

Сергей Рохленко

Две дороги в Вольфсбург



Сергей Рохленко

Две дороги в Вольфсбург

«Издательские решения»

Рохленко С.

Две дороги в Вольфсбург / С. Рохленко — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-833660-7

В душе у каждого, даже взрослого мужчины живет мальчишка, который всю жизнь мечтает о путешествиях и приключениях. Он воспитан на книгах Стивенсона, Жуля Верна, Конан Дойла и многих других. Редко кому удается выпустить его на свободу, пуститься в рискованное путешествие по странам и континентам. Мне судьба дала шанс выпустить моего мальчишку наружу и совершить два увлекательных путешествия.

ISBN 978-5-44-833660-7

© Рохленко С.
© Издательские решения

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Вступление | 6 |
| Глава 1. Отбор | 8 |
| Глава 2. Сборы | 24 |
| Глава 3. Франкфурт | 26 |
| Глава 4. Даешь Сенегал | 27 |
| Глава 5. Дакар | 30 |
| Глава 6. По Сенегалу | 43 |
| Глава 7. Сен-Луис | 45 |
| Глава 8. Мавритания | 57 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 62 |

Две дороги в Вольфсбург

Сергей Рохленко

Редактор В. М. Переладов

Фотограф С. Я. Рохленко

Корректор Л. С. Акентьева

© Сергей Рохленко, 2017

© С. Я. Рохленко, фотографии, 2017

ISBN 978-5-4483-3660-7

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Вступление

Мечты сбываются

Собрались орлы в перелет через высокие горы, через глубокие моря к долинам, где много пищи. И тут к ним прилетает ворона и просит:

– Возьмите меня с собой, я птица гордая и выносливая.

– Ты посмотри, какие мы сильные, какие мы большие, ты не сможешь лететь с нами, – отвечает вождь орлиной стаи.

– Я смогу так же, как и вы, я птица гордая и выносливая, – твердит ворона.

– Ты посмотри, какой у нас размах крыла, как мы можем часами парить в воздухе, – пытается отговорить ее вождь.

– Я смогу, я птица гордая и выносливая, – ворона стоит на своем.

– Ладно, лети с нами, но имей в виду, что мы тебя ждать не будем и помогать тоже, – сказал вождь.

Утром стая поднялась в воздух и полетела через горные вершины и глубокие моря в долины, где много еды. Когда орлы долетели и приземлились, вороны с ними не было. Поймали орлы пару зайцев и собрались помянуть ворону.

– Жалко ворону, хоть она птица гордая и выносливая, но куда ей тягаться с нами, с орлами, – сказал вождь.

И вдруг с неба падает какой-то черный комок, которым и оказывается ворона. Вся потрепанная, запыхавшаяся, половины хвоста нет, но она все равно улыбается.

– Ну, тогда давайте поднимем тост за ворону. За птицу гордую, выносливую...

– И сумасшедшую, – икая, добавила ворона.

Эта книга для сумасшедших, в хорошем смысле слова, потому, что в душе у каждого, даже у взрослого мужчины живет мальчишка, который всю жизнь мечтает о путешествиях и приключениях. Он воспитан на книгах Стивенсона, Жюль Верна, Конана Дойла и многих других.

Но наша обыденная жизнь не дает этому мальчишке вырваться на свободу, реализовать свои детские мечты о кораблях, о схватках с пиратами, необитаемых островах и несметных сокровищах, зарытых там. И с годами мальчишка старится вместе со своим первым «Я».

И редко кому из взрослых удастся пуститься в рискованное путешествие по странам и континентам. Многие лишь ограничиваются отелями в курортных зонах различных стран. Поверьте, эти курорты во многом одинаковы и отличаются только классом обслуживания и названием моря или океана, на берегу которого расположен отель. Из его окон не видно той жизни, какой живут люди в этих странах.

Мне судьба дала шанс выпустить моего мальчишку на свободу и совершить два увлекательнейших путешествия.

И если по прочтении этой книги кто-то тоже захочет реализовать свои детские мечты, раздвинуть горизонты повседневности, увидеть, как живут люди в разных странах или хотя бы в разных регионах нашей страны, я буду за него просто счастлив.

Дорога первая: Дакар – Вольфсбург

Приглашает кругосветка

Статья в журнале вызвала интерес. Сразу вспомнились произведения Стивенсона о пиратах, кладах и затерянных в океане островах. На самом деле эта статья в журнале «Авто-

мир» была более прозаичной, но тем не менее захватывающей: «Приглашает кругосветка. Двое россиян – владельцев Volkswagen – примут участие в захватывающем автоприключении в составе интернациональной команды. Среди главных требований к претендентам: высокий уровень водительского мастерства, командный дух, готовность к суровым испытаниям, а также владение английским или немецким языком». Далее сообщалось, что более подробно об условиях участия в путешествии, требованиях и необходимых документах можно узнать на сайте Фольксвагена.

Что имеем в активе? Сергей Рохленко, 47 лет – это, скорее, минус (там нужны более молодые и горячие), из них 19 лет заняла служба в армии – это, скорее, плюс, так как все, что написано про командный дух, испытания, водительское мастерство, пройдено за это время, и не раз. С иностранным тоже не проблема: немецкая спецшкола в детстве, к тому же чтение немецких газет во время службы и несколько партнеров по бизнесу из Европы, после увольнения из армии, не дали забыть язык. Вроде владею немецким, не то чтобы в совершенстве, но общению не мешает.

Есть еще один плюс – я владею не просто автомобилем «Фольксваген», а моделью «Туарег», на котором проводится эта кругосветка. И не просто «Туарегом», а с топовым двигателем V-10 TDI, который делает и без того великолепный автомобиль симбиозом трех: на нем можно свободно ездить на рыбалку или охоту – он бескомпромиссный внедорожник, а если его отмыть после этого, то хоть в театр или на прием – это представительский автомобиль; а разгон за 7,4 секунды до 100 км/час – это повадки спорткара.

Ну что, заглянем в интернет и попробуем узнать более подробно об условиях участия в отборе для кругосветного путешествия. Если только это не рекламная кампания по принципу – приглашаем всех, а поедут те, кому определено и положено.

Попытка не пытка. Вперед!!

Глава 1. Отбор

Заглянул в интернет, нашел страницу о кругосветном путешествии и обомлел. Кругосветное путешествие, которое стартовало на Аляске 18 июля 2004, прошло по всем континентам, и вот он, заключительный этап Дакар-Вольфсбург, на который для России выделены два места в экипаже. Номер этапа произвел не менее сильное впечатление – 13!!.

Короче говоря, сплошные интриги, загадки и мистика. Все в одном, Стивенсон отдыхает. Не знаешь, то ли радоваться, то ли лишний раз перекреститься, глядя на номер этапа. Хотя, с другой стороны, 13 – это в сумме 4, что по нумерологии мое число. Короче загадки. Но выбор сделан, а офицеры, хоть и в отставке, не отступают. Попробую-ка принять участие. Заполнил анкету претендента, отправил ее на адрес организационного комитета и стал более глубоко знакомиться с содержанием этапа, сведениями о странах, особенностями религии и языка.

Все, что прочитал на русском и немецком сайтах о кругосветке, завораживало: «с 9 по 29 октября 2005 года, три недели», «Париж-Дакар наоборот», «Сенегал, Мавритания, Западная Сахара, Марокко, Испания, Франция, Германия», «Гибралтар», «7 стран на двух континентах», «первозданная красота и разнообразие оттенков» и т. д. Но и в этой бочке меда была ложка дегтя: «отсутствие инфраструктуры», «немилосердно палящее солнце», «мелкая песчинка или ошибка может задержать экспедицию на несколько часов или даже дней», «большие перепады температур»...

Нет, недаром я вспомнил о Стивенсоне. Там тоже было все неизведанно, рискованно и непредсказуемо. Но ведь ты хотел приключений, так и получи их. Тем более что заявка отправлена, единственное, что не сделал – не поставил в известность о своем решении семью. Но если все не шутка и буду принят в число претендентов, то сообщу, а если нет, то похороню в душе ожившую жажду путешествий и не буду никого травмировать неудачной попыткой. Лучше лишний раз прочту что-нибудь свежее и на том утолю «жажду странствий».

3 августа проверил почту и с удивлением обнаружил письмо от оргкомитета «Touareg Experience» с благодарностью за решение принять участие в проекте и предложением заполнить еще одну анкету для подтверждения участия. Вопросы в анкете касались ознакомления с описанием маршрута и условиями путешествия, подтверждаю ли я свое желание и готовность принять участие в отборе 20.08.2005, который будет проходить в Московской области, на внедорожной трассе Touareg Experience, и представить документы в этот же срок в случае выигрыша. На все ответил утвердительно, и в душе моей начали потихоньку петь трубы.

Однако сквозь победный гром фанфар начала потихоньку пробиваться какая-то холодная струйка. Она особенно усилилась, когда еще раз взглянул на дату отборочных состязаний и дату поездки. Струйка превратилась прямо-таки в ледяную. На 20 августа мы с женой планировали вырваться на выходные на море, чтобы немного встряхнуться от каждодневной суеты, а на начало ноября планировалась поездка в Таиланд, что становилось невозможным при моем участии в путешествии.

Понял, что надо идти «сдаваться» и рассказывать жене о своих нереализованных мальчишеских мечтах.

Любаша все мудро привела в должный порядок, огорошив меня фразой: «А какая разница, куда поедем двадцатого, то ли на море, то ли в Москву. Перемена места, вот что главное». Вот как проявляется мудрость женщины, а у меня, в результате этой мудрости, появилась на отборе группа поддержки. И забегая вперед скажу, что это сыграло не последнюю роль в моей победе в отборочном состязании, ибо в глазах любимого человека всегда хочется казаться самым лучшим. Это своеобразный, не медикаментозный, допинг.

Далее была переписка с многочисленными уточнениями, пока, наконец, не пришло официальное приглашение прибыть на финальный отбор 20 августа к 10.30, с приложением схемы

проезда и информацией о встрече нас в аэропорту машиной оргкомитета. И время начало бешено крутиться: справки на визы, фотографии, паспорта, медицинская страховка и т. д. и т. п. Короче, еле успели со сбором всех необходимых документов к моменту отборочного тура. А ведь все документы, в случае победы на финальном соревновании, должны были остаться тут же, в оргкомитете, для получения всех необходимых виз.

Москва, аэропорт Внуково, человек с эмблемой Фольксвагена, новенький «Мульти-вэн», пробки, Дмитровское шоссе, огороженная забором территория с вывеской «Тouareg Experience». Именно в такой последовательности, в течение 3 часов, развивались события после выхода из самолета. В памяти осталась каша из ругани водителя на пробки, на манеру вождения всех вокруг и собственной злости на него, на человека, который «рвал» коробку передач и сцепление новенькой машины.

После проверки приглашения машина остановилась около главного здания. Огороженная территория внутри оказалась хорошо обустроенной. Кроме основного здания, тут было несколько огромных шатров, некоторые из них выполняли роль столовой. Гостевая стоянка была заполнена автомобилями, отражавшими статус людей, приглашенных принять возможное участие в испытании способностей «Туарегов» как внедорожника. Невдалеке стояли сами испытуемые, довольно поблескивая намытыми боками. В их облике читалось некое превосходство над людьми, до сих пор не верящими в их исключительные возможности.

– Добрый день, с приездом! – раздался рядом голос, который я неоднократно слышал по телефону в период подготовки документов. – Как была дорога? – Рядом со мной стояла невысокая, хрупкая девушка. – Меня зовут Таня, я представляю оргкомитет отбора претендентов для участия в «Тouareg Experience 360#».

С этого дня она и вместе с ней Андрей Гордасевич стали моими добрыми ангелами в период подготовки и проведения обоих автопутешествий. Но обо всем по порядку. Нас проводили в палатку, где уже шла подготовка к проведению финального теста. Здесь находилось три человека, я стал четвертым. Как оказалось, на предложение участвовать в кругосветном путешествии откликнулось больше пятидесяти «ненормальных». По различным причинам, за исключением нашей четверки, они допущены к финалу не были. Нас инструктировали по основам навигации, движению по азимуту, оказанию первой медицинской помощи и по выживанию. Живой интерес со стороны участников был проявлен к выживанию, особенно в части хранения воды в презервативе, засунутом в носок, и получения той же воды в ночное время с помощью полиэтилена и миски. Короче говоря, прошли «курс молодого бойца».

После инструктажа нам объяснили устройство «Туарега», основы его вождения и порядок укладки багажа – чтобы он не мешал в движении и не стучал экипажу по голове при преодолении различного рода препятствий. Все обучение проводили специалисты высшей категории, из числа группы инструкторского состава «Эксперты приключений» во главе с Бориславом Казанкиным.

