РАЛЛИ «ИКС». НАЧАЛО

Первый этап серии Can-Am X Race стартовал в Белореченске Краснодарского края и показал, что сезон 2017 года не станет простым – ни для участников, ни для организаторов. Дожди, грозы, отмененные СУ, пенализации – гонка 8–11 июня показала себя во всей широте эмоций и событий.

Теоретически Белореченск, как место первого этапа, был выбран неплохо. Место южное, теплое, компактное. Для начала серии – проверки новой техники участниками и обкатки новой команды организаторов – не было практического смысла делать длинную и сложную гонку. Но звезды сложились так, что суперкороткие СУ и капризная погода Краснодарского края предстали этаким эпичным испытанием.
Преданные фанаты Can-Am Trophy (а под новым названием Can-Am X Race скрывается именно эта легендарная серия) первым делом вопрошают: что нового под новым брендом? Радикально ничего, но много приятных для гонщиков мелочей. Так, в серии появились новые классы для SxS и тем самым привлекли новых участников. Непонятно, по какой причине, но новые лица появились и в зачете ATV! Думаю, организаторам стоит и в квадрозачете ввести пару дополнительных классов, тем самым расширив количество участников.
Увеличилась максимальная скорость в группе SSV-SuperSport и Sport – она теперь 135 км/ч (было 120), и это серьезное испытание для конкурирующих с BRP брендов. Насколько серьезное? Весьма основательное, потому как ни один SxS до Can-Am Maverick X3 не «затачивали» под такую «максималку».
Отменили ночное хранение техники в сервисном парке. Ранее данный пункт регламента был обоснован тем, чтобы несерьезные парни не катались по ночам, но уровень сегодняшней мотивации таков, что никто этим заниматься просто не станет. А вот обслуживать технику стало проще – не надо особо спешить и упрашивать оргов на снисхождение и возможность ночного ремонта.

Крути гайки хоть до утра.
В серию «разрешили» секвентальную Yamaha YXZ1000, правда приехало всего два аппарата, но для начала и сам факт хорош сам по себе.
Дорожную книгу теперь пишут другие люди, и штурманы говорят, что она стала более подробной и точной.
Плюс отменили электронные чипы – вместо них ставят штампы, что ускорило прохождение финишного створа.
Во всем остальном Can-Am X Race остался верным прежнему формату Can-Am Trophy – гонка динамичная, сложная, с отличной организацией и хорошим призовым фондом.
Если говорить об околоспортивной жизни, то и здесь много нового. Лагерь участников становится все более организованным. И если раньше достижением считался факт ограждения своего парка волчатником, теперь уже на площадке становятся нормой раллийные технички, сервисные палатки, огромные шатры отдыха и прочие атрибуты цивилизации, ранее встречающиеся только на серьезных гонках типа SilkWay или Dakar.
В серии стало много детей. Сознательно ли, случайно ли, но Can-Am X Race становится практически семейной гонкой. И не просто люди едут вместе, как Маликовы Иван и Владислав, но и вообще на этот раллирейд выезжают в полном составе. И в этот раз дети окружали гонщиков повсюду – катались на велосипедах, откручивали головы львам у входа в ресторан, играли в прятки на огромной территории комплекса «Барские забавы» и создавали фееричный фон в своей детской зоне, который не мог заглушить ни рев турбированных моторов, ни музыкальный шум организаторов.

ПРОЛОГ

Скоростной спецучасток длиной 5,17 км можно было, конечно, назвать «пристрелкой» и написать, что он особого результата не имеет, чтобы валить на все деньги, но есть как минимум два «но», которые говорят за то, чтобы и «валить», и биться за результат.

Номер 1 – это минимальный разброс времени в первой десятке. Лет 5 назад колесо можно было сменить – и позицию не потерять. Сегодня, если посмотреть итоговую таблицу, станет понятно, что даже на несколько сотен километров ралли-рейда одна минута имеет вес подиума и вкус призового шампанского. Потому лидеры ехали эти 5,17 км в боевом режиме, а некоторые даже «на ушах»...

