Review ралли «шелковый путь»

Гонка с песком на зубах

В этом году «Шелковый путь» проходит по территории России. Причем каждый раз его маршрут меняется, благо наша территория достаточно обширна, чтобы предложить самый широкий выбор климата и дорожных покрытий. Зачем организаторы каждый раз прокладывают новую трассу и как это происходит, выяснял **Валерий Чусов**.

— автоспорт —

ПРЕСС-СЛУЖБА РАЛЛИ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

В этом году выросла общая длина специальных скоростных участков, на которых проходят самые зрелищные этапы гонки. Из 4090 км на них приходится 2821 км.

Трасса ралли-рейда «Шелковый путь» по традиции проложена на юг от Москвы и в этом году проходит через Волгоград, Элисту к Астрахани. Трасса обновилась почти на 70% по сравнению с предыдущим годом. Основной целью изменений стало усложнение пути. Увеличена суммарная длина специальных скоростных участков: из 4090 км пути две трети, а точнее, 2821 км, приходятся на них. Они проложены по закрытым для обычного движения дорогам или бездорожью, и пройти их надо максимально быстро. Собственно, дорог на СУ участники увидят немного. В этом году неформальным девизом ралли-рейда стало «Возвращение к старым африканским традициям». То есть к тому, с чего начинались ралли-рейды,— преодолению пустынь и песков.

Африка под Астраханью

Именно песчаные дюны позволяют реализовать те качества пилота и штурмана, которые были важны в путешествиях через африканские пустыни. Быстрое движение по бескрайним просторам с переменным рельефом требуют высокой квалификации водителя и хорошей техники езды. А штурман обязан хорошо ориентироваться по легенде, ведь ориентиров в пустыне очень мало. Трассы всех известных мировых ралли, как правило, проложены в сухих и солнечных южных широтах по песчаным покрытиям. Ведь именно сложные дюнные пески — непременный атрибут хорошего ралли-рейда. Поэтому сразу после старта в Москве участники «Шелкового пути» устремятся на юг, подальше от дождей и прочих сюрпризов средней полосы России. «Раллисты не любят мокрых трасс. К тому же на грязных машинах не видно нанесенной на них рекламы, а это не очень нравится спонсорам»,— говорит Эрик Хайруллин, медиадиректор «Шелкового пути» и пресс-атташе команды «КамАЗ-Мастер». В маршруте ШП-2013 есть кольцевые участки в Волгограде и Астрахани. Они проходят по барханам и дюнам и настолько протяженные и разнообразные, что воспринимаются не как круговые маршруты, а как длинные спецучастки, которые по совпадению начинаются и заканчиваются в одном месте.

Сложность ШП-2013 профессионалы оценивают как достоинство. Один из разработчиков маршрута, призер самого длинного за всю историю ралли-рейдов марафона Париж—Москва—Пекин 92 Сергей Таланцев, комментирует трассу парой слов: «Это гонка не для девочек!» Знаменитый Пьер Лартиг, трехкратный победитель «Дакара» и один из главных разработчиков трассы нашего марафона, считает, что в этом году «Шелковый путь» — это маршрут настоящего ралли-рейда. «Получился очень интересный географический охват всевозможных зон: от степных плато до холмистой пересеченной местности с движением через открытые дюны, пески, песчаные массивы и быстрых рулежных дорог в горной местности»,— отмечает спортсмен. Он сравнивает ШП-2013 с «Дакаром», и сравнение получается в нашу пользу. «При 3500 „боевых“ километров „Дакара“ спортивная дистанция „Шелкового пути“ составила почти 3000 км. Но „Дакар“ спортсмены проходят за две недели, тогда как здесь экипажам отводится семь дней»,— напоминает французский гонщик-ветеран.

Мировая величина

Разработка трассы осуществляется в несколько этапов. Для первых набросков достаточно карт. При этом учитывается несколько факторов. Прежде всего это разнообразие рельефа и пейзажей, ведь большинство участников интересуют новые впечатления. Кроме того, по соображениям безопасности спецучастки должны проходить подальше от населенных пунктов или, скажем, мест выпаса скота. Затем проводятся черновые выезды для проверки трассы на местности. Эти работы выполняет группа российских специалистов под руководством исполнительного директора гонки Сергея Гири. После этого наступает главный этап прокладки трассы — генеральный реконнесанс.