Дальше нас разбили по парам, то есть на два экипажа. Каждому из нас предстояло сделать малый круг, который включал подъем и спуск с эстакады, диагональное вывешивание в траншее, сформированной из железобетонных плит, движение по бездорожью, преодоление моста, брода, движение по песку и полосе препятствий из бетонных колец, закопанных выпуклой частью вверх, и наоборот, так, чтобы получилась череда ямок и бугров. Это называлось «малый круг», за которым следовал «большой», который и являлся финальным отбором. В обоих тестах сзади сидели три человека из состава инструкторской группы, они были отнюдь не добрыми ангелами, а, скорее, злыми, и фиксировали все ошибки экипажа, и дальнейшая судьба участия или неучастия в кругосветке зависела от количества допущенных ошибок и их влияния на время прохождения участка экипажем.

Нам выдали GPS-навигаторы, продиктовали координаты точек, на которых надо было сделать отметку, инструкторы проследили, чтобы мы все занесли в навигаторы. И первый эки-

паж, но, слава Богу, не наш, ушел на трассу. Нам предстояло стартовать через 20 минут. А пока вокруг беззаботно суетились посетители программы Touareg Experience, которые знакомились с «Туарегом» перед покупкой или совершенствовали свои навыки в его вождении. Светило солнышко, и вообще все было настолько непривычно празднично, что все эти испытания казались каким-то чужеродным событием на этом празднике хорошего настроения и отдыха.

Команда «Приготовиться» – это уже нашему экипажу. До старта 5 минут, «кидаем» на пальцах, кто первый за руль, а кому служить «поводырем», то есть мучиться с навигатором. Мой напарник, Володя, из Калмыкии. Ему где-то в районе тридцати, и как всем молодым везет – первым за руль. Кто бы знал, как я не люблю навигаторы, особенно такие маленькие, что рассмотреть на его экране что-либо возможно только с помощью очков или увеличительного стекла.

Но теперь дороги назад нет, и остается одно – только вперед!!

«Добрые ангелы» расположились сзади, Володя за рулем, я с навигатором рядом. Основная задача найти пять точек и сделать отметку с указанием времени на листке около «точки». Если бы мы знали, что это не все, и за словом «основная» стоят еще несколько задач, гораздо сложнее, чем просто поиск «точек», то... А что, собственно говоря, «то»? От этого ровным счетом ничего бы не изменилось. Ну, а мы по простоте душевной не так давно смеялись над замысловатыми занятиями, которые проводили с нами инструкторы. А ведь эти занятия были не просто так...

– Ну, что, поехали, – скорее выдохнул, чем сказал Володя, – и куда?

– Для начала выбираемся с территории этого праздника жизни, а там навигатор покажет. – Это уже предложил я, пытаюсь по навигатору определить направление к первой точке. Надо добавить, что пользование им не доставляло никакой радости. Посудите сами: маленький, как мобильный телефон, с таким же маленьким экраном, одноцветный дисплей с мелкими деталями, практически не различимыми в движении по пересеченной местности. А если к тому добавить, что держать его в руках нужно в районе лобового стекла, чтобы не потерял связь со спутниками, то это – искусство эквilibра с хрустальными бокалами на тракторе, пашущем поле.

Периодически меняя направление, добрались до песчаного карьера и лихо съехали вниз. Судя по всему, скоро должны были найти первую «точку».

– А теперь через этот холм, – сзади раздался голос одного из «ангелов». Посреди карьера возвышался холм из песка, по какой-то причине не использованный в дело. Не меняя скорости, Володя загоняет «Туарег» на вершину, и тут сзади раздается еще один голос больше похожий на истеричное всхлипывание: – Медленнее!

Раньше надо было говорить – вершина холма оказалась не плоской а довольно-таки «острой», и, перевалив через нее, машина начала быстро сползать вниз. Володя несколько раз перехватил баранку, «Туарег» похрустел системой стабилизации и аккуратно выровнявшись, довольно плавно закончил спуск. Все нормально, вперед!

Оторвав взгляд от навигатора и посмотрев в направлении, куда указывала его стрелка, я увидел белую точку, которая по мере приближения превратилась в листок бумаги, приколотый к высохшему дереву. Не дожидаясь остановки машины, я выскочил и висевшим тут же фломастером написал: «Сергей, Володя. 13. 15». Первая «точка» есть!

Ну, с почином, и понеслись! Это мы уже с Володей ударились ладонями и поняли, что можем справиться с навигацией. В чем утвердились, без особых проблем, найдя еще две точки. Правда, потребовалась изрядная командная работа, чтобы до них добраться, но мы сработались довольно легко. Слаженность требовалась в преодолении грязевых участков, маневрировании в труднопроходимых лесных просеках и отсутствии придинок друг к другу при ошибках, которые в столь непривычной и экстремальной ситуации соревнования неизбежны. Тем более, что мы не эксперты приключений и наш удел городские джунгли, где GPS-навигация

не нужна, гораздо проще спросить прохожего, как добраться по необходимому адресу. Но, как оказалось, это был самый легкий участок.

У меня уже в горле стоял вопрос о смене водителя, так как самому не терпелось «поползти» на «Туареге» по грязи, тем более что на своем это делать жалко. Я еще в самом начале, после приезда на полигон, оценил всю мудрость проводимого мероприятия. Если у тебя «Туарег» или ты хочешь его приобрести, то можно записаться у официального дилера и приехать сюда всей семьей. Ты знакомишься или совершенствуешь свои навыки в вождении «Туарега» в экстремальных условиях, а твоя семья весело проводит время, на свежем воздухе гуляя, участвуя в конкурсах или ловя рыбу. А если твоя половина тоже интересуется машинами, тут же представлены модели «Фольксвагена», которые можно испытать, примеряя для себя.

Что-то я отвлекся. Очевидно, эти мысли навеяны видом туристов, расположившихся на берегу речки, рядом с бревенчатым мостом через нее. Экстремалы, ведь погода явно не располагала для проведения пикника, и несмотря на конец лета, было довольно прохладно. Знать бы, что сей «пикник» по нашу душу, но об этом пока никто из нас не догадывался.

– Остановка. Все выходим из машины, двигатель глушим. – голос прокрался сзади, отдавая нехорошим предчувствием. Но вариантов нет, мы обязаны подчиниться.

К нам подошел один из «туристов», с такой же эмблемой «Эксперты приключений», как и у всех остальных.

– Здесь у нас организована точка двух испытаний. Задание первое – бегом по мосту через речку, потом на вершину холма, надеваете страховку, первый на «тарзанке» спускается назад на поляну, второй крепит к торосу ящик с инвентарем и отправляет вниз сюда же, после чего спускается сам. Основная цель – из того, что находится в ящике, нужно разжечь огонь и вскипятить пол литра воды. После закипания секундомер останавливается. После этого получаете конверт с заданием, и мы проверяем умение двигаться по азимуту с помощью компаса, – довел он до нас условия данного испытания.

– Ничего себе, – вырвалось у Володи, и у меня в голове пронеслись выражения, которые не стал произносить вслух, хотя женщин с нами не было. Все как в жизни, только расслабился и успокоился, что все нормально, тут же тебе подкидывают что-то, чтобы не расслаблялся.

– Я никогда этим не занимался, – это опять Володя.

– За мной делай, как я, и по ходу разберемся. – И я побежал к мосту через речку. – Сам-то я, конечно, тоже не большой знаток альпинизма, подвесок и т. д. Лет 15 назад, когда отдыхали с семьей в Крыму, я полез с дочкой в горы осваивать альпинизм, но, как в песне у Гурченко, «тогда мы были молодыми»...

А сейчас, перебегая по бревенчатому мосту через речку, я лихорадочно пытался вспомнить, как одевается подвеска, но вспомнить было тяжело, помню только, что одеваются обе ноги. Ладно, разберемся. Ты старый воин, с тебя и основной спрос. Но пока за речкой взбирался на холм и лез на дерево к платформе, с которой надо было начинать спуск, было ощущение, что сердце выскочит из груди –слишком непривычная нагрузка. Однако жажда победить толкала вперед. Где-то сзади бежал Володя, но, судя по тому, что не слышал его дыхания, он далеко отстал. Эх, молодежь!

Взбираюсь на дерево, там на платформе стоит инструктор и скептически спрашивает, кто будет «лететь» первым, Удивляется, что я, но убедившись, что второй еще не добрался до места, понимающе кивает и помогает одеть страховку, каску, и на ходу объясняет правила спуска на «тарзанке» и приземления. Особенно выслушивать некогда, секундомер тикает, хватаюсь за перекладину и бросаюсь вниз. За те несколько секунд, которые длится «полет», успеваю заметить красоту осеннего леса, речки подо мной и еще почему-то запомнился блестящий трос, по которому скользил ролик. Наверно потому, что от надежности его зависела моя жизнь. Высота, на которой проходил спуск, где-то метров 15 и она не оставляла никаких шансов на выживание, если сорвешься. Вспомнился Высоцкий с песней об альпинистах.

Из этого состояния вывела быстро приближающаяся земля, вместе с пеньком, к которому был привязан второй конец троса. Интересно, что будет раньше - земля или пенек, лучше бы земля. Сгруппировался, как только что рассказывал инструктор, и приземлился. Что-то он говорил, дескать, если я прыгал с парашютом, то это похожие ощущения. Да не прыгал я с парашютом, но теперь можно и попробовать.

Отстегиваю страховку, скидываю каску и лихорадочно оглядываюсь по сторонам, надеясь найти то, из чего можно сотворить костер, если к этому добавить содержимое ящика, о котором не известно ничего. Хотел бы заранее набрать воды – нельзя, только после того, как будет на чем ее кипятить. Вариантов нет, надо ждать ящик. Володя уже цеплял его к тросу. Да, слабоват он, инструктору пришлось ему помогать поднять ящик и прицепить к тросу. Но, слава Богу, ящик заскользил вниз. Несмотря на предостерегающие крики инструкторов, я поймал его почти у земли и быстро отстегнул от крепления. Я все прекрасно помнил про технику безопасности, но время уж очень дорого.

Кусок полиэтилена, топор, спички, рубашка, огнетушитель, горелка для газового баллона, кусок материи, крепления для палатки, еще что-то - это все содержимое ящика. Хотел уже схватить топор и начать рубить дрова, когда под очередной тряпкой обнаружил в ящике газовый баллон. Скрутил вместе баллон с горелкой, зажег и раздраженно смотрел на то, как медленно инструкторы отмеряют мне пол литра воды. Господи, да нету же времени, а они, как назло, медленно отмеряют воду, то отливая, то доливая ее в котелок. Наконец, ставлю котелок на огонь. А где же Володя?

Оглядываюсь и вижу, что он только что приземлился и отцепляет страховку. Вместе с инструктором следим за образованием пузырьков в котелке, чтобы не пропустить момент закипания и остановить секундомер. Во второй руке инструктор держит конверт с заданием и компас. Прошу у него компас и отдаю Володе, чтобы он сориентировался, где находится север.

Вода, наконец, закипела, секундомер остановлен, я выхватываю пакет из рук инструктора и разрываю его. Там лежит листок с указанием азимутов движения и количество пар шагов, которые нужно пройти, чтобы найти спрятанную в земле коробку. Внутри коробки лежит листок, на котором также нужно написать свои данные, время. А еще выстрелить из сигнального патрона, также находящегося там.

Оценив содержимое конверта, поднимаю глаза и цепенею. Володя стоит с компасом и вертится во все стороны, пытаюсь что-то на нем рассмотреть. И тут до меня доходит весь ужас сложившегося положения – Володя не умеет пользоваться компасом. И самое трудное, на что уходит большая часть времени, четко определить, где находится Север, не сделано. Вариантов нет, выхватываю компас.

– Володя, будешь отмерять пары шагов, в том направлении, куда укажу я, – скорее крикнул, чем сказал. Просто криком я выплеснул всю моментальную злость появившуюся в душе. Володя согласно кивнул, поняв, что своим неумением растранирил драгоценные секунды, за которые мы до этого боролись.

Шаги у Володи оказались отлично подходящими под задание и после четвертого поворота мы нашли в траве коробочку с листком и сигнальным патроном.

Выстрел. Задание закончено. Судя по довольным возгласам инструкторов, которые фиксировали время проверки по своим секундомерам, мы управились хорошо.

– Теперь меняемся за рулем, – командует один из «наших» проверяющих. Устраиваюсь за рулем, подгоняю под себя настройки кресла, руля и зеркал и отдаю надоевший навигатор, от мелких значков которого уже болели глаза, моему напарнику.



