при повреждении.

### **Экономика на ралли.**

Поскольку раллисты привыкли всё планировать заранее, они планируют и свой бюджет на гоночный сезон. Постараюсь описать, из каких статей затрат он складывается.

Новичку, впервые желающему принять участие в «боевом» ралли, необходимо приобрести гоночный автомобиль и экипировку в соответствии с действующими правилами. Как правило, это единовременные большие затраты. Но можно относиться к ним, как к капиталовложениям на длительный срок (несколько лет). Альтернативой является аренда автомобиля (аренда экипировки нецелесообразна), что в ряде случаев может быть экономически более обосновано, чем покупка. Окончательное решение зависит от приоритетов самого спортсмена.

Какие-то деньги понадобится заплатить за спортивные лицензии.

Если автомобиль в собственности, необходимо спланировать расходы на его хранение, ремонт и обслуживание, дооснащение при необходимости. Существенными расходами являются постановка на учёт в ГАИ/ГИБДД и получение техосмотра, так как сделать это легально практически невозможно. Кроме того – оплата страховки. Если автомобиль арендуется, нужно предусмотреть создание фонда на оплату аренды, внесение залога и оплату ремонта после соревнований.

Из периодических расходов самыми существенными являются расходы на ремонт и техническое обслуживание автомобиля между соревнованиями, а также на техническую поддержку на гонках. Объясняется это высокой квалификацией и спецификой труда механиков. По сути, это основная статья расходов в сезоне.

Другой значительный расход: приобретение спортивных колёс и других запчастей. Но если запчасти можно не ломать и тем экономить, то шины на гонке – расходный материал.

Затраты, связанные с конкретной гонкой: стартовый взнос, расходы на проезд к месту гонки и обратно, расходы на проживание в месте гонки, аренда автомобиля для ознакомления, перевозка спортивного автомобиля, оплата работы механиков на гонке.

Экономическая ситуация в стране достаточно стабильна, и в 2009-2010 годах команда «Живи» создавала годовые сметы расходов, которые выполнялись достаточно точно. Так же поступают и другие спортсмены, находя при этом те или иные способы экономии и сокращения расходов.

Но многие не удовлетворяются формированием только расходной части бюджета и ищут способы получить доход. Конечно, для спортсменов ралли не может быть прибыльным, но часть затрат можно попытаться вернуть. Достигается это не только продажей б/у запчастей и принадлежностей, но и привлечением спонсоров, участием в рекламных кампаниях, маркетинговых акциях и тому подобное. В последнее время получили развитие материальные призы за победу на ралли, и это тоже может стать источником дохода.

<sup>1</sup> Это происходит не без влияния мировых автогигантов, маркетинговая политика которых заставляет строить мощнейшие гоночные машины в виде самых дешёвых моделей в линейке их продукции.

## Информационное пространство ралли.

Практически целиком оно является электронным. Официальные сайты соревнований и гоночных серий, новостные порталы, сайты команд, форумы и места неформального общения – все они находятся в Интернет. Специальные печатные издания, такие как журнал «Автоспорт» или журнал «Rally FM», закрылись в недавнем прошлом по экономическим причинам. Правда, чаще стали выходить телепрограммы о ралли, но они освещают только гонки международного уровня и выходят лишь на двух каналах: «Россия-Спорт» и иногда на «7ТВ».

Поэтому в информационном пространстве ралли тон задают сами раллисты. Одним из основных источников информации являются места неформального общения: конференция «Ралли» на сервере Auto.ru, форум RallyZone.ru, социальные сети.

(Дополнение. В этой связи, хочется ещё раз указать на определённое различие «РЗКшников» и «боевиков». У первых нет такого богатого технического оснащения, но зато их тусовка более дружная, а эмоции более открытые. Вторые за своё материальное и информационное обеспечение расплачиваются какой-то частью раллийной жизнерадостности. Если РЗКшники способны целый месяц после соревнования изливать эмоции и впечатления в интернет-форумах, то боевики так не делают. Отчёты за них напишут журналисты, а делиться впечатлениями они будут только в своём кругу).

До последнего времени главным журналистским информационным порталом был RallyRus.spb.ru, возглавляемый Александром Нахапетовым.

(Дополнение. С проектом Александра произошла непонятная история. RallyRUS действительно был ведущим информационным порталом в мире отечественного ралли, пока Александр внезапно не закрыл его в конце 2009 года. Общественность была в шоке. RallyRUS возродился через пару месяцев и пытался продвигать новые интересные идеи, но позиции были безвозвратно утрачены).

С 2010 года работает портал «Ралли в России», имеющий сильный журналистский коллектив: Кирилл Пожидаев<sup>1</sup>, Павел Низкин и другие. Многие гоночные команды выпускают вполне профессиональные интернет-ресурсы, пользующиеся большой популярностью.

Публикуемые на них материалы с каждым годом становятся всё более качественными. Я сам прекрасно помню, как начинали прославленные ныне раллийные фотографы: Павел Низкин, Анатолий Кожарин и другие. Несколько лет назад они были хорошими специалистами, но понятия не имели о ралли, и начало их «гоночной» карьеры было таким же, как у меня – РЗК и клубное ралли. Сегодня они признанные мастера своего жанра. То же происходит и в искусстве печатного слова – выдвигаются талантливые люди «из народа».

(Дополнение. В последнее время (2009-2010 гг.) большую популярность в нашем обществе приобрело творчество чешского фотографа Петра Луска, снимающего мировые гоночные серии. Стоит отметить, что спортивная фотография – это всего лишь хобби Луска, однако за короткий срок его талант был замечен и оценён. Однако, со временем многие наши соотечественники признали, что работы Павла Низкина, Анатолия Кожарина, Игоря Карачуна, Ильи Фёдорова, Андрея Саяпина, Андрея Фомченкова, Лины Арнаутовой и других ничуть не хуже ни в техническом, ни в творческом плане).

Определённый опыт «информационной войны» в Интернет есть и у меня.

Так сложилось, что начало моей боевой раллийной жизни пришлось на штурманство с чужими пилотами. Но нас с моим другом Константином Мотовиловым не оставляла мысль создать собственную команду. Наша общая идея витала в воздухе и обрела название GМK Rally Team. Аббревиатура образована от наших имён: Григорий Медведев – Мотовилов Константин. При участии «профессора журналистики»<sup>2</sup> Дмитрия Сосновских, тоже любителя ралли, родилась идея перевернуть раллийное информационное пространство. Для этого был создан сайт gmk-rally.msk.ru, который, по замыслу творцов, должен был объединить всех раллийных единомышленников и отнять аудиторию у конференции «Ралли» на auto.ru.

Это был чисто виртуальный проект, но просуществовал он удивительно долго – с 2005 по 2009 год, несмотря на превратности гоночной судьбы, смену интересов и состава участников команды. На него не было потрачено ни копейки. Бесплатный хостинг дали друзья, они же

<sup>1</sup> Кирилл, кстати, сторонник идеи «профессиональных нулей».

<sup>2</sup> Это не опечатка.

поставили «движок» сайта, а регулярное наполнение и прочее поддержание вёл я.

В начале своей работы проект много внимания уделял РЗКшным темам – наверное, потому, что у его создателей было маловато боевого опыта. Затем любительские ралли постепенно сошли с его страниц, заменяясь отчетами о боевых гонках, раллийным фольклором, рассказами других спортсменов, выжимками пространных обсуждений в конференции «Ралли» на auto.ru. У сайта даже была какая-то аудитория и популярность. Например, Дмитрий Куприянов<sup>1</sup> ежегодно просил меня выкладывать регламенты любительского ралли «Надежда», которое он проводил.

Клубное ралли в России - Календарь соревнований, Сезон 2008. - Windows Internet Explorer

http://www.clubrally.ru/content/view/213/186/

Клубное ралли в России - Календарь соревнований...

Клубное ралли в России

КЛУБНОЕ РАЛЛИ

Новости [01.01.2008 г.] :: КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ. СЕЗОН 2008.

№ этапа	Дата	Наименование	Место	Организатор
1	4-5 января	«Старая Шуя»	Шуя, Ивановская обл.	СТК «Сталкер-Тебойл»
2	1-2 февраля	«Якима» (совмещено с Этапом КР)	Лахденпоья, Карелия	АФ СПб и Ленинградской области
3	8-9 февраля	«Каменные пояс»	Первоуральск, Свердловская обл.	ГОО «Федерация автоспорта г. Первоуральска»
4	8-9 февраля	«Бологое-ЗИМА»	Бологое, Тверская обл.	Бологовский СТК РОСТО
5	22-23 февраля	«Челябтрансавто» (совмещено с этапом КР)	Кыштым, Челябинская обл.	Челябинское РО РАФ
6	7-8 марта	«Светогорск» (совмещено с этапом КР)	Светогорск, Ленинградская обл.	ООО АСК «Лидер»
7	11-12 апреля	«Шуйские Зори»	Шуя, Ивановская обл.	СТК «Сталкер-Тебойл»
8	9-10 мая	«Победа»	Можайск, Московская обл.	Префектура и Совет ОСТО СЗАО г. Москва
9	16-17 мая	«Пикник»	Санкт-Петербург и Ленинградская обл.	АФ СПб и Ленинградской области
10	13-14 июня	«Выраж» (совмещено с этапом КР)	Гуково, Ростовская обл.	ООО «Выраж»
11	18-19 июля	«Бологое-ЛЕТО»	Бологое, Тверская обл.	Бологовский СТК РОСТО
12	8-9 августа	«Южный Урал» (совмещено с этапом ЧР)	Сатка, Челябинская обл.	Челябинское РО РАФ
13	16-17 августа	«Профи-Клуб. ЛЕТО»	Светогорск, Ленинградская обл.	ООО АСК «Лидер»
14	5-7 сентября	«Гуково» (совмещено с этапом ЧР)	Гуково, Ростовская обл.	ООО «Выраж»

Web  
www.clubrally.ru  
Поиск в Google

Журнал АВТО СПОРТ ASPORT.RU

Готово

Интернет 100%

Пуск

Входящие - Microsoft O...  
Ход отправки и получ...  
[qf] - 258941833  
[258-941-833] - Очно с...  
Клубное ралли в Рос...  
АТМА сиски

18:21

*Фотография экипажа Елены Кузнецовой и Григория Медведева в оформлении официального сайта НГС ККР. Автор фото: Анатолий Кожарин (ралли «Бородино-2007»). Скриншот<sup>2</sup>.*

Проект GMK Rally Team не умер, как превеликое множество самодеятельных «ралли-тимов». Он был заменён на проект команды «Живи». Автор этой книги, занявшись информационным порталом команды «Живи» в Интернет, со временем научился создавать такие материалы, которые заслужили высокие оценки от профессиональных журналистов, далёких от ралли.

Но лучшие из лучших занимаются созданием видеороликов о ралли. Несмотря на то, что есть профессиональные съёмочные команды, самые известные режиссёры тоже вышли из среды самих раллистов. Из таких самородков можно назвать, например, Сергея Бычкова<sup>3</sup>, но наиболее знаменитым, безусловно, является Владимир Гусев (GVA).

Сотни людей снимает ралли на любительские видеокамеры и на мобильные телефоны. Многие из них даже пытаются что-то монтировать, и миллионы любительских видеороликов заполняют пространства Интернета. В противовес им, существуют профессиональные программы

<sup>1</sup> Прекрасный человек, один из команды Алексея Ершова, который занимается организацией ралли уже много лет.

<sup>2</sup> «Скриншот»: снимок экрана компьютера.

<sup>3</sup> «Овощ Профи Тим».

о ралли, с квалифицированными режиссёрами, операторами, станциями монтажа и компьютерной графики, с сетками телевещания и прочей навороченной техникой. Как любительское, так и профессиональное видео иногда получается интересным, иногда не получается. Но никто не смог оказать такого глубокого и сокрушительного воздействия на свою аудиторию, как Владимир Гусев (GVA), делавший свои видеоролики в годы расцвета Клубного ралли в 2005-2006 гг.

На первый взгляд, это простенькие видеоклипы: проезды нескольких гоночных машин мимо камеры, более или менее удачно наложенные на музыку, причем в 90% роликов предпочтение отдано финской металл-группе «Nightwish». Нет ни сюжета, ни операторской работы. Монтаж примитивный, домашними средствами. Но именно эти клипы в сознании массового российского раллиста стали эталоном раллийного видео. Именно со времени создания роликов GVA музыка «Nightwish» и «Linkin Park» стала стойко ассоциироваться с ралли. Любому из раллистов стоит только услышать пару нот из их композиций, как тут же перед его глазами понесутся горячие машины российских пилотов. Попытки предложить зрителям другой формат видеоработ, даже очень хорошего технического и художественного качества, неизменно терпят провал.

Наверно, это связано с тем, что это фильмы не про абстрактные гонки, а про каждого из нас. Те, кто попал в кадр, были рады видеть себя самих в таком прекрасном оформлении. Те, кто не попал – своих друзей и знакомых. Даже я, стартовавший в Клубе намного позже, мог сказать: да, я был на этих гонках, и это едут люди, которых я знаю, и я хорошо помню, как это было. Воспоминание, снятое на видео и положенное на музыку – одно из сильнейших переживаний человека.

С тех пор клипмейкеры, которые делают видеоклипы с российских гонок, так или иначе пытаются следовать образцу, заданному GVA. Даже творческий коллектив команды «Живи», воплощавший в жизнь прекрасную режиссуру, высочайшее операторское мастерство, лучшие технические стандарты телепроизводства – и тот согласился, что массовый зритель любит то, к чему привык, а не то, что на самом деле круто.

И очень хотелось стать героем этих видеоклипов. Но последние ролики GVA вышли в 2007 году, а я стартовал в Клубном ралли в 2008-м... Эта мечта реализовалась только в 2009-м году с созданием команды «Живи». Тогда мы смогли снимать ролики про самих себя, и наснимали их достаточно, чтобы достойно украсить семейную фильмотеку. Какое впечатление произвели наши клипы на раллийную общественность – не берусь судить, хотя замечены они, безусловно, были.

...

На этом общую дискуссию о ралли, как таковом, можно считать законченной и пора перейти к «охотничьим рассказам» о конкретных соревнованиях.



## ГЛАВА 5. КОМАНДА «GMK RALLY TEAM».

Несмотря на то, что эта команда существовала только как информационный объект и не имела ни штата, ни имущества, ни автомобилей, ни помещений, именно с её именем я связываю свои раллийные достижения, совершённые в 2007 – 2008 годах совместно с моими друзьями Константином Мотовиловым и Еленой Кузнецовой.

В своих первых боевых гонках я был штурманом у Владимира Чулкова на Кубке России. Тогда он выступал на Вазовской «восьмёрке», на которой, тем не менее, был зверский мотор объёмом 1700 куб.см. мощностью около 170 л.с., кулачковая КПП, регулируемые амортизаторы Proflex и прочее профессиональное оборудование. Большую часть расходов на содержание машины и на гонку нёс Владимир. Моё участие ограничивалось фиксированной суммой, которая составляла примерно четверть прямых расходов на этап.

«Сольная» карьера состоялась в клубном ралли в паре с Леной Кузнецовой, с которой познакомилась на судействе РЗК.

(Дополнение. И вот ведь как сложилась судьба у человека. Незадолго до нашей встречи Лена развелась с первым мужем, причём из-за того, что муж слишком много времени уделяет клубному ралли. И тут Лена сама с головой уходит в ралли, и на этой почве разводится со своим вторым мужем, который не смог этого выдержать! Сейчас у неё всё в порядке. Лена всё своё свободное время отдаёт волонтерству).

Мы достигли джентльменского соглашения<sup>1</sup>, по которому делили пополам всё: и покупку и ремонт автомобиля, и затраты на гонки, и место за рулём. Машину мы купили у хороших знакомых, Андрея Росина и Аллы Захариной. Это был 22-летний Фольксваген «Гольф-2», который прошёл немало клубных гонок, но каркас получил только что. Всё на нём было стандартным от «Гольфов» или от «Пассатов»: мотор, коробка, привода. Мощность карбюраторного мотора объёмом 1800 куб.см. была чуть больше 100 л.с., в коробке передач не было блокировки, а ряд был стандартным. Амортизаторы были самодельными. Мы с Леной доработали электрику и панель приборов до приемлемого состояния, но дальше заниматься с автомобилем стало нецелесообразно – слишком много он требовал труда и вложений.

Последние несколько гонок я ассистировал моему другу Косте Мотовилову, который стал выступать в Кубке России с помощью своего спонсора<sup>2</sup>. Машина была точно такая же, как у Чулкова, но двигатель в ней заменили с 1700 на 1400, чтобы выступать в другом зачёте. Это оказалось неудачным решением, потому что мотор 1400 постоянно сгорал. И только после того, как в него поставили прежний двигатель, к нам пришёл успех. Денежные отношения у нас были по той же системе, что и с Чулковым.

Как говорится в раллийной шутке, «ехали на подиум, а упали на первом допе». Это время характерно огромным количеством сходов. Однако было бы ошибкой считать, что результатом может быть только приз. Для нормальных раллистов всякий исход – результат: урок на будущее, новый опыт, новая ступень. И неудачи заставляли нас быть сильнее, точнее и злее.

### Ралли «Вираз 2007».

**Оригинальное название:** «Мои пять копеек о ралли «Вираз-2007» в Гуково».

**Дата публикации:** 20 июня 2007 14:18:00

Следуя давней РЗКшной традиции разводить восторженные сопли о своём участии в любительской гонке, вот мои восторги об... участии в этапе Кубка России :)

Озаглавить можно так: «Мои пять копеек о ралли «Вираз-2007» в Гуково»

Или, как было принято в 18 веке: «Рассказ о том, как я принял старт на этапе Кубка России по ралли в городе Гуково на ралли «Вираз-2007», составленный бывшим РЗКшником, судьёй автоспорта Григорием Медведевым»

Или: «Хроники пикирующей восьмёрки» (хроники – это такие люди :)))

**Всё получилось совершенно случайно.** Mongoose (Володя Чулков), который уже заявился для участия в Кубке в Гуково, в последний момент остался без своего штурмана Д.Чумака. За два

<sup>1</sup> Хотя оно и было закреплено письменно, несколько высокопарным слогом.

<sup>2</sup> Компания «Мосстрой-31».

дня до выезда на гонку он даёт объявление в конфу «Ралли»: «Ищу штурмана». Только время для этого было выбрано **САМОЕ** неудачное – полночь в праздники с 11 на 12 июня.

Совершенно случайно это сообщение прочитал Lesorub\_323f (Костя Мотовилов), видимо не спящий по ночам в праздники :) И уже под вечер 12-го июня, после отлично проведённого дня в лесу около Новокосино, назагоравшись и напившись пиффка, он вдруг ни с того ни с сего предлагает: «А не хочешь ли поехать в Кубок? Чулков штурмана ищет». Конечно я хочу. Костя набрал Чулкову, передал мне трубку, мы пообщались, я и понял: во-первых, скорее всего еду, а во-вторых, времени собраться не осталось вообще! Уезжать надо 13-го вечером, а у меня нет ни лицензии D, ни медсправки, даже с работы еще не отпросился! Тут же набираю на сотовый шефу – так и так, мне срочно надо уехать на 14-15 июня, а то Кубок не состоится! К счастью, руководство в курсе моего фанатизма, не удивилось, что его отрывают от отдыха и дало добро :) При всём при этом, окончательная договорённость с Володей была достигнута в полночь с 12 на 13 июня. До выезда из Москвы осталось 19 часов...

В эту же полночь успеваю договориться с Герой (Беглецом)<sup>1</sup> и Костей Мотовиловым<sup>2</sup>, что поеду в Гуково с ними на их машине, старт в 19:00 с Чертановской. Ночью упаковывал амуницию и тетрадки. За день 13-го июня успеваю перелопатить гору работы, чтобы спокойно уехать на два рабочих дня, отпроситься с работы, заехать во МГАМК за лицензией, в авиакомпанию S7 за обратным билетом на самолёт из Ростова в Москву, в поликлинику за медсправкой (которая стоила мне часа уговоров), подхватить омологированный багаж и метнуться в метро... К 20:00 успел :)

**14-го июня** отсыпались в Новошахтинске после 14 часов ночной езды. Еще успел дать целеуказание командному автовозу, куда ему ехать сгружать машинки. Только к вечеру заехали в Гуково в штаб, позжать руку Ершову<sup>3</sup> и пообниматься с друзьями (участниками, судьями и оф.лицами). Судей как всегда не хватало, Андрей Гусев<sup>4</sup>, проходя мимо, хлопнул по плечу и ехидно сообщил: «Если завтра упадёшь, мы тебя судить заберём!»

**15 утром** приезжает Владимир, с которым мы раньше никогда не встречались :) Таким образом, с пилотом познакомился прямо перед прописью, а с автомобилем – только перед ТИ... К счастью, всё готово, едем на ознакомление.

Это мой первый выезд на по-настоящему боевую гонку, первый выезд в Кубок. Несмотря на все знания, не хватает опыта. На прописи не обходится без накладок – то заблудился в ДК, то при проверке потерял строчку в стенограмме, не успевал смотреть на дорогу, то ещё что... Надо отдать должное Владимиру Чулкову за его терпение – ни одного резкого слова от него я не услышал, хотя мог бы получить по шее, знал, что Володя поставил цель выиграть Кубок в Р-11 в этом году. Уже вечером, приняв пивка, он долго втолковывал мне, чего ждет от меня в гонке, с какой скоростью соображать и шевелить языком. Да и я волновался не меньше.

Прописали все СУ по два раза. У Володи оказалась стенограмма очень близкая к тому, чему учили меня в АСпорте<sup>5</sup>, единообразная и понятная – мне было легко вникнуть в систему и понять, как он здесь поедет. У одного из бродов встретились с Алексом Кузьмичом, который промерял брод ногами. Он посетовал на своего пилота, что, мол, у него стенка<sup>6</sup> непонятная – то прямик 300, в другом месте такой же 50... Когда я сказал, что у Чулкова всё в порядке с глазомером и даже я уже могу оценить расстояние по его системе, Алекс произнёс: «Еще бы, Чулков вышел из РЗК, у него всё нормально с расстояниями» :)

**На тестовый участок уже не успели** – по дороге в гостиницу за комбезом<sup>7</sup> убили колесо на «гражданской» машине, потеряли время, пока звонили 4FAN'у (Саша Кожарин<sup>8</sup>, это был его автобус), где у него лежит балонник, где у него лежит запаска... всё равно не дозвонились и нашли всё сами<sup>9</sup> :)

<sup>1</sup> Гера спасатель, ехал в Гуково работать в обеспечении безопасности ралли. Мы знакомы с ним по гонкам и очень давно.

<sup>2</sup> Костя вместе с пилотом Сергеем Козобродовым участвовал в Клубном зачёте этого ралли.

<sup>3</sup> Руководитель гонки («фрукгон») и бессменный организатор боевых ралли всех уровней в России.

<sup>4</sup> Комиссар по маршруту.

<sup>5</sup> Ралли-школа и центр водительского мастерства.

<sup>6</sup> Стенограмма.

<sup>7</sup> Комбинезоном.

<sup>8</sup> Родной брат Анатолия Кожарина.

<sup>9</sup> Мы ехали вместе с моим другом Владом Кубасовым (ЖАР), который приехал на гонку как механик («техничить»).

С машиной<sup>1</sup> познакомился только в ПАТП<sup>2</sup> за полчаса до АП<sup>3</sup>, успел только наклеить свою фамилию на стёкла и подогнать ремни (чему потом был несказанно рад). После АП, ТИ и постановки нашей машины и МегаТАЗа<sup>4</sup> (он ехал за нашу команду<sup>5</sup>) в Закрытый Парк, всей командой вместе с механиками поехали в Новошахтинск ужинать и спать.

Так прошёл день 15 июня, последний день перед гонкой. По его результатам, на душе не было спокойно, боялся налошиться в гонке, сделать какую-нибудь глупую ошибку...

**Утром 16-го, в день гонки**, все мы приступили к своим обязанностям, и волноваться стало некогда. Володя чем-то отравился накануне (не водкой) и очень плохо себя чувствовал. Ему было реально плохо. Выезд под конвоем из ЗП в предстартовую зону, торжественное открытие ралли, старт, доезд до Парка Сервиса (какой там зачётный трамплин перед КВ «Сервис-Вход!»), 20 минут сервиса и затем путь до КВ при СУ-1 «Козлова» прошли как в тумане. В машине стояла тишина (звук мотора не в счёт).

**И только перед въездом на 1-е КВ**, вылив на себя бутылку воды, Володя наконец почувствовал себя хорошо. Переход от «плохо» к «хорошо» произошёл буквально за три минуты, пока мы стояли перед жёлтым щитом, и на КВ мы въехали полностью в боевой форме. Володя заранее извинился, если будет материться и кричать :) Я еще немного волновался, путался в ремнях, но зато когда пошли последние секунды перед стартовой командой...

С подачей стартовой команды все заусенцы, шероховатости, все вчерашние накладки и неловкости испарились как дым. Не стало неуверенности, неловкости и сомнений. До гонки я опасался, что на боевой скорости ничего не буду успевать. Со старта я забыл об этих опасениях. Стенограмма оказалась хорошо прописанной (дорога в неё попадала :)), прекрасно читалось и в ритм и в темп, успевал поднять глаза и посмотреть где мы едем, успевал проконтролировать действия пилота на подачу той или иной команды. Володя какими-то звуками легко давал понять, какая порция информации ему сейчас нужна. СУ полился как песня. Полёт на едином дыхании. Даже оставалось время насладиться нашим красивым проходом некоторых поворотов и трамплинов. «Пятьдесят Левый Три» – подброс скорости, подвыставление машины, иногда короткий рывок ручника в дуге поворота, только волна песка через кабину. «Левый два через холм» – уверенный прицел в левую обочину дороги, обрывающейся в небо, миг – и дорога послушно ложится под наши колёса. Позднее Володя сказал, что мы реально быстро ехали.

**Поэтому наши «уши»<sup>6</sup> были для меня полнейшей неожиданностью.** Это место – позиция 9 Дорожной Книги (СУ «Козлова»). Развилка дорог – «штаны», прямо в развилке две кучи грунта. Изначально организатор проложил маршрут по штанам направо и по петле налево, и в этом месте должно было стоять КП. Перед ознакомлением КП сняли, а в бюллетене написали «можно ехать налево сразу к поз.12». Мы, разумеется, так поняли, и Евгений Литвиновский<sup>7</sup>, стоявший на этом СУ на ознакомлении, это подтвердил, что «можно» значит «нужно» ехать налево :) В гонке я ни секунды не сомневался, что нам именно налево, и голосом сделал акцент на Левом повороте.

**В нашей стенограмме** это место записано так: «Левый Два через Холм в Правый Один Сорок Левый Три по штанам». Прочитав «Сорок Левый три по штанам», нажав на слово «Левый», я поднял глаза на дорогу, увидел на развилке человека, отмахивающего руками налево. Ну да, подумалось, нам налево, а что за человек – на трассе и так много народу. Володя исполняет заход в левый третий поворот, всё как надо, и я опускаю глаза обратно в стенограмму, и тут задницей чувствую, что что-то не так. Подняв глаза на дорогу, почему-то вижу её как из вертолётки – мы едем на двух левых колёсах. Мысленно молюсь про себя: «Вставай, родная, обратно на четыре колеса!» И в этот момент удар спереди, вокруг потоки земли, потом потолок кабины прыгает на меня, и вдруг машина уже стоит на ровном киле и в проём, где было лобовое стекло, светит солнце и видно выгоревшую степь...

**Наверно у меня был совершенно обалдевший вид.** Не заметил, как Володя успел отстегнуться, только ощутил, как он толкнул меня в плечо и скомандовал: «Отстегивайся и

<sup>1</sup> ВАЗ-21083, в годах, но хорошей подготовки, с качественной начинкой и очень злым мотором.

<sup>2</sup> Первое автотранспортное предприятие города Гуково, где находился Парк Сервиса и проводилась техническая инспекция (ТИ).

<sup>3</sup> «АП»: административная проверка.

<sup>4</sup> Экипаж Романа Пронина и Жидкова Дмитрия. Их автомобиль был практически идентичен Чулковскому. Впоследствии его приобрёл Костя Мотовилов.

<sup>5</sup> Балашихинская РОСТО - Алекс RT.

<sup>6</sup> «Уши»: переворот автомобиля в гонке.

<sup>7</sup> Организатор ралли «Бологое», «Голубые Озёра» на протяжении долгих лет.

вылезай!» Тут я вспоминаю грозные наставления ПР-05/07<sup>1</sup> и начинаю шевелиться. Правую дверь заклинило. С помощью того человека, что стоял на развилке, её удалось открыть (больше она не закрывалась). Вижу, что машина стоит поперёк дороги, закрывая её на две трети. Вижу, что Володя уже вытащил треугольник и помчался к предыдущему повороту махать следующим экипажам (и когда только успел!) Открываю знак «ОК» и показываю его уже приближающемуся Палкину<sup>2</sup>. К счастью, наши отчаянные жесты были поняты верно, пилоты осаживали и объезжали нашу машину. Пропустив Палкина и Туркина<sup>3</sup>, втроём мы сумели закинуть корму машины подальше на земляной бруствер. Теперь она уже не так перекрывала дорогу. Передние колёса у неё смотрели в разные стороны, откатить её не хватало никаких сил.

**А человек оказался третьим «нулём».** Он сказал, что сломался в этом месте, и специально стоял, отмахивал всем налево, потому что многие почему-то ехали направо. Видимо, его жесты сбила с толку моего пилота, и миллисекундного колебания на такой скорости оказалось достаточно, чтобы мы с ходу врезались в кучу земли на развилке – единственную кучу в этой плоской степи на много сотен метров вокруг... Чуть-чуть поругали этого бедолагу, но как ни странно, восприняли всё пофигистически спокойно – ни ругани, ни слёз...



*Уникальный кадр, найденный через три года после гонки.  
Автомобиль экипажа В.Чулков – Г.Медведев на эвакуаторе.  
Фото: Игорь Карачун (ikar)*

**Так что гонка закончилась для нас на первом же СУ :) Потом оказалось, что мы единственный сошедший экипаж, который сделал уши, а не сломался. Сдали контрольную карту метле<sup>4</sup>. Гонка закончилась, начались раллийные анекдоты :)**

Ждали эвакуатора до окончания 2-го прохода этого СУ. Стартовали на нём в 10:13, а

<sup>1</sup> Правила проведения ралли.

<sup>2</sup> Следующий за нами экипаж. Таким образом, находился в ауте секунд 30.

<sup>3</sup> Другие участники ралли, пилоты.

<sup>4</sup> Закрывающий судейский экипаж.

забрали нас около 15-ти часов. Мы о таком обороте событий догадывались, поэтому расстелили комбезы в жидкой тени одинокой акации, и проспали почти всё это время :)

В перерыве к нам приезжали сначала местные судьи на Ниве и слоноподобном УАЗе, оттащили машину тросом с дороги в поле. Потом Евгений Литвиновский специально приехал со своего судейского пункта, напоил нас лекарством – самогоном и джин-тоником :) Он же съездил в Парк Сервиса и рассказал о нас нашим механикам. Спасибо за помощь!

Когда стихли моторы, к нам приходил местный железнодорожник – обходчик пути, в форме, при служебной овчарке Эльзе и при оружии. Потрепались с ним, потом он сходил и принёс нам бутылку холодной воды! Спасибо ему!

Когда подошло время второй секции, проснулись, выбрали в поле местечко поудобнее, чтобы просматривалось побольше трассы. Помахали ручкой Гусеву на открывашке<sup>1</sup> и стали смотреть, как едут другие.

Посмотрели на КамАЗ<sup>2</sup>, на полнолапых<sup>3</sup> вперемешку с двенашками<sup>4</sup>, которые вышли с регруппинга<sup>5</sup>, поудивлялись их результатам. Посмотрели на клубный канал, толкнули Федину машину, которая заметалась в развилке и заглохла. Это место – развилка, всё-таки какое-то непростое. Слишком многие экипажи то начинали метаться между правым и левым поворотом, в результате утыкались в кучу грунта и сдавали задом; некоторые уезжали направо, потом спохватывались и ехали по полю налево; кто-то еле-еле вытягивал поворот, чуть-чуть не убравшись в кучу, как мы...

(Дополнение. В то время у «Феди» (Сергей Фёдоров, «Fedia») был старый Volkswagen Golf II GTI. Вернувшись в Москву, Сергей сочинил прочувствованную былинку в древнерусском стиле про это ралли. Эпизод с развилкой изложен так: «Третья схватка: на перепутье не выдерживает конное сердце и снова встаёт. Боевая колесница замирает. Из разбитой колесницы на помощь приходят добры молодцы Грегор и Чу. Вместе они уговаривают коня вернуться в бой...»).

Тут за нами приехали наши механики с эвакуатором. На другие СУ мы уже не успели посмотреть, и отправились в Парк Сервиса.

(Дополнение. Уже в Москве выяснилось, что от силы удара клетка каркаса сместилась и развернулась на несколько сантиметров, перекосив весь кузов).

**Впечатлило, как работает Олег Хлебников<sup>6</sup> и его механики в Парке Сервиса.** Каждую свою машину он встречает на въезде в ПС как положено в гонках: одна рука вверх, другая показывает где въезд в бокс, точнее под навес. Два тента, на пыльной земле расстелены чистые клеёнки, на которые ставят машины. Аккуратно разложен сверкающий инструмент, домкраты, генераторы. Рядом для экипажа столики, стулья, напитки, бутерброды. Экипаж загоняет свою машину под тент, куда укажет Олег, сообщает ему, какие есть жалобы по технике, выходит и может пить чай. Олег с помощниками сам, по одному ему ведомым признакам, определяет, что необходимо сделать с машиной, чтобы она благополучно прошла следующую секцию. И это всё на пропылённой площадке ПС, под яростным солнцем на 40-градусной жаре!

**Результаты его работы потрясают:** из всех машин, что он обслуживал в гонке или готовил до гонки, не сломалась ни одна. Все доехали в призы, в том числе МегаТАЗ Р.Пронин – Д.Жидков, которые ЕДИНСТВЕННЫЕ финишировали в классе Р-11!

А потом были финиш, ожидание результатов, погрузка гоночного хлама на хламовоз<sup>7</sup>, награждение, потоки шампанского, гуляние и пьянка до утра, дорога домой...

Сегодня уже четвёртый день, как закончилась гонка, нахлынули другие дела и заботы, но перед глазами до сих пор стоит бешено несущаяся навстречу трасса, а в сердце – тревожное и радостное чувство гонки.

(Дополнение. В этой же гонке участвовал Костя Мотовилов в клубном зачёте. Он был штурманом у Сергея Козобродова на ВАЗ-2110. Костя с удовольствием вспоминает, как они прыгали на трамплинах на стандартной подвеске, и как у них заглохла машина в броне на доезде

<sup>1</sup> Автомобиль, открывающий движение боевого канала.

<sup>2</sup> Дакаровский.

<sup>3</sup> Автомобили с полным приводом, Subaru Impreza или Mitsubishi Lancer Evo.

<sup>4</sup> ВАЗовская 12-я модель.

<sup>5</sup> «Регруппинг»: мероприятие в перерыве ралли, когда экипажам назначается новый порядок старта, причём первыми идут экипажи с лучшим результатом.

<sup>6</sup> Тольяттинец, был механиком в международной команде ITERA. Талант. Но со своими особенностями. Наше знакомство впервые состоялось на этой гонке.

<sup>7</sup> Шутливое название автовоза, грузовика по перевозке автомобилей.

на берегу карьерного озера, где дорога с высокого берега спускается к урезу воды. Раллисты знают это место. Оказалось, отвалился маленький проводок. Тем не менее, в тот раз они приехали «в призы». В тот раз «клуб» впервые в истории был присоединён к «кубку», да ещё на такой легендарной гонке. А для меня это был первый выезд в «бой», да ещё сразу в Кубок, и первые «уши», да ещё такие жёсткие).

### Ралли «Струги Красные 2007».

**Оригинальное название:** «Ралли «Струги Красные 2007» – «Кубок А.Невского»

**Дата публикации:** 02 июля 2007 14:06:00

30 июня 2007 г. в окрестностях Пскова состоялось ралли «Струги Красные-2007» – «Кубок Александра Невского», 9-й этап Кубка России и 5-й этап Чемпионата Северо-Западного федерального округа по ралли.

На старт вышло 43 экипажа, финишировать смогли 33 из них. У сошедших – технические неполадки, как сообщает официальный пресс-релиз.

Самый беспокойный член команды ГМК Григорий Медведев снова выходил на старт с Владимиром Чулковым, по-стахановски восстановившим свой боевой автомобиль после серьёзной аварии в Гуково две недели назад. Тем не менее, механики успели доставить машину из Москвы в Псков только к утру перед стартом, где с разрешения КСК и была пройдена техинспекция. Ознакомление тоже прошло не без приключений – произошло ДТП с местными Жигулями «пятёркой», нарушившим правила совершения манёвра. Этот случай даже «засветился» на официальном сайте гонки. Однако это единственная слава, которой нам удалось добиться на этом соревновании.



*На трассе СУ в Псковских лесах. Обратите внимание на цвет воды из лужи.*

*Фото: Александр Шаповалов.*

Стартовый номер экипажа – 41. По результатам первой секции (два СУ), мы были

предпоследними в классе Р-11 (7-е из 8-ми<sup>1</sup>). После торжественного старта на центральной площади Стругов Красных и выхода на вторую секцию<sup>2</sup>, на СУ-3 результат был таким же средним. К сожалению, на финише СУ-3 у «восьмёрки» умер мотор<sup>3</sup>, и ралли для нас закончилось.

(Дополнение. Часть трассы СУ-2,3 «Костелёво», «Горушка» в 2010-м году использовалась для тренировки «логановодов». Об этом см. в главе «Команда Живи»).

Трасса понравилась не очень. После восторженных рассказов «чемпионатников» мы ждали чего-то большего (просто ЧР проходит в другом конце Псковской области и по другим дорогам). Трасса была единодушно оценена экипажем как «смесь Пено и ГОКа», что указывает не столько на интересную извилистость дороги, сколько на её неприятную неровность.

(Дополнение. Особенно партизанским характером отличался доезд от финиша СУ-5,8 «Могутово» длиной 47 км. Движение осуществлялось по узкой извилистой тропе между деревьев, едва в ширину автомобиля, с глубокой глинозёмной колеёй. В одном месте был мостик через ручей – несколько ветхих брёвен. Заданная маршрутным листом средняя скорость 47 км/ч достигалась с большим трудом. В дождь эта дорога была бы вообще непроходимой).

Судейство не без огрехов. Если посты маркировки шин, техкомы<sup>4</sup> в зоне заправки и Сервисном Парке работали весьма чётко, то судьи на КВ и на стартах СУ совершали грубые ошибки. Например, на КВ-2 нам назначили время старта на СУ-2 не через 3 минуты, как положено по правилам, а через 1 минуту, что запрещено! На справедливый вопрос: «Вы что делаете?» был получен ответ: «А иначе тут такая очередь будет!». На старте СУ-2 тоже не хотели давать законные три минуты, и только после того, как штурман записал замечание в судейский протокол, старт был дан в положенную минуту. Часы на всех стартах СУ уходили вперёд ровно на секунду от тех, по которым мы выверялись на КВ в Парке Сервиса. Молодые судьи-стартеры показывали «распальцовку» довольно криво, загибая по два пальца одновременно...

Очень понравился город Псков, похожий по древностям и общему внешнему впечатлению на Великий Новгород. В окрестностях города множество журавлей. Добавляет положительных эмоций комфортная езда по свободной Новорижской трассе (М-9).

(Дополнение. Именно тогда состоялось знакомство с ключевыми точками города: штабом ралли в проходной радиозавода, Кремлём, набережной реки Великая, памятником перед Псковской дивизией ВДВ, аэропортом города и ночным клубом «Ягуар», где проходило награждение (ныне «R-16»). До сих пор не могу удержаться от улыбки, вспоминая, как при возвращении в Москву по трассе М-9, из ночной тьмы внезапно возникла табличка с названием населённого пункта: «Захопино»).

### **Ралли «Голубые Озёра - лето 2007».**

**Оригинальное название:** «Отчёт о ралли «Голубые Озёра - лето 2007»

**Дата публикации:** 10 июля 2007 13:10:00

7 июля 2007 г. состоялось Ралли «Голубые Озёра – лето 2007». Место проведения: Тверская обл., г. Бологое. Официальный статус: 12-й Этап Национальной Гоночной Серии «Кубок Клубного Ралли - 2007», 5-й Этап Кубка Центра России 2007 г. по Клубному Ралли, 5-й этап Открытого Кубка Санкт-Петербурга по клубному ралли 2007 г., Юбилейная гонка «5 лет ралли в Бологое в 21 веке».

(Дополнение. На этой гонке мы исполняли обязанности «нулей» на своём автомобиле Volkswagen Golf Mk.II. Это была первая гонка на этом автомобиле. Ни я, ни Лена на нём ещё толком ещё не ездили. Поэтому заявиться в боевой зачёт мы не рискнули).

Нашему экипажу Елена Кузнецова – Григорий Медведев нелегко досталась эта гонка. Два месяца мы были на нервах из-за проблем с подготовкой боевого автомобиля. Было реальное опасение, что не успеем. Механики всю последнюю неделю жили в гараже, валились с ног, но занимались машиной.

(Дополнение. Мы заказали работу по переделке электропроводки и торпеды машины из стандартного в раллийный вариант: защищенные от воздействия влаги и ударов кабели, торпеда,

<sup>1</sup> Напомню, что Владимир Чулков ставил целью «золото» в классе Р-11 Кубка России.

<sup>2</sup> На этой гонке торжественный старт был в перерыве между секциями.

<sup>3</sup> Чугунный блок цилиндров треснул пополам. Предполагается, что это следствие аварии в Гуково.

<sup>4</sup> Технические комиссары.

обтянутая карпетингом от бликов, с правильным набором приборов. Работы затянулись из-за разгильдяйства обслуживающей команды. Машина в разобранном состоянии простояла два месяца, до последнего момента, после чего понадобились трудовые подвиги, чтобы просто поставить её на ход. О завершённой подготовке речи не шло. И всё равно экипаж опоздал. Это не прошло даром даже для «нулей», которые не участвуют в зачёте. Вообще, сотрудничество с этой командой относится к неприятным воспоминаниям. Упомянуть название команды здесь не буду. Всего этого можно было избежать при более ответственном подходе к работе, так как планы экипажа были известны команде за несколько месяцев. Да, мы были бедным и непрестижным заказчиком, но лучше было сразу отказать в обслуживании, чем взяться и постоянно халтурить).



*Лена Кузнецова, штурман, участвует в подготовке автомобиля в гараже накануне выезда на ралли «Голубые Озёра». Фото автора.*

Мы с Леной глаз не сомкнули всю ночь с 5 на 6 июля, когда надо было уже быть на турбазе «Озёрная», в штабе ралли. Из Москвы уехали только в 11 утра, когда в Бологом уже полным ходом шло ознакомление. На Озёрную приехали в полпятого вечера, успели только по одному разу проехать каждый СУ до темноты. Ночью меняли колёса, обклеивались и подгоняли разные мелочи. Это были вторые бессонные сутки подряд, а мне не удавалось нормально поспать уже три недели подряд (Гуково, Волгоград, Псков...) Состояние, близкое к сомнамбулическому, настроение на нуле, уже чуть ли не рычим друг на друга.

Поэтому первая благодарность Лене Кузнецовой (в этой гонке штурману): несмотря на усталость и хроническую нехватку сна, у неё хватило сил выдержать все испытания, на старте ралли словно открылось второе дыхание, всю гонку отлично продержалась, неплохо отработала и вообще приняла на себя огромное количество забот и задач нашего экипажа. Умение грамотно оказывать первую помощь не пропало даром – когда Григорий Медведев уронил машину с домкрата себе на руку, травма была немедленно и грамотно обработана, поэтому не было никаких осложнений.

Отдельная сердечная благодарность нашим болельщикам («овощной команде»): Виктору

Викторовичу и Виктору Петровичу<sup>1</sup>, которые помогали нам в самых тяжёлых делах, меняли колёса, мыли боевую машину, но главное – подарили нам бесценное ощущение, что мы не одни, что за нас болеют и переживают. Они махали нам руками на допах, сделали огромное количество фоток и нас, и всех остальных, заражали нас своими бодростью и оптимизмом. Без вас нам было бы тускло!

Задачи экипажа, с которыми он ехал на гонку и которые выполнял в ходе ралли, были следующими:

- Записать качественную стенограмму;
- Протестировать и сбечь машину.

– Плюс к этому, задача «нулевого» экипажа в любом ралли – благополучно пройти всю трассу и финишировать.

Дороги на трассе в основном песчаные – песок, песок с землёй, песок с камнями и т.п. Накануне прошёл ураган, который в лесу повалил некоторые деревья на трассу. На ознакомлении дождя не было, а в день гонки шёл хороший дождь, то сильнее, то слабее, то переставал и проглядывало солнце. Особенно сильно дождь припустил на второй секции. Пыли не было, ходовые участки стали ещё более быстрыми, мелкие лужи быстро расплескали колёсами, так что нужно было быть поаккуратнее только в некоторых глубоких, рыхлых и скользких местах.

Был выбран спокойный темп езды, опасные места проезжались осторожно. Не обошлось без ошибок, вызванных недостатком времени для внимательного ознакомления с трассой ралли. На СУ «Кооперативный» наезд на кучу песка, находящейся на траектории выхода из левого «третьего» поворота чуть не привёл к перевороту машины, которая некоторое время ехала на двух колёсах. На СУ «Закаджива» слишком широкий выход из правого «шесть» по разрытому песку привёл экипаж под откос дороги, и только чудом машина не опрокинулась и сумела выехать обратно на дорогу. Отсутствие в машине штурманского прибора не дало возможности точно прописать места некоторых ретардеров<sup>2</sup> на СУ «Пехотино», а также установить место финиша на СУ «Кооперативный» (к счастью, шестое чувство не подвело и стенограмма была записана с запасом). Запись расстояний по глазомеру, а не по прибору, усложнила работу штурмана в гонке<sup>3</sup>.

Однако все сложности были преодолены и вся трасса пройдена до самого финиша. На втором проходе первого СУ каждой секции «Закаджива» (единственный, прописанный дважды) экипаж легко улучшил своё время аж на минуту. Также намного быстрее был пройден СУ «ГОК», так как на первом проходе застучала задняя стойка, которую отремонтировали в перерыве<sup>4</sup>.

Основные уроки, которые следует учесть на будущее, заключаются в качестве записи и чтения стенограммы, что предъявляет требования к обоим членам экипажа<sup>5</sup>.

## **Ралли «Трофей Пено 2007».**

**Оригинальное название:** «Ралли «Трофей Пено – 2007»: Впечатления экипажа<sup>6</sup>.  
**Дата публикации:** 11 сентября 2007 15:21:00

Выезд из Москвы был запланирован часов на 8-9 вечера, после работы. Реально удалось стартовать в половине двенадцатого ночи из-за разных досадных мелочей. Например, позвонил Чулков Владимир, сказал, что сломался автовоз, но поскольку нам нужна машина для прописи, он сам привезёт её на прицепе утром к штабу ралли. Хорошо, что дороги ночью свободнее, езда быстрее. Около г. Истры видели хорька, перебегающего дорогу. Погода была хорошей, но почему-то на всём пути от Москвы до Ржева по Новорижской трассе время от времени мы оба замечали краем глаза какие-то вспышки в небе, вроде дальней зарницы, хотя ночь была ясной. Видимо, это был всё-таки не обман зрения, потому что на полпути между Ржевом и Селижарово дорога стала мокрой, а около Селижарово мы попали в проливной дождь, который не прекращался до самого Осташкова. И на всём протяжении дождя через дорогу сплошным потоком текли лягушки!

<sup>1</sup> Муж и отец Лены Кузнецовой.

<sup>2</sup> «Ретардёр»: искусственный ограничитель из конусов, покрышек, тюков сена и т.п., установленный на дороге зигзагообразно. Ограничители нельзя задевать или сбивать. Применяется в ралли для уменьшения скорости на спецучастках.

<sup>3</sup> Мы были тогда очень неопытными, хотя с нами занималась Алла Захарина. Стенограмма и глазомер не являлись нашей сильной стороной.

<sup>4</sup> Один из «косяков» обслуживающей команды. Хорошо, что хватило инструмента, имевшегося на борту.

<sup>5</sup> К сожалению, уроки, связанные с подготовкой автомобиля, были учтены намного позже.

<sup>6</sup> Это был второй выезд экипажа Г.Медведев – Е.Кузнецова на автомобиле Volkswagen Golf Mk.II. На этот раз – в боевом канале ККР.

Немного поплутали во Ржеве из-за ремонта моста на главной улице города, но в целом до Осташкова доехали без проблем.

В ту ночь мы направлялись на базу отдыха «Верхневолжье», дорогу до которой не знали, несмотря на то, что с местами вокруг Пено знакомы неплохо. Вооружившись распечаткой маршрута с сайта «Верхневолжской», решили разобраться на месте. Поворот на грунт с шоссе Осташков-Пено-Андреаполь нашли без проблем, но дальше могли полагаться только на какие условные ориентиры «легенды», без указаний расстояния. Как видно, схему составляли люди, далёкие от автомобилизма... Дорога оказалось песчаной и очень ровной для нашей низкоклиренсной машины<sup>1</sup>. По дороге видели лису, потом сову. На схеме указан какой-то поворот в дыру налево, в которые мы и тыкались, трясясь на колдобинах. Первый вёл через глухую деревню без единого огня куда-то в мрачный лес, превращаясь в непроходимую тракторную тропу. Второй, через пару километров от первого, был не лучше, но закончился упором в деревню, такую же мёртвую как и все остальные на нашем пути. Как воспитанные люди, мы полагали, что база отдыха – это что-то светлое и красивое, по крайней мере с вывеской, чтобы легче было найти. Как мы ошибались! Кругом глухая ночь, тайга, вымершие деревни, сотовые не ловят, если что – не найдут и через год... Прощандыбав несколько раз через деревню взад-назад, от берега озера до леса, с отчаяния решили стучаться в первые попавшиеся ворота. Ближайшие к нам оказались с кнопкой звонка! А за забором видны судейские машины! Счастье! Мы нашли! Это было 5:30 пятницы 7 сентября, а в 8:00 нам надо быть в штабе ралли...

Поспав часик, обнаружили, что на этой базе также заселились все судьи и оф.лица ралли, все наши хорошие знакомые по многим и многим гонкам и приключениям. Радостные объятия и приветствия! Затем собрались и поехали в штаб ралли в «Озёрную», к счастью, по известному маршруту. Прибыли к 8-ми часам, быстро получили документы для ознакомления. Как раз в это время к штабу подъезжают Владимир Чулков с Дмитрием Киселёвым, с нашей боевой машиной на прицепе. Значит всё в порядке, мы в графике. Сейчас поедem на ознакомление, на которое умудрились не опоздать, наверно, впервые в жизни.

Надо сказать, что в этом году «Трофей Пено» впервые объединяет зачёты Кубка России и НГС Кубок Клубного Ралли, раньше здесь проводились только Чемпионат с Кубком. Клубный канал просто присоединили в хвост кубкового, и расписание у клубников было как на кубковой гонке, а не как привыкли (на мой взгляд, это только плюс)<sup>2</sup>.

Сгрузив машину с прицепа и бегло её осмотрев, обнаруживаем несколько небольших, но неприятных недоделок, которые механики не устранили к гонке. Вдобавок в машине опрокинулась 4-литровая канистра моторного масла, которое разлилось по всему полу толстым слоем. Настроение сразу падает. Подстелив под ноги картон, мы всё-таки двинулись на пропись, но не проехали и пару сотен метров, как обнаружили, что жутко буксует сцепление, машина жужжит мотором, но не разгоняется. Настроение падает ниже плинтуса. Решаем – отогнать боевую машину механикам, которые как раз разгружают автовоз в городе Пено, и ехать прописывать на «гражданской» машине, у которой ужасно низкий клиренс, и всего три месяца, как она была получена из автосалона.

Первые километры допов проехали нормально – покрытая утрамбованным песком дорога позволяла беспрепятственно ехать даже на низкой иномарке, прошедший дождь ликвидировал пыль... Но, со временем понаехали злые спортсмены на грубых колёсах, разрыли нежный песочек и повыкапывали из дороги множество страшных камней, которые нещадно лупили в защиту картера, в подвеску, в колёса, в нервы. Скорость движения всё падала и падала, испуганно замерев где-то на 10 км/ч. С такими зверскими муками прописали все допы по два раза<sup>3</sup> и отправились в штаб на АП.

Административку прошли быстро. Заехав к механикам, узнали, что масло они вычерпали, а сцепление отрегулировали. На сердце значительно полегчало – значит, завтра нормально поедem в гонку. Тут же, в этих же руинах автобазы, проходим ТИ, причём техком С.Куделькин похвалил нашу машину, мол, сделана с любовью. Забираем боевую машину и отправляемся на турбазу отдыхать и набираться сил перед стартом.

<sup>1</sup> Новенький «Форд Фиеста» Лены, только что из салона.

<sup>2</sup> Основным отличием клубного расписания от кубкового является один большой перерыв на сервис и регруппинг, часа полтора-два. В Кубке сервисы есть после старта ралли, перед финишем ралли и между всеми секциями, но только по 20 минут.

<sup>3</sup> Конечно же, новенькие диски после этого тура стали совершенно кривыми.

Утром, проснувшись, встретили наших овощей, которые приехали болеть за нас. Показав им на карте места и дороги, как проехать на допы, заводим боевой автомобиль и выезжаем к месту старта в Пено. Ставим машину в предстартовую зону и идём смотреть торжественное открытие ралли. Как всегда, спортсменов встречают хлебом-солью, и нам по кусочку досталось. Наш стартовый номер 70, мы стартуем почти через час после первого экипажа, поэтому есть время посмотреть, как другие проезжают через стартовую арку, какие у них машины и что про них говорит зрителям ведущий. Машем руками знакомым. Подходит и наш черёд «заводить свои моторы». Так же как другие, проезжаем через стартовый подиум, получаем контрольную карту, но что про нас говорит ведущий, не слышно за гулом мотора<sup>1</sup>.

Дорога в первый парк сервиса проходит без приключений, вовремя получаем все отметки на КВ, здороваясь с судьями, которые желают нам удачи. И вот, выезжаем на старт первого допа.

Лена открывает стенограмму: «Первый доп «Мостовлянка», 15 километров, три ретардера, характерные места – левый пять перед автобусной остановкой, правый три на левый пять перед мостом...» Я хорошо его помню. Последний раз напоминаем друг другу, какие связки как читаем – мы ведь еще совсем неопытные в этом. И вот, постояв 6 минут в очереди, принимаем старт.

Первый доп широкий и очень ходовой. И на нём вылезло много наших технических недостатков. Во-первых, пока стояли, образовались паровые пробки в топливной магистрали, и мотор со старта стал захлебываться и троить. Во-вторых, перед гонкой на тренировке<sup>2</sup> погибла коробка передач, пришлось ставить запасную – обычную коробку от «гражданского» «гольфа», с главной парой 3,667 (вместо погибшей 4,25<sup>3</sup>) и с самым примитивным рядом. В результате, езда стала очень грустной. Стартовав, хочется с очень короткой 1-й перейти на 2-ю и начать разгоняться. Да не тут-то было, 2-я от 1-й очень далеко. Приходится выкручивать 1-ю, теряя секунды. 2-я тоже не даёт интенсивного разгона. Самая удобная передача 3-я, но едешь чуть медленнее – не хватает момента, едешь чуть быстрее – не хватает оборотов двигателя. Хочется перейти на 4-ю, но у неё уже повышающее соотношение, мощности не хватает, разгона нет. На этом СУ мы показали предпоследний результат, который увидели тут же, на табло результатов у судейской машины на финише допа<sup>4</sup>.

Зато сразу стало заметно, что стенограмма у нас прописана неплохо, и мы в экипаже очень удачно взаимодействуем, и Лена замечательно читает, как раз в ритм и в темп. И у нас получилось, что я больше ехал «по ушам», а не по глазам, полностью доверившись штурману. В последствии, мы прикинули по результатам, что и наша собственная скорость неплохо возросла, раньше мы не показывали такой высокой средней скорости на допе.

На первом допе почти сразу от старта заметили первых сошедших. Очевидно, это технические поломки, так как машины аккуратно стояли у обочин, выставив необходимые знаки. В ключевых местах видели зрителей и знакомых фотографов.

Старт второго СУ<sup>5</sup> к нашему приезду был уже основательно раскопан колёсами. Это было явное предупреждение о характере предстоящей трассы. Проехав несколько сот метров через левый пятый поворот между куч брёвен, мы упёрлись в настоящую кроссовую трассу. Дорога здесь и в мирное время весьма закручена – поворот на повороте, всё время вверх и вниз, камни, обзор ограничен... А теперь она стала разрытой почти до полной непроходимости: жуткая каша по пороги, состоящая из рыхлого песка с камнями, по которой идёт одна колея. Всё время на 2-й передаче, закапываясь колёсами и жёстко ударяясь о камни... Где-то на полдороги мы и вылетели в кювет, не справившись с кашей и колеёй. Летели в густой лес, и я прекрасно помню по прошлогодним гонкам, в какой хлам здесь можно разложить машину. К счастью, нам повезло, мы слетели по песку под откос, промахнувшись мимо толстой ели лишь на пару сантиметров. Но, выбраться своими силами не было никакой возможности. Выставив нужные знаки, дождались метлу и сдали контрольную карту. Гонка для нас закончилась. Из кювета нас вытащили спасатели (Аркадий), вызванные метлой (Дмитрий Куприянов, Михаил Подьяпольский), помог проезжавший мимо Venceslaus (Вячеслав Веселков), и другие проезжавшие мимо зрители предлагали свою помощь.

Был весёлый момент, когда, выдернув нас на дорогу, спасатель Аркадий поднимает из

<sup>1</sup> И так на каждой гонке!

<sup>2</sup> В том самом Константиново. Тогда в коробке передач было уничтожено буквально всё – как говорят, «Сталинград».

<sup>3</sup> От Шкоды Октавии.

<sup>4</sup> На всех приличных ралли на финише каждого СУ есть табло результатов, а в России – только на лучших гонках.

<sup>5</sup> «Корено», действительно, самый закрученный доп ралли «Пено».

кустов пластмассовый пыльник, который крепится под бампером, и спрашивает нас - мы его тут оставляем или как? А мы смеемся – это не наша запчасть! Следы прошлогодних боёв.



В Пено без улетов не обходится. В леса уехал Volkswagen Golf Григория Медведева

Журнал «Автомир» N40, 2007, стр. 126.

Оказавшись снова на дороге, подобрали свои манатки и поехали по допам в парк сервиса. По пути посмотрели на состояние дорожек, на знакомых судей, видели своих болельщиков. Тут произошла ещё одна неприятность – капот забыли закрыть на замки, и на ходу он открылся, разбив лобовое стекло. К счастью, оно лишь потрескалось, но не вылетело. Видели много сошедших, одного «гольфа» подобрали на буксир. Но даже такая наша «инвалидная команда» двигалась значительно быстрее «гражданских» машин, вот что значит правильная подвеска на таких дорогах.

(Дополнение. Мы тогда поставили на машину новый комплект амортизаторов – пусть кустарного производства, зато сделанный специально для спорта. Неважно, что они собраны отставным мастером спорта у себя в гараже из самых простых масляных амортизаторов. Неважно, что они рассчитаны на вес «субарь», а не маленького «гольфа». Мы были

счастливы).

Прибыв в парк сервиса с большим опозданием (все были уже в закрытом парке регруппинга), отбуксировали пострадавших в парк сервиса, где увидели, что еще два кубковых «гольфа» сошло, причём у одного «уши» через капот. Значит, в бою только Палкин. Кстати в клубном канале финишировали все «гольфы», кроме нашего<sup>1</sup>. Приехали в свой бокс к своим механикам (Олег Хлебников, Юра и Влад aka ЖАР), рассказали как и что. За несколько минут они выправили погнутый капот, проверили состояние автомобиля. Он бы мог продолжать гонку, но это запрещено правилами. Поэтому мы с Леной взяли еды и поехали на допы овощи.

Как ни странно, большого расстройства мы не испытали, наверно сумели найти и хорошие стороны в происшедшем. Машина цела, поедет через две недели на гонку в Бородино, мы в порядке. Наши болельщики, гордо называющие себя уже не просто «овощи», а не иначе как «капуста», здорово развлекли нас, настроение у них было прекрасным, от гонки они были в полном восторге, и это постепенно передалось и нам.

Что ж, это спорт.

<sup>1</sup> Видимо, я тогда всё перепутал. Судя по официальным документам, в Кубке 2-й Гольф был только один – у Палкина, но он успешно финишировал вторым в классе P-11. В Клубе было шесть 2-х Гольфов, включая наш с Леной, из которых 4 сошли, 2 финишировали.

## Ралли «Бородино 2007».

**Оригинальное название:** «ЗАГНАЛИ ЗА МОЖАЙ». Отчёт о ралли «Бородино 2007» НГС ККР.

**Дата публикации:** 26 сентября 2007 12:16:00

Подробные отчёты о гонке стали хорошей традицией. Вот и теперь пишу всё что видел и во что вляпался сам :)

**Начало.**

Когда всё началось? Может быть рано утром 21 сентября 2007 г., когда мы с Леной Кузнецовой отправились в Можайск в штаб ралли. А может быть на ралли «Пено» 8-9 сентября, когда было разбито лобовое стекло, и его нужно было заменить до «Бородино». А может быть даже раньше, когда была отправлена заявка на участие в этой гонке. Скорее всего, началось это вечером в четверг накануне выезда из Москвы, когда я забрал наскоро подлатанный боевой агрегат из сервиса. «Началось» – потому что рассчитывал, что это произойдёт часа на 3-4 раньше, чем получилось :) Так стартовала раллийная неразбериха, спешка и невысыпсон. Само ралли стартовало позже.

**«Семён Семёныч!»**

В этой гонке в нашем экипаже рулила Лена, а я стал штурманом. Обстоятельно собравшись, мы с удивлением обнаружили, что выехали из Москвы в срок, который сами себе назначили, не задержавшись ни на часик. Ехали на двух машинах, боевая – своим ходом. В Можайск к мандатке<sup>1</sup> прибыли вовремя, без приключений. «Так не бывает», скажете вы, и будете правы, потому что на центральной площади Можайска я обнаружил, что забыл дома ТПСА<sup>2</sup> :) К счастью, техком Куделькин, очевидно утомлённый бесконечной вереницей бравых экипажей, стремящихся на ТИ и выстроившихся в цепь, хвост которой скрывался в недрах Можайска, разрешил нам предъявить ТПСА перед стартом. Припекало солнышко, голубело небо, всё вокруг настраивало на праздничный лад. Отстояв минут 40 в очереди за стартовыми номерами, успешно предъявляем документы на АП и выбираем из свободных 34-й стартовый номер, расставшись с 7000 р. стартового взноса. Затем, пока ждали своей очереди на ТИ, неспешно обклеились<sup>3</sup> и обтёрли с машины пыль, привезённую ещё из Пено<sup>4</sup>. Отдельные возмущённые граждане пытались ругаться, увидев около нас грязные клочки бумаги, но нет, мы не дадим повода аборигенам<sup>5</sup> ненавидеть гонщиков – после нас на асфальте ни бумажки.

