

ВТОРОЙ «ДОМАШ

ТЕКСТ: МИХАИЛ ЛАСТОЧКИН ФОТО: АВТОР



«ИТАЛЬЯНСКАЯ БАХА 2014» – ВТОРОЙ ЭТАП КУБКА МИРА ЭТОГО ГОДА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ – ДЛЯ РОССИЯН ВНОВЬ, ВСЛЕД ЗА ОТКРЫВАВШЕЙ СЕЗОН ГОНКОЙ «СЕВЕРНЫЙ ЛЕС», СТАЛ «ДОМАШНИМ»! СУДИТЕ САМИ: НАШИ СПОРТСМЕНЫ СОСТАВИЛИ НА БАХЕ ВТОРУЮ ПО ЧИСЛЕННОСТИ ИНОСТРАННУЮ ДИАСПОРУ, А ЕСЛИ ВМЕСТЕ С РОССИЯНАМИ ПОСЧИТАТЬ ГОНЩИКОВ ИЗ КАЗАХСТАНА И УКРАИНЫ, ТО ПО КОЛИЧЕСТВУ РУССКОГОВОРЯЩИХ ЭКИПАЖЕЙ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗАЧЕТА МЫ И ВОВСЕ ОПЕРЕДИЛИ ИТАЛЬЯНЦЕВ. И РЕЗУЛЬТАТЫ НАШИХ ГОНЩИКОВ ВЕСЬМА УБЕДИТЕЛЬНЫ: БОРИС ГАДАСИН ЗАВОЕВАЛ «СЕРЕБРО», ВСЕ РОССИЯНЕ ЗАЧЕТА Т1 ПОПАЛИ В ЧИСЛО ВОСЬМИ ЛУЧШИХ, А В Т2 ВЕСЬ ПОБЕДНЫЙ ПОДИУМ ЗАНЯЛИ НАШИ ЭКИПАЖИ!



Победитель «Italian baja 2014» Язид АЛЬ-РАДЖИ

Победитель второго этапа Кубка мира «Italian baja 2014» Язид Аль-Раджи: «Мы совершили большую ошибку в первый день, но смогли исправить ситуацию и успешно провести атаку. Мы знали, что делать. У меня отличная команда и самый лучший в мире штурман, который помогал мне во всем. И конечно, очень пригодился мой раллийный опыт!»



Язид Аль Раджи выиграл оба прошедших этапа и возглавил зачет Кубка мира



Лучший из россиян, серебряный призер «Italian baja 2014» Борис ГАДАСИН:

Лучший из россиян, серебряный призер «Italian baja 2014» Борис Гадасин: «Очень хорошая и интересная гонка, жаль только, что убрали участок с рекой, который мне особенно нравился. Второе место для меня хороший результат. Я надеюсь вернуться в следующем году и побороться за победу. Язид оказался очень быстрым пилотом, мне приятно было бороться с ним на трассе. Я также счастлив, что новая машина, для которой это третья гонка, показала свой высокий потенциал».

ВМЕСТО ПОЛИТИНФОРМАЦИИ

Кстати, о русском языке. «Итальянская баха» этого года была отмечена историческим парадоксом: Ксения Гаманко и Ольга Ботенко стартовали на гонке гражданами Украины, а финишировали фактически россиянками, поскольку заключительный день соревнования совпал с днем проведения референдума о судьбе Крыма! А накануне в расположение команды G-Energy Team пришла делегация европейских журналистов, искренне недоумевавших, как в одном экипаже могут мирно уживаться россиянин Руслан Мисиков и украинец Виталий Евтехов. Что они хотели узнать – не дерутся ли гонщики на трассе и нет ли колючей проволоки между сидениями пилота и штурмана?

И еще. Крымский референдум стал единственной темой новостных выпусков в Италии в понедельник и явно оказал влияние на результаты проведенного через неделю после финиша гонки опроса жителей провинции Венето. Большинство населения этого итальянского региона высказалось за отделение от южной части страны!