Touareg Experience приглашает



Диагональное вывешивание — жестокое испытание на надежность



Борислав Казанкин проводит инструктаж



Экипировка экспедиционного «Туарега»



Пора на трассу испытаний



«Двадцать пар шагов в этом направлении»



Мы точно вышли на отметку



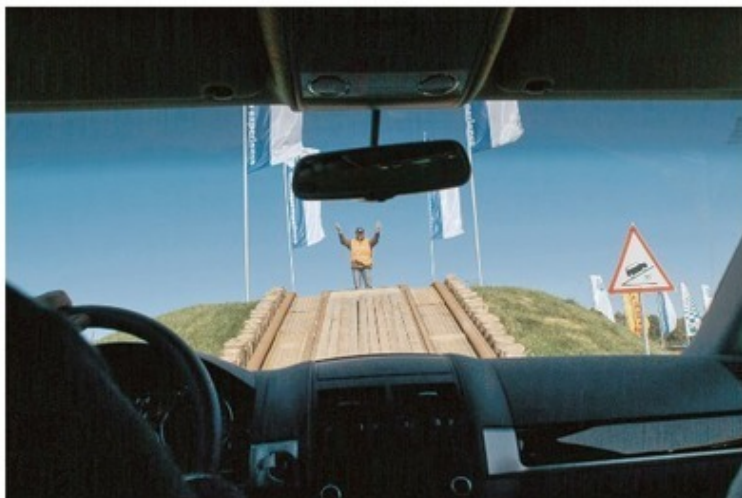
Смена за рулем после очередного испытания



«Забивка» координат в навигаторы



*Что будет раньше:
земля или пенек?*



Подъем на эстакаду



Ну когда уже закипит вода?



*Совместное фото «Экспертов приключений»
и участников финального отбора*



Подведение итогов проводит Андрей Гордасевич



Мы участники экспедиции!!!



Он нам помог победить

Через бревенчатый мост переезжаем на другой берег и углубляемся в лес. Узкая просека нещадно царапает бока «Туарега» своими ветками, грязь доходит до порогов, но ему все нипочем, ползет себе и ползет.

После этой грязевой парилки (если сравнивать ветки с веником) выезжаем на поляну и навигатор показывает, что следующая точка находится на вершине левого холма. Не раздумывая, направляю машину вверх по склону. По возгласам инструкторов понимаю, что мето-

дикой проверки предполагалось бежать ногами. Поздно, ведь ограничений не было. «Туарег» взлетает на верхнюю полянку, и мы находим четвертую точку. Нравится им это или нет, но мы сэкономили несколько минут, которые заняли бы подъем и спуск с холма. Разворачиваемся для спуска, но нам указывают другое направление, на вершину соседнего холма. Едем туда и оказываемся запертыми между крутизной подъема слева и близко подступившими деревьями справа. Нам озвучивают задание – подняться по песчаной дороге, больше напоминающей колею, на вершину холма. Места для разгона мало и даже откорректировать направление движения из-за стесненности и разбитой колеи невозможно. С третьей попытки, несколько раз зацепившись защитой днища, с ревом мотора и помощью «такой-то матери», взбираемся на вершину.

Очень красивая панорама открылась взору и радовала глаз до тех пор, пока я не увидел продолжение подъема, который превратился в крутой и длинный спуск. Края этой тропы, слово «дорога» здесь не подходит, были на уровне середины дверей. То есть, если здесь остановиться, то двери открыть не получится.

На удивление, спуск прошел спокойно, дополнительно мне помогала система контроля спуска с горы, установленная на машине. Но как только мы в конце спуска расслабились, взгляд упал на неподвижно стоявший «Туарег», с многочисленными ящиками около него, который я заметил минут тридцать назад. Подле опять стояли два человека с эмблемами инструкторов. От предчувствия очередного испытания засосало под ложечкой. Предчувствие перешло в неизбежность после команды остановить машину и заглушить мотор. Ну, и что теперь? А теперь, оказалось, нужно заменить левое заднее колесо и упаковать, по правилам, всю поклажу в машину. И сделать это нужно опять на время и причем не более чем за 15 минут. Понимая, что я физически сильнее, а пневмоподвеску машины нужно сначала поднять вверх и заблокировать, в противном случае домкратом надо будет вертеть, пока не вытянется вверх вся пневмостойка, рывкнул Вове: -Поднимай машину, пока я «сорву» болты!

Мой рев раненого бизона повис в воздухе – напарник не знал, как это сделать. Пришлось самому ставить пневмоподвеску на подъем, срывать болты и доставать домкрат. Заменяли колесо, опустили машину и начали паковать багаж. Все! Колесо заменено, багаж упакован, секундомер остановлен. Уложились в 13 минут из 15, что оказалось быстрее, чем у экипажа конкурентов.

Удовлетворенные результатами очередного экзамена двигаемся дальше. В душе царит благодущие. Восторг не позволяет правильно оценить обстановку и мы слишком быстро влетаем в речку. К счастью, брод подготовлен специально, и глубина небольшая. Настил рассчитан на то, чтобы можно было катать тут потенциальных покупателей этих машин. Несложно представить что было бы, будь глубина больше: гидроудар и выведенный из строя двигатель. Промокшие ноги и брюки при эвакуации из застывшей посреди речки машины не в счет. Кажется, судьба на нашей стороне. Выслушав все, что о моем промахе думают инструкторы, преодолеваем брод и движемся к последней, пятой точке. По идее, проверки мы уже прошли, тест и так уже длится больше четырех часов.

Но не тут-то было. А для чего курс оказания первой медицинской помощи? Из-за поворота становится видна поляна с девушкой, которая читала нам этот курс. Вокруг лежали все ее предметы, позаимствованные, очевидно, у святой инквизиции. Обреченно останавливаемся, даже не дождаввшись команды, и идем на встречу с очередным испытанием. Никогда, до этого, не испытывал такого сопротивления при встрече с симпатичными девушками.

– Ваше задание: у вас, – ее пальчик направлен в мою сторону, – сильное кровотечение из предплечья. А у вас, – она показала на Володю, – перелом бедра. Средства только подручные.

Большой гадости в этой ситуации сделать было нельзя. Кругом лежали шины, жгуты и прочее снаряжение, но нам ими пользоваться нельзя.

Если с моим «кровотечением» справились быстро с помощью ремня, то с Володиным «переломом» оказалось сложнее. Нашел ветки, которые могут заменить шины, но ведь нужно еще зафиксировать «перелом». Но чем? Вариантов – кроме собственной одежды, которую можно использовать для фиксации Володиного бедра к палкам, – никаких нет. Стаскиваем с себя брюки и рубашки, а за любопытство, с каким медсестра следила за этим вынужденным стриптизом, я ее едва ли не возненавидел. Наконец, все. Секундомер остановлен. Сердитые, и прямо скажем «недобрые», одеваемся и идем к машине. Навигатор показывает, что точка где-то рядом. Поплутав по камышам, находим злополучную бумажку и делаем отметку.

Теперь на базу. Неудовольствие от последнего испытания заглушается чувством удовлетворения, от в целом удачно проведенной проверки.

Показались флаги Touareg Experience, мы пересекаем финишную линию и секундомер останавливается. Общее время составило свыше пяти часов. А по ощущениям – прошло не более часа.

Последнее, что нам пришлось еще пройти в этот день, – психологический тест. Несколько листов, заполненных различными вопросами, наверно, смогли бы помочь составить наши психологические портреты, но вряд ли передать наше внутреннее состояние.

Наступила пора тягостного ожидания результатов. Инструкторы, собрав все материалы, включая психологический тест, удалились для подведения итогов. Наверно, это было самое жестокое испытание в этот день. Из-за того, что оно длилось почти два часа, напряжение нарастало с каждой минутой. И если сначала мы еще как-то разговаривали, обсуждая наиболее интересные и смешные моменты, то постепенно даже желания говорить о чем-либо пропало напрочь. Все попытки со стороны Андрея и Татьяны развлечь или отвлечь нас рассыпались вдребезги.

Наконец, появились инструкторы, во главе с Бориславом Казанкиным. И они произнесли фразу, которую все ждали с нетерпением: «Просьба ко всем для подведения итогов собраться в зале инструктора».

Напряжение подскочило еще выше, воцарившаяся тишина, казалось, стала взрывоопасной. Каждый ждал результата, в душе надеясь, что именно он примет участие в кругосветном путешествии, и либо молил Бога об этом, либо держал зажатые в кулак большие пальцы. Но Казанкин, как хороший актер, держал паузу, понимая, что момент почти исторический, не в мировом, конечно, масштабе, но в жизни каждого из нас уж точно.

В этой обстановке вручение каждому из нас дипломов, о прохождении отборочных соревнований за право участия в кругосветном путешествии прозвучало как издевательство. Все ждали главного – кто получит право на участие в путешествии. А этот момент все не наступал.

Вместо объявления победителей финального отбора, Борислав говорит об одном из претендентов, который, по их мнению, проявил волю к победе и решимость биться до конца. И это второй случай в практике «экспертов приключений», когда они отдельно награждают кого-либо за незаурядные способности и выдержку. Награждают они данного человека перчатками с эмблемой своей группы экспертов, как бы принимая его в свой состав.

– И таким человеком сегодня, по общему мнению всех инструкторов, стал... – тут оратор сделал многозначительную паузу, – Сергей Рохленко.

Я даже не поверил, что прозвучала моя фамилия, но Любаша подтолкнула меня и вернула к реальности. Я получил перчатки, мне аплодировали все, в том числе и наша тройка кандидатов. Было очень неожиданно все это и волнительно. Появилась надежда, что одним из двоих стану я, но тут же в душу заполз червь сомнения: а может, это утешительный приз? Может, и впрямь я показал хорошие результаты, но мой возраст (а я был самым «старым» из всех) помешает зачислить меня в члены команды. Ведь там испытания пустыней, большими перепадами температур, и у инструкторов могли возникнуть законные опасения за состояние

моего здоровья. Понятно, что в моем возрасте люди более степенны и не лезут в подобные авантюры, тем более еще и занимаясь бизнесом.

Все мои сомнения рассеялись, когда меня и Игоря Фирсаева, из Екатеринбурга, назвали участниками кругосветного путешествия, на заключительном его этапе, от нашей страны. Моментально навалилась радость, гордость за себя, и, воображение, перед мысленным взором стали прорисовываться необитаемые острова и всякая романтическая атрибутика.

Мы сфотографировались на память около «Туарега». Сначала все вместе, все кандидаты с инструкторами, потом только участники отбора, а в конце мы с Игорем. Эта фотография стала заглавной в статье появившейся на русском сайте Фольксвагена за 20 августа 2005 года, вместе с фотографиями на различных этапах испытания.

Потом было шампанское, взаимные поздравления и вполне искренние со стороны наших, с Игорем, напарников. Они оказались настоящими мужиками, не выказав и тени зависти или чего-либо подобного.

Потом мы с Игорем сдавали документы, заполняли заявления на визы и разные другие бумаги, которые требовались оргкомитету для оформления нашего участия в «Тоуагег Ехperience 360#». Но это уже были приятные хлопоты, и мы даже растягивали удовольствие, заполняя многочисленные анкеты в два раза дольше.

Все закончилось уже где-то к девяти часам вечера. Нас отвезли в Москву, по забронированным гостиницам. И я еще долго не мог успокоиться и заснуть, ведь сбылась моя, еще детская мечта – поучаствовать в путешествии! Бывает же, что мечты сбываются, вот она и СБЫЛАСЬ У МЕНЯ!

Глава 2. Сборы

Как и само кругосветное путешествие, подготовка к нему оказалась делом непростым. Внимательно изучив врученные нам инструкции, я сделал заключение, что сама подготовка это уже половина поездки. Согласно инструкции, с собой надо было иметь: спальный мешок до -10, самонадувающуюся подстилку, набор, по своему усмотрению, для недельного существования вне цивилизации, одежду, рассчитанную на температуры от +50 до -10, и еще много чего.

По-хорошему, ты должен напоминать луковицу. То есть иметь одежду на все случаи жизни, тем более что переодевание начиналось с самого начала: вылет из Москвы 8 октября уже предусматривал зимние температуры, а прилет в Сенегал сулил африканскую жару, далее, по мере приближения к Европе, постепенное переодевание в теплые вещи.

Требования инструкции об автономности существования в пустыне и к одежде для преодоления рек и горных участков, нарисовало такую картину опасных приключений, что, недолго думая, я отправился в магазин специального снаряжения «Тигр», где приобрел комплект камуфляжного обмундирования, высокие кожаные ботинки, жилет для ношения с собой необходимого снаряжения, кожаные перчатки со срезанными пальцами и др. Также прихватил компас (кто знает, каковы эти навигаторы со спутниками на геостационарной орбите, компас надежнее), незатухающие спички, фонарики, один для ношения на голове, второй обычный, нож в чехле, флягу, пару складных канистр для воды на 10 литров каждая, все-таки пустыня и еще много всякого мелкого снаряжения.

Когда прикрепил к жилету зачехленный нож, надел на себя все, включая перчатки и кепку, и посмотрел в зеркало, то увидел там бойца, по внешнему виду перещеголявшего даже Рембо, не хватало только пулемета и защитной раскраски лица. Что-то я переборщил, но, как потом оказалось, это в дальнейшем помогло при поездке по Африке, так как мною пугали детей, а иногда и взрослых, которые приближались к машинам часто только с одной целью – что-нибудь украсть.