Номер 2 – это желание уехать со старта на первый длинный СУ максимально первым и не тратить время на обгоны, которые в формате Can-Am X Race весьма затруднительны. Организаторы не выдают участникам специальный прибор, предупреждающий об обгоне, и гонщикам приходится полагаться на хороший слух и благородство соперников. А это факторы крайне ненадежные.

«Пролог» представлял типичную трассу кантри-кросса, не сильно скоростную, потому как средняя скорость лидера оказалась только 75,5 км/ч. Перед самым финишем участники проезжали небольшую кроссовую часть, на которой их ждала «волна», «острая шпилька» и микротрамплин.

Самым быстрым на ССУ 1 оказался Маликов Иван № 401. Его Maverick X3, в народе окрещенный «Макларен», пересек финишный створ за 04:06,4. Второй результат у Ирека Миннахметова, № 476, который отстал от Ивана на 13 секунд! Учитывая супербыстрый ход Ирека, можно предположить, что Маликов ехал не просто быстро, а валил на все деньги. И в дальнейшем он подтвердил эту гипотезу. «Мне нужно было обязательно уйти со старта первым, потому что мое стационарное лобовое стекло прекрасно справляется с естественной грязью гонки, но обгоны могут стать проблемой, потому на «прологе» задача стояла «убрать» всех перед стартом на СУ 2. И Маликову это удалось.

Если первые два гонщика представляли самый «взрослый» класс SSV-SuperSport, то третье время

в «Абсолюте» на «прологе» показал Тимур Шигабутдинов, № 389, из класса SSV-Sport. Его Maverick X3 отстал от лидера на 20,9 секунды. Для справки – SSV-Sport от Super отличается шириной колеи, то есть в классе Sport она стандартно узкая.

Лучшее время в классе SSV-Standart показал Сергей Лошкарев, № 221, на Polaris RZR XP 1000: с результатом 4:41,3 он занял 9-ю строчку в «Абсолюте» «пролога».

Самым быстрым квадроциклистом стал Вячеслав Вицюк, № 113, на Can-Am Renegade 1000 X XC. Время Вячеслава – 05:08,6.

Чуть забегая вперед, скажу, что из десятки «Абсолюта» на «прологе» в десятку призеров итоговой квалификации первого этапа попали 6 гонщиков из 10.

СУ 2А

После «пролога», в пятницу, гонщикам нужно было проехать еще два коротких СУ по 100 км, которые в судейской ведомости называли СУ 2А и СУ 2В. Видимо потому, что это были одни и те же СУ, которые ехали два раза.

Местность Белореченска весьма специфическая. Нарисовать трек длиной 200 или 300 км там нереально ни при желании, ни при усердии. Вспахан каждый клочок земли, все засеяно, каждый метр кропотливо возделывается. И если местные жители не понимали специфики этой гонки, то организаторы были в тихом ужасе от возможных последствий. Дело в том, что для гонщика срезать угол и пройти по полю скорее норма, чем исключительный случай. На адреналине и скорости 120 км/ч сложно оценить культуру посадки и горечь крестьянских потерь. Ну а полсотни участников не просто приминали посевы, а оставляли на полях колеи и проспекты. Поэтому на брифинге перед стартом на СУ 2 руководитель гонки Владимир Королёв имел несколько растерянный вид, понимая, что через пару часов ему предстоит объясняться с разъяренными фермерами как минимум, а ситуация, когда трасса будет перекрыта тракторами или гонщиков будут атаковать всеми подручными средствами, совсем не гипотетическая. Понимая тот факт, что большая часть спортсменов в деревне не проживает и ментальность человека, работающего на земле, не осознает, организаторы вывели на трассу полсотни судей факта, которые должны были фиксировать прохождение контрольных створов – не резать углы и не заезжать на поля. Забегая вперед скажу, что помогло. Срезки были, но носили исключительный характер. Жители Белореченска с вилами на гонщиков не бросались...

