

СЕРГЕЙ ВЯЗОВИЧ: «С КАЖДОГО “ДАКАРА” ПРИЕЗЖАЮ ВСЕ БОЛЕЕ СЕДЫМ»

ПОКА В БЕЛАРУСИ ОТМЕЧАЛИ НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ, В ПУСТЫНЯХ САУДОВСКОЙ АРАВИИ ПОДНИМАЛИ ПЕСОК ГРУЗОВИКИ МАЗ. ЛЕГЕНДАРНОЕ РАЛЛИ–РЕЙД «ДАКАР» В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ СОБРАЛО ТЫСЯЧИ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ ГОНОК. ФАКТИЧЕСКИ ГОНОК НА ВЫЖИВАНИЕ. И СРЕДИ ЭТИХ СМЕЛЬЧАКОВ СНОВА ОКАЗАЛИСЬ БЕЛОРУСЫ, КОТОРЫЕ ВНОВЬ ПОДТВЕРДИЛИ, ЧТО ПО ПРАВУ ЯВЛЯЮТСЯ ОДНИМИ ИЗ ФАВОРИТОВ ГОНКИ. ЭКИПАЖ СЕРГЕЯ ВЯЗОВИЧА ВТОРОЙ РАЗ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА ПОДНЯЛСЯ НА ПЬЕДЕСТАЛ. В 2018 ГОДУ В ЮЖНОЙ АМЕРИКЕ МАЗ СТАЛ ВТОРЫМ, СЕЙЧАС — УЖЕ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ — ТРЕТЬИМ. И ВСЕ РАВНО В БЕЛАРУСЬ ПАРНИ ВЕРНУЛИСЬ ГЕРОЯМИ. А ПОСЛЕ ИНТЕРВЬЮ, КОТОРОЕ СЕРГЕЙ ВЯЗОВИЧ ДАЛ ЖУРНАЛУ «СПОРТТИМЕ», СТАНОВИТСЯ ПРЕДЕЛЬНО ПОНЯТНО: «ДАКАР» — ЭТО МЕСТО, ГДЕ ЛЮДИ ПРОХОДЯТ НАСТОЯЩУЮ ПРОВЕРКУ НА ПРОЧНОСТЬ. ХОТЯ ХВАТАЕТ В ЭТОЙ ГОНКЕ И СВОЕЙ РОМАНТИКИ.

**СПОРТСМЕНЫ МЫ, ПО СУТИ,
В ЯНВАРЕ И ИЮЛЕ —
НА «ДАКАРЕ»
И «ШЕЛКОВОМ ПУТИ»**



После окончания «Дакара» вы у белорусских СМИ нарасхват. Что тяжелее: давать интервью или быть за рулем в пустынях?

Говорить нетяжело, куда труднее, когда попадают журналисты, которые вырывают фразы из контекста, а потом создают такие заголовки, что сам читаешь и думаешь: «Ничего себе интрига». А интриги, по сути, и нет. Вот это, честно говоря, немного неприятно. А когда все адекватно, со знанием вида спорта — это хорошо. В Беларуси понимание, что такое ралли-рейд «Дакар», очень невелико. Нам бы хотелось донести до людей, насколько это сложная, опасная и изнурительная гонка для участников, для техники. Поэтому мы с удовольствием даем интервью.



Перед нашим разговором вы правильно заметили, внимание к вам приковано в январе. А дальше...

Да, а дальше мы погружаемся в обычную рутинную работу. При этом хочу отметить, что мы не такие спортсмены, как многие другие. Мы ежедневно ходим на завод, занимаемся машинами, изобретаем какие-то детали, испытываем их. Так что спортсмены мы, по сути, в январе и июле — на «Дакаре» и «Шелковом пути». В остальное время — механики, конструкторы, водители-испытатели.

Семье приходится мириться с тем, что вас месяца два в год нет дома?

Даже больше. И «приходится мириться» — это идеально подобранные слова. У родных вариантов немного, ведь гонки — эта та работа, которая, по крайней мере мне, приносит настоящее удовольствие. Я этим живу и благодарен тому, что семья к этому относится с пониманием. А еще нужно учитывать, что у нас трое детей.

Уже восьмой Новый год подряд вы встречали вне дома, ведь «Дакар» стартует в первых числах января?

На самом деле в прошлом году попробовали отметить праздник дома. Но, как потом оказалось, это негативно сказалось на адаптации. Гонка проходила в Южной Америке, и была существенная смена часовых поясов. Мы прилетели за три дня до начала гонки и, честно скажу, потом пожалели об этом. Очень тяжело было адаптироваться: для вливания нужна как минимум неделя. В итоге еще и финишировали на шестом месте.

