

«КАМАЗ-Мастер» – это элита мирового автоспорта, что подтверждают их заслуги на соревнованиях разного уровня. 13-ти кратные победители «Дакара», 5-ти кратные победители ралли «Шёлковый путь» – это те люди, на которых равняются и которым завидуют.

0 детстве, боевом крещении и первых успехах

Как и всё наше новое поколение пилотов, я пришел в автоспорт из картинга. Хотя изначально отец отдал меня в спортивную гимнастику, занятия которой мне помогли в будущем, так как в кабине испытываешь перегрузку и организм должен быть готов физически. В команду меня позвал Семён Якубов (основатель команды «КАМАЗ-Мастер» – прим.ред.), который тогда приехал на всероссийский чемпионат по картингу.

От такого приглашения, честно говоря, ноги затряслись, но не отказался

Первое время работал механиком и часто выполнял черновую работу, которая отнимала очень много сил – открутить прикипевшие тормозные колодки после гонки не самое простое занятие (смеется). Потом был механиком и у Ильгизара Мардеева (экс-пилот команды «КАМАЗ-Мастер» – прим. ред.), и у Владимира Чагина (пилот, семикратный победитель «Дакара» – прим.ред.). Ездил с ними в кабине и учился тому, как надо водить этот летающий грузовик.

Дебют в кабине грузовика у меня случился в 2004 году. Тогда я в составе экипажа Ильгизара Мардеева выиграл ралли «Оптик 2000». В тот раз я впервые почувствовал на себе все перегрузки, и первой мыслью было: «Зачем мне всё это надо?». Несмотря на мою гимнастическую подготовку, голову мою болтало по всей кабине, и я смотрел на свою команду и поражался тому, как они могут так спокойно всё это переносить. Но после финиша и отдыха на биваке, я понял, что хочу еще. Этап за рулём

боевого грузовика проехал в 2006 году – это был чемпионат России.

0 заводе, технике и санкциях

Мы заводская команда и непосредственно относимся к нашему основному партнеру – это завод «КамАЗ», который находится в Набережных Челнах. Все шоу-программы и различные показательные выступления – всего лишь подготовка к главному старту года – ралли «Дакар». Это наша Олимпиада. Здесь встречаются все ведущие мировые бренды, такие как Mercedes, MAN, Iveco, Volvo. В основном, это команды, которые относятся к заводам-изготовителям, и все силы их направлены на то, чтобы забрать с собой золотого бедуина. Также есть категория внедорожников и категория мотоциклов, где также борьба идет среди самых именитых брендов.

Наш коллектив – это отдельное подразделение, которое занимается подготовкой грузовиков и агрегатов к ним. У нас есть несколько полигонов, где мы тестируем технику, а также стенды, на которых двигатели испытывают нагрузки, приближенные к реальным. Например, когда двигатель находится в высшей точке своей производительности, то можно видеть красную турбину, которая раскалилась от нагрузки.

Раньше мы ездили на советских двигателях, на которых неоднократно побеждали. Это был тутаевский двигатель объемом 18 литров. Но потом организаторы стали смотреть, что слишком часто КамАЗ выигрывает и начали искать пути ограничения, чтобы сменить лидера. 13 раз КамАЗ выигрывал «Дакар» и по сей день не собирается уступать.

Организаторов это не устраивает, и регламент был изменён: максимально возможный объём двигателя уронили до 16.5 литров

Из-за этого нам пришлось перейти на швейцарский двигатель

Liebherr. Но это не значит, что мы просто берем его и ставим в свои грузовики – мы интересуемся только основными элементами, типа корпусов головок и блока цилиндров, которые потом дорабатываем под наши нужды. С 2018 года организаторы опять меняют правила, и вводят ограничение в 13 литров, потому что только у КамАЗа получается 16-литровый двигатель, у всех остальных же только 13-ти.

Сейчас команда переживает непростой период, так как эти перемены плохо сказываются на нас. Из-за санкций и курса валют запасные части из Европы закупать стало довольно затратно и проблематично. Много узлов и агрегатов мы стараемся искать в России и только потом начинаем поиски в Европе. Нам ставят подножки, но мы их обходим и в этом году выступим на «Дакаре». Машины готовы и уже отправлены, а сама команда отправится в Южную Америку 25-го декабря.