Первым стартовал Иван Маликов и его штурман Дмитрий Карпов. План Маликова выйти на длинный СУ первым сработал, но финишный створ он пересек только на 10-й позиции, с отставанием от лидера на 8 минут. Для Ивана результат, мягко говоря, плохой. Парни много «блудили», и такая ситуация для пилота создает лишнее напряжение, которое чревато ошибками. Тот факт, что в лагере Маликовых лежал задний рычаг от Maverick X3, говорит сам за себя – ошиблись в пилотировании, и после удара машинка уже вряд ли могла держать максимальный темп в 135 км/ч.

Миннахметов Ирек и Евгений Павлов, видимо, никаких ошибок на трассе делать не стали и показали отличное время – 57 минут 47 секунд, заняв первую строчку результатов на СУ 2А. И это не удивительно. Когда штурман Ирека рассказывает, как он тренирует детей, сознательно прописывая ошибки в дорожные книги, и объясняет, как эти ошибки находить и выходить из ситуации, понятно, что среднестатистический штурман проигрывает Павлову не просто во внимательности или опыте, но принципиально в подходе к чтению ДК. Ирека оставалось классно проехать, что он прекрасно и исполнил. В опасной близости от лидера приехал его конкурент по классу SuperSport – экипаж № 407 Артем Хайрулин и Алексей Кузьмич. Они отстали всего на 31 (!) секунду. И этот результат не нуждается в комментариях. Can-Am X Race очень быстрая гонка, и тот факт, что в 10 минутах от лидера на СУ 2А «расположились» 16 экипажей, тому подтверждение.

В классе SSV-Sport лучшее время показал Гарифьянов Радик и Ришат Шайхулов, № 345. Их отставание от времени Ирека – 3 минуты 50 секунд. И лучшее время в SSV-Standard показали парни под номером 233 – Станислав Трильев и Алексей Волокитин на Maverick первого поколения. Их отставание 10 минут 13 секунд, чтобы мы понимали класс нового Maverick X3 и с чем остальным приходится бороться...

Ну и квадроциклы проехали первый длинный СУ с лучшим временем 1 час и 7 минут! Это быстрее SSV-Standard, а чтобы вы понимали: машинки, как правило, едут быстрее квадроциклов. Самым скоростным в ATV стал Алексей Иванов, № 182, на Can-Am Renegade 800 – его отставание от лидера 9 минут 18 секунд. А фаворит гонки в классе ATV Владислав Маликов пока отстает от Иванова на 2 минуты.

СУ 2В

Трасса в пятницу была более чем комфортной. Во-первых, не было пыли; во-вторых, лужи были небольшие, потому как весь день светило солнце и дороги подсохли. И самое важное – после дождей и в силу специфики местного грунта дорожки Белореченска мягкие, без камней, прощающие массу ошибок пилотирования.

Экипаж Ирека и Евгения № 476 снова не оставил соперникам шансов – 55 минут 43 секунды. Средняя скорость Миннахметова – 80,76. Ирек ехал на стоковой резине, стоковых амортизаторах и пружинах. Второе время у Рафаэля Фаттахова и Антона Ладыгина – они отстали от лидера на 2 минуты и 26 секунд. Не смогли парни так же поджать Ирека, как Артем Хайрулин на СУ 2А.
А где же Артем?
Хайрулин столкнулся с технической проблемой, которая должна дать пищу для размышлений всем владельцам Maverick X3! Через воздухозаборник, который за спинкой пилота, в воздушный фильтр попала бумажная наклейка, то ли спонсоров, то ли инструкция, обернула фильтр и ограничила доступ воздуха. Турбина отключилась. И парни ехали СУ 2В, не выходя на максимальную скорость. В результате они финишировали на 25-й позиции с отставанием от лидера на 11 минут 51 секунду.
Лучшее время в классе Sport показал Тимур Шигабутдинов и Виталий Евтехов, № 389 – 59:27. Экипаж Радика и Ришата, № 345, сместился на второе место.
В классе Standard тоже новый лидер – Валерий Стульский и Екатерина Ковалёва, № 212 – 1:03,08. Трильев/Волокитин «упали» на третье место в своей группе.