После этого приключения у нас кончился бензин на прописи :) Указатель топлива у нас не работает с апреля, а научная интуиция в этот раз ошиблась. И мы намертво встали на глухой малолюдной дорожке после СУ-4... Сначала грешили на свечи. Один из экипажей, остановившийся нам помочь, не имел инструмента, как и мы, а попросить зацепить нас на трос я не догадался. Когда я сообразил наконец, что просто нет горючего, вокруг уже не было ни души. Весело чирикали птички, и кроме полосы асфальта – ни намёка на цивилизацию... Пока мы пытались выжать какие-то капли из пустой канистры, безуспешно дозванивались до приятелей, исполнявших роль технички, и соображали что делать, показалась ржавая б-ка красного цвета, которая остановилась на мои отчаянные размахивания руками и буксирным тросом. Сидевший в ней абориген на просьбу дотащить нас до заправки испуганно ответил, что он не знает тут рядом ничего и вообще едет без прав, так что извините. И поехал. Я совсем было расстроился, когда увидел, что абориген передумал, остановился и сдаёт назад. Оказалось, что у него есть 9 литров бенза в канистре и воронка! Мы радостно залили весело журчащее топливо в голодный зев бензобака, отблагодарили человека, легко завелись и бодро поехали вперёд, до первой АЗС :) После этого все заправки в районе трассы ралли были отмечены в ДК<sup>6</sup> и рассчитаны возможные времена заправки.

А вечером, вернувшись после ознакомления и сдачи карт в штаб ралли, мне пришлось

<sup>1</sup> «Мандатная комиссия»: так по старинке называют административную проверку.

<sup>2</sup> Технический паспорт спортивного автомобиля.

<sup>3</sup> Наклеили на автомобиль стартовые номера, капотник и другие обязательные наклейки ралли.

<sup>4</sup> Сейчас не помыть автомобиль после гонки воспринимается как чудовищное безобразие, а тогда было нормальным.

<sup>5</sup> Так раллисты называют местных жителей.

<sup>6</sup> «ДК»: Дорожная Книга. Вообще на ралли устанавливаются чёткие правила заправки и техобслуживания автомобилей. Чаще всего это разрешено только в Зоне Заправки и в Парке Сервиса, а остальные позиции Дорожной Книги содержат пометку «запрет сервиса». В клубном ралли правила помягче, в частности, заправка и сервис запрещены только в зоне судейских пунктов, а в других местах разрешены.

заводить машину и пылить в Москву за ТПСА. К счастью, удалось проскочить легко – в Москву почти не было движения, а пробки в Область умудрились рассосаться за те полчаса, что я находился в городе.

### **Природа.**

После недели сырости, нудных дождей и холода погода на гонке порадовала. Стояло настоящее бабье лето. Солнце припекало, совершенно ясно и сухо, деревья одеты в нарядные жёлтые и красные цвета. Всё вокруг радует глаз. Днём было прямо-таки жарко, +25 наверно. Зато когда солнце заходило, холодало очень быстро. Скоро Новый Год... Ночью при совершенно ясном небе было холодно, наверно до 0. Утром все машины и трава были в инее. И бездонное звёздное небо... Луна заходила рано, позволяя любоваться всеми созвездиями во всём великолепии. Кругом леса и поля, в военном санатории «Можайский», где мы ночевали, прекрасный ухоженный лес, корабельные сосны, устремляющие ввысь гладкие колонны своих стволов... Уже в гонке, отставаясь перед очередным КВ и глядя на залитую солнцем мягкую травку на опушке у дороги, Лена говорит:

– В следующий раз надо взять покрывало и полежать!

И подумалось: «А также взять шашлычок, коньячок, и ну их нафиг, эти пыльные гонки...» :) Шутка.

Когда ночью ездил в Москву и обратно, в низинах через дорогу ползли слоистые полосы тумана, хорошо заметные в свете фар. На лесной дорожке, ведущей к д/о «Можайский», встретил перебегающего через дорогу ёжика. В самом д/о женщина-администратор безуспешно пыталась объяснить мне дорогу к нашему корпусу, когда откуда-то вышел усатый человек в камуфляже, перебил администратора и весело сказал:

– Значит так! Налево по главной!

Ну дык, с этого и надо было начинать!

Лена рассказала, как дежурная в корпусе беседовала с кем-то по телефону про нас, про гонщиков:

– Это какие-то ненормальные люди! Сначала они бегали до 6-ти утра, а уже теперь куда-то уезжают! (это часов 8 утра) Я не понимаю!..

Но главный кадр дня вплыл в моё поле зрения в деревне на СУ-10. Медленно подъезжает иномарка, вся из себя большая, вся из себя новая и серебристая. Внутри в районе руля находится маленькая девочка: на вид лет 16, огромные глазищи удивлённо смотрят вокруг, губки бантиком... И на коленях у неё сидит маленькая лохматая собачка!

Ну и конечно – мальчишки на площади в Можайске, шныряющие стайкой и собирающие автографы гонщиков. В этот раз эта почетная обязанность была предоставлена Лене. Ей же пришлось отдуваться на финише СУ-2, когда на отметке к ней подлетели телерепортёры и начали брать интервью для телепередачи<sup>1</sup> :)

### **Люди.**

Об этом не напишешь короткий отчёт. Об этом надо писать роман! Когда приезжаешь на гонку, встречаешь невероятное количество друзей и знакомых в одном месте. Всё утро перед прописью и утро перед стартом у нас было занято радостным узнаванием, приветствиями, рукопожатиями, объятиями и поцелуями. Почему-то именно в Можайске бывает так: куча приятных людей вместе на одной площади, все радостно настроены, солнышко припекает, радость, да и только! У каждой гонки есть свой цвет, своё ощущение, своя аура, но, по-моему, только Можайские гонки такие ярко праздничные. Поэтому всем ещё раз ПРИВЕТ, друзья и коллеги!

Героями для нас оказались спасатели: Михаил «Любер», который дотащил нас на верёвке до Можайска, и Гера «Беглец»<sup>2</sup>, который подбросил Лену из Можайска в д/о за второй машиной и помог вывезти оттуда вещи. Спасибо им большое! К следующему разу сделаем свои фирменные сувениры, будет, что дарить на память! Причем, Михаил со свойственным ему юмором вверг нас в полные непонятки, пообещав бросить нас на поле Бородинского сражения, как подбитый немецкий танк, ибо услуги спасателей нынче платные :) По крайней мере, так мы расслышали в рацию по дороге на буксире в Можайск, потому что слов почти не было слышно из-за свиста и шипения. Наверно, я показался ему полным дураком, потому что в Можайске, уже без рации и без

<sup>1</sup> Московский телеканал «Столица».

<sup>2</sup> Герасим Цыганков. В кавычках – не прозвища, а позывные.

иронии, Михаил меня успокаивал и объяснял что это шутка :)

Сами мы были практически больными в эти дни. Я только-только с больничного, к счастью гонка меня вылечила, зато вечером перед стартом плохо почувствовала себя Лена. Пока я ездил в Москву, она оставалась в д/о и лечилась как могла. В гонке штурманская сумка стала противогриппозной аптечкой (удобно иметь аптеку на площади старта!). Лена держалась бодро, но сожалению после финиша состояние ухудшилось :(

На гонку приезжали посмотреть родители Лены, Татьяна Вениаминовна и Виктор Петрович, у которого как раз был День Рождения. Гонка им очень понравилась. Лена не ошиблась с выбором подарка :)

И разумеется: огромная благодарность всем, кто за нас болел и нас фотографировал! Гера©, Павел Низкин, fotofan, Алексей Царёв, Никита Котровский, Сергей Салов<sup>1</sup>, Сергей Быков, Кыш, Рахат Лукум, take5, Chief-cook, \*diesel\* и всем-всем!



*Этот снимок использовался в оформлении официального сайта НГС ККР.  
Фото: Анатолий Кожарин (fotofan).*

### **Авария.**

Как говорится, ехали быстро, но недолго. На СУ-10 у нас вышло из строя сцепление. Было это в первой деревне, где дорога круто поворачивает налево на узкий мостик. Подняться в горку с этого мостика мы уже не смогли. С помощью зрителей мы вытолкали машину за обочину, выставили знаки и стали лихорадочно думать, что делать. Была отчаянная надежда, что сцепление ещё заработает, мы только чуть-чуть постоим, пропустим других, а потом вернёмся на дорогу и уедем к финишу, оставив контрольную карту при себе, как знамя полка, но... Все надежды были тщетными. Мотор крутится, но колёса не двигаются. Ладно, хоть всё остальное целое, и гонку почти всю проехали. Осознав это, сразу успокоились и стали смотреть, как другие едут.

«Ниже по течению», рядом с мостиком, виднелся «Гольф-2» Чукова, беспомощно задравший попу в зенит. Оставив свою машину и дойдя до них, узнали, что сами они целы, машина легла на мягкую травку и ничего себе даже не поцарапала. Следы ее стремительного ухода с дороги под откос чётко отпечатались на траве. Буквально в полуметре от следа лежал

<sup>1</sup> Скоропостижно скончался в 2010 году.

огромный булыжник. Ребятам повезло, что они не впечатались в него. «Ребята», видимо, думали также, потому что совершенно спокойно и расслабленно наблюдали за гонкой и ждали кого-то, кто их вытащит. Машина цела, чего же ещё...

Прибывший на «метле» Дмитрий Куприянов<sup>1</sup> забрал наши контрольные карты, как всегда, узнал, как себя чувствуют экипажи, и тут же вызвал по радиии спасателей, вытаскивать нас всех на дорогу.

Надо сказать, что этот поворот на мостик довольно коварный, и на гонке к нему собралось много зрителей. Но они не угадали :) Получилось так, что ещё на ознакомлении в этом месте капитально убрался один «Гольф-2», причём стандартный, без каркаса. Мы видели его (и остановились, мало ли, помочь) – стёкол нет, капота нет, защита вырвана с мясом и согнута пополам, крыша домиком... Уж не знаю что там у них случилось, но на прописи именно на этом допе судьи предупреждали всех, что на трассе злые аборигены с вилами. Но «Гольф» – крепкая машина. Он завёлся и уехал в Москву своим ходом!

Однако этот случай послужил предупреждением всем остальным, и на первой секции в этом месте все ехали аккуратно. Зрители соскучились и разошлись, однако как раз на второй секции тут остались загорать в травке ещё два «Гольфа-2» :) Место какое-то оказалось, гольфовое...

Ну так вот, при эвакуации «Гольфа» Чукова из мягкой травки ему крупно не повезло: не разобрав команд, «тягач» нажал на газ и сильно потащил машину, она пошла не так и перевернулась. Всё что не было помято и разбито в гонке, оказалось помято и разбито при спасении. Парни были просто в шоке... Однако «Гольф» - крепкая машина. Пока нас печально тащили на буксире, Чуков бодро обогнал нас своим ходом!

Немного подальше от этого злополучного места, через пару километров, в следующей деревне, видели остатки «Субары» Виктора Пчеловодова. Разрушения катастрофические, передка практически нет... Ходили слухи, что был удар в дерево, но я не в курсе<sup>2</sup>. Над руинами машины башней возвышался Весельчак<sup>3</sup>, размахивая нам руками (как выяснилось позже – сломанными). Весельчак поехал штурманом с Пчеловодовым, потому что у его постоянного штурмана Алексея Кузьмича накануне гонки родился сын! А у самого Весёлого в день гонки был День Рождения! Вот такие совпадения.

Мы сами собрали вещички, зацепили своего повреждённого «Гольфа» на трос и с площади Можайска рванули домой, обгоняя по пути ошеломлённых автолюбителей. Через полтора часа уже заталкивали машину руками в гараж. При местной конфигурации асфальта, это было весьма непросто! Но мы справились при помощи такой-то матери и соседа по гаражу :)

### **Чуть-чуть о спорте.**

Едва не забыл, ради чего мы приехали в Можайск и о чём должен быть отчёт – о спорте! Итак, коротко по фактам.

Пилотом в этой гонке была Лена, это её дебют в этом качестве. Я тоже первый раз штурманом на этой машине – пришлось снять опору ног с правой стороны, тесно мне с ней :) А Лене не совсем правильно поставили кресло, и в шлеме было неудобное положение головы.

К сожалению, техподдержки у нас не было. Друзья помогли кое в чём, подвезли на ГАЗели нашу боевую резину, ЗИП и бензин, переобули колёса, в парке сервиса налили чая и кофе, но остальное пришлось делать самим, им было не до нас.

Ознакомились с трассой по графику, начали писать с СУ 1-4, потом все остальные «в дальнем углу». 1-й и 3-й СУ в основном совпадали, отличаясь только первыми двумя поворотами. Прописали все по два раза, первый раз запись, второй раз проверка и корректировка. Третьего прохода не понадобилось. Трип нам тоже никак не поставят с весны, поэтому пользовались глазомером, что для нас не всегда удобно. Это отразилось на стенке, в паре мест на гонке Лене приходилось снимать ногу с газа только из-за неточного отсчёта расстояния. Зато широко использовали ориентиры на местности – столбы, деревья, мосты, заборы. В частности, на это нас подвигли соратники, поднявшие на допах густую пыль, из-за которой не было видно дороги.

После прописи успели поесть в любимой кафешке, где останавливаемся пообедать каждый раз, когда приезжаем сюда на гонки, помыть машину и сдать карту ознакомления в штаб за полчаса до окончания срока.

<sup>1</sup> Главный хронометрист.

<sup>2</sup> Позже оказалось: да, вылет в ходовом повороте, перебор скорости. Срублено три дерева.

<sup>3</sup> Андрей Плетенёв.

Перед стартом волновались, потому что долго ждали своей минуты – полтора часа. Как всегда, становясь в стартовую арку и получая контрольную карту, ничего не слышали, что говорили про нас зрителям :) Ну а далее пошли спецучастки.

«Бородино» всегда было «гонкой моторов» – длинные прямки, настоящих поворотов раз-два и обчёлся, у кого мощнее мотор, тот и первый. Дороги тут в отличном состоянии, очень ровные и широкие, нет ям, но нет и трамплинов. Узких мест, на мой взгляд, всего два, и оба – левые 90-градусные повороты на мостик (дамбу) в деревнях.

Одна из этих деревень особо коварна, там приходится попадать в узкую дыру на грунт после длинного скоростного пряника по асфальту. На гравийной резине там было мегаскользко, двух упавших там я видел сам – только багажники торчали из кювета. Да и нам в этом месте досталась незапланированная доза адреналина, когда на торможении заскользили колёса :) К счастью, Лена моментально с этим справилась. Немного дороги идёт в лесу. Есть места, обильно засыпанные крупным гравием, где тоже было очень скользко. Чуть-чуть передозировка газа, и машина срывается в неуправляемый занос. Нас тоже размотало пару раз на втором проходе, когда мы пошли быстрее, но Лена нормально с этим справилась, а мне не оставалось ничего иного, как спокойным тоном читать стенограмму, как будто ничего не происходит. Именно в одном из таких мест видели убравшихся – на прямойке, весьма далеко от поворота, да и видели только людей с табличкой «ОК», машина была где-то далеко в высокой траве. Много сломавшихся увидели на 1-м СУ, 04-го даже раньше, на подъезде к нему. И вообще, несмотря на ровную и вроде бы простую трассу, было очень много сходов. Практически половина канала сломалась или вылетела с трассы. Обычно такое бывает в Бологом, на ГОКе. Неожиданно.

У нас с Леной не было задачи «дриснуть нереально», главное было делать всё правильно и доехать до финиша. Лена держалась очень спокойно. СУ-1 проехали так себе, но со 2-го поймали нужный ритм. С этого момента Лена везде улучшала свой результат секунды на 3-4. Даже без секундомера было видно, что езда становилась плавнее, быстрее и аккуратнее. То есть – вкатились. Взаимодействие в экипаже было довольно чётким. Правда, в паре мест я бы поехал не так, но это моё личное мнение, я не настолько гуру в этих делах. Какие недочёты заметила Лена, расскажет она сама. В любом случае, мы обо всём подробно рассказываем тренеру<sup>1</sup>, и сейчас назрела необходимость шагнуть на следующую ступень нашего обучения.

Машина вышла на старт «Бородино» без межгоночного обслуживания, с загнутой балкой и кривыми стойками. Было только в последний момент заменено лобовое стекло и подварена панелька, порванная в Пено. Раскоряченные задние колёса чуть выпрямили регулировкой болтов, вот и вся подготовка. Не хватало одного заднего брызговика. Аккумулятор умирал. Мотор после холостого хода начинал троить. Маленькая коробка передач, относительно резвая на шоссе, по гравию «не везла». Нам жутко не хватало момента<sup>2</sup> и нормального ряда<sup>3</sup>, можно было бы ехать гораздо быстрее. Сцепление, которое привело к сходу, не было осмотрено при ремонте коробки и перед гонками. В Пено механики регулировали его натяжение, и возможно оно даже не сгорело<sup>4</sup>. Я, конечно, сгущаю краски, но не слишком<sup>5</sup> :) В общем, на повестке дня у нас теперь ребилд<sup>6</sup> подвески и новая КПП.

На 2007-й год у нас нет больше определённых планов. Может быть, съездим до Нового Года в Бологое или в Шую. Главным образом будем заниматься своим обучением и доведением до ума автомобиля.

## **Ралли «Яккима 2008».**

**Оригинальное название:** «Снежное королевство. Карелия, Лахденпохья, 1-2 февраля 2008 г.»

**Дата публикации:** 19 февраля 2008 16:00:00

Прошлой зимой тоже не было снега. Но его удалось найти благодаря автоспорту. Участвуя в

<sup>1</sup> Алле Захариной.

<sup>2</sup> Крутящего.

<sup>3</sup> Передаточных чисел в коробке передач.

<sup>4</sup> Как оказалось потом – развалилось на части. Я такого ни разу не видел.

<sup>5</sup> Это камень в огород команды, с которой мы договорились о техобслуживании машины. Предадим её имя забвению! Несмотря на нашу бедность, мы стремились содержать автомобиль в порядке, и очень болезненно переживали, когда им не занимались, ссылаясь на «занятость», «подготовку к Кубку» и т.п.

<sup>6</sup> Так раллисты называют ремонт.

этапах Кубка России по Ралли, удалось побывать в феврале в Карелии и на озере Селигер, где нашлась прекрасная зима.

Эти поездки тоже были путешествиями, только целью были не местные достопримечательности, а призы за победу, не отдых, а борьба. Однако, глаза наши (и объективы) оставались широко распахнутыми. Рассказ о путешествии в Карелию – перед Вами.

Ралли «Яккима» 2008, 2-й этап НГС ККР, 2-й этап КР.

#### **Питерский анабазис.**

Как планируются большинство участия в ралли, ехать на «Яккиму» было решено неожиданно. Своя машина<sup>1</sup> в постройке, на зимние гонки не планировалось ехать вообще. Но тут позвонил друг Игорь Суров и предложил повторить наш героический выезд (первый был в декабре 2007 на «Красной Талке»). В общем, снова я штурман на машине, знакомой мне по Гуково, Пскову и Иваново 2007 г.

(Дополнение. «Красная Талка 2007» – финальный этап НГС ККР 2007 года, проходивший в г. Иваново. Это был первый опыт Игоря Сухова в ралли, как пилота, а меня попросили проехать с ним, как знающего штурмана. Автомобиль – тот самый, Владимира Чулкова. Тогда мы не смогли финишировать: сначала пропали 2-я и 3-я передачи, затем, после небольшой прогулки в сугроб на СУ-4, коробка вышла из строя совсем).

Открыв атлас СССР, узнаём, что карельское местечко Лахденпохья (раллистами именуемая «Ландоха»), где находится штаб ралли, находится на самом северном берегу Ладожского озера в двухстах километрах от Питера. Встаёт вопрос – как туда добираться? На машине, в ночь после работы – тяжело, не выспимся. Удобнее поездом, но они идут только до СПб. Обещанный Р200 до туда ещё не ходит. С помощью питерских друзей, находим человека, который готов нас встретить рано утром на Московском вокзале, отвезти в Ландоху, забрать оттуда на следующий день и привезти обратно к поезду. Но цены! Официальное такси запросило 14000! Проще нанять «Газель» на кругорейс прямо из Москвы! Другой человек хотел по 5000 в каждый конец. Это при том, что совершенно легальное такси из Владимира в Москву или из Рязани в Москву ездит всего за 1000 рублей! Мы в шоке! Договорились с третьим за 6000 туда и обратно – ужас...

Игорь начал проявлять нетерпение задолго до старта поезда. Еле выдержав полчаса до отправления, он, не дожидаясь проводника, сам всучил ему наши билеты и бегом увлёк меня в вагон-ресторан через 8 плацкартных, купейных и СВ-вагонов. Вагон-ресторан мы оккупировали первыми, заказали себе еды, водки и, поскольку в искусстве мы не разбирались, принялись выпивать за автоспорт. Так прошёл остаток вечера, и едва успели сомкнуть глаза в своём вагоне, как нас уже будили на подъездах к Северной столице.

#### **Приключения между Питером и Лахденпохьей.**

Наш поезд уходит из Москвы в 20.18 в четверг 31-го января, приходит в Питер в 5.00 в пятницу 1-го февраля. Это уже день ознакомления, и в 9.00 хорошо бы уже быть в штабе ралли на АП. Наш питерский водитель по телефону сказал, что у него Ауди-80, мы решили, что 4-х часов на 200 км вполне достаточно, и были спокойны.

У поезда нас встретил наш питерский водитель и проводил к своей машине, припаркованной где-то во дворах. Эта Ауди-80 оказалась не «бочкой», а чуть ли не нашей с Игорем ровесницей! Тут в нас закрались первые сомнения. Правда, Питер проехали бодро, хотя по причине темноты ничего из достопримечательностей не увидели. Зато увидели цены на заправках: 98-й бензин стоил аж 27<sup>2</sup> рублей! Наконец, свернули с кольцевой по указателю на Приозёрск, и тут попали на какую-то ужасающую извилистую тропинку, какой-то дачный просёлочек, который не ремонтировался наверно с войны (русско-японской). Наша тревога усилилась – неужели это «шоссе» до самого Приозёрска?? Водитель тащился со скоростью 40, проклиная ухабы и практически полностью останавливаясь при встречных машинах. Это во сколько же мы приедем в Ландоху?! Через некоторое время мы вышли на более приличную дорогу, хотя поначалу повернули не в ту сторону. Это было действительно шоссе, но накануне выпал снежок, и при виде его наш водитель совсем стушевался. Всю дорогу до Ландохи он нигде не ехал быстрее 60 км/ч, а когда после Приозёрска пошли карельские виражи – потух совсем<sup>3</sup>. В порядке компенсации он

<sup>1</sup> Тот самый Volkswagen Golf Mk.II.

<sup>2</sup> В Москве стоил рублей 20.

<sup>3</sup> Действительно, ландшафтная граница между Русской равниной с её ровными и прямыми дорогами и Балтийским щитом с его карельской «трёхмерностью» дорог проходит именно по Приозёрску.

всю дорогу рассказывал нам истории, как он ездит в Молдавию со скоростью 170. Мы ему не поверили.

...Прошло 5 часов такого тошнения<sup>1</sup>. Уже 10 утра, а мы всё ещё в 60-ти километрах от Ландохи. Рассвело. Игорь уже готов был убить этого водителя, выбросить его в сугроб и нормально доехать сам. В довершение всего, уже в Ландохе, на радостях наш водитель заскользил в S-образом повороте на ж/д переезде, выкрутил до отказа руль и вжал в пол педаль тормоза! В общем, всё что не надо – сделал. Умная машина сама остановилась в 20-ти сантиметрах от бетонных столбиков. Мы с Игорем в восторге!

На АП мы явились около половины 11-го утра. На оленях было бы быстрее.

А ведь этот же человек повезёт нас обратно! А поезд в Питере ждать не будет! Нет, мы точно его убьём, если он опоздает!

К счастью, на следующий день наш питерский водитель приехал за час до нашего финиша, забрал нас и наши вещи, и поскольку потеплело и дороги подтаяли, поехал веселее. Наслушавшись наших рассказов о гонках, он видимо решил показать своё мастерство – и его тут же развернуло задом наперёд в скользком повороте! Хорошо ему вовремя подсказали ударить по тормозам и он остался на дороге, а то бы нам пришлось вынимать его из сугроба...

От Приозёрска пошёл уже чистый асфальт, мы мухой долетели до Питера, и тут наш водитель решил нас окончательно поразить и стал закладывать дикие виражи в поворотах, заходя в них с полного хода и жутко оттормаживаясь в конце, так что мы чуть не вылетали в боковые окна. Видимо, он думал, что все гонщики ездят именно так<sup>2</sup>! Тут, к счастью, мы упёрлись в Московский вокзал и, наконец, распрощались.

### **День первый.**

Пулей проходим АП в местном доме культуры на горке, бежим в парк сервиса под горкой, заводим машину и около 11-ти утра выезжаем прописывать трассу. Пока оформляли бумажки в штабе, Игорь слетал в городскую больницу, где был организован медосмотр и выдача справок гонщикам – вот бы на каждой гонке так! Только ему там сначала вообще не хотели справку давать – сказала вчерашняя попойка в поезде и давление скакало где-то в космосе. Наш друг Чу, приехавший на Кубок и прописавшийся ещё накануне, не в состоянии был даже явиться на осмотр, и справку за него взяла его штурман Полина<sup>3</sup>.

И вот мы едем на 1-й СУ, где обнаружили, что на радостях забыли в штабе карту ознакомления. Уговариваем судей нас отметить в протоколе, что, мол, привезём карту на втором проходе, и едем ознакамливаться. Попутно звоним Полине и просим забрать из штаба нашу карту и подвезти нам. Спасибо, Полина, не отказала нам! Взяла «гражданский» «Эво»<sup>4</sup> нашего друга Чу и встретила нас где-то на дороге. Причём мы дважды умудрились едва не ударить её машину. Первый раз – выйдя на встречу в закрытом повороте, второй раз – когда развернулись, догнали и стали останавливаться, а на дороге голый лёд!

### **О дорогах в Карелии надо упомянуть особо.**

Последний раз я был на Карельском перешейке 15 лет назад, в глубокую доавтомобильную эпоху, и дороги меня не интересовали. Теперь же они стали главным предметом восторга. Природа Карелии вообще изобилует скалами, камнями, скалистыми буграми, извилистыми речками и изрезанными озёрами, и таких дорог, как здесь, я никогда не видел. Ближе всего будет сравнение с горным серпантинном, но серпантин не так интересен, как самая обычная дорога в Карелии. На ней редко где просматривается участок более двухсот метров. Прямыки такой длины бывают ещё реже. Большинство поворотов находится на верхушке холма, и никогда не угадаешь, куда там поворачивает дорога. По обочинам много скал и крупных камней. Замёрзшие озёра угадываются по ровным белым площадкам среди леса. Снега много на земле, на скалах и на деревьях. При –1 –2 градусах была прекрасная зимняя погода. Я постарался сделать несколько снимков из машины на ходу, качество неважное, но по ним можно себе представить окружающую природу.

Поворотов в Карелии очень много. Вам не удастся заснуть за рулём! И что особенно

<sup>1</sup> Раллисты называют вымученную медленную езду метким словечком «тошнить». Вообще у раллистов есть много ёмких и образных сравнений для описания езды, но, главным образом, непечатных.

<sup>2</sup> Лучше притормозить перед поворотом, пройти дугу поворота на ровном газу, примерно во второй половине поворота начать прибавлять и выйти из поворота с распрямлением и ускорением. Получится и плавнее, и быстрее.

<sup>3</sup> Мухина.

<sup>4</sup> Mitsubishi Lancer Evolution.

потрясло – каждый поворот словно проведён циркулем, ни одной ломаной дуги, как например в Пено или вообще в равнинной России! Подъём, поворот, спуск, поворот, подъём – и так без конца. Но это вызывает только положительные эмоции. По такой дороге едешь с удовольствием!

Прописали каждый СУ два раза и закончили в 14.00 (на час раньше расписания). Ах да, у нас ведь ещё пролог! Прописали пролог 1 раз, вернулись в Парк Сервиса, успели хорошо пообедать, обклеиться, съездить на ТИ около 17.00, и в 18 с чем-то уже стояли на старте пролога. Стемнело, мы с надетой люстрой<sup>1</sup>. Пролог был только у клубников, по результатам пролога определяется порядок их старта. После пролога эта же дорожка стала тестовым участком для Кубка.

На прологе мы не особо рвали мотор, и есть там один правый-4 поворот, там уже из леса торчала корма какой-то синей «пятёрки»<sup>2</sup>. В общем, у нас был 9-й результат (из 21-го) – вполне нормально. Так что часов в 19 мы уже сдали машину механикам и пошли в расположенное рядом кафе «Рундучок» ужинать. К нам присоединился Веприцкий со своим штурманом Алексеем<sup>3</sup>, потом подошли уже бодрый Чу и Полина<sup>4</sup>, и мы весь вечер предавались воспоминаниям о разных весёлых спортивных случаях.



*Снимок через лобовое стекло боевого автомобиля на перегоне между спецучастками.  
Обычное зимнее карельское шоссе. Фото автора.*

### **Приятные стороны жизни.**

Тут надо остановиться и обрисовать организацию и обстановку соревнования вообще. Местечко Лахденпохья – милый маленький посёлок в Карелии, однако же райцентр, крупный город среди местных деревенок, с ж/д станцией и фанерным заводом. На его центральной площади, которая носит название Рыночной, на берегу Ладоги, организаторы традиционно

<sup>1</sup> «Люстра»: быстросъёмные фары дополнительного света для ночных гонок.

<sup>2</sup> ВАЗ-2105.

<sup>3</sup> Алексей Веприцкий, известный клубник, и его штурман Алексей Кулешов.

<sup>4</sup> Владимир Чулков и Полина Мухина.

размещают старт и финиш ралли, парк сервиса, прямо там же гостиница и прекрасное кафе, где замечательно вкусно кормят за совершенно смешные деньги. Стартовый подиум собран из оцилиндрованных брёвен и стоит там наверно от сотворения мира<sup>1</sup>.

Трасса ралли поразила своей ровностью и аккуратностью. Несмотря на то, что это обычные лесные дороги, по ним спокойно можно ездить на самой низкой иномарке и нигде не зацепиться днищем. На всём протяжении – ни намёка на ХД<sup>2</sup>. Все перегибы, трамплины и подбросы ровные, аккуратные и как-то к месту, как-то вовремя! Нигде ещё не видел такой шикарной ровной трассы. При этом, несмотря на огромное количество поворотов, перегибов и трамплинов, трасса очень и очень быстрая, в гонке у нас было преимущественно 5-7 тыс. оборотов на 5-й передаче<sup>3</sup>!

В Ландохе мы жили в обычной городской квартире, многие там сдают на 1-2 дня<sup>4</sup>. Но она совсем не похожа на столичную съёмную квартиру, где гулко и пусто и два кривых стула. Впечатление, что хозяева только что ушли и вот-вот вернутся! Везде коврики, занавесочки, на полочках семейные фотографии, на кухне продукты, в ванной полотенца, кровати застелены – лепота и уют! Да и расположена она от Рыночной площади в 3-х минутах пешком. На кухне висит календарь на финском языке, а на столике – книга отзывов в кожаном переплёте, а в ней записи и по-фински, и по-русски, и по-английски! Говорят, в этой квартире останавливался даже Мика Хаккинен<sup>5</sup>.

И вообще Карелия оставила только приятные впечатления. Чего стоят одни названия местечек, по которым были названы КВ и СУ! Лумиваара, Элисенваара, Райвио, Вялимяки, Куркиёки<sup>6</sup>!

(Дополнение. Мой друг Владимир Кабанов, победитель Кубка России по ралли и неоднократный призёр других соревнований, в 2007 году составил такую шутку из названий карельских городков и спецучастков: «Машина Сортавала, дальше Ихала-Ихала, а потом как Куркиёки-Лахденпохья-Лумиваара и Хухтерву по самую Аккахарью. И все, Куянсуо. Вечером немного Алхо и с утра домой»).

Организаторы поработали на славу. Уже упомянуто, что парки сервисов расположены не в глухом лесу, а в населённых пунктах около магазинчиков. Северо-западные ралли устраивают свои организаторы, и со многими из них я знаком по работе на ралли в Пено, например с Ольгой Сивачёвой или с Левоном Аладжаловым. У них электронная система хронометража, электронные часы на КВ, электронная система старта и финиша, всё по высшему уровню.

Расписание клубного канала позволяло отдохнуть и выспаться. Старт не раньше 12.00, после возвращения кубкового канала с 1-й секции (остальные 2 секции, 3 СУ по 2 прохода, мы едем вместе). Реально старт был с 13-ти часов, так что успели и выспаться, и встретить Чу с 1-й секции. Я взял с собой фотоаппарат и надеялся успеть поснимать. Но это уже следующий день.

### День второй.

Содержанием второго дня стала гонка. Стартовый номер 68, зачёт «Клуб-Профи». На 1-ю секцию мы стартовали 9-ми по порядку. Каждая секция состоит из 3-х СУ: 16.6 км, 7.28 км и 11.84 км<sup>7</sup>.

(Дополнение. В те времена в ККР было четыре зачёта: «Абсолютный», «Клуб-Профи», «Клуб» и «Клуб-Стандарт» для бескаркасных машин. Зачёт «Клуб-Профи» от зачёта «Клуб» отличался высотой шипа на зимних шинах: 4,5 мм против 1,5 мм. Хотя у нас был «тренировочный» шип 1,5 мм, мы заявили в «Клуб-Профи», так как там было меньше соперников, следовательно – больше шансов. Мы часто так делали в клубе).

Ночью выпал снег, но утром стало теплее. Хотя нигде ничего не таяло, снег стал тяжелее, а на спецучастках был сильно разрыхлён боевыми шипами. К вечеру пошли заряды мокрого снега, а иногда просто дождь.

На первом СУ в начале есть несколько весёлых левых-4 поворотов вокруг скал, внешним краем обрывающихся куда-то вниз. Мы там поставили восклицательных знаков в стенограмме. Но всё же именно в начале случился конфуз, точно такой же, как перед этим в Иваново: ошибка на

<sup>1</sup> На самом деле, с 2003 года.

<sup>2</sup> Жаргонное обозначение плохой дороги.

<sup>3</sup> Примерно 150-160 км/ч. Спидометров в «боевых» машинах часто нет, и раллисты ориентируются по показаниям тахометров.

<sup>4</sup> Арендовали поровну с Веприцким и его штурманом.

<sup>5</sup> Знаменитый финский автогонщик, пилот «Формулы-1».

<sup>6</sup> В этот раз не было знаменитого СУ «Ристилаhti» с его трамплином, на котором машины пролетают по воздуху несколько десятков метров.

<sup>7</sup> СУ «Лумиваара», «Элисенваара», «Райвио».

выходе, срыв в занос, запаздывание с рулением, и мы левым боком летим в правый кювет на прямойке после поворота. Бах! Удар о камень, и мы повисаем на правом бруствере капотом вниз и задней осью на дороге. К счастью, здесь оказалось много зрителей, которые вытащили нас обратно на дорогу. Причём люди явно с опытом – один выхватил треугольник и убежал с ним навстречу каналу, другой стоял высоко на скале и кричал о приближении следующего экипажа. Тут же случился Андрей Клещев с фотоаппаратом, он же председатель КСК<sup>1</sup> – стоило убираться<sup>2</sup>, чтобы позвать ему руку!

В общем, машин 5 мы пропустили, но после этого случая Игорь наконец собрался, мобилизовался и поехал довольно неплохо, обогнав одну машину, чем несказанно порадовал зрителей.

Кстати о зрителях. Такое количество болельщиков вдоль трассы я видел только на видео про WRC<sup>3</sup>. Все обочины были усыпаны людьми на всём протяжении ралли – и в деревнях, и в лесу, повсюду. Каждая площадка в лесу у трассы была занята автомобилями, там же горели костерки и дымил шашлычок. Народ теснился у самой дороги, в самых опасных местах, и это здорово напрягало. В одном месте, где из последнего ходового поворота экипаж вылетает на прямик метров 200, обрывающийся трамплином в небо, на самой бровке стояла толпа народа, оставляя просвет не больше ширины автомобиля – и в него надо было попадать на скорости 200 км/ч! В другом месте зрители насыпали гору снега в апексе поворота и радостно смотрели, как он разлетается под колёсами раллистов. Хорошо что не насыпали камней.

Что трасса непростая, наглядно демонстрировали там и сям торчащие из обочин гоночные автомобили. Сошедших было действительно много. Например, в клубе сошли все претенденты на 2-е и 3-е места, которые боролись между собой до последнего СУ. В результате, отрыв первого участника от второго был 1 минута 59 секунд<sup>4</sup>! А из 21-го стартовавшего финишировало только 12.

Если первый СУ мы позорно слили, то дальше пошли веселее. На 2-м СУ у нас был 9-й результат, на 3-м уже 6-й, хотя 3-й СУ был особо скользким, по мнению всех пилотов.

После 1-й секции приехали в клубный Парк Сервиса, расположенный в местечке Ихала, в 10-ти км от Ландохи. Это очень неудобно нашим механикам, вынужденным разрываться между двух Парков Сервиса<sup>5</sup>. Но в результате перерыв перед второй секцией получился приличный, и мы всё успели – в частности, долить тосол после первого убора. На нём об камень мы погнули порог, но ничего серьёзного не сломали.

Затем – старт на 2-ю секцию. По результатам первой мы стартовали последними, но ехали быстро, и поэтому всё время обгоняли впереди идущего участника. На СУ-4 мы показали 6-й результат, на СУ-5 8-й, причём на секторе связи между СУ-4 и СУ-5 нас поймал гаишник за скорость, да не только нас одних! Все гаишники на всех ралли охотятся на спортсменов! Последний СУ-6 доехали только до половины. На участке, прописанном как «подброс 10 левый-2» мы, при 5-ти тыс. оборотах на 5-й передаче, радостно подпрыгнули на подбросе, а дорога тем временем повернула влево. Со всего маху мы влетели в сугробы, ударились о камень и остановились метрах в 100 от точки входа. Обрадованные зрители тут же сбежались к нам, пролетел участник, которого мы обогнали три поворота назад, но вытащить нас было делом сложным. Оказалось, что машина висит на срубленных палках, ветках и брёвнах, которые навалены в глубокой канаве, и мы проваливались по колено, пока не научились прыгать по веткам как обезьяны! Проследив путь нашего полёта, в правой колее обнаружил солидный бульжник и решил, что подвеска ёк.

Тут подъехала метла, забрала контрольную карту и пообещала прислать эвакуатор. Зрители разъехались, и мы остались одни зимовать в лесу. С ближайшего холмика дозвонились механикам. Это было около 17:30.

Но зимовали мы недолго. Минут через 30, уже в темноте, подъехали два огромных джипа, которые вытащили машину лебёдкой. Едва они скрылись, направившись выручать других бедолаг, приехали наши механики, осмотрели подвеску и обнаружили только одну погнутую

<sup>1</sup> Коллегия спортивных комиссаров, высший орган власти на ралли.

<sup>2</sup> «Убором» раллисты называют вылет с трассы.

<sup>3</sup> Чемпионат мира по ралли.

<sup>4</sup> Это большой отрыв.

<sup>5</sup> Кубковый Парк Сервиса находился в Лахденпохье, на Рыночной площади. Главным механиком и у нашего экипажа, и у Чулкова-Мухиной, и у Веприцкого-Сергеева был Олег Хлебников. Мы и ехали все одной командой.

рулевую тягу (не считая помятого бампера), так что в Ландоуху мы вернулись своим ходом. Там мы погрузили машину на хламовоз, прыгнули в такси и помчались в Питер, спеша на поезд домой, в Москву<sup>1</sup>.

#### **И напоследок.**

На обратном пути Игорь, радуясь неизвестно чему, взял себе литровую банку пива, а мне бутербродов, и мы, наконец, смогли перекусить впервые за весь день. У размякшего Игоря немедленно проснулся дар красноречия (не уснувший до сих пор), а вот у меня настала какая-то реакция на напряжённый труд трёх последних дней, какое-то странное чувство внутреннего опустошения и ноль эмоций.

В общем, друг Игорь повис у меня над ухом (я был на переднем пассажирском сидении, он на заднем) и давай задавать разные вопросы про ралли, а чтоб было весело, обращался ко мне так, как будто ученик к профессору. Я давай подыгрывать, благо восседал в кресле и гордо смотрел прямо, а громко и наставительно вещать привык по работе. Наш питерский водитель аж замер за рулём, впитывал каждое слово и даже дышать наверно забыл! После этого он и принялся показывать свои фокусы.

### **Ралли «Горячий Ключ 2008».**

**Оригинальное название:** «Горячий Ключ, 22-23 марта 2008 г., ралли»  
**Дата публикации:** 01 апреля 2008 11:40:00

Наша раллийная команда<sup>2</sup>, готовясь к Кубку России по ралли сезона 2008 года, искала возможности провести асфальтовую тренировку в преддверии весенних асфальтовых ралли («Сочи», «Жемчужина Черноморья» и «Горные Вершины»). Находились и тут же отменялись разные варианты, но благодаря личным знакомствам и горячей поддержке друзей был найден лучший вариант: ралли «Горячий Ключ»! Так мы попали в этот чудесный южный городок.

#### **Вводная.**

Ралли «Горячий Ключ» – это «боевое» ралли для подготовленных по группам Р и N<sup>3</sup> автомобилей, и проводится по такой же схеме, что и Кубок. Формат несколько непривычен для спортсмена средней полосы: суббота-воскресение. Непривычна также форма трассы: не закольцованная, как всегда, а по одной дороге длиной 20 км в режиме «туда-сюда» с перерывами на ренорминг (уплотнение канала).

Всего в ралли три секции. Проезд к старту СУ-1 – стройной колонной под конвоем организатора от места торжественного старта – площади у здания Администрации в центре города. Первая секция состоит из одного СУ-1 длиной 12.6 км, фактически – половина дороги в сторону Горячего Ключа, «вниз» как здесь говорят. «Внизу» – 20-минутный сервис, затем единственный регруппинг, после чего старт 20-километрового СУ «наверх» к н.п. Транспортный. «Наверху» небольшой перерыв на ренорминг, затем 20 км «вниз». Снова сервис, и так ещё раз. И только после этого заключительный сервис и торжественный финиш в центре города на площади у Администрации.

Покрытие трассы – асфальт, причём в идеальном состоянии. Только в одном месте край дороги был подмыт оползнем, и ремонт сузил ширину проезжей части.

В ралли приняло участие 32 экипажа, из них 23 «боевых» во всех зачётах и 9 в зачёте ОЧКК<sup>4</sup> – по нашим понятиям это «клубное» ралли с упрощёнными техническими требованиями.

По регламенту, зачёт в ралли могут получить только жители ЮФО, но это не помешало двум московским экипажам принять участие в этой интересной гонке.

#### **Пятница, 21 марта.**

Летели самолётом из Домодедово в Краснодар большой компанией<sup>5</sup>, механики ехали на техничке с прицепом. По прогнозам, погода на месте ожидалась холодная и сырая. Действительно, Краснодарская земля встретила дождём, но в воздухе уже чувствовался запах весны и южного

<sup>1</sup> Чулков-Мухина стали 3-ми в классе P12 Кубка, а Веприцкому не повезло: взорвался двигатель на втором проходе «Лумиваары».

<sup>2</sup> Это было первое выступление экипажа Константин Мотовилов – Григорий Медведев на новом автомобиле ВАЗ-21083.

<sup>3</sup> Группа «Р»: национальный класс. Группа «N»: международная группа подготовки автомобилей с ограничениями по доработке конструкции.

<sup>4</sup> Открытый Чемпионат Краснодарского Края.

<sup>5</sup> Два экипажа: наш и Владимира Чулкова – Елены Гусевой (GVA).

тепла, заставляя уставших людей улыбаться и глядеть веселее. Взяв в аэропорту машину напрокат, мы отправились Горячий Ключ, до которого 55 км по трассе.

По телевизору говорили, что ЮФО развивается невиданными темпами, но увиденное поразило своей неожиданностью. Все 55 км от Краснодара до Горячего Ключа были словно 55 км по МКАД: шикарная новая многополосная трасса, вдоль дороги заправки и сервисы всех самых известных марок, кругом идут крупномасштабные стройки торговых и развлекательных центров, множество стильных автосалонов Lexus, Mercedes, Toyota и прочих Renault и Hyundai.

Сам Горячий Ключ оказался небольшим и очень уютным городком, который производит впечатление совершенно южного приморского города, хотя до моря отсюда 60 км. Везде ровный асфальт, город наполнен красивыми домами и коттеджами самой современной архитектуры, множество красивых деревьев и клумб с модными декоративными растениями. Повсюду исключительно чисто, множество молодёжи, люди приветливы и радушны.

Весь состав команды размещался в трёхзвёздочной гостинице «Звёздочка», номера по 1050 руб./сутки, можно заказать завтраки/обеда/ужины по желанию. При гостинице бесплатная парковка. К нам отнеслись очень радушно и доброжелательно, что весьма характерно для жителей Горячего Ключа. Прямо за калиткой гостиницы есть уютное кафе «Русь», где горит настоящий камин, очень вкусно готовят и очень быстро обслуживают по совершенно смешным ценам.

### **Суббота, 22 марта. Ознакомление.**

Отправившись с утра на завтрак в столовую санатория, мы неожиданно очутились среди шумной детской толпы и запаха пионерлагерской столовой. Придя в себя от наваждения и с аппетитом истребив очень вкусный и сытный завтрак, мы приступили к делам. По расписанию, на этот день запланированы ознакомление с трассой, административные и технические проверки. Кто-то из нас поехал встречать автобус с боевыми машинами, а я решил пройти пешком по улице Ленина до штаба ралли, который находился в здании Администрации.

Улица Ленина, центральная улица города, превращена в пешеходную зону почти на всём своём протяжении, и при этом очень красиво обустроена. Чистые дорожки, элементы парковой архитектуры и декоративные растения в строгом порядке так и зовут поверить, что ты на настоящем Юге, вот-вот – и ты выйдешь на приморскую набережную! Вот цветут плакучие ивы, прогуливаются нарядные девушки, свистят птицы, дождик уже не капает, и над городом поднимаются лесистые предгорья Кавказа...

На площади у штаба уже собрались все участники ралли. Многие из них наши хорошие знакомые. Со многими другими мы познакомимся уже на этом ралли.

Произошла непредвиденная задержка с печатью дорожных книг, и порядок ознакомления был оперативно изменён организаторами<sup>1</sup>. Все участники колонной под конвоем организатора выехали на трассу. Организатор останавливался в местах стартов и финишей СУ, а так же на ретардере<sup>2</sup>, останавливалась колонна участников, и каждый имел возможность точно отметить эти позиции в своей стенограмме. Дальше мы могли ехать прописываться самостоятельно, организатор лишь предупреждал о необходимости не стартовать в обратную сторону без его отмашки.

Когда мы ехали в Горячий Ключ, то немного нервничали – какого характера дорога нас ожидает? Мы никогда ещё не были на горных гонках и ни с чем не могли провести аналогию. И действительно: дорога Горячий Ключ – Хадыженск, трасса ралли «Горячий Ключ», не напоминала ни одну из известных нам трасс Центра или Северо-Запада.

По красивым невысоким горным отрогам, покрытым лиственным лесом и изрезанным горными ручьями и речками, вьётся качественное полотно дороги, оборудованное знаками, столбиками, свежей разметкой и отбойниками в опасных поворотах. Много поворотов 2-й и 3-й категории сложности, изломов профиля, ограничивающих видимость, коварных «шпилек»<sup>3</sup>, но при этом дорога отнюдь не медленная. После гонки оба наших экипажа сошлись во мнении, что все повороты можно было смело прописывать на категорию меньше, потому что большинство поворотов проходило даже без сброса газа.

*«...Стрелки тахометров упирались в отсечку, коробки молили о 6-й (или 7-й) передаче, как*

<sup>1</sup> Огромный личный вклад в это ралли внёс лично Андрей Колесников, руководитель Краснодарской краевой федерации Автоспорта.

<sup>2</sup> «Ретардёр»: искусственный ограничитель из конусов, покрышек, тюков сена и т.п., установленный на дороге зигзагообразно. Ограничители нельзя задевать или сбивать. Применяется в ралли для уменьшения скорости на спецучастках (примечание подлинника).

<sup>3</sup> «Шпилька»: на сленге гонщиков, очень крутой поворот, разворот в обратном направлении (примечание подлинника).

*вдруг в эту симфонию врывается связка поворотов типа «шпилька», заставляющая за считанные метры сбивать скорость с двухсот до шестидесяти, кидать машину в агрессивные виражи и бесстрашно искать границы дозволенного. Пожирая дорогу, торжествующе пел сухой слик<sup>1</sup>, нагретый до рабочей температуры, напрягались все мышцы тела, силясь справиться с невероятными боковыми перегрузками...»*

На ознакомлении мы ещё не знали, что будет ТАК.

Трасса отчётливо делится на две части. От Горячего Ключа первые 13 км – очень быстрые, повороты 1-е и 2-е, немного 3-х (с подбросом газа) и всего пара опасных связок. Собственно, это вся протяжённость СУ-1, на котором лидеры на машинах N4 показали среднюю скорость выше 160 км/ч<sup>2</sup>, несмотря на тройной ретардер!

Далее к Транспортному расположено гораздо больше опасных связок, зигзагов и шпилек, например: 150 !! P1xL5 вниз 30 !! P4-6 вверх 50 L4 через трамплин 100<sup>3</sup>! Нередки места, где нужно оттормаживаться «в пол» после прямока на спуске и попадать в поворот 3-4 категории с отрицательным уклоном<sup>4</sup>! Всё это заставляло поволноваться наш молодой экипаж.

Зато приезжая «наверх», в н.п. Транспортный, мы оставляли машину на обочине и любовались открывающимся видом. Горы здесь невысокие, но очень живописные. Свинцовое небо и не успевшие зазеленеть леса лишь подчёркивали суровую и тревожную красоту этих мест.

...Закат застал нас у штаба ралли. Дождя уже не было, дороги высохли, и сквозь разрывы туч, уже признавших своё поражение, наши обветренные лица гладило Солнце своими тёплыми усталыми лучами.

### **Воскресение, 23 марта. Ралли.**

Великолепная организация ралли, помноженная на радушие и горячее участие местного населения, впечатлила, порадовала и произвела впечатление. Но обо всём по порядку.

С утра было совершенно ясно, солнечно и потеплело до +20! К середине дня набежали облачка, но осталось так же тепло, светло и радостно. Рано утром мы уже поставили машины в Предстартовую Зону и теперь имели свободное время. Мой пилот, расставшийся с мечтой испытать дождевые слики, уже о чём-то беседовал с другими участниками, с которыми мы успели познакомиться вчера. Настроение было самое праздничное.

Аккуратность и даже некоторая изысканность организатора была видна даже в мелочах: дорожная книга напечатана в цвете, наклейки – маршрутный лист, схемы спецучастков и схемы движения по парку сервиса – на бумаге яркого контрастного цвета (легко находить), прилагались наклейки с фотографиями расположения судейских пунктов на местности! Накапотники и наклейки над стартовыми номерами – с цветоделением, практически фотографического качества!

В штабе ралли и в субботу, и в воскресенье были для всех желающих горячий чай, кофе, сахар, сливки, печенье и конфеты, а в Парке Сервиса действовала полноценная горячая кухня, где участники могли получить вкуснейший обед из 3-х блюд!

На площади перед Администрацией города Горячий Ключ, где проходил торжественный старт ралли, собралось огромное количество зрителей – мужчины и женщины разных возрастов, с собаками, с детьми, поодиночке, парами и компаниями, нарядно одетые и в приподнятом настроении. Торжественное построение участников, приветственное слово, и вот – команда «по машинам»! Каждый участник был представлен публике, после чего мы получили отметку на КВ и поехали к выезду из города. Там уже машина организатора выстраивала участников в колонну, чтобы проследовать к месту старта СУ-1.

На всем протяжении 13-ти км к старту СУ-1 все обочины и склоны холмов были густо усеяны зрителями. В опасных поворотах с металлическими отбойниками народ уже стоял тесной толпой по обеим сторонам дороги! Такое количество зрителей я видел только в передачах о международных ралли! Даже в Карелии, где на гонки всегда собирается очень много народу, зрителей на трассе было всё-таки поменьше. Весёлые люди уже размахивали флагами и транспарантами, видны были дымки костров и мангалов, накрытые на капотах машин столы с

<sup>1</sup> «Слик»: гоночная резина без протектора (примечание подлинника). «Сухой» слик – для сухого покрытия. Для сырого покрытия существует дождевой, или «мокрый», слик.

<sup>2</sup> Нормативными документами средняя скорость на спецучастках ограничена 140 км/ч. Поэтому 160 км/ч **средняя** скорость – это очень быстрое ралли, под 250 км/ч на прямых.

<sup>3</sup> Читается как «Сто пятьдесят. Опасно! Правый один на левый пять вниз! Тридцать, опасно! Правый четыре в шесть вверх. Пятьдесят. Левый четыре через трамплин. Сто».

<sup>4</sup> Наклон профиля дороги не внутрь поворота, как на треке (положительный уклон), а наружу.

угощением. Неожиданное сгущение зрителей так близко к трассе заставило меня пририсовать дополнительные восклицательные знаки в стенограмме.

Старты спецучастков были плотно окружены зрителями, все обочины на подъездах к трассе были заставлены машинами на много сотен метров! Первые метров 30 со старта СУ-1 вообще проходили через сплошной человеческий коридор чуть шире корпуса машины!



*Перед стартом ралли. Константин Мотовилов (Санкт-Петербург), Григорий Медведев (Москва), Денис Блок (Ростов-на-Дону). Фото: Елена Гусева.*

При этом ни одного недовольного или хмурого лица, никто не ворчал, что ему не дают проехать на дачу! К концу дня появилось много подвыпивших, но никто не лез под колёса, и вообще вели себя прилично. К тому же, во всех местах скопления людей, и даже в лесу на самых незначительных примыканиях вдоль трассы стояли маршалы<sup>1</sup>, следившие за порядком.

Открывающей машиной был милицейский экипаж, ехавший с мигалкой и сиреной, и вежливо по мегафону извещавший всех встречных: «Внимание! Гонка началась!» За ним, через определённый интервал времени, стартовали «нули» – пять экипажей на «гражданских» машинах (кроме «00» – кроссовая Ока), причём по стилю, динамике и зрелищности езды они едва ли уступали боевым «субарам» и «эволюциям»! Самое сокрушительное впечатление производил Опель-Омега-универсал, водитель которого на бешеной скорости решительно атаковал виражи и умудрялся уверенно стабилизировать машину на грани срыва.

За ними шли участники: полный привод - зачёт «свыше 2000», зачёты «1600-2000», «1400-1600», «до 1400» и «клубники». Самой сильной и агрессивной ездой отличались лидеры Кубка России на Лансере «Эволюшн» и Субару «Импреза», на N-групповых машинах и сликах, обладающие несравненным соревновательным опытом. Например, одно из опаснейших мест – тройной ретардер, расположенный в низинке после длинного прямока на спуске:

<sup>1</sup> В Краснодарском крае очень часто за общественным порядком на ралли следят организованные отряды казаков. Таким трудно возражать, и порядок на гонках поддерживается идеальный.

*«...Срезая связку L1xP1<sup>1</sup> поворотов, поднимая пыль и камешки с обочин, на прямой пологий спуск к ретардеру яростно вылетает синий автомобиль. Надсадный свист турбины. Запах «турбомакса»<sup>2</sup>. Скорость подхода на глаз 220-230 км/ч. Выверенным движением прицелив автомобиль в створ конусов, пилот за два-три десятка метров до «точки невозвращения» так круто осаживает «коня», что даже не верится, что такой тяжёлый автомобиль может так резко останавливаться, при этом ни на миг не заблокировав колёса. В точно рассчитанный момент, не потеряв ни единой миллисекунды, пилот швыряет автомобиль в левый вираж. Покорный уверенной руке спортсмена, автомобиль кидается влево, чтобы тут же выпрямить движение, как от удара о стену. Мгновенно следует команда на правый прыжок – как только стёкла не вылетают от таких перегрузок! Полный газ – и могучий автомобиль, как снаряд, пролетает в миллиметре от последних конусов на двух внешних колёсах, чуть соскользнув на выходе, уходит на подъем, как истребитель с авианосца, и исчезает в правом повороте как фантом»...*

Надо сказать, что отважный экипаж наших друзей ехал ничуть не хуже и показал четвёртое время в абсолюте<sup>3</sup>, хотя был на «гражданских» летних колёсах. Его штурман, дама, которая немного волновалась перед стартом, затем рассказала, как она укоряла своего пилота за то, что он слишком медленно ехал на финишном прямике. «А ты знаешь, какая скорость у нас была?», спросил её пилот, – «230 км/ч!»

Ретардер на местности был обозначен и функционально, и красиво, и безопасно. На ознакомлении ограничители ретардера были нарисованы белыми сплошными линиями на асфальте, а схема движения – стрелками. В гонке все ограничители были окрашены в заметную чёрно-белую полосу, плюс к этому с каждой стороны стояло по огромному щиту, на которых белой стрелкой на красном фоне было нарисовано, с какой стороны заход.

После прохода канала и «метлы»<sup>4</sup> наступал небольшой перерыв (15-20 минут), и организатор открывал дорогу для проезда всех желающих. Это тоже был приятный сюрприз в организации, мы думали, дорога будет перекрыта весь день. Казалось бы, мелочь, но очень удобно людям, и однозначно характеризует чёткость организации ралли!

Сходов было относительно немного (шесть): три поломки двигателей, по одному КПП и электрооборудования, и всего один «сход с трассы». Экипажу из Краснодара на красной «двенашке» не повезло буквально в третьем повороте от старта первого же спецучастка. Мы их видели на обочине в месте схода, затем на дороге, едущих своим ходом, но с совершенно разбитой задней частью, видимо от удара боком о дерево<sup>5</sup>.

О перипетиях спортивной борьбы между участниками пусть напишут спортивные комментаторы. Мы не очень следили за временами – нам просто было приятно находиться среди прекрасных и сильных людей, так же помешанных на ралли, как мы сами.

Ралли финишировало около 18 часов на площади у Администрации. Здесь также толпился весёлый народ, носились запахи пива и чипсов, стайками порхали красивые девушки. Каждый экипаж приветствовали на финишном КВ, после чего машину ставили отдыхать в Закрытый Парк. Бурю восторга вызвал один краснодарский экипаж, который толкал руками свой замолчавший Ситроен-Саксо вокруг всей площади к финишной черте<sup>6</sup>. А около 21 часа, когда были подведены все итоги, состоялось торжественное награждение, которое получилось не столько торжественным, сколько весёлым, праздничным и искренним. Всё вокруг было добросовестно полито призовым шампанским, немало было выпито водки, виски, коньяка и мартини, а в конце в вечернее небо взметнулся яркий шумный салют!

### **Понедельник, 24 марта.**

В самолёте, невесело разглядывая поля мокрого грязного снега на московской земле, вся команда в полном составе единодушно согласилась, что надо бы развернуть самолёт обратно в

<sup>1</sup> Читается как «Левый один на правый один».

<sup>2</sup> Высокооктановый гоночный бензин.

<sup>3</sup> И первое место в специально созданном «гостевом» зачёте, т.к. москвичи не могут получать призы в ЧЮФО.

<sup>4</sup> «Метла»: на сленге раллистов, судейский экипаж, едущий по трассе ралли последним, после всех спортивных машин. Примечание подлинника.

<sup>5</sup> Это был экипаж №18, выступавший в зачёте «1600». Он снёс кормой несколько придорожных бетонных столбиков. Зелёные насаждения не пострадали.

<sup>6</sup> К сожалению, правилами это запрещено, и экипаж был исключён из зачёта.

Горячий Ключ и остаться там навсегда<sup>1</sup>.

### **Ралли «Сочи 2008».**

В своё время не был написан отчёт о ралли «Сочи 2008» 7-9 апреля 2008 года. Восполняю этот пробел.

Как выяснилось в боксах команды, причиной нашего схода на ралли «Горячий Ключ 2008» 22-23 марта было то, что без остатка сгорели поршни в двигателе. Мотор у нас был 1400 куб.см. и очень «крутильный» – до 7500 оборотов в минуту. Опираясь на мнение признанных специалистов, полагаю, что это произошло из-за неправильной настройки блока управления двигателем Abit. А настройка целиком находилась на совести обслуживающей команды. Забегая вперёд, скажу, что авария повторилась на ралли «Победа 2008». Увы, это много говорит о квалификации механиков команды. Но и хозяин машины, Костя Мотовилов, не мог позволить себе лучшего. Вот к чему приводит любительский подход к подготовке хорошего спортивного автомобиля.

После дорогостоящего ремонта машины, мы с Константином Мотовиловым отправились на ралли «Сочи 2008», так как это входило в наши планы. Всего от команды ехало три экипажа. Штурманом Владимира Чулкова был Вячеслав Прохоров, владелец команды RPM<sup>2</sup>. Он недавно продал Владимиру раллийную «эволюцию», и, видимо, обещал дать мастер-класс. Также ехал Алексей Веприцкий с Лидой Виноградовой, с которой мы знакомы ещё по «Легенде Крыма» 2004 года.

Внезапно участникам сообщили, что соревнование экстренно перенесено на три дня, так как в день проведения гонки в Сочи встречались президенты России и США. Ралли находилось на грани отмены, но всё-таки состоялось. Это вызвало необходимость менять авиабилеты, бронь в гостинице и даты отпусков.

Самолёты на линии Домодедово – Адлер частенько задерживаются, поэтому вся наша большая компания основательно опустошила запасы виски в зоне ожидания аэропорта. Прохоров вообще очень общительный и зажигательный человек, рассказывает множество баек, поэтому вокруг него всегда собираются компании.

Эта поездка, как и всё, что мы делали с этой командой, отличалась бардаком, пьянством и разнообразным беспорядком. Однако так было во всех самостоятельных гоночных командах.

Помню, что меня поразило в Сочи – это крутизна улиц. Неужели здесь можно ездить? Однако через день я сам уже так лихачил по этим улицам, что приводил в изумление даже местных таксистов.

В Сочи у нас опять начались проблемы с боевой машиной. Парил мотор, отмечались проблемы с зажиганием. И опять сошли на третьем километре первого спецучастка. Думали, снова сгорели поршни. Затем решили, что вышел из строя коммутатор в системе зажигания. Мотор завёлся-таки через час, когда было уже поздно. В результате, выяснилось, что механик забыл залить в бак бензин перед гонкой.

