

БИНЬЯМИН РАССКАЗАЛ О ТОМ,  
КАК СКЛАДЫВАЛАСЬ ГОНКА ДЛЯ  
ЕГО ЭКИПАЖА

# UAZ НА SILK WAY

БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ЛАСТОЧКИН ФОТО АВТОРА

## ПЕРВЫЙ ЭТАП

Санкт-Петербург – Старая Русса  
СУ – 90 км

На Лужском полигоне за 15 км до финиша у нас стало пробуксовывать сцепление: пришлось включить аварийку и снизить скорость. Увидев улетевший с дороги автомобиль Алексея Беркута, остановились, но помочь ничем не смогли – с плохо работающим сцеплением тянуть другую машину было опасно. Тем не менее финишировали сразу за прототипами, на восьмом месте.

## ВТОРОЙ ЭТАП

Старая Русса – Вязьма  
Два СУ: 105 и 100 км

За ночь поменять сцепление не удалось, поэтому перед стартом второго этапа возникла мысль объехать спецучастки по асфальту, получив 30 часов штрафа. Но, обсудив ситуацию с моим опытным штурманом Алексеем Кузьмичем, решили рискнуть, и риск полностью оправдался. Нам повезло, что трасса оказалась ровной, раллийной. Мы ехали медленно, со скоростью 60–80 км/ч, но все-таки ехали! Этап завершили с 29-м результатом, отстав от победившего в этот день Карлоса Сайнца на 40 мин и избежав пенализации.

## ТРЕТИЙ ЭТАП

Вязьма – Липецк  
СУ – 218 км

Было очень тяжело – после неудачного предыдущего СУ стартовали только 19-ми в легковом зачете. Кроме того, с третьего этапа грузовики стали выпускать на трассу вместе с джипами, согласно общей для обоих зачетов классификации, и перед нами оказалось еще несколько грузовых машин. Много времени на трассе потеряли, двигаясь в пыли «Мана» под управлением бельгийского экипажа Стивена Ротсаерта, который нас не пропускал на протяжении 60 (из 218!) км. Точнее, сначала нам удался ри-

скованный обгон, но потом бельгийцы со своего высокого капитанского мостика – кабины грузовика, увидев, где можно нарушить правила и срезать часть дистанции, не преминули этим воспользоваться. В результате они вновь оказались перед нами и опять препятствовали обгону! Пытаясь опередить идущий ощутимо медленнее нас грузовик, мы один раз чудом не воткнулись в столб, а второй – едва не слетели в овраг. Некорректное, неспортивное поведение бельгийцев не позволило нам попасть в десятку легковом зачете – мы потеряли много времени и закончили этап на 11-м месте.

А еще в этот день мы прямо во время СУ готовили рыбу-гриль – после преодоления брода на решетке радиатора остался присохший к ней малек!

## ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП

Липецк – Волгоград  
СУ – 302 км

Во время преодоления Арчадинских песков полностью раскрылся штурманский талант Алексея Кузьмича: очень трудный для навига-

ции этап был пройден нами без единой ошибки. За безупречную работу Алексей поплатился проблемами с позвоночником, пришлось обратиться к врачу, который его и «поправил».

Запомнился также очень опасный момент, когда мы, перевалив очередную дюну, съехали по практически вертикальному склону и едва не уткнулись бампером в песок. В последний момент я успел нажать на газ, передние колеса нашли сцепление с песком и вытянули машину в горизонтальное положение. Если в этой ситуации газ сбросить или нажать на тормоз, автомобиль перевернется через бампер на крышу! Мы оба громко выдохнули, поняв, что избежали серьезных неприятностей. На этом этапе мы возвратились в десятку сильнейших.

## ПЯТЫЙ ЭТАП

Волгоград – Астрахань  
СУ – 446 км

Трассу следующего дня мы проехали еще лучше, во многом благодаря смене резины на песчаный BF Goodrich. Было много песка, и специальные колеса оказались весьма кстати. На откапывание автомобиля у нас ушло всего 5–7 мин, тогда как представители Volkswagen потеряли в песках до получаса. На этом СУ единственный раз в гонке спускали колеса. Полтора атмосфер хватило. Мы обогнали прототипы Ильи Кузнецова и Матиаса Кале, правда, потом немец нас все-таки опередил, проделав часть пути на веревке за своей грузовой техникой. На самом длинном этапе «Шелкового пути» мы показали свой лучший результат – финишировали шестыми в «абсолюте».

