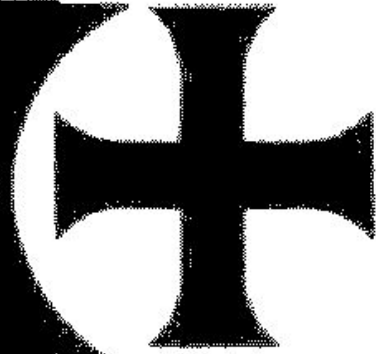


07.APR1997* 08528



ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР

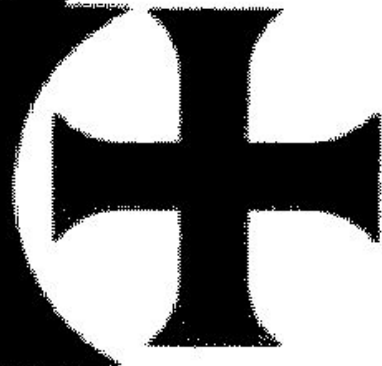
БОГДАНОВ

Олег Андреевич



СССР. 103045. Москва. Селиверстов переулок 10.

Телефон 2071721 Телефакс 2071630 2002281 Телекс 411871 КНИГА



TECHNICAL DIRECTOR

Oleg BOGDANOV

USSR, 103045, Moscow Seliverstov per. 10

Telephone 207 1721 Telefax 207 1630 200 22 81 Telex 411871 KNIGA

500



ДОБРО
ПОЖАЛОВАТЬ
В СУПЕР АВТОМАРАФОН

ТРИКОНТ - 92





Предстоящий год будет отмечен выдающимся всемирным событием — ПЯТИСОТЛЕТИЕМ ОТКРЫТИЯ АМЕРИКИ ХРИСТОФОР КОЛУМБОМ.

Весь мир обратит свои взоры к Америке, чтобы воскресить в памяти удивительную главу мировой истории, написанную отважным генуэзским мореплавателем.

"Христофор Колумб не только открыл дверь в Новый Свет, он продемонстрировал всем нам, каких выдающихся подвигов можно достичь через настойчивость и веру в успех".



George W. Bush

Пятьсот лет назад люди начали путешествовать между Старым и Новым Светом. В те времена наиболее популярным средством передвижения были корабли. Сегодня люди по-прежнему стремятся навстречу новым удивительным впечатлениям. Но теперь, все чаще они это делают на автомобилях.

Итак, мы предлагаем провести МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ СУПЕРМАРАФОН, ПОСВЯЩЕННЫЙ ПЯТИСОТЛЕТИЮ ОТКРЫТИЯ АМЕРИКИ ХРИСТОФОР КОЛУМБОМ.



Название марафона — "ТРИКОНТ-92". Из испанского города Палоса — откуда в 1492 году Колумб отправился в свое историческое плавание — Суперавтомарафон пройдет по дорогам Европы, Азии, Америки и после девятидневного беспрецедентного рейда достигнет памятника Христофору Колумбу в Нью-Йорке.

Супермарафон "Трикоонт-92" возродит дух Колумба, дух первооткрывателей в новом, сухопутном, автомобильном открытии Америки.

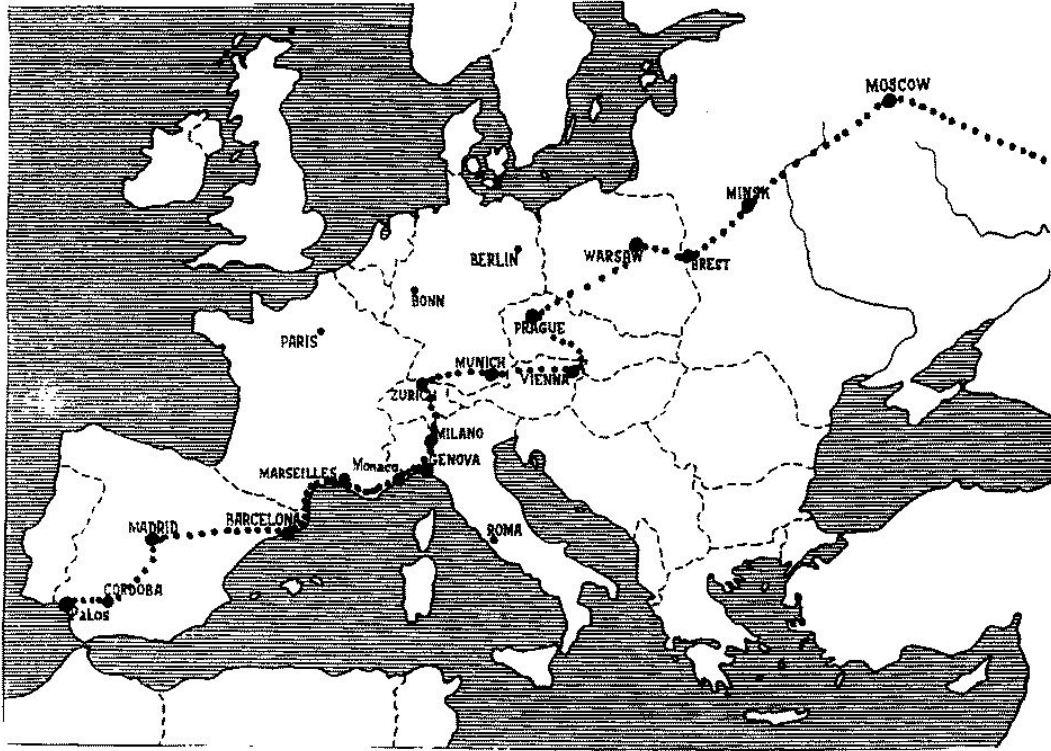
То, что совершил Колумб пятьсот лет назад, можно сравнить лишь с тем, что сегодня люди совершают в космосе, открывая Новые миры. Прокладывая все дальше и дальше путь "От Колумба до Космоса", они показывают примеры отваги и героизма, настойчивости и веры в успех, дружбы и взаимопомощи — те качества характера, которые во все времена были высшими общечеловеческими ценностями.

Супермарафон "Трикоонт-92" по своим непредсказуемым сложностям, удивительным приключениям и неожиданным открытиям сможет, пожалуй, сравниться с настоящим космическим полетом и потому будет достоин участия в нем любого космонавта.

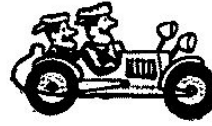
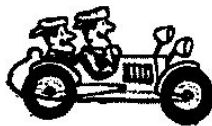


Итак, задача состоит в том, чтобы соединить вместе идею "ОТ КОЛУМБА ДО КОСМОСА В СУПЕРМАРАФОНЕ К НОВЫМ ОТКРЫТИЯМ ЧЕРЕЗ НАСТОЙЧИВОСТЬ И ВЕРУ В УСПЕХ".

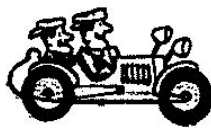
Старт Супермарафона "Трикопт-92" запланирован на ФЕВРАЛЬ 1992 ГОДА.



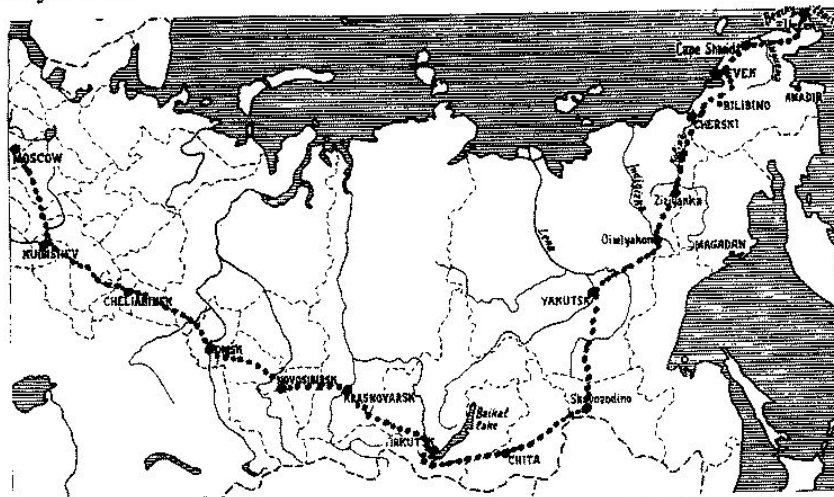
Караван автомобилей пройдет от небольшого испанского городка Палоса через Мадрид, Барселону, на Юг Франции, через Марсель, Монако, в Италию. В Генуе — городе, где родился Колумб — караван сделает специальную торжественную остановку. Далее путь будет лежать минуя Милан, через красивейшие перевалы Швейцарских Альп, через Цюрих, на Юг Германии, минуя Зальцбург — родину Моцарта, через красавицу Вену, в Чехословакию и далее через Польшу в Москву.



Европейская часть Марафона ожидается спокойной и приятной.

