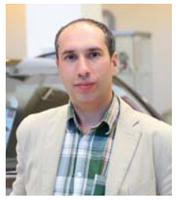
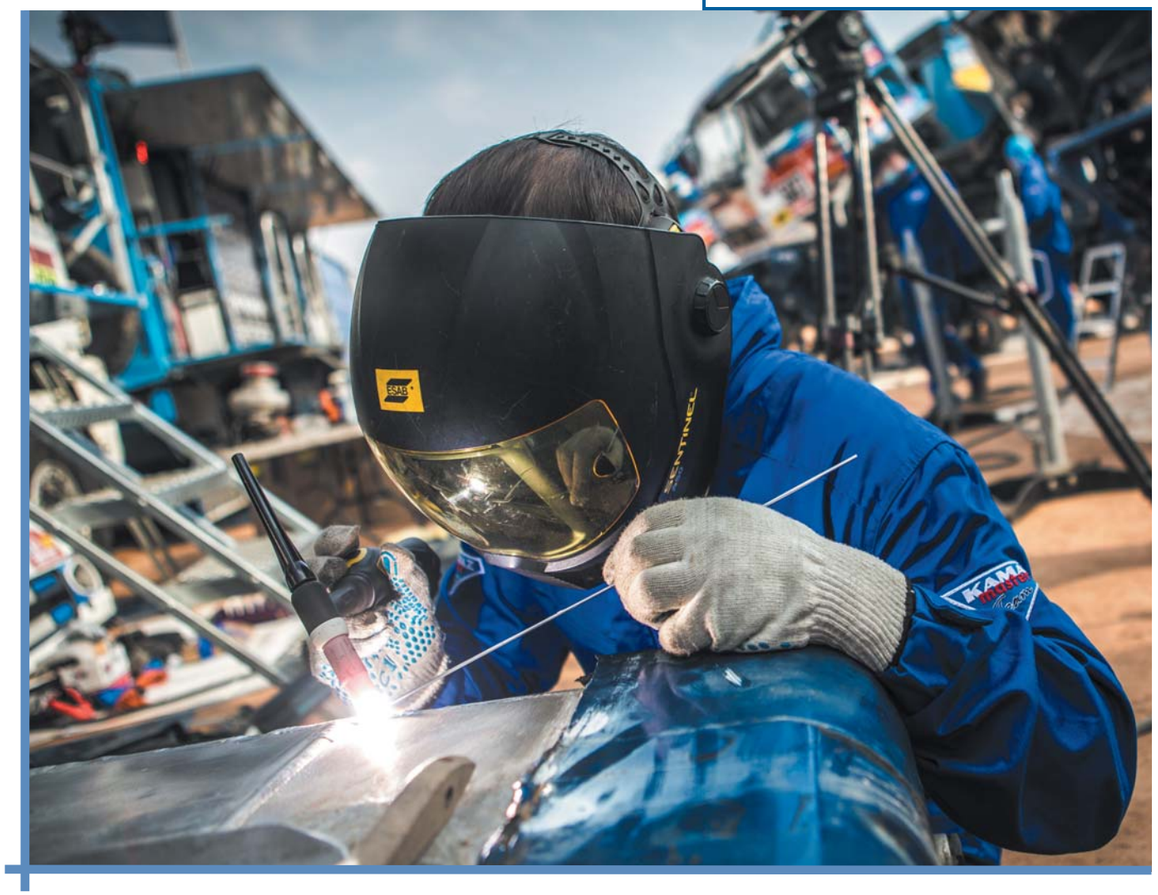
15 января завершилось 43-е издание ралли-марафона «Дакар». Сразу три российских экипажа спортивной команды «КАМАЗ-мастер» заняли весь пьедестал почета в грузовом зачете. Первую победу в карьере одержал Дмитрий Сотников, второе место занял Антон Шибалов, Айрат Мардеев показал третий результат.

Григорий МЕРЛИН





ИСПЫТАНИЕ ЖАРОЙ, ПЕСКОМ И БЕЗДОРОЖЬЕМ

Гонка стала знаковой для спортсменов: юбилейный 30-й старт в легендарном соревновании на выносливость принес команде 18-й титул в истории!

Оглушительный успех команды «КАМАЗ-мастер» прокомментировал её руководитель **Владимир Чагин:**

– Две недели сложнейшего соперничества на маршрутах Саудовской Аравии завершились победой российской команды! Рад, что в этом году до финиша добрались все четыре машины. Да, не всем сопутствовала удача на этапах, были технические сложности, сложно было и физически бороться с непростыми условиями, но это «Дакар». И победу одерживает тот, кто смог дотерпеть, превозмочь себя.

Участки гонки отличались не только протяженностью и сложностью маршрута, к которому в этом году организаторы подошли особо тщательно и креативно, но и условиями.

Вот как отзывается об одном из дней серебряный призер **Антон Шибалов:**

– Сегодня было много самых разных камней – больших, острых, скрытых. Не обошлось и без небольшого триала. Русла рек осложняли навигацию. Длинная секция дюн была интересной. Дюны – тычковые, с обрывистыми спусками. Посложнее, чем в начале гонки.

А вот комментарий **Андрея Каргинова** уже от другого дня:

– День был интересным, начался с песчаных дорожек – очень нагруженных, вязких и пухлых. Проехав 50 км, увидели, что расход топлива составляет 200 л на 100 км, понимали, что машине и мотору будет тяжело. На зоне нейтрализации встретились с нашими ребятами. Дальше пошли извилистые дорожки, где-то зацепили колесо, ехали на подкачке, за 30 км до финиша остановились и поменяли. Машину до бивуака довезли исправной.