О документах или, точнее, их оформлении я не беспокоился, так как этим занимались Андрей Гордасевич и Татьяна Сошенко. Мы с ними периодически созванивались, чтобы согласовать время прилета в Москву для вылета во Франкфурт и узнать, как продвигается оформление виз, а их требовалось много: Шенгенская мультивиза, поскольку нам предстояло въехать и выехать за время поездки несколько раз, виза Сенегала, которую получали через посольство Франции, виза Мавритании. Упрощало задачу, что Западная Сахара и Марокко для россиян безвизовые страны. Мы с Игорем держали связь, сообщая друг другу, кто что взял, чтобы не повторяться. Заодно выяснили музыкальные пристрастия, для подбора дисков в дорогу. Все-таки три недели в одной машине, только разговорами это время «не убьешь».

Все шло своим чередом, визы оформлялись, багаж готовился к укладке. Проблемы были с сумкой. Подобрать ее оказалось крайне сложно, те, что нравились, не вмещали всего необходимого, и наоборот. Третью сумку сразу занимал спальник с подстилкой. Куда уместить все остальное, становилось загадкой. Понятно, что в пределы допустимого к перевозке багажа мы не уложимся, для этого не надо было даже идти к прорицателям, значит, придется платить за лишние килограммы при перелетах. Пришлось еще побегать, чтобы сделать прививки и получить соответствующие справки, против столбняка и желтой лихорадки. Без них в Сенегал не пускают.

За две недели до поездки Андрей Гордасевич огорошил нас новостью: Фольксваген выделил два дополнительных места в заключительном этапе кругосветного путешествия и их займут два русских журналиста: Лена Краснова из журнала «Вокруг света» и Коля Ушанов из «Top Gear». Ого. У нас получится хорошая команда. По большому счету, нам было все равно, но, с другой стороны, немного обидно: мы ради участия в путешествии проходили испытания,

а журналистам места достались «на халяву». Однако, с другой стороны, больше компания – веселей дорога, и мы, немного посетовав на несправедливость, успокоились.

Встреча состоялась в аэропорту «Шреметьево-2», 8 октября 2005 года. Все были навьючены «по самое не могу» и если бы кому в голову пришло взять еще что-нибудь, хотя бы шапочку, то ее пришлось бы нести разве что в зубах. Единственное приобретение, которые все, не сговариваясь, решили сделать перед вылетом, это виски, которое также входило в обязательный перечень снаряжения – для нейтрализации действия местной пищи на наши желудки, неприспособленные к ней. Пожалуй, это было самое приятное содержимое нашего багажа.

Из «проводящих лиц» присутствовали Андрей Гордасевич, который привез наши документы для поездки, и моя жена Любаша. На информацию Андрея, что визы в Сенегал нас ждут в аэропорту Дакара мы не обратили внимания. И, как потом оказалось, зря!

Ну, вроде все! Прощание закончено, пограничный контроль пройден, места в самолете заняты.

Взлетаем, и первый тост за начало путешествия и массу приключений. Но никто не ожидал, что они начнутся так скоро.

Глава 3. Франкфурт

Франкфурт встретил нас хорошей погодой, и мы, бросив вещи в гостинице, отправились бродить по городу. Красивый город, он невообразимым образом сочетает в себе исторические здания, с любовью сохраняемые в первозданном виде, и современные небоскребы, взметнувшиеся ввысь своими стеклянными корпусами. Очень приятные и общительные люди, готовые помочь правильно сориентироваться незнакомцу и найти требуемый объект.

Центр города, куда мы попросили отвезти нас таксиста, привел нас к зданию оперы, с которой начинается центр практически всех крупных городов Европы. Очень красивое здание, и мы долго, любуясь, стояли около него. Особенно эта красота выделялась на фоне современных высотных зданий, служивших фоном.

Походили по пешеходной зоне, долго любовались зеленью деревьев, посмотрели на выступление шотландской группы, съели по айсбану (свиному колену, подаваемому с тушеной капустой) с хорошим немецким пивом, и отправились на отдых перед завтрашней дальней дорогой. Нам предстоял перелет в Сенегал, через Касабланку и встреча с нашей командой и ее руководителем Матиасом Гетенауэром. Мы еще не представляли, как это будет непросто. Не желая того, Фольксваген организовал нам серию приключений еще задолго до их африканского начала.

Глава 4. Даешь Сенегал

Утром мы приехали в аэропорт, нашли стойку регистрации Королевской Марокканской авиакомпании, с регистрацией рейса на Дакар через Касабланку. А багаж наш должен уйти сразу в Дакар. Однако – мы получили отказ в регистрации, из-за отсутствия визы в Сенегал. Получился замкнутый круг: визы в Сенегал нас ждут в аэропорту Дакара, но попасть туда мы не можем из-за отсутствия сенегальской визы. Нас категорически отказались регистрировать на рейс. Путешествие грозило закончиться, даже не начавшись. Все были в отчаянии, но ведь это страшная сила – человек, доведенный до отчаяния. Он готов на все!

Наша группа разделилась: Лена, единственный знаток французского языка (все остальные владели им на уровне Кисы Воробьянинова из «Двенадцати стульев»), вызвала представителя авиакомпании; вторая часть нашей команды нашла Андрея Гордасевича, который сам, как оказалось, не ожидал такого поворота событий. Эйфория от предошущения участия в кругосветном путешествии затмила мозги нам до такой степени, что не позволила своевременно и верно проанализировать ситуацию – никто не возьмет на рейс пассажира, в любую страну мира, если у него нет въездной визы. Это элементарное правило было почему-то забыто всеми и участниками, и организаторами проекта. Как результат, стоят четыре «путешественника», навьюченные, как верблюды, в караване, который, в отличие от нас, уже пересекает Сахару, и ничего не могут сделать, чтобы путешествие началось.

После длительных переговоров с Гордасевичем, его переговоров с посольством Сенегала, наших увещаний к представителю авиакомпании появилась небольшая перспектива: что нас возьмут на рейс до Касабланки, а за это время Фольксваген, устами Андрея, попробует договориться о нашем перелете из Касабланки в Дакар, даже без наличия визы, под гарантию Министерства иностранных дел Сенегала.

Но, как всегда, палка о двух концах. А что будет, если аргументы Гордасевича не подействуют на министерство страны? Силы все-таки неравные. Сейчас мы находимся, по крайней мере, в Европе и не составит большого труда, в случае неудачных переговоров, вернуться домой. В случае же, если отрицательный результат достигнет нас в Марокко, все будет значительно труднее и дороже. А надеяться в этом случае мы можем только на себя и содержимое своих кошельков.

Правда, тут же был разработан резервный план: из Касабланки перелететь в любой город Мавритании, а с мавританской визой у нас все нормально. Там уже нас подберет караван, который без нашего участия стартует из Дакара. Слабое, но все-таки утешение в нашей ситуации. **ГОСПОДИ, КАК ЖЕ ХОЧЕТСЯ В ДАКАР!!!**

Регистрируемся на рейс, на всех этапах нас сопровождает представитель авиакомпании. До самой посадки в самолет, а нас запускают последними, идут переговоры по телефону о перспективах нашего пребывания в Африке. Мы готовы зайти не только последними, но даже заползти по – пластунски или лететь стоя при отсутствии посадочных мест, лишь бы взяли на борт. Наверно в этом состоянии, именуемом стрессом, люди и совершают неадекватные поступки, типа остановки машины на ходу или поднятия тяжестей, которые бы в обычной ситуации человек не осилил.

Но, слава Богу, мы на борту и обратной дороги нет. «Боинг» взлетел и начал набирать высоту. И тут нам пришлось сразу столкнуться с обычаями и традициями, которые опытные путешественники стараются соблюдать, предварительно с ними ознакомившись. Но мы еще «чайники» в этом деле и попали впросак. Что делает русский человек после пережитого стресса? Правильно, старается его снять, что, в общем-то, рекомендуется медициной. Правда, средства и методы могут быть разные. Я достал виски, приобретенное для профилактических целей в путешествии, и предложил немного расслабиться. У Лены была с собой колбаса, у кого-

то нашлись рюмашки и «процесс пошел». Но шел он недолго. Через минут пятнадцать к нам подошла стюардесса и попросила наше «лекарство» и закуску убрать, так как сейчас у мусульман «рамадан», и его традиции надо уважать, даже несмотря на то, что мы не мусульмане. По ее решительному виду было понятно, что никакие возражения приняты быть не могут.

После посадки мы получили багаж и продолжили попытки решить вопрос по перелету в Дакар. Параллельно изучали маршруты самолетов из аэропорта Касабланки до различных аэропортов Мавритании. Картина получалась безотрадная: все аэропорты находились на значительном удалении от маршрута экспедиции, что привело бы к задержке в продвижении и изменило бы сроки окончания кругосветного путешествия, что было невозможно. К тому же шесть человек на пяти машинах долго не выдержат, и это неминуемо приведет к срыву всего проекта. Что же делать?

И тут нам улыбнулась удача, помноженная на огромное желание, заставившее наш мозг лихорадочно изобретать различные варианты, подчас даже явно бредовые. Не буду утомлять читателя их перечислением, ибо спасительное везение было на нашей стороне. Совершая очередную круг, по зданию аэропорта, мы обратили внимание на висевшее на одной из стоек регистрации объявление о регистрации на наш рейс, до Дакара.

По идее, регистрация начинается за два часа до вылета, а у нас больше семи часов, но с другой стороны, здесь сидели и явно скучали сотрудники аэропорта. В голове «картинка сложилась» и, приняв жалостливый вид, который даже и не снился Остапу Бендеру с Кисой Воробьяниновым, мы стали объяснять, что у нас билеты до Дакара, что до рейса еще семь часов, а нам так хочется осмотреть их великолепный город, в котором мы первый раз, и то проездом. Эту картину надо было видеть! Переговоры в основном вела Лена, а три здоровенных мужика с лицами детей-сирот, просящих подаяние, стояли за ее спиной и что-то пытались говорить. Но это сработало!!!

Посмотрев на билеты, и даже не заглянув в паспорта, ведь так откровенно и сердечно могут говорить только люди, у которых с бумагами все в порядке и которым вправду очень хочется посмотреть город. У нас приняли багаж и выдали посадочные талоны. Дорога на Дакар стала более отчетливо просматриваться в нашем воображении, а необитаемые острова в последние сутки больше напоминавшие миражи, начали приобретать четкие очертания.

Мы и впрямь поехали в город, хотя увидеть что-либо толком за три-четыре часа в таком крупном мегаполисе невозможно. В городе практически не было людей и машин, а кафе в большинстве своем закрыты. Вот тебе и посмотрели. Но все резко изменилось с наступлением вечерних сумерек. Буквально за 30—40 минут город стал напоминать кишачий муравейник: открылись кафе, появились толпы людей, улицы наполнились гудками машин.

С особенностью вождения нам предстояло еще столкнуться. Здесь все решается посредством взаимной уступки права проезда, что сопровождается сигналами клаксона. И только одно правило соблюдается полностью, правило сигналов светофора. Все остальное весьма условно, если существует вообще.

Таким образом, походив по городу, если можно так сказать, «познакомившись» с ним, мы вернулись в аэропорт и стали молить судьбу, чтобы она была к нам столь же благосклонна, как и люди в аэропорту, принявшие наш багаж. Наверно, наши мольбы были услышаны или, вернее, сработало правило всех аэропортов: выдан посадочный талон, значит, все нормально.

Еще до конца не веря в это чудо, мы молча, как мышки, прошли пограничный контроль, благо, для россиян он беспрепятствен, и пошли на посадку. Заняв полагающиеся места, мы уже начали готовиться к взлету, и тут нас, по очереди, начало находить остолбенение – по проходу шла, как мы потом ее для себя назвали, «черная мама». Женщина гренадерского роста, черный цвет кожи настолько контрастно выделялся на фоне белоснежного одеяния, что казался нереально черным, а огромный головной убор, накрученный из этой же белоснежной ткани, дополнял это убранство, делая его как бы царственным. А чтобы до конца передать великоле-

пие и величественность этой женщины, добавим, что шла она по проходу «Боинга», задевая бедрами кресла по обе стороны прохода. Зрелище было потрясающее!

Вообще, то обращало на себя внимание, что на борту мы были единственными белокожими пассажирами.

Глава 5. Дакар

Выйдя из самолета, мы оказались в плену влажного, нагретого до высокой температуры воздуха. Ощущение было такое, будто ты попал в сауну, причем, с мороза. Пот моментально начал течь по всему телу, рубашки сделались мокрыми и липкими. Вот такой «горячий» в прямом смысле слова прием! А что же будет днем, если ночью так душно?