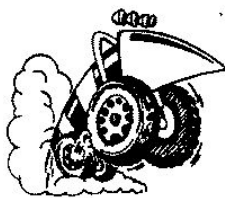


От Москвы до Иркутска караван проследует по Транссибирской магистрали, ми-
нует озеро Байкал и достигнет небольшого городка Сковородино, неподалеку от
границы с Китаем. Отсюда дорога повернет строго на Север, в сторону Якутска —
столицы автономной республики, размеры которой в несколько раз превышают тер-
ритории Испании, Франции, Англии, Италии и Германии вместе взятые. Якутск бу-
дет последней точкой Евроазиатской части маршрута, где участники Суперавтома-
рафона будут ощущать под колесами своих автомобилей то, что называется дорогой.
Дальше — сплошные приключения, удивительные по своей беспрецедентности и
непредсказуемости.



Участникам Супермарафона предстоит пройти почти пять тысяч километров пол-
ного бездорожья, преодолевая снежные заносы и скованные льдом реки Якутии,
поднимаясь по крутым Колымским перевалам, пробиваясь сквозь белое безмолвие
Чукотской тундры. В отдельных местах температура будет достигать 50 градусов
ниже 0. Более двух тысяч километров пути будут лежать за Полярным Кругом.

Ни один иностранный автомобиль еще не бывал в этих местах и
не потому, что все это очень далеко от остального мира, а потому
что здесь просто нет дорог!

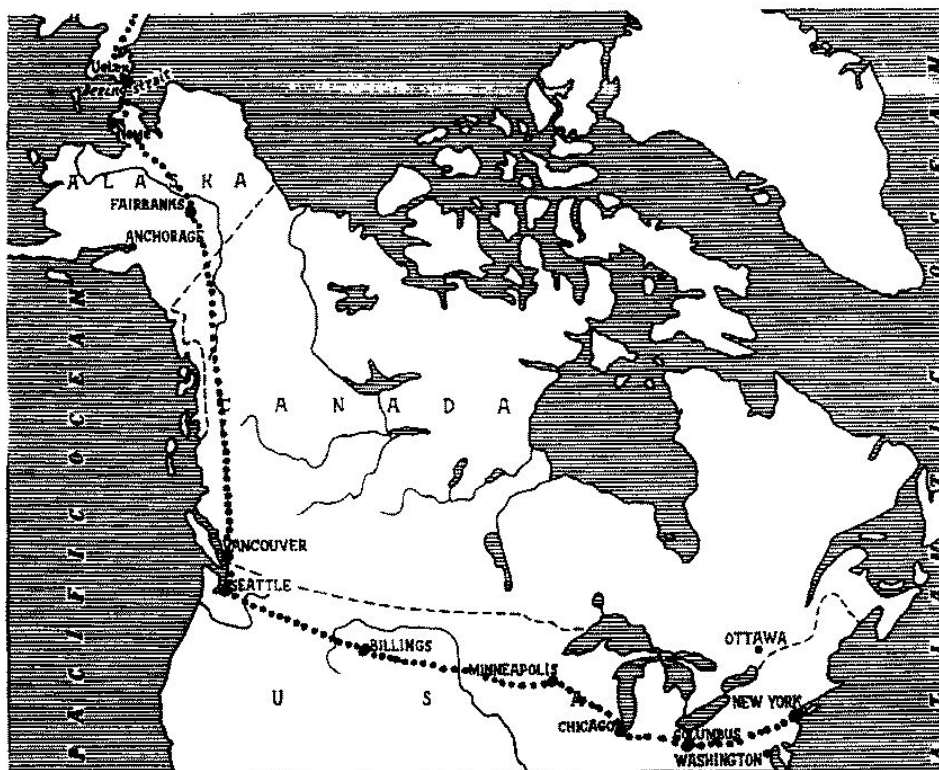


Достигнув маленького поселка Уэлен — самого восточного
населенного пункта в Азии — участники Суперавтомарафона со-
вершат удивительную по своей дерзости переправу через Берин-
гов пролив. Причем, если позволят погодные условия, переправа
будет осуществлена прямо по льду. А если пролив не замрзнет
полностью, то караван будет переброшен на Аляску при помощи
вертолетов. Одна только эта акция уже явится выдающимся ис-
торическим событием.



Итак, Азиатская часть пути, как видите, станет супериспытанием как для авто-
мобилей, так и для участников Марафона.

Маршрут по Американскому континенту покажется участникам возвращением из ада в рай. Впрочем, далеко не последней трудностью явится переход от мыса Уэльса до Фэрбенкса. Зато дальше путь будет лежать в цивилизацию, на всемирное торжество.



Вниз по Трансаяскинскому шоссе караван проследует через Эдмонтон, Сиэтл и сделает специальную остановку в городе Москве, в штате Айдахо. Москвичи будут приветствовать москвичей!



Затем караван, конечно же, совершит торжественную остановку в городе Колумбусе, носящем имя великого мореплавателя. И, наконец, весенним днем, с радостными улыбками на слегка усталых лицах, новоиспеченные колумбы прибудут в Нью-Йорк, где на полошади Колумба, у подножья памятника великому генуэзцу и произойдет финиш самого длинного, самого сложного Супермарафона в мировой автомобильной истории.



Путешествие планируется завершить, примерно, за девяносто дней, но природа может внести в эти сроки свои коррективы. Конечно, это будет не автомобильное ралли и не гонка. В Супермарафоне "Трикоонт-92" участвовать журналисты и космонавты, телерепортеры и водители-профессионалы — все те, кто вознамерился бросить вызов самым суровым природным испытаниям.

Для участия в Суперавтомарафоне потребуется от пяти до десяти полноприводных внедорожных автомобилей. Такое количество наиболее компактно и удобно для решения вопросов контроля и организации.

Предпочтение отдается следующим моделям:



Мерседес-Бенц (Пух) — 300 ГД
 Тойота "Ленд Крузер"
 Ленд Ровер "Дискавери"
 Ниссан "Патруль"
 Митсубиси "Паджеро"
 Форд "Бронко"
 Крайслер "Ирокез"
 Джи Эм Си К-3500
 УАЗ-469



Но в этом вопросе, как мы ожидаем, последнее слово будет за главным спонсором Суперавтомарафона, которому посчастливится назвать свои полноприводные автомобили "ЛУЧШИМИ АВТОМОБИЛЯМИ ДЛЯ БЕЗДОРОЖЬЯ 1992 ГОДА".

Количество непосредственных участников каравана составит примерно 20—25 человек:

- 1 — 2 космонавта (по полной или частичной программе)
- 5 — 7 водителей-журналистов
- 4 — 6 водителей-механиков
- 3 — 5 телерепортеров
- 1 — инженер радиосвязи
- 1 — врач

Кроме того, специальная группа поддержки будет сопровождать караван от Якутска до места переправы через Берингов пролив.



Анализ метеосводок за последние несколько лет показывает весьма незначительную вероятность того, что Берингов пролив будет полностью покрыт льдом. Поэтому переправа скорее всего будет осуществлена при помощи вертолетов.

Организаторами Суперавтомарафона "Трикоонт-92" проведено уже несколько разведывательных рейдов по наиболее сложным участкам маршрута. Имеются видео и фото материалы.



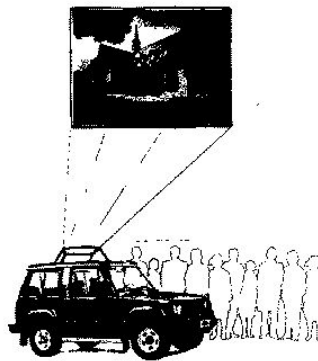
Организаторы предлагают всем желающим фирмам и организациям принять участие в Супермарафоне "Трикопт-92" в качестве спонсоров.

В рамках Марафона для спонсоров и рекламодателей будут проведены специальные программы:

— Съёмки специальной телевизионной программы об автомарафоне с последующим распространением ее по международным телеканалам.



— Демонстрация через видеопроектор специальных информационно-рекламных видео-программ по теме "Автомилосердие", а также видеоклипов, рекламирующих наиболее безопасные и экологические чистые автомобильные средства.



— Доставка земли Палоса и Генуи в специальных капсулах к подножью памятника Христофору Колумбу в Нью-Йорке.



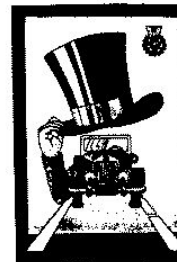
— Разнообразная реклама на автомобилях, одежде участников марафона, а также на различных приборах и оборудовании, находящихся в караване.

— Участники Супермарафона будут находиться почти в полном автономном режиме, пользуясь оборудованием, приборами, продуктами питания и медицинскими препаратами, применяемыми космонавтами во время космических полетов.

Супермарафон "Трикопт-92" получит широкое радио-теле-пресс освещение, организованное как журналистами-участниками марафона, так и их коллегами в различных странах мира.



**Советские спонсоры
Супермарафона "Трикопт-92"**



Федерация Космонавтики СССР
Общественная организация, возглавляемая
летчиком-космонавтом СССР Николаем Рукавишниковым.