В других отчётах много раз повторяется, что да, сошли, но никто не горевал. Действительно, выражать эмоции вслух никто не станет. Но глубоко ошибётся тот, кто подумает, что никаких эмоций не было. У Константина был второй сход подряд, а ему ещё отчитываться перед спонсором. У меня – восьмой сход подряд, и каждый из них – настоящая трагедия. Трудно передать словами чувства, когда ты столько сил и стараний потратил на подготовку, вышел на старт, и вдруг – ты за бортом гонки, причём даже не по своей вине. А другие счастливицы тем временем проносятся мимо. Тяжело и обидно. Поэтому о таких гонках у меня не осталось записей.

Ещё об этой гонке запомнилось: рок-группа, игравшая на старте и финише ралли на хорошем европейском уровне, и эпопея со срочной доставкой Вячеслава Прохорова с финиша ралли в аэропорт на микроавтобусе Александра Кожарина со мной за рулём (так как был единственный трезвый) и без каких-либо документов (забыли). Пришлось четыре раза проезжать мимо поста ГАИ, и сидевшие сзади Вячеслав и Владимир твердили в это время непечатное «заклинание» на отвод глаз гаишников. Видимо, сработало... В аэропорт прибыли вовремя, но как оказалось позже – напрасно: самолёт задержался на несколько часов. Рассказывают, что

<sup>1</sup> Наш с Константином экипаж постигла неудача: буквально через 500 метров после старта сгорел мотор. Поэтому посмотрели всю гонку, как зрители. В отчёт это не вошло.

<sup>2</sup> Солидная команда, участвующая исключительно на полноприводной технике в Чемпионате России и зарубежных гонках.

общительный Прохоров за это время подружился со всеми милиционерами в аэропорте.

Кстати, остальные экипажи нашей команды также постигла неудача. Сошли все. Хотя бы посмотрели, как едут другие.



*Пролог на картодроме в Сочи.*

*Здесь же проходила техническая инспекция, торжественный старт, финиш ралли и награждение.  
Фото: Игорь Карачун (ikar).*

Ещё мы с Константином хорошо устроились в самолёте в Москву. Командир корабля перед взлётом рассказал, как полетит самолёт, что можно будет увидеть в иллюминаторы, над какими городами мы пролетим. В полупустом салоне мы выбрали лучшие места и, поскольку самолёт летел над морем, долго смотрели на побережье Черного моря и белоснежные Кавказские горы, пока они не скрылись за туманным горизонтом.

### **Интервью телеканалу «Вечерний Сочи».**

**Авторы:** Никита Шеронов, Александр Старченко

**Источник:** телепрограмма «Вечерний Сочи»

**Дата публикации:** 09 апреля 2008

Экипаж из Питера Константина Мотовилова и Георгия<sup>1</sup> Медведева на ВАЗовской восьмерке – дебютант кубка России. До этого спортсмены гонялись в любительских и клубных ралли. Штурман и пилот, они как сиаемские близнецы. Единый организм о двух головах.

Георгий Медведев, штурман:

«Пилот едет по тому, что ему диктует штурман. И едет пилот на слух, а не на глаз, как мы привыкли. И на мой непросвещенный взгляд, штурман это единственно холодная голова в машине. Он думает о том, куда едет машина и что с ней происходит и в какой последовательности давать команды пилоту».

Константин Мотовилов, как и положено пилоту, с большей охотой рассказывает о самой машине. Этот спорткар только с виду выглядит как ВАЗовская восьмерка.

<sup>1</sup> Все опечатки, ляпы и неточности оставляю, как в оригинале.

Константин Мотовилов, пилот:

«Всем кроме кузова. Двигатель, трансмиссия, подвеска – всё переделано, не стандартно».

На трассе можно выжать до ста семидесяти километров в час. Для отечественной машины, даже переделанной, это предельная скорость. Мицубиси и Ситроены, которые тоже участвуют в гонке, намного быстрее. Но на серпантине главное мастерство пилота и штурмана, а значит, шансы у всех равны.

(Дополнение. У раллистов считается, что давать интервью и фотографироваться перед стартом – плохая примета. Так это или нет – не знаю, но интервью у нас взяли перед стартом. С тех пор до старта стараюсь избегать репортёров).

### **Ралли «Победа 2008».**

Этот отчёт также не был написан в 2008 году, так как и на этой гонке был сход. Мотор сгорел таким же образом, как и в Горячем Ключе. После трёх сходов подряд с мотором 1400 куб.см., мы с Константином решили больше не экспериментировать с квалификацией механиков, а вернуть в машину более стабильный мотор 1700 куб.см. и выступать в «двухлитровом» классе Кубка. Но это было уже потом.

В 2008 году ралли «Победа» последний раз прошло в Московской области. Традиционно асфальтовое, в этот раз оно было необычным. Организаторы ввели смену покрытия по ходу ралли: первая секция была асфальтовой, вторая – гравийной.

Как всегда, техинспекция и торжественный старт ралли проходили в Москве на площади перед кинотеатром «Балтика» у метро «Сходненская».

Это были майские праздники, несколько дней выходных, причём организатор разрешил экипажам ознакомиться с трассой в первые майские праздники (1-5 мая), хотя сама гонка была 10 мая.

Первый смешной случай и произошёл на ознакомлении. Мы с Константином прописывали гравийную часть, как вдруг, в тихом месте на дороге между двух деревень, увидели большую группу конных туристов, двигавшихся нам на встречу. Кольнуло предчувствие – мой руководитель на работе, Дмитрий Булгаков<sup>1</sup>, большой любитель лошадей, походов и приключений, как раз должен быть в это время в этих краях! Так и есть, он во главе колонны! Костя очень медленно остановился, чтобы не напугать лошадей, а я выпрыгнул из машины с криками «Дима! Привет!» Дима, увидев меня, вытаращил глаза и замахал руками, показывая, что не может говорить. Сопровождавшие его туристы весело заржали при виде такой сцены. Я догадался, что Дмитрий находится в процессе какой-то игры, по условиям которой надо молчать. Так оно и оказалось впоследствии. Поэтому ничего не оставалось, как неловко раскланяться и ретироваться в прописной автомобиль, к недоумевающему пилоту.

В том году уже проводился Кубок Рено Логан. До 2009 года он назывался AGA Logan Cup по имени титульного спонсора. Так как множество наших друзей участвовали в нём на гоночных «Логанах», мы следили за ходом их борьбы. Именно накануне ралли «Победа 2008» Сергей Сударев неудачно опробовал предполагаемый ретардер на одном из асфальтовых СУ, вылетел в поле через несколько оборотов и измял свой автомобиль со всех сторон. За ночь механики привели его в более-менее приемлемый для гонки вид, но именно с тех пор он отличается неповторимым экстерьером: мятая крыша и борта, заклеенные скотчем щели, оторванный глушитель.

Другой случай – сюжет, достойный боевика. Уже в день гонки, на перекрытую трассу ралли «в лоб» каналу гоночных автомобилей выскочил какой-то автомобиль на большой скорости. За ним в погоню бросились сразу несколько экипажей ГИБДД. В нарушителя расстреляли три обоймы из табельного оружия, но он смог проехать целых три спецучастка, несколько населённых пунктов и ж/д переезд, прежде чем его настигли и задержали. Как он не сбил никого из спортсменов и болельщиков, просто чудо. Мы с Костей стояли в это время в очереди на старт одного СУ, и вся эта погоня пронеслась в полуметре от борта нашего автомобиля. Хорошо, что именно в этот момент я решил не переходить на другую сторону дороги.

А на перегоне между какими-то спецучастками гонщиков стерегли гаишники с радаром и наказывали за превышение скорости. Не надо думать, что все гонщики такие нарушители. Просто

<sup>1</sup> Впоследствии также мой штурман.

в силу конструктивных особенностей, спидометры в гоночных машинах не работают, и следить за скоростью трудно. Остановили и нас. К счастью, отпустили без последствий.

(Дополнение. По правилам, сотрудники дорожной инспекции во время соревнования имеют право не только наложить административный штраф, но и сделать запись в контрольную карту экипажа о совершённом нарушении. В этом случае, ещё и организатор ралли применит санкции, предусмотренные регламентом соревнования (денежный штраф или пенализацию), а это будет посерьёзнее. Так делается во всём мире. Но в России инспекторы, как правило, этого не делали).



*Редкий кадр: гравийное ралли «Победа» и наша «восьмёрка» на нём. Фото: Olius*

В первой части ралли выяснилось, что наши «бесплодные» поездки на южные асфальтовые гонки всё-таки дали результат. Мы оказались шестыми в зачете «Клуб», несмотря на то, имели «короткую» главную пару КПП, не позволяющую разогнаться выше 155 км/ч, и «гражданскую» летнюю резину, а не слик. Для прямой «Победы» это очень мало. Тем не менее, отрыв от «Логанов» достигал минуты и больше даже на таких коротких допах. Вот что значит настоящий гоночный аппарат. Да и к асфальтовым трассам, очевидно, приноровились.

А на первом СУ второй, гравийной, секции, сгорел мотор. Ничего не осталось, как откатить машину на обочину и сделаться зрителями. На пашне рядом с дорогой собрал неплохую коллекцию окаменелостей. Вот и все результаты этого ралли. С ними теперь играют дети и котята.

### **Ралли «Ростов Великий 2008».**

**Оригинальное название:** «Отчёт о ралли «Ростов Великий 2008». Кубок России, 25–27 июля 2008 г.»  
**Дата публикации:** 31 июля 2008 11:53:00

Поскольку сам участвовал в этой гонке впервые, постараюсь описать её для тех, кто здесь ещё не был. Бывалые пусть посмеются над моим опусом!

О спортивной части программы, участниках, перипетиях спортивной борьбы и результатах можно узнать на профильных спортивных сайтах, а я постараюсь описать собственные впечатления, может быть – излишне сильные из-за своей новизны, ведь мы<sup>1</sup> первый раз в Ростове

<sup>1</sup> Пилот Константин Мотовилов и ваш покорный слуга. Это было четвёртое выступление нашего экипажа.

Великом!

**День первый: Пятница 25-е июля.**

Задачи на день: прибыть из Москвы караваном<sup>1</sup>, получить документы для ознакомления в штабе с 14:00, до вечера ознакомиться с одной дорожкой из трёх, вечером успеть на тестовый участок.

**День второй: Суббота 26-е июля.**

Задачи на день: ознакомление с двумя оставшимися дорожками с утра до вечера, вечером административные и технические проверки по расписанию.

**День третий: Воскресение 27-е июля. ГОНКА.**

Задача на день: стартовать и финишировать :)

Удобство Ростовского ралли в том, что всё расположено на одном «пяточке» в пределах 15-ти минут езды друг от друга, поэтому ознакомительные, тестовые, административные и техинспекционные дела не доставляли хлопот.

Уже с самого начала без приключений не обходилось. На прописи чуть было не произошёл инцидент, достойный WRC, когда на прописном «Гольфе» мы шуршали по ровному прямичку. Светило солнышко, ровный песочек летел под колёса, камни остались позади, как внезапно «БАХ!» – раздался жуткий удар в днище. Медленно остановившись, выхожу из машины, чтобы посмотреть, что отвалилось, а в это время пилот наклоняется над левым порогом и молча показывает пальцем на днище. А там... В общем, прямо под сидением пилота из днища торчит мощный стальной прут, вонзившийся с силой и вошедший почти в... (ну вы поняли куда)! Увидев эту картину, мы с пилотом наверно минут пять молча пялились друг на друга, пока не расхохотались, после чего с трудом извлекли прут (на память!) и помчались дальше. А вечером, измученные долгим прохождением ТИ, забыли взять наклейку «Р» на стартовый номер! В голове уже мелькали апокалиптические картины: КСК, отказ в старте, 20% стартового взноса... Но всё закончилось благополучно: нашли предтехов вечером в штабе и получили свои наклейки :)

Трассу ралли можно описать таким образом – она проложена по песчаным карьерам, все 90 км СУ. Куда бы вы не поехали, везде встретите песок во всех его проявлениях: то плотный и накатанный, как асфальт, то вязкая толща, по которой машина гребёт как колёсный пароход по Енисею, то метровой глубины колея с коварными булыжниками.

Часть трассы идёт по гладким и широким, метров 50, дорогам для БелАЗов<sup>2</sup>, с мягкими поворотами, где легко едет в полную тапку. Часть трассы – техничные скоростные дорожки, не дающие скучать, но доставляющие истинное удовольствие. Местами напоминает ГОК: лево-право лево-право и яма-подброс яма-подброс. Гвоздь программы: бульдозерные дороги по отвалам породы, хаотично нагроможденным друг на друга, по страшным булыжникам, которые маленьким машинкам приходится объезжать, и спуск по отвесной стене на дно карьера. Масса подбросов и настоящих трамплинов, где легко взмывает в небо – только успевай приземляться! И как не упомянуть «техногенную» часть трассы – между БелАЗов, строений, горных механизмов и железных дорог!

Наш экипаж давно не выезжал на гравийно-грунтовые трассы, практически год. В этом году участвовали только в асфальтовых гонках, поэтому немного волновались перед встречей с трассой.

Первый шок принёс тестовый участок. Сразу после старта мы увидели страшную колею по разрытому песку, где машина еле-еле выползала на брюхе, и жуткие ямы в поворотах, разрытые гравийной резиной, из которых злорадно скалились здоровенные каменюки. Несколько обескураженный заплывом по пухлым пескам, больше похожим на рейд, чем на ралли, пилот принялся выяснять у старших товарищей способы езды по ним, занялся поднятием машины повыше и перенастройкой подвески. Хорошо, что есть тестовый участок! На следующий день нам было намного легче с учётом полученного опыта и подготовки машины.

В гонке же трасса местами стала похожа на песочницу, в которой порезвились сотни сумасшедших детей :) Недаром у местных допов есть ироничные названия: «Щебзавод» – «Ущербзавод», «Горный» – «Угарный»... Особенно весело стало в «шпильках»: подход быстрый, а

<sup>1</sup> Три автомобиля: Костин Citroen C4 Grand Picasso с боевым ВА3-21083 на жёсткой сцепке, и я на «гражданском» Volkswagen Golf-II для ознакомления. Ещё год назад мы с Костей не могли и мечтать о таком богатом оснащении.

<sup>2</sup> Карьерные самосвалы грузоподъёмностью от 30 до 60 тонн.

в апексе<sup>1</sup> – метровой глубины яма с отвесным бруствером, и вокруг накинаны горы зыбучего песка крутизной градусов под 40, где не завязнет только птица! Машинка выкарабкивалась из последних сил, а встанешь – с места уже ни за что не тронешься! Еще запомнилось место – двести метров гребли брюхом по рыхлому песку, где колёса до «дна» не достают! Причём подход к этому участку небыстрый, фиг разгонишься – выгребай, милая!

Нашей задачей было финишировать и поберечь машину, поэтому в каменистых местах мы избегали «лупить», с аккуратностью относились к подбросам и трамплинам. Хотя приключение всё же случилось. Представьте себе картину: лето, солнышко, травка, птички... Мы, такие счастливые, едем по просёлку к старту очередного СУ, а там чуть-чуть накопано. Не чувствуя подвоха, подъезжаем ближе, и – хлоп! машина падает на защиту, а колёса повисают в нарытой колее :) Крути-не крути – а выехать не можем! Что, думаем, сход? Попытки вытолкать машину из ямы руками успехом не увенчались. Хорошо оказался добрый человек на «гражданской» машине, зацепил нас тросом и дёрнул на метр назад! Машина встала на все четыре колеса, и гонку мы всё-таки продолжили :)



*Пролетая мимо зрительской зоны.  
Фото: Юлия Котельникова (Гера©)*

Очень много сходов по трассе. Мы шли в конце канала, и видели всех «жертв гонки», которых становилось больше от СУ к СУ. Первые появились уже на первых поворотах первого СУ. Зачастую, на втором прохождении мы видели, как к сошедшим в каких-то местах экипажам уже успел прибавиться второй, сошедший в этом же месте. У кого-то начинала капризничать машина на доездах между СУ. 3 цилиндра, 2 передачи, без генератора, без впрыска, без колёс... Однако отважные экипажи продолжали бороться, хоть до финиша доехало 34 из 65-ти. Нам хоть и досталось много сильных ударов, но машина отделалась помятым бензобаком. Экипажу пришлось не менее трудно, на последних СУ ощущалась усталость, приходилось подгонять себя и друг друга.

Так, без излишнего фанатизма и убивания техники, мы преодолели все СУ, и перед последним Парком Сервиса на взвешивании обнаружился недовес 7 кг. Это плохо, это пункт 5.3.5

<sup>1</sup> «Апекс»: вершина поворота.

ПР-05/08, исключение из гонки. И очень странно: на предварительном взвешивании на ТИ был излишек веса, и математика как-то не сходилась, даже с учётом сожжённого бензина.

Вообще в Ростове очень дотошно требовали от участников соблюдения всех правил и регламентов. В то же время многие судьи не умели заполнять контрольные карты и не знали простейших, «классических» вещей, например, отметку контрольной карты по предъявлению. Вечером позвонил офицер по связи с участниками и пригласил на заседание КСК, где мы обнаружили ещё три таких же экипажа, как мы – из последних строчек протоколов, с недвесом несколько кг. Всех по очереди отчитали, как пионеров, и отпустили на все четыре стороны. Стоило ли приходить? Эта двойственность поведения организатора относится к неприятным впечатлениям от гонки.

Но всё же я рад, что мы проехали трассу до конца и свою задачу выполнили<sup>1</sup>. Вечером после финиша, выпив, я рассудил трезво: трасса не является «помоечной»! Да, она очень тяжёлая для автомобилей, экипажей и механиков, но она предоставляет возможность ехать по ней быстро и не ломать технику тем экипажам, кто умеет это делать. Боритесь за повышение своего спортивного уровня!

### Занятия в свободное время.

Конечно, вся наша жизнь вертелась вокруг выступлений на ралли, но это случалось так редко! Сердце раллиста не терпит длинных пауз без «прививки ралли»<sup>2</sup>, поэтому мы старались выезжать на соревнования как можно чаще. И если мы не могли стартовать в зачёте, то становились или судьями, или нулевым экипажем, или зрителями. Но рассказы об этом заслуживают отдельной главы.



<sup>1</sup> Это был наш первый с Константином «доезд» после трех сходов подряд.

<sup>2</sup> Как выражается Костя Мотовилов.

## ГЛАВА 6. НУЛЕНИЕ.

Это увлекательное раллийное занятие.

По правилам проведения боевых ралли, после перекрытия трассы, проезда открывающей<sup>1</sup> судейской машины и за 15 минут до первого боевого экипажа на трассу с двухминутным интервалом выходят «нулевые» автомобили. Их бывает от трёх до пяти, в зависимости от уровня соревнования. Они тоже считаются судейскими «автомобилями дистанции». Их экипажи должны быть опытными спортсменами. Задача «нулей» очень важна: они проходят трассу ралли в боевом режиме и проверяют работу всех служб – «будят судей». Они должны замечать любые недостатки на трассе и тут же сообщать об этом руководителю гонки. От них зависит само проведение ралли, так как если не будет «нулей» или они плохо отработают, тот или иной спецучасток может быть отменён. Они должны проехать всю дистанцию от начала до конца и не поставить своей полумкой или «ушами»<sup>2</sup> всё ралли на грань срыва.

В общем, у «нулей» очень большая ответственность. Поэтому в отечественных гонках «нулями» занимается лично руководитель гонки – «рукогон». Он подбирает, как правило, умелых и грамотных спортсменов, на которых можно положиться, и желательно на машинах с каркасом.

Из-за этой самой ответственности лично я не люблю «нуление». Находясь на трассе, приходится помнить, прежде всего, о долге, потом уже – обо всём остальном. А находясь в боевом зачёте, ты сам себе хозяин, хоть это и обходится дороже.

В боевых ралли «нули» обязательны. Бывают они и в любительских ралли, и даже в ралли ретро-автомобилей, но это уже экзотика.

Только всё это – идеал. В нашей действительности «нуление» часто оказывается связано с возможностью бесплатно прокатиться на ралли, используя знакомство с организатором. И очень часто «нули» забывают о своей высокой миссии – пилотам на трассе вообще свойственно забывать обо всём, кроме пилотирования. Начинаются «гонки нулей» – кто быстрее, а иногда даже гонки с боевыми экипажами. Нередко «нули» показывают такие времена, которые гарантировали бы им первое место в абсолюте, причём с большим отрывом. Но чаще увлечшиеся «нули» зрелищно убираются, нередко в полном составе, заставляя организатора ломать голову – с кем же продолжать гонку?

Буду откровенен, сам я поступал так же. Надеюсь, срок давности этих преступлений уже истёк. И в своё оправдание могу сказать, что организатору я был хорошо знаком, имел репутацию опытного судьи и свой долг исполнил – почти.

### На ралли «Старая Шуя 2007» 4-5 января 2007 г.

Тогда мы с Константином Мотовиловым впервые попытались осуществить свою мечту выступить, как экипаж. Костя в руле, я штурман. Машина – двухлитровое спорт-купе Citroen Xsara VTS с блокировкой – была практически накануне приобретена у Чемпиона России Сергея Иванова (будущего организатора Кубка Рено Логан).

Каркаса в машине не было, на «Клуб-Стандарт» мы с Константином категорически не были согласны, поэтому и напросились «нулями». Однако зима 2007 года была одной из первых суровых и малоснежных зим начала XXI века. Стоял мороз при полном отсутствии снега. Земля застыла до железобетонного состояния. Местами лежал голый лёд. Организатор не предвидел этого и проложил трассу ралли по полевым и просёлочным дорогам. Если бы было много снега, как годом раньше, то гонка получилась бы чудесной. Но теперь из голой мёрзлой земли торчали все неровности, ямы и ухабы, не прикрытые ничем. Вместо ровной зимней дороги получилась страшная гонка на выживание<sup>3</sup>.

Мы честно прописали трассу, но её состояние не внушило нам оптимизма. Мы решили отказаться от «нуления», чтобы не ломать автомобиль. Организатору соврали, что потекла

<sup>1</sup> Если быть точным, то машина, которая проезжает до нулей, называется «закрывающей», потому что закрывает трассу для постороннего движения. А судейская машина, которая едет после боевого канала, «метла», называется «открывающей» – по той же причине. А в РЗК как раз наоборот: первая машина называется «открывающей», потому что открывает работу судейских пунктов на трассе, а «метла» закрывает их. Однако в разговорной речи чаще всего говорили об «открывашке» и «метле».

<sup>2</sup> «Уши»: переворот автомобиля в гонке. Иногда говорят «крыша».

<sup>3</sup> К тому же Иванов сильно задрал машине корму, и получилось, что фары стали светить в землю. В тот раз нам пришлось передвигаться преимущественно в тёмное время суток. Поэтому фары не помогли водителю, вынужденному ехать «по приборам».

амортизаторная стойка. Взамен предложили себя в качестве линейных судей, чем организатор не преминул воспользоваться.

Ралли проводилось в районе древнего русского городка Шуя. Мы с Константином поселились в центре города в гостинице, являвшей собой заповедник советского консерватизма: много лет без ремонта, один санузел на несколько номеров, массивные деревянные двери по четыре метра в высоту и типичный для советских общественных зданий интерьер. Сейчас этого заведения уже нет.

В пыльной столовой этой гостиницы мы стали свидетелями того, как умеют гулять местные жители. Компания людей лет по 40-50, человек двадцать, отмечала какой-то праздник. Организация гуляния была продуманной и строгой: всё выполнялось только по команде тамады. Команда – и все едят, команда – и произносится тост, команда – играет баянист и все поют хором.

Команда на выпивку отличалась креативностью: по завершении тоста все мужики хором ревели: «За это надо выпить!» А бабы в ответ визжали: «А мы не возражаем!» Мы с друзьями-раллистами чуть не падали под стол от смеха. С тех пор этот «народный фольклор» вошёл у нас в поговорку.

А как они танцевали! Изношенные тела явно были не в состоянии угнаться за разгулявшимся и помолодевшим духом, но старательно топали ногами и вертели складками. А Константин время от времени выставлял в их сторону вилку, чтобы расплясавшиеся тётки случайно не наступили на него.



*«Нули» на клубном ралли «Голубые Озёра Лето 2007» (мой – зелёный «Гольф»).*  
*Фото автора.*

### **На ралли «Голубые Озёра Лето 2007» 6-7 июля 2007 г.**

Об этом написан подробный и обстоятельный отчет, см. одноимённую главу. Стоит добавить, что «нулями» мы с Леной Кузнецовой напросились именно потому, что ни разу не ездили на только что купленном каркашенном «Гольфе». Ринуться в бой без подготовки мы не

рискнули. А из-за того, что мы «нули», мы не имели права не явиться на гонку. И всё равно – едва не опоздали. В это неловкое положение нас поставила обслуживающая команда, да не будет упомянуто её имя.

Как «нули», мы свою задачу выполнили. Хотя в одном месте чуть не убрались, а на финишный КВ приехали не с той стороны, как полагалось по ДК.

### **На ралли «Победа 2009» 10-11 мая 2009 г.**

Это ралли изначально планировалось как свадебное путешествие, так как дата гонки и дата регистрации брака почти совпадали. Только мы планировали заявиться в зачёт, выступив на каркашенной «десятке» – бывшей машине Сергея Козобродова, которая в то время находилась у одного нашего общего знакомого.

Однако возникло две проблемы.

Во-первых, у Наташи (невесты и штурмана) не было водительских прав, обязательных для боевых ралли. Несмотря на срочные меры, получить их до гонки она не успевала. Поэтому я позвонил организатору и напросился «нулём».

А во-вторых, подвёл наш общий знакомый, и боевой машины мы не получили. Но отказаться от поездки и подвести организатора мы уже не могли. Поэтому отправились в Тулу на «гражданской» машине, которая и нашла там свой славный конец.

Сход произошёл на СУ-5, в очень быстром месте со скользким асфальтом. Перебрав со скоростью в левой «четвёрке» после правой «четвёрки», я умудрился положить машину на бок – всего за сто метров до финиша СУ. Скорость в момент убора была 120-130 км/ч, многовато для «гражданской» машины. Упав, автомобиль перегородил всю дорогу, и в нас упёрлись «нули», ехавшие за нами. К счастью, рукогон был мгновенно проинформирован и быстро приостановил гонку. Случайно оказавшийся здесь друг – спасатель Герасим «Беглец» – помог эвакуировать машину с дороги, и перерыв занял не более десяти минут.

(Дополнение. Герасим Цыганков специализируется на автоспорте, но на этой гонке он был зрителем. То, что он оказался в это время в этом месте – необыкновенная удача. Вообще, Гера явно скрывает, что он наш гоночный ангел-хранитель, потому что как иначе он умудряется возникнуть именно тогда, когда что-то произошло? Позже выяснилось, что подвела сломавшаяся шаровая опора переднего левого колеса. Без этого ничего бы не произошло).

Перед гонкой, в холодной неотапливаемой гостинице «Металлург», без горячей воды, мы с Наталией продрогли и простудились. В гонке чувствовали себя совсем больными. Тула тоже не понравилась. В дневниках есть запись, относящаяся к следующей «Победе» – 2010, ровно через год. Но практически всё в ней актуально и для 2009 года:

**Дата:** 12 мая 2010 18:42:00

*«...Трасса ралли откровенно отстойная: всего 60 километров спецучастков и 200 километров нудных доездов между ними. Спецучастки «ни о чём» – прямые загородные дороги, на которых можно найти ну максимум два поворота. Остальное всё прямо. От пилота не требуется ничего, чисто гонка моторов, драг-рэйсинг. Можно было бы поставить ретардеры, как на Китеже, которых там было аж 26. На Туле предполагался всего один. Но всего жутче – перегоны между СУ. Асфальт на них клали наверно ещё при Сталине и не ремонтировали всё это время, включая Великую Отечественную. По несколько десятков километров выматывающего ковыляния по ухабам. В день гонки предполагалась 4 (!) раза проезжать через город из конца в конец, а это – 8-е мая, выходной, пробки. В 2009-м году асфальт был лучше не намного (моложе всего на год), но организаторам это простили за прекрасный праздник. Была церемония открытия на площади Ленина перед администрацией области, пришли все руководители города, ветераны, православный священник окропил боевые машины святой водой. В 2010-м ничего этого не было.*

*Город Тула вызывает отвращение. Асфальта нет даже в центре города. Половину дороги через город приходится пробираться между огромных рваных ям. Как Мамай прошёл! Пыльно, зелени мало, много разноцветного дыма от гигантского завода Тулачермет. Пробки. У домов обшарпанный вид даже в центре города. За фасадами центральных улиц – абсолютно деревенские дворы, разве что куры не бегают. Много деревянных сельских домов. Некоторые ещё*

ничего, другие обвалившиеся и разрушенные. Захолустье в самом плохом смысле этого слова. При этом там и сям «точечно» понатыканы новые элитные дома и супермаркеты. Было приятно взглянуть только на детский парк на улице Кирова, утопающий в зелени, с фонтанами, горками, качелями и прочими лазалками.

Именно в Туле слишком часто становился свидетелем омерзительных сцен. Кабак в бывшем доме культуры, из которого с наступлением темноты выплёскивается оглушительный шум вперемешку с неприятными субъектами испитого вида и хамского поведения. Стаи хищников с акцентом, среди бела дня открыто, шумно и нагло пристающие к простым девушкам. На дорогах царит закон джунглей. К счастью, мне встречались только хорошие люди, но, очевидно, они бессильны изменить порядки в этом городе.

А всё, что не человеком сотворено – радовало. От Москвы каких-то 200 км, а было уже жарко (+28 против +15). Все деревья и кусты – в полном цвету, заливались соловьи и жаворонки, по вечерам толпами летали майские жуки, а также первые комары. Да и раздольная местность за Окой сама по себе очень красива».

Осталось добавить, что в 2009-м году, кроме торжественного старта, было пять городских СУ на площадках в черте города – практически «Супер-СУ» по количеству зрителей. Гаишники пропускали гонщиков на перекрёстках улиц, останавливая поток машин – при том, что в 2010 году именно Тульское УВД сорвало проведение «Победы 2010».

Ещё на том ралли активно использовались развалины стадиона «Металлург». На площадке рядом с ним расположился Парк Сервиса, а по беговой дорожке и аллеям парка проложили трассу СУ. Кроме руин архитектуры советской эпохи, стадион был примечателен густым конопляным дымом, окутывавшим его тихими майскими вечерами.

### **И был ещё один случай, когда я использовал «нуление» в своих корыстных целях.**

Идея обрести спонсора, уговорив собственного работодателя, начала воплощаться в реальность в конце 2008 – начале 2009 года. Тогда, перед решающими переговорами с руководством компании, я решил обзавестись союзником. Непосредственный начальник – Дмитрий Булгаков, путешественник и любитель экстремальных увлечений, подходил на эту роль как нельзя лучше. Но сначала его самого требовалось втянуть в мир автоспорта.

Первым шагом был грамотно построенная экскурсия на Гонку Звёзд «За Рулём 2009» с участием пилота Формулы-1 Нельсона Пике. Благодаря знакомствам, можно было выбрать лучшие места на трибунах, провести в паддок<sup>1</sup>, познакомиться с лучшими российскими гонщиками, взять автографы, посмотреть гоночные машины вблизи. Здесь у Дмитрия родился интерес к гонкам.

Для его развития были организованы тренировки на Тушинском аэродроме. Напомню, что это была зима, снега по макушку, лёд первоклассного качества. Взяли ту же Козобродовскую «десятку», тренера – Чемпиона России по ледовым гонкам, и удовольствие было обеспечено. Здесь Дмитрий смог впервые сесть за руль боевого автомобиля и получить первые навыки гоночной езды.

А следующим шагом стало «нуление» Дмитрия с его женой Татьяной на ралли «Бологое Зима 2009». Об этом см. подробный отчёт в этой книге. В ралли Дмитрий был совершенно неизвестным человеком – ещё бы, он никогда в нём не участвовал. Поэтому отправить его «нулём» стало возможно только благодаря личным знакомствам с организатором.

Именно после «Бологое» Дмитрий полностью принял идею постоянного участия в ралли. Его поддержка во многом обеспечила успех на переговорах с руководством Медиа-Группы «Живи». Так родилась команда «Живи».



<sup>1</sup> Так называется сервисная зона в кольцевых гонках.

## ГЛАВА 7. ОВОЩЕНИЕ.

Ласковым словом «овощи» раллисты называют своих болельщиков. Само собой разумеется, что в ралли самое интересное место – внутри гоночной машины, в составе экипажа на трассе ралли. Но даже самые заядлые гонщики время от времени с удовольствием становятся зрителями, потому что смотреть и болеть – это особый вид удовольствия.

Быть грамотным овощем тоже надо уметь. Чтобы выбрать для просмотра удобное место, куда легко подъехать на машине, безопасно и с комфортом расположиться, видеть при этом интересный кусок трассы, нужно прекрасно разбираться в том, как проводится ралли, знать маршрут и расписание конкретного ралли, изучить множество дорог в районе и подготовить собственную экипировку, как для серьёзной экспедиции.

Вспомним, что до трассы ралли не дойти пешком, можно только доехать на автомобиле. Поэтому зрители планируют свою поездку заранее и не менее тщательно, чем спортсмены. Нужно прописать всю логистику, то есть определить конкретные точки на маршруте ралли, куда необходимо попасть, какое время там оставаться, чтобы успеть посмотреть другие места, сколько времени затратить на перемещения и какие выбрать для этого маршруты, чтобы не попасть под перекрытие дорог. Многие планируют проживание в месте соревнования, чтобы отдохнуть с комфортом – значит, нужно успеть забронировать места раньше, чем их займут раллисты. Необходимо заготовить одежду по сезону, шашлык или хотя бы сухой паёк, приготовить другой нужный инвентарь, от плавок и противокомариных средств до снегоступов и буксирных тросов. Обязательно нужно протереть линзы объективов и зарядить батарейки телефонов.

С учётом размаха трассы ралли, овощным командам приходится просыпаться ни свет ни заря, трястись в машине сотни километров и сутками напролёт торчать под открытым небом, жарясь, пылясь и кормя комаров или же прыгая на замёрзших ногах и копая кучи снега.

Выходит, что настоящие овощи – такие же ненормальные люди и фанаты автоспорта, как и все остальные раллисты, потому что ни один человек в здравом уме не станет **так** проводить свой выходной.

(Дополнение. Дежурная шутка овощей: «Вы с ралли? Как сама гонка?») Попробуйте произнести слитно).

Однако количество овощей огромно. На трассе ралли они умудряются занять каждую полянку, каждый бугорчик, так что экипажи практически нигде не остаются вне их внимания. Они приезжают целыми компаниями, на нескольких автомобилях, привозя с собой детей, друзей и родственников. Они успевают по нескольку раз поприветствовать экипажи в совершенно разных местах, как будто они способны одновременно быть и на старте, и на финише, и на трассе, и в парке сервиса. Они снимают гигабайты фото и видеоматериалов, благодаря чему любой спортсмен может взглянуть на свою езду со стороны, с какой угодно точки трассы – достаточно немного поискать в интернете. Они возвращают на трассу убравшиеся и перевернувшиеся экипажи, благодаря чему многие не выбывают из гонки. Они умудряются выпивать невероятное количество алкоголя, но только они дают гонщикам незаменимую атмосферу поддержки.

Честно говоря, у меня, как у спортсмена, двойное отношение к зрителям, болельщикам и овощам на ралли. С одной стороны, становится стрёмно, когда люди гуляют по трассе или встают близко к дороге. Это сильно нервирует и мешает. С другой стороны, приятно, когда на тебя обращают столько внимания. Эмоции зрителей придают заряд энергии, а их фотографии и видео с удовольствием скачиваешь в свой альбом. Но самое сильное чувство, когда знаешь, что кто-то болеет конкретно за тебя.

Нет, зрители придают гонкам целостность и завершённость. Без них спортивная жизнь была бы не такой полной.

## Ралли «Пено 2008».

**Оригинальное название:** «Село Ворошилово Пеновского района Тверской области 16.02.2008 г.»  
**Дата публикации:** 22 февраля 2008 12:23:00

Репортаж из снежной страны в 400 км от территории затяжной (до весны) осени – Москвы.

16.02.2008 г. мы<sup>1</sup> побывали в селе Ворошилово Пеновского района Тверской области в качестве зрителей Чемпионата России по ралли, но покажем не гоночные машины, а то, что можно увидеть по соседству с ними.

Цель путешествия – ралли «Пено 2008» – находится в окрестностях озера Селигер, известного своей живописностью, здоровым воздухом, а также тем, что в этих краях находятся истоки реки Волги и реки Западная Двина. Старт и финиш ралли проводятся в городке Пено на площади Лизы Чайкиной, у мемориала её памяти и памятника зенитчицам – защитницам ж/д станции Пено в годы Войны.

Добираться сюда можно по Ленинградскому шоссе через Торжок, но мы издавна предпочитаем более удобный маршрут: по Новорижской трассе, поворот направо в Ржев, далее через Селижарово и Осташков по указателям приезжаем в Пено. Дорога везде хорошая, мало населённых пунктов, и ехать можно очень быстро, за исключением участка Новорижской трассы за пределами Московской области, примерно от Зубцова до Ржева, где дорога сужается до двух разбитых до предела полос, забитых заграничными фурами. Чтобы попасть из Пено на трассу ралли, сразу после Пено надо повернуть с шоссе направо по указателю «Турбаза Озёрная» и ехать прямо 30 км до деревни Бервенёц, где заканчивается асфальтовая дорога и начинаются знаменитые грунтовые (летом) и снежные (зимой) трассы. В Бервенце смыкается кольцо раллийных спецучастков, здесь всегда располагается парк сервиса, и зимой проводится СуперСпешл - знаменитая парная гонка.

Пока в гонке перерыв, мы воспользуемся тем, что с дорог временно снято перекрытие и поедem в село Ворошилово, находящееся далеко на трассе ралли.



*На обочине трассы ралли: экипажи ГИБДД, «скорой помощи» и спасателей.  
За ними автомобили зрителей – «овощей». Фото автора.*

Село Ворошилово на берегу озера Витьбино не является культурным или туристическим

<sup>1</sup> Участники данной поездки: Медведевы – Наталия и Григорий, и их старенький Volkswagen Golf II.

центром, это тихое место (300 жителей) вдали от больших дорог, промышленности и цивилизации. В Ворошилове расположена администрация сельского округа, центральная усадьба АО «Луговское», лесоучасток, неполная средняя школа, ДК, библиотека, медпункт, отделение связи, краеведческий музей (с 1981 филиал Тверского государственного объединенного музея). Из достопримечательностей Ворошиловского сельского округа вам назовут архитектурный ансамбль в деревне Оталово: Троицкая церковь с интерьером (1767 г.), ограда с воротами и 4 башнями (2-я пол. XVIII в.), Витебское неолитическое городище, а также, как ни странно – ежегодный Чемпионат России по ралли (в феврале и в сентябре). Главным сокровищем этих мест является её природа. Среди бескрайних лесов и бездонных озёр встречаются растения тундры – морошка, клюква голубика; растительность широколиственных лесов – дуб, липа, клён, вяз, лещина, волчье лыко; растительность тайги – ель, сосна, береза, осина, ольха, рябина, брусника, черника. Здесь имеются промысловые виды зверей и птиц. Это лось, медведь, рысь, кабан, енотовидная собака, лиса, куница, выдра, норка, заяц беляк, глухарь, серая куропатка, заяц русак, тетерев, хорь, белка, рябчик, волк. Водный мир района представлен видами рыб: лещ, щука, судак, язь, линь, окунь, плотва, карась, налим, густера. Дары лесов и озёр можно купить у местных жителей прямо у шоссе, а в магазинах вы найдёте прекрасный выбор алкоголя Кашинского ЛВЗ.

По дороге часто попадаются маленькие деревеньки, расположенные на сухих песчаных пригорках по берегам причудливо извивающихся озёр. Многие из этих деревень заброшены, в них нет ни одного человека, причём время исхода – по всей видимости 1990-е годы, судя по некоторым особенностям остатков строений и техники. Некоторые деревни наоборот – вполне ухожены и благоустроены. В этом году в таких деревеньках установили уличные телефоны-автоматы, и правильно, потому что в этом лабиринте озёр, лесов и холмов сотовые телефоны не работают, и только местные жители знают некоторые условные точки, где сотовая связь ловится. Добраться сюда можно не только на машине, но и на рейсовом автобусе из Пено. Летом местные дороги, сделанные из смеси песка с булыжником, довольно сильно разбиты, особенно в пределах населённых пунктов, но зимой здесь выпадает столько снега, что он прячет под собой все неровности и дороги становятся ровными, гладкими и очень скоростными.

Преобладающим населением здесь являются, как ни странно, москвичи и питерцы, которые покупают в этих прекрасных местах добротные бревенчатые дома, ремонтируют их и живут здесь всё лето, а иногда и зиму. Выбор отличный – совершенно девственный заповедный край находится всего в 4-х часах езды по хорошей дороге, а все блага цивилизации есть в Пено в 10-ти км.

В день нашей поездки стояла мягкая погода, -3 -5С, слабый ветер, приносивший периодические снежные заряды. Вся поездка заняла один день, причём мы приехали в Бервенец к 12-ти, а уехали из Пено в 19 часов, что подтверждает доступность этих мест для автомобилистов.

(Дополнение. Это была первая поездка на ралли моей невесты Наталии. Волновалась она, волновались её родители. Накануне, узнав, что хороших тёплых вещей у Наталии нет, заставил её купить лыжный костюм и шапку-ушанку. Выглядел наряд комично, но самое главное – грел как надо. Ездили на стареньком прописном Фольксвагене «Гольф-2». По пути мы посетили Ржев, где традиционно едим в одном из кафе. А затем по дороге у нас случилась авария – на скорости 130 км/ч из-под капота повалил пар! Оказалось – оторвалась трубочка системы охлаждения. Починка заняла 10 минут, 7 из которых я ждал, пока мотор остынет. Тосол был в багажнике. Наталия даже не успела ничего заподозрить. Затем мы поехали смотреть парную гонку. Там Наталия научилась узнавать Евгения Новикова. Потом по трассе спецучастка предыдущего дня приехали в Ворошилово, где посмотрели канал. Пока ждали, замёрзли, и пить в машине из термоса горячий чай с одесской колбасой стало настоящим наслаждением. В Пено вернулись по трассам спецучастков. На финише пообщались со знакомыми гонщиками, судьями и с ПалПальчем Низкиным. Пилот экипажа АСпорт, Игорь Буланцев, высказался так: «Вы когда уезжаете, сейчас? А приехали когда, утром?! Вот это верность автоспорту!» На обратном пути Наталия устала, но спать отказывалась из опасения, что я сочту это невежливым. Поэтому всю дорогу «ловила глюки»: видела несуществующие повороты, бегающие деревья и призрачные горы, задрёмывала и снова просыпалась, не понимая, где находится. Но всё обошлось благополучно. Домой мы приехали то ли во втором, то ли в третьем часу ночи, но были в таком приподнятом настроении, что не пошли спать, а сели пить коньяк).

## Ралли «Старая Шуя 2009».

Оригинальное название: «пос. Хромцово Ивановской области»

Дата публикации: 17 января 2009 03:55:00

Посёлок Хромцово неизвестен за пределами родной Ивановской области. В нём нет ни курортов, ни исторических или культурных ценностей, с ним не связаны громкие события прошлого или настоящего. От Москвы до Хромцово 315 км: по Горьковскому шоссе до Владимира, далее по объездной дороге до поворота на Суздаль, затем по республиканскому шоссе А113 мимо Суздаля, через Иваново, и через 10 км после Иваново в д. Голчаново повернуть налево по указателю. В Хромцово дорога заканчивается<sup>1</sup>.

Главной и единственной достопримечательностью посёлка является Хромцовский карьер. «Хромцовский карьер располагается рядом с п. Хромцово, в 10 км от г. Фурманов Ивановской области. Сырьевой базой предприятия является Хромцовская группа валунно-гравийно-песчаных месторождений, разработка которых началась в 1971 году, состоящая из семи разработанных участков: Новинского, Хромцово-Потеряевского, Спасского основного, Каменное болото, Малуевского, Потеряевского северного, Лагерного, а также одного неразработанного – Жирославка», докладывает справочник. Территория, занимаемая карьером, огромна, и, что характерно – с высоким разрешением запечатлена на спутниковой карте GoogleMaps среди низкокачественных снимков. Если вы обычный человек, не живёте здесь и не работаете на этом карьере, то в этих местах вам нечего делать.



*Наталья Медведева и Константин Мотовилов устраиваются поудобнее – скоро поспеет шашлык и начнётся ралли. В руках – «антифриз». Фото автора.*

Но нас вряд ли можно назвать обычными людьми! Среди раллийной общности Хромцово, карьер и окружающие его леса известны как место проведения многочисленных этапов ралли «Старая Шуя», проходящих в каждое время года. Мы не пропустили ни одного этапа этого ралли, которому уже 6 лет. Мы работали здесь в судейских бригадах, принимали старт на гоночных машинах, а в этот зимний день приехали на первый в году этап Кубка России и НГС ККР зрительствовать и болеть – как говорят раллисты, «овошить».

Выехав из Москвы в 5:30 утра, на место мы прибыли в 9:30, за полтора часа до начала гонки, поэтому смогли занять самые удобные места на трассе. Первая наша точка располагалась в

зрительской зоне «Звезда» на лесной дороге СУ-2. Шашлычок и коньячок – наши лучшие друзья! После прохождения канала, мы переместились в Парк Сервиса, чтобы поздороваться и пообщаться с многочисленными друзьями и знакомыми. Домой отбыли в 13:30, т.к. надо было

<sup>1</sup> Участники данной поездки: Наталья и Григорий Медведевы, Константин Мотовилов и новенький Mitsubishi L200.

успеть забрать детей у бабушек. Обратный путь занял 5 часов.

Погода: абсолютно ясно, мороз  $-25^{\circ}\text{C}$  даже на солнце, но, к счастью, было безветренно и снежно. Ну скажите – какой нормальный человек встанет в свой законный выходной в 4 утра, чтобы проехать 700-с-лишним км, сжечь бак топлива и целый день стыть на жутком морозе? Только ненормальные раллисты и их болельщики!

Замечательные фотографии с гонки можно посмотреть в галерее сайта Клубного Ралли<sup>1</sup>. А я, как всегда, постарался сделать несколько фото того, что окружает главные места действия и объекты всеобщего внимания. Приятного просмотра<sup>2</sup>.

### Ралли «Пено 2009».

**Оригинальное название:** «И снова Пено, и снова ралли»

**Дата публикации:** 04 февраля 2009 13:46:00

«Стоит, чёрт возьми, ехать вокруг света, чтобы сосчитать кошек в Занзибаре!» (Ответ Виктора Конецкого Генри Торо)

30.01.2009, пятница. 21:00, ребёнок сдан бабушке. 23:00, вернулись домой.

31.01.2009, суббота. 03:00, по машинам и в Пено.



Фрагмент самого закрученного дога ралли «Пено» – СУ «Корено». Фото автора.

Сутки без сна, 480 км со средней скоростью 96 км/ч<sup>3</sup>. Дорогу к спецучасткам ралли «Пено» знаю наизусть. Остался позади титанический зародыш развязки МКАД – Новорижская трасса. Промелькнули Волоколамск, Шаховская, Зубцов, Ржев, Селижарово, Осташков, Пено. 08:00,  $-19^{\circ}\text{C}$ . В Бервенце на площадке Парка Сервиса ещё петухи не кукарекали. Въезжаем на дремлющие спецучастки<sup>4</sup>. Трассу помню без стенограммы. Короткий тест показывает, что при включённой межосевой блокировке склонность к заносу пропадает. Не торопимся, впитывая робкую зарю белого безмолвия. Встречный УАЗик шарахается в брусстер – напуган вчера на прописи? Спит деревня Мосты. Спит речка Мостовлянка, спит озеро Слаутино. Времени хватает на неторопливое занятие лучших зрительских и парковочных мест<sup>5</sup>. С 11:00 до 13:00 идут канал и шашлыки.

$-16^{\circ}\text{C}$ , солнце, ясно. После метлы переставляемся на следующий, лесной и закрученный, доп<sup>6</sup>. По

<sup>1</sup> <http://clubrally.ru/>, раздел «Фотогалерея»

<sup>2</sup> В оригинале статья сопровождалась фотографиями. Их можно увидеть в Живом Журнале по адресу: <http://kpkc.livejournal.com/27445.html>.

<sup>3</sup> Участники поездки: Наталия и Григорий Медведевы, Mitsubishi L200.

<sup>4</sup> СУ «Мостовлянка», 1-й и 4-й спецучасток в 2009-м году.

<sup>5</sup> На этой точке оказались в соседстве с раллийным фотографом Анатолием Кожариным (fotofan).

<sup>6</sup> СУ «Корено», 2-й и 5-й спецучасток в 2009-м году. Это время мы провели в компании другого фотографа, Павла Низкина.

пути пробки от убравшихся<sup>1</sup>. С 15:00 до 17:00 просмотр канала на неразведанной овощами точке. –19С, ясный и тихий закат, следы лисичек на снегу. После открытия трассы довершаем круг по спецучасткам, по пути спасая два экипажа.

(Дополнение. Один экипаж, номер 4 (Евгений Сапогов – Сергей Ильин (Казахстан), Subaru Impreza), выдернули своими тросами из глубокого заснеженного кювета, предварительно вытащив их техничку. Другой экипаж, номер 38 (Вадим Лелюх – Лев Энглин, Citroen C2 VTS), подбросили до Парка Сервиса, т.к. их машина была сильно разбита).

Около 20:00 – избушка, +24С, горячий душ, ужин, мягкая постель, бездонное звёздное небо, стометровые сосны, сон.

Это лучшая поездка на ралли.

(Дополнение. Это не вошло в тогдашний отчёт, но ралли «Пено 2009» запомнилось ещё несколькими вещами:

– Впервые за много лет существования ралли не проводилась знаменитая Парная гонка в Бервенце, гвоздь ралли «Пено»;

– Зато вновь был организован длинный доп «Залуковье» – 36 км! Обычно он разбивается на два спецучастка;

– Одним из «нулей» был Андрей Долгов (Lomax), знаменитый клубник, давно отошедший от активных выступлений в ралли;

– Накануне гонки у Бориса Зимина взяла интервью съёмочная группа журнала «Сноб». Информацию режиссёру о том, как проехать на самые интересные места для съёмки, дал автор этой книги. Однако у раллистов есть поверье, что перед гонкой нельзя фотографироваться и нельзя давать интервью – плохая примета. Сработала примета или что-то другое, но сход Зимина на СУ-2 остаётся фактом).

### **Ралли «Бологое Зима 2009».**

**Оригинальное название:** «В Бологое – не гонять и не овощить?»

**Дата публикации:** 17 марта 2009 19:47:00

На протяжении многих лет, тесно связанных с ралли, все дальние и ближние поездки на автоспортивные мероприятия были сопряжены с той или иной долей участия в них – в качестве гонщика в боевой машине, или как судья соревнования, или как болельщик, или как помощник механика. А в этот раз был поставлен необычный эксперимент!

Кто не знает город Бологое? Большинство – из слов популярной песни, но по всей стране это название также известно как место, где проводятся бахи – однодневные ралли-рейды всероссийского масштаба, и ежегодные раллийные серии, несколько гонок в год. Казалось бы, зачем может ехать в Бологое человек, влюблённый в автоспорт, в дни проведения там клубного ралли «Бологое 2009»? Оказывается – просто отдохнуть с семьёй<sup>2</sup> на турбазе! Правда, автоспорт то и дело бурно вмешивался в нашу тихую жизнь. Невозможно спокойно находиться рядом с гонкой, как невозможно спокойно находиться рядом с извергающимся вулканом.

История началась задолго до марта, когда определился состав участников ралли «Бологое 2009». От нашей команды ехало два экипажа (Давтян С. – Мотовилов К.<sup>3</sup> и Булгаков Д. – Булгакова Т.<sup>4</sup>), три механика, техничка и автовоз с тремя боевыми машинами. А сам я направлялся туда просто отдохнуть с женой и дочерью и потусоваться с друзьями, хотя посильно оказывал помощь при подготовке и в самой гонке.

В порядке подготовки к гонке были забронированы номера в приличном туркомплексе «Заимка» со всеми удобствами, напечатаны наклейки на машины, в боксы команды в Ликино-Дулёво с аэродрома в Тушино доставлена на подкате одна из боевых машин, которая участвовала в тестах. Формат гонки обыкновенный: в пятницу 13-го марта ознакомление, в субботу 14-го марта гонка, подсчет результатов и награждение. Основной состав приезжал на Заимку 13-го утром, к 8:00, а наше семейство решило ехать ночью 12-го, чтобы дать дочке выспаться и не нарушать её режим дня.

<sup>1</sup> Это был экипаж номер 7 (Борис Зимин – Евгений Живоглазов, Mitsubishi Lancer Evo 9).

<sup>2</sup> Участники поездки – Медведевы: Наталия, Григорий, дочь Ксения двух лет, Mitsubishi L200.

<sup>3</sup> Тогда ещё на «8-ке» ВАЗ-21083 с мотором 1700 куб.см., стартовый номер 25.

<sup>4</sup> Это был их первый выезд на ралли. Им дали каркашную «10-ку» и устроили «нулевым» экипажем.

Таким образом, мы с женой погрузили дочь, багаж и себя в нашу славную «Эльку» ровно по сигналу отбоя вечером в четверг 12-го марта, и в 22:00 тронулись в путь. Ночью по нашим трассам ездить намного удобнее – движение меньше, средние скорости выше. Дочь мирно спала, и уже к 1:00 ночи мы находились всего в ста километрах от цели.

Вдруг, откуда ни возьмись, мы попали в глухую пробку. Ленинградка в этом месте имеет по две полосы в каждую сторону, так обе полосы в сторону СПб были забиты фурами, среди которых терялись наша «Элька». Пока простояли в пробке, пока протошнили ремонтируемый участок дороги, потеряли уйму времени. Дочь проснулась и никак не могла заснуть. На турбазу мы прибыли в 4 часа утра. Хорошо, что нас там ждали, и мы сразу смогли уложить ребёнка и улечься сами.

А уже с восьми утра начались хлопоты следующего дня. Надо было встретить экипажи, проводить их на административку и на ознакомление с трассой, поздороваться со всеми официальными лицами гонки, купить сувениры, ответить на вопросы новичков, и так далее. В таком весёлом темпе прошла вся первая половина дня, после чего – впервые за много дней! – появилась возможность лечь и поспать. После вечерней прогулки по льду озера, под ясным небом и в полной тишине, жизнь стала казаться просто замечательной! Небо было ясным, пригревало солнце, блестел снег, чирикали синички, в общем, стояла прекрасная весенняя погода.



*В Парке Сервиса (слева направо):  
Наталья и Ксения Медведевы, Булгаков Дмитрий, Булгакова Татьяна, Хлебников Олег, механик.  
Фото автора.*

Не успел я сказать жене, что в кой-то веки могу тихо и спокойно отдохнуть на природе, вместо того чтобы носиться как угорелый в тесной ревущей машине, приходит известие, что у одного экипажа развалилась коробка передач, в корпусе дыры, и нужно искать замену. Понятно, что в шесть часов вечера в Бологом не так легко найти запасную спортивную КПП на «десятку», даже среди гонщиков. Главный механик просит с ним куда-то съездить за коробкой после ужина, что не вызывает никакого беспокойства ни у меня, ни у жены. Надо так надо. И только тронувшись в путь в 20:00, выясняется, что запасная коробка есть только на базе в Ликино-Дулёво, причём её надо ещё собрать! Обратно в Заимку надо вернуться часов в семь утра, в крайнем случае в 8:00.

Делать нечего, летим по шоссе в Ликино, а это без малого 500 км. А часы тикают. Утром ребятам на старт, и жену с ребёнком надо отпереть из номера – ключ-то у меня остался... Всю дорогу тапка в пол, мотор в отсечке, но у пикапа максималка 160. При средней под 100 км/ч, прибываем в Ликино в полвторого ночи. Пока главный механик занимается коробкой, отключаюсь на переднем сидении «Эльки»... Не успел сомкнуть глаз – подъём! Оказывается, уже 3:30! К семи утра точно не успеем. Мрачно давлю на газ где можно и где нельзя, идя на грани фола. Хорошо, помню, где по дороге стоят гаишники. Главный механик, не веря в успех, крепко засыпает. Засыпаю и я, спасает только рассвет. В районе Вышнего Волочка звонит пострадавший экипаж. Мол, нам через час двадцать на старт, вы где? Успокаиваю – через полчаса будем, коробку поставим, на старт успеете. И верно – минут через тридцать вваливаемся в ворота турбазы. На часах 8:07. Успели.

И снова начался отдых, так как развитие спортивных событий уже не требовало моего вмешательства. Отперев номер и увернувшись от запущенного в голову стула, обнял жену, и втроём с дочкой мы отправились завтракать. Пока гонщики резали снег, лёд, воздух и обочины, соревнуясь в скорости на первой секции ралли, мы поехали (100 метров!) в Парк Сервиса, «помогли» механикам расставить палатки и разложить инструмент. Потом отправились с ребёнком на обед, а после дневного сна – гулять на озеро и в лес на противоположный берег. Предыдущей ночью, когда мы ездили в Ликино, подморозило, градусник показывал –10С, светила Луна в безоблачном небе. С утра в день гонки было пасмурно и холодно, а после обеда выглянуло солнце. Погода для прогулки самая подходящая. Мы гуляли с дочкой одни. Ни единый человек, ни единый посторонний звук не нарушал наш отдых. Вокруг – зимующие на пригорках леса, простор скованного льдом озера и бездонное небо...

Часов в шесть-семь вечера начали возвращаться наши экипажи, довольные и разгорячённые. Вечером весь состав команды собрался в одном из номеров и подвёл итоги гонки. В целом, все остались удовлетворены своим участием, так как гонка прошла хорошо, поставленные цели были достигнуты, машины не повреждены. Поздравив друг друга, одни из нас отправились спать, а другие – пить и гулять. Спать пошли конечно же мы с женой.

(Дополнение. Сергей Давтян с Костей Мотовиловым стали 23-ми в абсолюте и 12-ми в «4000Н». Булгаковы прошли трассу спокойно, но один раз всё-таки поймали приключение. Это одно из известных мест в Бологом – яма сразу после финиша СУ «Кооперативный» (или «Хомяковы ушки»). Прыгать на ней нельзя, а объехать не дают сугробы. Дмитрий узнал это на собственном опыте, когда вдруг его машина оказалась выкинутой в сугроб. Вернуться на дорогу и продолжить движение помогли зрители и судьи).

Наутро, собираясь в обратный путь, мы подвели свои итоги этой гонки. Выяснилось, что с маленьким ребёнком совсем не трудно ездить далеко. Ей нужно очень мало, и адаптируется она быстро. Вообще дочка из всех нас отдохнула лучше всего, отъелась и выспалась. Проблем с ней не было никаких. Ей только трудновато много часов сидеть в машине, привязанной в своём кресле, но 400 км можно проехать одним махом, а дальше лучше делать остановки. Погулять в тишине на природе хорошо не только детям, но и взрослым. Бака машины хватает километров на 700 энергичной езды, а маршрут Бологое – Ликино-Дулёво был проделан за выходные четырежды (!), ни разу не попавшись гаишникам.

Мы покинули гостеприимную Заимку в 13:00, и уже в 18:00 стояли на пороге своей московской квартиры.

...

Скажу по секрету, что пока мы беззаботно проводили время, катаясь на ралли нулями или овощами, зимой 2009 года уже начались события, которые очень скоро серьёзно изменили нашу жизнь.



## ГЛАВА 8. КОМАНДА «ЖИВИ»

Это время – вершина моей спортивной карьеры. Несмотря на короткий срок существования команды, яркие события следовали одно за другим: создание профессиональной команды, покупка нового гоночного автомобиля специальной постройки, призовые места на первых же выступлениях, съёмки специально для нас. Прежде никогда у меня не было таких мощных ресурсов и такой прекрасной команды специалистов. Спонсор Медиагруппа «Живи» – компания, где я работаю – оплачивал все расходы. Сопровождение на гонках и обслуживание машины в боксах выполняли профессионалы из команды DriveTECH: Василий Прутковский, Валентин Халаимов и Станислав Маслов. Фотографии и статьи для интернет-сайта создавали профессиональные журналисты Павел Низкин, Александр Нахапетов, Анатолий Кожарин, Андрей Фомченков, Андрей Саяпин. Видеосъёмки выполняли прекрасные специалисты из Медиагруппы «Живи»: Виталий Чижов (режиссёр), Павел Лушников (директор производственного центра), Тимофей Гуров (руководитель телевизионных проектов), Владимир Беляев (главный оператор) и целая бригада операторов и монтажёров.

Представляя свой проект руководству Медиагруппы, я постарался заинтересовать его необычностью, креативностью идеи, а также наглядным и красивым изложением мысли. Для этого я сделал красивую презентацию, составил сметы и графики, принёс наглядные материалы: газеты, журналы, календари, диски. Для Медиагруппы раллийная команда должна была стать имиджевым проектом, то есть недорогим, но громким средством заявить о себе. Руководство одобрило идею и разрешила этим заниматься, но совсем по другой причине: оно просто хотело поощрить («мотивировать») своих лучших работников.

Так что день рождения Команды «Живи» состоялся в апреле 2009 года.

С этого момента началось много приятных хлопот: приобретение новенького автомобиля Renault Logan Cup, подбор экипировки для всех членов экипажа, налаживание деятельности команды, планирование соревнований, съёмки. Никогда раньше у меня не было нового гоночного автомобиля, да ещё заводской постройки, и никогда не было новой экипировки.

Деятельность команды хорошо освещалась на командном сайте, так как это входило в план работы. В 2009-м году это делал коллектив RallyRUS'a, а в 2010 – мы сами своими силами. Типовая схема работы: одна статья перед гонкой, одна или несколько статей после гонки, фотогалерея, видеоролик. Поэтому сейчас мне осталось только собрать в одну книгу все отчёты, опубликованные в те годы.

Однако, внимательный читатель сразу заметит, как изменилась тональность текстов. Дневниковый стиль с дружеским юмором уступил место грамотному, но суховатому журналистскому изложению. Эмоции уступили место фактам. Так часто происходит в большом спорте – он заставляет быть серьёзным.

**Миссия выполняема!**

**Оригинальное название:** «Миссия выполняема!»

**Дата публикации:** 11 августа 2009 г.

**Автор:** Павел Низкин, RallyRUS

Мы рады представить вашему вниманию новую команду – «Живи». О том, как родилась команда, какие цели перед собой ставит, кто оказал поддержку смелому проекту, на чем поедет новый экипаж, рассказывает идейный вдохновитель и пилот Григорий Медведев.

**Как все начиналось.**

Случилось так, что я и мои друзья «больны» ралли. И «болеем» очень давно. Я искал любую возможность ездить и выступать. Понятное дело, что выезды были разовые. Иногда удавалось выступать в качестве пилота, иногда штурманом, иногда я ехал просто зрителем, потому что без Ралли жизнь становилась неполной.

**Идея! Шаг 1.**

Но всегда хотелось сделать выступления более стабильными. Принять участие в серии, от начала до конца. Достичь результата, цели. Естественно, многое упиралось в свободное время, финансы.