В ATV тоже рокировка – Сергей Храмушин, № 101, проехал СУ 2В быстрее всех квадроциклистов. Время Сергея 1:02,54. И посмотрите, как аккуратно подбирается к верхней позиции Владислав Маликов. В пятницу на СУ 2В он только третий...
Ну а где же еще один фаворит Can-Am X Race в зачете SuperSport – Артем Шумейко? Эта история полна трагизма и разрушенных надежд. Артем выехал на первый этап не только на сыром, неподготовленном аппарате, но и вступил в бой с новым Maverick X3, имея за спиной, образно так выразимся, Polaris RZR Turbo 17 года. Какие бы цифры ни рисовали в технических характеристиках RZR Turbo, сравнивать американский мотор с современным Rotax просто не имеет смысла.
Конечно, современными технологиями можно «надуть» любое количество «лошадей», но откуда возьмется ресурс и надежность? Его не продают в магазинах спортивного тюнинга, а ралли-рейд нужно доезжать. И если Polaris RZR Turbo утрет нос Maverick X3 на коротких и затыканных кроссовых трассах, то на длинных прямиках с крейсерской скоростью 135 км/ч у Polaris шансов-то не много.
В этой гонке Шумейко только тем и занимался, что менял ремни вариаторов (три на СУ). Нормальный ход для Polaris – это 110 км/ч, иногда можно прокатиться и 120, но лучше не долго, а затем дать вариатору остыть. Уже после гонки Артем сказал, что настроен серьезно переработать систему охлаждения вариатора и поставить шноркели, потому как на «стоке» вода попадает на ремень просто без всяких препятствий. Но даже если Шумейко «победит» вариатор, то насколько при таком режиме езды хватит мотора? Это вопрос, а пока СУ 2А для экипажа Артема Шумейко и Романа Елагина, № 422, закончился на 46-м месте. На СУ 2В они «упали» на 50-ю позицию.

СУ 3А

Всю ночь лил дождь. Трасса стала больше походить на спецучасток трофи, уровень воды в реках поднялся, дороги превратились в сплошную жижу-лужу.

Я никогда не любил «грязевые» этапы – строишь красивую машинку, можно сказать с любовью к каждой деталька, покупаешь классную раллийную экипировку, суперпродвинутый шлем, а потом всю красоту в говно раз, и три дня там бархатаешься не просыхая... Правда, относительно себя нелюбовь к трофи списывал на этакое напускное эстетство, что ли. Но когда в субботу постоял на финише и послушал эмоции, на которых приезжали гонщики, с облегчением вздохнул – все нормально со мной, не нравится трофи практически никому.

Не знаю, что думает Ирек Миннахметов относительно «грязных» СУ субботнего дня, но проехал СУ 3А снова с лучшим результатом – 1:01,17. И снова к нему стал подбираться Артем Хайрулин, сокративший отрыв на 3 минуты и 8 секунд. Несмотря на свой вчерашний финиш после СУ 2В на 25-й строчке, его итоговый результат пятницы был вторым (!) и, соответственно, сегодня он стартовал сразу после Ирека. Но ход Миннахметова вы видите по времени.

В классе SSV-Sport самым быстрым в «грязную» субботу стал Радик Гарифьянов и Ришат Шайхулов, № 345 – его Maverick X3 с хорошо читаемым издалека логотипом транспортной компании Delko сделал трассу СУ 3А с третьим в «Абсолюте» временем 1:07,31. Лидеру Радик уступает 6 минут 14 секунд. В этом самом месте нельзя обойти четвертую строчку первого СУ – Артем Шумейко на Polaris XP Turbo показал реальный класс грязевой езды! Подобрав, наконец-то, нормальный ремень вариатора, он показывает время дистанции 2:16,33. Это пока еще далеко до первого результата (почти 8 минут), но теоретически Артем в шаге от подиума, а впереди еще полтора гоночных дня... Тем более что максимальная скорость лидеров сильно упала – на СУ 3А Миннахметов показал только 63,49 км/ч, так что у Polaris Шумейко реально есть шансы.