0 новом грузовике и подготовке к «Дакару»

Многие из вас уже видели автомобиль капотной компоновки – это новое поколение грузовиков, которые мы тестировали. Грузовик покрашен в чёрный цвет, и его пилотом-испытателем был я. В августе мы приезжали на Kazan City Racing и устраивали небольшой [дрифт](#) на нем около стен Кремля. Это наше будущее и новая эра грузовиков. Капотная компоновка позволяет быстрее ехать на бездорожье, так как если сравнить с бескапотником, то у последнего кабина находится прямо над колесом, из-за чего тряска передается полностью на экипаж. Порой приходится сбрасывать газ. За счёт капота кабина отодвинута назад, и передняя ось «проглатывает» больше ям, из-за чего экипаж не так сильно трясет.

Но этот автомобиль мы на «Дакар» не взяли в этом году. На это есть причины технического плана. Мы готовим его на «Шёлковый путь» следующего года. В этом году машина показала себя достойно, но всё-таки оставила много вопросов. Поэтому новинку

решено было приберечь.

В Набережных Челнах у нас есть три полигона: на первом испытываем подвеску, на втором скоростные характеристики грузовиков, а также там симитированы трамплины и кочки, и третий полигон – это полноценная 60-ти километровая трасса, где можно проехать со штурманом и легендой под диктовку. Мы устанавливаем датчики, которые отслеживают положение амортизаторов, а после этого анализируем данные и вносим коррективы.

Также экипажи готовятся физически. К нам приехал Инновационный центр олимпийского комитета, который натаскивает олимпийцев. Они готовят нас к высокогорным спецучасткам. В этом году нам предстоит подниматься на высоту 4700 метров над уровнем моря, где можно столкнуться с кислородным недомоганием и головными болями. Инновационный центр нас обучает и проводит гипоксические тренировки. В специальных масках мы занимаемся на тренажёрах, а рядом стоит компрессор, который подаёт кислород в маску, имитируя высоту. Приходится везти с собой этот компрессор и две недели дома спать в таких палатках. Это действительно помогает. В прошлом году мы чувствовали себя отлично, несмотря на высоту. Поэтому физическая подготовка играет важную роль, так как нагрузки большие и нужно быть к ним готовыми. Это не просто сесть в грузовик и проехать по ямам.

0 хейтерах и характеристиках грузовика

Многие говорят: «Да чего там команда, закупила иностранных деталей, построила грузовик, на котором написала «КамАЗ» и ездит, выигрывает». На самом деле это не так. Наш автомобиль мы готовим своими руками, да, много узлов закупаем в Европе, но это лишь наружная часть, а всю внутреннюю нам приходится переделывать под свои нужды. У нас свои передаточные соотношения в коробке, в редукторах. Раму мы делаем сами. Весь автомобиль сделан из авиационных сплавов, поэтому снаряжённая масса автомобиля 8.5-9 тонн, что очень мало для грузовика.

Проводится большая работа, которую не видно, но она есть

За подготовку пилотов отвечает Владимир Чагин. Человек-легенда, который семь раз выигрывал «Дакар», и в его мастерстве и профессионализме сомневаться не стоит. Ну и конечно же, он является руководителем команды. Многие спрашивают о характеристиках грузовика. Наш боевой конь имеет колесную базу 4x4, масса 8.5-9 тонн, объём двигателя 16.2 литра, мощность 1100 л.с., момент 4500-4600 Нм, разгон до сотни 9.6 секунд. Многим утрет нос. Но по дороге общего пользования никаких [гонок](#) и опасных манёвров, все по правилам. Гоняемся только на выделенных участках, полигонах и на соревнованиях. Подвеска не независимая, установлены мосты и трёхлистовые рессоры, кабина тоже амортизируется. Расход топлива в песках достигает 200 л/100 км, для этого установлен объёмный бак на 1000 литров.

На следующий год мы выезжаем, конечно же, на «Дакар», на котором будем возвращать золотого бедуина назад, на свое законное место. Жерар де Рой в прошлом году увёз его в Голландию. В этом году у нас точно будет, что ему противопоставить.

Егор Ярко, редакция [Include](#)

Фотографии автора

Читайте больше материалов о жизни поколения Y на [include.club](#)