"ЗА РУЛЕМ"
Популярный ежемесячный журнал.
Тираж 2,5 млн. экземпляров.

Институт Медико-Биологических проблем
Научно-исследовательская организация,
осуществляющая медицинскую подготовку
космических экипажей.

Российско-Американский университет
Неправительственная организация,
ведущая независимые исследования
в рамках российско-американского сотрудничества.

Ассоциация путешественников СССР
Президент — Юрий Сенкевич.

Ассоциация "Новый Стил"
Деловая компания, занимающаяся вопросами
торговли, маркетинга, печати и рекламы.
Издает журналы "Он" и "Она".

Творческое объединение "Три Тэ"
под руководством Никиты Михалкова.

"Северная Звезда"
Малое предприятие Магаданского облисполкома,
занимающееся полярными автоперевозками,
туризмом и автоспортом.

Программа Супермарафона "Трикопт-92"
поддерживается Премьер-министром России
Иваном Силаевым.

Главные организаторы и авторы программы:

Малое предприятие "ТРИКОНТ"



Организует и направляет всю работу по подготовке и проведению Супермарафона.

Исполнительный директор — Александр ЛОГИНОВ

Родился в 1949 году, журналист, специалист в вопросах рекламы и маркетинга. Свободно владеет английским и итальянским языками. Один из организаторов издания журналов "Он" и "Она".

Технический директор — Олег БОГДАНОВ

Родился в 1948 году, журналист, в прошлом водитель-испытатель. В 1988 году установил мировой рекорд — пройдя маршрут Москва-Лиссабон на автомобиле "Лада-Самара" за 45 часов. Организатор и участник авторейда через Сахару в 1989 году.

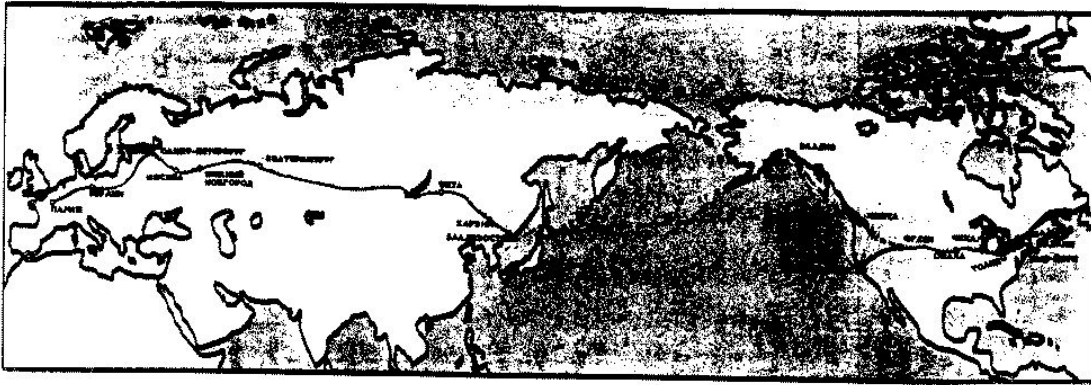
Главный эксперт — Виктор ПАНЯРСКИЙ
Координатор программ — Виктор МАКАРОВСКИЙ
Менеджер — Ольга САВИНА

Адрес: 103045, Москва, Селиверстов пер. 10

Телефон: 207 17 21

Телекс: 411871 КНИГА

Факс: 200 22 81; 207 16 30



Пересечь на легковом автомобиле всю Северную Америку до Номы на Аляске, по льду Берингова пролива преодолеть океан и далее по фантастическому маршруту через Чукотку, Восточную и Западную Сибирь, Урал, степи Поволжья, исколесив всю Европу, добраться до Парижа. Можно с уверенностью сказать, что и сегодня немало найдется смельчаков, которые отважились бы пуститься в столь рискованное путешествие. Что же говорить о тех временах, когда автомобили больше походили на телеги с мотором, а понятие дороги было чисто условным. Между тем 83 года назад на призыв французской газеты «Матан» и американской «Нью-Йорк Таймс», задумавших провести состязание, названное «Нью-Йорк — Париж без помощи парохода», откликнулись 19 отважных автомобилистов.

Вот имена этих людей, навсегда вошедших в летопись автоспорта. Три французских экипажа: Бурсье, От-

АМС ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

«НЬЮ-ЙОРК — ПАРИЖ БЕЗ ПОМОЩИ ПАРОХОДА»

ран, де Сен Шаффрз и Ханс Хансен на 30-сильном автомобиле «Де Дион Бутон»; Ливье, Ю и Годар на такой же по мощности машине ныне уже совершенно забытой марки «Мотоблок»; Огюст Понс, Дешам и Берт на маленькой, всего в 12 лошадиных сил «колясочке» «Сизер-Нодэн». Италию представляли Хенри Хаага, Антонио Скарфоджио и Эмилио Сартори на достаточно солидном четырехцилиндровом 40-сильном «Зюсте». Поручик германской армии Ханс Кеп-

пен и инженеры Эрнст Маас и Ханс Кнаппе составляли экипаж немецкого автомобиля «Протос» среднего класса с двигателем мощностью 34 л.с. И наконец, американцы Джордж Шустер, Монтегю Робертс и журналист из «Нью-Йорк Таймс» Уильямс выступали на мощной и тяжелой машине «Томас-Флайер» с громадным 9-литровым двигателем, располагавшим 72 лошадиными силами.

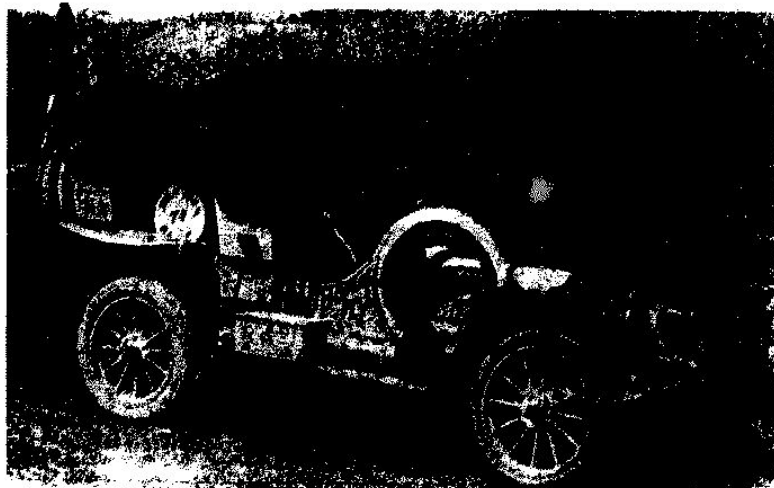
Удивительное это было время — начало века — героическое и немного наив-

ное. Будто в романах Жюль Верна и Конан-Дойля, в захватывающее путешествие через два континента отправлялись аристократы и военные, инженеры и промышленники. Барон Шарль Годар был одним из основателей фирмы «Мотоблок», капитан Хансен — известным полярным исследователем, а господин Понс — отцом несравненной Лили Понс, soprano «Метрополитен Опера».

12 февраля 1908 года, в день рождения президента Линкольна на одной из центральных улиц Нью-Йорка перед редакцией крупнейшей американской газеты на старте гонки собралось 50 тысяч человек и две сотни автомобилей, чтобы проводить смельчаков в долгий путь.

Афиша 1908 года с первоначальным маршрутом пробега — через Аляску и Берингов пролив.

Победитель пробега — американский автомобиль «Томас-Флайер 6-70».



55
Пр
ав
вь
по

гр
ли
сь
ве
пе
в
ре
и
ка
ог
го

Б
к
де
ло
ре
«Д
«Г
ж
пи
ге
Уг
ог
ки
ки
д
ш
ш
с
д
Т
м
э
Г
м
в
д

Г
л
л
п
д
с
н
к
с
с
н
в
Б
н

л
л
м
н
н
л
в
ц
Б
Л
н
д
а
с

с
т
н

Председатель нью-йоркского автоклуба объявил, что первый, кто доедет до Парижа, получит 1000 долларов.

Шесть автомобилей, нагруженных неисчислимым количеством запасных частей, съестных припасов, теплых вещей, топлива, инструмента, палаток, двинулись на север, в Олбани. Этот первый отрезок пути занял два дня, но и их хватило, чтобы понять, какую непосильную задачу организаторы и участники гонки на себя взвалили.

Первым прекратил борьбу «Сизер-Нодэн». У легкой «вятиоретки» развалилась задняя ось. Только половина машин к исходу первого дня прибыла в Олбани: «Де Дион Бутон», «Зюст» и «Томас-Флайер». «Протос» и «Мотоблок» отстали, сражаясь с сугробами и непролазной грязью на дорогах. Такое начало произвело удручающее впечатление на организаторов. Какая Аляска, какой Берингов проли и Чукотка, если уже на второй день пути один экипаж сошел, а два — отстали! И маршрут гонки изменили. Теперь спортсменам предстояло двигаться через Буффало, Толидо, Чикаго. А 5 марта машины должны были погрузить на поезд в том месте, где они будут к этому времени находиться, и отправить в Сизтл, чтобы пароходом доставить во Владивосток.