Ну, здравствуй Сенегал, с тобой у нас праздник в один день и, значит, мы почти родственники. Я отмечаю 4 апреля день рождения, а ты День независимости, правда, я с 1958 года, а ты с 1960-го. Надеюсь, ты будешь дружелюбен ко мне и всей нашей группе.

И мы пошли в сторону аэропорта, где нас ждали вождельные визы и команда искателей приключений, участвующих, как и мы, в заключительном этапе кругосветного путешествия.

Но не все оказалось просто. Нам почти удалось пройти мимо пограничника, так как сюда прилетают, как правило, представители Европы, и им виза не требуется. Однако, наше поведение обратило на себя внимание пограничников и нам пришлось показывать паспорта, в которых не было виз. А произошло все вот как: выйдя из самолета, мы договорились сделать невозмутимые лица и, под видом европейцев, незамеченными пройти мимо пограничников. К сожалению, это не получилось. И причиной стала увиденная нами картина. В будке таможенника сидел представитель этой суровой профессии, затянутый в португую, обутый в сандалии, довольно потрепанного вида, из его рта торчал кусок палки или ветки, которую он непрерывно жевал. Ну, а если добавить, что от этого занятия губы и подбородок у него были покрыты опилками, то картина получилась довольно необычной, если не сказать комичной. Только потом мы узнали, что это специальное дерево и оно предназначено для чистки зубов, но это уже потом...

А в тот момент Коля и Лена, а их как бывалых журналистов трудно удивить, уже прошли мимо пограничника, зато мы с Игорем остановились от неожиданности. Попробуйте представить себе, что в аэропорту Франкфурта сидит сотрудник пограничной службы и жуёт кусок ветки, причем она торчит у него сантиметров на пятнадцать изо рта. Как вы отреагируете? Вот такое примерно оцепенение было и у нас.

Пограничник поднял голову и, увидев наши изумленные и смеющиеся лица, потребовал паспорта. С этого и начались наши приключения на весь день, а случилось это в два часа ночи по местному времени.

Тут же был вызван руководитель смены, которому мы пытались рассказать об ожидающей нас здесь визе. На что он разъяснил, что никакой визы или разрешения на нее у него нет и раньше утра нам никто помочь не сможет. Единственное, что нам позволили, забрать свой багаж и ждать на скамейке утра. Наше отчаяние стало нарастать после его слов о причине безумно большого количества багажа, валявшегося горками в багажном отделении, дескать, это багаж людей, которым отказали во въезде в Сенегал и даже не дали забрать вещи. Может, это была и шутка, но плохая.

Мы стали по телефону разыскивать нашего руководителя экспедиции, Матиаса Геттенауэра, и спрашивать у него, где наши визы, чтобы он помог нам поскорее выйти из здания аэропорта, и мы бы могли присоединиться к коллегам.

– Гутен морген, – рядом с нами появился высокий худощавый мужчина, одетый в рубашку с логотипом экспедиции, – меня зовут Матиас. Он сказал, что придется ждать утра, так как ночью никакие вопросы решить здесь нельзя, а для того, чтобы пройти к нам, ему вообще пришлось заплатить.

Но мы уже и сами знали от Гордасевича, что виз в аэропорту нет, знали, что нам нужен генконсул России Александр Жданов. Единственное, что смог сделать Матиас, так это добиться, чтобы нас перевели в другое помещение, в этом же здании. Наверно, когда-то оно было хорошей гостиницей. Но не теперь.

Позже немецкие коллеги на пресс-конференции, посвященной окончанию кругосветного путешествия, назвали ее тюрьмой. Но это, конечно, не тюрьма, там даже простыни были и не было решеток на окнах. А то, что с нас взяли деньги за проживание, тем более позволяет отнести это помещение к гостиничному. Правда, здесь на весь номер была единственная лампочка, а из признаков цивилизации замечены только туалетная бумага, зеркало и кондиционер. Причем, судя по размерам, кондиционер предназначался для охлаждения не комнаты, а зала, и потому охлаждал моментально. А из-за отсутствия кнопок управления у него было только два состояния – включено и выключено. Для постояльца это означает: либо ты отключаешь его и умираешь от жары, либо включаешь и превращаешься в пингвина. Дополняли картину полчища тараканов, разгуливавших по всему номеру. Вариантов у нас не было, все-таки это лучше, чем лавки в пограничной зоне аэропорта. Заснуть все равно не получалось, и нам оставалось коротать время в ожидании утра за разговорами о непростой доле путешественников и телефонными переговорами с родными и Гордасевичем, который тоже становился нам роднее и роднее.

Утром к нам первыми пришли Матиас и второй инструктор, Роберт. Они принесли нам бутерброды и колу, дабы мы не умерли с голоду. Это было весьма кстати. Самое обидное, что за стенами «гостиницы» нас ждали машины, команда и приключения, а мы сидели здесь и злились, что ничего сделать не можем.

Созвонились с генконсулом. Он обещал приехать и постараться все решить. Слово «постараться» звучало настораживающе. Мало того, что сегодня мы должны стартовать, так еще и до конца не ясны перспективы на получение виз.

Позвонил Александр Жданов и сообщил, что сейчас приедет. Мы спустились вниз, благо, нас никто не остановил, и вышли на площадь перед аэропортом. Через несколько минут на площадь въехала машина с дипломатическими номерами и из нее вышел моложавый мужчина с большим бейджем генконсула на груди. Мы начали ему «плакаться» на судьбу, но он нас «успокоил», заявив, что делегация одного из наших автозаводов вообще не была допущена на территорию Сенегала из-за отсутствия визы, несмотря на приглашение со стороны правительства.

«Что ты здесь делаешь? Почему вы здесь разговариваете?» – пока Жданов разъяснял нам ситуацию, подошел полицейский. Его интересовало, по какой причине мы покинули отведенную территорию. Узнав, что мы из России, он многозначительно прищурил глаза, задумался и произнес: «Калашников». Видно, на этом заканчивались его познания о стране, давшей миру огромное количество знаменитых людей. За сим он потребовал, чтобы мы вернулись в «гостиницу».

Жданов попросил нас выполнить это требование спокойно и без резких выражений, которые вертели у нас на языке. Нам оставалось только подчиниться, так как эта покорность могла помочь нам в реализации наших планов. А работа, по словам Жданова, должна быть проделана огромная. Дело в том, что выдачей виз заведуют два ведомства: министерство иностранных дел и министерство внутренних дел. Поскольку оба министерства боролись за свое превосходство друг перед другом, нужно было умудриться быстро получить наше разрешение на въезд, в обоих министерствах, и при этом польстить всем, подчеркивая особую значимость данного министерства в жизни страны. Дополнительно, надеялся Жданов, сделанные до этого подарки различным чиновникам помогут быстрее решить вопрос по нашему въезду в страну.

Сколько раз Жданов ездил между двумя министерствами и пограничниками в аэропорту, которые выдвигали все новые и новые требования, одному Богу известно. Но, наконец, на свет появились четыре письма, по количеству требуемых разрешений, с бесчисленными подписями и печатями различного калибра. Но и после этого местные руководители пограничной службы аэропорта потребовали еще какую-то подпись. Так как дело было уже к вечеру и нам «светила» перспектива провести в нашем «каземате» еще ночь, мозги начали очень быстро просчитывать

разные варианты. И мы предложили Жданову попробовать решить проблему чисто по-русски. Не очень большая сумма, в долларах США, смягчила несговорчивую натуру аэропортовского начальства, и мы получили заветные записи в свои паспорта. Кроме этого, каждый получил по письму для благополучного выезда с территории страны.

Нашей радости не было предела, наконец мы покинули аэропорт и ехали к месту сбора всей нашей команды и месту старта. Всю дорогу мы выпрашивали у Матиаса информацию о начале поездки, и как отразится на маршруте наше, почти суточное, опоздание, и кто наши партнеры в путешествии. На все вопросы он отвечал, что все будет хорошо и поездка будет удачной. Самое интересное, что и в дальнейшем, на протяжении экспедиции и во всех, даже самых сложных ситуациях, мы слышали то же самое: все будет «гут»!

Мы въехали на территорию отеля «Ле меридиан», который и был отправной точкой нашего путешествия. Наши приключения в аэропорту, которые длились с двух часов ночи до семи вечера, благополучно завершились, и можно было расслабиться.

Смыв с себя все следы от поездки, «гостиницы» и всяческих проблем, мы пошли к ужину, за которым должна была состояться первая встреча всей нашей команды. Все уже собравшиеся за вечерним столом встретили нас, ну не как космонавтов после приземления, но по крайней мере как борцов за свободу и независимость, выпущенных на свободу благодаря всеобщим усилиям. Были даже аплодисменты.

За столом сидели пятеро мужчин и одна женщина. За исключением наших руководителей, все были намного старше нас, но, опять забегая вперед, скажу, что права народная мудрость, говоря, что «возраст это не состояние тела, а состояние души» и «седина в бороду, а бес в ребро». За этими «стариками» не все молодые могут угнаться. Мы познакомились, немного рассказав каждый о себе, а потом еще долго сидели и повествовали о наших приключениях. Живой интерес вызвала информация, что Коля и Лена журналисты и что в российских журналах будет опубликован материал о нашей экспедиции.



Франкфурт. Здание оперы



Контрасты современного города



Хорошо быть маленьким



По такой аллее приятно погулять



Касабланка. Город словно вымер



На улицах редкие прохожие, например — мы



В кафе редкие посетители



Но это все до окончания вечерней молитвы



Первый раз в полном составе



Матуас



Роберт за рулем



Клаус



Хельга между Клаусом и Юттой Кляйшмидт



Гюнтер

*Экгард, или просто
Эрки*



Сергей

У нас, не специально, но получился пропорциональный состав: по три мужчины и по одной женщине с немецкой и русской стороны. Два наших «гуру», старший и младший, в этой ситуации не в счет.

Итак, вот она, наша команда.

Матиас – наш руководитель. Более спокойного и выдержанного человека сложно себе представить. Невысокого роста, худощавый, но довольно сильный. За всю поездку не было ни

одного случая, чтобы он стал нервничать или проявлять беспокойство. Такое впечатление, что даже самые экстремальные ситуации или внезапно появляющиеся проблемы у него в голове разложены" по полочкам». Единственное, что я временами слышал от него по поводу возникающих проблем, это «шайзе» (ужас) – и все, на этом заканчивались. Он никогда не раздражался, не возмущался, говорил спокойным тихим голосом, и настолько был дружелюбен и уверен в правоте, что ни у кого, ни разу, не возникло даже малейшего желания с ним поспорить.

Роберт – второй руководитель и, по совместительству, папарацци. Чуть ниже Матиаса ростом, более эмоционален и разговорчив. Очевидно, сказывается, что живет в Италии, на границе с Германией. Очень веселый человек, постоянно проявляющий заботу обо всех и вся. На каждой остановке он умудрялся незначительными, казалось, вопросами выяснить состояние участников экспедиции. Он готов был прийти на помощь не только в аварийных ситуациях, но и, если надо, оказать психологическую помощь.

Клаус – высокого роста, широкий в плечах, с добродушной улыбкой школьного учителя. Не знаю, как в повседневной жизни, но в нашей экспедиции, Клаус был незаменимым человеком, причем в прямом смысле этого слова. Мало того, что он все время проводил за рулем (Хельга, его жена, не водит машину), но был еще и великолепным поваром. Представьте, весь день крутить баранку по пустыне, где безумно от этого устаешь, где нужно помогать вытаскивать периодически застревающие машины, где тебе нет смены. А вечером, после остановки, становиться к плите и готовить ужин. И какие блюда он готовил из имевшихся в наличии консервов и кое-каких местных продуктов!.. Пальчики оближешь!

Хельга, невысокого роста, добродушная и веселая женщина. Она была вдохновителем и добрым ангелом для своего мужа, помогая ему во всем. Наверно, такой и должна быть образцовая жена.

Гюнтер и Экки – о таких у нас говорят: «старики-разбойники». Хотя про стариков явно зря. Их энергии, жизнелюбию, желанию познать новое могут позавидовать многие молодые, а ведь обоим за 60. Столько энергии, интересных предложений и разных шуток, сколько привнесли оба в нашу команду, не сделал никто. А когда они в день старта появились в специально подготовленных и расписанных соответствующим образом комбинезонах, это произвело неизгладимое впечатление. Оба шутники и балагуры, не унывающие никогда. Единственное, что их отличало, Экки был более серьезен, а на губах Гюнтера постоянно блуждала хитрая улыбка. Это они придумали для себя игру в «водителя и шефа», что означало, кто из двоих должен укладывать чемоданы в машину.

Сергей и Игорь – о нас много писать нечего. Хватит того, что мы победили на отборочных соревнованиях за право участия в экспедиции. А в общем, мы являли некий симбиоз южной коммуникабельности и сибирской сдержанности. Игорь немногословен, но сказанное им весомо и имеет значение. На полголовы выше меня, и даже я при своем росте в метр восемьдесят семь и 56-м размере в плечах не казался по сравнению с ним большим. Абсолютно спокоен, и, что, думаю, редко для его краев, совсем не пьет спиртного, даже пива.