**О тех, кто рядом. Друзья и союзники.**

В Медиа-группе «Живи» я работаю достаточно давно. И обратил внимание, что руководство очень положительно относится к увлеченности сотрудников активными видами спорта, необычными хобби. Но просто так прийти и сказать «Хочу ездить, дайте денег» было бы неправильно. Автоспортом я увлек своего коллегу, юриконсультанта нашей компании Дмитрия Булгакова. Он давно занимается экстремальными видами спорта: походами повышенной сложности, дайвингом. Дима съездил «нулевым» экипажем на зимнее «Бологое» и окончательно заболел ралли. Так у меня появился союзник.

**Идея! Шаг 2.**

Мы обсудили все вопросы и окончательно сформировали идею нашего проекта. Новый экипаж, на новом автомобиле, участие в серии целиком. И по возможности представляя нашу компанию.

**На чем и почему?**

Поскольку спортивная часть проекта была на мне, выбор автомобиля и «игрового поля» был за мной. Я более или менее в курсе ситуации в ралли, поэтому, взвесив все «за» и «против», было принято решение купить автомобиль Renault Logan Cup и участвовать, соответственно, в серии «Кубок Рено Логан». А обслуживание машины доверить компании DriveTECH. На текущий момент такой выбор по соотношению цена / качество самый оптимальный. Новый автомобиль, в «заводской» комплектации стоит вполне разумных денег. А в серии участвуют практически идентичные машины, а значит, на первый план выходит мастерство пилота и скатанность экипажа. О более мощных машинах, мне кажется, пока думать рано. Все-таки я трезво оцениваю и свои навыки, и нас с Дмитрием как экипаж. Реализовать потенциал очень быстрого автомобиля мы пока не сумеем. Все нужно делать постепенно. И для «старта» мы выбрали идеальный вариант.



*Фотография для рекламы. Фото: Виталий Чижов.*

**«Шеф, это мы!»**

Проработав все вопросы, вооружившись идеей, точным планом ее реализации, сделав презентацию, набрав журналов с материалами про ралли, где и я умудрился «засветиться», видеороликами, пошли к руководству. Мы очень переживали за исход дела. Но руководители Медиа-группы «Живи» с энтузиазмом отнеслись к нашему проекту, за что им большое спасибо.

Они сказали, что идея очень интересная, «неформатная» для нашей компании, необычная, и почти сразу было принято решение о поддержке фирмой нашего экипажа.

#### **Энтузиазизм!**

К нашему удивлению, многие сотрудники нашей фирмы живо заинтересовались идеей раллийной команды и предложили свою помощь. Хотя с миром автомобильного ралли почти никто не был знаком. Поскольку мы занимаемся изданием журналов, интернет-сайтов и ТВ-каналов, и дизайнеры, и операторы, и сценаристы работают у нас в «Живи». И они все с большим энтузиазмом взялись за реализацию информационной и рекламной частей проекта. С такой поддержкой можно добиться очень многого!

#### **Спорт. Цели.**

Спортивные задачи мы ставим перед собой здравые, осмысленные и реалистичные. Пока – проехать первую гонку с минимумом ошибок, понять свой темп, и дальше расти, набираясь опыта, увеличивая накат. Ибо опыт в ралли – это самое ценное. Ну а с ростом опыта будем ставить и достигать дальнейшие цели.

#### **Не только спорт. Миссия.**

Как команда, выступающая под брендом нашей Медиа-группы «Живи», мы хотим взять на себя и некую миссию по популяризации ралли, как вида спорта, с использованием возможностей наших СМИ. Мы хотим показать простым людям, что автоспорт, и в частности ралли, это не спорт элитной группы, а доступный, с вменяемыми затратами вид спорта. Главное подать информацию так, чтобы ралли заинтересовалось как можно больше простых людей. И сделать ралли столь же популярным, как хоккей или теннис. Ну или, во всяком случае, чтобы интерес был сравнимым. Мы хотим внести посильный вклад в популяризацию ралли.

### **Ралли «Бологое Лето 2009».**

**Оригинальное название:** «Первый «блин» колесом...»

**Дата публикации:** 19 августа 2009

**Автор:** Павел Низкин, RallyRUS

Для экипажа команды «Живи!» задачей на ралли «Бологое-Лето 2009» было вкатиться и финишировать на гонке. И это удалось, невзирая на сложности в ходе гонки. А сложности были...

(Дополнение. Это была единственная гонка, где мы с экипажем Константина Мотовилова оказались соперниками по Кубку Рено Логан. Костя был штурманом у нашего общего друга Сергея Давтяна. Однако соревнование вышло не друг с другом, а с проблемами. О сложностях экипажа «Живи» рассказано в этой статье. А Костин экипаж немного «прибрался» на СУ-2 и потерял время. Затем помогал другому закопавшемуся экипажу, перегородившему дорогу. До финиша добрались все, но о борьбе за результат речи уже не шло).

Основной задачей на гонку было вкатиться в боевой режим после значительного перерыва. И что самое важное, доехать до финиша. А вот с этим пришлось потрудиться. Но экипаж Григория и Наталии Медведевых финишировал, несмотря ни на что.

(Дополнение. По каким-то причинам Дима не смог поехать, и кресло штурмана заняла моя жена. О приключениях Наталии на этом ралли читайте приложение «Жёны на ралли», а о приключениях Ксении – приложение «Дети на ралли»).

Григорий Медведев: «На втором СУ второй секции сзади начал раздаваться отчетливый металлический стук, причина которого была неясна. В конце концов, на третьем допе у нас отлетело колесо. Мы уже думали, что для нас гонка закончена. Но осмотрев все, я увидел, что и тормозная система, и шпильки целы. Достали запаску. Наташа ставила знаки и показывала «ОК» как положено. Я поддомкратил машину, поставил запасное колесо. Гайки, естественно, мы потеряли, я открутил по одной с каждого из трех оставшихся колес, и мы поехали».

(Дополнение. Раскрутились гайки. Мистика, но на этой гонке колёсные гайки открутились также у Сергея Давтяна, Тимура Садретдинова и на «гражданском» «Логане» Василия Прутковского, директора команды DriveTECH. Конечно, это моя вина, что не уследил такую типичную неисправность – «промумил», как говорят раллисты. Однако Сергей Иванов от имени DriveTECH взял вину на себя и подарил нам новое колесо).

Экипаж смог не просто продолжить гонку, но и пройти вовремя все пункты контроля времени. Конечно, на трассе приходилось выдерживать безопасную скорость: все-таки неполное

крепление колес приходилось принимать во внимание и учитывать. Тем не менее, спортсменам на первой секции, состоявшей из пяти скоростных участков, удалось удержать темп соперников Кубка Логан, а после технического обслуживания на сервисе значительно прибавить в скорости. Опыт участия во внедорожных соревнованиях пригодился при преодолении бродов, а разумная осторожность позволила финишировать в ралли. Итогом выступления на бологовском этапе Renault Logan Cup стало восьмое место в серии, что принесло в копилку экипажа первое зачетное очко (после 6 этапов экипаж команды «Живи» занимает тринадцатую строчку общего зачета). В общей классификации гонки дуэт Григорий Медведев/Наталья Медведева занял 24 место, при этом в зачетном классе 2000Н удалось показать 12 время.

Григорий Медведев: «Глубокие лужи на спецучастках и доездах форсировали аккуратно, особенно видя, как там заливали моторы другие участники. На второй передаче «внатяг», гоня перед собой волну. Один раз все-таки залили двигатель, но «прочихались» и поехали дальше. Так, аккуратно, с аварией, пропуская на допах другие экипажи, потихоньку двигались к финишу. Очень помог опыт участия во внедорожных соревнованиях: как правильно преодолевать брод, как ехать по размытому грунту, чтобы не встать. Это пришлось очень кстати».

(Дополнение. Да, в тот раз было «мокрое» Бологое, но огромные лужи подстерегали не на допах, а на доездах между ними. Утонуть в них ничего не стоило. Со многими участниками так и случилось. Двадцатикилометровый доезд после финиша СУ «ГОК» вообще был достоин ралли-рейда, поэтому я и пошутил про внедорожные соревнования).



*На трассе СУ «ГОК» с «аварийкой». Фото: Илья Фёдоров.*

В целом, задачи, поставленные перед экипажем команды «Живи», были выполнены, и даже перевыполнены. Гонка не только была пройдена от старта до финиша, но и получен навык «выживания» в очень непростых гоночных условиях.

Ну и, плюс ко всему, была решена медийная задача. Съёмочная группа «Живи» смогла снимать экипаж и в условиях ознакомления, и на трассе в боевом режиме. А оператору с профессиональной камерой удалось, уместившись в каркасе позади экипажа, где еле-еле умещаются гоночные шлемы, на ознакомлении снимать процесс почти «изнутри»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Это отдельная песня. См. главу «Мультимедийные проекты команды «Живи».

В целом, выезд удался. И, невзирая на сложности, финишировать удалось даже не на последнем месте в «каркасном» зачете. Что ж, первый блин вышел не комом, а колесом. Но он удался.

### **Ралли «Гуково 2009».**

**Оригинальное название:** «Главное – умение экипажа»

**Дата публикации:** 02 сентября 2009

**Автор:** Павел Низкин, RallyRUS

Ралли «Гуково» – одно из самых популярных и интересных в нашей стране. И хотя бы один раз попасть туда старается каждый спортсмен. А уж у тех, кто побывал там не единожды, да еще и в разную погоду, в «загашнике» всегда найдется масса рассказов. От смешных до страшилок, про прелести и трудности степного ралли.

Для пилота команды «Живи» Григория Медведева гуковская гонка уже не будет в новинку, а вот для его штурмана, Дмитрия Булгакова, ралли «Гуково» станет первым серьезным в карьере.

Григорий Медведев: «Из всего нашего коллектива отвечать на самые разные вопросы выпало почему-то мне. Давайте, например, расскажу, как в «Гуково» меня, в качестве штурмана, впервые в жизни положили на «уши» через капот, да так сильно, что каркас «сыграл» и перекошил весь кузов? И как судьи со старта этого допа ездили к нашим руинам, чтобы помочь? Или как один из наших друзей написал о Гуково эпос в духе древнерусских былин: «Ой вы, гой еси добры молодцы!»... Так что если вместо диктофона на стол поставить по «рюмочке чая», таких историй вспомнится не на один час».

Ралли «Гуково» известно своей непредсказуемостью в плане погоды, которая кардинально меняет характер спецучастков. Либо это жара, сушь, пыль и горящие кругом степи, либо ливень, непроходимые спецучастки и огромные лужи помимо «плановых» бродов – одной из достопримечательностей гонки. Если с «сухим» вариантом все более-менее понятно, то в случае «мокрого» очень остро встает вопрос выбора резины. Обычная гравийная «замыливается» на первых метрах после старта, и дальше машина ведет себя как на льду. Когда было разрешено, многие участники для такого варианта гонки применяли «расшипованную» зимнюю резину. В противном случае, особенно для переднеприводных машин, преодоление подъемов и управляемость на трассе становились почти нереальными задачами.

Григорий Медведев: «Бологое нельзя рассматривать как подготовку к Гуково. Это настолько разные гонки, что их невозможно сравнивать. И неровности в них разные, и «мокрость» сильно отличается... Бологовские лужи не идут в сравнение гуковскими бродами. Конечно, мы к ним готовимся, хотя во многом ограничены техническими требованиями. Например, не можем поставить выносной воздухозаборник («шноркель») или вывести его в салон. Необходимую герметизацию и гидрозащиту автомобиля мы сделали сразу, ещё в июне, а перед «Гуково» защитили высоковольтные провода силиконовой смазкой. В любом случае, главным в преодолении бродов (и не только их) является умение экипажа, ведь утопить можно даже подводную лодку! Так что для нас основная подготовка заключается в тщательной работе со стенограммой, тем более что регламентом мы ограничены во времени ознакомления и в количестве проездов СУ... Разумеется, во многом рассчитываем на прославленную надежность автомобиля Renault Logan Cup и на великолепную работу наших механиков!»

Для экипажа команды «Живи» это первая гонка в таком составе. Конечно, бороться сразу за призы в серии Кубок Рено Logan, особенно учитывая наличие опытных пилотов, которые уже знакомы с трассой и ездят достаточно давно, будет непросто. Да и задачи на этот сезон у экипажа все-таки немного иные.

Григорий Медведев: «Коллеги по заводской моносерии всегда готовы помочь, поделиться опытом. Михаил Скрипников, лидер Renault Logan Cup, на сегодняшний день вне конкуренции на «Логане». Евгений Мейтес и Владимир Касьянов очень сильные и опытные пилоты, и нам, молодому экипажу, придётся немало потрудиться, чтобы вмешаться в их спор»<sup>1</sup>.

Независимо от целей и задач, участие в таком ралли, как «Гуково» – это бесценный опыт. Или, как говорят, «накат». На таких непростых гонках экипаж «скатывается», учится работать в

<sup>1</sup> Напомню, что экипаж «Живи» включился в Кубок Рено Logan в середине сезоне, когда остальные участники уже имели зачётные очки.

паре, как единый механизм, преодолевать сложности трассы и погоды. А накопленный опыт – это половина будущего успеха.

**Оригинальное название:** «Гуково. Дебют. Бронза»

**Дата публикации:** 09 сентября 2009

**Автор:** Павел Низкин, RallyRUS

На ралли «Гуково» экипаж команды «Живи» в составе Григорий Медведев / Дмитрий Булгаков выехал впервые. И попал, что называется, из огня да в полымя.

Одна из самых сложных гонок, в самых тяжелых условиях – это испытание и проверка на прочность и людей, и техники. Естественно, при таком раскладе бросаться с головой в омут борьбы за призы было бы неразумно. Но сход одного из четырех участников серии Renault Logan Cup на первой секции ралли сделал реальностью шанс на подиум.

Теперь главным было добраться до финиша, что в условиях размокшей от ливней трассы и десятков бродов было вовсе не так просто. Из более чем трёх десятков участников Чемпионата России финишный флаг увидели лишь 21.



*Один из десятков гуковских бродов. Фото: RallyRUS.*

Ехать пришлось аккуратно. Опасность вылететь со скользкой трассы в степь, или залить двигатель в броне подстерегали на каждом метре из 130 скоростных километров ралли. И осторожность оправдалась. Григорий Медведев и Дмитрий Булгаков финишировали на ралли «Гуково 2009». В зачёте моносерии Renault Logan Cup они стали бронзовыми призерами этапа.

Григорий Медведев: «Первая секция далась трудно. Кроме затянувшейся борьбы с грязью, мы сами допустили несколько ошибок. Сколько же было радости, когда на второй секции дороги подсохли! Наконец-то мы получили любимое скоростное ралли, с быстрыми виражами и каскадами трамплинов! Мы видели, что Евгений Мейтес остановился на трассе, что практически стопроцентно означало сход, но это больше огорчило, чем обрадовало.

Вторая и третья секции стали истинным наслаждением, и наши времена на спецучастках оказались отнюдь не последними в Чемпионате! При той установке нашей команды, которую мы озвучили перед первым выступлением в Бологом – участие в каждом этапе Кубка Логан, стабильность и накат – считаю, что бронза в Гуково – это серьезное достижение. Это награда,

честно добытая в споре с сильными соперниками. Жаль, что им не хватило чуточку спортивного везения. Также не могу не отметить прекрасную работу механиков команды DriveTECH. Благодаря их трудам и указаниям, нам удалось сохранить машину невредимой. Своим результатом мы во многом обязаны им».

(Дополнение. Здесь ничего нет об ознакомлении, а это – отдельная история. По регламенту, на пропись трассы было выделено 4 часа и по 2 прохода каждого СУ. Но в середине дня пошли проливные дожди, и степь превратилась в топь. Ознакомление продлили на несколько часов без ограничения проходов, но нас это не спасло. Ни о какой записи стенограммы речи не шло – главным было не застрять в раскисшей земле на своей прописной машине. Полотно трассы чуть-чуть углублено по сравнению с уровнем поверхности, и этого оказалось достаточно, чтобы дорога превратилась в реку глубиной по фары, а местами – в разливное болото. Эти участки приходилось объезжать, чтобы не застрять, то есть почти всё время ехать не по трассе, а где-то рядом. Точно записать стенограмму таким образом невозможно. Верно оказались записаны только направления поворотов. В одной из луж мы потеряли передний номер, так что Диме пришлось разуваться и искать наощупь. А в другом месте не смогли подняться по глине вверх на бережок речки и застряли капитально. Машину вытолкали Дима с помощью местных подростков. Потом он ехидно шутил, что пилот, мол, в белой рубашечке, а штурман в грязи по макушку. А последним приключением стало ДТП, когда нашу прописную машину на стоянке вдребезги расколотили местные, решившие, что они гонщики. А машина-то была служебной! Диме со своей женой пришлось лететь домой самолётом из Ростова-на-Дону, а мне – оставаться ещё на один день и получать в ГИБДД справки для страховой компании. Но это был понедельник, отделение официально не работало, и мне грозила неудача, если бы местные милиционеры не были увлечены ралли так же, как и я. Мы быстро нашли общий язык, они мне нарисовали все необходимые документы, а я им подарил командные бейсболки.

По поводу результатов. Иногда можно услышать мнение, что победа «по доезду», когда все соперники сошли – это не победа. Только не нужно это слушать. В ралли результат определяется единственным способом – секундомером. А ему не важно, по какой причине один экипаж оказался впереди другого. Так что победа есть победа).

### **Ралли «Новороссийск Ралли Россия 2009».**

**Оригинальное название:** «Аккуратно и весело»

**Дата публикации:** 14 октября 2009

**Автор:** Павел Низкин, RallyRUS

Именно так охарактеризовал выступление своего экипажа на финальном этапе Чемпионата России по ралли и на восьмом этапе Кубка Рено Логан пилот команды «Живи!» Григорий Медведев. Для экипажа это был первый опыт старта на такой сложной гонке. Тем не менее, тактика, избранная в самом начале сезона, принесла свои плоды. Серебряные награды зачета Renault Logan Cup пополнили копилку команды.

Ралли в Новороссийске – одно из самых сложных и по покрытию, и по конфигурации дорог. Горные спещучастки, когда с одной стороны скальная порода, а с другой обрыв, очень требовательны к экипажу. Скатанность, внимательность и известная доля осторожности – вот те факторы, без которых на черноморском побережье невозможно добиться результатов.

Григорий Медведев: «Когда мы только собирались ехать в Новороссийск, мы знали, что это будет самая трудная гонка. Плюс к этому, многое для нас было впервые. Впервые сложная горная трасса. Впервые двухдневный формат. И ко всему этому предстояло приспособиться. Не скажу, что было страшно, но определенный «мандраж» присутствовал, безусловно. После ознакомления пришли в состояние легкого шока – как по таким дорогам можно ездить? Обилие острых камней, узость, крутые спуски, когда любая ошибка будет стоить в лучшем случае «железа» – это сильные эмоции. Покрытие спещучастков очень жесткое. Сразу же приобрели новый комплект самой надежной резины. И решили придерживаться тактики, которую выбрали в начале сезона: едем аккуратно, бережём технику, тем более, что через две недели финал серии. Трассу хотелось понять и почувствовать. Бросаться здесь сразу в бой за призы было бы неоправданным риском, а противопоставлять что-то опытным соперникам на этой непростой трассе задача для нас пока преждевременная».

Тот факт, что в момент записи ты воспринимаешь дорогу несколько иначе, чем потом, на скорости в боевом режиме, известен. И правильно увидеть трассу, представить, как поведет себя боевой автомобиль на гонке именно в этом месте, можно только при наличии большого опыта и, как говорят, «наката». Но есть еще и психологический момент. Когда ты выходишь на старт, когда нервы напряжены до предела, а уровень адреналина в крови приближается к максимуму, все воспринимается иначе.

Григорий Медведев: «В момент, когда загорелся зеленый «блинкер» на стартовом табло первого спецучастка, все ощущения изменились. Я много раз замечал этот факт, но ни объяснить его, ни бороться с ним не могу. Вся трасса как будто изменилась и стала не такой пугающей. Некоторые «страшные» места пролетели ходом, почти не заметив. Восприятие дороги стало другим. Конечно, мы старались ехать с «холодной головой», берегли жесткую резину, которой было всего четыре колеса. Кстати, в Новороссийске я отметил для себя еще один факт. Если в Гуково полностью вкатиться и набрать темп удалось только к третьей секции, то здесь это получилось гораздо быстрее. Возможно, отчасти за счет того, что были длинные спецучастки. Отчасти, как мне кажется, набирается опыт».

В Новороссийск приехали четыре участника Кубка Рено Логан (а именно на этой серии сосредоточены усилия экипажа Медиа-группы «Живи!»). Три из них – весьма опытные спортсмены. Составить им конкуренцию на такой гонке очень непросто. Григорий Медведев и Дмитрий Булгаков не стали изменять своей тактике. Но в ход гонки вмешался его величество случай. В первый же день два претендента на лидерство Михаил Скрипников и Владимир Касьянов прекращают борьбу из-за технической неисправности и вылета соответственно. Они имеют возможность стартовать во второй день по системе «супер-ралли», но с достаточно серьезным временным штрафом.

Григорий Медведев: «Мы реально оцениваем свои силы, борьба за призы на этой трассе и с этими соперниками в наши задачи не входила. Поэтому, найдя свой темп, просто ехали аккуратно и весело. Не рискуя чрезмерно, но, по моей оценке, достаточно бодро. Сход двух экипажей в первый день сразу вывел нас на второе место. Я понимал, что во второй день они, безусловно, попробуют отыграть упущенное время. Но мы держали свой темп, не пытаюсь никого удивить, и, как показала практика, это оказался верный выбор».

Второй день ралли, как и первый, снова вдвое сократил количество экипажей серии Renault Logan Cup. Но главным результатом для себя и для экипажа «Живи!» Григорий считает не серебряные награды одной из самых сложных гонок.

Григорий Медведев: «На такой гонке главная награда для нас – это успешный финиш и бесценный опыт. Аналогичных трасс по сложности и жесткости в России, наверное, больше нет. Этот сезон для нас – самое начало карьеры, поэтому каждая гонка – открытие. После каждого соревнования мы проводим серьезную работу. Анализируем, как прошла гонка, что получилось, что нет. Какие были допущены ошибки, а что мы сделали правильно. И прогресс есть. Сильные соперники и высокий уровень соревнований также заставляют нас тянуться вверх».

У экипажа команды «Живи!» впереди завершающий аккорд сезона 2009, финал серии Renault Logan Cup ралли «Текстильный край». Но уже сейчас понятно, что Григорий Медведев и Дмитрий Булгаков из разряда новичков планомерно перемещаются в категорию спортсменов с опытом. В ралли учиться можно всю жизнь. И ребята готовы к этому. Каждая гонка – это еще одна ступенька на лестнице, ведущей к мастерству и успеху. И они уверенно шагают по ней.

(Дополнение. Несмотря на удачное выступление в Новороссийске, поездки на ралли столкнулись с интересами работы. Мы с Дмитрием решили не раздражать руководство и на финал не поехали. Конечно, могли бы там посоревноваться с Константином Мотовиловым, и, возможно, даже с шансами на приз. Но финал в Текстильном Крае оказался грязным и размытым, практически трофи-рейдом в топком песчаном карьере, и я ни разу не пожалел о том, что не поехал).

#### **Представление экипажа на торжественном старте:**

Номер 39. Медведев Григорий (Москва). Занимается ралли 6 лет. Владелец первого спортивного разряда по автоспорту. Это новый экипаж, в его активе «бронза» на гуковском этапе Кубка Рено Логан. Экипаж защищает цвета Медиа-группы «Живи», которая занимается выпуском мультимедийных проектов, таких как «Живи!», «SNOB», «F5», «Русский Пионер».

Булгаков Дмитрий (Москва). Первый год в автоспорте, но уже показал первые успехи и завоевал первые награды.

Оба спортсмена занимаются экстремальными видами спорта, такими как конный туризм, сплавы, а также экспедициями в отдалённые места нашей планеты. Григорий и Дмитрий прошли не один маршрут больших категорий сложности, вплоть до критических.

В Новороссийске выступают впервые. Это вторая гонка в рамках Чемпионата России как для экипажа, так и для их автомобиля Renault Logan Cup.



*Горный спецучасток над Цемесской бухтой. Фото: Игорь Карачун (ikar).*

**Блиц-интервью:**

После первой секции: №39 (Медведев): Очень непривычно, едем впервые. Трасса жесткая, коварная, но интересная.

После второй секции: №39 (Медведев): Проехали побыстрее, но нам всё же сложно, быстро ехать не получается. С полноприводными не потягаться.

После второго дня: №39 (Медведев): Мы очень рады! Настроение прекрасное, ведь мы заняли 2-е место в Logan Cup!

Булгаков, штурман: А у меня настроение суровое. Сходы, травмы, пожар...

Медведев: Да, это немного портит впечатление. Мы за мирный автоспорт!

(Дополнение. Разумеется, переднеприводный «Логан» мощностью 100 л/с никак не может тягаться с полноприводными «турбомонстрами» мощностью под 250 л/с. Это была просто попытка пошутить. Как всегда, мы стартовали последними, поэтому видели все сходы – и вылеты, и поломки. Дмитрий – молодец, отмечал в дорожной книге позицию, где произошёл сход, и сообщал об этом судьям на финише с точным указанием, кто сошёл, где и что случилось. В ходе ралли произошёл инцидент с вылетом гоночной машины в зрителей. Мы видели, как на доп выезжала «скорая». Но ничего серьёзного, к счастью, не произошло. Зато мой друг Володя Кабанов, шедший на «золото» в R1 по итогам всего года, буквально «сгорел на работе». То есть не он, а его автомобиль. Дотла. Это был последний доп последней гонки сезона. На старте нас предупредили о горящей машине, и через пару километров мы её увидели сами. А вечером гоночки устроили Владимиру овацию по этому поводу).

## Итоги 2009 года.

**Оригинальное название:** «Живи!» Итоги 2009 года»

**Дата публикации:** 05 ноября 2009

В минувшую субботу состоялся финальный этап Renault Logan Cup 2009-го года. Таким образом, эта гоночная серия завершила свой очередной год, и команда «Живи!» подводит итоги сезона. Но наша команда умеет говорить не только словами, но и фотографиями, и видеоклипами.

Команда «Живи» дебютировала 14-15 августа 2009 года на 6-м этапе Renault Logan Cup ралли «Бологое Лето 2009», заняв 8-е место в зачете кубка и 12-е место в классе «2000Н» НГС ККР.

Всего в 2009 году команда «Живи!» приняла участие в 3-х этапах Renault Logan Cup из 9-ти, завоевала бронзовую (ралли «Гуково») и серебряную (ралли «Новороссийск») награды, одновременно получив зачетные очки в группе R1 Чемпионата России (5-е место в Гуково, 4-е место в Новороссийске).

В итоговой классификации Renault Logan Cup 2009 экипаж команды «Живи» находится на 8-й строчке в зачете пилотов (из 13-ти) и на 7-й строчке в зачете штурманов (из 18-ти).

В целом по сезону, поставленные задачи можно считать успешно выполненными. Преодолены сложнейшие гоночные трассы, приобретен бесценный опыт. Выступление-2009 команды «Живи!» получилось коротким, ярким и результативным. Не была забыта и «медийная» программа, которая позволила, в частности, подарить всем спортсменам видеOVERсерию стенограммной лекции А.Щукина и Е.Васина<sup>1</sup>.

Позади сотни километров гоночных трасс, десятки часов тренировок, гигабайты отснятого материала. Памятью о пройденном остались журналистские репортажи, фотографии, видеоролики. Почетное место заняли спортивные награды. Это – команда «Живи!».

## Планы на 2010 год.

**Оригинальное название:** «Календарь участия Команды «Живи» в Renault Logan Cup 2010 года»

**Дата публикации:** 12 января 2010 18:29

Организатор раллийной гоночной серии Renault Logan Cup на своём официальном сайте обнародовал календарь сезона 2010-го года. Новый 2010 год несёт очередные приятные перемены в Кубок Рено Логан.

В 2010-м году этапы Кубка Renault Logan пройдут в рамках серий «Кубок Клубного Ралли» и «Кубок России». Одним из факторов, определивших календарь серии 2010 года, стала доступность этапов в территориальном и финансовом отношении. Из этих соображений этапы Чемпионата России не были включены в состав Кубка Renault Logan<sup>2</sup>.

Календарь составлен таким образом, чтобы к финалу все участники смогли попробовать силы на разных типах покрытия: два этапа снежно-ледовых и четыре асфальт и грунт. Всего в 2010-м году запланировано семь гонок серии Кубок Renault Logan. Из них команда «Живи» планирует принять участие минимум в пяти гонках.

При составлении календаря был учтен и временной фактор. Интервалы между гонками комфортные, достаточные для отдыха и восстановления перед следующим этапом. Кроме того, гонки подобраны так, чтобы на них можно было пригласить гостей и друзей.

Итак, Календарь участия Команды «Живи» в Renault Logan Cup 2010 года:

– 22–23 января: «ЯККИМА 2010» (КР);

– 12–13 марта: «БОЛОГОЕ ЗИМА 2010» (ККР);

– 2–3 июля: «ПСКОВ 2010» (КР);

– 20–21 августа: «ВЫБОРГ 2010» (КР);

– 22–23 октября: «БОЛОГОЕ ОСЕНЬ 2010» (ККР) – финал<sup>3</sup>.

Пожалуй, одним из самых примечательных нововведений 2010 года станет награда для

<sup>1</sup> Об этом см. главу «Мультимедийные проекты команды «Живи».

<sup>2</sup> Решение принималось организатором серии с учётом мнения участников. А проще: Василий Прутковский обзванивал всех гонщиков и интересовался их мнением.

<sup>3</sup> Обратите внимание, что ни один асфальтовый этап – ни «Китеж», ни «Победа» – не были запланированы. Но кто всерьёз верит планам?

победителя. Компания Renault уже два года предоставляет победителю серии очень интересные призы. На этот раз, помимо традиционных подарков, призом для победителя Кубка Renault Logan 2010 станет... гоночный автомобиль Renault Sandero 16v!

Upd.<sup>1</sup>: приз за второе место в серии: два омологированных гоночных комбинезона – топ-модели из профессиональной линейки итальянской фирмы FN Sport srl, изготовленные по индивидуальному покрою с элементами персонального дизайна призеров.

Более детальную информацию по сезону 2010 года можно найти на официальном сайте Renault Logan Cup.

### **Ралли «Яккима 2010».**

**Оригинальное название:** «Команда «Живи»: Eläköön moottoriurheilusta!»

**Дата публикации:** 20 января 2010 15:06

22-23 января 2010 года в карельском городе Лахденпохья пройдет 1-й этап Кубка Рено Logan 2010 года – ралли «Яккима 2010». Команда «Живи» рассказывает о своей подготовке к первому соревнованию в сезоне 2010-го года<sup>2</sup>.

Григорий Медведев, пилот: Команда «Живи» продолжает выступать в Кубке Рено Logan 2010-го года в прежнем составе и на том же автомобиле. Наш экипаж по-прежнему защищает цвета Медиа-Группы «Живи». По сравнению с 2009-м годом, и мы сами, и автомобиль здорово усовершенствовались. Учтён опыт предыдущего сезона. Взятые на вооружение многие новые технические решения<sup>3</sup>. Как только в Москве выпал снег, а это произошло в середине декабря, всё свободное время проводилось на автодромах в тренировках и тестах. В прошлом сезоне спортивные журналисты называли нас новичками. Мы ими и были. Но теперь нельзя позволить себе никаких поблажек. Не теряя присущей нам разумной осторожности, будем бороться на соревнованиях сезона 2010 года в полную силу.

Надо отметить, что и сама гоночная серия Кубок Рено Logan не стоит на месте. Всего два года назад в нём было участников всего ничего, раз-два и обчёлся. Но за прошедшие годы Кубок показал себя с лучшей стороны, хорошо зарекомендовали себя автомобили «Логан». И отношение гонщиков к Кубку Рено Logan изменилось. В сезоне 2010 года в этой гоночной серии выступают многие именитые спортсмены, мастера спорта, пересевшие на автомобили «Логан» с более мощных и скоростных болидов. В серию приходят и новые участники. Всё это делает Кубок Рено Logan весьма представительным и престижным. Призёров Кубка в этом сезоне ожидают невиданные призы: гоночный автомобиль «Рено Сандеро 16v» и комплект гоночной экипировки FHS! Поэтому спортивная борьба обещает быть острой, напряжённой и интересной, как для гонщиков, для и для болельщиков. Чтобы достойно защищать Медиа-Группу «Живи» на раллийных трассах, экипаж команды «Живи» прилагает значительные усилия по спортивной и технической подготовке к каждому гоночному этапу.

Первый этап сезона пройдёт в заснеженной Карелии, в окрестностях города Лахденпохья, расположенного на берегу Ладожского озера. Пожалуй, именно Карельские зимние трассы наиболее близки к раллийному идеалу ровных, скоростных и очень требовательных к технике пилотирования дорог. Обилие холмов и скал, по которым змеится трасса, придаёт ей неповторимую «трёхмерность», столь любимую всеми гонщиками. Зимой в Карелии всегда холоднее и гораздо многоснежнее, чем в Москве. Кроме природных красот, спортсмены всегда встречают неподдельное радушие местных жителей, которые многочисленными толпами буквально усеивают обочины раллийной трассы. Действительно, автоспорт очень популярен во всей Прибалтике, и Карелия не составляет исключения.

При подготовке к ралли «Яккима 2010» мы серьёзно поработали с настройками автомобиля. Но ряд сложностей всё же сохраняется. В частности, мне пока трудно точно определять настройки регулируемой подвески Öhlins для того или иного типа дороги, будь то тренировочная ледовая площадка или автодорога, покрытая плотным снегом. Кроме того, не удалось провести полноценной тренировки на тех гоночных полуторамиллиметровых шипах, на которых поедем в

<sup>1</sup> От слова «update» – так в интернет обозначают обновление, дополнение в существующий текст.

<sup>2</sup> С 2010 года мы перенесли командный сайт на хостинг F5, одного из проектов Медиагруппы, и писать все заметки стал я сам. Но стиль оставил журналистский, какой был на RallyRUS'е.

<sup>3</sup> То есть мы поставили на машину профессиональные регулируемые амортизаторы Öhlins.

гонке. Но это дело наживное, и в данном случае время работает на нас.

На сегодняшний день, на ралли «Яккима 2010» подано 7 заявок от участников Кубка Рено Логан, включая заявку Медиа-Группы «Живи». Это далеко не мало. С одной стороны, такое количество соперников вносит остроту в спортивную борьбу, делая её интересной и красивой для всех любителей ралли. А с другой стороны, результат такой напряжённой борьбы демонстрирует твои истинные возможности, задаёт направление дальнейшей работы и совершенствования. Искренне желаем всем участникам ралли «Яккима 2010» успешного финиша!

P.S. Нас спрашивают, а как переводится заголовок статьи? Отвечаем: “Eläköön moottoriurheilusta!” по-фински означает «Да здравствует автоспорт!»

(Дополнение. К моему большому сожалению, на эту гонку мы не смогли поехать из-за внезапной болезни штурмана, Дмитрия Булгакова. Это случилось в последний момент, буквально перед посадкой в самолёт. Даже гоночный автомобиль уже был на месте. Поэтому здесь я не иллюстрирую карельские материалы фотографиями – в тот раз они не были сделаны. Зато неучастие в гонке компенсировалось детальными анализами борьбы в «Логан Капе», которыми увлекался в 2010–2011 годах. Эти анализы пользовались успехом в раллийной среде. В частности, их перепечатывали себе некоторые информационные порталы, в том числе официальный сайт серии).

**Оригинальное название:** «Холодный анализ»  
**Дата публикации:** 24 января 2010 14:53

**Лахденпохья, конец января.** Раннее утро. Морозный воздух звенит. Ледяное солнце из-за Ладуги осторожно подсвечивает верхушки вековых елей, покрытых толстым слоем снега. «Белое безмолвие», как точно заметил Джек Лондон. Если бы не рокот прогреваемых гоночных моторов и не шум компрессоров, гайковертов, болгарок и сварок, не умолкавший всю длинную северную ночь. Буднично начинается день ралли «Яккима 2010»...

Второй этап Кубка России, ралли «Яккима 2010» становится одновременно полем битвы первого этапа Кубка Рено Логан 2010 года. Привлечённые солидным призовым фондом, представленным спонсорами гоночной серии, участники «Логан Капа» выходят на первый старт в новом сезоне. Среди них есть опытные спортсмены, участвовавшие в Кубке Рено Логан в 2008 и 2009 годах. Есть настоящие раллийные мастера, специально пришедшие в эту серию из других зачётов Чемпионата и Кубка России. Есть и новые лица, пока держащие в секрете свой потенциал. Приз победителю Кубка Рено Логан в сезоне-2010, гоночный автомобиль «Рено Сандеро 16v», загадочно поблёскивает в полумраке будущей осени. Каждый гонщик направляет свой «Логан» в его сторону, каждый стремится достичь его первым, и каждый уверен в своих шансах. До момента подачи первой стартовой команды на первом спецучастке ралли «Яккима» шансы у всех равны. Но этот момент равновесия больше не повторится. Гонка с ледяной невозмутимостью кого-то пропустит вперёд в зачётной таблице, а кого-то холодно отодвинет назад.

Попробуем, со своей точки зрения, оценить шансы каждого участника Кубка Рено Логан на ралли «Яккима 2010», а потом посмотреть на результаты гонки и проверить свой анализ.

Участники.

**Алексей КАТКОВ.** Опытный пилот, достигший определённых высот мастерства в Клубном ралли и затем успешно выступавший в Кубке и Чемпионате России по ралли на полноприводном автомобиле «Subaru». Трассы ралли «Яккима» ему знакомы. Зимой много времени потратил на тренировки именно на «Логане», так как это новый для него автомобиль. Сдерживающим фактором для Алексея может стать именно непривычность к «Логану» с его полуторамиллиметровым шипом. Несмотря на то, что это автомобиль двукратного победителя Кубка Рено Логан Михаила Скрипникова, огромное значение на результат оказывает работа с нюансами настроек и пилотирования автомобиля, даже такими, как подбор давления в шинах, углов развала-схождения, выбор траекторий движения и др. При разнице в параметрах в доли процентов, результат по хронометру может отличаться на секунды. Однако, это относится ко всем участникам «Логан Капа». При сравнимых характеристиках автомобилей соперников и плотности борьбы, это может стать весьма существенным для каждого из них. Также не стоит забывать о правильно построенной тактике борьбы, которая часто выводит в лидеры совсем не тех, кого ждали. И, разумеется – непредсказуемость ралли как таковая.

**Борис КОСТЫРКО**<sup>1</sup>. Опытный штурман. Новичок в Кубке Рено Логан. С трассами «Яккимы» знаком. Из недостатков можно указать на большой перерыв в выступлениях, особенно в качестве пилота. По его собственным словам, пока не ставит перед собой слишком далеко идущих целей.

**Владимир ДЁМИН**. Бронзовый призёр Кубка Рено Логан 2009 года. Демонстрирует неплохие скорость и мастерство. В 2010-м году ставит перед собой цель победить в Кубке Рено Логан. Зимнее время, предшествующее «Яккиме», потратил на упорные тренировки. Активно работает с настройками автомобиля. При этом, практически не завоевал зрительских симпатий, которые «ставят» в этой лотерее на других участников. «Серая лошадка»...

**Владимир КАБАНОВ**. Любимец публики, многократный призёр Чемпионата России по ралли, с той или иной долей везения выступавший в нём несколько лет. Отважный пилот. Если не поломка или вылет с трассы, финиширует в призах. С трассой «Яккимы» знаком. Ставит цель завоевания главного приза в Кубке Рено Логан. Сдерживать Владимира может новизна автомобиля «Логан» для него (а с ним ещё надо научиться работать). Владимир не успел провести на нём ни одной тренировки. Кроме того, сам автомобиль не является новым, и может испытывать технические проблемы. Также Владимир выступает с новым штурманом, «скататься» с которым составляет отдельную задачу. Это тоже может влиять на результат выступлений.

**Владимир КАСЬЯНОВ**. Призёр многих этапов Кубка Рено Логан 2008 и 2009 годов. Упорно тренируется, чем и объясняются его успехи. На «Яккиме», как и на других соревнованиях, желаем Владимиру разумной осторожности, забывая о которой он порой совершает ошибки и лишает себя заслуженного призового места.

**Евгений МЕЙТЕС**. Серебряный призёр Кубка Рено Логан 2009 года. Очень много труда вкладывает в подготовку автомобиля и тренировки. Как пилот, демонстрирует устойчивый прогресс. Несомненно, будет бороться за главный приз, имея на то все шансы.

**Олег МЫСЛЕВИЧ**. Более известен как организатор Псковских этапов всех раллийных серий страны. Помешать Олегу может некоторый недостаток соревновательного опыта.

Таким образом, организаторы серии, участники, болельщики и все равнодушные к автоспорту люди ожидают очень упорной и напряжённой борьбы на первом зимнем ралли «Логан Капа» сезона-2010. Разница во временах между призерами может быть минимальнейшей. Но как будет на самом деле, покажет финишная таблица, а пока послушаем мнения болельщиков.

**Общественное мнение**. Обмен мнениями, устроенный в пятницу, накануне гонки, в конференции «Ралли» на сайте auto.ru и в форуме сайта Клубного ралли показывает, что болельщики считают безоговорочным фаворитом гонки Владимира Кабанова. Евгений Мейтес, как предполагают, может претендовать как на 1-е, так и на 2-е место. В этом народном рейтинге Евгению на пятки наступают Владимир Касьянов и Алексей Катков. Общественность полагает, что особенно острая борьба развернётся за 2-е и 3-е места, так как здесь возможных претендентов больше, чем на 1-е место. Вскользь упомянуты Владимир Демин и Борис Костырко. Таким образом, отмечены имена шести претендентов, а призовых мест всего три. Поэтому предлагаю подождать до вечера субботы, чтобы узнать истинные результаты гонки и понять, насколько мы ошибались в прогнозах.

**Гонка**. События понеслись со средней скоростью 130 км/ч в непредвиденном направлении.

С учётом того, что канал Клубного ралли стартовал после Кубкового с интервалом в два спецучастка, на первой секции участникам «Логан Капа» предстояло по одному разу преодолеть дистанцию СУ-3 «Харвиа» (6,18 км) и СУ-4 «7 Хуторов» (5,86 км). Евгений Мейтес, в последний момент заявившийся в зачет Кубка России (1600Н) проезжал эти спецучастки по два раза, в отличие от остальных «логановодов». С одной стороны, это могло дать ему возможность «вкатиться», прежде чем в борьбу вступят остальные соперники, но с другой стороны, повышало усталость к концу гонки и риск повреждения автомобиля.

Тем не менее, после первой секции положение в Кубке Рено Логан выглядело так:

Неожиданно для всех, лидерство прочно захватил Олег Мыслевич, однако это стоило ему оторванного бампера и пробитого поддона. Повреждения были устранены обслуживающей командой в течение двадцатиминутного сервиса.

За второе место уцепился Владимир Демин.

На третьем месте оказался Владимир Кабанов.

<sup>1</sup> Знакомы ещё по РЭК. В своё время у Бориса был редкий «каркашенный» автомобиль: Subaru Legacy.

Четвёртый: Евгений Мейтес.

Пятый: Алексей Катков.

Шестой: Борис Костырко.

Владимир Касьянов, к сожалению, закончил гонку на СУ-4, вылетев в сугроб.

На второй и третьей секции все гонщики ралли «Яккима» должны были дважды пройти дистанцию СУ-5, 6 «Ристилахти» (29,47 км).

После прохождения СУ-5 «Ристилахти» выяснилось, что жёсткая борьба идёт в первой тройке «Логан Капа», остальные участники поддерживают свой темп, не вмешиваясь в жаркий спор лидеров. Положение после СУ-5:

Владимир Кабанов, наконец-то нашедший свой темп и опередивший Олега Мыслевича на 12 секунд и Владимира Демина на 15 секунд.

Второй: Олег Мыслевич.

Третий: Владимир Демин, отстающий от 2-го места всего на 3 секунды.

Мейтес, Катков и Костырко стабильно держатся в гонке.

Окончательно распределить призовой подиум между претендентами должен был СУ-6 «Ристилахти», попадающий уже в темноту. Тридцатикилометровая гонка по лесам между скал, при свете накатанных «люстр», когда первостепенное значение приобретает точность стенограммы и доверие к штурману, способность сконцентрироваться для последнего решающего рывка, наплевать на темноту и усталость и вырвать упрямую победу из рук соперников. И наши герои полностью оправдали свои славные имена, не только не сбавив, но даже повысив темпы гонки и улучшив результаты.

На финише ралли «Яккима 2010» зачёт Кубка Рено Логан определился таким образом:

Первый: Владимир Кабанов, одновременно занявший 2-е место в абсолютном зачете Кубка Клубного Ралли, уступив только экипажу на автомобиле Subaru.

Второй: Владимир Демин.

Третий: Алексей Катков.

Четвёртый: Евгений Мейтес.

Пятый: Борис Костырко.

Олег Мыслевич, к сожалению, на последнем СУ вылетел с трассы, его «Логан» перевернулся через крышу, но при этом никто не пострадал.

Поздравляем пилотов и их штурманов, вышедших на старт этой прекрасной гонки! Поздравляем победителей и всех финишировавших!

**Конец анализа.** Что ж, ожидания болельщиков, «ставивших» на Владимира Кабанова, в конце концов оправдались. Тем не менее, победа далась Владимиру непросто. Надеемся, что он сам расскажет нам об этом.

«Прорывом» месяца стали Олег Мыслевич, со старта завоевавший лидерство и до конца боровшийся за него с Владимиром Кабановым, и Владимир Демин, прочно захвативший второе место. Это замечательный результат в исполнении людей, настолько неизвестных публике, что их даже не удостоили народного рейтинга. Будет интересно проследить за их дальнейшими успехами в Кубке Рено Логан.

Вопреки ожиданиям общественности, Евгений Мейтес и Алексей Катков практически не приняли участия в борьбе за 3-е место, увлекшись спором друг с другом. Борис Костырко и не планировал оправдывать чьи-то ожидания, преодолев всю дистанцию ралли в своём собственном темпе.

К сожалению, предчувствия болельщиков в отношении Владимира Касьянова в какой-то мере оправдались. Вспомните, как о нём отзывались накануне гонки: «Если не сойдёт, придет в призы».

И, наконец, с абсолютной достоверностью оправдались ожидания болельщиков, участников и всех наблюдателей, что борьба за призовой подиум на первом этапе Кубка Рено Логан, ралли «Яккима 2010», будет острой, напряжённой и захватывающей. С первой до последней секунды ралли участники «Логан Капа» держали всех в напряжении, и никто не брался предсказать победителя до самого финиша. Кубок Рено Логан показал всем потрясающую спортивную интригу с молниеносно развивающимся сюжетом. Именно то, чего так часто не хватает автоспорту, и не только российскому. Пользуясь случаем, хочу добавить, что в моём личном рейтинге «Логан Кап» заслуженно занял первую строчку, подвинув WRC, IRC и F1.

Следующий, 2-й этап Кубка Рено Логан 2010 года, ралли «Бологое Зима 2010», состоится аж 12-13 марта 2010 года. Ход и результат борьбы «логановодов» в Бологом во многом будет определять то, как они проведут эти полтора месяца, потратят ли их с пользой. Нас снова ожидает зрелище борьбы за каждую секунду, а экипажи – нелёгкая работа для достижения благородной цели, Победы.

**Оригинальное название:** «Отдохнули? Отогрелись? Теперь подумаем»  
**Дата публикации:** 25 января 2010, 17:53

После написанного в некоторой горячке поста «Холодный анализ» захотелось спокойно проанализировать динамику борьбы участников Кубка Рено Логан на ралли «Яккима 2010». Увидеть всю картину, главной составляющей которой станет таблица результатов по спецучасткам. Кто выиграл тот или иной СУ, сколько секунд разделяло соперников, как изменялось положение в гонке на всём её протяжении.

Благодаря оперативности организаторов ралли, уже в понедельник утром выложивших в Интернет протоколы результатов, у каждого есть возможность после работы сесть и спокойно заняться сравнением времён и обдумыванием увиденного. Ну, или не совсем «после работы» :) Собственный интерес к этому занятию подогревался не только тем, что «Яккима» – первое ралли Логан Капа в новом году. Зная решительный настрой каждого из участников Кубка Рено Логан перед этой гонкой, хотелось проследить, насколько каждый из них смог исполнить задуманный им самим план? А кроме того, по разным тонким намёкам выяснить сильные и слабые стороны каждого экипажа, что имеет самое практическое значение для команды «Живи».

И вот, сводная таблица составлена, можно выпрямить спину и облегчённо выдохнуть. Надо сказать, что для человека, знающего ралли не понаслышке, чтение таблицы результатов не менее волнительно, чем наблюдение за гонкой воочию. Так и видишь обледенелый лес, еле различимую в искрящейся белой пыли ниточку дороги, упершиеся в ограничители стрелки приборов и бешеные машины, рвущиеся к финишу. И не надо компьютерной графики, воображение само делает наложение картинок, как будто боевые «Логаны» едут не с интервалом в одну минуту, а одновременно, то обгоняя друг друга, то отставая.

В целом, выводы, сделанные на холодную голову сегодня, совпали с выводами, сделанными на горячую голову вчера. Но картина получилась более интригующей. Плюс родился ещё один вывод. Но, чтобы не мешать читателям думать, поделюсь этим выводом в конце поста. Цифры говорят сами за себя<sup>1</sup>.

Увлекательно, не правда ли? А вывод, который пришёл в голову в связи с этим... Точнее не пришёл, а вернулся, т.к. впервые он возник 10-го мая 2009-го года после ралли «Победа 2009», характерного короткими спецучастками, по 3-4 километра. Фактически – спринты. Очевидно, что на почти одинаковых машинах на коротких спецучастках и результаты будут почти одинаковыми. Длины СУ не хватает, чтобы ощутимо продемонстрировать преимущество одних гонщиков над другими. Особенно в Клубном ралли с его округлением до целых секунд. Зато на протяжённых СУ, более 10-ти километров, это преимущество вырастает во всей красе – полсекунды с километра, секунда с километра, две секунды... Замечено, что у большинства пилотов «Логанов» привычка скорее к коротким и техничным СУ, чем к длинным и быстроходным, и перестроиться после коротких «Харвиа» и «Семи Хуторов» к тридцатикилометровому «Ристилахти» получилось не сразу: результаты второго прохождения этого СУ куда лучше, чем первого прохождения. Зато один из пилотов явно не жалуется короткие и закрученные допы, но на длинных и скоростных («на все деньги») спецучастках попадает в свою тарелку. Он не боится выжимать на таких дорогах максимум из своего автомобиля и держать максимальную скорость, несмотря на то, что это страшно! Когда надо «не ссать», как значилось в его ранних стенограммах. Угадайте, кто этот пилот<sup>2</sup>?

**Дополнение.** Победитель Рено Логан Капа 2008 и 2009 года Михаил Скрипников на «Яккима» ехал в «Кубке» на 16-клапанном «Логане» с блокировкой дифференциала, и в Кубке

<sup>1</sup> Здесь приводились таблицы времён каждого экипажа на каждом СУ. По ним хорошо виден ход спортивной борьбы между участниками на каждом из спецучастков, и понятна напряжённость этой борьбы, так как результаты различаются на считанные секунды, а иногда вообще одинаковые. Сами таблицы приводятся в приложении «Статистика ралли» – вдруг кому-то интересна спортивная статистика.

<sup>2</sup> Да-да, это про Владимира Кабанова! Когда он был ещё молодым пилотом и ездил с Алексеем Кузьмичом, в его стенограмме можно было встретить и такие команды.

Логан не участвовал. Хотя он и на 8-клапанном «Логане» ездил быстрее всех. В ходе изучения времен Михаила на СУ с 3-го по 6-й, выяснилось, что на коротких СУ 3 и 4 Михаил опережал головной 8-клапанной «Логан», но разрыв составлял всего 4 и 3 секунды соответственно. Зато на длинных СУ 5 и 6 приотстал, и среди менее мощных «Логанов» занял бы 4-е и 2-е места соответственно. Вот времена Михаила:

СУ-3: 4:00

СУ-4: 4:11

СУ-5: 17:33

СУ-6: 17:45

При общем результате 43:29 Михаил мог бы стать только вторым в Логан Капе после Кабанова, но отрыв от третьего места составил бы 14 секунд. Таким образом, Кабанову действительно нет равных на длинных «ходярниках», но причину отставания Скрипникова надо ещё выяснять. Тут может быть что угодно: несовершенство конструкции автомобиля<sup>1</sup>, разрушенность дорожного покрытия впереди идущими турбомонстрами, пыль, усталость, технические неполадки... Так что не стал бы делать поспешных выводов. Одна гонка – не показатель.

### **Ралли «Бологое Зима 2010».**

**Оригинальное название:** «BoloGO!!!!!!!!!!!!!!»

**Дата публикации:** 10 марта 2010 10:26

Вот и пришло время очередного праздника автоспорта! 12-13 марта 2010 года в городе Бологое пройдёт ралли «Бологое-ЗИМА 2010», в рамках которого будет разыгран второй в текущем году комплект наград в Кубке Рено Логан.

**F5:** Бологое – легендарное ралли, окружённое ореолом романтики, духом побед и преодолений. Раллисты не одного поколения рассказывают будоражащее воображение истории об этой коварной и, вместе с тем, популярной гонке. Многие названия её спецучастков уже стали нарицательными. Так, СУ «ГОК» проверит крепость сборки любого автомобиля, а если пройдёт дождь – то и его способность не утонуть. СУ «Кооперативный», как поётся в песне, «прямой и ходовой. Постарайся не убраться, думай лучше головой!» Некоторые сложные повороты носят имена пилотов, потерявших на них свои машины. История бологовских ралли насчитывает много лет. Что ожидать зрителям и участникам в этом году?

**ЖВ:** Конфигурация зимнего «Бологого 2010» практически совпадает с летней гонкой 2009 года и не сильно разнится с ралли «Бологое-ЗИМА 2009». Ключевые спецучастки: «Замостье» (6.7 км), «Гузятино» (7.5 км) и «Кооперативный» (он же «Хомяковы ушки», 10.7 км) присутствуют в маршрутных листах всех этих соревнований. В 2010-м году спортсменам также предстоит преодолеть легендарный «ГОК» (6.7 км) и пока не исследованный «Новый Автодром» (12 км). Общая дистанция ралли по версии 2010-го года составляет 189 км, из которых 82 км приходится на спецучастки.

Ралли самый сложный и интересный вид автоспорта. В нём есть элементы любых других автомобильных дисциплин – и кольцевых гонок, и кросса, и ралли-рейда, и плюс что-то своё, неповторимое. В отличие от других гонок, маршрут ралли прокладывается по дорогам общего пользования. По тем участкам дорог, которые не закрыты для дорожного движения (так называемые «дорожные секторы», или «лиазоны»), гоночные экипажи едут, строго соблюдая ПДД и расписание движения. Любые отклонения экипажа от графика наказываются штрафным временем, а за нарушение ПДД экипаж может быть отстранён от соревнования. Участки дорог, предназначенные для скоростных соревнований, закрываются для дорожного движения милицией, и называются «специальными участками» («СУ») или «допами». Спортсмены стартуют на СУ с интервалом в одну минуту и стремятся показать на них максимальную скорость. Для этого они используют специальные стенограммы – лаконичные описания дороги и её поворотов. Побеждает экипаж, показавший минимальное время на всех СУ, и не «заработавший» штрафных секунд.

Зима в прошлом году была такая же снежная и холодная, как в нынешнем. Однако год назад

<sup>1</sup> Если 8-клапанной «Логан» спецификации Logan Cup уже был доведён до стабильной конфигурации, то создававшийся в 2010 году 16-клапанной «Логан» ещё находился в стадии разработки и страдал кучей болезней. Забегая вперёд, скажу, что эта модель оказалась неудачной.

в день гонки был устойчивый мороз. В нынешнем году незапланированная оттепель может добавить остроты ощущений. Морозное утро или ясный солнечный день, открытые участки дороги или затенённые лесом, осадки, ветер, время суток – всё это факторы, влияющие на состояние трассы ралли. Экипажи должны учитывать их все. Невозможно заранее предвидеть лёд, лужи, рыхлый снег или голый грунт там или здесь. Решение предстоит принимать на гоночных скоростях – далеко за сто километров в час.

Традиционно, Бологое становится местом сбора экипажей не только из Москвы и Санкт-Петербурга, но также из Тверской, Ивановской, Ярославской, Тульской и других областей Центра России. Количество стартовавших (как говорят в спорте – «канал») в 60-100 экипажей здесь не редкость. Окончательный состав участников нынешнего соревнования ещё не определён. Последние заявки будут приняты на административной проверке 12-го марта.

**F5:** Нам интересны участники Кубка Рено Логан, а их список, смеем надеяться, не изменится до старта ралли.

**ЖВ:** Судя по предварительным заявкам, зачёт «2000Н» оккупирован боевыми «Логанами»: из двенадцати заявок восемь принадлежат участникам Кубка Рено Логан:

Демин Владимир / Парфенюк Валерий  
Кабанов Владимир / Лазарев Андрей  
Касьянов Владимир / Волков Сергей  
Катков Алексей / Чайковский Алексей  
Костырко Борис / Гаврилов Сергей  
Медведев Григорий / Мотовилов Константин  
Мейтес Евгений / Гусева Александра  
Сударев Сергей / Манюшин Роман

Кое-что об этих спортсменах мы рассказывали в обзоре первого этапа Кубка Рено Логан. Тем, кто постоянно наблюдает за этой заводской серией, представленные экипажи уже знакомы. К сожалению, мы не видим в предварительных заявках Олега Мыслевича, так неожиданно и так ярко показавшего себя на ралли «Яккима 2010». Зато на старт ралли выходит отважный пилот Сергей Сударев, бескомпромиссный боец, наизусть знающий бологовские допы. Также не будет сильнейших участников Кубка Рено Логан прошлого года: Гудкова Никиты и Скрипникова Михаила. Но даже в их отсутствие борьба в Логан Капе приняла острейшую форму.

Гонка в Бологом славится своей сложностью. Количество сошедших с дистанции экипажей часто достигает половины от числа стартовавших. Гонщики прекращают борьбу не только из-за вылетов с трассы, но, зачастую, и по причине отказа техники. В прошлом году добраться до финиша удалось только двум дуэтам «логановодов»: Скрипников Михаил / Гречко Антон и Мейтес Евгений / Зотов Павел. Остальных постигла неудача. Однако, для «Логанов» – чем тяжелее, тем лучше! Ясно, что борьба будет жёсткой. Думается, интересный бой за первое место покажут Владимир Кабанов и Владимир Дёмин. Однако, каким образом будет выглядеть финишный протокол в этом году – невозможно предсказать.

Команда «Живи», в свою очередь, предприняла все необходимые меры для подготовки к этому этапу. Только, на наш взгляд, ощущение готовности «на сто процентов» – опасное чувство. Как правило, именно с ним допускаешь ошибки. Совершенству нет предела, а в ралли нет предела внезапностям. Нужно уметь владеть собой и правильно делать всё, чему учили. Доля здоровой осторожности может быть спасительной.

На этой гонке пилоту «Живи» Григорию Медведеву ассистирует новый штурман – Константин Мотовилов, кандидат в мастера спорта, призёр Кубка Рено Логан. Константин и Григорий – друзья, не один сезон выступали в ралли одним экипажем, в том числе в Кубке России. Опытность Константина и совместный «накат» с Григорием придаёт экипажу новый импульс.

Команду «Живи» поддерживают информационные спонсоры: газета «F5» и журнал «Русский пионер». Вместе мы делаем российское ралли ещё более ярким и запоминающимся.

**Оригинальное название:** «Отчет о ралли «Бологое ЗИМА 2010»  
**Дата публикации:** 15 марта 2010, 19:03

13 марта 2010 года состоялся долгожданный 2-й этап Renault Logan Cup 2010 – ралли «Бологое ЗИМА 2010» НГС ККР. Рыхлый снег, сугробы, лёд, колея, ямы и трамплины подстерегали участников на каждом метре стодевяностоклометрового трассы соревнования. На

старт ралли вышло 55 экипажей, из которых только 31 сумел пересечь финишный створ.

Восемь экипажей на автомобилях Renault Logan Cup, в том числе экипаж Медиа-группы «Живи», сошлись в нешуточной схватке за свежий комплект наград и зачётных очков в классификации Кубка Рено Логан. Как и было предсказано, каждый дрался до последнего метра дистанции. Счет шёл на секунды. Что же решило исход соревнования «Логанов»?

О спортсменах – участниках этапа и о трассе ралли мы подробно писали в предыдущей статье. Каждый экипаж обладает своим уровнем подготовки и опыта, и у всех разное количество очков, набранных на предыдущем этапе Кубка. Общее у всех: автомобили марки Renault Logan Cup, практически не отличающиеся друг от друга, и трасса ралли, на которой может случиться что угодно. Непредсказуемость уравнивает шансы, что и происходило на этой гонке.

Первый спецучасток «Замостье-1» славится высокими скоростями. 117,26 км/ч – такую среднюю скорость показал Евгений Мейтес, первый на этом «допе» с результатом 03:26. За ним с отставанием в 3 сек. следует Сергей Сударев. Одинаковое время 03:30 показывают Владимир Дёмин и Алексей Катков. Действующий лидер Кубка Логан Владимир Кабанов приходит четвёртым (03:36). Ему в затылок дышат Владимир Касьянов (03:38), Борис Костырко (03:42) и Григорий Медведев (03:48).

Очень быстро гоночный пелетон Логан Капа разделился на три части. Лидировали Владимир Дёмин, Владимир Кабанов и Алексей Катков, борясь между собой за призовые места. С небольшим отрывом за ними следовала другая плотная группа: Борис Костырко, Григорий Медведев (команда «Живи») и Владимир Касьянов, выхватывая друг у друга секунды. К сожалению, два потенциальных лидера, показавшие лучшие времена на СУ-1 «Замостье-1» Евгений Мейтес и Сергей Сударев завершили гонку в сугробах на СУ-3.

**Рассказывает пилот экипажа «Живи» Григорий Медведев:** «По установленному порядку, мы стартовали последними из «Логанов» и предпоследними в «каркасном» зачёте. Соответственно, видели всех, кто вылетел с трассы или закопался в сугроб перед нами. После очень быстрого «Замостья» пошли СУ-2 «Гузятино-1» и СУ-3 «Хомяковы ушки-1», достаточно скоростные, но местами очень рыхлые, ухабистые и с опасной колеёй. Стоит этого не учесть, как вылет обеспечен. Что и происходило. Бологое – гонка, традиционно богатая на аварии, но такого количества сходов на километр спецучастка я давно не видел. Был и «бутерброд» из двух машин в одном кювете, и по 2-3 машины с интервалом 100 метров, и «крыши», и развороты, и тому подобное. Авария на трассе – неприятное событие для того экипажа, которому не повезло, но иногда это мешает участникам, едущим за ними. На втором и третьем СУ нам трижды пришлось объезжать по сугробам машины, застрявшие поперёк дороги, не говоря о других случаях. Один раз гоночный автомобиль развернуло прямо перед нами, и нас еле успели предупредить жестами зрители и штурман этого экипажа. Смогли вовремя остановиться.