При этом известии у многих участников наверняка отлегло от сердца. Ведь после первых сотен километров, и далеко не самых трудных, не один из них уже проклинал на чем свет стоит и американские дороги, и зиму, и собственную бесрасудную смелость. Некоторые экипажи, например немцы, отправили большую часть своего багажа в Сизтл, чтобы идти налегке.

Проще всех, конечно, было американцам. Они располагали самой мощной и прочной машиной, да и симпатии местных жителей и — что немаловажно — властей: были на их стороне. «Одноэтажная Америка» с восторгом приветствовала звездно-полосатый флаг, гордо развевавшийся «за кормой» машины. К тому же фортуна была явно благосклонна к Шустеру и его товарищам — на всем пути через Северо-Американский континент «Томас-Флайер» не постигла ни одна серьезная поломка.

А конкуренты постепенно отставали. В Буффало «Протос» был позади на сутки. «Мо-облок» — на двое. В Чи-

каго «Томас» обошел «Зюст» с «Де Дионом». Выяснилось, что американцы гораздо лучше подготовились к такому серьезному делу, чем их соперники. На итальянской и французских машинах «летело» все, что можно, а трех-четыре десятков «пешадей» под капотом явно не хватало для преодоления весенней распутицы. Жесткие метели, сменяющиеся неожиданными оттепелями, превратили дороги в настоящую трясицу. Десятки километров приходилось двигаться на первой передаче, и двигатели пожирали бензин с фантастическим аппетитом. И все же, несмотря на все препятствия, машины двигались к Тихому океану.

Больше всех испытаний выпало на долю немецкого экипажа. Слово боги разгневались на жалких людшек, вознамерившихся осуществить дело, которое по плечу лишь самим небожителям. Уже на пятый день «Протос», казалось, безнадежно застрял. Чтобы его вытащить, пришлось снять и бросить на дороге запасной бак, разменный между задними колесами. На дальнейший путь осталось только 520 литров бензина и 100 литров масла — совсем немного, если принять во внимание ужасные дорожные условия и прожорливость мотора.

Чуть-чуть не доезжая Чикаго, у «Протоса» развалилось колесо. Всего сутки ушли на то, чтобы у местного мастера-картинника сделать новое. Но этот день опоздания стал роковым. Повалил такой снег, что уже через несколько часов проехать по дороге стало просто невозможно. Экипаж вооружился лопатами, но все было напрасно. Кеппен решил ехать прямо по шпалам железной дороги. Но этот путь был открыт только ночью, когда не ходили поезда, поэтому в сутки путешественники проходили не более 30 километров. Ночная гонка по шпалам — весьма серьезное испытание для автомобиля, и вскоре сломался поворотный кулак. Ханс Кеппен, который был душой немецкого экипажа, сел на поезд и отправился в Чикаго. Когда он вернулся с новой деталью, положение стало совсем критическим. Эрнст Маас заболел, и его пришлось срочно отправить в больницу. Третий член экипажа — Ханс Кнаппе в истерике метался вокруг машины, ругался и орал на Кеппена: «Ты хочешь угробить нас в этих проклятых

снегах ради собственной славы, сумасшедший поручик! Кроме повышения в звании тебя ничего не интересует!» Но сам Кеппен, казалось, был сделан из железа. Он отправил товарища домой, а с собой взял приехавшего с ним из Чикаго американского техника Снайдера.

На берегу озера Мичиган их ожидал новый удар судьбы. В Чикаго гонщики узнали, что организаторы вновь изменили маршрут, и двигаться теперь предстоит через Омагу, Огден в Сан-Франциско. А ведь запчасти ждали их в Сизтле!

Кеппен дал телеграмму в Сизтл, чтобы багаж выслали в Омагу, и «Протос» направился в Калифорнию. Прошел месяц с начала гонки. «Томас-Флайер» ушел далеко вперед. Кеппен отставал от американцев на 1300 километров, «Де Дион» был еще дальше, а «Мотоблок» сошел, не добравшись до Омахи. В это время «Протос» застрял на безвестной почтовой станции с пробитой шиной. Американские покрышки не подходили к немецкой машине, так что три дня пришлось ждать, пока из Омахи привезут запасные. А в Омагу их не прислали из Сизтла, ссылаясь на неоплаченный счет...

Но Кеппен твердо решил выиграть эту гонку, чего бы ему это ни стоило. Теперь спортсменам предстояло преодолеть Скалистые горы. Перед ними лежало 700 километров серпантин, заваленных камнями, через степи, сосновые леса и альпийские луга на высоте около четырех километров. Американцам снова «подфартило». Железнодорожная компания разрешила Шустеру проезд по тоннелю, остальным экипажам в этом было отказано.

И все же «Протос» отчаянно рвался вперед. В горах Кеппен подхватил лихорадку и лежал на заднем сиденье почти без сознания, когда на железнодорожном перевезде машина меховиком зацепила рельсы. И тут вечернее небо прорезал прожектор паровоза. Приближался поезд... Буквально в последнюю секунду полуживому от усталости экипажу удалось на руках стащить автомобиль с путей.

До тихоокеанского побережья было еще далеко. А впереди лежала суровая холмистая пустыня вокруг Большого Соленого озера. И на следующий день за Огденом разлетелся дифференциал. Двое суток на морозе голыми руками разбирали гон-

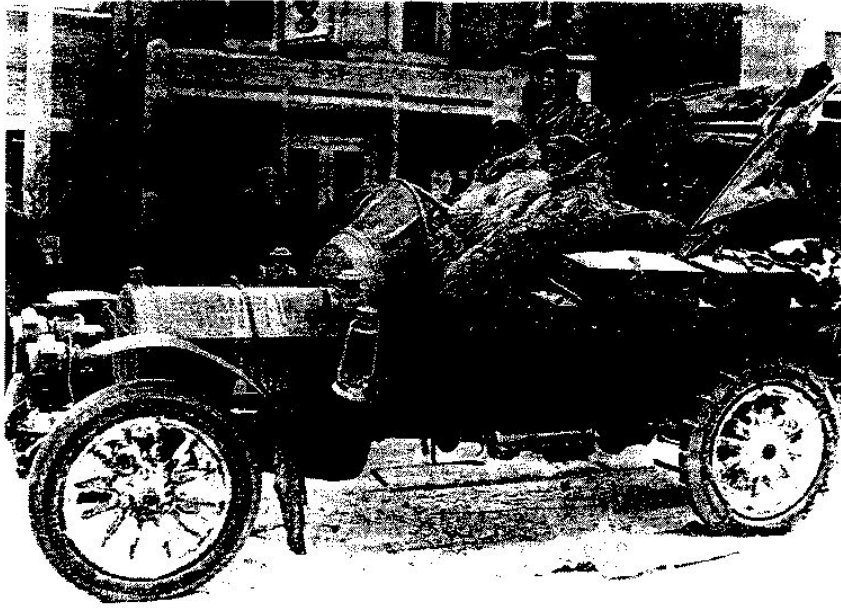
щики заднюю ось и ставили запасные детали. А еще через день оборвались два шатуна. Запасные остались в Сизтле. К тому же тяжело заболел Снайдер. А «Томас-Флайер» между тем был уже в Сан-Франциско.

«Обстоятельства сильнее нас» — мог бы с чистой совестью сказать Кеппен и возвратиться домой. Но вместо этого он на поезде помчался в Сизтл. Там его ожидал очередной «подарок». Организаторы снова изменили маршрут. «Томас-Флайер» из Сан-Франциско пароходом отправили в Валдис на Аляску, откуда нужно было двигаться в Ном и далее по старому маршруту. Джордж Шустер и его спутники попытались было выполнить это новое задание, но вековая тайга и горная тундра Аляски в начале апреля оказались совершенно непроходимыми. Американцам пришлось вернуться, и теперь они находились на пароходе по пути в Сизтл. Окончательно было решено, что отсюда автомобили доставят во Владивосток. Отплытие корабля было назначено на 20 апреля. Тут уж Кеппен был бессилен — запчасти у него были, но вернуться, отремонтировать машину и доехать до Сизтла к сроку он, конечно, не успевал. Тогда немец добился разрешения спортивного комиссара, и «Протос» поездом доставили к берегу Тихого океана.

Через месяц, 22 мая три автомобиля одновременно стартовали из Владивостока. Путь до Парижа только итальянцы продолжали в прежнем составе. Новыми товарищами Шустера стали Ханс Хансен из экипажа «Де Диона», уже прекратившего борьбу, Дж. Миллер и Джордж Мак-Адам. Из Германии на помощь Кеппену прибыли Роберт Фукс и Каспар Нойбергер — заводской механик фирмы «Бенц».

Конечно, то, что вся азиатская часть маршрута пришлось на начало лета, несколько облегчило задачу путешественникам. К тому же практически весь путь они преодолели по шпалам Транссибирской дороги.