О Лене и Коле. Лена невысокого роста, круглолицая, типичная русская девушка, попавшая, как она говорила, случайно в ситуацию необустроенного экстрима. Но обратной дороги здесь нет, и принцесс в экспедициях не бывает. Стойко переносила все тяготы походной жизни. Очень любит детей, на каждой остановке вокруг нее собиралась толпа детворы, с которыми она находила общий язык, тем более что свободно владела французским.

К Коле вполне подходит термин «журналиюга». Матиас, который делал портретный снимок каждого к финальному фильму о путешествии, снял его с фотоаппаратом на голом пузе, в очках и с трубкой в руке. Очень добродушный, веселый и коммуникабельный человек.

Вот такая команда собралась на 13-м, заключительном этапе кругосветного путешествия «Tuareg Experience 360». Мы начали свой путь из Дакара на пяти «Туарегах», чтобы пересечь два континента, семь стран, Атласские горы, пустыню Сахару и завершить почти полутораго-

личное кругосветное путешествие, которое впервые в истории автомобилестроения организовал и провел Фольксваген на своих популярных «Туарегах».

Глава 6. По Сенегалу

Утром 11 октября все собрались внизу, в готовности к началу экспедиции. Сегодняшний этап был непродолжительный и, как я понял, служил для проверки навыков вождения и умения двигаться в колонне. Но главное не это. Самое главное то, что мы прорвались через все заслоны и получили возможность прикоснуться к такому романтическому понятию, как путешествие. Теперь уже понятие «участник кругосветного путешествия Touareg Experience 360#» приобрело вполне конкретные формы, в виде пяти серебристых «Туарегов», со шноркелями (воздухозаборниками двигателя), выведенными на крышу, и обутых в «зубастую» резину.

Особой подготовке они не подвергались. Это были стандартные машины с 2,5-литровыми турбодизелями, «автоматами» и на самой простой пружинной подвеске. Доработка для кругосветного путешествия состояла в установке шноркелей, замене пластиковой защиты двигателя на стальную и снятии второго ряда сидений и устройства, вместо них ровное пространство для багажа. Каждая машина комплектовалась канистрами с водой и топливом и специальным оборудованием. Например, в одной ехала кухня, в другой продукты, у нас запасные части, на всякий случай, и так далее. Радиостанции и навигаторы, естественно, в каждой машине. Помимо всего, нужно было разложить свой багаж и закрепить так, чтобы при движении машины по салону не летали предметы нашей поклажи. Нам с Игорем не привыкать это делать, мы свое умение демонстрировали в ходе проверки.

Пожалуй, можно было бы закончить повествование о подготовке к началу экспедиции, о распределении машин и мест в колонне, но оставалась еще групповая фотография и к ней, как оказалось, отдельные персонажи подошли с романтической ноткой. Все, в общем-то, были одеты обычно, кроме троих. Мое появление в костюме «от Рембо», с пристегнутым к жилету ножом, вызвало интерес и насмешки на тот предмет, что со времен борьбы с апартеидом белым нежелательно появляться в Африке в таком виде. Но все померкло на фоне Гюнтера и Экки. Вот уж кто в душе романтик, так это они. Они предстали перед нами в специально подготовленных белоснежных комбинезонах, расписанных по всем правилам. На рукавах красовались вышивки Дакар – Вольфсбург, на груди немецкий флаг рядом с фамилией, и в таком духе был расписан весь комбинезон. Дополняла наряд зеленая кепка, цвет ее наверняка был подобран для демонстрации уважения к мусульманским странам, по которым предстояло двигаться. Общая фотография была сделана. И наша колонна начала вытягиваться в линию, выезжая с территории отеля. Провожающих не было, но вся торжественность пошла в наших душах после волнения, пережитого в перипетиях попыток попасть в Дакар и пришедшего на смену чувства, что мы смогли все преодолеть.

Несколько забегаю вперед, скажу, что участие в экспедиции позволило не только утолить «голод» приключений, но и дало возможность увидеть и понять другую сторону жизни в странах, по которым проходил наш маршрут. Это то, чего никогда не узнаешь в туристических поездках или из рекламных буклетов с описанием стран, это РЕАЛЬНАЯ, не прикрытая ничем ЖИЗНЬ. Какой бы странной или жестокой она не оказалась. Вылизанные, сверкающие туристические курорты не дают для познания стран столько, сколько даст одна такая поездка, даже если по количеству дней это соотношение будет составлять сто к одному в пользу туризма. И мы погрузились в эту жизнь сразу после выезда с территории отеля, который, по впечатлениям от него ничем особо не отличался от таких же отелей в Турции или Египте. Разница только в названии морей и океанов, омывающих эти курорты. Здесь был Атлантический океан, в нем мы рано утром искупались, а впереди ждут другие...

И вот мы на улицах Дакара. Сколько мыслей сразу возникает при упоминании имени этого города. Это и финиш легендарного ралли-рейда, это летящие на большой скорости грузовики, мотоциклы и автомобили различных конструкций. И мало кто вспоминает, где про-

ходит старт легендарной гонки. Место это многократно переносилось и сегодня саму гонку называли по имени столицы Сенегала – «Дакар».

Интересная архитектура зданий, это симбиоз европейского влияния, африканских традиций и мусульманской религии. Очень интересный и непривычный стиль. Как правило, здания с колоннами, в колониальном стиле, но по местным традициям огороженные высоким непроходимым забором. Как правило, в здании от трех до пяти этажей. Большинство построены с обычной для арабских городов планировкой, в которой дома образуют дворы-колодцы, в центральной части которых находится дерево. Попадаются и мечети, но построены они в африканских традициях, часто с одной башней, украшенной четырьмя громкоговорителями и больше напоминающей дымовую трубу, чем минарет.

Первое, что бросилось в глаза, это невероятная грязь кругом. Несмотря на то, что мы двигались по столице страны, это больше напоминало поездку по территории пригорода, где расположена мусорная свалка. Ощущение такое, что мусор с проезжей части смели на обочину, или просто его смело сюда проезжающими машинами, и он остался лежать здесь пожизненно.

Мы долго ехали по городу, пробираясь в нужном нам направлении. Довольно часто пришлось объезжать небольшие микроавтобусы с висящими на них со всех сторон людьми. Это местные маршрутные такси. Наши маршрутки, владельцев которых обвиняют чуть ли не в преступлении против человечества просто дети по сравнению с африканскими маршрутками. На них столько багажа сверху, что создается впечатление, что маршрутка в два раза выше серийной машины. Но и непонятно, почему она не падает набок. Скорее всего, только по причине перевеса нижней части, которая работает как киль у яхты. Двери в них, наверно, не закрываются никогда. Да и закрыть их не представляется возможным, потому что любой выступ на ее борту используется для стояния или висения пассажиров. О том, что салон забит до отказа, я уж не говорю. На остановках автобус просто замедляет скорость и вход и выход пассажиров происходит на ходу.

Особенно это видно около многочисленных рынков, расположившихся на окраине города. Вообще в городе находится несколько крупных рынков, составляющих не меньшую достопримечательность, чем дворцы и музеи. Мы пристально рассматривали рынки мимо которых проходила наша колонна. Сначала был рынок автомобильной техники. Здесь стояли машины всех классов и возрастов. Возраст, как правило, начинался лет этак с десяти. Тут были и грузовые автомобили, и легковые, строительная техника и даже тракторы. Следом за авторынком расположился сельскохозяйственный рынок, или даже, я бы сказал, животноводческий. Прямо у дороги, небольшими стадами лежали козы, немного дальше овцы. Вокруг ходили хозяева и пастухи, присматривающие за всем этим зоопарком. Дальше следовал рынок строительных материалов, на котором имелось все, чему здесь положено продаваться. Единственное, что вызвало изумление, это продажа битой плитки. Огромные количества ее лежали горками, были упакованы в мешки, разложены на прилавках – по цвету. Потом уже мы выяснили, что ее приобретают для украшения фасадов, выкладывают узоры и рисунки.

Глава 7. Сен-Луис

Это был самый неинтересный этап, за исключением его конечного пункта. Всю дорогу мы учились общаться по рации, неукоснительно выполнять команды Матиаса и строго по времени осуществлять «пинкель паузу». Думаю, что и люди с элементарным воображением смогут понять суть этого мероприятия, даже без перевода слов с немецкого.

Однако этот, с первого взгляда, незначительный этап позволил нам рассмотреть природу Сенегала и присмотреться к дорогам и организации движения по ним. Движение весьма своеобразное, если правила и существуют, то ими не руководствуются в принципе. На дороге можно встретить все виды транспорта, начиная с тележек одно- и двухосных, запряженных осликами или в лучшем случае лошадью, до «носатых» грузовиков непонятного года выпуска, которые несут на облицовке капота одну или несколько эмблем мировых производителей. На одном из таких «динозавров» в виде треугольника висели эмблемы «Мерседес», «Рено» и «Пежо».

Но самое интересное не год выпуска или завод-изготовитель машины, а груз, который мог вдвое или более возвышаться над кузовом. Обгонять такой «грузовик» становилось по-настоящему страшно. Ощущение такое, будто едешь мимо горы, и в любой момент может начаться камнепад. И при том на высоте лежал отнюдь не самый легкий груз, ворох газовых плит. И их падение на «Туарег» с двух-трех метров могло бы привести к необратимым последствиям, если не к человеческим жертвам. Поэтому при обгоне такого грузовика ты набираешь максимальную скорость и стараешься, насколько позволяет дорога, максимально на большом расстоянии его объехать. В общем, адреналина в крови прибавляется.

То же самое представляли из себя «междугородние» автобусы. Я специально слово междугородние взял в кавычки, потому как это обычные городские автобусы, единственное отличие – горы вещей, прикрученных к крыше, и никто из пассажиров не примостился, не повис с внешней стороны, но обгонять сей транспорт так же страшно, как и грузовики.

Встречались и маленькие пикапчики, заполненные людьми до отказа, но, в силу отсутствия аналогов, их сложно отнести к какому-то виду транспортных средств, может, маршрутное такси...

Природа сильно напоминает нашу, русскую, где-то в районах близких к Кавказу. Одно существенное различие – цвет грунта. Здесь не земля, а рыже-коричневая смесь песка еще с чем-то. Получается на дороге такой контраст: черный асфальт, рыжие обочины и дальше зелень деревьев и кустарников, через которые проглядывает все тот же рыжий грунт. А говорят, на песке ничего не растет. Воистину Африка континент контрастов.

Несколько небольших городов, встреченных нами на пути к Сент-Луису, очень напоминали небольшие провинциальные российские городки, лишь добавлялся африканский колорит. Такие же небольшой этажности домишки, как в России, то же множество торговых точек, где продается всякая всячина, много народу на улицах. Остается добавить, что торгуют не яблоками и грушами, а бананами и ананасами и другими африканскими фруктами, жители только темнокожие, с дорог подметают песок, а по улицам движутся ржавые автобусики с гроздьями висящих на них темнокожих пассажиров. Тут же тащится повозка с понурым ездоком и такого же вида осликом. Симпатичные, стройные девчонки носят замысловатые прически, а так как дредами в России никого не удивишь, то и смотрится это вполне обычно. Вот и получилось описание этих самых африканских городков.

Чем дальше мы удалялись от Дакара, тем меньше в окрестном пейзаже становилось деревьев и кустарника. На смену им приходили пейзажи, состоявшие из высокой травы и низеньких деревьев, но даже этих деревьев становилось все меньше и все чаще попадались на глаза песчаные участки с редкой травой.

Но больше всего поражал воздух. Такое впечатление, что стоишь на берегу океана или крупного водоема в жару, когда нет ни малейшего движения воздуха. Очень влажный воздух, который, казалось, можно резать ножом, настолько он плотный.

Иногда рядом с дорогой располагались небольшие поселки или, по-нашему, хутора, обнесенные изгородями из веток или высохшей травы, из этих же материалов были сделаны и жилища, домами их не поворачивается язык назвать. Круглые шалаши, перевязанные по периметру травой, и конические крыши, собранные вверху в виде соломенной шляпы. Вот и вся конструкция. Рядом с жилищами пасется домашний скот, как правило стоит ветровой генератор, добавляющий специфики к необычному виду поселка. А на дороге, несмотря на всю внешнюю сказочность шалашей, стоял указатель с названием населенного пункта. Вот тебе и мираж в пустыне, шалаши, но это всамделишный населенный пункт.

Очень хотелось остановиться и заглянуть, но Матиас гнал колонну вперед, ведь это был первый день, совместного нашего путешествия, и ему было неизвестно, чего можно ждать от каждого из нас. Это потом он начнет нам доверять безоговорочно, но... это будет потом. А пока только вперед и внимательно следить за действием каждого экипажа. Благо асфальт, несмотря на жару и обилие песка кругом, был идеально ровным и не досаждал необходимостью дополнительного маневрирования, чтобы увернуться от дыр в нем.