Поскольку родоначальники ралли-рейдов и организаторы самого известного из них, «Дакара»,— французы, в этом виде спорта используется франкоязычная терминология. Участок маршрута по дорогам общего назначения, соединяющий спецучастки, называются лиазон, что в переводе значит «связка». Пункты остановок называются понятным без перевода словом бивуак. А реконнесанс по-французски означает «познание» в философии или «разведку» в военном деле. Ну а раз слово французское, то и занимаются этим французы. В головной машине на реконнесансе — Пьер Лартиг и Стефан Ле Бай, в своем деле они стали мировыми знаменитостями. Прокладкой трасс занимаются давно и, пожалуй, не имеют конкурентов. Пьер Лартиг проходит маршрут во вполне спортивном темпе, чтобы почувствовать трассу так, как будущие участники ралли. Стефан Ле Бай занимается прописью маршрута, привязывая его к местности. Конечно, в машине есть и навигационное оборудование, которое пишет треки, но человеческий фактор тут тоже немаловажен. «Сложность для меня — решить, как отметить уровень опасности для разных типов машин. Профессионалы из заводских команд на внедорожниках могут ехать быстро, но есть еще частные машины и грузовики»,— рассказывает Стефан Ле Бай. Некоторые крены могут быть опасны для высоких и тяжелых грузовиков, а вот легковые внедорожники их могут не заметить, особенно если за рулем профессиональный гонщик. Иногда приходится менять маршруты для разных типов автомобилей. На спецучастке после Тамбова, например, мост через небольшую речку не выдержит грузовиков, поэтому доступен только для легковых автомобилей, а грузовикам придется воспользоваться бродом.

После реконнесанса создается официальный роад-бук для каждого этапа, который выдают участникам вечером накануне старта. Также контрольные точки, которые нужно взять на маршруте, закладываются в память GPS-приемника, предоставляемого участникам. Однако их роль скорее контрольная, чем направляющая.

Но и это еще не все: за сутки до старта по маршруту проходит группа открытия — обычно это спортивный грузовик организаторов в сопровождении легковых внедорожников. Их задача — еще раз проверить трассу и при необходимости внести корректировки. Дожди или просто упавшее дерево могут вынудить искать новые варианты. Например, разлив небольшой речки в прошлом году превратил преодолеваемый пешком брод в серьезное препятствие, и пришлось искать объезд.

ПРЕСС-СЛУЖБА РАЛЛИ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

Француз Пьер Лартиг – один из лучших в мире специалистов по формированию раллийных трасс – принял участие в разработке маршрута «Шелкового пути»

В поисках новизны

Основная задача разработчиков трассы — дать спортсменам возможность получить новые впечатления. Для большинства участников ралли-рейды все-таки не основная профессия, а довольно дорогостоящее хобби. И пусть часто расходы покрывают спонсоры, важно привлечь как можно больше участников и зрителей. И тут одной гонки и демонстрации мастерства мало, играет роль и фон, на котором проходит ралли,— и в переносном смысле, и в самом прямом. Автомобиль, стремительно летящий на фоне привлекательного пейзажа, имеет гораздо больше шансов попасть на экран телевизора, дисплей компьютера или даже в глянцевый журнал, чем автомобиль, который просто очень быстро едет.

Поэтому выбираются маршруты, которые проходят через исторические и культурные центры, и для участников и сопровождающих предусматривается возможность знакомства с достопримечательностями. Это вполне можно совместить с соревнованиями. Стартовый участок от Москвы до Тамбова позволит полюбоваться традиционными среднерусскими пейзажами. Спецучастки первого этапа между Тамбовом и Волгоградом проложены частично по границам природоохранных зон. Здесь чередуются участки русской саванны и глухих лесов.

На втором этапе спецучасток проходит по местам Сталинградской битвы, 70-летие которой отмечается в этом году. Рядом с маршрутом — до сих пор сохранившиеся окопы и остатки блиндажей. Хорошая возможность напомнить гостям-европейцам, где решался исход Второй мировой войны.