В этом году «Дакар» проходил в Саудовской Аравии, смены часовых поясов не было, но уже в семь часов утра первого января мы стояли в очереди за получением автомобилей. Поэтому Нового года дома не было. На самом деле для меня это не проблема. Куда обиднее, что пропускаю день рождения сына Артема. Праздник у него 10 января. Я и из роддома его не заб-

рал, и уже пятый день рождения вне дома. Это самый тяжелый момент. Детство быстро закончится, дети вырастут. Но пока попасть на праздник не получается.

Наверняка во время «Дакара» удалось поздравить сына по телефону?

Да, в этот раз связь была очень хорошая. Мы купили местную сим-карту, у нас был интернет, так что всегда на связи. Плюс каждый день, после гонок, делали видеотчеты. Можно сказать, и родные, и болельщики следили за нами в режиме онлайн.

Переезд «Дакара» с африканского континента в Южную Америку был связан с вопросами безопасности — появилось слишком много банд. А почему в этот раз гонка впервые прошла в Саудовской Аравии?

Причины те же. В Южной Америке неспокойная политическая обстановка. И я удивлен, насколько быстро организаторы сориентировались, все сделали и перенесли гонку.

Могу ошибаться, но изменения места проведения гонки негативно отразилось на выступлении команды «МАЗ Спортавто». Три года назад вы взяли серебро, а сейчас — бронзу.

Мы болельщиков уже разбаловали (улыбается). Посмотрите, с чего начиналась история участия МАЗа в «Дакаре». Я еще тогда не гонялся. Сначала — просто финишировать, затем — в топ-10 на одном этапе. Потом — в топ-10 в генеральной классификации. Сейчас мы сидим и говорим, что третье место — это неудача. Ребята, очень быстро забылось, через что мы прошли.



ЧЕЛОВЕЧНОСТЬ НА «ДАКАРЕ» ЕСТЬ, НО И СОПЕРНИЧЕСТВО НИКТО НЕ ОТМЕНЯЛ

Если же брать чисто мое участие в «Дакаре», с 2013 года и по сегодняшний день было разыграно 24 места на пьедестале. И их брали только восемь человек, включая меня. Пять человек из «Камаз Мастер», два человека из «Ивеко» и я. То, что парни из Беларуси пробились на пьедестал, дорогого стоит.

Но вы же понимаете, что в следующем году от вас будут ждать только победы?

Так подобные разговоры раздавались и после 2018 года, когда мы стали вторыми. Говорили, что мы чуть ли не должны уже побеждать. Мы сами хотим быть первыми, но нужно понимать, что к «Дакару» готовится весь мир и попасть на пьедестал очень тяжело. Для наглядности скажу, что в этом году в классе грузовиков стартовали 47 экипажей, финишировали 26–28. И мы оказались на пьедестале. Но еще

приятно, что МАЗ дошел в полном составе до финиша — три экипажа. Даже легендарный российский «Камаз Мастер» не смог этого сделать.

Вы ведь тоже чудом финишировали, учитывая те сложности, которые пришлось испытать.

Нет, не соглашусь. Лишь на 10-м этапе мы столкнулись с серьезными проблемами: сломался компрессор, рессоры. Если не вдаваться в подробности, скажу, что из-за этого мы могли тормозить только коробкой передач. Не могли менять компрессор на трассе, потому что потеряли бы на этом пять часов. С поломкой все-таки дотянули до финиша. Да, потеряли немного времени, но по сравнению с тем, что могло бы быть, это детский сад. А остальные проблемы? Пробитые колеса, например, это ничто.

И, говоря о проблемах, стоит отметить слаженную работу всего нашего коллектива: водителей, штурманов, механиков. В одиночку преодолеть «Дакар» просто невозможно. Каждый вносит свою лепту в достижение результата.

Когда не будет ошибок и проблем на трассе, МАЗ станет первым?

Думаю, даже с ошибками мы станем первыми. Обязательно настанет тот момент. Поверьте, невозможно пройти «Дакар» гладко. Это не та гонка.

В этом году вы приходили на помощь конкурентам?

Нет. Хотя один раз мы проезжали литовский экипаж, их джип лежал на боку. В нашей команде изначально была договоренность, что мой экипаж в любом случае не останавливается. Нужно стремиться к пьедесталу. Но мы остановились, убедились, что с литовцами все хорошо, они живы-здоровы, и поехали. Предупредили, что скоро другой экипаж МАЗ будет ехать, он поможет.

Если бы вы были на месте литовцев, не обиделись бы?

Так мы были в таких ситуациях. Как-то попали

в аварию, остановился экипаж «Камаза», убедился, что с нами все в порядке. И поехал. Я на них не обижаюсь. Человечность на «Дакаре» есть, но и соперничество никто не отменял. Командные задачи на первом месте.

А чтобы ставить задачи на «Дакаре» и их выполнять, нужны большие деньги?