SSV-Standard в силу реальной грязи и низкой скорости сменил лидера – Виталий Сушко и Андрей Карпов, № 251, на «Маверике» первого поколения с результатом 1 час 15 минут – первые! Такой исход не случаен, потому как атмосферные литровые «Маверики» первой генерации имеют хорошую мощность и момент в широком диапазоне, и их мотор, чтобы быстро ехать, не надо закручивать под 7000 оборотов. Плюс высокая посадка и хороший обзор на минимальной дистанции добавляет осознанности при пилотировании в условиях трофи.

Новый лидер и в классе ATV – Сергей Кудашев, № 141, с отличным для квадроциклов результатом 1 час 12 минут и 56 секунд – первый на СУ 3А. За ним финиширует никогда не поверите кто – «Русская механика» в лице Алексея Зверева! На своем фабричном квадре «РМ 800» Алексей показывает результат – 1:13,53. Одиннадцатый результат в «Абсолюте» из 54 участников на импортной технике!

То, что «Русская механика» впервые заявилась на гонку уровня Can-Am X Race и показала такой класс езды, делает честь этим парня и новому руководству завода. Но то, что этот квадроцикл элементарно не может проехать брод, а гонщики получили приборы навигации за три дня до гонки и только в день регистрации увидели дорожную книгу, эти факты честь с руководства автоматически снимают.