Но это, конечно, не значит, что путешествие по России стало для экипажа легкой прогулкой. Уссурийская тайга и вздувшиеся от летних дождей реки Маньчжурии, сухие и жаркие горные леса Забайкалья с неожиданными ночными заморозками и приволжские степи, которым, кажется, никогда не будет конца. А к этому иногда при-

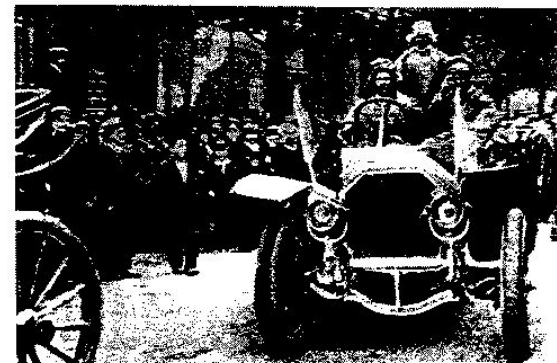
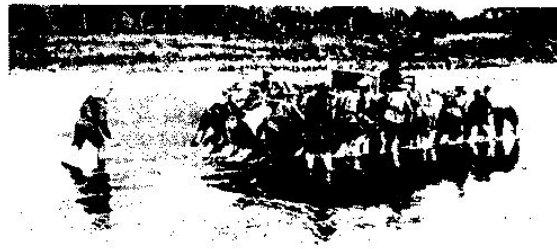


Итальянский экипаж на «Эюсте» в самом начале пути.

«Железный поручик» Ханс Кеппен.

Преодолеть дороги Маньчжурии, превратившиеся в громадное болото, участникам помогли русские солдаты. Возможно, именно такая картина, увиденная из окна поезда, побудила Великого Князя Сергея Михайловича разрешить автомобилистам проезд по шпалам Транссибирской магистрали.

16 Экипаж «Протоса» на улицах Парижа.



бавлялась подозрительность полицеймейстеров и самоуправство местных чиновников, незапланированные встречи с дикими зверями и «лихими людьми».

Итальянский «Эюст» отстал еще в Маньчжурии, не выдержав бешеного темпа, взятого поручиком Кеппен. За то, что «Протос» добирался до Сизла поездом и не ездил на Аляску, судьи

присудили ему 30 суток опоздания. Немцы рассчитывали на российских просторах его наверстать. Задача труднейшая, но не безнадежная.

Теперь уже ничто не могло остановить отчаянного поручика — ни сломанная под Харбином ось, ни гнев некоего высокопоставленного российского железнодорожного чиновника, который, прождав в литерном поезде полтора

54
 часа, пока проедет «Протос», запретил немцам ехать дальше по дороге. Даже банда тунгусских разбойников не испугала его. Судьба как бы в награду за все лишения, выпавшие на долю Кеплена в Америке, теперь хранила его. И даже послала ему высокого покровителя в лице Великого Князя Сергея Михайловича. Сановный путешественник, осуществлявший инспекцию Транссибирской дороги, отменил приказ чиновника и «всемилоостивейше» разрешил автомобилям использовать железнодорожные пути. Американцы же столкнулись в России с трудностями. До самого Омска они никак не могли отладить трансмиссию своего «Томас-Флайера». Потом опоздали на корабль при переправе через Байкал. Так было потеряно несколько суток.

Кеппен, говоря словами бессмертного Остапа Бендера, «во главе пробега снимал сливки и тому подобную сметану». В Чите он получил тысячу долларов — премию администрации Транссибирской магистрали, затем еще одну тысячу — на границе Европы. А вскоре уже в Санкт-Петербурге немецкий экипаж принимал и награждал император Николай II.

24 июля «Протос» триумфально встречали в Берлине, а через два дня — 26 июля, в четверть седьмого вечера немецкий автомобиль подкатил к редакции «Матэри» на Больших Бульварах в Париже.

И все же победителями рейда стали американцы. В Париж они прибыли через четыре дня после своих главных соперников, но 30 дней преимуществ, добытого на первой части дистанции, сделали свое дело.

За 169 дней «Томас-Флайер-6—70» преодолел 21 470 километров. В каждый из 88 «ходовых» дней путешественники делали в среднем 244 километра, однажды — даже 644.

С той поры пролетело восемь десятилетий. Люди придумали множество способов проверить свое мужество и надежность машин. На автомобилях они пересекали континенты и поднимались на горные вершины, покоряли пески Кара-Кумов и амазонские джунгли. И все же гонка «Нью-Йорк — Париж» навсегда останется в истории автомобильного спорта одним из величайших памятников человеческому мужеству, стойкости, силе духа.

А. МЕГЬНИК

НА «НИВАХ» ЧЕРЕЗ САХАРУ

К апля «трансмиссионки» янтарно блестяла на кончике шпильки. Николай Макеев долго, даже слишком долго смотрел на нее, потом еще и еще раз прошелся взглядом по всему брюху вздернутой на подъемник «Нивы» и с досадой вытер каплю. «Подтянем еще, — недовольно сказал он и неожиданно сменил тему: — Горза идет боком и так быстро, что только бегом от нее и спасешься. Но, если ты ее вовремя заметишь. Чуть замешкался, — и остается только одно: повернуться к ней навстречу и в момент броска подставить под удар подошву ботинка. Больше одного раза змеи редко бьют. Обычно удар — и тут же в сторону. А бывает, бросок неожиданный и так стремительный, что в момент удара успеваешь лишь подсознательно ногой назад дернуть. Это тоже нередко спасает. Здесь особое хладнокровие требуется. Представляешь: змеюка, как веревка, болтается у тебя на штанине, зубы пробивают ткань и вот-вот могут цапнуть по коже. Надо аккуратно, придерживая штанину и оттягивая ее от ноги, взять змею у самой головы...»

В начале этого года Международная организация журналистов (МОЖ) обратилась к Прессавоттрансclubу СССР с предложением провести совместную акцию — журналистский автопробег Москва—Лагос. Маршрут, по предложению МОЖ, должен был пройти через Прагу, Марсель, паромом в Алжир, а затем пересечь центр Сахары, далее, через Мали в Кот-д'Ивуар. Выйдя на западное побережье Африки, надо было проехать через Гану, Того, Бенин и финишировать в столице Нигерии Лагосе. Завершение маршрута рассчитывалось по времени так, чтобы совпало с открытием всеафриканского конгресса журналистов.

В качестве пожелания со стороны МОЖ говорилось об участии в пробеге экипажа журналистов, прошедших в скоростном режиме осенью минувшего года маршрут Москва—Лиссабон. Так мы снова оказались в одной упряжке. Кто мы? Напомним: Владимир Соловьев (журнал «Вокруг света»), Виктор Панарский и я (журнал «За рулем»). Правда, на этот раз наше трио дополнили представители Союза журналистов СССР — Николай Качурин, МОЖ — Кристофер Музовази на этапе до Алжира и Фелеке Белан на сахарском.

Шестым членом экспедиции МОЖ рекомендовал западногерманского фотокорреспондента Акселя Краузе, который,



вопрочем, покинул нас на одиннадцатый день, в Алжире.

Когда за две недели до старта я увидел у себя на столе записку, где говорилось, что звонили с ВАЗа Анатолия Михайловича Акоева и спрашивали, в какой цвет красить машины, я от души поспеялся над тем, как распространяется информация. Дело было в том, что еще две недели назад, будучи в Тольятти, я решил этот вопрос, и, по моим сведениям, тройка «африканских нив» была собрана, вот-вот надо было за ними ехать. Но смеяться пришлось недолго. В какое-то мгновение у меня возникла тревожная мысль: почему телефонограмма подписана начальником отдела доводки автомобилей УГК ВАЗа А. М. Акоевым, когда машинами занимался Финько из мелкосерийного производства? Минутной позже я уже не сомневался — что-то произошло. Пробыть днем в Тольятти по телефону можно только как в анекдоте — через Нью-Йорк. А дело, мне это подсказывала интуиция, требовало срочного вмешательства. Короче, вечером я уже был в Тольятти, а утром входил в кабинет Анатолия Михайловича. Радости при моем появлении он не выказал, это как пить дать. Дара читать мысли я за собой не наблюдал, но акоевские распознал без труда: «Мало того, что эти журналисты падают как снег на голову, так

они себя еще и специалистами по автомобилям считают. Но и этого мало — они начинают что-то где-то там организовывать, лезут в кабинеты к начальству, те от них как от мух отмахиваются, а точнее, подмахивают всякие там письма и приказы, лишь бы отстали, а расхлебывать в конце концов мне!»