Ну а спецучастки около Астрахани вполне характеризуют их названия — «Тысяча и одна дюна» или «Хазарский лабиринт». Здешние безлюдные и пустынные территории малоизвестны не только иностранным спортсменам, но и большинству российских.

Исполнительный директор гонки Сергей Гиря намекает на то, что в будущем организаторы ради разнообразия готовы разрабатывать для «Шелкового пути» новые направления и уже имеют заготовки чрезвычайно увлекательных маршрутов, не ограниченных пределами России.

При выборе трассы приходится учитывать и более прагматичные соображения. Например, для бивуаков лучше всего подходят аэродромы: с ними проще организовать логистику, ведь гонку обслуживают семь самолетов, а спортивный маршрут обязательно контролируется с вертолетов. Кроме того, наличие большого пространства упрощает организацию бивуака и размещение участников. Безусловный приоритет — безопасность. Ведь именно из-за повышения рисков для спортсменов ралли-рейды покинули Африку. В России это, к счастью, не проблема: у нас надо учитывать безопасность жителей местности, где проходит трасса, и не допустить ущерба для окружающей среды. Например, в предгорьях Кавказа некоторые реки нельзя пересекать вброд из-за водящихся в них редких видов рыб. Тогда трасса прокладывается в обход. А если спецучасток проходит через населенные пункты, спортсмены обязаны соблюдать общие ограничения скорости. Хотя в некоторых случаях для них организуют приоритетное движение, и мало кто из других водителей возражает против этого. Соревнования получают максимальную поддержку и помощь на всех уровнях, включая Министерство обороны, МВД и МЧС. «Нас ждут с нетерпением. Ведь это, ко всему прочему, еще и мощный всплеск туризма для региона»,— убежден креативный директор гонки Булат Янборисов.

Путевка в долгую жизнь

— маркетинг —

Как говорят исследования, в 72 случаях из 100 поклонники автоспорта предпочитают покупать товары компаний, поддерживающих автомобильные команды. Автоспорт во всем мире не страдает от отсутствия спонсоров, но эти спонсоры готовы сотрудничать только с уже раскрученными соревнованиями, известными и специалистам, и широкой телевизионной аудитории. О том, как развивает свой бренд ралли «Шелковый путь», рассказывает корреспондент Review КИРА ВАСИЛЬЕВА.

Для многих команд «Шелковый путь» — это генеральная репетиция перед «Дакаром», поскольку условия их проведения схожи. Качественный состав участников обеспечивает ралли медийную поддержку. «Шелковый путь» сотрудничает с медиагруппой «Евроспорт», поэтому заезды этого года будут транслироваться на каналах Eurosport и Eurosport-2. Исходя из данных об аудитории каналов, посмотреть трансляцию гонок смогут примерно 100 млн семей в почти 200 странах. Добавьте к этому дистрибуцию ТВ-сигнала через Европейский вещательный союз (EBU) — в итоге количество стран, принимающих картинку, приближается к 200.

Телетрансляции — важный, но не единственный инструмент работы по повышению узнаваемости бренда. «Сначала нужно создать потрясающее спортивное событие, привлечь авторитетных спортсменов, убедить спонсоров, придумать оригинальный сюжет мероприятия и создать медийный интерес. Тогда и бренд сформируется»,— говорит Александр Еременко, управляющий директор BrandLab — компании, специализирующейся на управлении брендом.

По словам специалиста, пять лет для бренда спортивного соревнования не срок: судя по другим гонкам, у «Шелкового пути» на окончательное формирование бренда уйдет до десяти лет. «Договоренности с ведущими спортивными каналами, безусловно, важный шаг, но он не гарантирует успеха, так как все будет зависеть от контента: будет ли он интересен для зрителя, смогут ли организаторы выстроить занимательный сюжет о ралли»,— считает господин Еременко.