«ИТАЛИЯ» БЕЗ ТАЛЬЯМЕНТО

Россияне всегда охотно приезжают на итальянский этап Кубка мира – интересные и не убийственные для техники трассы вблизи уютного городка Парденоне, хорошая организация, отлаженная и сравнительно недорогая (если этот термин вообще применим к ралли-рейдам!) логистика, да и вообще круто: Италия! На гонке неизменно царит ощущение праздника и замечательная дружеская атмосфера, катализатором которой выступает чем-то напоминающий Карлсона организатор бахи Мауро Тавелла. Единственной серьезной проблемой гонки изредка становится погода, а точнее – разлив рек Медуна и Тальяменто. В такие годы приходится сокращать дистанцию: отрезать интересные пилотажные участки по руслам рек и несколько зрелищных бродов. Так произошло и на этот раз: если хоть и глубокий, но все-таки проезжаемый брод через сильно изменившую свое русло Медуну найти все-таки удалось, то Тальяменто в этом году стала непреодолимым препятствием.

Марек Дабровски поймал кураж, лидировал в гонке на протяжении трех СУ и занял итоговое третье место





принципиально отличается от традиционно используемого «Дедом» «песчаного» багги: имеет привод на все колеса и лучше подходит для пилотажных европейских бах. Первый блин комканым не оказался – Маньялди привел прототип на 9 место в гонке.

СТАВКИ СДЕЛАНЫ!

Фаворитами гонки были призеры «Северного леса» Язид Аль-Раджи, Владимир Васильев и Рейналдо Варела. Из них баха прежде покоялась только россиянину. Плюс трехкратный

(2007, 2009 и 2011 годы) победитель «Итальянской бахи» Борис Гадасин, поскольку он всегда здесь фаворит. Хотя, в точном соответствии с законами нумерологии выиграть баху «Царю Борису», как зовет его местная пресса, в четный год все равно было не суждено – нужно ждать следующего, нечетного.

Российские болельщики также вправе были ожидать хороших результатов в Т1 от Александра Желудова и Руслана Мисикова, а в Т2 отличные шансы на успех были сразу у трех отлично выступивших на «Северном лесу»

В итоге участникам бахи были предложено кольцо, состоящее из двух коротких трасс протяженностью 44 и 19 километров с небольшой дорожной секцией посередине. В субботу гонщикам предстояло пройти три раза по первому СУ, и два – по второму. В воскресенье направление гонки менялось на противоположное, а связка спецучастков проходила дважды. Для разметки трассы активно использовались ленточки и традиционные для «Итальянской бахи» бализы: яркие и контрастные таблички с черными стрелками на желтом фоне. Расставлены они были не всегда корректно, на что жаловались многие участники гонки.



Владимир Васильев: «Перед трамплином я буду «осаживать»!»

КАЖДАЯ МАШИНА СТАНОВИТСЯ...

Помните фразу: «Каждая машина в конце концов становится «Опелем»? Теперь ее можно перефразировать применительно к раллирейдам: «Каждый гоночный внедорожник в конце концов становится BMW»! Пока это некое преувеличение, но тенденция, или понынешнему – тренд, очевиден. В Италии уже почти четверть всех участников выступала на прототипах, созданных на агрегатах BMW и накрытых «скорлупой», напоминающей изделия баварских мастеров. Здесь были ХЗСС Руслана Мисикова и Х6 Ксени Гаманко из российской G-Energy Team, «генетически» родственные баварцам Mini Владимира Васильева и Мартина Качмарски, а также польские, чешские и венгерские «бэхи». А самым свежим пополнением семейства стал прототип, построенный к этому сезону знаменитым Жаном-Луи Шлессером. Сам «Лис Пустыни» вынужден был пропустить «Итальянскую баху» по состоянию здоровья, поэтому первый выход машины «в свет» осуществил опытный Тьерри Маньялди. Новый «похожий на Х6» Schlessler Original



Александр Желудов в Италии показывал самый красивый пилотаж

россиян: Андрея Рудского, братьев Новиковых и Александра Терентьева.