Анатолий Михайлович грустно посмотрел на меня, как на неизбежное, которое надо пережить, усидил напротив и еще грустнее сказал: «Послушай, Сахара — это не Европа и не прогулка до Лиссабона. Ты хоть понимаешь, за что берешься?» Его «прогулка до Лиссабона» больно задела, я ответил почти грубо, что, мол, Европа — это там, где Париж, а Сахара — это там, где жарко и пески. «Кстати, песка там не так уж и много, — серьезно ответил на мой выпад Акоев и продолжил: — Короче, ваши машины индивидуальной сборки я забраковал. И знаешь почему? Все не потому, что не верю редьятам, которые их собирали. Но люди есть люди. Начался обед, и они ушли, потом их отвлекли чем-нибудь, а вернувшись к автомобилю, они уже и забыли, какую гайку последнюю крутили. Скажешь маловероятно. Да, но все может быть. Вам же нужны машины со стопроцентной надежностью. Поэтому я и распорядился собрать три новые «нивы», но не в мелкосерийном производстве, а на

конвейере. Там отработана годами технология сборки, гайковерты с фиксированным моментом затяжки. Это, поверь мне, надежнее. Так вот, автомобили уже собраны, и теперь ими занимается Николай Макеев. Знаешь его? — Я кивнул. — Он, кстати, и про пустыню тебе все расскажет. В Сахаре он не был, но наши Каракумы вдоль и поперек изездил».

У же трое суток Макеев и его бригада гонят «нивы» по заводскому треку, трясут по бульвинку спецдоррог, обрушивают тропический ливень имитаторами. Потом тщательно, от узла к узлу, от детали к детали Николай, а позже и я проверяем состояние автомобилей. Уже известен характер каждого из тройняшек. Один туповат, но экономичен; другой резвый, зато раздатка поет у него громче всех (по этому поводу долго совещались и решили, что на надежности это не скажется); третий после замены пелки был по всем параметрам в норме. А после работы Николай рассказывал о коварстве горзы и благородстве кобры, о карстовых полостях, куда может провалиться, проломив тонкую корку покрова, не только автомобиль, но и целый шестнадцатитажный дом, о солончаках и миражах, тепловых ударах и о том, как охладить питьевую воду, когда в тени пятьдесят, а ближайшая тень в пятистах километрах...

Чтоб не показаться полным просторилей, я, в свою очередь, рассказывал, что нами занимался сам Волович — главный специалист по выживаемости, что у нас есть радиобудни, которые через спутниковую связь покажут наше местоположение с достаточной точностью, чтобы обнаружить в любой точке земли, что мы ослеплены ракетами, огнями, дымами и светоотражающими пленками. Ну, а в конце концов Ингосстрах, опекующий нас, гарантирует если не нам, то по крайней мере нашим родственникам по 5 тысяч рублей за голову.

Девятипалубный паром «Либерте», переправлявший нас из Марселя в Алжир, причалил с ювелирной точностью. По внутренней радиосети объявили, что владельцам автомобилей необходимо спуститься на грузовые палубы и приготовиться к высадке.

Когда мы продирались к своим автомобилям, я подумал, что сельдам в бочке, наверное, свободнее. Машины стояли припечатанные одна к другой без зазора и перебраться из ряда в ряд можно было только по бамперам. Вот и «нивы». Они сильно изменились с тех пор, как

покинули завод: появилась «боевая» раскраска, сработанная дизайнерским дуэтом ВАЗа — Олегами Мехеевым и Филиппенко; габаритная длина увеличилась миллиметров на триста — столько места заняла мощная электрорелебеда, смонтированная между облицовкой радиатора и бампером, на крышах поставлены специальные багачники-галереи, которые помимо прямой своей функции должны выполнять роль теплоотражающего экрана; специальные шины шестилентные грунтозащепами, а светотехника получила подкрепление в виде двух мощных прожекторов. Все дооборудование оперативно выполнила по указанию завода фирма «Пок» в Париже. А вот президент фирмы Жан-Жан Пок на прощание несколько озадачил, сказав, что нас ожидают отличные приключения и хорошие дороги. Это было странно (я имею в виду высказывание о дорогах), потому что даже составители шепловских карт, которые и подсовывают дороги указывая точно (в отличие от составителей нашего атласа), не знали, что творится в том углу Сахары, где мы собирались ехать. На карте был нанесен пункт с подозрительно прямыми линиями дорог общей протяженностью около полутора тысяч километров и сообщалось, что в сезон дождей участок непроходим. Западногерманская пресса считает, что этот район Сахары представляет собой огромную ловушку для искателей приключений, и не один десяток их мумифицированных трупов — ежегодный итог паломничества в пустыню. Надо сказать, что мнения о нашем маршруте распределялись примерно так. Половина утверждала, что дорога есть, но будет трудно. Другие говорили, что там вообще ничего нет и в лучшем случае мы вернемся живыми назад. Но самое примечательно, что и те и другие предполагали это чисто умозрительно. Очевидцев не было вообще.

Поэтому я с надеждой обратился к Поку, предположив, что у него прямая информация от участников ралли «Париж — Дакар», которое проходило в свое время и по этим местам. Ответ последовал какой-то невразумительный, зато, услышав о ралли, Пок с явным облегчением сменил тему разговора, спросив, не видели ли мы эскизный проект «Лады», которая будет участвовать в этом году в «Париж—Дакар». «О, это очень интересный автомобиль», — рассказывал с энтузиазмом Пок, — полноприводный, трехсотсильный двигатель, кевларовый, ничего не весящий кузов...» «Короче, — подумал я, — волк в овечьей шкуре «восьмерки». А Пок радостно добавил, что «Пежо»

отказалась от участия в ралли и у него наконец появился реальный шанс стать первым.

Это, конечно, все интересно, но проблемы у Пока африканскими дорогами еще будут, а у нас они родили что-то вроде комплекса неполноценности (по крайней мере у меня). Я созрел уже до того, что у каждого нового собеседника спрашивал о транссахарской дороге и не миф ли это.

В 14 часов 30 минут по средневропейскому времени аппарат паром «Либерте» легла на Африканский континент. Было холодно и туманно. Едва выехали на берег, нас встретили свои: Мотфула Исмаилхаджаев — советник по делам печати, Олег Шепелев — третий советник, Борис Пархоменко и Александр Оганов — корреспонденты Гостелерадио СССР. Но даже с их мощной поддержкой процедура оформления и прохождения таможи отняла больше трех часов.

А через пару дней Алжир провозжал нас дождем. Это к удаче, говорили все, и я тоже верил, но Африка дала повод усомниться в примете, которая нас ни разу не подводила. Это случится потом, в самом центре Сахары, а пока мы катили по прекрасному шоссе строго на юг. Нас стало на два человека меньше: представитель МОЖ Кристофер Музовизи, как и было задумано, остался в Алжире, а затем самолетом должен будет улететь в Лагос, но его коллега из Эфиопии, запланированный сценарием, не появился. А ждать его не имело смысла, да и было рискованно — с каждым днем приближался сезон дождей.

О т Алжира дорога шла круто вверх. Километров через 50 в одном из живописных ущелий на берегу горной речушки увидели придорожные гостиницу и ресторан. Время уже перевалило за обеденное, и мы решили, что пора остановиться. Только припарковались, как со всех сторон к нам стали приближаться обезьяны. Они спускались со склонов гор, вплотную подходящих к шоссе и ресторану, выбегали из гостиничного двора, слезали с деревьев. Все собрались в отдалении и стали смотреть на нас. Володя достал булочки, которые лежали у нас еще от самой Москвы. Я взял одну и показал, что ее можно есть. Тут же подбежала обезьяна и протянула руку, все остальные мигом оказались около нас. Они хватили хлеб, забирались на машины и с удовольствием его уплывали. Одной обезьяне повезло, и она получила в обе руки по булке. Но вот беда, на машину-то не забраться — в одну руку обе не взять, а бросить жалко. Так она в растерянности и сидела на асфальте, откусывая то от одной,

то от другой. Но тут на помощь пришел жоак и решил все проблемы — дал хорошего тумака и отобрал одну булку. Он бы отобрал и другую, но только что растерянная обезьяна, лишившись половины своего счастья, приобрела завидную прыть и мигом оказалась на крыше «Рейндж-Ровера».

К вечеру поднялись в Блиду, откуда, как сказали нам, начинался выход на плато и пологий, почти тысячекilометровый спуск в Сахару. Подстегиваемые сознанием, что едем под горку, мы осилили еще 200 километров и остановились заночевать в Джельфе — маленьком провинциальном городке. Улицы были пустынные и темные. Тишина стояла абсолютная. И вдруг ее расколол непонятный громоподобный звук, напоминавший тысячекратно усиленное кхе-кхе-кхе. Загадочный звук эхом прокатился над городом. Мы вздрогнули и недоуменно переглянулись. И только Николай, арабист-профессионал, все сразу понял и смисходительно пояснил нам, неверным: «Это мулла горло прочищает перед вечерним намазом, а микрофон случайно раньше времени включил». И действительно, секунду спустя над городом загрела молитва. Вот тебе и на! Оказывается, теперь священнослужители ислама не утруждают себя утренним и вечерним восхождениями на минареты.

П роснулись в пять, с утра риним намазом (еще бы, попробуй не проснись!). Впереди был день и 600 километров пути. Тронулись с восходом. Величайшая пустыня мира не спешила открываться перед нами. Дорога все еще то поднималась на гребень каменной волны, то опускалась с него. Но перепады высот с каждым разом становились все меньше и меньше, а склоны отлого и длиннее. Растительность редела с каждым километром, пока не осталась одна верблюжья колючка. Но зато она почти сплошь покрывала землю. Жара на скорости совсем не чувствовалась, а постоянно меняющийся пейзаж не давал скучать. Пока что пророчество Пока сбывалось.