Ровное чтение стенограммы то и дело прерывалось возгласом штурмана «Треугольник!» Представьте себе: закрытый поворот, стоит аварийный знак, скорость 110-120, и что дальше – загадка. Кто стоит? Где стоит? Как стоит? И мы гасили скорость. По-моему, безопасность важнее результата. Тем и объясняются плохие времена на СУ-2 и СУ-3. Остальные потеряли там ещё больше. На других спецучастках никто не мешал, и результаты сразу улучшились. По предварительным результатам первой секции (по четырём СУ, без ССУ «Новый Автодром») мы были третьими в Кубке Логан».

Результаты СУ-4 «ГОК-1»: Дёмин 05:14, Кабанов 05:21, Катков 05:22, Касьянов 05:27, Медведев 05:39, Костырко 05:42.

Из 24 экипажей, досрочно покинувших трассу ралли, 19 сошло на СУ-2 и СУ-3. В их числе – два «Логана». Но решающим спецучастком в разборке «логановодов», как и предполагалось ранее, стал двенадцатикилометровый «суперспешал» СУ-5 «Новый Автодром». Многие пилоты говорили, что на нём можно либо всё выиграть, либо всё проиграть. Трасса, специально построенная на поле, больше похожа на спринт, чем на ралли в классическом понимании. Много крутых поворотов, мало прямиков. Первые же боевые экипажи на «гвоздях» (шпы высотой 4,5 мм) не оставили на ней снега, очистив промёрзший грунт. При большом стечении зрителей и СМИ экипажи выясняли свои нелёгкие отношения. Так как на трассе может одновременно находиться несколько автомобилей, стартовавших в разное время, то доходило и до прямых столкновений, конечно же, между автомобилями, а не спортсменами. На сугробах висели оторванные бампера, несколько автомобилей остановились из-за поломок, а один остался лежать на крыше. Гвоздём

интриги стало то, что результаты этого супер-специального участка экипажи не знали до самого финиша ралли. Это внесло немало нервозности в состязание «логановодов», которые до последнего СУ не могли верно оценить своё истинное положение в ралли.

Предварительные результаты, опубликованные штабом ралли после первой секции, во время перерыва, гласили следующее. По результатам четырёх СУ, без учета «Автодрома», в Кубке Рено Логан лидировал Алексей Катков. Второе место у лидера серии Владимира Кабанова, третье – у Григория Медведева. За ними следовали Борис Костырко, претендент на первое место Владимир Дёмин и Владимир Касьянов. В такую неожиданную расстановку сил немало внесла сумятица на СУ-2 и СУ-3. Было похоже на то, как в кольцевых автогонках вывешивают жёлтые флаги и выпускают пейс-кар<sup>1</sup> – растянувшийся пелетон уплотняется.



*Прыжок на СУ-9 «ГОК». Фото: Анатолий Кожарин (fotofan).*

Экспресс-опрос в начале второй секции, который провёл прямо на трассе ралли штурман «Живи» Константин Мотовилов, обозначил новые тактические цели пилотов. Владимир Кабанов, пошутивший было, что «валить» не станет, в итоге признался, что будет навёрстывать проигранные секунды в борьбе за первое место. Григорий Медведев поставил целью наращивать темп, а Борис Костырко сообщил, что появились технические неполадки, и для него важно финишировать.

Расчеты пилотов основывались на неполной информации о временах, но мы можем заглянуть в будущее и увидеть результаты ССУ-5 «Новый Автодром».

С рекордным временем 14:02 побеждает Борис Костырко, но после этого рывка в его автомобиле возникают технические проблемы. С отрывом от Бориса в 43 секунды заканчивает ССУ Владимир Дёмин. За ним следует Алексей Катков (14:53). Далее – Владимир Касьянов (15:03), Григорий Медведев (15:13) и Владимир Кабанов (15:37), встретивший сложности на этой трассе.

**Рассказывает Григорий Медведев:** к началу второй секции явно похолодало, и состояние трассы изменилось. Рыхлый снег смёрзся, уплотнился, появилась устойчивая глубокая колея. Аварийные машины убрали. Всё это позволило ехать намного быстрее. Отыгрывали сами у себя

<sup>1</sup> Автомобиль безопасности в кольцевых автомотогонках.

где 20, а где и 50 секунд. Практически нигде не спускались ниже 3-4 передач. Ралли шло без задержек, это позволило завершить гонку засветло. По результатам видно, насколько прибавили все участники Кубка Логан. Уверен, что и это не предел, что у каждого в кармане лежит своя секретная кнопка «турбо-форсаж». Маленькие «Логаны» с мотором в сто лошадиных сил на коротком «тренировочном» шипе обгоняли мощные болиды из зачёта «4000Н» на «гвоздях» 4.5 мм – вот что может делать высокий дух и мастерство. Наверно, каждый из коллег-логановодов думает про себя: «я мог быстрее». И они правы. У нас на спидометре временами было 170 км/ч, предел для этой машины. Я так быстро не езжу даже по автобану, а тут – лёд и лед!»

Результаты СУ-6 «Замостье-2»: как и обещал, прибавил Владимир Кабанов (03:30). Чуть сбавили темпы Владимир Дёмин (03:33) и Алексей Катков (03:35). Стабильно едет Владимир Касьянов (03:38). Восемь секунд отыграл у себя Григорий Медведев (03:40), не до конца вкатившийся в скоростные и ровные допы. 03:51 у Бориса Костырко, машина которого стала капризничать на таких режимах.

Результаты СУ-7 «Гузятино-2»: снова впереди Владимир Кабанов с результатом 04:53. Вторым пришёл Алексей Катков (05:06). Третий – Владимир Дёмин (05:11). Григорий Медведев (03:20) на две секунды опережает Бориса Костырко и Владимира Касьянова, у которых одинаковый результат 05:22.

Результаты СУ-8 «Хомяковы ушки-2»: 07:25 «выстрелил» Владимир Кабанов. Всего в двух секундах от него Владимир Дёмин (07:27). Алексей Катков чуть приотпустил лидеров (07:45). Далее плотной группой идут Борис Костырко (08:03), чуть не вылетевший с трассы в последнем повороте перед финишем Григорий Медведев (08:05) и Владимир Касьянов (08:08).

Результаты СУ-9 «ГОК-2»: по-прежнему лидирует Владимир Кабанов (04:58). Второе время у Владимира Дёмина (05:11). Третий результат показал Владимир Касьянов (05:22). На четыре секунды отстал Алексей Катков (05:26). Улучшает результат Борис Костырко (05:39) и ухудшает Григорий Медведев (05:45), неудачно, но зрелищно пролетевший каскад подбросов<sup>1</sup>.

Результаты СУ-10 «Никифорово», заключительного и самого быстрого спецучастка ралли «Бологое-ЗИМА 2010»: Владимир Кабанов (03:20) и средняя скорость 121,14 км/ч. Одинаковое время у Владимира Дёмина и Алексея Каткова (03:25). Владимир Касьянов (03:30), в секунду от него Григорий Медведев (03:31). Борющийся с неполадками Борис Костырко – 03:37.

**Григорий Медведев:** «Как и предполагалось в начале сезона, участники Логан Капа показывают очень плотные результаты. Одна или две секунды на 7-10 километров СУ – это ничтожная разница.

Могу подтвердить, что эмоциональный накал борьбы был очень высок. На остановках между спецучастками взволнованные штурманы обменивались результатами, а их пилоты концентрировались перед новым раундом борьбы. О состоянии машины забывали, пока она была в состоянии двигаться. Новенькие мишленовские шины стирались до корда. Хорошо, что мы и команда DriveTECH не пожалели сил для предварительной подготовки нашего автомобиля».

Так кто же победил?

К 19-ти часам 12-го марта финишную арку благополучно миновали все шесть оставшихся экипажей Renault Logan Cup. Но если Вы решите, что спортсмены могут спокойно идти отдыхать, то ошибётесь. Был ещё «третий круг», как говорят в ралли. Несколько экипажей сочли результаты СУ-2 и СУ-3 некорректными, так как нормальному проезду по трассе этих СУ мешали автомобили других участников, перегородившие дорогу. Высшая власть на ралли – Коллегия Спортивных Комиссаров – рассмотрела заявления и нашла их обоснованными. Было принято решение снять определённое количество секунд с результатов этих участников на СУ-2 и СУ-3.

Данное решение очередной раз перемешало пелетон «логановодов», но, убеждены, расставило соперников на финишной линии по справедливости.

Первое место в соревновании занял экипаж №36 Владимир Дёмин / Валерий Парфенюк, одновременно взявший третье место в зачёте «2000Н».

Второе место с отставанием 46 секунд занял экипаж №30 Владимир Кабанов / Лазарев Андрей. Полагаем, что решающим оказался проигрыш на «Автодроме» и на первой секции, который не удалось наверстать, несмотря на отличные результаты второй секции.

Третье место: экипаж №32 Алексей Катков / Алексей Чайковский, уверенно удерживавший эту позицию в течение всей гонки.

<sup>1</sup> Именно это место запечатлено на фото. Этот прыжок стоил нам погнутого подрамника.

В очковой зоне закрепились экипажи №37 Борис Костырко / Сергей Гаврилов, №39 Григорий Медведев / Константин Мотовилов, №38 Владимир Касьянов / Сергей Волков. Можно также предположить, что Борису Костырко помог сохранить четвёртое место результат «Автодрома», несмотря на отставание на второй секции.

**Григорий Медведев:** «Для экипажа «Живи» сказалось пропущенное ралли «Яккима». Тренировки не могут заменить соревновательный опыт. У наших соперников его с избытком. Но наш экипаж удовлетворён результатами, которые мы продемонстрировали. Мы умеем обгонять. Наши результаты заметил руководитель гонки, нашу езду хвалил организатор Кубка Рено Логан, хвалил тренер.

Поздравляю победителей! Спасибо соперникам за первоклассную борьбу! Благодарю организаторов за прекрасное ралли. Отдельный поклон механикам за прекрасный автомобиль. Жаль, что закончились зимние соревнования. Впереди – подготовка к весенним асфальтовым гонкам в Нижнем Новгороде и в Туле. Смена покрытия означает новые тренировки, а тут все в равных условиях!»

### **Ралли «Малый Китеж 2010».**

**Оригинальное название:** «Загадочный град Китеж»

**Дата публикации:** 12 апреля 2010, 13:44

Через четыре скоротечных весенних дня, ранним субботним утром 17-го апреля 2010 года в древнем приволжском городе Городец будет дан старт новой захватывающей гонке на приз Renault Logan Cup. В копилках отважных экипажей на гоночных «Логанах» – зачётные очки двух предыдущих этапов. Этот «позиционный капитал» заставляет их не только строить тактику борьбы на конкретной гонке, но и работать над стратегией победы в главном – годовом зачёте Кубка Рено Логан. Репортажи с соревнований Кубка Логан больше становятся похожи на сводки боевых действий. Никто не смеет и думать о лёгких победах. Однако предстоящая гонка – ралли «Малый Китеж 2010» – нова настолько, что заставляет поволноваться всех – и спортсменов, и болельщиков.

И есть от чего. Ралли «Малый Китеж» впервые значится в гоночном календаре. Славная Нижегородская земля, богатая автоспортивными традициями, первый раз принимает у себя ралли первой категории – а именно таким ралли является Renault Logan Cup. Насколько чётко сработают организаторы, службы трассы, судьи, безопасность? Всё это влияет на качество гонки, и, в конечном счёте, на её результаты. Какая трасса ожидает спортсменов, насколько она скоростная, интересная, техничная, какого качества на ней покрытие? Увидеть её воочию участники ралли смогут не раньше пятницы – таковы требования программы ралли. Из официальных документов известно, что трасса общей протяжённостью 225 км включает в себя почти 74 км скоростных участков. Покрытие трассы – асфальт.

Именно асфальт спортсмены называют самым тяжёлым покрытием в автоспорте. На взгляд любителя, это абсурд. Разве не тяжелее на скользком снегу и льду зимой или на зыбучем гравии летом? Ведь на асфальте – «держак». Действительно, высокий коэффициент сцепления шин с асфальтом позволяет максимально реализовать скоростной потенциал гоночного автомобиля. Скорости растут, соперничая с малой авиацией, но также растут и нагрузки на автомобиль, особенно на трансмиссию. И пропорционально возрастает степень опасности. На скользком покрытии гонщики могут использовать управляемые заносы и скольжения, чтобы не только быстро, но и безопасно проходить повороты (как ни парадоксально это звучит). Поэтому почти всегда есть возможность исправить какую-либо ошибку пилотирования. На асфальте любые заносы и скольжения исключаются, так как несут риск потери управления при огромном проигрыше времени. Наиболее быстрый способ пройти поворот – «прокатить» его по правильной траектории без срыва колёс. Для этого необходимо исключительно точно рассчитать точку торможения, скорость входа в поворот, правильную траекторию, интенсивность разгона. В условиях ралли – это езда по лезвию бритвы. Не зря говорят, что асфальт не прощает ошибок.

Как мы знаем, ралли проводятся по дорогам общего пользования. Но пока что качество асфальта и характеристики дорог, по которым пройдёт маршрут ралли «Малый Китеж», остаются неизвестными экипажам. Сердце раллиста жаждет таких трасс, которые, с одной стороны, допускают высокие скорости, а с другой – насыщены интересными и разными поворотами. Самые

известные и легендарные раллийные трассы расположены, по большей части, в Прибалтике и в горах, например, в Крыму или в Причерноморском Кавказе. Но там дороги построены «п-раллийному» вынуждено, по условиям лесисто-гористой местности. На бесконечной плоскости Русской равнины дороги строились не для гонок, а для удобства народного хозяйства. Поэтому здесь организаторам исключительно трудно найти отрезки, подходящие для ралли. Зачастую, чтобы не допускать длинные и скучные для гонок прямые, используются ретардеры – цепочки пластиковых конусов, расставленных поперёк дороги в 1, 2 или 3 ряда. Ретардеры нужно объезжать в определённом порядке, избегая касаний конусов, что также требует определённого опыта и точности. Известно, что на «Малом Китеже» ретардеры будут.

Итак, «логановодам» предстоит перенастроить свой стиль вождения после «размашистых» зимних трасс на хирургическую «асфальтовую» точность. По предварительной информации, на «Малом Китеже» ожидаются лучшие в стране специалисты по управлению раллийными «Логанами»:

Владимир Кабанов и Олег Шеянов,  
 Владимир Дёмин и Валерий Парфенюк,  
 Борис Костырко и Сергей Гаврилов,  
 Евгений Мейтес и Александра Гусева,  
 Григорий Медведев и Константин Мотовилов,  
 Владимир Касьянов,  
 Сергей Сударев и Роман Манюшин, а также...

Окончательный список экипажей на боевых «Логанах» штаб ралли опубликует только в пятницу вечером, накануне старта. Но есть кое-какая информация от наших секретных спецангентов. Судя по всему, Алексей Катков, бронзовый призёр двух последних этапов, не сможет принять участие в этом соревновании. Но его место может занять товарищ Алексея по команде, «Красный Барон» Кубка Рено Логан, непобедимый Михаил Скрипников! В этом случае, всякие предположения и прогнозы можно будет оставить дома – действительность превзойдёт все ожидания.

Напомним, что на условной «стартовой решётке» третьего этапа Кубка Рено Логан экипажи расставлены следующим образом:

«Поул» принадлежит двум Владимирам, Кабанову и Дёмину, имеющим по 18 зачётных очков,

12 очков у Алексея Каткова,  
 9 у Бориса Костырко,  
 5 у Евгения Мейтеса,  
 4 у Медведева Григория,  
 3 у Касьянова Владимира,

не имеют зачётных очков Олег Мыслевич и Сударев Сергей.

Однако все перечисленные пилоты имеют целью победу в годовой серии Кубок Рено Логан 2010. Михаил Скрипников, играющий роль «гастролёра» на этой гонке (в 2010 году он выступает в Кубке России), может реально претендовать на первое место и отобрать у кого-то заветные зачётные очки.

Мы рискнули отвлечь пилота команды «Живи» Григория Медведева от подготовки к гонке, чтобы узнать его мнение о предстоящем соревновании:

– Конечно, на знакомой трассе легче выступать, так как знаешь её характер, особенности. Но в Китеже трассу не знает никто, поэтому тут все в равных условиях. Другое дело, что это асфальт, и нашим «Логанам» не помешало бы иметь мотор помощнее. Зимой на техничных и «закрученных» СУ «Логаны» обгоняли по половине канала, но как только дорога становилась прямой, мощные моторы уезжали вперёд. Что делать, таково условие монокубка Рено Логан. Вот бы взять всех «логановодов» и посадить на машины помощнее – мы бы показали вам класс! Кстати, интересно будет сравнить в реальной гонке обычные «Логаны» и более «заряженную» версию, на которой выступит мастер спорта Сергей Иванов в зачёте «4000Н».

– Про тренировки говорить уже неуместно. При высочайшей конкуренции и квалификации соперников, без подготовки у тебя просто нет шансов. Немного беспокоит неизвестный пока уровень организации на ралли. Думаю, у каждого экипажа есть определённые трудности, без этого не бывает. Но для настоящих мастеров не существует непреодолимых проблем. В Кубке Логан

такие люди, что могут выиграть на трёх цилиндрах и на пробитых колёсах.

– Строить прогнозы в Кубке Логан дело бесполезное! Обратите внимание, что в «Логанах» никто не обсуждает технические детали, например повышение мощности мотора, подбор передаточных чисел КПП, блокировки, главные пары и тому подобное. Это не имеет значения в монокубке. Зато на первом месте – мастерство экипажей, и вот тут бывают настоящие чудеса. Вспомните, как «выстрелил» Олег Мыслевич в свой первый раз на Яккимае. Вспомните, как трудно держится Чемпион России Владимир Кабанов против победителя любительских спринтов Владимира Дёмина. А на Китеже ожидаются целых три звезды! Имею в виду возможное участие Михаила Скрипникова. Не удивлюсь, если через 74 км спецучастков у всех троих будет одинаковое время. Ралли штука длинная и непредсказуемая.

P.S. Подготовив эту заметку, вся наша редакция единодушно решила, что следить за Кубком Рено Логан с каждым разом становится всё интереснее. Мы болеем за экипаж команды «Живи». В добрый путь, Григорий и Константин! Держим за вас кулаки! К субботе уже приготовлены шашлык, пиво и флаги, а саму гонку будем наблюдать по on-line трансляции!

(Дополнение. Увы, и эту гонку нам также суждено было пропустить. Вернувшись с ралли «Бологое», мы перебирали мотор, который потребовал ремонта после гуковского песочка с водой. Ко дню гонки мотор был только-только собран и не обкатан. Мы с Костей решили не рисковать новым двигателем. В аналогичной ситуации был Сергей Иванов на 16-клапанном «Логане», и у него мотор сгорел на ознакомлении. Зато я съездил на это ралли в качестве зрителя, наснимал много удачных видеосюжетов, из которых потом в Медиагруппе сделали видеоролик).

**Оригинальное название:** «Джентльмены, заводите Ваши моторы»

**Дата публикации:** 20 апреля 2010 10:51

Легендарная стартовая команда, прозвучавшая ранним утром 17 апреля 2010 года для участников ралли «Малый Китеж 2010» и Третьего этапа Renault Logan Cup, к сожалению, не относилась к двум экипажам на боевых «Логанах». Экипаж команды «Живи» Г.Медведев – К.Мотовилов, участвующий в Кубке Рено Логан, и экипаж С.Иванов – П.Богачёв, заявившийся в зачёт «4000Н», столкнулись с проблемами при подготовке силовых агрегатов своих болидов. Неумолимое время не позволило спортсменам решить эти проблемы до старта ралли. Что ж, спортивная фортуна капризна и непостоянна.

Но такая неприятность не могла поколебать твёрдый дух команды «Живи». И в рутине подготовки к гонкам, и в пылу спортивной борьбы команда не забывает своё предназначение и свою миссию. Не зря команда «Живи» зовётся «снимающей». Итак, спортсмены команды «Живи» вооружилась видеокамерами и отправилась на гонку снимать репортажи. Пока режиссёры заперлись в телестудии, обрабатывают материалы и монтируют сюжеты, мы расскажем о ходе соревнования среди участников Логан Капа.

Восемь отважных экипажей «логановодов» приняли старт на Третьем этапе Renault Logan Cup. Их представление смотрите в нашем предыдущем обзоре. Необходимо лишь добавить, что, к радости болельщиков, в гонке смог принять участие перспективнейший пилот Олег Мыслевич (город Псков) со своим постоянным штурманом Екатериной Медведевой. Однако лишь шесть участников Кубка Рено Логан увидели финишный клетчатый флаг.

Трасса ралли «Малый Китеж 2010» насчитывала 10 скоростных участков, характерными элементами которых стали ретардеры – искусственные препятствия из рулонов сена, которые нужно технично объезжать «змейкой». Именно к такому характеру СУ готовились участники Логан Капа, поэтому между соперниками сразу же развернулась острая борьба за секунды. В течение гонки лидер менялся неоднократно, и в первой тройке шла напряжённейшая борьба, тогда как в замыкающем пелетоне положение оставалось довольно стабильным. Тем не менее, итоговый результат оказался неожиданным даже для умудрённых опытом спортивных наблюдателей.

Шедшие в первой тройке экипажи Е.Мейтес – А.Гусева и В.Дёмин – В.Парфенюк досрочно завершили гонку в одном и том же кювете в нескольких сотнях метров до финиша первой секции (на СУ-3). Интересующимся подробностями рекомендуем прекрасный иллюстрированный портал russian-rally.ru.

Регруппинг, проведённый в перерыв, выявил первых лидеров среди «логановодов». По результатам первой секции, первым оказался В.Кабанов, опережающий на 1 секунду О.Мыслевича. Третьим стал С.Сударев. За ними – М.Скрипников, Б.Костырко и В.Касьянов.

Во время второго перерыва регрупинг не проводился, и на третью секцию «логановоды» стартовали в том же порядке, что и на вторую. Но теперь известно, что к началу третьей секции лидеры вырвался С.Сударев с отрывом от ближайшего преследователя О.Мыслеви́ча в 5 секунд. На 4 секунды от второй позиции отставал В.Кабанов. За первой тройкой с небольшим отрывом следовали М.Скрипников, Б.Костырко и В.Касьянов.

На третьей секции лидеры упрочили своё положение, и финишную линию экипажи Кубка Рено Логан пересекли в следующем порядке:

С.Сударев – Р.Манюшин, одновременно завоевавшие 2-е место в зачёте «2000Н»,

О.Мыслеви́ч – Е.Медведева с отставанием 8 секунд,

В.Кабанов – О.Шеянов с отставанием от второго места в 1 секунду,

М.Скрипников – П.Челебаев с отставанием в 34 секунды,

Б.Костырко – С.Гаврилов с отставанием в 5 секунд,

В.Касьянов – С.Волков с отставанием в 39 секунд.

Аналитика результатов по спецучасткам опубликована на официальном сайте ралли «Малый Китеж 2010» [www.resac.ru](http://www.resac.ru).

### **Ралли «Псков 2010».**

**Оригинальное название:** Творчество и поиски на скорости 140 км/ч.

**Дата публикации:** 21 июня 2010, 11:19

12-го июня 2010 года, в День России, в Псковской области прошла полевая тренировка участников Кубка Рено Логан перед предстоящим ралли «Псков-2010», 5-м этапом Renault Logan Cup.

В тренировке приняли участие 5 экипажей на «кубковых Логанах». Таким образом, в этот день состоялся самый массовый скоростной заезд «логановодов» после ралли «Китеж».

Событие не осталось незамеченным на просторах Интернет. Flgor на сайте Псковской областной Федерации Автоспорта пишет: «Мероприятие было обставлено по всем правилам, и к началу заездов на перекрытой для посторонних дороге присутствовали и экипажи экстренных служб. Работа нашлась и для экипажа МЧС, и для врачей скорой помощи, но, к счастью, помощь они оказывали не тем, кто тренировался. За несколько минут до первого старта спасателей отозвали на дорожно-транспортное происшествие, которое случилось где-то за несколько десятков километров, а уже по ходу тестов, в деревне стало плохо кому-то из местных жителей. В дополнение, «гражданская» Ода с женщиной за рулём, для которой служба безопасности предоставила свободный коридор для проезда к месту жительства, прилегла на бок в кювете. Сами же участники тренировки отработали штатно. Было несколько остановок из-за технических неполадок, но аварий и сходов водителям удалось избежать».

Один из участников тренировки essing так отзывется об увиденном: «В общем, я в восторге. Конечно, попроще, чем Карелия, но всё равно. Даже на небольшом 5-километровом отрезке, где проходили тесты, есть практически всё – длинные повороты, короткие, связки, прямые, рыхлые куски, твердые куски, трамплины, спуски-подъёмы. Единственное, пожалуй, чего нет – это медленных поворотов. Совсем. Гриша писал 4-ки, хотя некоторые участники тестов и их к концу заездов поправили на трешки. В общем, я весь в предвкушении».

Подробный отчёт о ходе тренировки, а также «дорожные заметки» о поездке в Псков, оставил в своём ЖЖ<sup>1</sup> пилот команды «Живи» Григорий Медведев. Мы попросили у него рабочую видеозапись (in-car) тренировки, чтобы взглянуть на процесс «изнутри», глазами экипажа, мчащегося по гоночной трассе. Вот что рассказал нам Григорий, комментируя запись: «Вы выбрали видео не самого лучшего нашего прохождения тестового участка. Хотя, может быть, это правильно. Здесь заметно то, чем на самом деле явилась эта тренировка для нашего экипажа. Это было творчество, поиски, импровизации. За этот день мы десятки раз изменяли настройки подвески, манеру езды, даже внутреннее настроение. Всё ради одной цели – достичь наивысшей скорости на псковских трассах. А показания секундомера служили нам индикатором эффективности. Максимальная скорость достигала 140-ка по спидометру, а времена проходов, бывало, отличались на 10-15 секунд. Для 5-километрового спецучастка это всё равно, как будто ты

<sup>1</sup> «Живой Журнал», [livejournal.com](http://livejournal.com), популярный сетевой дневник.

ехал на двух совершенно разных автомобилях».

**Оригинальное название:** «Отчёт о выездной тренировке в Пскове»<sup>1</sup>  
**Дата публикации:** 15 июня 2010 13:44:00

12 июня 2010 года в Псковской области, около города Струги Красные, прошла тренировка «логановодов» перед предстоящим ралли «Псков 2010». Выкладываю подробный отчёт, оформленный видеофотографиями<sup>2</sup>.

3-го июля предстоит очередной этап Кубка Логан в Пскове, и поэтому приятно было узнать, что 12-го июня в этих же краях проводится тренировка. Разумеется, я сразу согласился. Также из «логановодов» были: Иванов, Дёмин и Парфенюк, Мейтес и Гусева<sup>3</sup>, Костырко и Гаврилов, Волков<sup>4</sup>. Ещё были парни на Тойоте Королла в фирменных бело-красно-зелёных цветах. Мой «Логанчик» был готов ещё с прошлой тренировки (поднят на несколько см, отрегулирован сход-развал, ёлинз выставлен на рекомендуемые настройки, гравийный 51-й «мишлен»). Автовоз шёл из Домодедова, поэтому хлопот было только собраться и приехать самому.

Народ в массе своей ехал 11-го утром (в пятницу), а я так не мог – работа. Придётся ехать в ночь и прямо к месту тренировки. Ещё одной проблемой стало техобслуживание. Ехать без сервиса – принципиально неверно, но нанимать команду очень дорого, и пришлось выкручиваться. В результате, договорился с Иваном Есиным<sup>5</sup>. Мой «гражданский» автомобиль превратили в техничку, загрузив его инструментом и принадлежностями, включая шатёр и стулья. На ней и поехали вдвоём. Генератор, компрессор и сварку брать не стали, решив: если они понадобятся, то повреждения машины будут такими, что проще отвезти её в Москву и отремонтировать в боксах.

Таким образом, из ценника исключили пробег технички и остался только труд механика и его пансион. Из других обязательных затрат оставались:

- 1) Аренда трассы и автовоз (делились поровну между всеми, т.е. на одного получилось недорого),
- 2) Бензин в «гражданский» а/м (в боевой был полный бак),
- 3) Проживание (500 руб./сутки в одном очень классном месте).

Всё вместе получилось очень бюджетно – примерно половина стоимости клубной гонки. Кроме того, Иван согласился поштурманить, и ему было всё равно, во сколько выезжать. В общем, помощь неоценимая.

Выезжать из Москвы наметили в 12 ночи, прикинув, что на 800-с-небольшим километров пути понадобится 9 часов. Тренировка начиналась в 11, в 10 кровь из носу надо было быть на месте, а ещё лучше пораньше – пока там найдёшься, пока расставишься... Место: не доезжая 6-ти км до Стругов Красных свернуть в деревне Горушка, а там несколько км по местным дорожкам до деревни Добривы. От неё до деревни Костелёво и был тренировочный спецучасток. Ехать решили по Новой Риге через Пустошку. По карте это длиннее на 60 км, чем по Ленинградке через Новгород, но на Ленинградке много населёнок, а последний кусок дороги до Стругов около 14-ти км вообще малопроезжим. Представлялось, что по Новой Риге средняя скорость будет выше. Так оно и оказалось.

Из дома выехал в 10 вечера 11.06.2010. Потратив час на путь от Полежаевской до Крылатского, вылезая из пятничных пробок задним ходом, добрался до Ивана к 11-ти вечера. За час погрузились и в 12 встали в хвост пробки в Живописном туннеле. На его форсирование потратили час, и к 1 часу ночи оказались в километре от МКАДа на Новой Риге. Придавить на хайвэе до Волоколамска помешал плотный поток автомобилей. Ехали как все 120–130. Фактически, разогнаться удалось только после Ржева. Хорошая дорога закончилась точно на границе Московской области. По Тверской области 2/3 пути в хреновом состоянии – колеи, колдобины, выбоины. Хорошо хотя бы нет ям в размер колеса, как было год назад. С 297-го по 312-й км трассы идёт ремонт – объезд по земле в одну колею. Последняя треть пути по Тверской области – отличное отремонтированное шоссе. Не заметишь, как уже 170 на спидометре. По

<sup>1</sup> Это та самая дневниковая запись из ЖЖ. На командный сайт она не попала.

<sup>2</sup> Оригинал (с видеофотографиями) находится в Интернет по адресу: <http://kpkc.livejournal.com/49099.html>.

<sup>3</sup> Аля Гусева, старинный друг ещё со времён РЗК.

<sup>4</sup> Сергей Волков, успешный клубник и рейдовик, решивший перейти в Кубок Рено Логан. Вы ещё встретите это имя.

<sup>5</sup> Также известный как essing.

Псковской области Новая Рига не в отличном, но в приличном состоянии, и Ленинградское шоссе от Пустошки тоже. Всю дорогу старались ехать под 150 (во избежание лишения прав<sup>1</sup>). Раза три повезло – просаживали полным ходом мимо гаишников с радаром, которые на что-то отвлекались. Поменялись под утро, когда совсем стал засыпать. Полного бака хватило до Пустошки, где заправились на СтатОйле. Там дают скидочные купоны и пластиковые карты, там есть туалет и кафе. Хорошее место. Было это около 5-ти утра.

По дороге в ночи наблюдали далёкие отсветы грозовых зарниц как раз в направлении Пскова. Потом увидели следы этой грозы: лужи воды, навалы сорванных веток и сломанные деревья прямо на дороге. На остановках было тихо, тепло и душно. И начисто съедали комары, громадные, полосатые, голодные и злые, налетавшие целыми тучами. Поэтому срочно запаслись всевозможными репеллентами, и не пожалели.

Не заезжая в Псков, проехали по Ленинградскому шоссе прямо, в сторону Струг Красных. По пути обогнали ДрайвТэковскую техничку и Дёмина на каблук<sup>2</sup>. Поворот в Струги – налево в деревне Цапелки. Далее по описанию: по небольшому извилистому шоссе, не доезжая Струг, налево в деревне Горушки, и по ровной-ровной дороге из плотно укатанного песка до деревни Добривы. Помню эту дорогу по ралли Струги Красные. Тогда здесь проходил доп, где у нас разломился мотор. «Гражданская» машина там идёт мягче, чем по асфальту. Если ралли в Пскове будет таким – это просто восторг.

Приехав на «точку», обнаружили там автовоз и перекрытие с Олегом Мыслевичем во главе. И ни одного гонщика вокруг. Ровно 9 утра. План доезда выполнен, пора приступать к тренировке. Выяснив у Олега, что поставить автовоз и сервис-парк удобнее на другом конце допа, в деревне Костелёво, направились туда. Офигенная песчаная дорога, очень и очень быстрая. Прямые, но не занудные. Повороты быстрые и очень быстрые, простые, узкие, с доворотами, с подъёмами и прочими интересностями. Погода: около +18, пасмурно. То налетает ветер, то проходит дождь на несколько минут, то выглядывает солнце. Погода разгулялась только к вечеру. Комаров меньше, чем в Пустошке, зато, когда перестает дождь, налетает толпа огромных слепней, размером с большой палец, жирных, полосатых и кусачих.

В деревне Костелёво доехали до упора в проездную дорогу, поняли, что ставиться надо не здесь, и вернулись на окраину, к развалинам колхозных построек, ждать остальных. «Остальные» не задержались – бодро прикатили колонной минут через 10, помахали ручкой и просвистели мимо. Затем, повторив наши эволюции и умозаключения на другом конце деревни, вернулись на окраину к нам. Собственно, здесь мы все и расположились, прямо на обочине дороги. Было 7 экипажей, несколько механиков и просто друзей. Всего десятка два человек. Разгрузили автовоз, подождали, пока выставится перекрытие, поставили шатёр и приступили к тренировке.



*«Парк сервиса» на тренировке.  
Фото автора.*

Было дано время на ознакомление в дорожном режиме, причём доп использовался в оба конца. Сначала все едут «туда» (от сервиса), затем все едут «обратно» (к сервису). «Туда» около 5,5 км, обратно немного короче, хотя медленнее на несколько секунд. Записали с Иваном стенограмму за один проход, за второй проверили – и достаточно. Там всю дорогу можно быстро запомнить и ездить без штурмана, как

<sup>1</sup> В это время наказания за нарушения ПДД ужесточились, и за некоторые нарушения стали отбирать права.

<sup>2</sup> Так называют грузопассажирский легковой автомобиль.

Иванов, например.

В моих планах было подобрать настройки Олинза под эту конкретную дорогу. Этим и занялись по следующей системе: настраиваем под шатром, едем туда–обратно, меняем. С утра на машине стояли настройки, рекомендуемые производителем: 32 щелчка спереди, 36 сзади. Под плотную песчаную дорогу захотелось поджать. Сначала зажали зад на пару щелчков. Поведение стало слишком нервным: поворачивает плавно до какого-то момента, после чего зад срывается и приходится ловить. В коротких поворотах стало лучше, но в длинных – отвратительно. Потом поджали комплексно: перед 31, зад 35. Вроде стало стабильнее, но в это время прошёл сильный дождь, дорога стала мокрой и скользкой, и на более жёсткой настройке стало неудобно. Дорога быстро просохла, но за это время успели хорошо накопать в «четвёрках» – колеи по колено в рыхлом песке. Поэтому вернулись к изначальной «стандартной» настройке и чувствовали себя на ней отлично. Хотя лучшее время было не на ней, а на более жёсткой: 3:41 «туда» и 3:43 (если не путаю) обратно. На «стандартной» настройке стабильно получалось 3:46 и 3:50 (если не ошибаюсь), несмотря на разную погоду, ошибки и прочие элементы вольного творчества.

Давлением в шинах не занимались сознательно, выставили по 2.2 перед началом. После первого прохода оказалось, что перед нагрелся до 2.6, а зад так и остался 2.2. Поэтому довели до 2.4 на горячую спереди и сзади, и больше не трогали.

Была ещё мысль опустить зад на 1-2 сантиметра, но по совету старших товарищей не стали этого делать. Ведь сразу изменится ход задней подвески, точнее – уменьшится. Хотя надо было попробовать. Да лень было<sup>1</sup>.

Под конец, уже часов в пять вечера, видимо, сказались усталость. На торможении перед правой 4-кой со 140-ка, в глубокой колее наскочил на камень. Машина обиделась и попыталась удрать в лес, но была поймана на самой бровке и направлена твёрдой рукой куда надо. Но тут дорогу перебежал ограничительный столбик, который был беспощадно срублен защитой и разнесён в щёбёнку радиатором. Радиатор не ожидал от себя такого подвига и прослезился антифризом. Поэтому пришлось последние метров 800 до лагеря тащиться на буксире у «буханки»<sup>2</sup> скорой помощи. Однако на автовоз машина забралась самостоятельно<sup>3</sup>.

В общем, к вечеру народ уже порядком устал, доел шашлык и засобирился по гостиницам, не дожидаясь окончания времени тренировки. Два маньяка ещё утюжили трассу, когда мы с Иваном укладывались и грузились. Уехали мы одними из последних и направились в ту же гостиницу, где жило большинство «логановодов». Всю дорогу в Псков проспал за рулём, просыпаясь, когда голова падала на руль или на окно или на подголовник. Нет, без ночёвки я больше не ездец.

Пара слов о природе: какие же там дикие и красивые места! Видели много аистов, трясогузки совсем не боятся людей, много каких-то других неопознанных птиц. Пели соловьи и зяблики. Насекомых огромное количество. К сожалению, множество гибнет от машин. Все бамперы облеплены сбитыми бабочками и насекомыми. На шоссе видел мёртвых ёжика и зайца. Сами едва спасли кошку от смерти. Злые мы, люди...

Про гостиницу не скажу ничего, потому что она оказалось очень уютной, маленькой и дешёвой. Сохраню хорошее место в тайне. Зато все «логаноиды», едва смыв с себя пыль и пот, тут же отправились гулять по Пскову. По пути собрали к себе Олега Мыслеви́ча и тех гонщиков, кто поселился отдельно. Пройдя пару километров по центру и по набережной реки Великая, вся компания погрузилась на теплоход «Буревестник» и вышла в часовой круиз. Все были страшно голодны, чем ввергли в ступор девушек из корабельного буфета. Думаю, они за час сделали летний план по шашлыку с пивом. Олег рассказывал об окрестностях, а погода холодала. Заморив на корабле червячка, наша компания уже на берегу отправилась в ближайший ресторан – нормально поужинать, где и занималась этим до часа ночи. Это для нас с Иваном было уже чересчур, и добравшись до гостиницы, мы проспали до следующего полудня.

К этому времени все уже уехали, и мы, потеряв где-то час на поиски работающего ресторана, позавтракали и около двух часов дня выехали в обратный путь. Как всегда, топливо

<sup>1</sup> Это единственный отчёт, где подробно рассказано о настройках автомобиля: регулировке подвески и давления шин. Для любого монокубка эти настройки имеют решающее значение, потому что во всём остальном машины соперников одинаковы. А в Кубке Рено Логан – почти одинаковы.

<sup>2</sup> Автомашинка УАЗ–микроавтобус.

<sup>3</sup> Истинную причину понял гораздо позднее, после ещё двух аналогичных случаев: на торможении блокировалось заднее правое колесо.

закончилось в Пустошке, где мы заправились на знакомой заправке СтатОйл. Это было около 4-х часов вечера. Днём оказалось ехать чуть-чуть медленнее, чем ночью, но в Москву мы въехали в 10 часов вечера, счастливо миновав все радары и пробки.

По пробегу получилось: всего 1667 км, из них около 820 км Москва-Костелёво и 745 км Псков-Москва. Остальные 102 км пробег по Псковской области. Средние скорости: из Москвы 83 км/ч, но туда входит час на погрузку, из Пскова 92 км/ч. Средний расход из Москвы 9.1 л, из Пскова 8.6 л бензина А95.

Для справки: расстояние от МКАД до Пустошки 525 км, от Пустошки до Пскова 200 км. Ремонт идёт в промежутке с 297-й по 312-й км Новой Риги.

Польза такой тренировки даже не обсуждается. Мы имели возможность кататься целый день по таким же дорогам, по каким через 2 недели пройдёт ралли<sup>1</sup>. Да мы и накатали на целую гонку (километров 60-70 допов). Поскольку Псковская гонка – новая и незнакомая, получить разведанные о её характере крайне важно. А ещё важнее – прохватить<sup>2</sup> самому, прочувствовать и настроиться. Что и было сделано.

В условиях жёсткой борьбы, когда на гонках дерутся за каждую секунду, тренировочный процесс важен как никогда. Мало быть в тонусе – надо повышать свой уровень, отрабатывать новые приёмы, увеличивать скорость. Каждая тренировка у нас – как открытие, потому что совершается качественный скачок. То есть с утра ты не думал, что можешь ездить так, как поехал к вечеру. Ну и – лучше ломать машины на тренировках, чем на гонках.

**Оригинальное название:** «Широко, быстро, скользко»

**Дата публикации:** 14 июля 2010 10:48

«Очень быстро» – так охарактеризовал псковские трассы пилот команды «Живи» Григорий Медведев две недели назад на тренировке. После ралли «Псков 2010», состоявшегося 3 июля 2010 года, смело можно добавить: «А также широко и очень скользко».



*Константин Мотовилов и Григорий Медведев на старте ралли «Псков 2010».*

*Фото: Илья Фёдоров*

<sup>1</sup> В этом я ошибся. Тренировка прошла на совсем другом покрытии, чем нам встретилось на соревновании.

<sup>2</sup> Раллийное: «погонять», «быстро проехать».

На гонку собралось рекордное количество участников – 97 экипажей. Накануне соревнования состоялось торжественное открытие ралли на площади Ленина в Пскове с представлением участников. При большом стечении народа боевой «Логан» команды «Живи» поднялся на стартовый подиум. Ведущий представил экипаж и его спонсоров Медиа-Группу «Живи» и проект F5, а paddock-girls<sup>1</sup> вручили гонщикам сувениры. Событие освещалось псковским региональным телевидением, а в день гонки регулярно вещало FM-радио.

(В начале церемонии торжественного открытия ралли, гоночные машины выстроили на бульваре и пустили к ним зрителей. Наша маленькая машинка оказалась между двух «субар», но, тем не менее, сумела привлечь к себе внимание. На её бамперах были наклеены стикеры «Жми! F5». И тут подошли дети – брат и сестра лет четырёх-пяти. Увидев надпись «жми», они решили, что надо нажимать, и очень старательно этим занимались, удивляясь, почему нет результата).

Некоторые организационные накладки в день гонки несколько выбили экипаж команды «Живи» из равновесия. Но, несмотря на трудности, трасса гонки была успешно покорена. В копилку команды добавилось ещё 4 очка в зачете Кубка Рено Логан, а также достойное 15-е место в зачёте Кубка Клубного Ралли.

(Дополнение. «Логаны» шли в клубном канале, который стартовал за кубковым с пропуском пары спецучастков. Первый же СУ клубного зачёта был снят после долгих задержек. Мы прождали на старте не меньше двух часов. Потом долго ждали стартовой ведомости на вторую секцию и не знали, будет ли регруппинг. В результате всех задержек, чуть не опоздали с Костей на обратный поезд в Москву. Прямо с финиша нам пришлось мчаться в Псков – чуть ли не быстрее, чем на гонке – бросать машину и ключи горничной в гостинице, и, не поев, лететь на поезд. Успели, но были уставшими и голодными, а вагона-ресторана не оказалось. К счастью, Костя нашёл общий язык с проводницей, которая всю дорогу снабжала нас чаем, бутербродами и сладостями – на зависть всем остальным пассажирам в вагоне.

Это ралли оставило двойственное чувство. С одной стороны, и правда – очень быстрая ровная гонка. С другой стороны, задержки вывели из равновесия, и проехали её намного медленнее, чем могли бы. Вторую секцию, когда узнали свои плохие результаты, прошли даже хуже, чем первую. Здесь и поймали разворот, такой же, как на тренировке. К счастью, обошлось без схода. А зрители были награждены зрелищем убирающегося автомобиля, который поднимает тучу пыли, и вдруг уезжает из неё, невредимый. В другом месте тоже чуть не разбили машину: неправильно вышел с трамплина и полетел прямо в дорожный знак. Удалось отрулить. Не пишу в отчёте, но результат был худшим в Логан Капе. Правда, даже последний среди «Логанов» – далеко не последний на общем фоне: мы оказались 15-ми в «абсолюте», в середине таблицы. Никто и предположить не мог, что это будет последняя гонка команды «Живи»).

**Оригинальное название:** «Подслушивая чужой разговор».

**Дата публикации:** 12 июля 2010, 15:54

Знойное июльское солнце спряталось за зубцами древней крепостной стены, и на выгоревшую землю, наконец, опустилась вечерняя прохлада. Не стесняясь весёлого гомона нарядной публики, высыпающей на городские набережные, в прибрежных камышах степенно заговорили лягушки. Проплыла с деловым видом ондатра, прозвенел первый комар. Военно-транспортные самолёты, весь день поднимавшие в воздух учебные десанты, вернулись на свои аэродромы, и небо потихоньку начало остывать.

Вот и компания спортсменов расположилась в тенистом дворике, чтобы обсудить прошедшее днём соревнование. Влажные после душа, эти бойцы были как на подбор: крепко сбитые, коренастые, запах смазки и бензина выдаёт принадлежность к автомобильному спорту. Но у каждого своё выражение в глазах, и каждый по-своему переживает прошедший трудный день, снова и снова вспоминая его ключевые моменты.

– Ну что, наш канал сегодня разделился на первую лигу и... последнюю лигу? – высказался осанистый, одетый во всё белое, спортсмен. Имелся в виду радикальный разрыв во временах, которые они сегодня показали на соревновании. Трое из них далеко обогнали остальных, хотя среди отставших спортсменов было много быстрых, которым прочили подиум. Однако

<sup>1</sup> Так называют девушек, украшающих собой гонки.

говоривший мог быть доволен – сам он показал четвёртый результат, на что и рассчитывал.

– Эх, – вздохнул один из отставших. Это был опытный гонщик, хорошо выступающий в сезоне, много работающий с тренером. Сейчас он остро переживал свою неудачу – пятое место, и даже командная синяя футболка висела на нём как-то уныло. – Это дурацкая отмена первого спецучастка выбила меня из колеи! То ждёшь час, пока выпустят, то снова говорят, что отменяют. То вроде снова пошло, то снова отмена. И так мы должны были стартовать не утром, а в два часа дня, а реально стартовали в четыре вечера! Это ж кто выдержит столько ждать!

– Я тебе так скажу: после тренировки в этих краях две недели назад ты ждал совсем другую трассу, – добавил тренер. – Там был чистый песок, а здесь – «горох на асфальте».

– Да и со стенограммой не всё хорошо получилось, – сказал модно одетый в жёлто-чёрные цвета спортсмен.

– И у меня тоже. А после первой секции как увидел, насколько отстал, так и решил не упираться рогом, а ехать в своё удовольствие, – вставил гонщик в сине-жёлтой рубашке, интеллигентно поплёскивая очками.

Их самый молодой товарищ ничего не говорил. Он лучился счастьем. Он любил, чтобы «широко и быстро», как было сегодня. Он любил выступать рискованно, по принципу «пан или пропал», демонстрируя публике отчаянную езду и невероятное количество шрамов. Сегодня фортуна привела его к золотой медали, тепло светящейся в лучах заката.

Молча улыбался обладатель бронзовой медали, и только лёгкая дрожь в руках выдавала усталость и напряжение.

О серебряном призёре этого дня не вспоминали, поражённые его внезапным решением опротестовать результаты.

– Успокойтесь, парни, – сказал им руководитель команды в строгом чёрно-белом костюме, – а то оштрафую всех за отсутствие командной формы. Я сам сегодня три раза чуть не улетел с трассы, и ничего. Главное, все финишировали, никто не разбился. Посмотрите, какая погода, какие девушки!

– Тссс! Сюда идут!

Произошло мгновенное, не заметное глазу, движение, и на парковке возле гостиницы воцарилась тишина и неподвижность. Восемь гоночных автомобилей застыли, как неживые, и никто никогда не догадается, о чём они ведут разговоры, оставаясь наедине после гонок.



## ГЛАВА 9. МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ ПРОЕКТЫ КОМАНДЫ «ЖИВИ».

Команда «Живи» изначально была нацелена на активную творческую работу, поэтому дело не ограничилось участием в соревнованиях и ведением командного сайта. Одновременно с насыщенной спортивной жизнью, команда умудрялась создавать произведения искусства.

### Съёмки видеофильма.

Как упоминалось выше, в нашей организации нашлось много людей, которых захватила раллийная идея и которые стали нашими соратниками. Среди них были мастера телевизионного и кинематографического производства: Тимофей Гуров, Виталий Чижов, Владимир Беляев. Для них съёмки раллийного видео стали возможностью вольного творчества среди монотонных будней. Многие из них ранее работали при создании автомобильных телепередач, но оказаться на ралли им посчастливилось впервые.

Создание видеопродукции входило в план работы команды «Живи». Медиагруппа выделила для этого определённый бюджет. Однако он был достаточно символическим, и наша грандиозная задумка ему совершенно не соответствовала. К счастью, у нас под боком был огромный цех телепроизводства с самым современным комплексом оборудования, а также множество личных знакомств, которые позволяли решать творческие задачи там, где не хватало денег.

Итак, первым делом мы решили создать презентационный ролик о команде. Режиссёром стал Виталий Чижов. Он создал сценарий этого фильма, руководил съёмками, сам выполнил монтаж, договорился с композитором и сделал компьютерную графику. В результате, видеоролик получился высшего художественного уровня, каких ещё не делали в отечественном ралли.

Нам с Димой Булгаковым пришлось на время стать актёрами. Эпизоды с нашим участием занимают считанные секунды, однако работать над ними пришлось много часов. Съёмки производились прямо в офисе Медиагруппы. Конечно, требовалось выбрать время, свободное от работы, расставить аппаратуру, свет, поставить кадр. Но больше всего времени уходило на дубли, чтобы заставить нас изобразить нужные физиономии. Когда мы смотрим телевизор, нам кажется, что у актёров просто естественная мимика. Но на самом деле, простые люди, вроде нас с Димой, очень зажаты, неэмоциональны и невыразительны. Сделать так, чтобы мы держались перед камерой естественно, было довольно трудно. В этом – большая заслуга всей съёмочной группы.

Один из таких эпизодов снимали после того, как мы с Димой получили разнос от руководства по работе. Как нас ни старались развеселить, лица упорно принимали унылые выражения. Однако даже в этих условиях режиссёр умудрился снять нужные кадры, и при просмотре фильма никогда не скажешь, что настроение у нас с Димой было невесёлым.

Кроме нас, в съёмках участвовали и другие работники компании, которых просто просили подойти на 10 минут и помочь: посидеть, постоять, пройти в кадре. Потребовалось изготовить специальный реквизит – модель нашего гоночного «Логана». К счастью, такие игрушки продавались в автомагазинах, а в командные цвета её раскрасил Виталий – фломастерами и плёнкой от настоящей машины. Теперь эта машинка хранится у меня дома. А я распечатал множество раллийных карт, документов и тому подобных специфических бумаг.

Занятно прошли съёмки в павильоне. Конечно, в нём полно аппаратуры, есть все условия для любых съёмок. Но здесь снимают телепередачи о фитнесе, и постановка сюда автомобиля явно не была предусмотрена. Тем не менее, машину буквально на руках занесли в павильон, разместили между хрупких и дорогостоящих декораций, знакомых телезрителям по телеканалу «Живи», и там она умудрялась двигаться, как будто выезжает из павильона на улицу. Для постановки мизансцены собрали всех свободных операторов, осветителей и дали им в руки реквизит – кому прибор, кому распечатку раллийных карт или документов, которые перед этим использовались при съёмках в офисе.

Но большую часть фильма занимают натурные съёмки с использованием гоночного автомобиля. Управлять им довелось мне. В фильме есть две сюжетные линии: «в большом городе» и «на гонке».

В городе нужно было найти красивые постройки, которые должны отражаться в окнах автомобиля. Для этого мы два дня ездили с Виталием по Москве на «гражданской» машине, нашли несколько замечательных мест, но в съёмках использовали только некоторые из них.

Виталий делал фотографии «натуры» и отражений в стёклах автомобиля. Гоночную машину пришлось затонировать, так как в прозрачных стёклах не получается нужного отражения.

Потом мы со съёмочной группой выезжали на эти точки для съёмок. Причём часть точек снималась днём, часть – на рассвете, часть – на закате, а часть – ночью. Разумеется, выбирали свободное от работы время. Выезжали с территории организации, как правило, на нескольких машинах, включая гоночную. На точке основная работа выполнялась съёмочной группой, а мне только иногда нужно было сделать что-нибудь небольшое, какое-нибудь движение автомобилем.

Самым сложным был такой эпизод: машина должна выехать из-под горки, в определённой точке развернуться юзом и встать так, чтобы в стёклах оказалось отражение колокольни Новоспасского монастыря. Значение имели считанные сантиметры, поэтому выполнить такое движение точно было сложно. Но, в конце концов, удалось и это.

«Раллийные» съёмки прошли частью на ралли «Бологое Лето 2009». Тогда появилась возможность снимать настоящие гонки, без постановки. Съёмочная группа приехала на отдельной машине, и весь день ознакомления они не давали нам толком работать: заставляли то встать, то повернуться, то проехать – и так много-много раз. На какие только ухищрения не пускались, чтобы снять движение машины в необычном ракурсе! Один раз оператора втиснули внутрь каркаса безопасности вместе с огромной камерой BetaCAM, которая размером с пулемёт и весит килограмм семь. Другой раз оператор свешивался с такой камерой из окна почти до земли. Затем гоночная машина «висела» в полуметре от бампера съёмочной машины, а операторы снимали её в движении, распахнув двери багажного отделения. Потом гоняли в заносе через лужу, чтобы грязь отлетала прямо в объектив – чудо, но получилось с первого раза! Ездили вперёд-назад по какому-то полю, чтобы снять закат. И ещё было много-много-много других дублей. Фильм, фильм, фильм. И нам, конечно, врут, что фильм – тяжёлый труд!



*Так работают операторы при съёмках ралли. Фото: Виталий Чижов.*

Это был сентябрь, а в октябре мы доснимали последние натурные эпизоды нашего фильма. Для этого мы целой компанией приехали на дачу к Тимофею Гурову: он сам с женой и сыном, гоночная машина с экипажем (моя жена, дочь и я), режиссёр Виталий Чижов, главный оператор Владимир Беляев и ещё два оператора. Кроме обычных шашлыков, бани и бесед под звёздами, мы нашли кусок гравийной дорожки и несколько часов снимали скоростную езду по поворотам и

торможение. Потом нужно было ездить по просёлочной дороге в 50-ти метрах от этого места, а чтобы кадр получился, режиссёр с криком пригнал откуда-то стадо коров. Жаль, что в ролик это не вошло. Затем мы сполна использовали пересечение этой гравийной дорожки и близлежащего шоссе: снимали «подъём на холм» на фоне церкви, когда машина пролетала на большой скорости в считанных сантиметрах от камеры с характерным звоном камешков об аппаратуру (люди благоразумно отошли); снимали замену колеса изнутри багажника; снова гоняли в заносе по луже, чтобы брызги летели веером; проезжали над камерой, положенной на полотно дороги, а потом прыгали через шоссе, как через трамплин, причём режиссёр давал знак, когда на дороге не было посторонних. После монтажа получилось, как кинотрюк – гоночная машина пролетает по воздуху между двух других автомобилей. Вечером, недалеко от дачного посёлка, мы снимали проезд по дамбе над прудом. Режиссёрам нужно было одновременно поймать закат и отражение машины в воде. Поэтому мне пришлось ездить час без передышки. Тормоза раскалились и перестали «схватываться». Режиссёр, привыкший к работе с капризными «звёздами», даже похвалил за дисциплину.

Со мной ездила и дочь Ксения. Тогда ей было всего 2 года, но она уже умела гордо выпендриваться перед местной молодёжью, с завистью наблюдавшей за съёмками. Это был район города Дмитрова – теперь он прославился ещё одним эпизодом, связанным с ралли.

Кинофильм назывался «Оглянись по сторонам!» В нём были использованы:

– Музыка Сергея Моисеенко «Race Renault» (2009);

– Фрагменты из к/ф «Золотой телёнок» (Режиссёр Михаил Швейцер, в главной роли Сергей Юрский. Кинокомпания «Мосфильм», СССР, 1968);

– Фрагменты стихотворения Б.Пастернака «Дорога» (1957);

– Фрагменты улиц города Москвы, Дмитровского района Московской области, Бологовского района Тверской области;

– Один автомобиль Renault Logan Cup с экипажем;

– Два офиса;

– Один киносъёмочный павильон;

– И около ста добровольных помощников.

При исполнении трюков никто не пострадал<sup>1</sup>.

Кроме того, мы создали около десятка коротких видеосюжетов о гонках Кубка Рено Logan и о наших тренировках. И ещё мы провели несколько публичных мероприятий, которые прославили команду «Живи». Об этом рассказывают публикации тех дней.

### **Лекция Щукина-Васина.**

**Оригинальное название:** «Мастер-класс»

**Дата публикации:** 02 октября 2009

**Автор:** Павел Низкин, RallyRUS

30 сентября 2009 года в Москве прошла встреча молодых раллистов с легендарными спортсменами, которые начинали свою гоночную карьеру в Советском Союзе и по праву считаются мастерами своего дела. Алексей Щукин<sup>2</sup> и Евгений Васин<sup>3</sup> поделились опытом и знаниями с теми, кто только сегодня садится за руль спортивных авто.

Встречу организовали участники конференции «Ралли» на auto.ru и начинающие спортсмены. Один из них, Сергей Фёдоров, нашёл аудиторию, в которой разместились все желающие. Для того чтобы разговор о стенограмме был более предметным, Елена Винке отыскала в Подмоскovie участок дороги, который предварительно мог записать каждый. Свой вариант стенограммы представили и Алексей Щукин с Евгением Васиным. А для иллюстрации проезда этого участка дороги, видеозапись предоставил Михаил Скрипников.

Григорий Медведев: «Встреча состояла из двух частей. Это конечно условно, но примерно так можно разделить всю лекцию, которая заняла более трёх часов. Первая часть – теоретическая.

<sup>1</sup> Сценарный план этого фильма см. в приложении. Окончательный сценарий во многом ему соответствует, но не во всём.

<sup>2</sup> Заслуженный мастер спорта. Бронзовый призер чемпионата СССР, четырехкратный чемпион России, обладатель Кубка Европы, серебряный призер ралли Монте-Карло.

<sup>3</sup> Заслуженный мастер спорта, обладатель Кубка Европы по ралли, серебряный призер Ралли Монте-Карло, неоднократный победитель этапов чемпионата Европы по ралли.

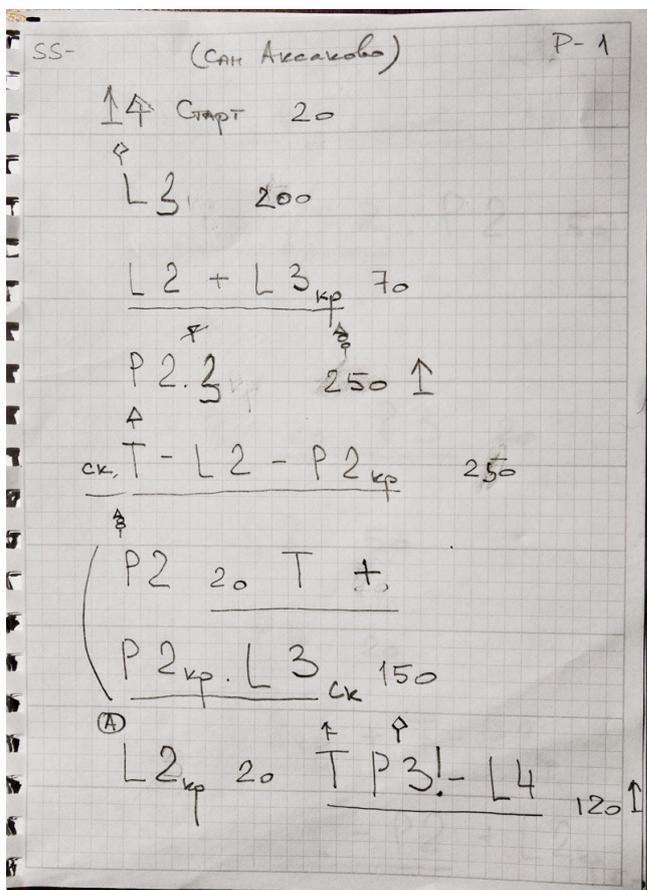
На ней Алексей Щукин и Евгений Васин рассказали о тех базовых моментах, которые являются основой правильного «чувства дороги» и правильной записи стенограммы. Классификация поворотов, радиус, дуга входа, дуга выхода, вершина поворота, сопряжение, наложение дуг, трамплины, подбросы и так далее. То есть на основе теоретической базы и своего огромного опыта до нас постарались донести тот фундамент, «стереотипы», на которых уже можно строить своё дальнейшее развитие. Это та основа, без которой невозможно, в конечном итоге, ехать быстро».

Одна теория без практики, как известно, результата не даёт. Организация тренировки на трассе – это очень серьезная работа. Но организаторы встречи нашли простой и оригинальный выход.

Григорий Медведев: «На второй части занятий, практической, мы рассмотрели уже конкретный участок дороги, который многие из нас предварительно записали. Мы могли сравнить свои стенограммы, узнать, где и в чем кроются ошибки. А с использованием видеозаписи мы узнали, как именно читает стенограмму Алексей Щукин, видя и саму дорогу, и стенограмму. Очень интересно было посмотреть на то, как записывает дорогу такой опытный экипаж. В их стенограмме минимум знаков и символов, которые, тем не менее, описывают максимум необходимой информации. Нет ничего лишнего, но есть все необходимое. Это, конечно, высший пилотаж и следствие огромного опыта».

На ралли, как известно, один в поле не воин. На результат всегда работает команда, а трассу преодолевает экипаж. И этот вопрос не остался без внимания во время встречи.

Григорий Медведев: «Много интересного рассказали старшие товарищи и о том, как должна строиться работа экипажа. В частности, очень важно, чтобы и пилот, и штурман одинаково понимали повороты, воспринимали их однозначно. И глазомер должен быть одинаковым. Мы не только слышали, как должно быть, но и узнали некоторые приёмы, которыми добиваются того, что обычно называют «скатанностью». Например, как научиться оценивать расстояния, как научиться видеть поворот целиком и понимать, как его нужно ехать».



Первая страница учебной стенограммы А.Щукина. Фото: Анатолий Кожарин (fotofan)

Получить базовые знания, которые позволят, опираясь на них, расти дальше, не совершая явных ошибок, учиться на колоссальном опыте целого поколения. Это, наверное, и есть тот путь, который приведет к результатам и успеху.