На сей раз даже техническая комиссия не изменила расклад сил перед стартом: обошлось без инцидентов. Напомним, что в прошлом году Васильев и Гадасин не были допущены к гонке «из-за несоответствия автомобиля техническому регламенту».

ФОРСИРОВАНИЕ МЕДУНЫ

Главным возмутителем спокойствия и опровергателем прогнозов на «Итальянской бахе» стал поляк Марек Дабровски. Он не только выиграл Пролог, но и оставался лидером гонки до середины первого большого гоночного дня!

Торжественный старт в городке Сачиле на этот раз собрал меньше зрителей, чем в прошлом году, поэтому сразу перенесемся на трассу Пролога. Маршрут открывающего гонку спецучастка досконально известен постоянным участникам гонки, поэтому многие из них даже отказались от предусмотренного организаторами просмотра маршрута. Новинкой дистанции стало то, что речка Медуня пробилась себе в этом году новое русло, и брод через нее стал глубже обычного.



Наименее глубокая траектория брода на Прологе была довольно быстро заблокирована



Россиянин Мисиков и украинец Евтехов действовали слаженно, не дрались и на третьем СУ были пятыми!

Интересно, что практически все прототипы Toyota Overdrive выходили из воды одинаково – с «трящим» двигателем и белым дымом из выхлопной трубы. И у всех проблемы заканчивались к первому после брода повороту – очень стабильно! Тем не менее лучшее время на суперспецучастке показала именно Toyota Марек Дабровски. На 5 секунд от поляка отстал Владимир Васильев на Mini All4Racing. Третье время также показал пилот «Тойоты» – многократный чемпион мира по прыжкам с трамплина Адам Малыш.

А самым зрелищным стал последний поворот трассы – в прямой видимости финиша, сначала врезавшись в бетонный столбик, «разобрался» на узлы и агрегаты квадроцикл одного из участников мотозачета, а затем многократно промахивались автомобилисты. Большая часть машин просто разворачивало на асфальте. Рейналдо Варела пошел дальше: зайдя в поворот слишком широко и избегая опрокидывания машины при попадании правыми колесами в придорожную канаву, он добавил «газу», перелетел канаву и превратил «Тойоту» в трактор –

пропахал изрядный кусок поля, но вернулся на дорогу целым и невредимым. Из тех, кто прошел коварный поворот быстро, но совсем чисто, можно отметить разве что Васильева.

Марек Дабровски после финиша заметил: «Я был шокирован количеством воды. Для меня сюрприз, как все машины преодолели броды». Не все! Пролог закончился поздно вечером, и в сгущающихся сумерках сразу три экипажа ожидали эвакуации с «фарватера» полноводной Медуны.

ОТЖЕРЕБИЛИСЬ

После Пролога состоялось распределение первых 10 стартовых позиций на большой гоночный день. С этого сезона оно проводится по новым правилам: экипаж, показавший десятое время на ССУ, выбирает любую из 10 позиций. Владелец 9 строчки протокола дня может прикрепить табличку со своей фамилией выше или ниже уже выбранной, или заместить ее на позиции, опустив табличку предыдущего участника жеребьевки на одну строчку ниже. Действо, обычно сопровождаемое различными

шутками, продолжается, пока не будет заполнена вся стартовая ведомость. Естественно, выгоднее всего выиграть Пролог – тогда можно выбрать абсолютно любую стартовую позицию: стартовать первым и не глотать пыль идущего впереди или предоставить «чистить» трассу другим, выбрать выгодную позицию относительно главного конкурента и т. д.