Слева и справа от дороги появились два больших водоема, наполненных рыже-коричневой водой. Забегая вперед, скажу, что с этим цветом воды в реках Африки мы столкнемся не единожды, и всякий раз он будет вызывать отвращение, а также изумление тем, что этой водой умудряются пользоваться в бытовых целях. Так вот, в этих водоемах плескались и стирали одежду очень много людей, ну и, конечно, самыми веселыми и суетливыми были дети. Игорек, заметив, что купаются довольно кучно, пошутил насчет того, что таким образом люди отпугивают крокодилов.

Сразу после того, как мы проехали эту общественную купальню и стиральню, появилась табличка: «Сен-Луис». По обе стороны дороги тянулись ряды домов, перед которыми непременно были посажены деревья, и в тени которых обязательно сидели мужчины и занимались излюбленным делом – обсуждали мировые проблемы, то есть ничего не делали. Женщин видно не было, наверно, «народ был в поле».

Несколько необычных автосервисов попались на глаза. Около нескольких, рядом с изрядно разобранными машинами, были привязаны верблюды. Причем привязаны на таком близком расстоянии, что не оставалось никаких сомнений относительно того, что они относятся к автосервису. И еще два, три автосервиса, на табличках которых красовались машины и верблюды. Мы тут же съездили насчет того, что спектр услуг по ремонту распространяется на все, от машин до верблюдов. А может, у местных верблюдов тоже меняют масло, фильтры и ремонтируют коробки передач? Кто его знает, Африка еще не раскрыла всех своих секретов.

Остановились около заправки, на берегу огромной по ширине, метров 500 – 600, реки, наполненной той пугающей своим цветом водой. Через реку на другую сторону был переброшен многосекционный мост. Попытки выяснить у наших руководителей название реки превратились в анекдот.

– Как называется река? – спросил я у Матиаса.

– Сенегал, – ответил он.

– Я знаю, что мы в Сенегале, но река-то как называется? – переспросил я, мысленно перебирая сказанное мной и думая, что неправильно поставил вопрос. Давно уже не говорил на немецком.

– Сенегал называется река, протекающая в Сент-Луисе, – так же невозмутимо повторил Матиас.

После того как Коля, Лена и Игорь вернулись с этим же ответом от остальных участников экспедиции, все успокоились, Сенегал, так Сенегал. Но почему такая грязная? Действительно,

стоило опустить глаза вниз, к основанию берега, и появляется ощущение, что река используется как мусорная свалка. В воде находились практически все отходы жизнедеятельности человека, начиная от пищевых отходов и пластиковых бутылок, до невообразимого месива из всего что угодно. Эта масса толстым ковром, шириной метра в полтора, колыхалась на легких волнах.

Вообще, у Сен-Луиса (Saint-Louis, на языке туземцев джолофов Ндар) интересная история. Это один из самых интересных городов континента, старейший город страны и первое европейское поселение в Западной Африке. Сен-Луи был основан в 1659 году на острове, занимающем стратегически важное положение около устья реки Сенегал, между континентом и полуостровом Ланге-де-Бербери. Главный город французской колонии в западной части Африки, Сен-Луис, с конца XIX века, являлся одним из самых динамично развивающихся портов континента и важным коммерческим центром региона. С 1872 до 1957 год Сен-Луис был столицей Сенегала и сохранил следы своего бывшего величия даже до наших дней. В 2000 году историческая часть острова была включена в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Мост Файдербе, соединяющий остров и материковую часть города – настоящее произведение инженерного искусства. Созданный для установки на Дунае, он какими-то неведомыми путями оказался в Африке и был водружен на свое нынешнее место в 1897 году. Вот по этому историческому мосту мы и проехали на противоположный берег, где находилась наша гостиница. И сделали это своевременно. Буквально после того, как мы его миновали, началось разведение моста. Технически этот процесс выглядел своеобразно, ввиду древности сооружения. Два пролета поворачивались вокруг одного из оснований как крылья мельницы. Но поворачивались они не силой ветра, а путем опускания в воду специальных рулей, которые, используя силу воды, поворачивали мост в одну сторону. Для возвращения на место, рули опускались с другой секции, и вода приводила мост в первоначальный вид. Единственный недостаток этого процесса – его длительность. Представьте сами, силой воды развернуть многосоттонную громадину, а потом вернуть на место! Весь этот процесс, происходивший на наших глазах и занявший часа два, позволил ближе познакомиться с жителями города, тем более что другой дороги на противоположный берег нет, кстати, страшно подумать, что может произойти, в том числе и с нами, если с мостом что-либо случится.

В островной части города сохранилось большое количество старых особняков в колониальном стиле, с коваными решетками и резными балконами и верандами. По реке Сенегал в Сент-Луис доставляют продукцию производства Судана и оазисов Сахары, отсюда по железной дороге грузы направляются в гавань Дакар.

Сент-Луис сегодня рыбацкий город, и вокруг этого строится вся жизнь и быт его жителей. Причем, в силу географических особенностей, рыбу можно ловить в реке и в омывающем другую часть города Атлантическом океане. По этой причине рыбацкими лодками заставлен и берег реки, и они сгруппированы небольшими флотилиями на океаническом берегу.

Лодки, сами по себе требуют отдельного описания. Это плоскодонные, остроносые суденышки огромной длины. Где-то от десяти до пятнадцати метров, в среднем, составляет длина лодки и метра полтора ее ширина. У нее нет ни киля, ни чего-либо другого, что обеспечивало бы ей устойчивость в бурных водах океана. Страшно даже представить, как на этой лодке можно выйти в океан. Верно, устойчивости помогают многочисленные росписи на бортах, которые должны отгонять злых духов и способствовать удачному лову. Как бы то ни было, лодки выглядели необычно, даже, я бы сказал, красиво, чувствовалось, делали их с любовью. Приводились они в движение обычными подвесными моторами, и насколько грациозно выглядела эта лодка на воде, с немного задранном вверх носом и кормой, это надо было видеть!

Рыбаки, как, наверно, и везде, весьма приветливы и готовы с любым, кто проявит интерес к их работе или лодке, говорить о них часами. Живут они довольно бедно, хотя улов и распродается удачно на местных рыночках и охотно закупается заезжими оптовиками. Живо интере-

суются сенегальские рыбаки футболом. Чего только стоят футболки с фамилиями Аленичева и Шевченко, с удовольствием носимые местной детворой! Я готов был увидеть любые имена на футболках в глубине Африки, но только не эти. Очень приятно!

Многие здесь занимаются различным ремеслом, в частности, гончарным и резьбой по дереву. Во время вечерней прогулки, а другого времени у нас и не было, мы смогли в этом убедиться.

Вернувшись с вечерней прогулки Гюнтер и Экки, рассказали об интересном разговоре, который состоялся у них с одним из местных жителей на берегу океана. Он обратился к ним весьма необычно, «колор бразерс», и это словосочетание прочно вошло в наш обиход в виде шуточного приветствия. А когда на его просьбу дать закурить, они ответили, что еще светло и в рамадан это запрещено, он возразил, что рамадан – это на городской площади, а здесь, на берегу, его нет. На что мы рассказали друзьям о случае, который произошел с нами в аэропорту, и этой смешной картине, какую являет дежурное следование обрядам. А речь вот о чем. Пока мы ждали решения своей судьбы, сидя на лавке в зоне прохождения границы, пограничник, закончив проверку паспортов, вышел из своей будочки, как был, в сандалиях, и зашел за нее. Там лежал коврик для совершения молитвы. Став на колени, он начал отбивать поклоны, но на третьем или четвертом ткнулся головой в пол, упал набок и скоро захрипел. Проснулся он, когда пришел начальник, с решением о переводе нас в другое помещение, пробуждение происходило в обратном порядке. Сначала пограничник принял позу поклона и только затем выпрямился и встал с видом глубоко набожного человека, которого из-за пустяков оторвали от молитвенного ритуала.

Вся детвора ходит по городу с ведрышками или различного вида коробочками. Как выяснилось, это не игра такая, просто дети в них собирают деньги, пожертвованные туристами. На этом приключения со сбором денег не заканчиваются. Следующим этапом нужно у этих же туристов постараться поменять металлические монеты на бумажные купюры. Все дело в том, что подают им, как правило, монеты, а в местном банке поменять эту разнокалиберную мелочь на местные деньги нельзя. Местные банки меняют на местную валюту только бумажные купюры. И ремесло юного попрошайки усложняется ровно вдвое. Сначала нужно выпросить подавание, а потом уговорить дарителя поменять денежные знаки. А теперь представьте негодование человека, бросившего в протянутую ему коробку пару евро, которому тут же предлагают поменять все это на бумажку пять или десять евро, а если получится, и больше. Представили? Вот так же и с нами. И бегают пацаны, гремя мелочью в банках и, в большинстве, даже не прося денег. Просто пытаются поменять уже имеющееся.

Утром завтрак, в 7.00, а в 8.00 «колеса крутятся», и этот режим заведен на всю оставшуюся дорогу. Выйдя на стоянку, мы обнаружили, что наши машины вымыты и около каждой стоит по маленькому улыбающемуся существу с протянутой коробочкой. Сделав «круг почета», а другой возможности развернуться в этих тесных кварталах не было, мы по мосту покинули место ночевки и отправились к границе с Мавританией.

Наше место в походном ордере -номер четыре. С одной стороны, это далеко от начала каравана, но ближе к «голове», как правило, ставят слабейших. Значит, мы чего-то стоим, раз за нами только замыкающие, Гюнтер и Экки, те самые, в суперкомбинефонах. А с другой, эта позиция долго позволяла любоваться великолепным зрелищем – тремя серебристыми «Туа-регами», ярко блестящими на солнце, особенно когда дорога делала поворот. Это завораживающее зрелище: саванна, утро, +39, черный асфальт и на фоне этого стремительно летящие серебристые машины. А когда из динамиков льется Deer Purple, то этим можно бы любоваться вечно.



Игорь



Лена



Коля



Экспедиция начинается



Маршрутное такси



*Междугородний
автобус*



Улицы Дакара



Новостройки Дакара



Футбольный фанат Аленичева, причем там, где Аленичева никогда не видели



Рыбаки Сен-Луи



Река Сенегал



Тот самый разводной мост Файдербе в Сен-Луи



Площадь перед гостиницей в Сен-Луи



У каждого свои разговоры, пока разведен мост



Придорожная торговля



Обычная улица в обычном городке

Глава 8. Мавритания

Кроме желания поскорей покинуть Сенегал и продолжить экспедицию, нас влекло жажда помериться силами с Сахарой. А для этого мы должны были попасть в Мавританию, по территории которой проходил сахарский этап.

День прошел относительно спокойно. Мы ближе познакомились друг с другом, обсуждали пейзаж и проезжаемые нами города и деревни. А глядеть было на что. Проезжаемые нами населенные пункты, как правило, были застроены квадратными домиками одинакового светло-коричневого цвета. Приглядевшись, повнимательней, мы поняли, что это вовсе не скудость строительных красок, а просто все дома были построены из глины и вообще не покрашены. Из глины формовались «кирпичи», из них складывался дом. Глина служила и связующим материалом, вместо раствора, а затем разведенной глиной все строение и обмазывалось. В качестве стропил использовались бревна и потом покрывались либо глиной, либо камышом, а если хватало денег, чем-то наподобие рубероида.

Внутри домики были тоже незатейливы. Как правило, это одна комната, без окон, вдоль стен стояла нехитрая мебель, состоявшая из полок, на которых размещалось все имущество семьи: посуда, одежда, разные банки, игрушки и т. д. Единственный открытый проем в дом – это дверь.

К дому можно пройти от асфальтовой дороги, пересекающей деревню и дальше по тропинке из отброшенного в сторону песка и мусора. Получалась забавная картинка: асфальт, причем, хорошего качества, слева и справа домики, подход к которым просто расчищен от мусора, а мусор лежит островками между этими дорожками. Впечатляющий контраст!

Но главное приключение на сегодня – это пересечение двух границ. Памятуя о непростом пересечении границы на территорию Сенегала, можно было предположить, что выехать с его территории будет не намного проще. Масла в огонь подлил Матиас, сказав, что пересечь границу Мавритании ничуть не легче, чем Сенегала. Пересечь границу означало – переправиться на пароме с одного берега реки на другой. Это и проще и сложнее одновременно. Предчувствия нас не обманули.

Прибыли в пункт назначения. Границей между этими странами является река Сенегал, с которой мы уже познакомились в Сент-Луисе. Здесь она была того же рыже-коричневого цвета. От одного берега к другому ходит паром, который и выполняет функции пропускного пункта, перевоза грузы и машины.