Григорий Медведев: «Кроме полученных знаний, как мне кажется, все, кто был на встрече, получили, а точнее – каждый сам для себя наметил направление, в котором ему нужно двигаться. Например, кое-что я для себя отметил. Избыточная информация в стенограмме – это обычная ситуация для начинающего спортсмена. Поэтому не стоит пытаться искусственно ликвидировать эту избыточность. Она сама постепенно уйдет, с накоплением опыта. Или важный момент работы перед гонкой: снимать на ознакомлении трассу на видеокамеру, чтобы вечером, в спокойной обстановке, просмотреть запись и сделать определенные выводы. Собираюсь так поступить в Новороссийске».

Без сомнения, то, что рассказали на встрече Алексей Щукин и Евгений Васин, интересно многим, для кого жизнь без ралли невозможна, и для кого звук двигателя приятнее любой музыки.

Григорий Медведев: «Спонсор нашей команды – Медиа-группа «Живи» занимается производством различной видеопродукции, в том числе съёмками лекций и выступлений многих известных людей. Поэтому есть необходимый опыт и оборудование. Когда мы решили принять участие во встрече со знаменитыми спортсменами, сразу подключили и наши съёмочные группы, которые уже работали с нами на гонках и тренировках. Привезли свет, звуковое оборудование, камеры. Вся встреча была записана на плёнку. Сейчас производится монтаж материала, и в самом ближайшем будущем Медиа-группа «Живи» представит видеозапись этой встречи вниманию широкой публики. Все, кто не смог приехать, получают возможность «виртуально» присутствовать на лекции, причём в любой удобный для себя момент. Поэтому не буду пытаться пересказать её содержание – заходите к нам на сайт, смотрите, слушайте и делайте свои выводы».

(Дополнение. Готовый материал разошёлся по всему Интернету. Это единственная такого рода учебная видеолекция в нашей стране. Но смонтировать её было далеко непросто. Из трёх часов видеозаписи оставлено меньше двух, чтобы не было повторений, мусора, пауз и тому подобного. Мы с режиссёром монтажа занимались этим больше месяца).

Такая «начальная» школа для экипажей – замечательная идея. И хотя организация подобных встреч с легендарными и опытными спортсменами требуют и сил и массы времени – хорошо, что находятся энтузиасты, готовые реализовывать подобные проекты, и опытные спортсмены, готовые делиться опытом просто так, из любви к ралли.

Григорий Медведев: «Надо сказать огромное спасибо тем, кто организовал эту встречу, а также Алексею Шукину и Евгению Васину. Они нашли время изучить тренировочный участок, записать стенограмму, прийти на встречу. Им пришлось отвечать на массу вопросов, порой очень наивных. По нескольку раз объяснять какие-то моменты, которые были не очень понятны. И они рассказывали, отвечали, объясняли... До двенадцати часов ночи. Общение с теми, кого по праву называют легендой советского и российского ралли, позволяет впитать массу полезной информации, а ещё здорово заряжает оптимизмом и желанием учиться и расти. Хочется еще раз сказать спасибо всем, кто сделал такую встречу возможной».

### **Тренировки команды «Живи».**

**Оригинальное название:** «Подготовка ко второму этапу Кубка Рено Логан. Сборы в Бологое»  
**Дата публикации:** 02 марта 2010 14:18

Не успели мы оглянуться, как целых пять недель пролетело после первого этапа Кубка Рено Логан – ралли «Яккима 2010». Всего несколько дней осталось до начала административных и технических проверок следующего, второго этапа Логан Капа – ралли «Бологое-ЗИМА 2010» (12-13 марта). Как упомянуто в нашем прошлом обзоре, ход и результат борьбы «логановодов» в Бологом во многом будет зависеть от того, как они проведут эти полтора месяца, потратят ли их с пользой.

Волею судеб, команда «Живи» не посетила первый этап Логан Капа. Тем большие требования предъявляет к себе подготовка к этапу второму. К тому же, ралли «Бологое» станет последней зимней гонкой Логан Капа в текущем году. Поэтому, пока наши механики последний раз проверяют все узлы и соединения боевого «Логана», рекламщики наносят виниловые наклейки на борта и крылья, а телевизионщики монтируют видеоролики, расскажем кое-что о наших тренировках этой зимой.

В то время, как наши соперники по Кубку Логан, дабы не потерять «накат», участвовали в кубковом «Ростове Великом» и в международной «Гонке Звёзд “За рулём”», пилот команды «Живи» Григорий Медведев прочно оккупировал ледовые тренировочные площадки.

**Григорий Медведев:** на тренировки с января по март потрачено много часов... В основном – на льду Ходынского поля (потому что это рядом с домом), а также на замёрзших подмосковных озёрах. Вот и представьте себе: после рабочего дня вы не идёте домой ужинать и спать, а садитесь в боевой автомобиль и вручаете себя во власть инструктора. Со мной работал тренер школы водительского мастерства Валерий Парфенюк. Спуску не давал. Например, задаёт какое-то упражнение, и ты его выполняешь 30 минут, 40 минут – пока руки не отсохнут. И конуса в разные стороны разлетаются, и снег на твоей траектории превращается в чистый лёд... А тренер всё видит. Когда «косячишь» – останавливает и делает внушение. Заставляет думать, работать не только конечностями, но и головой. В настоящих гонках без этого никак. К счастью, с Валерием

наладился прекрасный рабочий контакт, и его усилия явно не пропадают даром. Тесты на льду озёр дали обнадеживающие результаты.



*Тренер Валерий Парфенюк работает с Григорием Медведевым  
На дальнем плане – машина Дёмина.  
Фото: Медиа-Группа «Живи»*

**F5:** а то, что Валерий – штурман у твоего соперника по Кубку Логан, Владимира Дёмина, вам не мешает?

**Григорий Медведев:** не мешает. Даже наоборот. Как-то уже упоминал, что встречаю среди «логановодов» хороших товарищей, готовых помочь. Так и здесь. И Валерий, и Владимир с удовольствием делятся со мной своим опытом, а в нашем тонком деле это невозможно переоценить.

Например, на тесты мы ездили вместе с Владимиром и Валерием. В Подмосковье много замёрзших озёр, на лёд которых можно выехать и потренироваться. Одно из таких мест мы и выбрали для тренировки. Это было одно из воскресений февраля. Место достаточно посещаемое, и там уже накатан овал неправильной формы. По нему мы и ездили на «боевом»<sup>1</sup> шипе – то в одну сторону, то в другую. Валерий вёл хронометраж, работал с нами, пилотами. Пробовали изменять настройки подвески, играть с давлением в шинах. На овале «внешние» колёса нагреваются со страшной силой! Машина начинает хуже себя вести. Приходится время от времени останавливаться и выравнивать давление.

Кроме нас, на этом озере катались ещё люди, и многие – весьма неплохо. Конечно, «Логан» на «гвоздях»<sup>2</sup> едет по льду быстрее, чем самый мощный автомобиль на «гражданских» колёсах. Поэтому по молчаливому соглашению «боевики» и «гражданские» катались поочередно, минут по 30-40, и не мешали друг другу.

Народ, увидев наш с Владимиром дрифт (а по овалу 75% дистанции едешь боком), активно снимал нас на телефоны – и было от чего (не без гордости). Как говорят мастера, на овале законы физики не работают! Так что зрелище мы показали людям. Погода была хорошая, хотя сильно мело. Настроение было отличное. Там были и наши друзья, и оператор Медиа-группы «Живи», и чай, и бутерброды. Словом, провели этот день весело и продуктивно.

**F5:** а результаты хронометража?

**Григорий Медведев:** скажу лишь, что Владимир Дёмин – мастер стабильности. Сколько бы

<sup>1</sup> «Боевой шип» в Кубке Рено Логан был разрешён высотой только 1,5 мм. Обычно его называют «тренировочным».

<sup>2</sup> «Гвоздями» называют настоящие гоночные шипы высотой 4,5 мм. Но в данном случае позволительно было сделать такое допущение.

кругов он ни проехал, каждый – как по шаблону. Отличия на сотые доли секунды. У меня тоже получается быстро, но не всегда.

**Оригинальное название:** «Тренировка 06 июня: записи бортовых самописцев»  
**Дата публикации:** 08 июня 2010, 12:37

В Кубке Рено Логан приближается открытие гравийного сезона, поэтому Команда «Живи» переобула свой боевой «Логан» в гравийную резину, поменяла настройки подвески и отправилась на грунтовые трассы – тренироваться.

06-го июня 2010 года одна такая тренировка прошла в рамках ралли-спринта, организованного клубом FFE Rally.

Двухкилометровый отрезок полевой дороги, прихотливо выющейся вдоль лесной опушки, заботливо обставлен конусами и обтянут ленточками. Команда молодых организаторов внимательно следит, чтобы участники чётко соблюдали требования безопасности и порядок старта. Среди десятка заднеприводных ВАЗовских «классик», у которых от серийных прототипов остались только кузовные детали, выделяются два ярких гоночных автомобиля Renault Logan Cup. Это участники Кубка Рено Логан Евгений Мейтес и Григорий Медведев. Ознакомительный круг по трассе – и начинаются заезды на время. Яркое солнце и прохладный ветерок делают это занятие не только увлекательным, но и приятным. Трасса спринта состоит из пары прямиков, разделённых поворотом «четвёркой», ретардером и «шпилькой», и серии «четвёрок», позволяющей не выходить из управляемых заносов на приличной скорости.

Через несколько часов ~~ещё одного отжига~~<sup>1</sup> спокойной тренировки, показав первое и третье время в зачёте автомобилей на гоночной резине, Евгений и Григорий отправляются по домам – анализировать результаты и готовиться к новым тренировкам.

### Конкурс F5<sup>2</sup>.

**Оригинальное название:** «Твой креатив для гоночной команды. Конкурс!»  
**Дата публикации:** 09 апреля 2010 13:15

Друзья! Раллийная команда «Живи» объявляет конкурс среди пользователей F5 на лучший дизайн гоночного шлема. Приз – настоящие гоночные перчатки OMP One! (омологация FIA 8856-2000).

Правила простые: нужно взять фотографию шлема нашего пилота и придумать такой дизайн, чтобы он был:

- A) самым креативным, и
- B) отражал собой название и идеологию команды «Живи»!

Свои работы выкладывайте в комментариях к этому посту – конкурс будем проводить открыто! Жюри конкурса – сами гонщики команды «Живи» Григорий и Константин.

Они назовут победителя конкурса 20-го апреля 2010 года после возвращения из очередной раллийной битвы. Поэтому работы просьба присылать до 24:00 19.04.2010. Создатель лучшего дизайна шлема, больше всего понравившегося Григорию и Константину, будет назван в этом блоге!

**Оригинальное название:** «Итоги конкурса «Твой креатив для гоночной команды!»  
**Дата публикации:** 21 апреля 2010 10:34

Друзья! Торжественно объявляем, что конкурс на лучший дизайн шлема для гоночной команды «Живи» состоялся! Победителя конкурса выбирали пилоты команды «Живи» Григорий и Константин, только что вернувшиеся из Нижегородской области, где проходило ралли «Малый Китеж 2010».

Однако, прежде чем объявить, кому достался наш замечательный приз – гоночные перчатки OMP One, дадим слово Григорию и Константину и попросим их прокомментировать каждую присланную работу.

– Прежде всего, спасибо всем участникам за присланные варианты дизайна. Всего пришло

<sup>1</sup> Так в оригинале.

<sup>2</sup> Газета «F5» была одним из информационных спонсоров команды «Живи». Данный конкурс был придуман нами совместно и проведён на сайте F5.ru к обоюдной пользе.

десять работ! На наш взгляд, это достойный конкурс. Однако перед нами, как жюри, встала очень трудная задача – выбрать достойнейшего! Напомню, что критериями выбора названы креативность работы, а главное – её «живость»! Поэтому и работы пришли с изрядным чувством юмора, и мы сейчас не можем сохранять сурьезный вид :) Итак, приступим по порядку. Чур, без обид!

Автор: ninulik

– Этого дизайнера мы ждали! Симптоматично, что именно он появился первым! Что пришло нам в голову при взгляде на него: «Леопольд подлый трус, голова как арбуз» :) А ещё вспомнилась шапочка Волка из «Ну, погоди!» У нас оранжевые гоночные комбинезоны. Представьте себе, как бы мы смотрелись в таких шлемах! Наверно, были бы похожи на большие морковки :)

Автор: Эй\_ты

– Дизайн можно назвать «Грязные ублюдки» :) Автор просил заценить саму мысль, и мы её заценили. «Мы не ангелы, а волки, стесняться нам чего?» (из к/ф «Красная Шапочка»). Вот единственный недостаток – на ралли мы и так бываем по уши в грязи, в самой настоящей, ненарисованной! :)

Автор: сарубара

– Тема интересная: электронные мозги во весь шлем, руки прикрывают лицо. Только какими мы будем, если снимем такие шлемы? Безмозглыми и безрукими? :)

Автор: Mad

– Первый дизайн, в котором автор попытался использовать символику «Живи», не поленился разыскать логотип. Только вот неприятность – логотип принадлежит телеканалу «Живи», и мы сомневаемся, что нам разрешат его использовать на шлемах! И ещё, на наш взгляд, неудачное цветовое решение: логотип и без того «мокрый», на сером фоне он просто «растекается»...

Автор: zoуa

– Мы в восторге! Носить на шлеме своё же лицо! С какой стороны ни посмотри – всё смотришь в глаза! Без сомнения, эта работа – кандидат на приз. Автор не только нашёл фото шлема в другом ракурсе, но и вспомнил, что в экипаже нас двое, и не поленился разыскать в наших архивах подходящие фото. Молодец!

Автор: ninulik

– Живенько :) Хорошее цветовое сочетание – яркое и контрастное, использована символика команды. Только вот беда: именно этот дизайн нарисован на капоте нашей гоночной машины. Всё-таки арбуз был креативнее :)

Две работы, присланные по почте. Автор: Влад Людвов.

– Увидев этих утят, мы долго валялись от смеха! Ничего более забавного мы в жизни не видели! Представьте себе: два оранжевых утёнка в гоночной машине на скорости 150! И кто придумал красить шлема в брутальный стиль? Детская игрушка на голове куда оригинальнее, ярче и заметнее! Супер!

Работа, присланная по почте. Автор: Сергей Кирилин.

– Ещё один дизайн в весёленьком стиле. Право же, чем ярче и забавнее раскраска, тем нам больше нравится! У нас и автомобиль довольно весёлый, и сами мы тоже ничего... Скажем по секрету: дизайн (машины, комбинезонов, шлемов, т.д.), наиболее похожий на детскую игрушку (крупный и яркий) – самый выигранный в ралли: самый заметный и самый узнаваемый. Автор верно угадал концепцию. Молодец!

А теперь пришла пора объявить победителя! В результате долгих размышлений и горячих споров им названа... Работа Влада Людвова<sup>1</sup> «Crazy Drakes»!

– Пожалуй, лучший дизайн по критериям «креативности» и «живости». Тут и оригинальное решение – бешеный гоночный утёнок, и цветовая гамма вполне попадает в стиль команды «Живи», надпись и логотип смотрятся «к месту» и их не слишком много. И в результате, это всё очень и очень весело смотрится! Стоит отметить, что дизайн вписан в конструкцию шлема, а также хорошее исполнение самой картинке. Такой дизайн мы с удовольствием будем носить на своих шлемах! И если болельщики узнают нас издали по оранжевым комбинезонам – «мандаринчики», то теперь у нас есть шанс стать узнаваемыми вдвойне благодаря дизайну

<sup>1</sup> Организатор шуйских ралли. По девичьей фамилии его жены назван доп в Бологом «Хомячковы ушки». Нужно ли объяснять, почему ушки?

шлемов :)



Итак, гоночные перчатки нашли своего обладателя! Команда «Живи» поздравляет Влада Людвова с победой и просит связаться по электронной почте для получения приза.

Благодарим всех авторов за участие в нашем конкурсе! Главное – не победа, а участие! Молодцы!

**Оригинальное название:** «Итоги конкурса «Твой креатив для гоночной команды!»

**Дата публикации:** 21 апреля 2010

**Источник:** Александр Нахапетов, RallyRUS

В Москве завершился конкурс, объявленный командой «Живи!». Темой конкурса стал шизайн гоночных шлемов экипажа. Организаторы просили участников распахнуть свое сознание и предложить самые невероятные расцветки и раскраски. И вот волнующий момент: подведение итогов.

На конкурс пришло 10 работ, и надо отметить, что участники постарались удивить жюри. От угрюмого образа защитной «шапки» не осталось и следа! Слава Богу, есть еще в мире вещи, до которых не дотянулись липкие регламентирующие щупальца автомобильной федерации!

Тем не менее, жюри, в состав которого вошли Григорий Медведев и Константин Мотовилов, оценив и рассмотрев все работы, определило победителя, который в итоге и заберет себе на вечное пользование пару гоночных перчаток OMP One. Победителем конкурса стал Влад Людвов и его тема «Crazy drakes».

**Оригинальное название:** «Награда нашла своего героя»

**Дата публикации:** 18 мая 2010, 11:09

Накануне Дня 65-летия Победы в Великой Отечественной войне пилот команды «Живи» Григорий Медведев (Москва) вручил приз победителю конкурса «Твой креатив для гоночной команды» Владиславу Людвову (Иваново). Вручение происходило в городе-герое Тула на спортивных сборах.

## Съёмки программы Star Games<sup>1</sup>.

**Оригинальное название:** «Мини Логан Кап со звёздами»

**Дата публикации:** 11 августа 2010 11:47

StarGames– SuperSpecial! Команда блоггеров F5 против команды звёзд шоу-бизнеса в парной автогонке! Москва, 19 августа 2010 года, 20:00 часов, автодром «Драйв Лэнд».

Портал F5, при поддержке раллийной команды «Живи» и раллийной команды «Petrovskiy Rally Team», проводит ночное шоу «Star Games» – соревнование команды блоггеров F5 и команды звёзд шоу-бизнеса по автогонкам.

Программа соревнования:

19:30 – 20:00 – сбор участников, инструктаж, начало шоу

20:00 – 20:15 – ознакомление с трассой, разминка

20:20 – 20:50 – квалификация

20:50 – 21:10 – перерыв, гоночное такси для зрителей

21:15 – 21:45 – финал Star Games

21:50 – 22:00 – награждение и окончание шоу

Регламент соревнования:

Автомобили: Renault Logan Cup, подготовленные по международной группе N2 для ралли и предоставленные участниками заводской гоночной серии «Renault Logan Cup» раллийными командами «Живи» и «Petrovskiy Rally Team». Их технические характеристики идентичны.

Разыгрывается командный зачёт между двумя командами. Состав участников дополнительно объявит портал F5.

<sup>1</sup> Тоже совместный проект команды «Живи» с информационным спонсором «F5».

Соревнование проводится по системе парной гонки, когда участники принимают старт одновременно, находясь на параллельных дорожках.

Зачётная трасса составляет три круга. Старт – с места по подаче стартовой команды, финиш – ходом (без остановки в финишном створе).

Соревнование начинается с квалификации, в результате которой определяются равные по силам пары участников из соперничающих команд. Одновременно, в зависимости от результата квалификации, все участники получают очки по системе: 6 (минимальное время прохождения трассы) – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 (максимальное время прохождения трассы). Очки суммируются для каждой команды.

В финале соревнуются пары участников, отобранные на квалификации. Финишировавший первым получает 5 очков, финишировавший вторым – 0 очков.

Команда, набравшая максимальное количество очков на квалификации и в финале, объявляется победителем. В случае равенства результатов, производится дополнительный заезд лучшей пары.

Нарушения и наказания:

– фальстарт: 3 очка

– наезд на ограждение трассы: 5 очков

– нарушение трассы: 10 очков

Судейство осуществляет спортивный судья. Его решения являются окончательными и бесповоротными.

Вход по приглашениям портала F5.

**Оригинальное название:** «Игрушечные гонки не по-детски»

**Дата публикации:** 23 августа 2010, 22:00

Друзья! Парная гонка со звёздами, о которой так много говорили блоггеры, свершилась!

Тихий августовский вечер взорвался рёвом гоночных моторов, визгом шин, смехом и весёлым шумом. Это на подмосковном автодроме Драйв Лэнд начались съёмки 30-го выпуска программы Star Games – чемпионата сайта F5 по необычным соревнованиям между командой блоггеров F5 и командой звёзд шоу-бизнеса. В этот раз совместно с раллийной командой «Живи» была придумана самая нетривиальная из нетривиальных игровых активностей: параллельная гонка на «боевых» раллийных автомобилях международного класса. И вот, программа составлена, анонсы распространены, и началось...

Гонка, даже затеянная в шутку, всё равно остаётся гонкой.

Характерными симптомами того, что барометр Вашей жизни плавно, но неумолимо, сместился в сектор «Гонка», являются:

– чем ближе ко дню «Д», тем меньше спишь;

– теряешь интерес к повседневным делам, которые делаются «на автомате», лишь бы поскорее заняться подготовкой к соревнованию;

– выслушиваешь мудрые советы организаторов об осторожности, которые начисто забываешь в момент подачи стартовой команды;

– утешая себя, что, мол, «не корову проигрываем», мчишь по трассе, как в последний раз.

Представление команд.

На юбилейной 30-й игре Star Games 19-го августа 2010 года команду блоггеров F5 представляли:

Lesorub<sup>1</sup>. Настолько аккуратно прописывал оптимальную траекторию, что если бы не лучшее время круга в этот день, никто бы не поверил в его скоростные способности.

Johnson<sup>2</sup>. Лучший гонщик в команде блоггеров, к тому же, демонстрировавший самые эффектные виражи на радость зрителям.

NightWish<sup>3</sup>. Единственный в команде блоггеров, кто имел представление о киносъёмках, потому помогал как участникам, так и съёмочной группе.

Доблестным блоггером противостояла грозная команда звёзд шоу-бизнеса в составе:

Александр Бердников, вокалист группы «Корни». Поначалу с некоторым недоверием

<sup>1</sup> Костя Мотовилов.

<sup>2</sup> Женя Мейтес.

<sup>3</sup> Ваш покорный слуга.

отнёсся к мероприятию, в котором его пригласили участвовать. Однако гоночный автомобиль за несколько кругов восстановил его хорошее настроение, и в финальных заездах Александр проявил впечатляющие волю, упорство и настойчивость, которые вполне компенсировали недостаток опыта.

Роман Архипов, солист группы «Челси». Совершенно безоблачный человек. Ничто не было способно затуманить его внутренний свет. Надо быстро ездить на этих странных машинках? Надо что-то исполнить на камеру? Надо покатать девушек? Легко!

Александр Яковлев, певец. Сразу видно, что человек «в теме». Чувствуется и автомобильное, и картинговое умение. Несколько дельных вопросов и советов сразу расположили к нему спортивных организаторов мероприятия. И на трассе он был на голову лучше своих товарищей по команде.

Разумеется, в раскрепощённости и искромётности звёздам не было равных. Они не зря носят это звание. Во всех мизансценах, где надо было «отработать на камеру», ребята делали это легко, непринуждённо, ярко и весело. Безусловно, звёзды стали украшением вечера, что отмечают даже зрители.

Блоггерам F5, простым ребятам «от станка», было труднее «зажечь» на камеру. С пятой попытки и с помощью звёзд мизансцены, всё-таки, удавались. Однако, когда объективы телекамер переводились на трассу и на мчащиеся автомобили, сразу было видно, кто здесь – звёзды. Стало ясно, что команде звёзд придётся очень и очень потрудиться, чтобы обогнать **таких** блоггеров F5...



*Рабочий момент съёмки. В кадре: Евгений Мейтес, Константин Мотовилов, Григорий Медведев, ведущий программы «Star Games» Иван. Фото: Павел Низкин.*

Красивые автомобили и красивые мужчины на них неизменно привлекают внимание женщин. Так случилось и на этот раз. На автодроме волшебным образом оказалась «группа поддержки» в лице прекрасных участниц группы «БеБиZ».

Прекрасная девушка давала «старт» участникам, как это делается в драг-рэйсинге.

Съёмочная группа Star Games быстро и профессионально делала свою работу. Впервые в истории этой программы на съёмки были допущены зрители. Многие тонкости телепроизводства были для них непонятны, но глядя на уверенные лица режиссёров, становилось ясно – так надо.

Среди зрителей были замечены не только читатели F5, но также представители раллийной общественности – пилоты, инженеры, менеджеры гоночных команд, и даже руководители Медиа-Группы «Живи».

Финальные, решающие заезды парных гонок проходили уже в ночи, при свете прожекторов. И до самого последнего момента не было ясно, какая команда вырвет победу из рук неуступчивых соперников – команда блоггеров F5 или команда звёзд...

Всё было, как в настоящих гонках: и боевой азарт, и приятная усталость, и стёртые до корда покрышки, и вылеты за пределы трассы, и призы из рук красивейших девушек, и призовое шампанское на подиуме. В то же время, эта гонка стала настоящим праздником для всех. В этот вечер никто не ушёл без огонька в душе. Того самого огонька, который зажигает только автоспорт.

До встречи на трассах!

(Дополнение. А теперь – неформальный отчёт.

Надо начать с того, что команда «Живи» активно искала пути, чтобы компенсировать хотя бы часть собственных расходов. Какие-то деньги поступали от продажи ненужного ЗИП<sup>1</sup>а и от работы на тест-драйвах. Вместе с тем, были найдены два спонсора: журнал «Русский пионер» и газета «F5». Хотя их спонсорство было чисто информационным, в будущем была надежда на коммерческие проекты с ними. Съёмки программы «Star Games» для F5 стали одним из таких проектов.

Идея парной гонки на автодроме Драйв Лэнд родилась давно, но реально воплотилась только в августе 2010 года. Хороший автодром, удобный подъезд, безопасная для машин трасса и разметка для параллельной гонки – эти факторы обусловили выбор. Звёзд шоу-бизнеса приглашали продюсеры Star Games, а мне нужно было организовать второй «Логан», команду блоггеров и правила соревнования.

Медиа-Группа «Живи», собственник команды «Живи» и гоночного «Логана», не разрешала сажать за руль посторонних людей. Ясно, что на машине «Живи» могут выступать только коллеги по Логан Капу. Кроме нашего с Константином экипажа, третьим человеком мог быть тот, кто предоставит второй автомобиль для гонок. Им стал Евгений Мейтес, который выступал от команды «Петровский Rally Team». Мне только потребовалось одолжить ему свою асфальтовую резину, которой у Жени не было.

В принципе, в программе «Star Games» существовал свободный конкурс на участие в команде блоггеров. Но здесь это правило пришлось нарушить и блоггеров «назначить». Я завёл Константину и Евгению блоги на сайте F5, а никнеймы для них взял из конференции «Ралли» на auto.ru. «Команда блоггеров» была готова. Однако звёзды были настоящими!

Правила парных гонок были придуманы за пять минут: сначала отборочный заезд, в котором определяются пары для финала, потом финал, в котором определяются победители. Перед началом езды – время на разминку, а между турами – перерыв. Продюсеры Star Games лишь немного изменили систему начисления очков на более удобную для командного зачёта, т.к. соревнуются команды. В этом была определённая интрига, так как стимулировала команды «отыгрываться», но эта линия не была использована в сюжете.

Сложнее было с программой соревнований. Время аренды трассы было ограничено двумя часами, а сколько могут длиться заезды, было совершенно непонятно. Я просмотрел итоги всех открытых дней Драйв Лэнда и отыскал в них наихудшие результаты, чтобы рассчитать время одного круга (с запасом). Исходя из дистанции трассы, решил, что нужно ездить по три круга, так как два круга – слишком мало, а четыре – слишком много. Несмотря на такой умоглядный расчёт, не проверенный заранее, он оправдался с замечательной точностью.

На роль спортивного судьи, чьи решения окончательны и бесповоротны, решил пригласить хрупкую девушку Александру Гусеву – раллийного друга уже много лет, а также штурмана Евгения Мейтеса. Так что Логан Кап выставил против звёзд шоу-бизнеса два полных экипажа. Аля также принесла массу полезного оборудования: флаги, секундомеры и прочее. Ещё пожалела, что не взяла с собой электронный хронометраж от ретро-ралли.

Пригласить зрителей на гонку и катать их в перерыве на гоночных машинах также было идеей продюсеров Star Games. На сайте F5 была организована предварительная запись. Своё желание покататься высказали 58 человек, но фактически их оказалось немного меньше. А «блоггеры» записали на катание своих друзей, жён и детей.

Была мысль организовать ди-джея для музыкального оформления, но от неё отказались по разным причинам. Зато красивые девушки были, поэтому шоу получилось вполне в рамках

<sup>1</sup> «ЗИП»: запасные имущественные принадлежности, запчасти.

стереотипов, созданных журналами и кино.

В день (точнее вечер) съёмок первыми на трассу приехали раллисты (разумеется). Звёзды и съёмочные группы умудрились застрять в пробках, поэтому задержались. На трибунах собралось приличное количество зрителей. Как ни странно, посмотреть приехал почти весь ДрайвТЭК: Василий Прутковский, Юля Голубева, Стас Маслов. Были и друзья «блоггеров». Например, только моя группа поддержки включала семь человек: жену Наталию и дочь Ксению, одноклассника Андрея с женой Марией, друзей семьи Алексея, Светлану и их сына Артёма. Наталия, Ксения, Алексей и Артём были записаны на катание. А трёхлетняя Ксения лучше всех болела за команду своих друзей «блоггеров». Она не относилась к этим гонкам, как к игре. Для неё всё было по-настоящему, поэтому эмоции были очень сильны.



*Раллийная семья Медведевых на автодроме. 19 августа 2010 г., после парных гонок.  
Фото: Павел Низкин.*

В целом, характеры персонажей в отчёте описаны довольно точно. И программа мероприятия тоже была выдержана. Только порядок действий оказался совсем не такой, как в видеосюжете.

Как только трасса освободилась и на неё вывели боевые «Логаны», туда же подошли и участники программы – блоггеры и звёзды. Пока я расставлял конусы, звёзды робко обходили трассу гонки пешком (и это правильно). Говорят, кто-то из звёзд, увидев это всё, запаниковал и хотел было сбежать, но другие звёзды всё-таки уговорили его остаться. Надеюсь, никто из них не пожалел об этом.

А когда настало время для разминки, все по очереди проехали трассу на машинах. Перед этим я провёл небольшой инструктаж: объяснил, что будет происходить, рассказал правила соревнования и посоветовал на разминке не гонять. Как будто я не знал, что это напрасно! Каждый вдавливал газ в пол, насколько возможно, не исключая меня. Женя так яростно закладывал повороты, что пришлось его попросить поберечь резину.

Здесь обнаружилась небольшая ошибка с подсчётом кругов. По идее, полный круг – это возвращение на ту дорожку, с которой стартовал. Но время от времени мы ошибались и считали вместо целого круга половину. Так что временам, которые указаны в сюжете, не стоит полностью доверять!

Но это и не имело большого значения. Главной задачей была съёмка программы, а не гонка сама по себе. Кроме того, последние двадцать девять выпусков Star Games блоггеры проигрывали звёздам, поэтому задолго до съёмок режиссёры решили, что на тридцатый раз блоггеры должны выиграть. Множество мизансцен снимали снова и снова, пока не получалась нужная картинка. Разумеется, звёзды шоу-бизнеса не могли состязаться со звёздами Логан Капа на их поле, поэтому нас просили время от времени уступать им. Однако самые острые моменты в сюжете не сыграны, а произошли по-настоящему. Поэтому участники гонки имели все основания произнести слова благодарности в конце программы, что запечатлено камерами.

Подиум, поздравления, кубки и шампанское тоже были настоящими. Поскольку все участники были «за рулём», призовое шампанское допили наши жёны по пути домой. А Ксения, еле живая от усталости, крепко сжимала папин кубок, честно завоеванный ею в этот вечер.

В перерыве между заездами мы с Женей катали зрителей на боевых «Логанах» – «гоночное такси». Для простых людей это редкое развлечение, и наши пассажиры приходили в большое возбуждение. Многим было вовсе невдомёк, что на машине можно так быстро разогнаться, тормозить и поворачивать. А пилоты забавлялись, глядя на простодушные восторги пассажиров. Взаимному удовольствию не было предела.

Неожиданно для нас, на съёмках присутствовал один из руководителей нашей организации с семьёй. Он тоже записался на катание, и надо же такому случиться, что на одном из кругов я перебрал со скоростью и влетел в покрышки! Наверно, судя по тому, что я спокойно вернулся на трассу и погнался дальше, это было оценено, как элемент развлекательной программы. Кстати, Женин «Логан» в тот вечер тоже воткнули в покрышки, в то же самое место. Машины не пострадали.

Интересно было потом просматривать «инкар» – запись бортового видеорегистратора. Его глазок был направлен в салон. В кадр попали люди, не подозревающие, что их снимают: «блоггеры» и звёзды в момент управления машиной, перевозбуждённые пассажиры гоночного такси, участники съёмки на улице и даже пилоты второго «Логана». Посмеялись над эмоциями друзей в «гоночном такси» и подарили им это видео на память. Послушали, о чём болтали звёзды, катая девушек. А Наталия сказала, что у «блоггеров» вообще нет никаких эмоций на лице. Сидят себе и неторопливо покручивают руль. По звёздам хоть видно, что они все в гоночном напряжении, а «блоггеры» – как будто в булочную едут, а не на результат.

Словом, организация мероприятия оказалась нетяжёлым трудом, а участие в нём – приятным гоночным отдыхом. Плюс к этому, бюджет команды пополнился некоторой суммой. Так что на съёмках Star Games в полной мере удалось совместить приятное с полезным.

Однако это было последнее мероприятие, проведённое командой «Живи».



## ГЛАВА 10. ПОСЛЕ РАЛЛИ.

Есть ли жизнь после ралли? Процесс поиска ответа запечатлён на страницах личного дневника.

### Осмысление ценностей.

**Оригинальное название:** «Смысл ралли»  
**Дата публикации:** 26 января 2011 10:45:00

Вдруг подумал, что во всех разнообразных делах, связанных с ралли, для меня увлекательнее всего подготовка к нему: вспышка идеи, разработка программы выступлений, создание бизнес-плана, решение сотен технических вопросов, начиная с приобретения гоночного автомобиля и организации его технического обслуживания на гонках и между ними, заканчивая деталями публикаций репортажей в интернете. Для меня ралли всегда было и остаётся самой главной Мечтой, Мечтой всех Мечт. Жизнь без ралли становится пустой и требует экстренного наполнения – раллийными делами. И время деятельной подготовки к исполнению Мечты – самые сладкие моменты жизни. Реальные гонки ещё остаются туманным, но лучезарным будущим. Чудесное чувство радости и полноты жизни, которое приходит только на трассе спецучастка, при езде на грани, во весь опор, ещё только маячит впереди. И уже есть торжествующее осознание того, что тебе по силам этого достичь, и безумная радость, что дела складываются удачно. Это предвкушение самого главного праздника на свете, который вот-вот начнётся. И первый старт на первой запланированной гонке становится заслуженным лавровым венком, желанной наградой за первый, самый главный этап ралли.

И вот мой ответ поклонникам модной нынче теории «ралли для победы», которые яростно цепляются к случайно услышанным словам «ралли для удовольствия». Если бы ралли мне не нравилось, я бы никогда не стал заниматься этим делом. Но я получаю истинное удовольствие, когда делаю его хорошо, и не получаю удовольствия, когда делаю плохо. Это относится к любой работе, за которую я берусь.

### Планирование.

**Оригинальное название:** «Планируем ралли. Опыт составления бизнес-плана»  
**Дата публикации:** 11 февраля 2011 16:43:00

«Раллийный отпуск» с октября 2010 года сам собой закончился зимой 2011 года. Голова больше не может без мыслей о ралли, разговоры в семье – снова только о гонках, а мозги сами ищут новые проблемы пути решения: куда ехать, на чём ехать и на какие средства ехать. Гонщики привыкли всё планировать заранее. Рассказываю, что получилось у меня.

После Логан Капа хотелось:

– Более мощный автомобиль с хорошими спортивными характеристиками, предпочтительно 1600Н;

– Гонки, которые хочется проехать (т.е. интерес предпочтительнее серийности).

Было последовательно составлено несколько проектов (следуя зигзагам собственных размышлений). Формирование расходной части:

– стоимость автомобилей и комплектующих: по [rallysale.ru](http://rallysale.ru) (иногда с помощью друзей, уточнявших состояние и истинную стоимость техники);

– стоимость услуг: по переговорам с командами.

1. Первой и внезапно вспыхнувшей мыслью было принять участие в Открытом Чемпионате Краснодарского Края (ОЧКК) и ездить только южные гонки в горах. Автомобиль для этого купить или арендовать в Крае, хранить и обслуживать его там, самому только прилетать на гонки (arrive and drive).

Преимущества:

– горные гонки, на которых можно получить хороший накат;

– почти все этапы ОЧКК проходят вместе с КР или ЧР, т.е. возможность воспользоваться высокой организацией ралли и получить зачёт в обеих сериях;

- много друзей и знакомых в Крае, которые помогут;
- юг, лето, отдых;
- экономия на зимней резине;
- экономия на доставке машины в Край и обратно;
- низкая стоимость услуг в Крае (как выяснилось в процессе).

Недостатки:

- в зачёте ОЧКК отсутствует 2000Н, т.е. двухлитровый монопривод попадает в абсолют вместе с полноприводными;
- аренда машин отсутствует в принципе;
- достойных машин на продажу мало (много «8-к», чуть-чуть «12-шек», далее «субарики»);
- большинство машин представляет собой конструкторы, неизвестно кем и неизвестно как собранные;
- все на 15-х колёсах, а по новым требованиям, 1600Н должен быть на 14-х: попадос на колёса;
- беда с подвесками: в основном стоит тюнинг, на профлексе как правило не продают;
- команд, которые могут обеспечить полное обслуживание (на гонке, межгоночное, доставку, хранение), нашлась всего одна (т.е. у неё есть реальные средства производства для этих целей);
- работать с командой пришлось бы только на доверии, по причине расстояния, и риск, что команда подведёт, а ты не сможешь ничего сделать, существенно повышается;
- прописывать на прокатной машине нельзя: её отслеживают по GPS и глушат, как только съедешь в горы; к тому же, проверяют списки стартующих, т.е. там все давно в теме.

Тем не менее, ничего нереального в этом нет. Вполне осуществимый проект.

Машина была найдена 12-шка купе с мотором 1600 160 л.с., КПП синхронизированная 7-й ряд, без подвески и без колёс (см. выше), пробег 1 гонка, с полностью прозрачной историей, экипированная. Недостаток отечественных машин - в качестве запчастей: даже новая деталь может внезапно сломаться.

На машины R1 или R2 даже не смотрю: цены на них начинаются от 800 т.р. (если это не «Логан»)<sup>1</sup>.

Из общей суммы 56,34% составляет покупка машины и необходимого имущества, и только 43,66% – расходы на участие в гонках.

Семь этапов нам проехать нереально, не позволит время, мы можем рассчитывать только на пять. Расходы на участие снизятся ещё тысяч на 120, однако расходы на подготовку к сезону от этого не уменьшатся. Реальный бюджет составил бы около 700-710 т.р.

**2.** Для полноты анализа был просчитан бюджет Логан Капа (без зимних гонок). Хотя я сделал его в последнюю очередь, ставлю здесь вторым пунктом для логики изложения.

Преимущества:

- знакомство с машиной и соперниками;
- автомобили достаточно свежие, судьба каждого точно известна, предложения на рынке есть;
- полное доверие к обслуживающей команде, что снимает массу проблем;
- монокубок, т.е. конкуренция других марок не интересует;
- малоломающаяся машина (из-за низкой скорости прежде всего);
- призовой фонд соревнований.

Недостатки:

- знакомство с машиной: хочется уже более мощный аппарат;
- надо покупать «серийные» комбинезоны;
- придётся согласиться с тем выбором гонок, которые входят в серию;
- бюджет совершенно такой же, как с более мощной машиной – см. смету.

На сегодняшний день на rallysale предложения по «логанам» в среднем по 400 т.р. В смете стоит сумма 300, но, во-первых, за эту цифру надо будет побороться, и во-вторых, ёлинза в ней точно не будет.

К вопросу подвески я вообще отношусь более спокойно: многорегулировочный ёлинз я просто не сумею настроить, да и на однорегулировочном я ставил «рекомендуемые» настройки.

<sup>1</sup> В оригинале в этом месте располагалась смета проекта. См. приложение «Сметы».

Поэтому регулировки мне, в сущности, ни к чему, и я смотрю на безнастроечный АВTechnic, который был успешно протестирован на «логане»<sup>1</sup>.

Итак, купить переднеприводный гоночный автомобиль 1600 стоит практически одинаково, независимо от марки и характеристик машины<sup>2</sup>. Четыре гонки в Логан Капе (с обслуживанием) вышли подороже, чем семь «клубных» гонок в ОЧКК. Но и сервис в Логан Капе намного выше, и продукт качественнее. Но поскольку намерения ехать в Логан Кап не было, данные эти потребовались только для сравнения – см. ниже.

**3.** Верный друг и штурман<sup>3</sup> посоветовал узнать о зарубежных ралли. Поэтому я обратился в другую дружественную команду<sup>4</sup> и вот что выяснил.

Руководитель команды<sup>5</sup> убедительно доказывал, что надо пересаживаться на полный привод, потому что скорость и управляемость у него намного выше, чем у недопривода, удовольствия от вождения больше, и надёжность неизмеримо выше. Любой передний привод начинает ломаться, как только повышается скорость езды. За границей никто не даёт гарантий на переднеприводную технику, что она финиширует – а на полный привод дают. При этом стоимость боевого километра у переднего привода и у полного оказывается практически одинаковой (если это не полные дрова, разумеется).

Поэтому в Латвии проводят стенограммные и скоростные тренировки с перекрытием, а так же участвуют в соревнованиях. Ещё тренировки можно проводить в Краснодарском крае, но по цене Латвия оказывается дешевле. А других регионов, интересных в учебном плане, поблизости нет.

Есть команда в Латвии, которая сдаёт в аренду боевые «Эво-8» и оказывает услуги по техническому сопровождению. Аренда эвика стоит 3500 евро «за мероприятие» – неважно, трёхдневные ли это тесты или однодневное соревнование. Техобслуживание на тестах – 500 евро в день, на гонке – 2000 евро. Залог не берётся в расчёте на вашу честность. Оплата поломок по факту. Выгоднее договариваться на несколько мероприятий, тогда вам смогут предложить страховку – взнос около 3-х евро за старт, включает любой ущерб. Перекрытие на тесты: 1000 евро в день (делится на всех, если экипажей несколько).

Дней на тренировки обычно отводится 2-3. В день можно проехать до 100 боевых километров (во избежание переутомления)<sup>6</sup>.

На первый взгляд, стоимость одного мероприятия в 2-3 раза выше, чем передний привод в России. Но в масштабах годового бюджета картина совершенно иная:

– Логан Кап: приобретение «логана» + 4 гонки = 856 200 руб.

– Латвия: аренда «Эво-8» + 3 гонки = 909 360 руб.

Разница в деньгах не критичная, но качественная по содержанию: лучше я проеду три гонки на «Эво-8» в Латвии, чем четыре гонки на «Логане» в России. К тому же, минус проблемы с содержанием, ремонтом и доставкой автомобиля. For fun<sup>7</sup> – самое то.

Другое дело, что даже такой бюджет я не могу выделить, по крайней мере в 2011 году. Да и советовали планировать 6-8 стартов в году, а не 3-4. Тем не менее, вариант не отбрасывается.

**4.** Для сравнения, стоимость аренды Ford Fiesta ST в IGM Rally Team (СПб) на гонки в Лен. области (за её пределами растёт стоимость доставки): 25 евро за километр, включая тех. обслуживание. При средней протяжённости гонки 80-90 боевых километров, стоимость аренды Фиесты на один этап обойдётся 2000-2250 евро (80 000 - 90 000 руб.). При полных раскладах, стоимость ралли Яккима (например) будет около 120 000 руб. Сравнимо с «Логаном», но несравнимо с Латвией (как хотите, так и понимайте).

**5.** Проблемой 2011 года стал недостаток бюджета, из-за чего сезон приходится пропускать. Проводился зондаж насчёт тренировок, но и здесь есть две проблемы:

– нет своего автомобиля;

<sup>1</sup> Смету проекта см. в приложении «Сметы».

<sup>2</sup> На мой взгляд, даже при таком подходе следует вычестить из стоимости участия цену возможной продажи собственного автомобиля, т.к. при вариантах с арендой к концу сезона ты подходишь с пустыми руками, а при езде на своей машине остается имущество в виде автомобиля, которое можно реализовать за определенную сумму и вернуть часть затрат проекта. Сергей Иванов, DriveTECH (примечание подлинника).

<sup>3</sup> Костя Мотовилов.

<sup>4</sup> АСпорт.

<sup>5</sup> Евгений Гуленков.

<sup>6</sup> Смету мероприятий см. в приложении «Сметы».

<sup>7</sup> «Для удовольствия».

– нет тренировочных трасс в Москве.

Боевые автомобили сдают «в бой», и арендовать их на тренировку стоит ровно столько же. Трассы, интересные и полезные для учебного процесса, как мы уже выяснили, есть только в Латвии и в Краснодарском крае. Даже Псков и Пено – не то.

Но тут один друг<sup>1</sup> предложил аренду боевого аппарата 2000Н<sup>2</sup> на подмосковные спринты: Домодедово, Внуково, Подольск, по цене 650 руб. за 1 боевой километр. Это получается 16,25 евро. Не такое плохое предложение (особенно за неимением других). Но его условием было сделать предоплату 50-60-70 т.р., а этого я, к сожалению, сделать не могу.

Вот такие варианты были рассмотрены зимой 2011 года. Вывод следующий: копим деньги на следующий год.

### Анализ пилотов.

**Оригинальное название:** «Логан Кап в 2011-м году»

**Дата публикации:** 09 февраля 2011 13:06:00

Продолжу свои комментарии об участниках Кубка Рено Логан – в неофициальном тоне. Раньше делал это для сайта команды «Живи», а сейчас – для себя и для друзей.

Вот и прошёл первый этап Кубка Рено Логан 2011 года – ралли «Золотые Купола». И стало понятно, что ничего не понятно.

Во-первых, кадровые изменения. Кубок покинули:

– Сергей Волков (Айс), пересел на полный привод. Ему вообще всё равно на чём ездить: на 12шке, на «логане», на «УАЗике», на «Лансере»... при его-то накате;

– Женя Мейтес (блоггер Джонсон), погрузился в руководящую работу;

– Ваш покорный слуга, ушёл в семейные дела.

Что-то не видно прошлогодних призёров Мыслевича, Каткова и Касьянова.

В Кубке остались прошлогодние участники:

– Вова Кабанов: понравилось, наверно;

– Володя Дёмин: дело принципа;

– Боря Костырко: сам Бог велел продолжать;

– Сергей Сударев: ещё бы, столько друзей помогает.

Пришли и новые участники, чего не было в 2010-м году: из Москвы из NextMotorsporta, из Питера, из Нижнего. Среди них:

– Алексей Ковальчук, знаменитый мастер спорта, сменивший Вазовский «супер-1600» на «логан»;

– Руслан Артамонов, механик ДрайвТэка.

В прошлом году первым этапом была Яккима – очень скоростная гонка, требующая ювелирной точности во всём: и в стенограмме, и в пилотировании. А в этом году – рыхлый, вязкий, колеистый, перекопанный Ростов. Не люблю это ралли из-за отвратительной дороги и огрехов судейства. В прошлом году – как с первого этапа стала ясна расстановка сил, так она и продержалась до конца года. А в этом?

В Ростове в зачёте «Логанов» победили:

**Ковальчук.** Это мастер, Чемпион России, он на любой технике быстро поедет. Хотя простые «логановоды» на отдельных СУ и его обгоняли. Но победить его будет трудно даже корифеям логан капа.

**Кабанов.** Напомню, он тоже мастер спорта и Чемпион России. Так что его вторая позиция отнюдь не очевидна – он может ехать и лучше.

**Артамонов.** Молодец, никто не ожидал от него такого результата. Этот парень – профи Домодедовского спринта, а трасса в Ростове очень похожа на спринт. Замечено, что «логановоды» – любители спринтов, чаще выигрывают на плохих трассах, похожих на спринты, тогда как на нормальных раллийных дорогах, как в Яккиме, теряются. Хотя от Кабанова его отделило всего 8,8 секунды... Но я бы не сказал, что третью строчку в итогах оспорить невозможно.

<sup>1</sup> Иван Есин.

<sup>2</sup> То есть автомобиль с приводом на одну ось и с рабочим объёмом двигателя до двух литров.

Во-первых, очень стабилен bOris Костырко: 4-е место в Ростове, частые 4-е места в 2010-м году, а кроме того, «кубковая» программа на «логане-1400Н» для наката – в целях борьбы за подиум в Логан Капе.

Во-вторых, не показали себя новички. Это не мудрено на такой паршивой трассе. Сергей Моисеев из Нижнего на автомобиле «Живи» занял 5-ю строчку, что для Логан Капа не так далеко. Дементьеву из Питера и Гомянину из Некста просто не повезло. Уверен, они себя ещё покажут, особенно Нексты, которые не жалеют времени на тренировки с Огарко и Лотко<sup>1</sup>.

В-третьих, в Ростове явно не повезло очень скоростным пилотам:

– Дёмину, потерявшему минут 5 в колее на СУ-6, да и в целом, судя по временам, «это был не день Бэххема»;

– Судареву, фатально поймавшему сугроб в на СУ-3.

Наконец, в-четвёртых и в-последних: по моему глубокому убеждению, действительные силы раллистов раскрывают не трофи-рейды по недоразумению, как Ростов и другие карьерные гонки (Шуя, ГОК в Бологом), а нормальные скоростные и ровные ралли: Ландоха, Псков, Горячий Ключ, Новоросс... Ростовское перепаханное болото ещё услышит много проклятий от гонщиков в свой адрес. И не говорите мне, что «гонщик должен уметь ездить по любой дороге». Это уже не ралли, а издевательство.

Подытоживая, можно сказать, что ростовский результат Логан Капа не столь очевиден и не столь закономерен, как может показаться при взгляде на состав участников. Полагаю, следующая гонка в Ландохе станет более определяющей.

**Оригинальное название:** «Логаны на ралли «Яккима-2011»

**Дата публикации:** 9 марта 2011 16:02:00

Продолжаем следить за Логан Капом в неофициальном порядке.

Первый этап этой гоночной серии довольно сумбурно прошёл в перекопанном Ростове Великом месяц назад, и с тех пор все спортсмены ожидали какого-нибудь нормального ралли, чтобы понять действительную расстановку сил в Логан Капе 2011-го года.

И вот оно настало: ралли «Яккима 2011», КР+ККР, 84 экипажа, 90 боевых километров по скользким и ух! быстрым карельским дорожкам. Традиционно, попытаюсь сделать выводы на основании официальных протоколов гонки, опуская многие рассуждения, которые «посвящённым» и так известны<sup>2</sup>.

Что хочется отметить:

1. Гонка удалась, трасса (как обычно) оказалась первоклассной, не подкачали ни организаторы, ни погода.
2. Ралли это быстрое, на подмосковные спринты не похожее, на карьер тоже, и здесь, как нигде, выигрывает чисто раллийный накат и опыт.
3. «Злым местом» для Логан Капа оказался СУ-5, на котором сошли сразу два экипажа: Ковальчук и Артамонов.
4. До СУ-5 борьбу в тройке лидеров вели между собой Ковальчук, Сударев, Дёмин и Кабанов. С разницей в считанные секунды.
5. После СУ-5 тройка лидеров окончательно сформировалась и в таком составе, обмениваясь выпадами, добралась до финиша: Сударев, Кабанов, Дёмин.
6. Вторую группу образовал bOris Костырко, прочно обосновавшийся на 4-й позиции с довольно большими отрывами как от преследователей, так и от преследуемых. Только на последнем СУ он почему-то вывалился из своего темпа.
7. Конкуренцию Костырко мог бы составить только Артамонов, если бы он не сделал «уши» на СУ-5.
8. «Последнюю лигу» образовали остальные три экипажа, причём не удивляйтесь результату «журналистского экипажа» – они не новички в автоспорте.
9. Зацепиться за подиум в зачёте 1600Н КР на этот раз не удалось. Лучший «Логан» – Сударев – только 5-й в 1600Н. Лучший СУ в этом зачёте: Сударев 4-й в 1600Н на СУ-1.

<sup>1</sup> Один комментарий: Гомянин – журналист из «За рулем». Это новшество года – на каждом этапе на водительское место садится журналист, Сафоний Лотко оперативно его вводит в курс дела, ну а мастер пера или телерепортажа получает аховый объем впечатлений. Он к Некстам отношения не имеет. Дементьев это действительно НЕКСТ. Павел Низкин (примечание подлинника).

<sup>2</sup> В оригинале, в этом месте приводилась таблица времён и результатов. См. приложение «Статистика ралли».

Так что чудес не бывает. «Логан» может претендовать на подиум в 1600Н только при очень благоприятном стечении обстоятельств.

10. Поздравляю Сударева с победой! Теперь понятно, что не обязательно побеждает прославленное имя (например, Ковальчук) или доскональное знание трассы (например, Кабанов). Сергей в Карелии впервые. Спонсорский контракт дал Судареву возможность чаще выступать и лучше готовить технику, что и не замедлило сказаться на результатах: 4 выигранных СУ из 8-ми и «золото» в итоге. Хотя Сергей по-прежнему придерживается принципа «сход или подиум», судя по Ростову.
11. Дёмин мог бы стать вторым, обогнав Кабанова на 9,1 сек, если бы не досадный «пендаль» за фальстарт на приснопамятном СУ-5.
12. Очевидно, прошлогодняя интрига – борьба Дёмина с Кабановым – не только сохранилась, но и обострилась вмешательством Ковальчука и Сударева. Явного лидера в этой группе не рискну назвать.
13. Очень хочется верить, что Дёмин не будет «вечно вторым», Костырко – «вечно четвёртым», а Дементьев – «вечно последним». Болею за вас, друзья.
14. Уверен, что на Яккиме «заявки сделаны» и «позиции обозначены». Если Кап будет развиваться, как в прошлом году, то этот «табель о рангах» пройдёт через весь сезон, несмотря на вмешательство заезжих звёзд и прочие спортивные случайности. За развитием можно будет следить уже в мае на уральском ралли «Альянс-Авто».
15. Других Рено российского выпуска на этой гонке не было.
16. Бывший «логановод» Исе Волков на своей древней «эволюции» стал 2-м в 4000Н и 6-м в абсолюте, натянув носы более современным «эволюциям» и «импрезам».
17. Другой бывший «логановод», Олег Мыслевич, пересел на 8-ку в зачёт 1400Н. Впервые он неудачно выступил на Пено-2011. На Яккиме-2011 занял 2-е место в классе.
18. Катков с Касьяновым по-прежнему находятся вне раллийного поля.
19. Напомню, что в Логан Капе борьба с непредсказуемым результатом идёт не только от первого до последнего метра дистанции, но и от первого до последнего этапа сезона. Уверен, что ситуация с досрочным чемпионством в Логан Капе просто невозможна<sup>1</sup>.

На этом зима закончилась.

### Анализ автомобилей.

**Оригинальное название:** «Российские Рено на ралли Пено-2011»

**дата публикации:** 22 февраля 2011 17:54:00

**15 Февраля 2011** в 10:23 – «На ралли Струги Красные в Пскове было два «логана»: 1400 16v у бОриса и 1600 8v «Logan Cup» у местного парня. Результатов пока нет, но интересно сравнить времена по допам. Зато в Пено будет и «Логан» 1400 16v (бОрис), и «Logan Cup» 1600 8v (Ковальчук), и «Логан» 1600 16v (Иванов), и «Сандеро» 1600 16v (Скрипников). По-моему, это первое в истории «натурное» испытание всей линейки российских Рено одновременно!»

**22 Февраля 2011** в 13:45 – гонка прошла, можно проделать сравнения.

#### Цели:

1. Сравнить все модели Рено российского производства друг с другом по результатам ралли Пено-2011 и попытаться понять глубину их различия между собой;
2. Попытаться оценить их уровень среди однотипных автомобилей других марок;
3. Сделать вывод для себя и записать его для последующих анализов.

#### Допуски – принимается, что:

1. У всех автомобилей сравнимые подвески;
2. Сравнимая квалификация экипажей;
3. Равные стартовые условия и спортивное везение.

#### Модели и их технические данные<sup>2</sup>:

1) Renault Sandero, 1600 куб.см., 16 клап., ~136 л.с., крутящий момент ~18кг. Пилот Скрипников. Зачёт 1600Н.

<sup>1</sup> Позднее оказалось, что я ошибался. Досрочные победители Кубка Рено Логан сезона 2011 года определился на ралли «Выборг 2011», предпоследнем этапе серии. Ими стали Алексей Игнатов и Ярослав Федоров.

<sup>2</sup> По моим сведениям, которые могут отличаться от реальных (примечание подлинника).

2) Renault Logan, 1600 куб.см., 16 клап., ~150 л.с., крутящий момент >18кг. Пилот Иванов. Зачёт 1600Н.

3) Renault Logan, 1400 куб.см., 16 клап., ~125 л.с., крутящий момент ~16кг. Пилот Костырко. Зачёт 1400Н.

4) Renault Logan, 1600 куб.см., 8 клап., ~100 л.с., крутящий момент ~14кг., без блокировки и с самой простой КПП. Пилот Капустин. Зачёт 1600Н.

**Спецучастки:**

1/4 «Литаком» (Корено): 14.94 км, снег-лёд;

2/5 «Залуковье»: 11.03 км, снег-лёд;

3/6 «New Ко» (Ворошилово): 16.34 км, снег-лёд.

**Результаты по спецучасткам (СУ1-6) – «локальный зачёт Рено»:**

Пилот	СУ-1 14.94 км	СУ-2 11.03 км	СУ-3 16.34 км	СУ-4 14.94 км	СУ-5 11.03 км	СУ-6 16.34 км
Скрипников:	09:59,6*	06:43,7	10:40,8	11:53,6**	06:45,0	10:31,7
Костырко:	09:59,6*	07:33,4	11:16,2	12:20,2	07:18,0	11:31,8
Капустин:	09:59,6*	07:12,9	11:50,8	12:47,0	07:48,6	12:21,9
Иванов:	09:59,6*	сход	--:--,-	--:--,-	--:--,-	--:--,-

\* – СУ-1 был в дорожном режиме.

\*\* – назначенное время.

**Положение в зачётах по спецучасткам (СУ1-6) - общий зачёт моделей:**

Пилот	СУ-1 14.94 км	СУ-2 11.03 км	СУ-3 16.34 км	СУ-4 14.94 км	СУ-5 11.03 км	СУ-6 16.34 км
Скрипников:	0*	3	5	2**	2	3
Костырко:	0*	4	4	1	4	3
Капустин:	0*	12	11	7	9	10
Иванов:	0*	-	-	-	-	-

\* – СУ-1 был в дорожном режиме.

\*\* – назначенное время.

**Итоги:**

Скрипников: 2 в 1600Н из 11-ти финишировавших (стартовало 18, сошли 7);

Костырко: 3 в 1400Н из 3-х финишировавших (стартовало 4, исключён 1);

Капустин: 8 в 1600Н из 11-ти финишировавших (стартовало 18, сошли 7);

Иванов: сход.

Объективные данные перечислены, переходим к субъективным выводам:

1. Результаты демонстрируют ошибочность допуска на сравнимую квалификацию экипажей. Показатели «Сандеро» и 8-клапанного «Логана» (да и «Логана-1400» также) обусловлены скорее возможностями их пилотов, а не характеристиками автомобилей. Чистый эксперимент можно провести, только если один экипаж будет тестировать все модели на одной трассе.

2. Никаких чудес в «зачёте Рено» не произошло. Машины опережают друг друга ровно настолько, насколько они совершеннее друг друга. Более мощный «Логан-1400» обгоняет 8-клапанный «Логан-Кап» в среднем на 2,32 секунды с километра. Более мощная «Сандеро» обгоняет «Логан-1400» в среднем на 3,34 секунды с километра (учтены только «чистые» времена, без «назначенных»). Но надо не забывать, что Скрипников объективно сильнее, как пилот, чем Костырко.

3. Иная картина возникает при сравнении с «одноклассниками» других марок. Ими на ралли Пено-2011 стали ВАЗ-2108 и Citroen Saxo.

– В зачёте 1400Н «Логан» явно способен бороться на равных и побеждать.

– В зачёте 1600Н «Сандеро» держится в первой тройке, но скорее стараниями пилота, чем достоинствами техники: соперничающие «восьмёрки» мощнее на 20-30 л.с.

– В зачёте 1600Н 8-клапанный «Логан-Кап» неконкурентен. По минувшим гонкам известно, что победитель в зачёте Logan Cup может одновременно занять место не выше 3-го в зачёте 1600Н. Причём этот победитель будет титулованным спортсменом, быстрым на любой технике. Но также известно, что даже последний в Logan Cup – не последний среди других. Капустин молодец.

4. 16-клапанный 150-сильный «Логан-1600» сошёл по поломке КПП на первом же СУ, пущенном в боевом режиме. Поэтому сравнить его времена с другими не представляется возможным. Эта машина вообще невезучая. Складывается впечатление, что её мотор слишком мощный для своей базы – постоянно рвёт собственные привода и коробку. Притом, что мощность

его не самая большая среди одноклассников. Возможно, вывод ошибочный, но потребительское восприятие – вещь не последняя при выборе модели.

5. Не нужно забывать, что все три 16-клапанные машины – в «топовой» комплектации, созданные лучшими специалистами в стране, на профлеках/олинзах, с кулачковыми КПП. Их стоимость, по моей оценке, начинается от 800 т.р., а с учётом проведённых модернизаций – в 1,5–2 раза больше. Но даже при этом уровне вложений получить конкурентный аппарат в 1600Н оказалось сложно. На ралли «Пено-2011» конкуренцию Рено составили устаревшие «восьмёрки», а ведь имеются более современные агрегаты, в т.ч. Лада Калина.

6. Ясно, что массовый, хорошо наполненный класс 1600Н требует серьёзного подхода к технике, если целью ставится победа. Для постройки «топовой» машины марки Рено («Логан»/«Сандеро») требуется 1,6 млн.р., но она не будет «чемпионской». Получить машину дешевле, но заведомо среднюю, лично мне не хочется. Достаивать её до конкурентоспособного состояния дорого, как и любую другую, но результат вложений в Рено при этом неочевиден. Про международные классы пока не говорим. Поэтому подожду пока приобретать Рено-1600.

7. Успехи Костырко на «Логане-1400», скорее, склоняют меня к этой машине. Однако в 1400Н мало участников, и в 2010-м году зачёт не всегда набирал кворум. Кроме того, постройка такой машины обойдётся, по моим оценкам, не меньше 750 т.р. За эти деньги можно найти более мощный и быстрый аппарат, который принесёт больше удовольствия. Помимо этого, для «Логана» необходимо работать с весом (т.е. облегчать машину). Здесь типовых решений не существует, а штучные решения стоят недёшево. Так что преимущества «Логана-1400» нужно взвешивать ещё не раз.