ВЫХОДИМ В ЛИДЕРЫ

Извилистая, мокрая, несколько раз меняющая покрытие (бульжники, грунт, щебенка с гравием, вода) трасса Пролога в этом году стала частью 44-километрового спецучастка, поэтому гонщики проехали по ней в общей сложности 6 раз. Кроме этого, украшением «длинного» СУ традиционно стал знаменитый Большой трамплин, расположенный на территории одного из многочисленных местных виноградарских хозяйств. Здесь собирается большое количество зрителей, играет музыка и работает выездное кафе – большая палатка со столиками и барной стойкой. А самое интересное – здесь с помощью вбитых колышков с табличками фиксируется дальность полета каждого экипажа, как это делается, например, на Colins Crest Arena на шведском этапе WRC. На первом круге дальше всех улетел Владимир Васильев, хотя за час до этого клялся, что перед трамплином «будет осаживать». Наверное, на дальность и высоту полетов как-то влияет штурман – в прошлом и позапрошлом годах лучше всех прыгал Шлессер с тем же Константином Жильцовым в правом кресле!

Первый СУ дня запомнился переворотом буквально в финишном створе показавшего лучшее время Язида Аль-Раджи, и абсолютно одинаковым временем Владимира Васильева и Александра Желудова. У Рейналдо Варела в броду сломались «дворники», пришлось останавливаться и ставить щетки на место, Мартин Качмарски также потерял полминуты – в его машине загорелся GPS! Руслан Мисиков прилетел на гонку вечером накануне старта и не успел провести тесты машины, поэтому ему пришлось вкатываться в специфические местные условия и производить настройку автомобиля по ходу гонки. Однако результаты Руслана показывали стабильно высокие: от пятого до одиннадцатого места на СУ и итоговая 8 позиция.

Второй спецучасток дня выиграл победитель Пролога Марек Дабровски, и только с третьего

субботнего СУ гонку возглавил Борис Гадасин. Сказано Экклезиастом: «Есть время собирать камни, и время разбрасывать камни». Для Бориса таким временем стала суббота – сначала местные болельщики принесли ему часть крыла, потерянного им на гонке аж 2007 года, и попросили автограф, затем в броду смыло капот с его новой машины, а вечером местные журналисты привезли его прямо в лагерь гонки!

Первый большой день для россиян закончился следующим образом: Борис Гадасин и Алексей Кузьмич стали лидерами, Владимир Васильев и Константин Жильцов заняли пятую строчку. Сразу вслед за ними расположились Александр Желудов и Олег Тюпенкин, а Руслан Мисиков и Виталий Евтехов закрепились на 8 позиции.

Владимир Васильев так оценил субботу: «На первых спецучастках мы открывали трассу, было очень скользко. Во второй половине ехать стало легче, потому что дорогу уже раскатали. У нас были мелкие ошибки, поэтому результатом не очень довольны».

Остался недоволен и Александр Желудов: «Все делал правильно, машина вела себя хорошо, ехал в полную силу, ошибок не допускал,



Raptor Александра Терентьева и Алексея Беркута не только комфортней LC 200, но и быстрее!



Казахстан на «Итальянской бахе» представляли экипажи Каната Шагирова/Александра Мороза (на фото), Андрея Чередникова/Дмитрия Цыро и Юрия Сазонова/Арслана Шахимова

а догнать лидеров не мог! Честно говоря, даже не представляю, как можно еще ускориться и на чем отыгрывать время!» Стоит отметить, что именно Александр получил бы Приз зрительских симпатий за технику пилотажа, если бы такой присуждался. На лихо закрученной «эске» – связке крутых поворотов с подбросом в одном из них – самые громкие аплодисменты собравшихся там автомобильных «тиффози» сорвал именно Желудов. А после завершения бахи двукратного чемпиона России по ралли нашли итальянские болельщики и на ломанном английском поздравили его, назвав лучшим пилотом гонки!

ПОД ЗВОН КОЛОКОЛОВ

Воскресным утром, когда все порядочные итальянцы в соответствии с многовековым укладом жизни направляются в церковь, звон колоколов многочисленных церквей был заглушен мощным ревом моторов.

