

# Новые вершины ещё впереди

...Когда две чистенькие, ярко раскрашенные “Нивы” ВАЗ-2131 и под стать им минивэн ВАЗ-2120 плавно подкатили и встали возле вазовской часовни, собравшимся вокруг журналистам трудно было поверить, что лишь месяц назад эти автомобили преодолевали трудный путь высокогорного восхождения на Тибет, а одна из “Нив” достигла (своим ходом!) рекордной для автомобильной техники высоты в 5726 метров. И только по лицам участников уникальной экспедиции “Тибет-99”, прибывших в понедельник в Тольятти, можно было догадаться, насколько трудным стало мероприятие, на которое добровольно себя “обрекли” петербуржцы Георгий Котов, Александр Дубовиков, Сергей Тюльпанов, тольяттинец Павел Недорезов и американец Джеф

маршрут. Джеф Шеа скоро доставит все необходимые документы в Лондон, в редакцию знаменитой на весь мир Книги рекордов Гиннесса. А остальные участники экспедиции, возвращаясь на машинах с Тибета в Санкт-Петербург, заехали в Тольятти, где сразу оказались в центре внимания прессы и специалистов и с удовольствием ответили на все вопросы во время пресс-конференции.

Не зря в самом начале мы сделали оговорку по поводу восхождения “Нивы” своим ходом. Потому что, по словам Георгия Котова, два года назад все началось с того, что он, альпинист с многолетним стажем, поднимаясь на Эльбрус с группой англичан, увидел странную картину: вмерзший в снег “Ленд-ровер”, вокруг которого сутились человек 20 альпинистов,



Гималаи — прекрасный фон для вазовских машин.



Героев надо знать в лицо. Знакомьтесь: Павел Недорезов, Георгий Котов, Сергей Тюльпанов и Александр Дубовиков.

Шеа, стартовав из Санкт-Петербурга 19 августа на трех серийных вазовских автомобилях в сторону тибетских вершин. Поэтому вполне уместно прозвучали слова присутствовавшего на встрече директора по техническому развитию АО “АВТОВАЗ” Константина Сахарова, у которого журналисты поинтересовались: не было ли “крамольной” мысли, что проект, организованный при непосредственном участии АВТОВАЗа, может не воплотиться? “Крамошной мысли не было, — ответил Константин Григорьевич. — Мы не считаем, что могут быть неудачи в мероприятиях, в которые мы “бросаем” наши автомобили. Мы переживаем только за людей: смогут ли они справиться с задачей?”.

Смогли. Это подтверждают не только слова участников, но и фотоснимки, и видеозапись, зафиксировавшие показания спутниковых, навигационных приборов: “Нива” побывала там, где до этого “не ступало” колесо ни одного автомобиля в мире. Об этом же говорит сертификат, который подписан руководителем фирмы, организующей все высокогорные восхождения на Тибет, и независимым экспертом, прошедшим вместе с альпинистами весь

поднимая его на высоту при помощи... лебедек. 5621 метр — таков был рекорд “несамостоятельного” восхождения английского джипа для Книги Гиннесса. “А ведь гораздо логичнее было бы заехать на эту высоту своим ходом”, — подумал тогда Георгий и уже через год вместе с Александром Дубовиковым воплотил свою идею, предприняв первое самостоятельное путешествие на двух “Нивах” ВАЗ-2131 в Тибет и достигнув за рулем машин базового лагеря Эвереста на высоте 5200 метров. После этого альпинисты обратились к производителям техники с Волги с предложением совместными усилиями побить мировой рекорд. И получили полную поддержку со стороны руководства завода. Начался долгий процесс подготовки: АВТОВАЗ выделил машины, было закуплено спецснаряжение, разработан маршрут, а в свою компанию питерцы приняли старого знакомого Джефа Шеа и пресс-атташе пресс-центра АО “АВТОВАЗ” Павла Недорезова, благодаря постоянным телефонным сообщениям которого вазовцы могли следить за каждым шагом экспедиции.

И вот позади — тысячи километров пути, пройденного российскими и казахстанскими до-

рогами, китайскими автобанами и проселками, тибетским бездорожьем. Позади — труднейшее восхождение, вобравшее в себя и преодоление каменной осыпи, где в любой момент резина колес могла безнадежно прорваться, и борьбу с селевыми потоками, когда шесть часов вытаскивали застрявшие в болоте автомобили, и волнение по поводу начавшегося в самый неподходящий момент снегопада, и отсутствие каких бы то ни было сил, чтобы выразить свои чувства, когда высота все-таки взята. Даже техника — и та выдерживала на-

остановиться на автомобиле в любой части склона. И получается так, что делаешь глубокий вдох и едешь метров сто. Потом у тебя просто начинают плыть зеленые пятна перед глазами, ты задыхаешься, сердце стучит 150 ударов в минуту, и из машины ты просто выпадаешь. По нагрузке это очень серьезно”. Видеозапись, представленная на пресс-конференции, подтверждает всю правдивость этих слов: вот автомобиль осторожно едет по каменной осыпи, похожей, по меткому выражению Павла Недорезова, “на тольяттинские площадки по продаже

жения, — добавляет Котов. — И для нас было откровением, что он тоже смог столько пройти!” Американский участник экспедиции Джеф Шеа также признал в вазовских машинах качественные, надежные и конкурентоспособные автомобили. И на пресс-конференции прозвучали слова огромной благодарности от альпинистов в адрес создателей такой техники, которая хорошо себя чувствует, как мы теперь знаем, не только в условиях Северного полюса, Антарктиды или африканских пустынь, но и высоко в горах.

На обратном пути первая пресс-конференция с покорителями состоялась уже в Астане (новой столице Казахстана), на которую поспешили представители десятков ведущих изданий республики. Вчера встреча, в которой принял участие и председатель совета директоров АО “АВТОВАЗ” Владимир Кадаников, прошла в Москве, завтра — в Санкт-Петербурге. Интерес к акции огромен. Говорят, питерский сайт альпинистов, куда они отправляли сообщения по всему маршруту, в сентябре занял первое место по посещаемости. А главный конструктор АО “АВТОВАЗ” Петр Михайлович Прусов признался, что, находясь в командировке в Германии, узнал о восхождении уже на следующий день от журналиста “Штерна”, а еще через день — из сообщений радио и телевидения.

Ну, а наши герои, едва спустившись с гор и придя в себя, уже подумывают о следующей высоте, которую можно будет взять на вазовских автомобилях. В мире ничего невозможного нет. Поэтому — продолжение следует.

**Екатерина СЕРГЕЕВА.**  
Фото автора,  
**Юрия МИХАЙЛИНА**  
и из архива экспедиции.



Теперь бы эту “Ниву” — да в заводской музей!

грузки с трудом, работая лишь на максимальных оборотах. Что говорить о людях, сидевших за рулем автомобиля! Ведь на высоте свыше пяти километров объем кислорода в воздухе вдвое меньше.

“По сложности это автовосхождение было вполне сравнимо даже с Эверестом, — скажет потом руководитель экспедиции Георгий Котов. — Когда на таких высотах идешь пешком, ты можешь остановиться в любой момент, постоять, отдышаться и после этого сделать следующие десять шагов. Здесь такой возможности не было, потому что невозможно

машин”, вот останавливается, из него буквально выползает Георгий, опускается на камни и несколько минут приходит в себя. Подъем от подошвы безымянной горы до вершины составил около пяти километров склона. На его преодоление ушло 8 часов.

Итак, 16 сентября рекордная высота была взята. Два других автомобиля — “Нива” и минивэн — одолели отметку в 5500 метров. “Честно говоря, мы не надеялись подняться на минивэне до такой высоты”, — признался Александр Дубовиков. “Мы его использовали лишь в качестве средства для перевозки снаря-