Вечером, выйдя из машин в Эль-Голеа, мы все же почувствовали, что эти 600 километров, хоть и по прекрасной дороге, нас порядком вымотали. Была даже не усталость, а какая-то расслабленность и одновременно немного лихорадило.

Ночь провел в каком-то кошмаре. Другие спали не лучше. Рано утром опять в путь. Как это ни парадоксально, но до сих пор нам никто не мог вразумительно рассказать о дороге через Сахару. Складывалось такое ощущение, что мы приближаемся к стене, за

которую никто никогда не заглядывал. В лучшем случае нам говорили: «Да, мы слышали — в том направлении ездят». Вот и все. Приближение этой стены мы ощущали с каждым днем. Уже Сахара потеряла растительность, уже пропали высоковольтные мачты и телерадиотрансляторы, нельзя было высунуть на ходу руку из окна — тут же обжигало, последним признаком цивилизации оставалась лента шоссе, а пробить барьер неизвестного так и не удалось.

П о нашим расчетам до «стены» оставался один шаг — 150 километров, когда мы остановились на последнюю стоянку в цивилизованном мире — городе Аддрар. Утром не торопились, а весь день потратили на подготовку к предстоящему. Тщательно проверили комплектацию машины, состояние пластиковых бутылей с водой. Ее у нас было около 500 литров (везли из Марселя). Разложили по машинам сигнальные ракеты, радиобум, заклеили задние стекла светоотражающей пленкой. И только вечером тронулись в путь.

Уже стемнело, когда въехали в Рейган. Заправили под пробку все, что можно было (18 канистр и три штатных бака) и поехали в полицию узнать обстановку. Уж здесь-то должны разъяснить, что у них под носом творится! Да они знали, но сказали, что на контрольно-пропускном пункте нам объяснят доходчивей и подробней. На КПП встретили приветливо, спросили, куда и зачем едем, осмотрели машины, поинтересовались, сколько бензина, сколько воды, продуктов, проверили страховые свидетельства. На наш вопрос, какая дальность дороги, они спокойно ответили, что дороги как таковой нет, но ближайшие 700 километров через каждые 10 стоят вешки. Если не потеряем их из виду, то доберемся до Борджи-Моктара, а потеряем... Последовал неопределенный жест, и нас пригласили зайти в помещение для выполнения формальностей.

В маленькой комнате стоял стол и тройка стульев. На стене висели пожелтевшие фотографии ссохшихся останков людей, рискнувших пересечь Сахару, список погибших, вырезки из статей. Довольно обычно нас попросили сделать две вещи: расписаться в том, что власти не несут более никакой ответственности за нашу жизнь, и написать полный адрес, куда и кому доставить наши трупы.

О. БОГДАНОВ,
спец. корр. «За рулем»
Москва—Лагос—Москва

Продолжение — в следующем номере.

НА «НИВАХ» ЧЕРЕЗ САХАРУ

Довольно обыденно нас попросили сделать две вещи: расписаться в том, что власти не несут более никакой ответственности за нашу жизнь и указать полный адрес куда и кому доставить наши трупы. Внутренне мы были готовы к такой или подобной постановке вопроса, поэтому шоковой реакции не последовало. Видя наше спокойствие, сотрудники КПП предупредили, что как только мы доберемся до Бордж-Моктара или любого другого населенного пункта, то тут же должны отметиться в полиции. Им, в Регган, об этом сообщает, и нас снимут с контроля. Иначе через двое суток они отправят поисковую группу.

Расставаясь с нами, на КПП сказали, что мы прекрасно подготовлены и оснащены для броска через Сахару и если будем внимательно отслеживать ориентиры, то проблем до Бордж-Моктара не будет (про остальную часть сахарского пути они умолчали, и не случайно, но это станет понятным только потом).

Оставалось отметить в местной полиции и после короткого ночного отдыха, еще до восхода солнца, перешагнуть невидимую черту.

В полиции дали «о кей» и неожиданно сообщили, что нас догоняет коллега из Эфиопии. По их сведениям, он долетел до Аддаре, а теперь вот-вот будет в Реггане. Догонит, значит догонит, решили мы и спросили, где здесь можно переночевать. Нам ответили, что на краю поселка есть кемпинг и что сейчас проводят нас туда.

Так называемый кемпинг представлял собой площадку 200 на 200 метров, окруженную каменным забором. Освещения, естественно, не было. Но это и к лучшему — спать не мешало. Время было полночное, но жара не спадала — градусы 35—40. Хорошо еще без ветра. Мы разделись до плавок и залезли на багажники. Не прошло и десяти минут, как к «кемпингу» подкатил полицейский автомобиль и из него вышел Фелеке Велаа — эфиопский коллега нас таки догнал.

Адаптироваться к жаре и заснуть можно было, только полностью расслабившись, когда падаешь на спину, разбрасываешь руки-ноги и тело буквально растекается. И вот так постепенно-постепенно приходит сон. А часа через два замерз и забрался в плотный тренировочный костюм. Но еще час спустя пришлось поверх костюма натянуть комбинезон.

Проснулся от предрассветного крика петуха. Надо же! И здесь эти чашки тикают. Черное низкое небо со все еще яркими звездами уже подсвечивалось на горизонте. Быстрый космический закат из туб — и караван из трех «нив» выкатывает на дорогу, которая через километр предательски резко уходит вправо, а перед нами в лучах только что поднявшегося солнца от горизонта до горизонта желтая,

Продолжение. Начало — в № 10.



однообразная поверхность, и только километрах в пяти виднелась тонкая черточка столба-вешки. К нему мы и направились.

Первые километры оказались легкими. Если не считать, что сразу же завязали на песчаном участке. Пришлось включить лебедки, и через 20 минут мы катили дальше. Поверхность была твердой, но мини-волны, которые превращали ее в стиральную доску, не позволяли идти с большой скоростью. Песок попадался редко. Он языками лежал поперек нашего направления, и их издали было видно по следам, оставленным автомобилями. Участки эти были шириной 100—200 метров и без особого труда преодолевались ходом. Единственная сложность была у меня — прицеп, который тащился за моей «Нивой», в песке сильно тормозил, и если перед форсированием «языка» я не успевал как следует разогнаться, включив блокировку дифференциала или вовремя перейти на пониженные передачи с демультпликатором, то «Нива» тут же зарывалась в песок и вытаскивать ее можно было только лебедкой. Причем по отдельности с прицепом.

Пока столбы-вешки стояли через пять километров, ориентироваться было очень легко. Вдоль «дороги» валялось множество покрывшек, бочек и останков автомобилей. Но километров через пятьдесят променутки между столбами увеличились вдвое, а сопутствующий хлам как бы рассосался и перестал указывать направление. Но если первое мы заметили сразу, то на второе мы не обратили внимание и едва не поплатились.

Ехали уже минут пятнадцать, очередной вешки все не было и не было. Задняя уже пропала из вида, а следующая и не думала появляться. Может быть одну пропустили? Но вспомнилась статья о Сахаре, где рассказывалось, что «дорога» имеет ширину до 50 километров и местные водители, которые прекрасно ориентируются в пустыне, постоянно раздвигают ее и без того условные границы в поисках лучшей поверхности. Поэтому первая ошибка новичков и первый шаг к гибели — уход от центра «дороги». Потом ее приметив растворяются или появляется ложная «дорога», которая ведет в западном, но осознают это, к сожалению, слишком поздно.

Остановились. Забрались на багажники и стали внимательно изучать горизонт. Ничего! И вдруг сильно вправо от нашего курса едва-едва узнаваемая провалилась вешка. Мы даже усомнились — она ли? Оказалось — ОНА.

Этот случай заставил нас удвоить внимание. И тем не менее раза три-четыре мы уходили с курса.

Часов в шесть, незадолго до заката, нагнали и обошли караван из четырех грузовиков и одной легковушки: думали, что поднажмем и засветло успеем до поселка добраться. Поднажали, но не успели. Темнота там приходит сразу же, как солнце скроется за горизонт.

На концах столбов-вешек смонтированы мигающие огни. Они работают от аккумулятора, который заряжается в течение дня солнечной батареей. Какое-то время мы ориентировались по огням. Но заметить, даже в полной темноте, огонек лампаду на расстоянии в 10 километров сложно. Да они не все и горят. В этом мы скоро убедились. Пришлось остановиться и ждать каравана.

Это были французы, профессиональные перегонщики автомобилей. Свой бизнес они делали на продаже в Мали и других африканских странах поддержанных грузовиков и легковушек из Франции. Не сахарских трассах собаку съели. Когда в Бордж-Моктаре разговорились с ними и рассказали, что от Реггана мы добрались за один день, то французы откровенно удивились и отметили, что мы хорошо поработали. А потом предупредили, что настоящая Сахара еще только начинается: «И не вздумайте, ребята, ехать без опытного проводника — сто процентов гарантии, что погибнете».