8. Более удачного решения для автомобилей Рено «Логан» и «Сандеро», чем монокубок, не вижу. Но монокубок существует только как Renault Logan Cup для 8-клапанных, практически стандартных, машин. Участники выступают в нём с удовольствием, но уходят через сезон-другой в поисках более мощных и быстрых машин, в поисках драйва.

Понаблюдаем за развитием российского Рено в течение года. Будет интересно, изменится ли собственное мнение в будущем.

### Заключение.

На этом месте надо остановиться, и вот почему.

Мы проследили весь путь спортсмена в автоспорте от начинающего любителя, робко осваивающего азы раллийной науки, до мастера, руководителя профессиональной команды, оперирующего значительными материальными и человеческими ресурсами. Этого может добиться каждый, кто привык трудиться, кто верит в себя и в своих друзей.

Здесь заканчиваются «мемуары», так как из путешествия по прошлому мы плавно возвратились к настоящему. А будущее каждого раллиста зависит только от него самого и от того, какие цели он ставит перед собой. Например, ещё несколько лет назад в Чемпионате Мира по ралли не было ни одного нашего соотечественника. А уже в 2011-м году на ралли «Португалия» участвовало целых 5 российских и 4 украинских экипажа! Огромное количество наших спортсменов выступает на заграничных национальных чемпионатах. А ведь многие из них вышли из клубного ралли, как, например, уралец Дмитрий Тагиров. Мой первый штурман Алексей Кузьмич, начинавший в РЗК, ныне мастер спорта международного класса, победитель международных ралли-рейдов и многократный участник легендарного «Дакара». Другие мои знакомые, например Чемпион России Сергей Иванов, чемпион клубного ралли Андрей Долгов (Lomax), Иван Есин (essing) и многие другие, занялись созданием собственных команд, постройкой и техническим обслуживанием гоночных машин. Третьи увлеклись воспитанием нового поколения спортсменов, как Алла Захарина, Елена Винке, Роман Стаканов и многие другие.

Нужно только помнить, что каждая вершина в своих достижениях – это не финиш, а новая ступень, новый этап развития на пути самосовершенствования, которому нет конца.

*Декабрь 2010 – Сентябрь 2011 г., Москва.*



## ***Приложения***

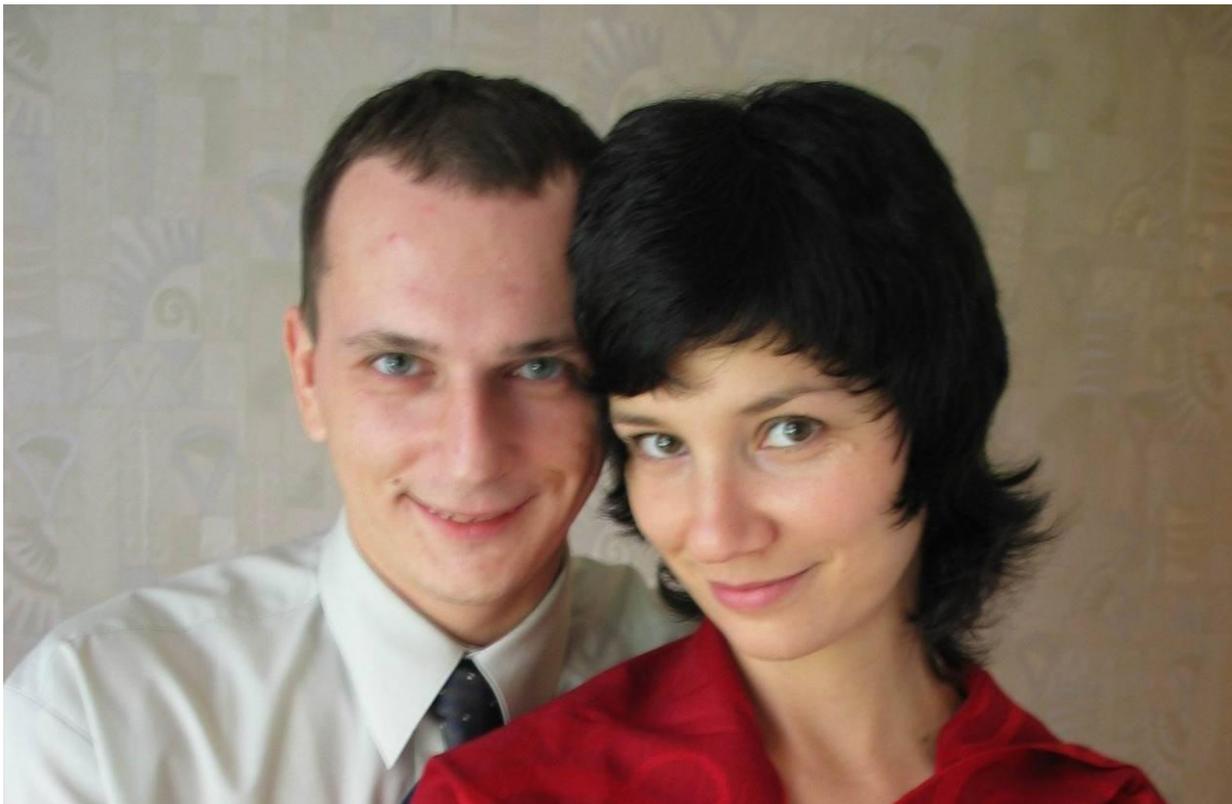
## ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ЖЁНЫ НА РАЛЛИ.

Говоря о ралли, невозможно не рассказать о жёнах гонщиков. Это не семейное положение. Это – диагноз. Мало того, что на их хрупкие плечи ложится забота о совершенно ненормальных мужьях с их раллиями, техничками, межгоночным восстановлением руин, отсутствием отпуска, сна и денег. Часто жёны сами надевают гоночные шлемы и принимают на себя все раллийные трудности наравне с мужем. А пока тот отдыхает, успевают ещё следить за детьми и домашним хозяйством. Но вы не увидите измождённых и унылых лиц. Со свойственным мудрым женщинам терпением, они принимают свою судьбу, как должное, не ропща и не бунтуя. Всё равно рано или поздно будет так, как жёны скажут!

### Юля Мотовилова (Чеботарёва).

Первый раз познакомился с ней летом 2005 года на тренировке в Константиново, куда она опрометчиво решила съехать вместе с Костей. Да-да, в компанию заядлых раллистов, горлопанов и алкоголиков, в тучи пыли со знаменитого «широкого и ровного грейдера», слепней и комаров. То, что после этой поездки она не послала ралли и всех нас подальше, значительно подняло её акции в моих глазах. Хотя она не увлеклась ралли сама, зато положительно относилась к этому увлечению у Константина. Но всё-таки не могла долго слушать наши раллийные разговоры.

Следующий эпизод, связанный с Юлей и ралли, произошёл на дне рождения Константина в октябре того же года. Было приглашено много народа, в основном раллистов. Ожидался весёлый праздник и изобильное угощение, главным образом Юлиного приготовления.



*Константин и Юлия Мотовиловы. День Рождения 04.11.2006.  
Фото автора.*

Из гостей я пришёл первым, и Юля строго-настрого наказала «хотя бы один день не говорить о ралли». Что ж, так и быть. Сел я в уголочке и стал ждать остальных. Затем пришёл Виталий Шатровский. Я передал ему пожелание Юли, и мы стали молчать вдвоём. Но тут пришла Лена Гусева (жена GVA). Поздоровавшись со всеми, она увидела нас с Виталием, притихших в сторонке.

– Что вы молчите? – спросила она – А помните, как в тот раз на ралли!..

И всё. С этой секунды все разговоры велись только о ралли. Каждый новый гость мгновенно присоединился к нему. Увлекательная беседа ширилась и заполняла собой всё пространство праздника. Все были счастливы.

Юля, увидев такой оборот, едва не выронила посуду из рук. Не знаю, о чём она подумала, но весь вечер с её лица не сходило выражение крайнего удивления.

Но все эти приключения не помешали Юле стать верной женой раллиста. Спортивные машины помогали молодожёнам переезжать в новый дом. И каждый раз, провожая нас с Константином на очередное ралли, Юля неизменно желала нам разумной осторожности и беречь автомобиль.

### **Наташа Медведева (Коновалова).**

Как-то принёс Наталии черновик первых глав этой книги – почитать, может где-то что-то поправить. Наталия усердно всё прочитала, много исправляла зелёной ручкой, иногда хихикала. А потом началось...

Слово за слово, коснулись Наташиных воспоминаний о ралли. Не нужно было этого делать! Тихая, скромная, маленькая женщина в мгновение ока преобразилась: глаза засверкали неземным пламенем, руки стали размахивать по всей комнате, на лице забушевали эмоции. Да-да, именно так раллисты рассказывают о своих приключениях на гонках! Мало того, что они это делают выразительно – ведь надо изобразить в лицах всех персонажей, включая самого себя! Подумаешь, что «тогда» было страшно или тяжело – это же было так весело! Ведь ещё воспоминания цепляются одно за другое – «а помнишь, а помнишь!» Потом эти воспоминания цепляют всех, кто поблизости – «а помнишь, как мы с тобой!» А потом – и друзей, и знакомых, и случайных встречных – «а помнишь, как мы с тобой, а там эти!» Волна ширится и набирает мощь, как цепная ядерная реакция, и остановить её так же невозможно.

Ралли захватило Наталию быстро, мощно и бесповоротно, как тропический ураган маленькую лодочку.

На заре нашего знакомства мы общались, в основном, через «одноклассники»<sup>1</sup> и «аську»<sup>2</sup>, поэтому переписка не сохранилась. Но если бы она непостижимым образом попала в руки потомков, то поставила бы их в полный тупик. Целые мегабайты текста были заняты раллийными вопросами и подробными ответами на них.

Не приняв, из девичьей скромности, предложение поехать на ралли-спринт в Электросталь<sup>3</sup> и раскаявшись потом в этом, Наталия от корки до корки прочитала мой тогдашний Интернет-сайт [gmk-rally.msk.ru](http://gmk-rally.msk.ru). Отсюда и поток вопросов. Открывшийся мир ралли потряс Наталию до глубины души. Она даже периодически пыталась делиться полученными впечатлениями с коллегами по работе и родными. Но те решили, что Наташа сошла с ума. Вершиной счастья была совместная поездка «овощами» на ралли «Пено» в феврале 2008 года. Всё было необычно: и выезд глубокой ночью, и непривычное для города утепление с головы до ног, и настоящая гонка, увиденная собственными глазами, и зимняя тайга, и усталость, и чай с колбасой, и дорожные глюки на обратном пути.

Нужно было испытать самой как можно больше, и в декабре 2008 года Наталия отправляется вторым штурманом с Константином и со мной на ориентирование на внедорожниках CrazyShurman. По её словам, только в этот день она поняла, насколько мы с Костей ненормальные. Нет, речь не о нашей сыгранности как экипажа, когда и слов-то не надо, ибо два человека действуют синхронно, не сговариваясь. Вокруг грязь, неизвестные топи и хляби. Но вместо того, чтобы плюнуть на всё, развернуться и уехать в тёплый дом, эти двое гонят машину к каким-то точкам, непонятно куда! Один крутит руль, как ни в чём не бывало, другой ещё подгоняет: «Ходом, ходом!»

Одну точку пришлось «брать» пешком, уже ночью. Чтобы не тащить Наталию через неизвестный лес, мы решили оставить её в тёплой машине с рацией. Как потом оказалось, Наташа не могла поверить, что два нормальных человека могут вот так уйти в ночь, грязь и тьму,

<sup>1</sup> Популярная социальная сеть в Интернет.

<sup>2</sup> ICQ, всемирно известная программа для мгновенного обмена сообщениями в Интернет.

<sup>3</sup> 20 января 2008 года, ралли-спринт «Крещенские морозы», на каркашенном VW Golf Mk.II.

неизвестно куда, и всё ради какой-то точки. Остаться одной оказалось страшнее всего. Но зато когда из темноты выплывали другие участники ориентирования, Наташа гордо держала честь экипажа и пугала их непролазной грязью впереди по маршруту.

Но на этом приключения не закончились. Я с джипом остался перед непроходимым болотом, вытаскивать из него плотно застрявший УАЗик другого экипажа. А Константин и Наталия отправились в лес брать точку... и заблудились. В машине было два GPS навигатора, но их почему-то забыли взять. Связь была только по рации, но ни света фар, ни гудков они не слышали. Куда идти – неизвестно, и подсказать нельзя. К счастью, в их сторону отправлялась целая группа штурманов с фонарями, тоже оставивших свои автомобили у болота. Они и вывели их назад.



*Наталия Медведева. «Победа 2009».  
Фото: Павел Низкин.*

Как рассказывала Наталия, столько страха и отчаяния она никогда не испытывала. Вернувшись к машине, она ждала, что её хоть пожалеют! Но невнимательный муж был занят спасательными работами, да и не видел ничего страшного в этом происшествии! Это только потом, с опытом, Наталия поняла, что ничего особенного действительно не произошло, но встряска была что надо!

Боевое крещение на настоящем ралли 1-й категории Наталия получила на «Победе 2009» штурманом нулевого экипажа. Через день после свадьбы. Тогда пилот (то есть я) на полном ходу положил машину «на уши». К счастью, пригодились наши теоретические занятия и выученные наизусть Правила безопасности на ралли. Наташа не растерялась, сразу побежала с «треугольником» и всё делала, как надо.

В этот день Наташа прочувствовала ту романтическую составляющую ралли, без которой немислимо участвовать, терпеть поражения и радоваться победам. Звонок маме:

– У нас всё нормально, мы перевернулись!

Умение десантироваться из аварийной боевой машины пригодилось и в следующий раз, на ралли «Бологое Осень 2009», где мы участвовали в зачёте Renault Logan Cup. Тогда у нас на спецучастке отлетело колесо, и мы снова чуть не убрались. Но всё обошлось, гонку мы закончили в зачёте и даже не последними.

Именно в Бологом Наталия воочию увидела, как раллисты радуются на финише. Во весь рот улыбались судьи на последнем КВ. Официальные лица ралли влюблёно смотрели на нас с Наталией, как на самых родных людей. Все поздравляли Наталию, жали руки, что-то весело орали! А молоденькие ребята из зачёта «Стандарт» глядели на неё «снизу вверх», как на небожительницу. Ещё бы – она же настоящий «боевик»!

В результате Наталия стала истинным раллистом. Своими рассказами об участии в гонках она немало удивляла других женщин, которые и представить себе не могли, что такая тихая хрупкая девушка может увлекаться таким экстремальным спортом. Но главное – что-то изменилось в самой Наталии. До «эпохи ралли» она не умела водить и не разбиралась в автомобилях. Теперь она вполне грамотный водитель, разбирается и в «гражданских», и в боевых автомобилях, а также научилась почти по-мужски отделять главное от второстепенного и сосредотачивать все усилия на достижении главного.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ДЕТИ НА РАЛЛИ.

Это рассказ будет таким же маленьким, как его герои. Сознывая, что тема детей в автоспорте абсолютно бесконечная, выбрал лишь несколько историй, наиболее мне близких.

Родная дочь Ксения впервые отправилась на ралли вместе с родителями в марте 2009 года. Чуть не написал «зимой», и это не стало бы ошибкой: мороз –10 градусов, метровые сугробы снега. Ей тогда был всего один год и восемь месяцев, и она очень ждала этой поездки. Но за несколько дней до этого заболела.

– Ко мне болезнь пришла?

– Да, Ксенечка.

– И я не поеду на ралли?! – в голосе Ксении было столько отчаяния...

Однако, сильная воля и жажда попасть на долгожданное ралли сделали своё. Ксения старательно лечилась, принимала микстуры и к назначенному дню совсем поправилась. А чудесная поездка довершила исцеление.

Ксения любит помогать. Но помогать механикам она любит больше всего. Машинки? Эка невидаль! А вот Парк Сервиса – это да! Она помогала ставить шатры, готовить инструменты, встречать экипажи. Но настоящим восторгом для неё были гоночные колёса! Вид аккуратно сложенных в стопки шипастых шин вызывал у неё глубокое удовлетворение. А однажды, увидев механика с двумя колёсами в руках, она кинулась к ним, как все дети кидаются к игрушкам – бегом, с криками, не разбирая дороги. Нести колесо она, конечно же, не могла, но катить его по земле (с помощью взрослых) – чудесное занятие!

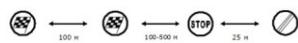


*Ксения техничит на ралли «Бологое Зима 2009» 15 марта 2009 года.  
Фото автора.*

С тех пор в её лексиконе прочно закрепились раллийные словечки. За всех гонщиков поимённо, а также за ралли, за автоспорт и за гоночные машинки съедена не одна ложка каши.

Ничего удивительного, что дети, наблюдательные и восприимчивые по натуре, легко впитывают мир автоспорта, перенимая увлечённость родителей. Один из сыновей Алекса Кузьмича, которому ещё не было и двух лет, четыре часа провёл один на трибунах автодрома, пока его папа руководил гонкой в поле. Дочка Аллы Захариной не ездила с мамой на ралли ретро-автомобилей, только когда они обе лежали в роддоме. Ксения с шестимесячного возраста слушает рассказы о ралли, играет с экипировкой, ездит с родителями в боксы, на тренировки, на гонки и на

съёмки. Фотография Ксении за рулём гоночной машины и в папином шлеме стала финалистом фотоконкурса RallyRUS в 2009 году.



### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ЗАМЕТКИ, НЕ ВОШЕДШИЕ В КНИГУ.

Несколько статей, созданных для сайта команды «Живи», по разным причинам не попали в основной текст книги. Одни – потому, что логически не связаны со смысловой линией рассказа. А другие – потому что мероприятие, которому они были посвящены, было отменено и не состоялось. Но в этих заметках тоже хранится память о прошедших событиях. Забыть об этом было бы непозволительно. Поэтому привожу их в этом приложении.

(Дополнение. 2-го июня 2011 года в свободной энциклопедии «Википедия» появилась короткая информационная статья о команде «Живи»: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Команда\\_Живи](http://ru.wikipedia.org/wiki/Команда_Живи)).

#### О компании.

Оригинальное название: «О компании»  
Дата публикации: 13 августа 2009 11:03

Команда создана и поддерживается Медиа-группой «Живи». Медиа-группа «Живи» – компания, занимающаяся выпуском нескольких мультимедийных проектов, в том числе:

– «SNOB», мультимедийный проект, адресованный сообществу успешных профессионалов, которые живут по всему миру, общаются на разных языках, но думают по-русски, образуя новую культуру Global Russians. Их объединяют общие интересы, открытость новым идеям и готовность обсуждать их. Проект включает в себя: Журнал, Сайт [www.snob.ru](http://www.snob.ru) и Клуб «Сноб».

– «F5»: Интернет как образ жизни. Мультимедийный проект, который состоит из интернет-сайта [www.f5.ru](http://www.f5.ru) и газеты F5.

Сайт [www.f5.ru](http://www.f5.ru), Аккумулятор развлекательного контента. Блогхостинг нового типа:

- простая и удобная для пользователей схема ведения блогов, загрузки фото и видео;
- возможность настраивать контент на сайте в соответствии со своими предпочтениями (каждый пользователь может подбирать и читать контент, интересный только ему);
- в будущем пользователи получат возможность зарабатывать деньги на собственном контенте и креативе.

Газета F5. Газета про жизнь глазами обитателей Сети. Уникальность концепции газеты F5 в том, что впервые в основу профессионального журналистского продукта положен пользовательский контент. В результате, на страницах F5 действительно актуальные, яркие, интересные события и явления, которые уже получили живой резонанс в online-пространстве.

– «Живи!», мультимедийный проект о здоровом образе жизни (wellness). Проект включает в себя телеканал «Живи!» – первый телевизионный фитнес-клуб в России, благодаря которому зритель может достичь желаемой физической формы и хорошего самочувствия, не выходя из дома. В сентябре 2009 года будет запущен сайт [www.jv.ru](http://www.jv.ru). Также в планах «Живи!»: ежемесячный журнал, интернет-магазин, DVD, CD, книжная продукция.

– «Русский пионер»: уникальный неглянцевый проект на глянцевого рынке. Журнал про «пионеров-первопроходцев», которые есть в любом деле – в бизнесе, в литературе, в кино, в спорте. Это журнал об удивительных событиях, удивляющих явлениях и об их удивленных свидетелях. «Русский пионер» не стесняется рассказывать о настоящих героях (рубрика «Пионер-герой»), провоцировать шокирующими экспериментами. Это журнал, который стремится к глубокому смыслу, обескураживающим подтекстам, исчерпывающим деталям и к великому и могучему русскому языку. Колумнистами журнала являются известные бизнесмены, актеры, спортсмены, журналисты... Они пишут про то, что больше всего интересует их самих, а значит – и читателей «Русского пионера». Это и Петр Авен, и Михаил Фридман, и Денис Мацуев, и Аркадий Дворкович, и Владислав Сурков, и Андрей Колесников, и даже Владимир Путин.

– «ЖиВиЖн»: Концепт-бюро, специализируется на создании branded-content решений в интернете, в том числе Web-programming, работа с блогосферой, создание видео и мультипликационного содержания для интернет-ресурсов.

## Экипаж.

Оригинальное название: «Экипаж»

Дата публикации: 12 августа 2009 10:58

Экипаж состоит из сотрудников Медиа-Группы «Живи»:

- Пилот Григорий Медведев, который также является руководителем команды;
- Штурман Дмитрий Булгаков.

Григорий Медведев начал выступления в любительском ралли 3-й категории в 2004 году. В составе команды «Легенда Крыма» выступал на этапах Кубка РАФ по ралли 3-й категории: ралли «Каникулы» (Зима, Весна, Лето и Осень), «Ярославич», «Нижегородское ополчение», «Берендей», «Волга-Московское море» и др. В 2005 году команда «Легенда Крыма» заняла 3-е командное место в Кубке РАФ по РЗК. Одновременно была получена квалификация судьи автоспорта, которая в 2006-2007 годах позволила активно работать в судейских бригадах как на раллийных соревнованиях НГС ККР, Кубка и Чемпионата России, так и на кольцевых автомотогонках в Мячково, чемпионатах по картингу. В 2007 году Григорий Медведев в качестве штурмана принял участие в этапах Кубка России: ралли «Виразж» (Гуково), «Струги Красные» (Псков), «Красная Талка» (Иваново); как пилот – в этапах НГС ККР: «Голубые Озёра Лето 2007» (Бологое), «Трофей Пено 2007» (Пено), «Бородино 2007» (Можайск). В 2008 году была продолжена штурманская карьера на ралли «Яккима», «Горячий Ключ», «Сочи», «Победа», «Ростов Великий», «Трофей Пено».

Дмитрий Булгаков недавно пришёл в автоспорт, успел принять участие в качестве пилота нулевого экипажа на ралли «Бологое зима 2009». Увлекается экстремальными видами спорта, участник многочисленных экспедиций в труднодоступные уголки планеты, такие как Камчатка, Монголия, полярные страны. Умеет управлять парусными и гребными судами, парашютом, аквалангом, лошадьми.

В 2009 году Григорий и Дмитрий представили идею участия в ралли руководству своей компании – Медиа-Группы «Живи». Идея была принята с энтузиазмом и одобрена. Был приобретен автомобиль Renault Logan Cup, экипировка и запланировано участие в Кубке Рено Логан. Команда планирует принять участие в 4-х этапах Кубка Рено Логан 2009 года: Бологое, Гуково, Новороссийск и Текстильный Край.

Подготовку и обслуживание автомобиля на гонках осуществляет команда DriveTECH.

## Спонсорам.

Оригинальное название: «Партнёрское предложение»

Дата публикации: 20 июля 2010 12:46

Медиа-Группа «Живи», занимающаяся выпуском нескольких мультимедийных проектов, в том числе SNOB, F5, Телеканал «Живи», Русский Пионер, JVision, имеет честь представить Вашему вниманию свой проект в мире автоспорта: раллийную команду «Живи», выступающую в заводской гоночной серии «Renault Logan Cup».

Ралли – самый сложный и многогранный вид автомобильного спорта, отличающийся высокими требованиями к технике и мастерству экипажа. Ралли – самый скоростной вид спорта, и поэтому один из наиболее зрелищных. Маршруты ралли проходят по обычным дорогам, через города и посёлки, поэтому ралли доступно массовому зрителю и не требует специальных спортивных сооружений. Соревнования по ралли в России официально регламентируются Росспортом и его уполномоченным органом Российской Автомобильной Федерацией, включаются в официальный спортивный календарь РФ и проводятся уполномоченными организациями.

Ралли в России – это Большой Спорт. Высшая серия соревнований по ралли – Чемпионат России, имеющий международный статус. Другая ступень – Кубок России, открытый для участия автомобилей национальных классов. Самая массовая национальная гоночная серия – Кубок Клубного Ралли. В рамках названных гоночных серий проводится монокубок среди автомобилей одного класса – Renault Logan Cup.

Ралли – это пропаганда спорта, активного образа жизни и позитивного мировоззрения.

Команда «Живи» – это:

- Обладатель серебряной и бронзовой наград на этапах Чемпионата России по ралли;
- Участник международной заводской гоночной серии Renault Logan Cup с 2009 года;
- Участник и призёр соревнований по ралли в различных федеральных округах России:
  - Центральный: Московская, Нижегородская, Тверская, Тульская, Ярославская и др. области;
  - Северо-Западный: Ленинградская, Псковская области;
  - Южный: Краснодарский край.
- Опытный экипаж, кандидаты в мастера спорта, лучший технический персонал, отличная техника;
- Яркая конкурентоспособность на спортивной арене.

Главное конкурентное преимущество команды «Живи» – это активная мультимедийная программа, реализуемая с помощью Медиа-Группы «Живи»:

- Производство видеопроодукции (музыкальной, рекламной, вирусной);
- Кинотрюки;
- Тест-драйвы;
- «Гоночное такси»;
- Аренда спортивного автомобиля;
- Сопровождение на гонках;
- Промо-акции на гонках;
- Конкурсы;
- Видеолекции;
- Профессиональный интернет-ресурс rally.f5.ru;
- Художественная и репортажная фотосъёмка;
- Статьи, комментарии, обзоры.

Приглашаем Вас принять участие в раллийном проекте Медиа-Группы «Живи»!

Ралли – один из самых престижных и элитных видов спорта. Поэтому ралли является одним из перспективных рекламных носителей в России.

Интерес средств массовой информации к ралли продолжает расти. Материалы о российском ралли регулярно издаются в журналах «Автомир», «Авторевю», «5Колесо», «Rally Free Motion» и др. Регулярные телепередачи выходят в эфир на каналах «7ТВ» и «Россия Спорт», а также в эфире региональных телеканалов.

Огромный потенциал воздействия на аудиторию заложен в интернет-решениях, связанных с ралли и предназначенных для применения в социальных сетях и блогосфере. Это связано с духом романтики и приключений, неизменно сопутствующим автомобильным гонкам.

Маркетинговые акции с участием гоночных автомобилей стабильно приносят успех, так как позволяют прикоснуться к миру высоких скоростей, прокатившись на «гоночном такси» с настоящим гонщиком.

Основным преимуществом раллийного проекта Медиа-Группы «Живи» является его уникальность – только в Медиа-Группе «Живи» действует эффективная комбинация слаженной спортивной команды и грамотного творческого коллектива. Наличие собственных производственных мощностей позволяет получать максимальную отдачу от использования раллийной программы.

В качестве партнера Медиа-Группы «Живи» Вы сможете получить следующие преимущества:

1. Пакет «Базовый»:

- Размещение Вашей рекламы на гоночном автомобиле Renault Logan Cup;
- Упоминания о Вас как о партнёре команды «Живи» в создаваемых командой фото, видео и текстовых материалах;
- Фотоотчёт;
- Раздача Вашей сувенирной продукции и промо-материалов в ходе соревнования;
- Возможность проведения Ваших промо-акций во время соревнований;
- Участие автомобиля с Вашей рекламой в мероприятиях, организуемых Медиа-Группой «Живи» и её партнёрами;
- Фотографии гоночного автомобиля с Вашей рекламой на официальном сайте гоночной серии Renault Logan Cup;

– Статьи и фотографии с Вашей рекламой на сторонних информационных спортивных ресурсах;

– Преимущества и скидки при заказе услуг команды «Живи».  
Стоимость: 50 000 руб. за 1 соревнование (включая НДС)\*.

2. Пакет «Премиум»:

– Все преимущества пакета «Базовый»;

– Статус титульного партнёра с преимущественным упоминанием во всех информационных материалах команды;

– Полный брэндинг гоночного автомобиля;

– Упоминания в интернет-изданиях Медиа-Группы «Живи».

Стоимость: 100 000 руб. за 1 соревнование (включая НДС)\*.

3. Пакет «Платинум»:

– Все преимущества пакета «Премиум»;

– Художественная фотосъёмка на всех этапах ралли (не менее двух фотографий);

– Презентационный видеоролик о Вашем мероприятии (хронометраж 3-5 минут).

Стоимость: 150 000 руб. за 1 соревнование (включая НДС)\*.

Дополнительные услуги команды «Живи» партнёрам:

– Брэндинг автомобиля: дизайн по эскизам партнёра, изготовление, нанесение;

– Дизайн и изготовление сувенирной продукции;

– Дизайн и изготовление раздаточного материала;

– Дизайн и изготовление флагов;

– Художественная фотосъёмка\*\*;

– Создание видеороликов\*\*;

Дополнительные услуги оплачиваются на основании сметы, утверждённой партнёром.

\* – Допускаются бартерные формы расчётов. Стоимость может быть пересмотрена по взаимному соглашению сторон.

\*\* : включено в пакет «Платинум».

До встречи на трассах! С уважением, Медиа-Группа «Живи».

## **Поток сознания.**

Оригинальное название: «Один этап раллийной жизни»

Дата публикации: 24 марта 2010 14:19

### **I. Команда.**

... «Очередное ралли состоится 16-го числа. Принимаются заявки на обслуживание»

...«Заявка: подготовка к гонке. Требуется выполнить 9 видов работ. Автомобиль у меня, поэтому просьба Вам определить, когда его необходимо вернуть в команду»

...«До 25-го точно не сможем им заниматься. Спасибо за подготовку заранее»

\* \* \*

...«Расход масла – литр на сто километров в боевом режиме»

...«По смете, ремонт двигателя заложен на следующий послегоночный сервис. Коробку открыли, почистили, и закрыли обратно, ничего там нет»

...«Оплата за Олинзы и оплата за их снятие-установку ушла в пятницу. Документов нет. Когда передадите?»

...«Работы сделаны. Документы – не уверен. Задача пока открыта»

...«Отсутствие машины для тренировок с 15 по 10 согласовано. Просьба вернуть её в команду не позднее 12-го, т.к. в этот день погрузка на автовоз»

\* \* \*

– Вскрыли мотор, очень не нравится нам состояние поршней и колец. Настоятельно рекомендуем поменять. Только нужных размеров нет в России, надо заказывать из Франции. Конечно, можно оставить поршни и заменить кольца, но... Это кроилово.

– А цена и срок поставки?

– Три недели. 800 евро.

– Что будем делать, если запчасти из Франции не успеют до гонки?

– Ничего другого не останется, кроме как не ехать.

– А как вообще ремонтируют моторы на таких машинах? Точить блоки ведь нельзя?

– Нельзя. Сразу выйдешь из объёма и из требований класса. Можно гильзовать, как на саксах, например. Технология отработана. А можно заменить весь блок. Только новый блок с поршнями стоит почти 3000 евро. Заводы отыгрываются на запчастях за низкие цены на новые машины... Проще найти б/у «гражданский» двигатель на разборке.

\* \* \*

«Какой идиот звонит в час ночи?!»

– Аллэ....

– Привет! А ты что не спишь? Поршни пришли, сейчас механики собирают мотор и ставят его на место. Завтра утром грузим на автовоз, так что на гонку успеваем!

\* \* \*

– Как идёт ознакомление? Машина как?

– Металлический стук сзади! Сядь, послушай!

– Сейчас задерём и посмотрим. Так... Трёт вот здесь, видишь отполированный металл?

– Да, но гремит явно не это!

– Так. Ребята, снимаем стойки. Так... Ага, опоры ШС не закручены! Две минуты, и поедете.

– Всё равно стучит. Значит что-то другое.

– Все важные места протянуты, поэтому стучит что-то не смертельное. Заканчивайте пропись, вечером в парке сервиса будем смотреть.

...

– Нашли что стучало! В ШСах шайбочки оказались с браком! Заменяли, я проехал чуть-чуть – не стучит!

\* \* \*

– Сколько у нас времени до второй секции?

– Стартовка будет через полтора часа.

– Жалобы, замечания?

– Контроль масла. Нигде не бились, поэтому явно ничего не сломали. Нужно менять колёса на вторую секцию. Просьба очень внимательно посмотреть, что с ними стало на первой, и отобрать пару получше назад. На перёд поставьте новые... Всё-таки с настройкой подвески и давлением угадали. Ставили 2.2, но колёса нигде не успевали нагреться. Проверял сразу после финишей допов – так и остаётся 2.2. Потом пошли ямы и трамплины, и к последнему допу секции у нас уже было по 2 везде. Выравнивал только.

– Сколько бензина лить?

– По датчику съелось три чёрточки, но это явно глюк. Долейте 20 литров.

– Всё сделаем, отдыхайте...

\* \* \*

...«Гонка состоялась. Задача закрыта»

## II. Штурман.

– Привет! Как дела, как родные? Перезвони мне с городского?

– Привет. Ничего, работаем. Мотор и коробку разобрали. Теперь надо искать колёса. Новые купить не можем. Возможно, найдем вариант бартера... На чём поедем?

– Йока А048, на чём ещё. Можно позвонить Игорю, у него много бэушных в разном состоянии, пусть отберёт нам получше на гонку и подешевле на тренировки. Сколько нам надо на гонку, шесть?

– Да, шесть. Потом определимся на следующий этап. Только нам надо уложиться... в 20 тысяч.

– Ага. Допустим, хорошие по три, тогда шесть штук – это 18 тысяч. И ещё можно уломать штуки на четыре за две тыщи... Ок, задачу понял.

– Кстати, а что ставить на мокрое? Подозреваю, что будет грязь с обочин и сырость от талых сугробов.

– Вообще-то 48-я йока неплохо держит и по сырому. А если на дороге река, или накидали грязи с обочин, то никакая резина не удержит. Ну поставишь ты зубастую. По грязи она тебя всё равно не спасёт, а на прямых проиграешь. Лучше зажать яйца и ехать на йоке.

– Ну ладно... Передавай привет родным!

– Спасибо, и ты своим! Заезжайте в гости в выходные!

\* \* \*

– Левый два, семьдесят, правый три длинный! Треугольник!!!

– Вижу!!!

– Аккуратно слева!!! Ну кто так стоит?! Ещё и дверь открыл! Сейчас кто-нибудь даст ему по двери – перерубит пополам нафиг!

\* \* \*

– Ну и как впечатления от гонки?

– А что, мне понравилось. На второй секции ты гораздо увереннее ехал. Если на первой мы три раза чуть не убрались, то на второй – только один раз. И стенограмма в кассу, хотя, по-моему, кое-где неправильные расстояния и у некоторых поворотов завышена категория. Нормально проехали... Эх, звезды-то какие! Вон Млечный путь, даже сквозь лес видно. А сейчас покажу тебе созвездие Субару...

### III. Пилот.

«Так, десять заявок на договоры в почте, ещё три на согласовании. В 14:30 суд, и надо успеть на совещание в 17. Поговорить с отделом дистрибуции, позвонить в лондонское представительство. Заказать экспертизу и развезти запросы в пять адресов. Проконтролировать выдачу разрешений. Подготовить пакет документов для суда. Сделать ксероксы для аудиторов. Написать отчет о гонке на сайт, отправить рапорт руководству. Написать спонсорам, скинуть им ссылки на отчеты и фотки, пусть дают свои новости. И поговорить о дальнейших планах, не давать им скучать без нас. Надо ещё посчитать результаты соперников по допам. Позвонить в команду, продефектовали они машину или нет. Пусть скинут счет. Напомнить о документах за прошлый месяц. Интересно, вложимся в смету или нет? И как бы выкроить денежек на ещё один этап? А в каком ключе давать материалы на сайт команды? Не выложил ли кто-нибудь новые фотки в интернете? Как бы заказать съёмочную группу на следующий этап? И как бы успеть собрать машину и покататься хоть денёк перед гонкой? Упс...»

– Медиа-группа Живи, слушаю Вас!..

\* \* \*

«Проблема пилотов на клубном ралли – большой перерыв между секциями. В Кубке или Чемпионате за 20 минут сервиса не успеваешь расслабиться. Успеваешь только хлебнуть чая и зажевать сухарик. Всё время в тонусе. А в Клубе за два часа успеваешь поесть, потреться, полежать и побездельничать, и поэтому к началу второй секции ужасно клонит в сон. Ну и как с этим бороться?»

\* \* \*

«Усталость притупляет нервное возбуждение. Движения становятся спокойнее и плавнее. Поэтому вторую половину гонки едешь ровнее и лаконичнее, по ощущениям. Да и быстрее по секундомеру»

\* \* \*

«Интересно, что на гонке дорога кажется такой узкой, а препятствия – впритирку к машине. А потом смотришь на видео или фото – а там, оказывается, ещё две таких машины спокойно поместятся...»

### IV. Дочь.

В ручках журнал «Rally FM», в глазах мечтательная дымка, никого вокруг не замечает.

– Машинка едет на ралли... Машинка едет на ралли... Машинка едет на ралли, потому что хочет победить!

\* \* \*

– Кто тут больной?

– Девочка, 2 года 8 месяцев. Температура, слабость.

– Как тебя зовут?

– Ксюша! Ко мне болезнь пришла?

– Да, Ксюша.

– Я не могу болеть. Я еду на ралли!

\* \* \*

Ксюша ест сама, но иногда – с некоторыми уговорами. Вчера была потрясающая сцена, как папа и Ксения вместе ужинали. Каждая отправляемая Ксенией в рот ложка сопровождалась фразой:

- А эта ложка – за ралли!
- А эта – за автоспорт!
- За парк сервиса!
- За гоночную машину!

Потом плавно перешли на перечисление гонщиков-друзей и разных знакомых. Каша была съедена в рекордно короткий срок.

#### **V. Жена.**

– Что в команду хотел отвезти, взял? Перчатки для тренировки взял? Ну, хоть в двенадцать вернёшься?..

\* \* \*

– Езжай спокойно, за нас не волнуйся. Тёща приедет помогать, взяла отгул на работе. А мы будем читать он-лайн и болеть.

(По материалам блогов, переписки, переговоров и воспоминаний)

### **Ралли «Победа 2010».**

Оригинальное название: «Чего мы добиваемся на ралли? «Победы!»»  
Дата публикации: 4 мая 2010 10:58

8-го мая 2010 года в городе-герое Тула стартует ралли «Победа-2010», 9-й Этап Национальной Гоночной Серии «Кубок Клубного Ралли 2010» и 4-й Этап Renault Logan Cup 2010. Традиционно соревнование посвящено Дню Победы, а в нынешнем году – 65-летию Победы в Великой Отечественной Войне.

Тула, город мастеров, оружейников и родина знаменитого печатного пряника, расположена в близкой доступности от центральных регионов нашей страны. Поэтому в день проведения ралли сюда стекается множество болельщиков, гостей, журналистов, друзей, родственников и просто отдыхающих, привлечённых праздником автоспорта. Город Тула также удобен и для участников ралли, так как этот областной центр располагает развитой инфраструктурой и транспортной сетью, что позволяет комфортно решать задачи, связанные с участием в соревновании, в частности, проезд к месту гонки, доставка спортивной и ремонтной техники, проживание членов команд, приобретение запчастей и прочее. Чистый город, опрятные улицы, симпатичные прохожие, весенняя зелень и яркое солнце – всё здесь настраивает на позитив. Ралли «Победа» проводится в Туле второй раз.

Изюминкой прошлогодней гонки стали сверхкороткие, по раллийным меркам, спецучастки, которых всего насчитывалось 16. Зато часть допов размещалась на площадках в черте города, что было необычайно привлекательно для зрителей. В 2010-м году организаторы вновь планируют порадовать участников, зрителей и гостей торжественной церемонией открытия ралли, которая пройдёт в самом центре Тулы на площади Ленина. Общая длина трассы ралли составит 214 км, из которых 60 км отведено под 10 скоростных участков. Конфигурация спецучастков на этот раз более традиционна – протяжённость каждого СУ составляет от 5-ти до 7-ми км. «Победа» тульской калибровки – весьма скоростная гонка, поэтому «скорострельность» экипажей будут ограничивать ретардеры, установленные на трассе скоростных участков.

Ралли «Победа» считается московской «домашней» гонкой и собирает наибольшее количество участников. В прошлом 2009-м году, когда это соревнование впервые проходило на Тульской земле, на старт гонки вышло 59 экипажей. В их числе было 11 экипажей в зачёте Кубка Рено Logan – рекорд 2009-го года. Это было связано не только с описанными выше преимуществами гонки, но так же с тем, что впервые стартовали новые экипажи на автомобилях, сошедших с конвейера всего 5 месяцев назад. В этом году, по агентурным данным, участие свежих сил на машинах 2010 года выпуска маловероятно. Однако мы знаем, что в текущем сезоне на каждой гонке Кубка Рено Logan стартует не меньше 8-ми экипажей, а 10 – вполне «рабочее» количество для канала «логановодов». Именно столько «Логанов» может выйти на старт гонки 8-го мая 2010 года.

«Победа-2010» – 4-й этап Кубка Рено Логан в 2010-м году и 2-й асфальтовый этап сезона. По результатам 3-х прошедших соревнований, 10 пилотов Логан Капа имеют следующее количество зачётных очков в серии:

1. Кабанов Владимир – 24, сохраняя лидерство с первого этапа сезона (однако не без труда).
2. Демин Владимир – 18, уступая из-за досадной аварии на ралли «Малый Китеж 2010».
3. Костырко Борис – 13, отобрав эту позицию у Алексея Каткова на прошлом соревновании.
4. Катков Алексей – 12, откатившись из-за пропуска предыдущего этапа, но отрыв невелик!
5. Сударев Сергей – 10, для завоевания которых Сергеем хватило всего одного «асфальта».
6. Мыслевич Олег – 8, в пассиве значится «сход» на ралли «Яккима-2010».
7. Касьянов Владимир – 6, набрать больше помешал «сход» на ралли «Яккима-2010», но пилот стабильно «привозит очки» с каждого этапа.
8. Мейтес Евгений – 5, заработанных на ралли «Яккима-2010», но в его пассиве 2 «схода» на ралли «Бологое-Зима 2010» и «Малый Китеж 2010».
9. Скрипников Михаил – 5, полученных на учебно-тренировочном выезде Михаила на «Малый Китеж 2010».
10. Медведев Григорий – 4, взятых на ралли «Бологое-Зима 2010». В пассиве – пропуск ралли «Яккима-2010» и «Малый Китеж 2010».

По результатам прошедших трёх этапов Кубка Рено Логан сделаны определённые наблюдения, и есть время поделиться выводами.

На наш взгляд, реальных претендентов на Рено «Сандеро», приз за 1-е место в Кубке 2010-го года, по-прежнему двое: Владимир Кабанов и Владимир Дёмин. Именно они ведут между собой борьбу за 1-е место на каждом этапе. Судя по темпам езды, им могли бы составить конкуренцию Евгений Мейтес и Олег Мыслевич, но случившиеся с ними аварии помешали этому. Автоспорт, как и история, увы, не знает сослагательного наклонения. Интересно развиваются события вокруг 3-го места, которое занимал «субаровод» Алексей Катков, но захваченное Борисом Костырко на последней гонке. На эту позицию могут подняться Сергей Сударев и Олег Мыслевич, для этого им достаточно просто успешно выступить на ралли «Победа 2010». Михаил Скрипников не имеет целей в Кубке Рено Логан 2010 года, а вот Евгению Мейтесу, Владимиру Касьянову и Григорию Медведеву не помешает поработать над результативностью своих выступлений.

Команда «Живи» при поддержке газеты «F5» и журнала «Русский Пионер» не осталась в стороне от готовящегося грандиозного праздника автоспорта. Мы поговорили с пилотом команды «Живи» Григорием Медведевым о предстоящей гонке, о соперниках, о городе Туле и о погоде.

– Действительно, в Туле гонка проводится 2-й раз. Она уже не воспринимается как новая, но и не сказать что изученная. Все члены нашей команды участвовали в прошлогодней гонке, и впечатления от неё остались положительные, несмотря на то, что я «списал» там свою машину :) В этом году 2 дорожки из 3-х, по которым проходят трассы СУ, знакомые. Жаль только, что очень прямые – мотор постоянно «упирается» в «отсечку». Ещё не самый удачный, на мой взгляд, момент – лиазон (маршрут проезда между СУ) 4 раза проходит через весь город. Как бы в выходной день не возникло проблем с трафиком. Однако достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, что у организаторов не было иного пути. Очень хочется, чтобы на старт все «Логаны» поставили вместе, не «разбавляя» наш канал другими марками. «Логаны» едут примерно одинаково и очень грамотно. Да и обмениваться результатами с «одноклассниками» удобнее.

– В этом году асфальтовых этапов, как и зимних, всего два. В Бологом Вы указали на пропуск «Яккима», как на недостаток. Теперь ситуация повторяется с «Китежем»?

– Согласен, пропуск ралли «Малый Китеж 2010», 1-го асфальта, может повлиять на наш результат на этой конкретной гонке. Соперники вкатились в покрытие и имеют преимущество. Но открою секрет: пропуск 2-х этапов в начале сезона был запланирован нашей командой ещё в прошлом году. Так что вы неправы насчет результативности! Кто-то уже высказал верную мысль, что судьба Кубка Рено Логан решится на 3-х гравийных этапах летом и осенью. Цыплят по осени считают! Тогда и поговорим о результатах.

– Кто, по Вашему, победит на «Победе 2010»?

– Шансы соперников на «Победе» оценивать не берусь, но рискну предположить, что, во-первых, все продемонстрировали свои способности на «Китеже», и во-вторых, буквального повторения «Китежа» трудно ожидать. Я говорю только о временах на спецучастках, но не о

сходах. Они бывают у каждого настоящего гонщика. Ралли – это всегда большой риск.

– Есть выражение, что асфальтовая гонка – это «шинная лотерея», потому что капризы погоды непредсказуемы, и состояние покрытия трассы в ходе гонки может измениться не раз. С каким решением выйдет команда «Живи» на эту гонку?

– На День Победы, как правило, бывает хорошая, тёплая и солнечная погода. Могут проходить кратковременные дожди, но до летних ливней ещё далеко. К тому же, в последние годы разгоняют тучи для безоблачного Парада Победы. Так что есть основания ждать сухую погоду. Сюрпризов у нас не будет. Как многие наши коллеги, ставим спортивный «полу-слик» Yokohama Advan A048 55-й высоты. Настоящий гоночный «слик» в Логан Капе запрещён, а эти шины проходят по всем требованиям. Кроме того, они достаточно надёжны и для сырой погоды, что актуально при кратковременных и несильных дождях. Нужно понимать, что трасса ралли – это обычная дорога, а не специальный автодром, поэтому неровности, пыль (или грязь) и лужи сильно выравнивают шансы разной резины. Так что одного комплекта на эту гонку нам вполне хватит.

Желаем Григорию всё-таки покорить тульскую трассу, а его экипажу – достичь хороших результатов в гонке!

Итак, 4-й подиум в Кубке Рено Логан пока скрыт завесой тайны. Невозможно заранее предугадать, кто из экипажей какую ступеньку займёт, кого ждёт успех, а кого – неудача. И именно это нам нравится в Логан Капе! «Живи», мы с вами!

Оригинальное название: «Упущенная победа»  
Дата публикации: 12 мая 2010 18:42

В заголовке поста использовано название книги Манштейна, генерала-фельдмаршала вермахта, о его участии в Великой Отечественной войне. Как в большинстве мемуаров немцев, бывших на Восточном фронте, книга начинается «за здоровье», а оканчивается «за упокой».

Что-то подобное произошло и с нашим ралли «Победа». К нему готовились, его ждали. Достаточно почитать предстартовые релизы команд. Но накануне гонки отменили торжественный старт в центре города, с которого начиналось ралли год назад, а в день гонки, за полчаса до старта первого экипажа – и саму гонку.

О причинах отмены много скажут и без меня, см., например, официальный пресс-релиз организатора гоночной серии. Приятного мало: из жизни бездарно выброшены два дня, все попали на деньги, все получили кучу негативных эмоций. Лично мне в Туле в мае 2010 года понравилась только природа.

Трасса ралли откровенно отстойная: всего 60 километров спецучастков и 200 километров нудных доездов между ними. Спецучастки «ни о чём» – прямые загородные дороги, на которых можно найти ну максимум два поворота. Остальное всё прямо. От пилота не требуется ничего, чисто гонка моторов, драг-рэйсинг. Можно было бы поставить ретардеры, как на Китеже, которых там было аж 26. На Туле предполагался всего один. Но всего жутче – перегоны между СУ. Асфальт на них клали наверно ещё при Сталине и не ремонтировали всё это время, включая Великую Отечественную. По несколько десятков километров выматывающего ковыляния по ухабам. В день гонки предполагалась 4 (!) раза проезжать через город из конца в конец, а это – 8-е мая, выходной, пробки. В 2009-м году асфальт был лучше не намного (моложе всего на год), но организаторам это простили за прекрасный праздник. Была церемония открытия на площади Ленина перед администрацией области, пришли все руководители города, ветераны, православный священник окропил боевые машины святой водой. В 2010-м ничего этого не было.

Город Тула вызывает отвращение. Асфальта нет даже в центре города. Половину дороги через город приходится пробираться между огромных рваных ям. Как Мамай прошёл! Пыльно, зелени мало, много разноцветного дыма от гигантского завода Тулачермет. Пробки. У домов обшарпанный вид даже в центре города. За фасадами центральных улиц – абсолютно деревенские дворы, разве что куры не бегают. Много деревянных сельских домов. Некоторые ещё ничего, другие обвалившиеся и разрушенные. Захолустье в самом плохом смысле этого слова. При этом там и сям «точечно» понатыканы новые элитные дома и супермаркеты. Приятно взглянуть было только на детский парк на улице Кирова, утопающий в зелени, с фонтанами, горками, качелями и прочими лазалками.

Именно в Туле слишком часто становился свидетелем омерзительных сцен. Кабак в бывшем доме культуры, из которого с наступлением темноты выплещивается оглушительный шум

вперемешку с неприятными субъектами испитого вида и хамского поведения. Стаи хищников с акцентом, середь бела дня открыто, шумно и нагло пристающие к простым девушкам. На дорогах царит закон джунглей. К счастью, мне встречались только хорошие люди, но, очевидно, они бессильны изменить порядки в этом городе.

А всё, что не человеком сотворено – радовало. От Москвы каких-то 200 км, а было уже жарко (+28 против +15). Все деревья и кусты – в полном цвету, заливались соловьи и жаворонки, по вечерам толпами летали майские жуки, а также комары. Да и раздольная местность за Окой сама по себе очень красива.

Думаю, что в Туле никаких гонок больше не будет. В любом случае, в Тулу я больше не поеду.

(Дополнение. Нужно добавить, что и сами спортсмены «постарались». Накануне соревнования, на ознакомлении, два экипажа совершили серьёзное ДТП и сильно разбили друг другу машины. Одним из них оказался Олег Мыслевич, псковский гонщик, участник Кубка Рено Логан. После этого ЧП гаишники буквально озверели и начали придирааться ко всем участникам. Например, в нашей машине государственные номера были прикреплены внутри салона к каркасу, а на штатных местах расположены дубликаты. Так делается для того, что если в гонке потеряется бампер (что бывает нередко), то не потеряется государственный номер. В Туле к нам тут же придрались, заставили дубликаты снять, а настоящие номера – поставить. Конечно, это чистой воды придирка. Нарушением это не является).

### **Организатору посвящается.**

Оригинальное название: «Пара слов о Логан Капе»

Дата публикации: 24 мая 2010 16:57

В то время, как автоспортивная общественность ругает российских спортивных чиновников за непродуманные решения, большие ограничения, запреты и другие элементы авторитарного управления спортом вкупе со всеобщим дорожанием, находятся в мире автоспорта люди, придерживающиеся совсем иных принципов. Чиновники и иные лица, поставленные государством развивать автоспорт в России и получившие для этого власть и средства, не стремятся к диалогу с простыми людьми, которые и составляют автоспорт. Принцип простой: подчиняйся или уходи из автоспорта. И все к этому настолько привыкли, что за рутинной будней не заметили, насколько глубоко отличается линия поведения организатора Кубка Рено Логан по отношению к участникам своей гоночной моносерии. Конечно, автоспорт бывает опасен. Конечно, без жёстких правил игры не обойтись. Но уже третий раз за последние полгода наблюдаем абсолютно демократичное и цивилизованное поведение организатора Кубка. Трижды принципиальные вопросы обсуждались всеми участниками кубка, то есть простыми спортсменами. В одном случае, мнения гонщиков были учтены организатором при принятии календаря на 2010-й год. В двух других случаях вопросы решались голосованием: об отмене 4-го этапа кубка или о переносе его на другую гонку, и о введении гравийной моношины в 2010-м году. Причём последний раз одного «против» оказалось достаточно, чтобы предложение не было принято. А ведь каждое решение организатора означает для гонщиков потраченные силы, время и деньги. Чиновники от автоспорта не считаются с такими «мелочами». А люди, своими силами и без помощи государства организовавшие три года назад монокубок марки «Логан», ставший к настоящему моменту одной и самых привлекательных гоночных серий, решили, что спорт – это не инструкции, указания и интересы клана. Спорт – это спортсмены. И не просчитались.

### **Мысли вслух.**

Оригинальное название: "Спонсором выпуска является..."

Дата публикации: 18 марта 2010 15:05

Расскажу всё честно и прямо, с именами, названиями и фактами. Выводы делайте сами.

Есть такой прекрасный вид спорта – автомобильные гонки. Ещё Эрнест Хэмингуэй писал: «Я знаю только три настоящих вида спорта: автогонки, коррида и альпинизм. Остальные виды спорта – это игры». Но если вас не интересуют нелегальные «рэйсинги», «шашечки» среди

дачников на МКАДе и подобные правонарушения с непредсказуемыми последствиями; если вам интересно честное и безопасное состязание на скорость, на водительское мастерство с сильными соперниками, на красивых автомобилях, без подпольной «химии», обманов и прямой вражды, то рано или поздно вы придёте в Автомобильный Спорт.

Существует множество дисциплин автоспорта – кольцевые гонки, кросс, ралли-рейды, трофи-рейды, процветавшее в советские времена автомногоборье и многие другие. Но моё сердце сразу и навсегда отдано ралли. По словам заслуженных мастеров автомобильного спорта, ралли самый сложный и интересный вид автоспорта. В нём есть элементы любых других автомобильных дисциплин – и кольцевых гонок, и кросса, и ралли-рейда, и плюс что-то своё, неповторимое.

Приходя в Спорт, вы вынуждены подчиняться спортивным правилам и нормам. Они очень жёсткие, особенно в части безопасности и подготовки автомобиля. Если экипаж или автомобиль хоть в чём-то не соответствуют требованиям – их не допускают к старту. Но спортсмены принимают все эти ограничения, так как они не придуманы кем-то «от балды». Спортивные правила написаны кровью – в прямом смысле.

Очень быстро первые восторги («Ура, я еду на ралли!») охлаждаются и в полный рост встают проблемы. Для участия в ралли вам потребуется:

1) Автомобиль, соответствующий требованиям того или иного класса (машины разделяют по объёму двигателя и типу привода, чтобы «полнокопытные» турбомонстры соревновались между собой, а не с малолитражным «недоприводом»). При этом автомобиль должен быть как минимум исправным, если вы хотите хотя бы доехать до финиша, а не сломаться в первом же повороте. А если вы надеетесь на приз – то и конкурентоспособным.

2) Гоночная экипировка, соответствующая техническим требованиям («омологированная»).

3) Оплатить стартовый взнос за участие.

4) Приехать самим к месту проведения гонки и притащить туда гоночный автомобиль, так как ралли, чаще всего, проводится за несколько сот километров от вашего дома. А после гонки – уехать домой самим и утащить гоночный автомобиль или его остатки, в зависимости от ваших результатов на ралли. Поскольку вы готовили свой болид так долго и мучительно, и его жаль гнать своим ходом 600-800 км, то вам придется купить прицеп или место на автовозе.

5) Снимать там номер в гостинице или на турбазе в течение двух-трёх дней, так как на ралли меньше не получится.

6) Готовить и чинить автомобиль перед гонкой (чтобы был готов к старту), во время гонки (чтобы доехать до финиша) и после гонки (для следующих гонок).

7) Покупать запчасти (которые в основном специальные и дорогие, а не дешевые китайские), шины (которые в спорте – расходный материал), заправлять ГСМ (в хороший мотор дешёвое не зальёшь), заниматься на тренировках, и так далее.

Это всё – деньги, и деньги немалые. Нужно ли говорить, что подготовленный гоночный автомобиль и омологированную экипировку вы не купите в ашане или спортмастере, и стоят они совсем не как трусики и ракетка для дачного бадминтона.

В России цены на гоночные автомобили с мотором 1,6 начинаются, как правило, от 30.000 евро (полный привод – раза в три дороже), а комплект экипировки на одного человека обойдётся не меньше 1.000 евро. Для обслуживания гоночного автомобиля нужны специалисты, никакой автослесарь не сможет этого сделать. А специалисты стоят дорого. Можно поискать автомобиль б/у, но, во-первых, этот рынок узкий и товар – штучный, а во-вторых, закон тот же, что и с «гражданскими» машинами: в б/у машину надо будет вложить ещё столько же, сколько отдал при покупке. Это не считая других рисков при покупке б/у вещей.

Стоимость простенького, без изысков, выезда на «клубную» гонку обходится в 1.000-1.500 евро, на Кубок России 1.700-2.000 евро, а на Чемпионат – 2.500-3.500 евро. Вот и считайте общий гоночный бюджет.

Мы живём в России. Поэтому деньги на всё это вам нужно доставать самим.

Какие только способы не изобретают гонщики, чтобы не бросать любимый спорт из-за отсутствия денег! Здесь и экономия на всём, начиная прежде всего с удобств экипажа и заканчивая запчастями на автомобиль; и деление затрат пополам между пилотом и штурманом; и вынужденная редкость выступлений; и делание всего, что возможно, своими руками, из любых подручных материалов... В глубине души каждый чувствует боль от того, что можно сделать больше, намного больше и лучше, но – нет денег. Сколько талантливых людей не стали

знаменитыми на всю страну пилотами из-за этого – не счесть.

Только чудес не бывает. Ралли – технический вид спорта. Недовложения в технику не принесут спортивных результатов. Соответственно, скорость вашей езды напрямую зависит от размера ваших затрат. И наоборот.

Всё это пришлось пройти и мне. И я так бы и остался на любительском «дворовом» уровне, если бы не помогли люди, очень далёкие от автоспорта.

Медиа-Группа «Живи». Точнее, её руководство. Здесь всегда занимались изданием газет, журналов, книг, дисков, выпуском электронных СМИ, телепрограмм. Предложение завести свой раллийный экипаж и выступать на гонках здесь не ожидали. Но – одобрили с энтузиазмом. В результате, у нас появился новенький заводской гоночный автомобиль Renault Logan Cup, полный комплект экипировки, средства на гонки и обслуживание автомобиля. Теперь можно сосредоточиться на спортивном результате и забыть финансовые проблемы. Благодаря именно Медиа-Группе «Живи» команда «Живи» существует, прошла уже четыре гонки, в том числе две в Чемпионате России, и дважды поднималась на призовой подиум. Благодаря Медиа-Группе «Живи» команда «Живи» может публиковать хорошие репортажи о гонках, показывать зрителям красивые фотографии и видеоролики.

Русский пионер. Серьёзный литературный журнал, в который пишут статьи и рассказы очень известные и именитые люди, рискнул попробовать тему ралли с нами, командой «Живи». F5, газета об Интернет и развлекательный портал, наладила с командой «Живи» информационный обмен. Оба СМИ считают знакомство с нами, раллистами, перспективным для себя, а команда «Живи» имеет возможность «засветить» ралли, как вид спорта, в аспектах, далёких от традиционного информационного вакуума вокруг российского ралли.

Бизнес есть бизнес. Отношения команды «Живи» с Медиа-Группой «Живи», журналом Русский пионер и газетой F5 имеют строгую деловую окраску. Одним словом, это – спонсорство. Многие не терпят этого слова. Но не будь у нас спонсоров – не было бы команды «Живи» и всего того, что она делает: выступает, пишет, снимает. И беспристрастная статистика свидетельствует, что людей, которым интересно смотреть, читать и болеть, больше, чем людей, которым отвратительно сочетание «ралли – спонсоры». Больше в сотни раз.

Теперь я по-другому реагирую, если кто-то из гонщиков просит меня перейти по спонсорской ссылке, или взять рекламный буклетик, или оставить отзыв. Мне не трудно, а кто-то, возможно, получит деньги для ралли. Для того дела, которое мы все считаем частью самих себя, и без которого не мыслим своей жизни.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 4. СЦЕНАРНЫЙ ПЛАН КИНОФИЛЬМА.

Зачем нам авто?  
 Что бы скрыть серость!  
 Сценарный план презентационного фильма.

Интерьер. Офис медиа-группы ЖВ. День.

Посреди энергичной редакционно-производственной жизни, за столом в конторской кафешке – команда ЖВ. Обсуждают будущую гонку, рисуют на карте. Явным контрапунктом к общему гламурно-оздоровительному фону проскакивают автотехнические (спортивные) термины. На поверхности стола точная копия машины для соревнований, модель в игрушечном масштабе. (Терпение. Это ружье вот-вот выстрелит). Объясняя, что-то собеседнику, Григорий берет машинку и ставит её на карту. Дмитрий соглашается и изящным движением задает машинке ход, она двигается по маршруту на карте. В какой-то момент, когда, кажется, она должна потерять скорость, Реношка, напротив, уже без видимой посторонней помощи прибавляет резко скорости и соскальзывает со стола.

Камера обгоняет машинку в полёте. Очертания офиса и его население приобретают условно-упрощенную форму. После этого преобразования мы наблюдаем путь авто по офису ЖВ. За время проезда масштаб Реношки плавно становится реальным, и через несколько мгновений, что понадобились на это путешествие, мы видим спорткар в съёмочном павильоне на первом этаже. К машине выходят пилоты. Садятся в неё и выезжают.