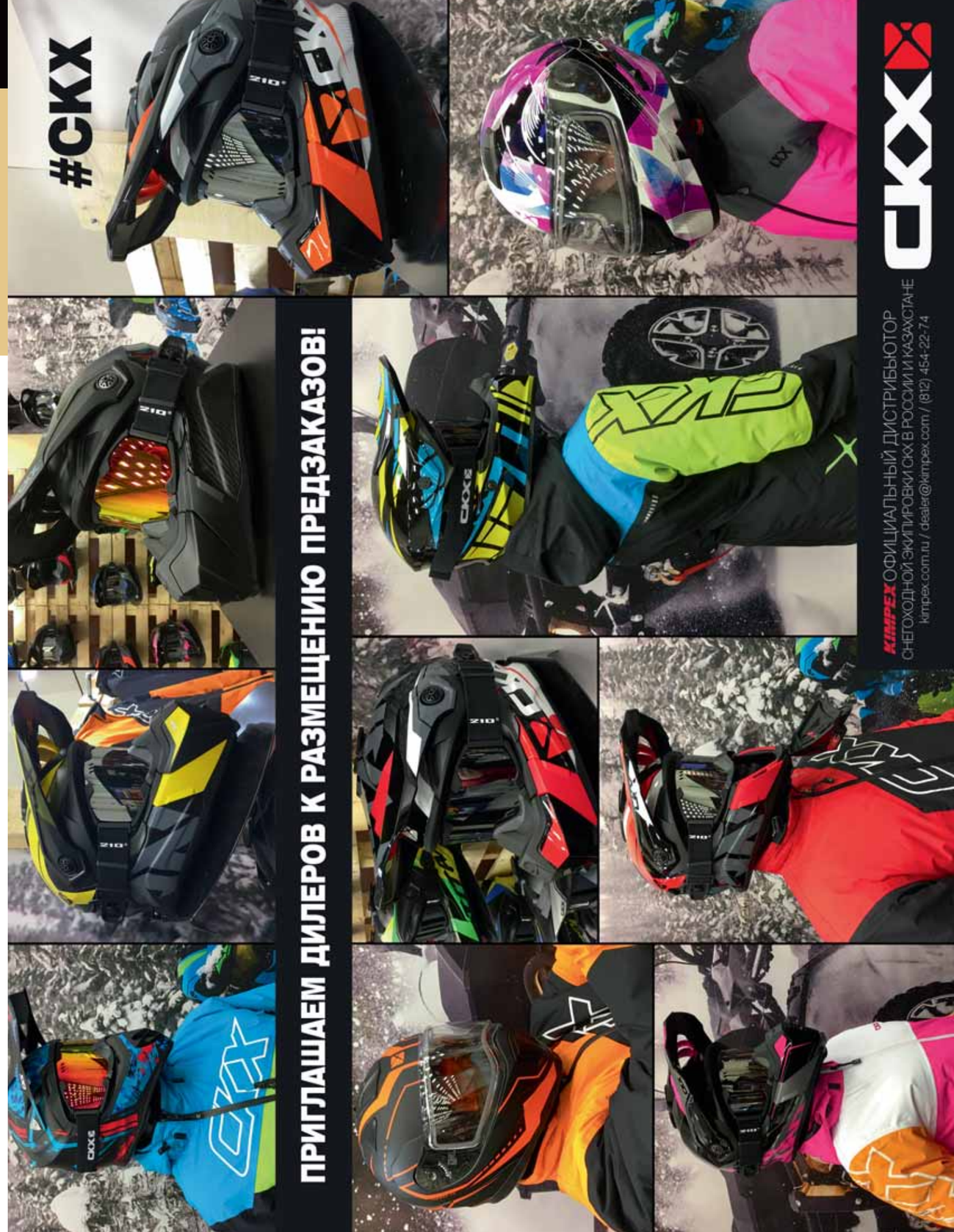
СУ 3В

Участники, которые впервые поехали на гонку Can-Am X Race, были шокированы offroad-форматом трассы и количеством грязи, которое в буквальном смысле обрушилось на их голову.

На финиш СУ приезжали измученные и раздраженные люди, испускающие реплики типа «это трофи, а не ралли» и рассуждающие про технику, «не созданную для такой езды». Опытные участники, ранее выступающие в гонках серии Can-Am Trophy, не рефлексировали – они уже попадали в такой формат, потому были готовы к нему и психологически, и технически.
Судя по лучшему результату (59:06), который снова показали Ирек Миннахметов и Евгений Павлов, № 476, они немного сбросили ход, потому как за три предыдущих длинных СУ сумели создать комфортный отрыв от наиболее опасных соперников. Именно этот факт объясняет то, что в трех минутах от лидера еще три экипажа.

Правда, когда на финишной прямой журналисты снимали проход Ирека по огромным лужам и сильной «волне», было, мягко говоря, страшно смотреть на ту феноменальную скорость, которую он позволял себе на крайне непростом участке.
И глядя на эту картину, язык не поворачивается написать: «Миннахметов, создав комфортный отрыв на СУ 3В, немного сбросил скорость». Если бы Maverick первого поколения или Polaris RZR XP поехали по этому участку с вот этой скоростью Ирека, они бы все висели на деревьях как елочные игрушки...
Тимур Шигабутдинов и Виталий Евтехов, № 389, первые в классе SSV-Sport – 1:01,04. Тимур все предыдущие дни держался в первой десятке «Абсолюта», но именно в субботу на первой части СУ они «провалились» на 33-е место и проиграли лидеру 28 минут. Это и удивительно, что парни за короткий 66-километровый СУ 3В отыграли массу позиций и встали на вторую строчку «Абсолюта»!
В классе SSV-Standard на «грязном» СУ «рулят» Maverick первой генерации – Станислав Трильев и Алексей Волокитин, № 233, заслуженно вырывают первую позицию – 1:08,0. Тем более что этим парням не занимать опыта offroad-этапов Can-Am Trophy...
И у квадроциклистов снова сменился лидер – Александр Доросинский, № 131, на Yamaha Grizzly 700 показывает лучший результат с временем 1:11,57. Вы понимаете, как выглядела трасса, если ушатанный Grizzly 700 объехал все литровые Outlander и Renegade второго поколения... Кстати, если пытаетесь вспомнить фамилию Доросинский и в голове вертится мысль, что на каких-то крутых гонках Александр недавно выступал, я вам помогу! Да, Александр Доросинский проехал и выиграл Dakar 2017 в качестве руководителя команды Сергея Карякина. Но то, что он покажет первое время на СУ, – удивило всех, а может, и самого Доросинского.
А где же Карякин № 406? Сергей в субботу финишировал на СУ 3А еще в боевом режиме, хоть и проигрывал лидеру 10 минут. Но уже на второй части спецучастка на его Polaris «кончился» мотор, и гонку Карякин закончил досрочно. Сложно предсказать

позицию финиша Сергея, но Can-Am X Race он едет в стиле Dakar – в меру быстро, очень аккуратно, словно рассчитывая ехать еще неделю как минимум. А может, такой ход у него в силу специфики собственного SxS – его Polaris не из коробки, и финансово в Can-Am X Race Карякин свои вкладывать вряд ли будет – он мыслит категориями Dakar уже 2018 года, а этот ралли-рейд для него не больше как разминка или развлечение.