## ШЕСТОЙ ЭТАП

Астрахань – Элиста  
СУ – 394 км

Этот этап оказался самым трудным для нас, причем не столько для автомобиля – UAZ хоть





гласил его в Ульяновск в «Большой приз ОАО УАЗ» по автокроссу.

Якубов оказался пророком в отношении нашего места в гонке (на момент встречи с премьером мы на самом деле были шестыми и вторыми среди россиян) — гонку мы действительно закончили пятыми.

### ВОСЬМОЙ ЭТАП

Майкоп – Сочи  
СУ – 16 км

Последний спецучасток был коротким – несколько километров по горной речке. Перед заключительным этапом нашей главной задачей было не дать отстающему от нас на две с половиной минуты Фредерику Шавиньи отыграть это преимущество. На трассе было много бродов, а также попадались большие валуны, поэтому риск в пылу борьбы сломать автомобиль, остановиться и потерять результат был слишком велик. Мы с Алексеем решили не пороть горячку и выбрали такую тактику: если стартующие через 2 мин после нас французы нас догоняют, мы пропускаем их вперед и едем сразу за ними.

Так все и получилось: за 6 км до финиша вижу Шавиньи, пропускаю его вперед и «сажусь на хвост». Он идет «на ушах», часто на двух колесах, булыжники веером разлетаются из-под шин его «Ниссана». Он прекрасно понимал, что нужно еще оторваться более чем на полминуты. В этой ситуации очень пригодилась моя кроссовая школа. Мне было легче – я видел все его ошибки. Надеялся его «вскипятить», оказать психологическое давление, постоянно находясь в его зеркалах заднего вида на короткой дистанции. Однако он выстоял, не «упарился». Так в две машины мы и финишировали. После 5000 км маршрута, из которых на спецучастки пришлось около 2000 км, мы закончили гонку с разницей всего в 21 сек! Фреду было очень обидно, но он подошел и поздравил нас.

### ПЛАНЫ НА БУДУЩЕ

Вообще-то перед гонкой я планировал приблизиться к первой десятке «абсолюта». Никто из нас и представить себе не мог, что экипаж окажется пятым! У нас сформировалась хорошая команда, в ближайших планах – участие в чемпионате России. А для следующего «Шелкового пути» хотим построить настоящий конкурентоспособный прототип. 4x4

переднего привода удалось только с помощью зрителей.

### СЕДЬМОЙ ЭТАП

Элиста – Майкоп  
СУ – 347 км

На этот раз ШРУС сломался за 200 км до завершения спецучастка. Оценив свои шансы и положение в гонке, решили не рисковать, сбросили темп, но уверенно добрались до финиша. А сходов в этот день было много: Богдан Новицкий, Илья Кузнецов, другие экипажи. Кале вновь ехал на веревке за техникой – теперь 140 км.

Вечером на бивуаке Семен Семенович Якубов представил меня Владимиру Владимировичу Путину, сказав, что лучший из российских экипажей идет пятым в «абсолюте», при этом выступает на стандартном серийном автомобиле отечественной разработки и производства. Учитывая отношение премьер-министра к автомобильному спорту, я при-



и сломал ШРУС, но в целом выдержал испытание, – сколько для экипажа. На протяжении 60 км были поперечные рвы, и мы ехали со скоростью 30–40 км/ч. Немного прибавишь скорость, и автомобиль взмывает в небо свечкой, а затем жестко приземляется. Наши позвоночники испытывали серьезные перегрузки, и после финиша настал мой черед идти к врачу. В то же время экипажи прототипов, казалось, вообще не замечали, что едут по изрядно пересеченной местности – подвеска автомобилей «проглатывала» любые рвы и колдобины! Мы тоже очень хотели ехать быстро, однако технической возможности увеличить скорость просто не было. За 30 км до финиша у нас сломался ШРУС. После этого попали задними колесами в промоину – выбраться из ямы без