Одним словом, это была непростая гонка и, безусловно, настоящая проверка на выносливость – как для участников, так и для техники. Непростой климат Саудовской Аравии – песок, зной, бездорожье – всё это сказывается на любой машине, даже если она специально адаптирована для тяжелых условий.

На старт

Весь год команды готовятся к старту. В этот раз, например, были проведены масштабные работы по снижению центра тяжести автомобилей, улучшению динамики, увеличению надежности отдельных элементов двигателя, сокращению времени регулировки давления в шинах и т. д.

Не один день ушел и на то, чтобы освоить аэродинамику машин, в частности пересмотреть распределение воздушных потоков для охлаждения различных систем автомобиля. Недоработки в этом направлении ста-

ли причиной потери времени в первый день «Дакара'2020», и в этот раз спортсмены приложили все усилия, чтобы не повторить прошлых ошибок.

Внимание

В процессе подготовки к марафону, как никогда, важна работа рука об руку с партнерами. Среди них – компания ESAB, один из лидеров в области производства оборудования и расходных материалов для сварки и резки. Сотрудничество «КАМАЗ-мастер» и ESAB длится уже 7 лет, и из года в год компания обеспечивает технологическую поддержку команде, помогая механикам и пилотам осваивать новейшие приемы сварки и резки.

Помимо этого, в рамках программы сотрудничества компания предоставляет спортсменам самое современное высокотехнологичное оборудование, сварочные материалы и средства индивидуальной защиты.

Ими комплектуются как производственно-технологическая площадка в Набережных Челнах, так и автомобили технического сопровождения – «технички». В совокупности всё это позволяет команде быстро и эффективно готовить раллийные грузовики к испытаниям и поддерживать их в процессе прохождения дистанций.

На сегодняшний день в производственном цехе «КАМАЗ-мастера» есть легкий инверторный источник сварочного тока Aristo Mig4004i Pulse, который практически всегда в деле – при сборке и усилении рамы и монтаже узлов и деталей из высокопрочных сталей. Он же выручает и при работе с алюминием, который необходим для снижения массы гоночного грузовика. Аппарат применяют при сварке алюминиевых патрубков системы питания, топливного бака и магистралей системы охлаждения двигателя. Работа для этого аппарата находится и при сварке других элементов конструкции из крылатого металла.

Также в производственном цехе «прижился» компактный блок подачи специальной проволоки Aristo Feed 3004w U8, а для мелкого производства там были установлены аппараты плазменной резки и резки в газо-кислородной среде. Один из них – автоматическая машина плазменной и кислородной резки SGX. Она позволяет эффективно резать сталь толщиной от 1 до 80 мм. В списке ее ключевых преимуществ – механизм подъема резака, линейная система перемещения и высокоскоростной привод переменного тока. По сути, она является одной из главных единиц оборудования для резки, задействованного при подготовке грузовиков к запредельным нагрузкам, – именно на SGX в «КАМАЗ-мастере» вырезают заготовки для станков с ЧПУ, которые не приходится подвергать дополнительной обработке и можно сразу отправлять на место установки.

Поехали!

В один из гоночных дней Андрей Каргинов, пилот экипажа № 500, писал: «Сегодня день не без приключений, спасибо нашему КАМАЗу, что довез до финиша. На трассе было неимоверное количество камней, и один из них, похоже, срикошетил в нас, когда мы резали трек. Если этого не делать и сидеть в колее, то в таблицу можно не смотреть вообще, потому что результата ты не добьешься. Во время спецучастка ничего не говорило о проблемах, финишировали нормально. И только на лиазоне мы почувствовали, что машина не разгоняется. Камнем разрушило корпус коробки передач, начало вытекать масло. Доехали до бивуака на честном слове, где и встали: грузовик заталкивали в лагерь уже вручную под изумленные взгляды чехов. Машину починим, завтра будет как новая».

Когда гонка уже стартовала, ключевую роль для спортсменов играют «технички». Их перегруза допустить нельзя, и потому оборудование должно быть предельно легким. Даже запчастей берут по минимуму – только самое необходимое для «полевого» ремонта. Здесь на помощь слесарям приходят сверхпортативные сварочные аппараты HandyArc весом всего 3,3 кг. С их помощью можно вести сварку не только углеродистой стали и алюминия, но и сплавов из никеля.

Кроме того, поскольку «залечивать раны» машин помогает не только ручная дуговая сварка, но и полуавтоматическая, когда условия позволяют, для этих целей машина технического сопровождения оснащена однофазным аппаратом CaddyTig 2200i AC/DC TA34. За счет его универсальности этот аппарат спортсмены особенно ценят. Помимо него, в «техничке» всегда есть ударопрочный и «всепогодный» аппарат для полуавтоматической сварки CaddyMig C200. Благодаря хорошо продуманной системе охлаждения он с легкостью переносит жару пустыни, а корпус из твердого полимера не боится механического воздействия ни при транспортировке, ни во время применения на месте ремонта.

Весь этот «инструментарий» – одна из ключевых переменных успеха команды, которая из года в год показывает впечатляющие весь мир результаты.

Финиш!

За 12 этапов гонщики преодолели почти 7700 км, а боевая дистанция составила около 4700 км. На бескрайних просторах Аравийского полуострова спортсмены «КАМАЗ-мастер» отстаивали титул чемпионов «Дакара» в непростой борьбе с основными участниками грузового зачета: IVECO, TATRA, МАЗ, PRAGA, RENAULT и MAN. В общей сумме в этот раз в ралли-марафоне приняли участие 500 спортсменов из нескольких десятков стран. Все они отправились в двухнедельный заезд на 286 единицах спортивной техники: 101 мотоцикл, 16 квадроциклов, 64 внедорожника, 61 багги и 44 грузовика.

Уже с нетерпением ждем «Дакар'2022»! Место проведения пока не оглашается, но мы уверены, что оно будет не менее интересным.