Мы долго пробирались к пограничному пункту, оказавшемуся обычным загоном для животных. Он был обнесен таким же забором из проволоки с деревянными воротами, запиравшимися навесным замком. Пока мы пробирались к заветному посту, нам пришлось заблокировать все двери, потому, что ехали мы с черепашной скоростью через толпы людей, как правило заполнивших пространство на пограничных пунктах и делающих здесь свой бизнес. Тут меняли сенегальские деньги на мавританские. Уже традиционно предлагали поменять металлические евро на бумажные банкноты. Но здесь уже чувствовался деловой подход, ибо существовал обменный курс. Сновали продавцы зубочисток, всякой разной еды, вид которой аппетита не вызывал. Какие-то личности беззастенчиво разглядывали все, что находится в машине, причем явно не с познавательной целью. Несколько раз дергали ручки дверей, но попытки увидеть, кто это делает, успехом не увенчались.

Многоопытный Матиас своевременно дал команду заблокировать двери и внимательно следить за машиной. В противном случае, как он разъяснил нам позже, из машины выхватывается что-либо одно, а если экипаж бросается в погоню за украденным, что является нормальной реакцией человека, то есть риск вернуться уже к пустой машине.

Отошедший ненадолго Матиас возвратился в сопровождении огромного негра, не столько высокого, сколько толстого, который оказался «добровольным» помощником. Как выяснилось, это еще одна отрасль в приграничном бизнесе. Каждый, кто имел родственные или дружественные связи на границе, делал свою коммерцию на содействии таким же, как мы, путешественникам быстрее пересечь границу. Но даже в ситуации помощи путник не застрахован от прочих злоключений. Так произошло и с нами. Мало того, что мы стояли не шелохнувшись, только «Туареги», перемалывая двигателями солярку, помогали нам выдержать это испытание нервов на 40-градусной жаре. Нам было строжайше запрещено доставать фото и видеоаппаратуру, хотя снимать кроме загона для погрузки на паром и пограничников с «помощниками» было нечего. Но и здесь нас пытались спровоцировать. Подходили какие-то молодые люди и прижавшись к боковым стеклам носами и губами, рассматривали нас и содержимое салона. Реагировать на это было никак нельзя, это дорого обошлось бы нашему руководителю, причем в прямом смысле слова.

Но на этом приключения не закончились. Нам стали мыть машины. Причем мыли водой из реки, а цвет воды, как я уже говорил, рыже-коричневый. Теперь представьте, во что превратились наши серебристые «Туареги» после мойки. Попытки отогнать мойщиков результата не принесли. Нам размазали по кузовам и стеклам эту жижу и стали требовать деньги за мойку. Первыми им попались, то есть их машину вымыли быстрее, Гюнтер и Экки. Они, естественно, отказались платить, мало того, что их никто не спрашивал об этих услугах, да теперь и перемыть машину нужно заново. Цвет получился какой-то рыже-коричнево-серебристый. Через стекла ничего не было видно, но с этим мы справились, промыв их из бачка омывателя стекол.

Мойщики исчезли, но вскоре Матиас по рации передал, что нужно что-то заплатить. Оказывается, мойщики пожаловались начальнику границы, якобы мы заказали мойку машин, а теперь не хотим оплачивать. На это начальник поста заявил Матиасу, что не пустит нас на паром, пока мы не заплатим за работу. Надрать бы им задницы, но делать нечего, пришлось платить. Я приспустил стекло и просунул в образовавшуюся щель один доллар. Доллар был схвачен со скоростью, с которой карась хватает наживку. Было, конечно, обидно, что нас «развели», но, с другой стороны, мне машину, пусть и плохо, никто за доллар еще не мыл.

После оплаты мойки, следы которой вместе с отпечатками ртов и носов мы смывали с машин уже на территории Мавритании, нас допустили на паром. Причем поставили за каким-то грузовиком, традиционно нагруженным ровно в два раза выше самих бортов. Выезжая с парома, он чуть откатился назад и своим форкопом поцарапал нам капот. Мое желание разобрататься и заставить виновного возместить ущерб были пресечены Матиасом, что называется, на корню. Истины в экзотической Африке мы не найдем, а времени потеряем много. Оставалось, матеря в душе, и не только, этого горе-водителя, съехать с парома.

Мавританская сторона границы была очень плотно заставлена грузовиками, и нам пришлось изрядно поездить, чтобы найти свободное место для наших машин.

Здесь та же традиционная «помощь» при прохождении пограничного контроля, что и в Сенегале. Через пять минут после съезда с парома Матиас уже бегал с очередным «помощником» по кабинетам. Но на мавританском берегу нас ждало расслабление – нам разрешили выйти из машин, но предупредили, что они должны быть закрыты. Весьма, как оказалось, полезный совет, так как вокруг машин постоянно вертелись молодые ребята. Была даже попытка открыть один из автомобилей. После чего я вышел и стал перед машинами, а Лена объяснила ближайшему парню, что это начальник службы безопасности. Мой грозный вид, да еще в камуфляже, сделал свое дело – к нашим машинам больше никто не подходил.

Руководители пограничной службы явно проявили интерес к нашей экспедиции и даже в полном составе вышли на балкон, о чем-то оживленно разговаривая и размахивая руками. Оказалось, Матиас рассказал им о кругосветном путешествии, проводимом Фольксвагеном, и они решили удостоить нас своим вниманием. Нам ничего не оставалось делать, как улы-

баться. Мы бы их даже расцеловали, чтобы этот кошмар, именуемый пересечением двух границ, скорее завершился. Наконец, пришел Матиас, и мы аккуратно, чтобы никого не зацепить, выбрались с территории пограничного поста.

Теперь основным нашим противником стало время, которого мы потеряли очень много. Во-первых, наша эпопея въезда в Сенегал отняла ровно сутки, а во-вторых, пересечение границы растянулось почти на день. По этой причине остановок на сегодня не предвиделось и двигаться, как сказал Матиас, будем до последней возможности, чтобы осталась возможность экипажам немного передохнуть перед завтрашним днем.

И мы двинулись в глубину Мавритании. Пока особых изменений не наблюдалось. В основном, поменялся пейзаж. Все чаще стали попадаться песчаные участки рядом с дорогой. Иногда барханы «переходили» дорогу, и это очень красивое зрелище, особенно на прямом участке. Но вся красота пропадает, когда ты сразу за поворотом налетаешь на «язык» из песка. Ощущение такое, будто насакиваешь на бетонную глыбу, брошенную посреди дороги. Вот тебе и мягкий и такой легкий на вид песочек. Но и цвет его изменился, бело-бежевый, он все больше приобретал красноватый оттенок. Полупустыня все заметнее переходила в пустыню.

Сокращая маршрут, сворачиваем с дороги, и вот оно, первое бездорожье. Кто там говорил, что в России нет дорог, а только направления? Вот здесь действительно направления. Редкие деревья и такая же редкая трава, растущая на песке. Вот, собственно, и весь пейзаж. А говорят, на песке ничего не растет. Дороги здесь – это заброшенные колеи когда-то проехавших здесь машин. Но чаще нет даже следов от машин, мы идем по нетронутым пескам. Никогда не думал, что ехать по песку так же сложно, как и по снегу. Машину бросает из стороны в сторону, нужно постоянно подрабатывать рулем и газом, чтобы сохранить направление движения и не отстать от других. Чтобы машина лучше слушалась, мы отключили систему стабилизации, а коробку перевели в спортивный режим.

Но зато какое удовольствие доставляет движение по ровным участкам с плотным песчаным грунтом! Машина идет как по асфальту, практически ровно, и можно разогнаться на полную. Клубы пыли, закрывающие сзади и по бокам вид местности, создают иллюзию полета. Помогает этому и энергоемкая подвеска «Туарегов», принимающая на себя все неровности.

Проезжаем несколько поселков, стоящих прямо на песке, без улиц и с одним колодцем, из которого стоящие в очереди люди вытаскивают ведра с водой и наполняют принесенные емкости. Очень хочется увидеть верблюдов, «кораблей пустыни», но их пока не видно, а в поселках только козы выгрызают редкую траву, растущую прямо поверх песка. На короткой остановке, Матиас, чтобы дать нам немного отойти от перехода границ, проводит инструктаж по маршруту движения. Раскрыв карту, он показывает маршрут, объясняет, почему нужно соблюдать дистанцию, как пользоваться в песках коробкой передач и системой стабилизации. И тут мы понимаем, что еще одним противником у нас стало больше, и это – пыль! То, что мы воспринимаем в обычных условиях как неудобство, в виде грязи в салоне, в пустыне превращается в коварного соперника движению. Пыль легко забивает воздушный фильтр, проникает под ремни привода вспомогательных систем, преждевременно выводя их из строя, работает как абразив, съедая трущиеся детали.

Двигаться необходимо на значительном расстоянии друг от друга, но в пределах видимости. Впереди идущий должен держать в видимости и машину, идущую спереди, и идущую сзади. Переднюю, чтобы не потерять колонну, а заднюю, чтобы вовремя заметить, если у товарища возникли проблемы, и можно вовремя прийти на помощь. Движение в пыли, это как движение в тумане, все в условиях ограниченной видимости. Сгоревшие, и потому брошенные машины, попадавшие нам на глаза, служили лишним подтверждением этому.

Продолжаем движение и через некоторое время выезжаем на широкую песчаную равнину. «Туареги» выравниваются в шеренгу и рвутся вперед, набирая скорость. Зрелище достойное кисти художника – серебристый «Туарег», летящий на большой скорости, и пыле-

вой коридор, образованный им и долго еще висящий в воздухе. Равнина позволила сократить нам около получаса, так как мы шли параллельно и только к концу ее опять перестроились в колонну. Проскочили мимо первых встреченных «кораблей пустыни», они мирно лежали под редкими деревьями и жевали с видом султана, вокруг которого суетились слуги. Хоть бы голову повернули в нашу сторону, но им, очевидно, было все равно, что творится вокруг.

На улице +42#, у Игоря, в его родном Екатеринбурге -10#, вот бы сложить вместе и разделить поровну, ну хотя бы здесь. Но это нереально. И даже после команды остановиться на обед не хочется покидать прохладное чрево машины. Но обед есть обед, хотя, в силу ограниченности по времени, он состоял из пары бананов. Все равно нужна смена за рулем, а без остановки это сделать проблематично.

Проехали мимо первых барханов, высотой с трехэтажный дом. Величественное зрелище. Через некоторое время, прямо посреди пустыни, показалась деревня. И как тут могут жить люди? До цивилизации полдня на машине, проводов мы не видели, значит электроэнергия только автономная, вода в лучшем случае из колодца или привозная. Скорее, привозная, мы уже много раз видели машины, увешанные и загруженные пустыми пластиковыми емкостями различных размеров. Дома разбросаны хаотично, дорог, естественно, нет, мусор там и сям. Но есть мечеть, представляющая собой домик с трубой. Из признаков цивилизации, замеченных нами, пока мы, петляя между домами, искали выезд, был футбольный мяч, валявшийся возле дерева, и старый «мерседес», без фар и задних фонарей, вросший в песок около одного из домов. Все дома бежевые, и только белые двери на их фасадах выделялись несуразно светлыми пятнами. Иногда рядом с домами были натянуты пологи, очевидно, для проведения времени в тени и на свежем ветерке. Хотя каким он может быть свежим, когда вокруг 45 градусов жары.

Вырвавшись из этого песчано-мусорного поселка, колонна рванула дальше, сокращая упущенное время, навстречу барханам, подступающим и окружающим нас. Постепенно колея, оставляемая впереди идущими машинами, делается все глубже и глубже, машину все больше заносит на поворотах. Мы постепенно втягиваемся в пустыню.

Как же хорошо идет «Туарег»! На песке он ведет себя просто великолепно. Даже появляется какое-то чувство спокойствия и излишней уверенности, что машина сама выйдет из любой ситуации. Лишь бы это чувство не переросло в самоуверенность, такое может привести к печальным последствиям. Кстати, за верткость и цепкость нашего «Туарега» мы решили наречь его Вольфом. Он полноправный член нашей команды и тоже должен иметь имя. Он не возражал, а нам было приятно.

Но внезапно появившийся асфальт прервал радостную эйфорию. Срезав приличный кусок дороги, мы опять понеслись по асфальту, немного в душе тоскуя по так и не испытанному до конца песчаному безмолвию.

Запомнился на этом отрезке пути один из мавританских городков. На сей раз асфальт прекратился сразу на границе городка, как будто ему страшно туда зайти. И в самом деле, картина не из лучших. Посреди африканской суши, когда вода на вес золота, огромные лужи прямо посреди улицы, в которых пытаются найти убежище от жары домашние животные, неохотно покидающие его, чтобы пропустить наши машины. Какая-то коза продефилировала перед нами, гордо задрав хвост и выказав прямое пренебрежение к нам и к машине, которая может ее просто раздавить. При виде такого упрямства нам ничего другого не оставалось, как остановиться и пропустить животное, а потом, кляня ее, догонять колонну. