ВОСЕМЬ ДНЕЙ «ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

ВОСЕМЬ ДНЕЙ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В СОЧИ. 4712 КИЛОМЕТРОВ. 42 ВНЕДОРОЖНИКА. 16 ГРУЗОВИКОВ. ОКОЛО 1,5 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА И ЖУРНАЛИСТОВ. ЭТО «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ-2010». ДО ФИНИША ДОЕДУТ НЕ ВСЕ.

МАКС СЕРГЕЕВ

11 сентября из Санкт-Петербурга, прямо с Дворцовой площади, стартовало международное ралли «Шелковый путь — серия Дакар 2010». Это первый из пяти ралли-рейдов, которые пройдут по маршруту, никак не пересекающемуся с историческим Великим шелковым путем, в 2010–2014 годах. В прессе «Шелковый путь-2010» подается как PR-акция в поддержку будущей Олимпиады. Но до Олимпиады еще далеко, а у гонщиков и зрителей есть более насущные проблемы.

REUTERS

НА ФИНИШЕ — ВОСТОРГ ЗРИТЕЛЕЙ И СХОДЯЩИЕ С УМА ФОТОГРАФЫ

МАКСИМ СЕРГЕЕВ

НА ЗАВТРА НАМЕЧЕН КРАСИВЫЙ ФИНИШНЫЙ 17-КИЛОМЕТРОВЫЙ УЧАСТОК — И ВСЕ!

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ. 11 СЕНТЯБРЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ—СТАРАЯ РУССА

Церемония представления участников на Дворцовой площади. Гонщики сосредоточены, французы улыбаются, наши раздают автографы.

Эта трасса — серьезное испытание для автомобилей, гонщики на мотоциклах тем более должны показывать чудеса выносливости и внимательности, говорит перед стартом один из участников мотокоманды, Сергей Уткин. Девиз их команды — «Рули по-трезвому», и в спецаптечках мотоциклов BMW можно найти Zorex, быстро выводящий алкоголь из организма.

Настоящий старт позже.

Первый спецучасток короткий, на полигоне под Лугой — 86 км. Видимо, из-за его «незначительности» сразу потери. Несколько легковушек и два ярко-оранжевых грузовика Iveco: один повредил подвеску, а второй перевернулся. После трех часов откапывания грузовик удалось поставить на колеса, и он все-таки финишировал под Старой Руссой.

Временами идет дождь, и тем, кому не досталось места в гостинице, приходится ночевать в мокрых палатках. Волнует это пока немногих: механикам из обслуживающего персонала в первые дни спать вообще не полагается — всю ночь над лагерем визг болгарки и вспышки сварочных аппаратов.

ДЕНЬ ВТОРОЙ. 12 СЕНТЯБРЯ
СТАРАЯ РУССА—ВЯЗЬМА

Труд механиков не пропал даром: из легковых внедорожников выбыл только один экипаж, грузовики остаются в строю.

Дождь не прекратился. Трасса проложена по лесным дорогам, лужи полуметровой глубины. Когда в такую вваливает на скорости под сотню гоночный грузовик, брызги взлетают на несколько метров, а легковушки скрываются целиком. Совершенно не понятно, как эти ребята едут и умудряются держать темп — ничего не видно. Хотя надо отдать должное организаторам: вторая часть спецучастка — великолепный укатанный и очень красивый грейдер в лесу, напоминающий раллийные трасы Финляндии. Средняя скорость на спецучастке у победителя этапа в грузовом зачете — 104 км/ч («КамАЗ», пилот Э. Николаев)! Средняя же скорость Сайнса на гоночном VW Touareg Race — умопомрачительные128 км/ч!

Два внедорожника до финиша не дошли.

Снова все вокруг мокрое, и спать ложишься в мокрой палатке.

ДЕНЬ ТРЕТИЙ. 13 СЕНТЯБРЯ
ВЯЗЬМА—ЛИПЕЦК

Третий этап уже веселее: здесь длинный спецучасток. И потерь больше: три легковых внедорожника до финиша не дошли. Грузовики пока держатся. Две команды закончили гонку — Златко Георгиев из Болгарии, а также Нитцан Шекель и Дов Неман, попавшие в аварию. Двух участников из Израиля сначала доставили в больницу города Липецка для более тщательного обследования. У штурмана сломан нос и три ребра, гонщик пройдет дополнительное обследование в Москве, перед тем как вернуться в Израиль.

Выглянуло солнце, и сразу стало видно, что лето по этим местам прошлось безжалостно: нигде не видно зеленой травы — все выгорело. Машины несутся в облаках пыли — за следующие пять дней это станет привычным. Пыль. Пыль везде: в фотоаппарате, на зубах, в каждой складке одежды. Вечером в душе все выглядят как шахтеры–стахановцы. Уверяю вас, полсотни усталых мужиков с черными лицами и белыми задницами — зрелище еще то. Но эстетика занимает все меньше — начинает сказываться накопленная усталость.

ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ. 14 СЕНТЯБРЯ
ЛИПЕЦК—ВОЛГОГРАД

Четвертый, самый длинный этап — протяженностью 790 км. 300-километровый спецучасток частично проходит в зоне песков. Этап сложный. Особый опыт пилотирования в сочетании с навыками в области навигации необходим именно для прохождения дюнных песков.

Самый раскрученный отечественный пилот Борис Гадасин — за рулем G Force Prototype. Он единственный, кому удалось встать между джипами Race Toureg. Но на 37-м км четвертого этапа потерял управление, перевернулся и в результате сошел с трассы. Гадасин и его штурман Владимир Демьяненко не пострадали.

Оба случая (вчерашний и сегодняшний) объединяет общая закономерность: бьются не там, где есть объективная вероятность «разложиться» в соответствии с легендой, а буквально на ровном месте, на незамысловатой связке поворотов. Потеря концентрации, не вовремя расслабился — и вот печальный результат.

AP

РЕЗУЛЬТАТЫ БЫЛИ ВПОЛНЕ ПРЕДСКАЗУЕМЫ: В ЛЕГКОВОМ ЗАЧЕТЕ ВЕСЬ ПОДИУМ ЗАНЯЛА КОМАНДА VOLKSWAGEN, В ГРУЗОВОМ — «КАМАЗ»

ДЕНЬ ПЯТЫЙ. 15 СЕНТЯБРЯ
ВОЛГОГРАД—АСТРАХАНЬ

Жиниель де Вилье стартовал на спецучастке длиной 446 км в восемь утра. Новый лидер общего зачета, как и вчера, открыл гонку. Отныне джипы и грузовики стартуют вместе. Фирдаус Кабиров начал движение в 8.08.

А уже в 12.09 пришло сообщение: «На 324-м км спецучастка де Вилье потерял управление. Race Touareg перевернулся и встал на крышу. В результате де Вилье сошел с трассы. Гонщик и его штурман Дирк вон Зитцевиц не пострадали, но внедорожник сильно поврежден. Остается мало надежды, что они возобновят гонку».

Кроме де Вилье гонку покинули еще два экипажа на джипах Nissan и Mitsubishi.

С точки же зрения зрителя пятый этап оказался одним из самых запоминающихся и экзотических: дюны, верблюды, барханы, фонтаны песка из-под колес, заблудившиеся экипажи… Здесь все как на «Дакаре».

ДЕНЬ ШЕСТОЙ. 16 СЕНТЯБРЯ
АСТРАХАНЬ—ЭЛИСТА

Этот этап запомнился настоящей пыльной бурей, как в фильмах про басмачей — видимость 1,5–2 метра. Грохот и вой такие, что машину раскачивает. Понятно, что качает ветром, но кажется, что звуком.

Когда буря закончилась, за окном проявились выгоревшие под солнцем желтые степи и берега высохших соленых озер.

В этот день плутали особенно много — и в одиночку, и группами. Один из эпизодов массового блуждания случился по вине организаторов: навигационная точка, вопреки регламенту, лежала в паре километров от трассы.

Первая половина спецучастка ровная и скоростная. Вторая — 150 км кочкарника, канав и езды по «направлениям», разбавленных опасными местами типа узких дамб, соединяющих берега оврагов, или оросительных каналов, на которых и легковая-то машина помещается с трудом, не говоря уж о грузовиках.

ДЕНЬ СЕДЬМОЙ. 17 СЕНТЯБРЯ
ЭЛИСТА—МАЙКОП

По сути, это конец гонки. На завтра намечен красивый финишный 17-километровый участок — и все! Накануне только и разговоров было, что команды будут «рубиться в хлам». К сожалению, эта сентенция подтвердилась впрямую. За 20 км до финиша красный Mitsubishi L200 на скоростном участке сильно подпрыгнул, пролетел с десяток метров и буквально воткнулся мордой в землю. Несколько оборотов через крышу. У штурмана черепно-мозговая травма, у пилота проблемы с позвоночником. Оба в тяжелом состоянии отправлены в больницу. Тот, кто видел последствия этой аварии, запомнит ее надолго.

Гвоздем программы стал визит В. В. Путина, что не могло не повлиять на свободу перемещения по бивуаку: зачастую даже пройти из пресс-центра в столовую было совершенно невозможно.

ДЕНЬ ВОСЬМОЙ. 18 СЕНТЯБРЯ
МАЙКОП—СОЧИ

Последний спецучасток проходил по каменистому, извилистому руслу горной реки Шахи. За несколько десятков метров до финиша экипажи пересекали зрелищный брод. Рев моторов, фонтаны брызг, камни из-под колес. Восторг зрителей, сходящие с ума фотографы, милиция, пытающаяся отогнать народ на безопасное расстояние.

А потом был финиш и церемония награждения. Гонку закончили 29 легковых внедорожников и 13 грузовиков.

Результаты были вполне предсказуемы: в легковом зачете весь подиум заняла команда Volkswagen, в грузовом — «КамАЗ». Борьба за лидерство шла внутри команд. Победителем «Шелкового пути-2010» стал Карлос Сайнс на VW Touareg Race, а первое место в зачете грузовиков досталось Эдуарду Николаеву на КамАЗ-4911. ■