В клиповой манере мелькают эффектные кадры выступлений на трассе. Рефреном (6-7 раз) в этой безудержной и стремительной линии гонки возникают остановки. Каждый раз мы внезапно с раллийной трассы перемещаемся в какой-нибудь прекрасный уголок Москвы (архитектура+природа). Умиротворённый пейзаж слегка портит серое пятно асфальта по переднему плану. Тут же нарастающий шум движка и ... с изящным визгом тормозов и эффектным трюком это место занимает знакомая нам машина, в ней не менее прекрасное отражение городского пейзажа.

В финале такой точкой оказывается гребной канал в Крылатском. Вид со стороны трибуны. На табло девиз. «Зачем нам авто? Что бы скрыть серость!» Слышен уже знакомый нарастающий шум. Оп! Трюк. Скрип. Точка. Последнее в этом ролике серое пятно скрывает наша маленькая героиня, в ней отражаются трибуны, полные зрителей. В приветствии все встают. Видны плакаты «В добрый путь!».

Виталий Чижов.



**ПРИЛОЖЕНИЕ 5. СТАТИСТИКА РАЛЛИ.**

**Участие в ралли 3-й категории в 2004-2005 гг.:**

Дата и место	Наименование и статус	Роль	Результат / Автомобиль
30.04.2004 - 03.05.2004 Москва - Курск - Орёл - Белгород - Алушта - Ялта	«Легенда Крыма 2004» Общая протяжённость: 1750 км Дистанция ДС: ?	<b>Штурман</b> (пилот: Владимир Бурченко)	6 место (абс.) / Skoda Octavia
07.08.2004 - 08.08.2004 Московская обл.	«Каникулы Лето 2004» Общая протяжённость: 460 км Дистанция ДС: 185 км	<b>Пилот</b> (штурман: Алексей Кузьмич)	13 место (абс.) / ИЖ-2126 4 в классе 2 командное
28.08.2004 Кострома	«Берендей 2004» Общая протяжённость: 300 км Дистанция ДС: 100 км	<b>Пилот</b> (штурман: Алексей Кузьмич)	37 место (абс.) / ИЖ-2126 15 в классе
18.09.2004 Московская обл.	<b>Учебно-тренировочное ралли</b> «УТР Осень 2004» (неклассифицируемое) Общая протяжённость: 180 км Дистанция ДС: 85 км	<b>Пилот</b> (штурман: Алексей Кузьмич)	7 место (абс.) / ИЖ-2126
12.12.2004 Московская обл.	«МАДИ 2004» Общая протяжённость: 350 Дистанция ДС: 90	<b>Пилот</b> (штурман: Алексей Кузьмич)	23 место (абс.) / ИЖ-2126 13 в классе 3 командное
19.03.2005 Московская обл.	«Каникулы Весна 2005» Общая протяжённость: 330 км Дистанция ДС: 100 км	<b>Пилот</b> (штурман: Алексей Кузьмич)	12 место (абс.) / ИЖ-2126 11 в Кубке РАФ 1 командное
06.08.2005 - 07.08.2005 Московская обл.	«Каникулы Лето 2005» Общая протяжённость: 460 км Дистанция ДС: 170 км	<b>Пилот</b> (штурман: Алексей Кузьмич)	12 место (абс.) / ИЖ-2126 1 командное
09.04.2005 Московская обл.	<b>Учебно-тренировочное ралли</b> «УТР Весна 2005» (неклассифицируемое) Общая протяжённость: 230 км Дистанция ДС: 155 км	<b>Штурман</b> (пилот: Оксана Крымина)	Сход (двигатель) / BMW 325
03.12.2005 - 04.12.2005 Московская обл.	«Московский Рубеж 2005» Общая протяжённость: 605 км Дистанция ДС: 15 км	<b>Пилот</b> (штурман: Мария Тарасова)	Исключение (опоздание >30 мин.) Сход (вылет с трассы) / ИЖ- 2126

Участие в ралли сезона 2007 г.:

Дата	Название	Место проведения	Зачёт, группа	Стартовый номер Автомобиль	Роль	Результат
15 – 16 июня	« <b>Вираз – 2007</b> » Общая протяжённость: 190 км Дистанция СУ: 105 км	Ростовская область, г. Гуково	КР, Р-11	18 ВАЗ-21083	<b>Штурман</b> (пилот: Владимир Чулков)	Сход (вылет с трассы, СУ-1)
29 – 30 июня	« <b>Струги Красные – 2007. Кубок Александра Невского</b> » Общая протяжённость: 290 км Дистанция СУ: 85 км	г. Псков и Псковская область	КР, Р-11	41 ВАЗ-21083	<b>Штурман</b> (пилот: Владимир Чулков)	Сход (двигатель, после СУ-3)
13-14 июля	« <b>Голубые Озера – 2007. ЛЕТО</b> » Общая протяжённость: 235 км Дистанция СУ: 90 км	Тверская область, г. Бологое	ККР, вне зачёта	0 VW Golf Mk.II	<b>Пилот</b> (штурман: Елена Кузнецова)	Доезд
7-8 сентября	« <b>Трофей Пено – 2007</b> »* Общая протяжённость: 205 км Дистанция СУ: 110 км	Тверская область, г. Пено	ККР, "Клуб"	70 VW Golf Mk.II	<b>Пилот</b> (штурман: Елена Кузнецова)	Сход (вылет с трассы, СУ-2)
21-22 сентября	« <b>Бородино-2007</b> » Общая протяжённость: 250 км Дистанция СУ: 70 км	Московская область, г. Можайск	ККР, "Клуб"	34 VW Golf Mk.II	<b>Штурман</b> (пилот: Елена Кузнецова)	Сход (сцепление, СУ-10)
7-8 декабря	« <b>Красная Талка - 2007</b> » Общая протяжённость: 250 км Дистанция СУ: 80 км	Ивановская область, г. Иваново	ККР, "Клуб"	37 ВАЗ-2108	<b>Штурман</b> (пилот: Игорь Суров)	Сход (КПП, после СУ-4)

КР - Кубок России

ККР - Национальная гоночная серия Кубок Клубного Ралли

\* - совмещено с Этапом Кубка России

Затраты на гонки 2007 г.:

Дата	Название	Примерная сумма затрат	Моя часть
15 – 16 июня	«Вираз – 2007»	70 000 р.	20 000 р.
29 – 30 июня	«Струги Красные – 2007. Кубок Александра Невского»	55 000 р.	20 000 р.
13-14 июля	«Голубые Озера – 2007. ЛЕТО»	8 000 р.	4 000 р.
7-8 сентября	«Трофей Пено – 2007»*	40 000 р.	20 000 р.
21-22 сентября	«Бородино-2007»	12 000 р.	6 000 р.
7-8 декабря	«Красная Талка - 2007»	40 000 р.	5 000 р.

Участие в ралли сезона 2008 г.:

Дата	Название	Место проведения	Зачёт, группа	Стартовый номер, Автомобиль	Роль	Результат
20 января	«Крещенские морозы» ралли-спринт	Московская область, г. Электросталь	ГН	06 VW Golf Mk. II	Пилот	7
1-2 февраля	«Яккима»* ралли (ККР) Общая протяжённость: 205 км Дистанция СУ: 70 км	Карелия, г. Лахденпохья	«Клуб»	68 ВАЗ-2108	Штурман (пилот: Игорь Суров)	Сход (вылет с трассы на СУ-6)
22-23 марта	«Горячий Ключ» ралли (ЧЮФО) Общая протяжённость: 120 км Дистанция СУ: 95 км	Краснодарский край, г. Горячий Ключ	Р-9, «до 1400»	20 ВАЗ-21083	Штурман (пилот: Константин Мотовилов)	Сход (двигатель на СУ-1)
7-9 апреля	«Сочи-2008» (КР, ЧЮФО) Общая протяжённость: 240 км Дистанция СУ: 85 км	Краснодарский край, г. Сочи	Р-9	37 ВАЗ-21083	Штурман (пилот: Константин Мотовилов)	Сход (электрика на СУ-1)
10 мая	«Победа-2008» (ККР) Общая протяжённость: 205 км Дистанция СУ: 80 км	Московская область, г. Можайск	«Клуб»	47 ВАЗ-21083	Штурман (пилот: Константин Мотовилов)	Сход (двигатель на СУ-5)
27 июля	«Ростов Великий 2008» (КР) Общая протяжённость: 245 км Дистанция СУ: 90 км	Ярославская область, г. Ростов Великий	Р-11	55 ВАЗ-21083	Штурман (пилот: Константин Мотовилов)	Исключен после финиша (п. 5.3.5 ПР-05/08)
13 сентября	«Трофей Пено 2008» Общая протяжённость: 205 км Дистанция СУ: 115 км	Тверская обл., п. Пено	«Клуб-Профи»	86 ВАЗ-21083	Штурман (пилот: Константин Мотовилов)	6-е место в зачёте «Клуб-Профи» 16-е место в абсолютном зачёте

КР: Кубок России

ЧЮФО: Чемпионат Южного Федерального Округа

ККР: Национальная гоночная серия Кубок Клубного Ралли

\*: совмещено с Этапом Кубка России

Затраты на гонки 2008 г.:

Дата	Название	Примерная сумма затрат	Моя часть
20 января	«Крещенские морозы»	1 200 р.	1 200 р.
1-2 февраля	«Яккима»	46 000 р.	23 000 р.
22-23 марта	«Горячий Ключ»	60 000 р.	20 000 р.
7-9 апреля	«Сочи»	60 000 р.	20 000 р.
10 мая	«Победа»	15 000 р.	7 500 р.
27 июля	«Ростов Великий»	18 000 р.	18 000 р.
13 сентября	«Трофей Пено»	28 000 р.	20 000 р.

Участие в ралли сезона 2009 г.:

Дата	Название	Место проведения	Зачёт, группа	Стартовый номер Автомобиль	Роль	Результат
10-11 мая	«Победа-2009» (ККР) Общая протяжённость: 230 км Дистанция СУ: 55 км	Тулская обл., г. Тула	вне зачёта	0 Mitsubishi L200	<b>Пилот</b> (штурман: Наталия Медведева)	Сход (вылет с трассы на СУ-5)
15 августа	«Бологое-Лето-2009» (ККР) Общая протяжённость: 185 км Дистанция СУ: 75 км	Тверская обл., г. Бологое	Renault Logan Cup 2000H ККР	47 Renault Logan Cup	<b>Пилот</b> (штурман: Наталия Медведева)	8 RLC 12 2000H 24 абс.
7-8 августа	«Гуково-2009» (ЧР) Общая протяжённость: 265 км Дистанция СУ: 130 км	Ростовская обл., г. Гуково	Renault Logan Cup R1 ЧР	33 Renault Logan Cup	<b>Пилот</b> (штурман: Дмитрий Булгаков)	3 RLC 5 R1 ЧР 21 абс.
10-11 октября	«Новороссийск Ралли Россия» (ЧР, Кубок Вост. Европы) Общая протяжённость: 435 км Дистанция СУ: 160 км	Краснодарский край, г. Новороссийск	Renault Logan Cup R1 ЧР	39 Renault Logan Cup	<b>Пилот</b> (штурман: Дмитрий Булгаков)	2 RLC 4 R1 ЧР 19 абс.

Участие в ралли сезона 2010 г.:

Дата	Название	Место проведения	Зачёт, группа	Стартовый номер Автомобиль	Роль	Результат
11-13 марта	«Бологое-Зима-2010» (ККР) Общая протяжённость: 190 км Дистанция СУ: 85 км	Тверская обл., г. Бологое	Renault Logan Cup 2000H ККР	39 Renault Logan Cup	<b>Пилот</b> (штурман: Мотовилов Константин)	5 RLC 7 2000H 16 абс.
02 июля	«Псков-2010»* (ККР) Общая протяжённость: 415 км Дистанция СУ: 80 км	Псковская обл., г. Псков	Renault Logan Cup 2000H ККР	81 Renault Logan Cup	<b>Пилот</b> (штурман: Мотовилов Константин)	8 RLC 11 2000H 15 абс.

**ККР:** Национальная гоночная серия Кубок Клубного Ралли

**КР:** Кубок России

\*: совмещено с этапом Кубка России

## Комментарий к статистике.

Надо сказать, что восстановить данные по РЗК, да ещё по таким антикварным (в 2004-м году на Земле ещё жили динозавры) оказалось чрезвычайно сложно. Связано это с тем, что в отличие от Р1К («боевых» ралли) у РЗК нет своего постоянного Интернет-ресурса. Любые документы боевых ралли, начиная со списков участников и заканчивая отчётами о пенализациях и сходах, хранятся на нескольких сайтах, действующих постоянно чуть ли не с 2000 года. РЗК таким объёмом сохранённой информации похвастать не может. Выручило обращение к организаторам и участникам этих гонок – посредством того же интернета. Да, интернет сильно облегчает написание книг. Не надо разыскивать архивы, годами ждать ответы на запросы, оформлять допуски и разбирать пыльные документы в душных хранилищах. Да здравствует интернет!

Можно было бы добавить ещё гоночной статистики, например, количество участников, сколько из них финишировало и т.д. Но это явно перегрузит текст ненужной информацией. Интересующихся адресую на профильные интернет-сайты. Но определённая тенденция, тем не менее, есть:

РЗК в 2004–2005 годах было очень массовым. 60–70 экипажей на старте было нормой. Ралли «МАДИ» в 2004 году собрало около 90 экипажей (если не изменяет память). И это считалось нормальным. Сейчас РЗК переживает не лучшее время, и на самые известные гонки, бывает, с трудом набирается кворум в 30 экипажей.

Самые массовые этапы боевых ралли – это Клубное ралли (ККР), самый доступный уровень Р1К в нашей стране. На них и в наше время редко собирается меньше 40–50 экипажей, а несколько лет назад – ещё больше. Две гонки центрального региона – «Бологое» и «Победа» – вообще считались культовыми, и из-за своей близости к Москве каждый раз собирали под сотню экипажей. Однако этапы ККР, совмещённые с Кубком или с Чемпионатом России собирали намного меньше участников (в разы) в связи с удалённостью мест проведения соревнований и связанной с этим дороговизной участия.

Этапы Кубка России не менее массовые, чем Клубного ралли. Их в основном предпочитают люди более состоятельные, чем клубники, так как в КР трассы интереснее, лучше готовятся, организация соревнований выше. Зато и расходы больше, хотя и не намного. В принципе, КР – это своя отдельная тусовка.

Чемпионат России в 2009-м году, когда я туда попал, представлял собой элитный клуб для немногих избранных (он и сейчас такой). Билетом в ЧР являлся только новый гоночный автомобиль с международной омологацией. Национальный класс был удален в т.н. «Трофей РАФ», придаток Чемпионата. Три десятка экипажей на старте этапа ЧР – это максимум, несмотря на лучшие трассы, престиж и рекламу.

В итоге за 2007 и 2008 годы есть суммы затрат на гонки. В табличке за 2004–2005 годы считаю нецелесообразным их указывать, так как все затраты на РЗК составляли 2–3 тысячи рублей стартового взноса, 500 рублей на бензин и редко-редко 300–500 рублей за ночлег. В 2009 и 2010 годах наш экипаж ездил на спонсорские деньги, но ценник в среднем таков: 40 тыс.руб. за клубную гонку, 50 тыс.руб. за кубковую и 60 тыс.руб. за чемпионатскую. В сумму входит стартовый взнос, автовоз, техобслуживание на гонке. Межгоночный сервис и проезд-проживание экипажа не включены. Это – при правильной организации выезда на соревнование. Можно экономить на запчастях и техобслуживании автомобиля, но обычно это ведёт к серьёзным поломкам, выбытию из гонки и в результате – к большим затратам («кроилово ведёт к попадалову»). Скупой платит дважды.

Ещё можно добавить про стоимость спортивных автомобилей:

Первый автомобиль, ИЖ-2126, был куплен новым в 2004 году как «гражданское» авто, за 112 000 руб. Провёл всю жизнь в автоспорте, повреждён на любительской гонке и продан в 2006 году за \$2100 (около 60 тыс.руб.).

Первый каркашенный автомобиль, Фольксваген «Гольф-2», к моменту покупки в 2007 году находился в возрасте 22-х лет и имел за плечами множество клубных гонок. Приобретён за 91 000 руб. (около 3,5 тыс.долл.). Продан через год за 100 000 руб. (около 4,3 тыс.долл.). Правда, вложено в него было почти столько же.

Лучший гоночный автомобиль, Рено «Логан» с китом Рено-Спорт, куплен в 2009-м году новым, с пробегом в одну «Гонку Звёзд 2009» (с участием пилота Формулы-1 Нельсона Пике).

Стоимость по прайсу 400 000 руб. (около 12,9 тыс.долл.). Продан через полтора года сильно модернизированным за 470 000 руб. (около 15,3 тыс.долл.).

Работать со статистикой очень полезно и наглядно. Держа перед глазами пять таблиц участия в ралли, делается несколько выводов:

При переходе от любительских ралли к боевым скорости на гонке возрастают, а протяжённость ралли, особенно количество боевых километров, падает.

При переходе от любительских ралли к боевым возрастает сумма затрат и сокращается количество соревнований, в которых принял участие.

При переходе от любительской системы подготовки к ралли (читай – от кроилова) к грамотной, сумма затрат увеличивается, количество пройденных соревнований уменьшается, а результаты резко улучшаются.

Прямо «русский крест».

**Таблицы результатов ралли «Якима 2010» в зачёте Renault Logan Cup.**

**СУ-3 «Харвиа», 6.18 км:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Ср.скор.	Отставание от предыд.
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	0:04:04	91,18	-
66	КАСЬЯНОВ Владимир Волков Сергей	0:04:09	89,35	+0:00:05
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:04:14	87,38	+0:00:05
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:04:14	87,59	+0:00:00
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:04:14	87,59	+0:00:00
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:04:25	83,95	+0:00:11
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:04:27	83,33	+0:00:02

**СУ-4 «7 Хуторов», 5.86 км:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Ср.скор.	Отставание от предыд.
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:04:08	85,06	-
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	0:04:15	82,73	+0:00:07
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:04:17	82,09	+0:00:02
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:04:22	80,52	+0:00:05
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:04:26	79,31	+0:00:04
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:04:34	76,99	+0:00:08
66	КАСЬЯНОВ Владимир Волков Сергей	Сход		

**Положение после 1-й секции:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Отставание от предыд.	Отставание от лидера
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	0:08:19	-	-
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:08:22	+0:00:03	+0:00:03
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:08:31	+0:00:09	+0:00:12
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:08:36	+0:00:05	+0:00:17
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:08:51	+0:00:15	+0:00:32
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:09:01	+0:00:10	+0:00:42

**СУ-5 «Ристилаhti», 29.47 км:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Ср.скор.	Отставание от предыд.
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:17:15	102,50	-
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	0:17:27	101,33	+0:00:12
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:17:30	101,04	+0:00:03
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:17:46	99,52	+0:00:16
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:18:31	95,42	+0:00:45
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:19:19	91,54	+0:00:48

**Положение после 2-й секции:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Отставание от предыд.	Отставание от лидера
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	0:25:46	-	-
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:25:46	+0:00:00	+0:00:00
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:25:52	+0:00:06	+0:00:06
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:26:37	+0:00:45	+0:00:51
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:27:07	+0:00:30	+0:01:21
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:28:20	+0:01:43	+0:02:34

**СУ-6 «Ристилаhti», 29.47 км:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Ср.скор.	Отставание от предыд.
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:17:21	101,91	-
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:17:51	99,06	+0:00:30
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:18:01	98,14	+0:00:10
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:18:06	97,66	+0:00:05
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:19:14	91,93	+0:01:08
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	Сход		

**Итоговое положение:**

Ст.№	Экипаж	Результат	Отставание от предыд.	Отставание от лидера
63	КАБАНОВ Владимир Шеянов Олег	0:43:07	-	-
65	ДЕМИН Владимир Парфенюк Валерий	0:43:43	0:00:36	0:00:36
64	КАТКОВ Алексей Чайковский Алексей	0:44:38	0:00:55	0:01:31
52	МЕЙТЕС Евгений ГУСЕВА Александра	0:45:13	0:00:35	0:02:06
67	КОСТЫРКО Борис Гаврилов Сергей	0:47:34	0:02:21	0:04:27
68	МЫСЛЕВИЧ Олег Александрова Екатерина	Сход (СУ-4)		
66	КАСЬЯНОВ Владимир Волков Сергей	Сход (СУ-6)		

Таблицы результатов ралли «Яккима 2011» в зачёте Renault Logan Cup.

Сводная таблица результатов Логанов по спецучасткам:  
 Покрытие: снег, лёд.  
 Экипажи Renault Elf Logan Cup по порядку старта на 1-ю секцию утром 09.03.2011 г.  
 В скобках - результат на данном СУ в зачёте Логанов.

Ст.№	Экипаж	СУ-1 7 Хуторов 6,13 км	СУ-2 Харвиа 6,84 км	СУ-3 Аккахарью 8,35 км	СУ-4 Вялимяки 8,50 км	СУ-5 Лумиваара 21,71 км	СУ-6 Аккахарью 8,35 км	СУ-7 Вялимяки 8,50 км	СУ-8 Лумиваара 21,71 км
59	Алексей КОВАЛЬЧУК Алексей АНДРЕЕВ	04.18,0 (3)	04.16,7 **	04.43,2 (1)	04.41,9 (2)	Сход			
60	Владимир КАБАНОВ Андрей ЛАЗАРЕВ	04.23,6 (6)	04.16,7 **	04.47,8 (3)	04.45,8 (3)	12.32,3 (1)	04.44,3 (1)	04.42,3 (2)	12.42,8 (3)
61	Сергей СУДАРЕВ Роман МАНЮШИН	04.15,8 (1)	04.16,7 **	04.52,1 (4)	04.38,5 (1)	12.34,0 (3)	04.47,1 (3)	04.38,5 (1)	12.25,3 (1)
62	Владимир ДЁМИН Валерий ПАРФЕНЮК	04.15,9 (2)	04.16,7 **	04.45,9 (2)	04.46,4 (4)	12.32,9 (2)	04.47,0 (2)	04.44,4 (3)	12.37,3 (2)
63	Руслан АРТАМОНОВ Павел ЩИГОРЕВ	04.23,4 (5)	04.16,7 **	04.56,7 (6)	04.54,2 (6)	Сход			
64	Борис КОСТЫРКО Сергей ГАВРИЛОВ	04.22,0 (4)	04.16,7 **	04.55,2 (5)	04.53,8 (5)	13.04,9 (4)	04.52,0 (4)	04.57,9 (4)	14.16,1 (6)
86	Дмитрий ДЕМЕНТЬЕВ Никита НИКИТИН	04.56,4 (9)	04.16,7 **	05.47,9 (9)	05.37,8 (9)	15.24,7 (7)	05.35,1 (7)	05.50,4 (7)	14.38,8 (7)
87	Алексей ЗАЙЦЕВ Сергей МОИСЕЕВ	04.45,4 (7)	04.16,7 **	05.26,0 (8)	05.17,5 (8)	14.21,1 (6)	05.12,7 (6)	05.11,0 (6)	14.05,4 (5)
88*	Леонид ГОЛОВАНОВ Татьяна ЦЫРФА	04.46,6 (8)	04.16,7 **	05.20,6 (7)	05.16,0 (7)	13.43,4 (5)	05.07,3 (5)	05.04,6 (5)	13.36,7 (4)

\* – Журналистский экипаж, не участвует в зачёте.

\*\* – Назначенное время из-за пробки на СУ-2.

Пенализации:

Ст.№	Экипаж	Пункт	Причина	Сек.
62	Владимир ДЁМИН Валерий ПАРФЕНЮК	СУ-5 «Лумиваара»	Фальстарт	10
63	Руслан АРТАМОНОВ Павел ЩИГОРЕВ	2А «Тех. зона вход»	Опоздание на 02 мин.	20

Итог в зачёте Логанов:

Ст.№	Экипаж	Место
61	Сергей СУДАРЕВ Роман МАНЮШИН	1
60	Владимир КАБАНОВ Андрей ЛАЗАРЕВ	2
62	Владимир ДЁМИН Валерий ПАРФЕНЮК	3
64	Борис КОСТЫРКО Сергей ГАВРИЛОВ	4
88*	Леонид ГОЛОВАНОВ Татьяна ЦЫРФА	5
87	Алексей ЗАЙЦЕВ Сергей МОИСЕЕВ	6
86	Дмитрий ДЕМЕНТЬЕВ Никита НИКИТИН	7
59	Алексей КОВАЛЬЧУК Алексей АНДРЕЕВ	нет
63	Руслан АРТАМОНОВ Павел ЩИГОРЕВ	нет



## ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ССЫЛКИ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ<sup>1</sup>.

### Ралли «Бородино 2007»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Photofile.ru	Фотографии	<a href="http://photofile.ru/users/gmk-rally/3126523/">http://photofile.ru/users/gmk-rally/3126523/</a>
Photofile.ru	Видео	<a href="http://photofile.ru/users/gmk-rally/video/">http://photofile.ru/users/gmk-rally/video/</a>
Mail.ru	Видео	<a href="http://video.mail.ru/inbox/lagarto76/Forfriends/1.html">http://video.mail.ru/inbox/lagarto76/Forfriends/1.html</a>
YouTube	Репортаж телеканала «Столица»	<a href="http://www.youtube.com/watch?v=v4n23rgpQS0">http://www.youtube.com/watch?v=v4n23rgpQS0</a> <a href="http://www.youtube.com/watch?v=ANSyCfPCfvM">http://www.youtube.com/watch?v=ANSyCfPCfvM</a>

### Ралли «Трофей Пено 2007»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Photofile.ru	Фотографии	<a href="http://photofile.ru/users/gmk-rally/3126504/">http://photofile.ru/users/gmk-rally/3126504/</a>
Photofile.ru	Видео	<a href="http://photofile.ru/users/gmk-rally/video/">http://photofile.ru/users/gmk-rally/video/</a>
YouTube	Видео	<a href="http://www.youtube.com/watch?v=AKhOR6ciVhg">http://www.youtube.com/watch?v=AKhOR6ciVhg</a>

### Ралли «Голубые Озёра лето 2007»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Photofile.ru	Фотографии	<a href="http://photofile.ru/users/gmk-rally/2863243/">http://photofile.ru/users/gmk-rally/2863243/</a>
Photofile.ru	Видео	<a href="http://photofile.ru/users/gmk-rally/video/">http://photofile.ru/users/gmk-rally/video/</a>

### Ралли «Яккима 2008»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Photofile.ru	Фотографии	<a href="http://photofile.ru/users/kpkc/115026538/">http://photofile.ru/users/kpkc/115026538/</a>

### Ралли «Горячий Ключ 2008»

Источник	Название	Ссылка (URL)
ККФА	Пресс-релиз	<a href="http://www.kkfa.ru/documents2008/GKpress1.doc">http://www.kkfa.ru/documents2008/GKpress1.doc</a> <a href="http://www.kkfa.ru/documents2008/GK2008_Press3.doc">http://www.kkfa.ru/documents2008/GK2008_Press3.doc</a>
ККФА	Статья	<a href="http://www.kkfa.ru/documents2008/GK_Rostov.doc">http://www.kkfa.ru/documents2008/GK_Rostov.doc</a>
Photofile.ru	Фотографии	<a href="http://photofile.ru/users/kpkc/115048871/">http://photofile.ru/users/kpkc/115048871/</a>
Мосстрой-31	Реклама	<a href="http://www.ms31.ru/wyswyg/File/reklama_rally.jpg">http://www.ms31.ru/wyswyg/File/reklama_rally.jpg</a>

### Ралли «Сочи 2008»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Команда «Парус»	Статья	<a href="http://www.rally-parus.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=58&amp;Itemid=1">http://www.rally-parus.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=58&amp;Itemid=1</a>
Вечерний Сочи	Интервью	<a href="http://www.maksmedia.ru/news.htm?id=26768">http://www.maksmedia.ru/news.htm?id=26768</a>
ЮФО	Интервью	<a href="http://www.rally-yufo.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=120&amp;Itemid=1">http://www.rally-yufo.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=120&amp;Itemid=1</a>
Ралли Сочи	Результаты	<a href="http://rally-sochi-ru.lgb.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=14&amp;Itemid=29">http://rally-sochi-ru.lgb.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=14&amp;Itemid=29</a>
Игорь Карачун (ikar)	Фотографии	<a href="http://ikar.in/Rally090408.html">http://ikar.in/Rally090408.html</a>
YouTube	Сход А.Веприцкого (видео)	<a href="http://ru.youtube.com/watch?v=p4jKfDkD_1E">http://ru.youtube.com/watch?v=p4jKfDkD_1E</a>

### Ралли «Победа 2008»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Logancup.ru	Предстартовый пресс-релиз	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=62&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=62&amp;Itemid=1</a>
Clubrally.ru	Результаты	<a href="http://www.clubrally.ru/index2.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=473&amp;pop=1&amp;page=0&amp;Itemid=170">http://www.clubrally.ru/index2.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=473&amp;pop=1&amp;page=0&amp;Itemid=170</a>
RallyRUS.spb.ru	Статья Павла Низкина	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/index_rus.php?subaction=showfull&amp;id=1210539055&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.rallyrus.spb.ru/index_rus.php?subaction=showfull&amp;id=1210539055&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>
Clubrally.ru	Фотогалерея by Гера©	<a href="http://www.clubrally.ru/component/option.com_rsgallery2/Itemid,74/catid,41/">http://www.clubrally.ru/component/option.com_rsgallery2/Itemid,74/catid,41/</a>
Clubrally.ru	Фотогалерея by Fototan	<a href="http://www.clubrally.ru/component/option.com_rsgallery2/Itemid,74/catid,42/">http://www.clubrally.ru/component/option.com_rsgallery2/Itemid,74/catid,42/</a>
RallyRUS.spb.ru	Фотогалерея	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=419">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=419</a>
Ellochka (Елена Кузнецова)	Видеоклип	<a href="http://photofile.ru/users/lena-rally/video/v4143160f43/view/">http://photofile.ru/users/lena-rally/video/v4143160f43/view/</a>

<sup>1</sup> Необходимое пояснение: эти ссылки собирались по всему интернету непосредственно после каждого из означенных ралли. За несколько лет, прошедших со времени соревнования, многое изменилось, и часть ссылок перестала работать. Я намеренно оставил неработающие ссылки, чтобы сохранить информацию в первоначальном виде. Опытный пользователь интернет сможет найти исходные страницы, используя веб-архивы и поисковые системы.

### Ралли «Ростов Великий 2008»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Photofile.ru	Фотографии	<a href="http://photofile.ru/users/kpkc/115160125/">http://photofile.ru/users/kpkc/115160125/</a>
RallyRUS.spb.ru	«Ростовская лотерея 30 из 65». Павел Низкин. Ростов Великий – Москва	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/index_rus.php?subaction=showfull&amp;id=1217343011&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.rallyrus.spb.ru/index_rus.php?subaction=showfull&amp;id=1217343011&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>

### Ралли «Трофей Пено 2008»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Сергей Бычков	Видеоклип	<a href="http://video.mail.ru/mail/sbickov/7/27.html">http://video.mail.ru/mail/sbickov/7/27.html</a>

### Ралли «Бологое-лето 2009»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Logancup.ru	13.08.2009. VI ЭТАП RENAULT LOGAN CUP. «БОЛОГОЕ» СТАВИТ РЕКОРДЫ	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=137&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=137&amp;Itemid=1</a>
Logancup.ru	16.08.2009. Ралли «Бологое Лето 2009». Фотографии Александра Нахапетова, Ильи Федорова, Павла Низкина	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=29">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=29</a> <a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=28">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=28</a> <a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=27">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=27</a>
RallyRUS.spb.ru	16.08.2009. Ралли «Бологое 2009». Фотографии: Павел Низкин, Илья Федоров, Александр Нахапетов (сервис и гонка)	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=882">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=882</a> <a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=883">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=883</a> <a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=884">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=884</a> <a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=885">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=885</a>
RallyRUS.spb.ru	17.08.2009. Ралли «Бологое Лето 2009». Черное и белое. Фотогалерея избранных портретов. Черное и белое. The best of black and white	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/foto/2009/bologoe09we/phpslideshow.php?directory=">http://www.rallyrus.spb.ru/foto/2009/bologoe09we/phpslideshow.php?directory=.</a>
RallyRUS.spb.ru	17.08.2009. МЫ! Бологое. Фотографии. Традиционный смотр личного состава – в галерее Павла Низкина	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=886">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=886</a>
Команда «Живи»	17.08.2009. Фотогалерея выступления экипажа команды «Живи» на 6 этапе заводской моносерии Renault Logan Cup ралли «Бологое Лето 2009»	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=888&amp;page=1">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=888&amp;page=1</a>
Команда «Живи»	19.08.2009. Первый блин колесом...	<a href="http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1250694111&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1250694111&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>

### Ралли «Гуково 2009»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Команда «Живи»	02.09.2009 Главное – умение экипажа	<a href="http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1251887021&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1251887021&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>
Logancup.ru	02.09.2009 VII этап Renault Logan Cup. Ралли «Гуково»	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=141&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=141&amp;Itemid=1</a>
Logancup.ru	08.09.2009 Фотогалерея 7 этапа моносерии Renault Logan Cup, ралли «Гуково»	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=30">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=30</a>
Команда «Живи»	09.09.2009 Гуково. Дебют. Бронза.	<a href="http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1252522185&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1252522185&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>
Logancup.ru	09.09.2009 VII этап Renault Logan Cup. В своей тарелке.	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=144&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=144&amp;Itemid=1</a>
RallyRUS.spb.ru	10.09.2009 Def Leppard. Настроение Гуково	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/foto/2009/gukovo-nakh/phpslideshow.php?directory=">http://www.rallyrus.spb.ru/foto/2009/gukovo-nakh/phpslideshow.php?directory=.</a>
Команда «Живи»	10.09.2009 Ралли «Гуково 2009». Фотографии (by RallyRUS)	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=907">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=907</a>
Команда «Живи»	11.09.2009 Ралли «Гуково 2009». Фотографии (by А.Кожарин, И.Карачун)	<a href="http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=908">http://www.rallyrus.spb.ru/gall000/categories.php?cat_id=908</a>

**Ралли «Новороссийск Rally Russia 2009»**

Источник	Название	Ссылка (URL)
Команда «Живи»	02.03.2010. Подготовка ко второму этапу Кубка Рено Логан. Сборы в Бологое	<a href="http://rally.f5.ru/post/189649">http://rally.f5.ru/post/189649</a>
Ралли Россия	05.10.2009. Представление экипажа на оф.сайте ралли.	<a href="http://rally-russia.com/content/view/279/93/lang_ru/">http://rally-russia.com/content/view/279/93/lang_ru/</a> Этот же текст был озвучен на торжественной церемонии 9.10.09 в центре Новороссийска
Logancup.ru	05.10.2009. VIII этап Renault Logan Cup. Шаг до финала	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=149&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=149&amp;Itemid=1</a>
RRCH.RU	10.10.2009. Фотография на оф.сайте Чемпионата России	<a href="http://rrch.ru/component/option.com_zoom/Itemid.59/catid.192/PageNo.2/">http://rrch.ru/component/option.com_zoom/Itemid.59/catid.192/PageNo.2/</a>
Ралли Россия	10.10.2009. Блиц-интервью	<a href="http://rally-russia.com/content/view/309/93/lang_russian/">http://rally-russia.com/content/view/309/93/lang_russian/</a> <a href="http://rally-russia.com/content/view/322/93/lang_russian/">http://rally-russia.com/content/view/322/93/lang_russian/</a> <a href="http://rally-russia.com/content/view/341/93/lang_russian/">http://rally-russia.com/content/view/341/93/lang_russian/</a>
Logancup.ru	14.10.2009. Фотогалерея восьмого этапа Кубка Renault Logan «Новороссийск ралли Россия 2009»	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=32">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=32</a>
Команда «Живи»	14.10.2009. Аккуратно и весело	<a href="http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1255464196&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1255464196&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>
Команда «Живи»	15.10.2009. Ралли «Новороссийск 2009». Фотографии	<a href="http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1255605721&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;">http://www.jv.rallyrus.spb.ru/index.php?subaction=showfull&amp;id=1255605721&amp;archive=&amp;start_from=&amp;ucat=&amp;</a>
Logancup.ru	21.10.2009. VIII этап Renault Logan Cup. Новороссийск вносит коррективы	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=152&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=152&amp;Itemid=1</a>
Ралли Россия	23.10.2009. MEDIA-Report «Новороссийск — Ралли Россия-2009»	<a href="http://rally-russia.com/content/view/349/93/lang_ru/">http://rally-russia.com/content/view/349/93/lang_ru/</a>

**Ралли «Бологое-Зима 2010»**

Источник	Название	Ссылка (URL)
Команда «Живи»	02.03.2010. Подготовка ко второму этапу Кубка Рено Логан. Сборы в Бологое	<a href="http://rally.f5.ru/post/189649">http://rally.f5.ru/post/189649</a>
Команда «Живи»	04.03.2010. Логан Дрифт. Тренировка 14.02.2010 г.	<a href="http://rally.f5.ru/post/201799">http://rally.f5.ru/post/201799</a>
Команда «Живи»	10.03.2010. ВолоGO!!!!!!!!!!!!!!	<a href="http://rally.f5.ru/post/206515">http://rally.f5.ru/post/206515</a>
Logancup.ru	11.03.2010. Ставки сделаны, ставок больше нет	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=182&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=182&amp;Itemid=1</a>
Команда «Живи»	15.03.2010. Отчет о ралли «Бологое ЗИМА 2010»	<a href="http://rally.f5.ru/post/210675">http://rally.f5.ru/post/210675</a>
Команда «Живи»	16.03.2010. Фотогалерея выступления команды «Живи» на ралли «Бологое-ЗИМА 2010»	<a href="http://rally.f5.ru/post/211151">http://rally.f5.ru/post/211151</a>
Русский пионер	16.03.2010. На пионерской скорости	<a href="http://ruspioner.ru/news.php?id_art=1310">http://ruspioner.ru/news.php?id_art=1310</a>
Logancup.ru	16.03.2010. Кроилово, попадалово, догонялово	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=184&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=184&amp;Itemid=1</a>
Art Of Drive.ru	16.03.2010. Достигая цели	<a href="http://www.artofdrive.ru/publications/companynews/companynews_13.html">http://www.artofdrive.ru/publications/companynews/companynews_13.html</a>
Logancup.ru	16.03.2010. Renault Logan Cup. Положение в серии после ралли «Бологое Зима 2010»	<a href="http://logancup.ru/images/stories/2010/renault_logan_cup_2010_classif_2.xls">http://logancup.ru/images/stories/2010/renault_logan_cup_2010_classif_2.xls</a>
F5/Livejournal	17.03.2010. РАЛЛИМ сюда!	<a href="http://my-f5.livejournal.com/31552.html">http://my-f5.livejournal.com/31552.html</a>
Овощ Профи Team	19.03.2010. Видеоролик Бычары	<a href="http://video.mail.ru/mail/sbickov/7/161.html">http://video.mail.ru/mail/sbickov/7/161.html</a>
WildОвощ	19.03.2010. Видеоролик	<a href="http://video.mail.ru/mail/tyulin_a/11/21.html">http://video.mail.ru/mail/tyulin_a/11/21.html</a>
Paparazzo auto	19.03.2010. Видеоролик	<a href="http://www.youtube.com/watch?v=egJab_zzQnc">http://www.youtube.com/watch?v=egJab_zzQnc</a>
aapro/aarnet	19.03.2010. Видеоролик глазами «метлы»	<a href="http://www.youtube.com/watch?v=vQl07_KkulQ">http://www.youtube.com/watch?v=vQl07_KkulQ</a>
Logancup.ru	20.03.2010. Фотогалерея второго этапа серии Кубок Renault Logan	<a href="http://logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=36">http://logancup.ru/index.php?option=com_rsgallery2&amp;Itemid=35&amp;catid=36</a>

Ралли «Победа 2010»

Источник	Название	Ссылка (URL)
Команда «Живи»	Чего мы добиваемся на ралли? Победы!	<a href="http://rally.f5.ru/post/237107">http://rally.f5.ru/post/237107</a>
Конференция «Ралли»	Обсуждение	<a href="http://www.boards.auto.ru/rally/1307139.html">http://www.boards.auto.ru/rally/1307139.html</a> <a href="http://www.boards.auto.ru/rally/1307315.html">http://www.boards.auto.ru/rally/1307315.html</a>
Logancup.ru	Тем, кто отстоял, посвящается	<a href="http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=204&amp;Itemid=1">http://www.logancup.ru/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=204&amp;Itemid=1</a> с копиями на <a href="http://rallyrus.spb.ru">http://rallyrus.spb.ru</a> и <a href="http://russian-rally.ru">http://russian-rally.ru</a>
Clubrally.ru	Пресс-релиз	<a href="http://www.clubrally.ru/content/view/857/">http://www.clubrally.ru/content/view/857/</a>
Logancup.ru	Ралли «Победа-2010» было отменено	<a href="http://www.russian-rally.ru/index.php?Itemid=2&amp;option=com_zoo&amp;view=item&amp;category_id=12&amp;item_id=239">http://www.russian-rally.ru/index.php?Itemid=2&amp;option=com_zoo&amp;view=item&amp;category_id=12&amp;item_id=239</a> с копиями на <a href="http://rallyrus.spb.ru">http://rallyrus.spb.ru</a> и <a href="http://russian-rally.ru">http://russian-rally.ru</a>
Ралли в России	Ралли, которого не было	<a href="http://www.russian-rally.ru/index.php?Itemid=2&amp;option=com_zoo&amp;view=item&amp;category_id=12&amp;item_id=237">http://www.russian-rally.ru/index.php?Itemid=2&amp;option=com_zoo&amp;view=item&amp;category_id=12&amp;item_id=237</a>
Ралли в России	Ралли «Победа». Когда после гонки остается слишком много вопросов	<a href="http://www.russian-rally.ru/index.php?Itemid=2&amp;option=com_zoo&amp;view=item&amp;category_id=12&amp;item_id=240">http://www.russian-rally.ru/index.php?Itemid=2&amp;option=com_zoo&amp;view=item&amp;category_id=12&amp;item_id=240</a>
Конференция «Ралли»	Обсуждение	<a href="http://www.boards.auto.ru/rally/1307391.html">http://www.boards.auto.ru/rally/1307391.html</a> <a href="http://www.boards.auto.ru/rally/1307490.html">http://www.boards.auto.ru/rally/1307490.html</a> <a href="http://www.boards.auto.ru/rally/1307749.html">http://www.boards.auto.ru/rally/1307749.html</a>



ПРИЛОЖЕНИЕ 7. СМЕТЫ.

Смета участия в Открытом Чемпионате Краснодарского Края 2011 г.:

Валюта: рубли.

Данные:		Доставка техники:	
Обслуживание на гонке	4 000,00	Геленджик	3 000,00
Единовременный взнос ОЧКК	4 000,00	Горные вершины	3 000,00
Стратовый взнос на этапе	10 000,00	Натухаевская	3 000,00
Гравийные шины BFG	6 630,00	Гуково	4 000,00
Гравийные шины Мастер-спорт	3 700,00	Новороссийск	3 000,00
Диски колес ВСМПО	3 000,00	Туапсе	3 000,00
Проживание (гост-ца) 2 чел/д	3 000,00	Кубань	3 000,00
Хранение, день	100,00		

Перелёт и проживание:	Авиабилеты x2	Прокат авто	Проживание x2	Итого:
Геленджик (Геленджик)	17 800,00	6350,00	6 000,00	30150,00
Горные вершины (Краснодар)	8 500,00	6350,00	6 000,00	20850,00
Натухаевская (Анапа)	14 000,00	6350,00	6 000,00	26350,00
Гуково (Ростов-на-Дону)	15 250,00	6350,00	6 000,00	27600,00
Новороссийск (Анапа)	17 500,00	7850,00	9 000,00	34350,00
Туапсе (Краснодар)	8 500,00	6350,00	6 000,00	20850,00
Кубань (Краснодар)	8 500,00	6350,00	6 000,00	20850,00

Подготовка к сезону:	Кол-во	Цена	Стоимость
Автомобиль ВАЗ-2112	1	350000,00	350000,00
Подвеска АВTechnic	1	52000,00	52000,00
Подкат	1	15000,00	15000,00
Шины гравий 14" Мастер-спорт	6	3700,00	22200,00
Диски 14" ВСМПО	6	3000,00	18000,00
Кресла	0	8000,00	0,00
Переговорка	0	3310,00	0,00
Шлем	0	16000,00	0,00
Постановка на учёт ГАИ + ГТО	0	10000,00	0,00
Техосмотр	1	4500,00	4500,00
ОСАГО	1	6000,00	6000,00
ИТОГО:			467700,00

Выезды на соревнования :	Стоимость обслуживания на гонке	Обслуживание после гонки	Хранение автомобиля	Доставка автомобиля	Проживание экипажа	Стартовый взнос	Итого:
Геленджик	4 000,00	3 000,00	5 214,29	3 000,00	30 150,00	14 000,00	59 364,29
Горные вершины	4 000,00	3 000,00	5 214,29	3 000,00	20 850,00	10 000,00	46 064,29
Натухаевская	4 000,00	3 000,00	5 214,29	3 000,00	26 350,00	10 000,00	51 564,29
Гуково	4 000,00	3 000,00	5 214,29	4 000,00	27 600,00	10 000,00	53 814,29
Новороссийск	4 000,00	3 000,00	5 214,29	3 000,00	34 350,00	10 000,00	59 564,29
Туапсе	4 000,00	3 000,00	5 214,29	3 000,00	20 850,00	10 000,00	46 064,29
Кубань	4 000,00	3 000,00	5 214,29	3 000,00	20 850,00	10 000,00	46 064,29
Итого:	28 000,00	21 000,00	36 500,00	22 000,00	181 000,00	74 000,00	362 500,00

<b>ИТОГО ЗА СЕЗОН:</b>	<b>830 200,00</b>
------------------------	-------------------

Смета участия в Кубке Рено Logan 2011 г.:

Валюта: рубли.

Данные:		Доставка:	
Обсуживание на гонке	-	Ростов	3 500,00
Единовременный взнос ОЧКК	-	Яккима	15 000,00
Стратовый взнос на этапе	12 000,00	Альянс-авто	19 000,00
Гравийные шины BFG	6 630,00	Горные Вершины	19 000,00
Гравийные шины Мастер-спорт	3 700,00	Струги Красные	10 000,00
Диски колесн ВСМПО	3 000,00	Выборг	13 500,00
Проживание (гост-ца) 2 чел/д	3 000,00	Новоросийск	19 000,00
Хранение, день	-		

Перелёт и проживание:	Авиабилеты x2	Прокат авто	Проживание x2	Итого:
Ростов	-	0	-	0,00
Яккима	-	0	-	0,00
Альянс-авто	-	0	-	0,00
Горные Вершины	9 000,00	0	6 000,00	15000,00
Струги Красные	9 000,00	0	6 000,00	15000,00
Выборг	9 000,00	0	6 000,00	15000,00
Новоросийск	9 000,00	0	9 000,00	18000,00

Подготовка к сезону:	Кол-во	Цена	Стоимость
Автомобиль Renault Logan Cup	1	300000,00	300000,00
Подвеска АВTechnic	1	45000,00	45000,00
Комбинезоны серийные	2	25000,00	50000,00
Шины гравий 14" Мастер-спорт	6	3700,00	22200,00
Диски 14" ВСМПО	6	3000,00	18000,00
Кресла	0	8000,00	0,00
Переговорка	0	3310,00	0,00
Шлем	0	16000,00	0,00
Постановка на учёт ГАИ + ГТО	1	10000,00	10000,00
Техосмотр	1	4500,00	4500,00
ОСАГО	1	6000,00	6000,00
ИТОГО:			455700,00

Выезды на соревнования :	Стоимость обслуживания на гонке	Обслуживание после гонки	Хранение автомобиля	Доставка автомобиля	Проживание экипажа	Стартовый взнос	Итого:
Ростов	40 000,00	3 000,00	-	3 500,00	-	12 000,00	-
Яккима	63 000,00	3 000,00	-	15 000,00	-	12 000,00	-
Альянс-авто	63 000,00	3 000,00	-	19 000,00	-	12 000,00	-
Горные Вершины	63 000,00	3 000,00	-	19 000,00	15 000,00	12 000,00	112 000,00
Струги Красные	45 000,00	3 000,00	-	10 000,00	15 000,00	12 000,00	85 000,00
Выборг	45 000,00	3 000,00	-	13 500,00	15 000,00	12 000,00	88 500,00
Новоросийск	63 000,00	3 000,00	-	19 000,00	18 000,00	12 000,00	115 000,00
Итого:	382 000,00	21 000,00	-	99 000,00	63 000,00	84 000,00	400 500,00

<b>ИТОГО ЗА СЕЗОН:</b>	<b>856 200,00</b>
------------------------	-------------------

Смета раллийных мероприятий в Латвии в 2011 г.:

Валюта: рубли по курсу 40.

<b>Штурманская тренировка:</b>				
Человек	3			
Дней:	3			
Наименование	Кол-во	Цена, евро	Сумма, евро	Сумма, руб.
Авиабилет Трансаэро	3	230,00	690,00	27 600,00
Прокат авто 1.6	1	150,00	150,00	6 000,00
Проживание Ambersea	3	200,00	600,00	24 000,00
Топливо, л	90	1,20	108,00	4 320,00
Питание	9	20,00	180,00	7 200,00
<b>ИТОГО:</b>			<b>1 728,00</b>	<b>69 120,00</b>

<b>Скоростная тренировка:</b>				
Человек	3			
Дней:	3			
Наименование	Кол-во	Цена, евро	Сумма, евро	Сумма, руб.
Стандартные расходы	-	-	1 728,00	69 120,00
Перекрытие	0,33	1 000,00	330,00	13 200,00
Аренда Эво-8	1	3 500,00	3 500,00	140 000,00
Обслуживание	3	500,00	1 500,00	60 000,00
Топливо боевое, л	70	1,20	84,00	3 360,00
Резина боевая	6	100,00	600,00	24 000,00
<b>ИТОГО:</b>			<b>6 014,00</b>	<b>240 560,00</b>

<b>Соревнование:</b>				
Человек	2			
Дней:	1			
Наименование	Кол-во	Цена, евро	Сумма, евро	Сумма, руб.
Стандартные расходы	-	-	1 728,00	69 120,00
Аренда Эво-8	1	3 500,00	3 500,00	140 000,00
Обслуживание	1	2 000,00	2 000,00	80 000,00
Топливо боевое, л	70	5,00	350,00	14 000,00
<b>ИТОГО:</b>			<b>7 578,00</b>	<b>303 120,00</b>



**Содержание:**

Предисловие автора.....	2
Об авторе.....	2
<b>ГЛАВА 1. НАЧАЛО.</b> ....	3
Чёрная книга. ....	3
РЗК и Р1К. О видах ралли. ....	4
Психологический этюд. ....	6
<b>ГЛАВА 2. ЭПОХА РЗК.</b> .....	8
Ралли «Легенда Крыма 2004». ....	8
Эпоха РЗК. ....	10
Автомобили. ....	16
Итоги любительских ралли. ....	19
<b>ГЛАВА 3. СУДЕЙСТВО.</b> .....	22
Судейство в автоспорте. ....	22
Неожиданное продолжение.....	28
<b>ГЛАВА 4. МИР БОЕВЫХ РАЛЛИ.</b> .....	31
«Поле боя» – трасса ралли.....	31
Как проводится ралли. ....	35
Безопасность. ....	39
Пилоты, штурманы, механики. ....	41
Автомобили. ....	42
Экономика на ралли. ....	44
Информационное пространство ралли.....	45
<b>ГЛАВА 5. КОМАНДА «GМК RALLY TEAM».</b> .....	48
Ралли «Виразж 2007». ....	48
Ралли «Струги Красные 2007».....	53
Ралли «Голубые Озёра - лето 2007».....	54
Ралли «Трофей Пено 2007».....	56
Ралли «Бородино 2007».....	60
Ралли «Яккима 2008».....	64
Ралли «Горячий Ключ 2008».....	70
Ралли «Сочи 2008».....	75
Интервью телеканалу «Вечерний Сочи». ....	76
Ралли «Победа 2008».....	77
Ралли «Ростов Великий 2008».....	78
Занятия в свободное время.....	81
<b>ГЛАВА 6. НУЛЕНИЕ.</b> .....	82
На ралли «Старая Шуя 2007» 4-5 января 2007 г. ....	82
На ралли «Голубые Озёра Лето 2007» 6-7 июля 2007 г. ....	83
На ралли «Победа 2009» 10-11 мая 2009 г. ....	84
И был ещё один случай, когда я использовал «нуление» в своих корыстных целях. ....	85
<b>ГЛАВА 7. ОВОЩЕНИЕ.</b> .....	86
Ралли «Пено 2008».....	86
Ралли «Старая Шуя 2009».....	89
Ралли «Пено 2009».....	90
Ралли «Бологое Зима 2009».....	91
<b>ГЛАВА 8. КОМАНДА «ЖИВИ».</b> .....	94
Миссия выполняема!.....	94
Ралли «Бологое Лето 2009».....	96
Ралли «Гуково 2009».....	98
Ралли «Новороссийск Ралли Россия 2009».....	100
Итоги 2009 года. ....	103
Планы на 2010 год.....	103
Ралли «Яккима 2010».....	104
Ралли «Бологое Зима 2010».....	109

Ралли «Малый Китеж 2010» .....	114
Ралли «Псков 2010» .....	117
<b>ГЛАВА 9. МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ ПРОЕКТЫ КОМАНДЫ «ЖИВИ».</b> .....	<b>124</b>
Съёмки видеофильма .....	124
Лекция Щукина-Васина .....	126
Тренировки команды «Живи» .....	128
Конкурс F5 .....	130
Съёмки программы Star Games .....	132
<b>ГЛАВА 10. ПОСЛЕ РАЛЛИ.</b> .....	<b>138</b>
Осмысление ценностей .....	138
Планирование .....	138
Анализ пилотов .....	141
Анализ автомобилей .....	143
Заключение .....	145
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ЖЁНЫ НА РАЛЛИ.</b> .....	<b>146</b>
Юля Мотовилова (Чеботарёва) .....	147
Наташа Медведева (Коновалова) .....	148
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ДЕТИ НА РАЛЛИ.</b> .....	<b>151</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ЗАМЕТКИ, НЕ ВОШЕДШИЕ В КНИГУ.</b> .....	<b>153</b>
О компании .....	153
Экипаж .....	154
Спонсорам .....	154
Поток сознания .....	156
Ралли «Победа 2010» .....	159
Организатору посвящается .....	162
Мысли вслух .....	162
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 4. СЦЕНАРНЫЙ ПЛАН КИНОФИЛЬМА.</b> .....	<b>165</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 5. СТАТИСТИКА РАЛЛИ.</b> .....	<b>166</b>
Участие в ралли 3-й категории в 2004-2005 гг.:	166
Участие в ралли сезона 2007 г.:	167
Участие в ралли сезона 2008 г.:	168
Участие в ралли сезона 2009 г.:	169
Участие в ралли сезона 2010 г.:	169
Комментарий к статистике .....	170
Таблицы результатов ралли «Яккима 2010» в зачёте Renault Logan Cup .....	171
Таблицы результатов ралли «Яккима 2011» в зачёте Renault Logan Cup .....	173
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ССЫЛКИ НА ИНФОРМАЦИОННЫЕ РЕСУРСЫ.</b> .....	<b>174</b>
Ралли «Бородино 2007» .....	174
Ралли «Трофей Пено 2007» .....	174
Ралли «Голубые Озёра лето 2007» .....	174
Ралли «Яккима 2008» .....	174
Ралли «Горячий Ключ 2008» .....	174
Ралли «Сочи 2008» .....	174
Ралли «Победа 2008» .....	174
Ралли «Ростов Великий 2008» .....	175
Ралли «Трофей Пено 2008» .....	175
Ралли «Бологое-лето 2009» .....	175
Ралли «Гуково 2009» .....	175
Ралли «Новороссийск Rally Russia 2009» .....	176
Ралли «Бологое-Зима 2010» .....	176
Ралли «Победа 2010» .....	177
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 7. СМЕТЫ.</b> .....	<b>178</b>
Смета участия в Открытом Чемпионате Краснодарского Края 2011 г. ....	178
Смета участия в Кубке Рено Logan 2011 г. ....	179
Смета раллийных мероприятий в Латвии в 2011 г. ....	180

**Список иллюстраций:**

Экипаж Медведев Григорий – Мотовилов Константин. Ралли «Бологое Зима 2010».	
Фото: Анатолий Кожарин (Fotofan).....	2
Призрачные тени ночью перед гонкой. Фото: Юлия Котельникова (Гера©).....	3
Наглядные пособия по ралли. Фото автора.....	5
Легенды Крыма в 2004 году. Две спины внизу справа – Григорий и Владимир.	
Фото: Владимир Гердо.....	9
Легендарный грейдер Заболотье – Константиново вдоль реки Дубна. На «старте»: «Таврия», Никита Казеннов – Анита Яунсилс. В «перекрытии»: «ИЖ», Григорий Медведев.	
Фото автора.....	11
Метель 19 марта 2005 года. Фото: Команда «Ярославка».....	13
Команда «Легенда Крыма» на ралли «Каникулы Лето 2005» 07.08.2005 г.:	
В верхнем ряду (слева направо): Сергей Салов, Сергей Козобродов, Марина Алексеева, Павел Лисенков, Алексей Кузьмич, Константин Мотовилов. Внизу: Григорий Медведев, Елена Винке. Фото: Павел Низкин.....	15
ИЖ-2126 для РЗК: наклейки, дополнительный свет, широкие брызговики и проч.	
Фото: Павел Низкин (ралли «Каникулы Осень 2005»).....	18
Старт СУ на ралли «Победа 2005», Бородинское поле. Фото: Алла Захарина.....	23
Константин, страдающий головной болью, считает круги на картинге. Лето 2005 года.	
Фото: Павел Низкин.....	26
Ралли «Победа 2006», Можайск: Маша Свешникова, Анна «Нюша» Мухина, Марина Попова, Павел Низкин, Иван Мухин. Фото автора.....	27
Трасса парной гонки на ралли «Пено». Фото автора.....	31
Трасса ралли «Горячий Ключ». Фото автора.....	34
Торжественное открытие ралли «Псков». Фото: Илья Фёдоров.....	36
Механик Стас Маслов подбирает резину на следующую секцию.	
Ралли «Бологое Зима 2010». Фото: Павел Низкин.....	38
Лист из брошюры для зрителей производства ALM Rally Team.....	39
Синхронные усилия всех членов команды требуются везде. Ралли «Новороссийск Ралли Россия 2009». Фото: Павел Низкин.....	41
Нанесение наклеек на новенький Renault Logan Cup. 2009 год. Фото: Виталий Чижов.....	43
Фотография экипажа Елены Кузнецовой и Григория Медведева в оформлении официального сайта НГС ККР. Автор фото: Анатолий Кожарин (ралли «Бородино-2007»). Скриншот.....	46
Уникальный кадр, найденный через три года после гонки. Автомобиль экипажа В.Чулков – Г.Медведев на эвакуаторе. Фото: Игорь Карачун (ikar).....	51
На трассе СУ в Псковских лесах. Обратите внимание на цвет воды из лужи.	
Фото: Александр Шаповалов.....	53
Лена Кузнецова, штурман, участвует в подготовке автомобиля в гараже накануне выезда на ралли «Голубые Озёра». Фото автора.....	55
Журнал «Автомир» N40, 2007, стр. 126.....	59
Этот снимок использовался в оформлении официального сайта НГС ККР.	
Фото: Анатолий Кожарин (fotofan).....	62
Снимок через лобовое стекло боевого автомобиля на перегоне между спецучастками.	
Обычное зимнее карельское шоссе. Фото автора.....	67
Перед стартом ралли. Константин Мотовилов (Санкт-Петербург), Григорий Медведев (Москва), Денис Блок (Ростов-на-Дону). Фото: Елена Гусева.....	73
Пролог на картодроме в Сочи. Здесь же проходила техническая инспекция, торжественный старт, финиш ралли и награждение. Фото: Игорь Карачун (ikar).....	76
Редкий кадр: гравийное ралли «Победа» и наша «восьмёрка» на нём. Фото: Olius.....	78
Пролетая мимо зрительской зоны. Фото: Юлия Котельникова (Гера©).....	80
«Нули» на клубном ралли «Голубые Озёра Лето 2007» (мой – зелёный «Гольф»). Фото автора.....	83
На обочине трассы ралли: экипажи ГИБДД, «скорой помощи» и спасателей.	
За ними автомобили зрителей – «овощей». Фото автора.....	87
Наталья Медведева и Константин Мотовилов устраиваются поудобнее – скоро поспеет шашлык и начнётся ралли. В руках – «антифриз». Фото автора.....	89
Фрагмент самого закрученного допа ралли «Пено» – СУ «Корено». Фото автора.....	90
В Парке Сервиса (слева направо): Наталья и Ксения Медведевы, Булгаков Дмитрий, Булгакова Татьяна, Хлебников Олег, механик. Фото автора.....	92
Фотография для рекламы. Фото: Виталий Чижов.....	95

На трассе СУ «ГОК» с «аварийкой». Фото: Илья Фёдоров.....	97
Один из десятков гуковских бродов. Фото: RallyRUS.....	99
Горный спецучасток над Цемесской бухтой. Фото: Игорь Карачун (ikar).....	102
Прыжок на СУ-9 «ГОК». Фото: Анатолий Кожарин (fotofan).....	112
«Парк сервиса» на тренировке. Фото автора.....	119
Константин Мотовилов и Григорий Медведев на старте ралли «Псков 2010». Фото: Илья Фёдоров.....	121
Так работают операторы при съёмках ралли. Фото: Виталий Чижов.....	125
Первая страница учебной стенограммы А.Щукина. Фото: Анатолий Кожарин (fotofan).....	127
Тренер Валерий Парфенюк работает с Григорием Медведевым. На дальнем плане – машина Дёмина. Фото: Медиа-Группа «Живи».....	129
Рабочий момент съёмки. В кадре: Евгений Мейтес, Константин Мотовилов, Григорий Медведев, ведущий программы «Star Games» Иван. Фото: Павел Низкин.....	134
Раллийная семья Медведевых на автодроме. 19 августа 2010 г., после парных гонок. Фото: Павел Низкин.....	136
Константин и Юлия Мотовиловы. День Рождения 04.11.2006. Фото автора.....	147
Наталья Медведева. «Победа 2009». Фото: Павел Низкин.....	149
Ксения техничит на ралли «Бологое Зима 2009» 15 марта 2009 года. Фото автора.....	151



Наше время хорошо тем, что не требуется многого, чтобы поговорить с автором книги. Достаточно написать ему письмо по электронной почте или зайти в его блог. Каждый имеет возможность высказать автору свои претензии, надавать советов, а может даже похвалить. Для этого вовсе не обязательно собирать «вечер встреч». Автор, в свою очередь, будет признателен за любые отклики и обещает отвечать на все письма читателей. Ибо, к счастью автора, по электронной почте нельзя дать в морду.

Е-mail: [medvedevgm@yandex.ru](mailto:medvedevgm@yandex.ru)

Блог: <http://kpkc.livejournal.com/>

Искренне Ваш,  
Григорий Медведев.