За каждого участника мы платим от 4 до 9 тысяч евро. Не за экипаж, а за каждого человека: механика, журналиста и так далее. При этом, что самое интересное, никакого призового фонда в гонке нет. Мы боремся фактически за имя, престиж, за марку МАЗ. А за финансовую помощь спасибо нашим партнерам и спонсорам.

Не получая финансовой выгоды, вы все равно готовы рисковать своей жизнью.

Так я кайфую от этого! По-настоящему кайфую. К тому же, если честно, грузовик дает ощущение безопасности. Когда со стороны смотрим на ситуации, в которые попадаем, кажется, что тут можно поседеть. Хотя, признаюсь, после каждого «Дакара» я приезжаю чуть более седым.

Когда готовился к интервью, наткнулся на видео, где водитель и штурман во время гонки слушают музыку. На МАЗе такое практикуется?

Нет, такого у нас нет. Мы едем молча и слушаем только друг друга. Поймите, на «Дакар» люди приезжают с разными целями. Есть туристы — те, кто может себе позволить по деньгам или просто мечтал проехать «Дакар». Им главное финишировать. Нам они мешают на трассе (улыбается). Есть также «техники». Машины регистрируются в грузовой зачет, но не соревнуются, а едут по трассе, чтобы экипажам в классе «Джип» в случае чего оказывать помощь. Естественно, джипам из своей команды. Вот такие люди, как и туристы, не смотрят на время. Они себе и могут позволить ехать и слушать музыку.

Вы говорите о безопасности в грузовике, и я не могу не затронуть тему неизменной части «Дакара» — гибели гонщиков.

Лишь две гонки, по-моему, обошлись без смертей. Вроде в 2017-м и 2018-м годах. А в этом году уже две смерти. Плюс участники получают серьезные травмы, попадают на операционные столы. Таких примеров много.

Когда смотрите на трагедии со стороны, не возникает страха?

Может, я ненормальный, но у меня страха нет. Как бы страшно это ни звучало, но смерти для «Дакара» — это норма. Находясь в Минске, конечно, понимаешь, что



произошло, но на «Дакаре» даже не задумываешься. И еще на старте мы заполняем графу, кому в случае чего передавать свое тело. «Дакар» — это не шутки. И те же мотоциклисты, которые чаще всего гибнут, для меня как инопланетяне. Тысячи километров стоя (сидеть невозможно), на огромной скорости. А бывают еще и девушки-мотоциклистки. Кстати, есть на «Дакаре» зачет «одиночек», так скажем. Мотоциклисты едут одни, везут свое оборудование. Ни «техник», ни еще какой-то помощи. Рассчитывать могут только на себя. Просто ужас!

Насколько знаю, у экипажей МАЗа в этом году вообще комфортные условия были во время гонок.

У нас был дом на колесах. Четыре отдельных купе: три жилых помещения и душ. Своя кухня, микроволновка, сушилка, стиральная машина. Раньше у нас тоже были автодома, но не такие комфортные. Сейчас же даже появилась сушилка, где комбинезон можно повесить в полный рост. Купе со шторкой, подсветкой. Закрываешься и можешь заниматься чем угодно. Розетки для зарядки телефонов. Вроде мелочи, но на «Дакаре» это просто круто! Плюс были обогреватели. В Саудовской Аравии ночью в пустынях холодно, поэтому обогреватели как нельзя кстати.



К слову, вы не раз отмечали, что одна из ваших главных проблем на «Дакаре» — это питание с желудком.

О да, это точно. Я много чего не люблю, но ем самое простое. И мне угодить очень легко. А организаторы

что-то придумывают, деликатесы. И если я слышу, что сегодня дают, допустим, морепродукты, то разворачиваюсь, иду в автодом и завариваю себе «Роллтон». Плюс девчата в нашей команде в этом году прекрасно готовили. Я ощущал себя как дома. Кстати, если пару лет назад я терял на «Дакаре» до 14 кг, то в этот раз — всего четыре.

Скажите честно, государство поддерживает ваш вид спорта и участие в «Дакаре»?

Нет. Чуть-чуть обидно, но по факту это так. Да и во многих странах на автоспорт не обращают внимания. Ничего с этим не поделать.

И все равно есть желание, силы.

Деньги были бы приятным бонусом. Но для меня это уже не хобби, а образ жизни. Дело, которому хочется посвящать все свое время. Я счастливый человек, так как хожу на любимую работу. И чем это заменить, не знаю. Я даже не представляю себя вне руля. А самый большой страх — это если «Дакар» пройдет без меня. Меня этим можно пугать. А что касается перспектив карьеры... О завершении не говорим. Я мечтаю все-таки финишировать первым. И на следующий год выйти на старт. Честно, очень хочется получить номер 500 — первый среди экипажей грузовиков. Так что не переживайте: если мы выиграем, из спорта не уйдем.