СУ 4

Гонка воскресенья началась с томительного ожидания. Дожди сделали свое дело – и каждый «детский» брод превратился в непреодолимый бурный поток.

Все разведчики, посланные затестить водные препятствия, «утонули», организаторы отложили старт, и лагерь несколько часов пребывал в полном неведении. В результате часть воды убрали, часть оставили на свой страх и риск, благо уровень рек быстро падал, новый дождь по прогнозу был маловероятен, а народ вожделел старта. И уж как ни крути, но вода местных речек была много приятней, нежели вчерашняя «целебная» Белореченская грязь...

Впервые за все дни гонки итоговую ведомость СУ возглавил... не Ирек Миннахметов. Первое время у Ивана Маликова и Дмитрия Карпова, № 401 – 0:55,56. Их «Макларен» – Maverick X3, с ветровым стеклом и большим воздухозаборником на крыше, оторвался от ближайшего преследователя на 1 минуту 37 секунд. А преследовал их Радик Гарифьянов и Ришат Шайхулов, № 345, класс SSV-Sport, и у парней лучшее время в своей группе 0:57,33.

В классе SSV-Standard быстрее всех проехал Сергей Лошкарев и Евгений Третьяков, № 221, на Polaris RZR XP 1000. Держась практически все время на второй позиции и не опускаясь ниже 5-го места в группе, Сергей был явным претендентом на лидерство класса Standard. Время, которое показал экипаж № 221 на СУ-4, – 1:09,14. От нового лидера парни отстали на 13 минут 18 секунд.

Удивили своим высоким ходом на СУ 4 квадроциклисты. Лучшее время показал Сергей Храмушин, № 101 – 1:03,50, и это 8-й (!) результат в «Абсолюте» с отставанием от лидера гонки всего на 7 минут 54 секунды. Для квадроциклистов относительно SxS это очень высокий показатель.

В итоговой ведомости СУ 4 сразу девять сходов – восемь SxS и один ATV. Так проявляется усталость и человека, и техники. До финиша первого этапа Can-Am X Race 2017 остается всего пара часов и 27 с небольшим километров СУ 5...

СУ 5

Старт на СУ 5, последний спецучасток гоночного воскресенья, конструктивно начинался въездом в эффектный брод. Немного огорчало, что гонщики заходили на воду без скорости, но это не помешало прессе утопить пару фотокамер и основательно промокнуть под водопадом брызг, которые оставлял класс SSV.

Этот компактный не суперглубокий брод, на который у лидеров уходило порядка 5 секунд, наглядно демонстрировал зрителям класс езды.

На скорость прохождения брода влияла и грамотная траектория, и темп захода, и скоростной режим на воде, и даже точка выхода.

Первый водный «взрыв» случился в 16:14, и сделал его Ирек Миннахметов. Быстрый вход, стена воды. Ирек не пошел по короткой траектории, а сначала взял немного левее, «запрыгнув» на островок, затем, подкорректировав курс, «выпрыгнул» точно по траектории выхода.

Остальные участники на 98% скопировали эту траекторию. Было два-три оригинальных пути, которые удивили зрителей, но не отличились лучшим временем прохождения.

Последний СУ 5 стал самым коротким, не считая скоростного «пролога».

27,6 км быстрее всех прошел Иван Маликов, № 401 – 20 минут 46 секунд. Средняя скорость Маликова на этом спецучастке составила 79,74 км/ч. К примеру, второй результат по средней скорости на этом СУ 5 только 76,73 км/ч.

В классе SSV-Sport лучшим прохождением отличились Тимур Шигабутдинов и Виталий Евтехов, № 389 – 21:35. От лидера парни отстали всего на 49 секунд.

Сергей Лошкарев, № 221, остался самым быстрым в SSV-Standard – 24:28.

Второму месту в классе Сергей привез на этом коротком СУ аж минуту!