Все четыре спецучастка заключительного дня выиграл Аль-Раджи! По итогам гонки Гадасин уступил пилоту из Саудовской Аравии



Ксения Гаманко (справа) и Ольга Ботенко



Брод через Медуну

Андрей Рудской и Евгений Загороднюк продолжают лидировать в зачете T2 Кубка мира



Андрей и Владимир Новиковы в Италии вновь, как и на Карельском перешейке, стали третьими



44 секунды. А в дуэли за третье место Васильев совсем немного отстал от пойманного кураж Дабровски: «Не хватило 18 секунд до третьего места, так что неудовлетворенность есть. С другой стороны, очки взяли, а разобрать ситуацию и каждый проезд, поняли, что нам не хватило предстартовой тренировки. Mini на квадратно-гнездовых участках управляется совсем по-другому, нежели мой предыдущий автомобиль, поэтому первый день я фактически переучивался».

Нашим экипажам вообще достались только

четные места: Гадасин – второй, Васильев – четвертый, Желудов стал шестым, а Мисиков – восьмым!

BORSOI ЭЛВИС?!

Зачет «серийных автомобилей», или T2, безусловно, «нашенский»! Россияне выигрывают Кубок мира в этой категории несколько лет подряд. Итальянская баха в очередной раз подтвердила доминирование наших экипажей. Правда, первый день выиграл не кто-то из них, а Элвис Борзои (Elvis Borsoi). Вечером заняв-

ший следующую позицию по итогам субботы Александр Терентьев, по достоинству оцененный таланты Элвиса, перевел итальянцу, что означает его фамилия на русском. А действительно: то Наглис, то Борзои и выигрывают! Однако на следующий день интрига в зачете практически исчезла: сначала Элвис вылетел с трассы в кусты, однако ехавшие следом Терентьев и Беркут по широте русской души вытянули его на трассу и вернули в гонку, а затем Борзои и вовсе сошел с дистанции. Таким образом, все три призовых места в T2 достались россиянам: первое – Александру Терентьеву и Алексею Беркуту, второе – Андрею Рудскому и Евгению Загороднюку, третье – Андрею и Владимиру Новиковым. **4x4**



В воскресенье трасса проходила в обратном направлении. Владимир Васильев и Константин Жильцов на СУ «Valvasone»



«Газовать» – не самое правильное решение!



РЕЗУЛЬТАТЫ ВТОРОГО ЭТАПА КУБКА МИРА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ «ITALIAN BAJA 2014»:

1 Язид Аль-Раджи (SAU) – Тимо Готтшалк (DEU)	Toyota Hilux Overdrive	3:17'15
2 Борис Гадасин (RUS) – Алексей Кузьмич (RUS)	G-Force Proto New Line	3:17:59 (+0'44)
3 Марек Дабровски (POL) – Яцек Чахор (POL)	Toyota Hilux Overdrive	3:19'07 (+1'52)
4 Владимир Васильев (RUS) – Константин Жильцов (RUS)	Mini All4Racing	3:19'25 (+2'10)
5 Мартин Качмарский (POL) – Филипе Палмейро (PRT)	Mini All4Racing	3:20'04 (+2'49)
6 Александр Желудов (RUS) – Олег Тюпенкин (RUS)	Toyota Hilux Overdrive	3:20'43 (+3'28)
7 Рейналдо Варела (BRA) – Густаво Гугельмин (BRA)	Toyota Hilux Overdrive	3:21'10 (+3'55)
8 Руслан Мисиков (RUS) – Виталий Евтехов (UKR)	BMW X3CC	3:24'20 (+7'05)

ЗАЧЕТ T2

1 (16) Александр Терентьев (RUS) – Алексей Беркут (RUS)	Ford F150 Raptor	3:50'15 (+33'00)
2 (21) Андрей Рудской (RUS) – Евгений Загороднюк (RUS)	Toyota LC 200	4:10'01 (+52'46)
3 (22) Андрей Новиков (RUS) – Владимир Новиков (RUS)	Toyota LC 200	4:10'36 (+53'21)