Бордж-Моктар — это последний населенный пункт на территории Алжира. Дальше уже Мали.

Если смотреть на карту Африки, то Бордж-Моктар и Тессалит почти рядом, только по разные стороны границы. Но и в Сахаре случается, что прямой путь не самый короткий. В нашей ситуации так оно и вышло. Напрямую 90, а в действительности под 200 километров накрутили. Да еще каких километров: без проводника, конечно, там делать нечего. Как только выехали, буквально через несколько километров Сахара изменилась до неузнаваемости. Пустынный, от горизонта до горизонта простор усту-

пил место угнетающе жуткому пейзажу. Мы оказались среди гор щебня, обломков камней. Это была огромная свалка естественного происхождения. Камни, выступающие из грунта, походили на острие ножа. И достаточно мне было подумать о том, что надо поберечь шины, как на идущей впереди «Ниве» спустило колесо.

Подул сирокко, и пыль, поднятая с земли, закрыла солнце. К жаре добавилась духота. Вибрация при движении достигла такой силы, что заднее стекло на моей «Ниве» буквально взорвалось мелкими брызгами. Неприятности как по команде посыпались со всех сторон. Более всего мы стали беспокоиться за бутылки с водой. Еще в Раггане Соловьева обнаружил несколько пластиковых бутылей, у которых протерлось дно. Теперь, когда машины било в лихорадке вибрации, а мощные удары о камни то и дело сотрясали кузов, бутылки приходили в негодность одна за другой, и ситуация грозила перерасти в катастрофу. Поэтому на первом же привале произвели полную ревизию упаковок с водой, еще раз тщательно переложили и закрепили их. Но это была не последняя неприятность на коротком пути до Тессалита. Когда уже оставалось совсем немного, я почувствовал, что машину стало сильно мотать. Одновременно в зеркало заднего вида заметил, что идущая за мной машина сигнализирует фарами. Остановились. Оказывается, не выдержал на грузок прицеп и переломился пополам. За полчаса перекинули наиболее необходимый груз на багажники своих машин, а остальное бросили вместе с прицепом. Но в тот день и это была не последняя неприятность.

Заключительный аккорд раздался в Тессалите. Проводник заявил нам, что подумал-подумал и решил изменить размер вознаграждения за свои услуги. И этот скромно назвал сумму, в 20 раз превышающую первоначальную. Потом нам сказали, что это довольно распространенный прием. Но проводник, видимо, был из новичков и поторопился выкручивать нам руки — ему выгоднее было сделать это на следующий день. А здесь, в Тессалите, после того как не удалось его образумить, мы просто-напросто наняли другого, за разумную цену, хотя, если честно признаться, это было далеко не просто. А чтобы фокус не повторился, составили договор и заверили его в полиции. Но Али, наш новый проводник, оказался парнем что надо.

Еще днем пришла песчаная буря. Свет померк, и все погрузилось в красную непроницаемую мглу, а мощные струи песка летели почти параллельно земле. Вдруг ударил ливень. Здесь это был первый дождь в нынешнем году. Он шел минут 15—20. Нам сказали, что это к удаче. И опять мы поверили.

Всю ночь сирокко гонял пустые банки по двору «гостиницы», где мы спали вповалку на земле, а утром, еще до восхода, позавтракав кое-как, проверили крепление груза, и Али повел нас дальше. Это будет самый тяжелый этап, когда от жары и физического перенапряжения потеряются масштабы реально, когда опустятся руки и придет тупое равнодушие к происходящему.

Москва—Лagos—Москва **О. БОГДАНОВ,**
спец. корр. «За рулем»
Фото В. Панярского

Окончание — в следующем номере



Уже вторые сутки мы отмеряли километры к центру Сахары по прекрасной дороге. Но где-то она должна была закончиться. У всех одик вопрос: «А что же будет дальше!»

...И только остовы брошенных автомобилей показывали, что мы на тропе.

Минуты отдыха в одной из малинских деревень в самом центре Сахары.

Самый трудный этап еще только приближался. Будут мгновения, когда опустятся руки и всем завладеет тупое равнодушие.

«МАРШРУТ ДЛЯ ОТПУСКА»

В один из первых дней апреля у редакции остановился дозольно потрепанный УАЗ—469. Водитель, прочитав вывеску перед входом, убедился, что достиг цели.

Это был крепкого сложения молодой человек лет тридцати. Взгляд его был светлым и чистым, а улыбка застенчивой. «Я приехал к вам с мыса Шмидта, — сказал он редактору, — фамилия моя Никульшин, а звать Николаем». Редактор ничего не понял, поскольку, как он представлял, с этого самого мыса Шмидта можно было прилететь, но никак не приехать.

«Я не прилетел. Я приехал, — настаивал Николай и кивнул в сторону входной двери, — вон мой «уазик» стоит».

Редакторе ответ озадачил, но и подсказал, как поступить дальше. Он достал атлас автомобильных дорог, передал Николаю и с внутренним облегчением, мол, не так меня просто взять, уверенно спросил: «Ну, показывайте, как добирались до нас». Николай засмутился, виновато улыбнулся и к атласу не притронулся: «Да нет там мыса Шмидта — это же самый северо-восток Чукотки».

«Так, — с досадой подумал редактор и пошел за большим географическим атласом. Когда же он его принес и распахнул, а затем по указке Николая отыскал взглядом мыс, то чуть было не воскликнул: «Не разыгрываете! Ведь отсюда до ближайших дорог не одна тысяча километров будет тундры да тайги!» Но сдержался — на похаживающего на тропеца, хоть и невероятным представлялось то, что он говорил.

Потом Николай рассказывал. Идея пробраться своим ходом до Москвы возникла давно, да вот реализовать ее было не так просто. Причем в себе он не сомневался — тундра, тайга, бездорожье, способность постоять за себя в одиночку, выжить, когда другому и шанса не осталось бы, — все это его профессия. Он работал водителем в геологоразведке да еще у золотоскелетей. Исколесил всю Чукотку от Эвекинота до Зеленого Мыса. Сложность заключалась в другом — никто не верил в реальность задуманного и, естественно, никто не помогал. Центральное телевидение, куда обратился Николай прежде всего, ответило, что, мол, мысль, конечно, интересная, но нужен керван автомобилей для съемок. На ульяновском заводе сказали, что про свой автомо-

биль они уже все знают, а реклама не нужна и вообще УАЗ—469 скоро с производства снимать будут.

Оставалось самому купить автомобиль, но кто его продает? Помогла илетная погода. Как-то начальству надо было срочно добраться километров за 400, а погоды не было и не предвиделось. Николай тут как тут — предлагает подбросить. Посомневалось, посомневалось начальство, а что делать? Сели, поехали. Сказать, что дорога была трудной, значит соврать — ее просто не было. Пришлось поработать как следует.

Людей Севера не удивить умением водить в трудных условиях, но тут даже бывалые поразились способностям Николая. А когда заканчивались последние километры, он выслушал начальственные комплименты и рассказал о своей мечте и о своих проблемах. Вот так и оказался в руках Николая степенный «уазик», на спидометре которого уже завершался стотысячный круг.

Месяц ушел на то, чтобы перебрать автомобиль, установить бензобаки на 350 литров, запастись всем необходимым на тот случай, если непредвиденное заставит жить одного несколько месяцев в тайге или в тундре.

А 3 марта Николай Никульшин тронулся в путь. Первый чукотский участок был хорошо знаком: мыс Шмидта — Полярный — Певек — Баранка — Билибино — Зеленый Мыс — это около 1000 километров по зимникам. А вот дальше начиналось нехоженое и тем более неизжитое. Бывало так, что 20 метров 6 часов пробивался. По сопкам, речкам да распадкам выбрался на Колыму. А дальше вверх по ее льду, почитай без малаго еще 1000 километров. А потом просеками по тайге еще столько же — вот и до дорог добрался. А дальше еще каких-нибудь 1000 километров — и в Москву. Месяц ушел на все про все. На спидометре добавилось 14 067 километров.

Приблизительно так выглядел рассказ Николая. И как ни бился редактор — большего вытянуть из него не смог. Все же, уходя, Николай вдруг достал местную газету «Огни Арктики» и оставил ее со словами: «Здесь про меня написано».

«Одиссея Николая Никульшина» называлось интервью с ним за две недели до старта. Оно начиналось так: «Одиночки издавна покоряют мир, это, наверное, еще от палеолитических. Сегодня отважные хиты бороздят океаны, эти странные люди покоряют полюсы, горные вершины и ведут счет пройденным континентам и стоптанным башмакам. Риск, лишения и титанический труд — вот их главный удел». Редактор прочитал и подумал — а ведь действительно про Николая написано. И тут взгляд редактора наткнулся на рубрику, под которой было опубликовано интервью, — «Маршрут для отпуска».

Да, — решил редактор, — крепкие ребята живут на мысе Шмидта!

О. БОГДАНОВ



08528 / 18 v