Впрочем, с такой оценкой в корне не согласен Иван Самарин, чемпион России по автомобильному спорту. Он напомнил, что ралли «Шелковый путь» стартовало в период, когда у «Дакара» начались проблемы, связанные с невозможностью обеспечить безопасность на участках в Африке. Организаторы использовали опыт «Дакара» и постарались не допустить ошибок коллег. «Я думаю, что это очень сильное спортивное событие, которое продолжает набирать обороты. Здорово, что оно регулярно притягивает внимание международной прессы и участников,— говорит Иван Самарин.— Приятно, что автоспорт в нашей стране начинает развиваться стремительно. Помимо ралли-рейда «Шелковый путь» в этом году пройдет несколько крупных международных автоспортивных событий».

Нина Исайченко, генеральный директор агентства маркетинговых коммуникаций Art & SmartPMCG, член Гильдии маркетологов, полагает, что бренд «Шелковый путь» пока не растет в цене. «Судите сами, первый год: международный уровень, три страны. Со второго года гонки это уже соревнования внутри страны,— рассуждает госпожа Исайченко.— Видимо, на волне успеха организаторы гонок решили, что дальше работать над укреплением бренда не нужно, и стали его использовать для усиления имиджа других российских событий: поддержка Олимпиады, поддержка юбилейного года Отечественной войны».

Между тем некоторые маркетологи видят и положительные стороны в таком развитии. «Это хороший маркетинговый инструмент — открытый канал коммуникации как для производителей автомобилей, которые, участвуя, могут продемонстрировать конкурентные преимущества своего продукта, так и для прочих партнеров–спонсоров гонки»,— говорит член Гильдии маркетологов Анна Воробьева.

С тем, что у автоспорта в России большое будущее, согласен автогонщик, мастер спорта международного класса Даниил Мове. Он называет несколько причин, но одна из главных, по его мнению, состоит в том, что был момент вакуума, когда автоспорту не уделяли должного внимания, а сейчас российские гонки догоняют мировые, что, конечно, не может происходить без поддержки крупных структур и политиков. «Это очень дорогой вид спорта, в котором многое зависит от поддержки финансовых структур и политического рычага,— констатирует Даниил Мове.— Яркий пример — гонка Мировой серии, в которой в том числе выступаю я. В прошлом году, впервые приехав в Россию, она сразу собрала 85 тыс. зрителей, и это один из самых высоких показателей Мировой серии в Европе по всем странам, где проходят гонки. Более того, и на „Формулу-1“ приходит примерно столько же зрителей. Интерес в России к автоспорту растет».

На интерес зрителей к автоспорту влияет несколько факторов. Российские спортсмены начинают показывать хорошие результаты — чего только стоят успехи обновленного молодежного состава команды «КАМАЗ-мастер» в престижнейших мировых ралли-марафонах. Кроме того, наконец началось строительство кольцевых трасс должного уровня.

Но главное, наш автоспорт начал давать людям качественный зрительский продукт. Вместе со спортивными трассами «Шелкового пути» фактически создаются параллельные экскурсионные маршруты, которые собирают огромное количество своих болельщиков. И шансы на то, что тернистый путь нашего автоспорта на мировую арену станет шелковым, все выше.

прямая речь

Почему вы едете на «Шелковый путь»?

Стефан Петерансель, *французский пилот команды X-Raid, 11-кратный победитель ралли «Дакар»:*
— Все сделано на очень высоком уровне. И, на мой взгляд, «Шелковый путь» вполне может претендовать на звание русского «Дакара». Очень сложная трасса, длинные этапы. Например, из Астрахани в Ставрополь мы ехали больше шести часов. Нравится, что удалось найти разные ландшафты: мы проехали и по грязи на первом этапе, где у меня, к сожалению, сломалась машина. Были пески, степи, невысокие горы — мне очень понравилось. А еще хочу отметить, как организованы бивуаки. Очень приятные люди, прекрасная еда, есть возможность для отдыха.

Карлос Сайнс, *испанский гонщик, победитель ралли «Дакар-2010», победитель ралли «Шелковый путь-2009» и «Шелковый путь-2010»:*
— Ралли «Шелковый путь» очень важно для подготовки к Дакару. В 2010 году нам нужно было протестировать новую версию джипа Race Touareg. Мы хотели посмотреть, как работает система охлаждения. Такая возможность тренировки идеальна за несколько месяцев до Дакара. Это была непростая гонка, особенно с точки зрения навигации. Интересно ехать первым и не видеть следов колес мотоциклов.