Под занавес получилось «выстрелить» Владиславу Маликову – начиная с эффектного прохождения первого брода и заканчивая стремительным финишем, он стал самым быстрым в классе ATV – 24:22. Результат 11-й в «Абсолюте»!

ПОБЕДИТЕЛИ

12 призеров встали на новый фирменный подиум, получили стильные кубки и эффектные «Икс»-медали.

Если отбросить фактор погоды, которая вне юрисдикции организаторов, и оценить чисто спортивные аспекты первого этапа, гонка прошла на твердую четверку. Если и были какие-то факторы, огорчающие участников, они в большей или меньшей степени присутствуют на всех гонках. Первое место всегда одно, со всеми вытекающими обстоятельствами, следствиями и переживаниями.
В классе квадроциклов сенсации не получилось, ну, может, только немножко... Владислав Маликов № 107, который избрал тактику «невидимой» езды, забрал первое место. Победа уверенная, с отрывом от второй позиции на 25 минут. Почему говорим про тактику «невидимой» езды? Потому что младший Маликов в отличие от старшего не «пугал» публику скоростью, не демонстрировал суперрезультаты СУ и вообще в итоговой ведомости ни разу не появился на первой строке, за исключением финального СУ 5, тем самым образно отправив друзьям-соперникам сообщение: «ладно, парни, я уехал»... Видеть на подиуме Сергея Лошкарева и Евгения Третьякова, № 221, класс SSV-Standard, было приятно по ряду причин.

Во-первых, Сергей много лет выступает в серии и год от года кропотливо набирает ход; во-вторых, он был соорганизатором этапа, предоставив под базовый лагерь свой комплекс «Барские забавы» – это комфортное место отдыха на целых четыре дня стало домом для всех гонщиков и гостей. На Лошкареве и образно и буквально все эти дни висели заботы и спортсмена-участника, и организатора-устроителя. И в-третьих, Сергей – единственный, кто затащил бренд Polaris в первую десятку итоговой классификации. Без него результат первого этапа был бы приторно канадским. Шутка. Тимур Шигабутдинов и Виталий Евтехов, № 389, возглавили класс SSV-Sport! Показав высокий темп еще на «прологе», проехав 5,17 км с третьим результатом в «Абсолюте», Тимур все дни заканчивал гонку на первой или второй позиции спецучастка. Исключением стала «грязная» суббота, где экипаж № 389 «провалился» в первой половине дня на 33-ю строчку. Но уже к концу дня Тимур закончил гонку на первой позиции в группе Sport и второй в «Абсолюте». По итогам трех дней гонки парни взяли золото в классе SSV-Sport.

SSV-SUPERSPORT

SSV-SPORT

SSV-STANDARD

КВАДРОЦИКЛЫ

Ирек Миннахметов и Евгений Павлов не просто выиграли «Абсолют» первого этапа Can-Am X Race. И не только встали на первую ступень подиума в самом сложном классе SSV-SuperSport. Ирек показал чемпионский класс езды – быстрый, безошибочный, безусловный. То, что его соперники делали ошибки, – это не следствие их меньшей квалификации или более низкого уровня подготовки техники, это следствие доминирования Миннахметова. Это Ирек своей безупречной ездой заставлял их нервничать и совершать ошибки. И в этом высочайший класс серии Can-Am X Race, когда соперники не только быстро ездят и делают скоростные машинки, но и учатся выстраивать стратегию, продумывают организацию команды, то есть выходят на абсолютно иной, более высокий уровень спортивной эволюции. С точки зрения маркетинга, на фундаменте которого построена эта коммерческая гонка, первый этап прошел на максимальный балл. В первой десятке итоговой классификации 9 аппаратов BRP Can-Am! Думаю, такой результат не ожидали ни сами организаторы, ни эксперты. При этом новичок модельной линейки BRP – Maverick X3 из 6 призовых мест, в двух самых сложных классах SSV-SuperSport и Sport, зашел на подиум... шестой раз! В четырех зачетных классах золото у Can-Am три раза! Можно перечислять различные категории и аспекты по брендам, но доминирование BRP в этой сложной и многогранной гонке пока неоспоримо.