Алеш Лопрайс, *пилот чешской команды InstaForex Loprais Team, победитель ралли «Шелковый путь-2011»:*
— Больше других запомнился этап, который мы выиграли: Астрахань—Астрахань. Он был самым трудным — 400 км страшной степи, чтобы выжить, нужно было финишировать как можно быстрее. А больше всего понравился последний гоночный день, хотя для нас тогда все складывалось не очень удачно: возникли проблемы с подкачкой колес, вынужденные остановки для ремонта, потеря времени. Но этот участок самый красивый, с моей точки зрения! Наша новая машина мощная и быстрая, нам очень нравится, но мы еще ее дорабатываем. Все экипажи команды «КамАЗ-Мастер» — очень сильные соперники, и кто из них главный наш конкурент — вопрос везения».

Нассер Аль-Аттия, *катарский гонщик, победитель ралли «Дакар-2011»:*
— Я дважды участвовал в «Шелковом пути» и, хотя я ни разу не выигрывал в нем, у меня остались отличные воспоминания как об этой гонке, так и о нашем противостоянии с Карлосом Сайнсом. Это действительно сложное испытание, с длинными этапами и очень разнообразным маршрутом, который очень напоминает то, что мы встречаем в Южной Америке. Для меня эта гонка является наилучшей подготовкой к «Дакару». Постольку поскольку в мире не так уж много гонок, которые предлагают такое же качество, как «Шелковый путь», в плане организации маршрутов, я абсолютно уверен в своем возвращении на российские дороги в скором будущем!

Борис Гадасин, *пилот российской команды G-Force, победитель ралли «Шелковый путь-2012»:*
— «Шелковый путь» стоит совершенно отдельно для меня среди других гонок. Это единственное соревнование в России, которое может вырасти до уровня «Дакара», и я желаю организаторам этой гонки не останавливаться на достигнутом, а делать гонку еще лучше.

Владимир Чагин, *семикратный победитель ралли «Дакар», руководитель команды «КамАЗ-мастер»:*
— Ралли «Шелковый путь» для всех очень непредсказуемая и сложная гонка. Об этом свидетельствует статистика: четвертый раз проходит гонка, но ни один экипаж два раза здесь не выигрывал. Более того, даже ни один спортсмен не забирался дважды на первое место. Тем и интереснее, когда все быстро меняется. На «Шелковом пути» мы много экспериментируем, используем новинки, проверяем. То, что хорошо себя зарекомендует, используем на «Дакаре». Это нормальный процесс работы над совершенствованием техники.

Жан-Луи Шлессер, *французский гонщик, двукратный победитель ралли «Дакар»:*
— У меня самые приятные воспоминания о прошлогоднем ралли, несмотря на мою аварию. Зрители и организаторы очень тепло встретили меня. Я с нетерпением жду возвращения на «Шелковый путь». Это настоящий ралли-рейд, здесь теплая и дружелюбная атмосфера, как на «Африка Рейс». Мои амбиции? Я еду, чтобы победить, но я знаю, что будет невероятная конкуренция.

Сзалай Балаш, *венгерский гонщик:*
— Ралли «Шелковый путь» — это отличная подготовка к «Дакару». Организация здесь великолепная. Мы можем проверить наши инновации в условиях пустыни, так что в прошлом году мы уже решили, что мы обязательно вернемся. Конечно, мы также мотивированы тем, что в последнем издании мы достигли одного из наших лучших международных результатов в нашей карьере, и мы жаждем вернуться. В этом году мы планируем быть снова в числе лучших и бороться за победу.

Фредерик Шавиньи, *пилот французской команды Dessoude Competition:*
— Я люблю это ралли и здешний радушный прием. Организаторы — настоящие профессионалы. Я не пропустил ни одной гонки «Шелковый путь». Это будет мой пятый раз! Организаторы приняли решение сократить лиазоны — это хороший момент, и, конечно, будет очень сложно. Мне не терпится побывать на Красной площади, это уникальный опыт! Мои планы? Мы постараемся, попасть в топ-10.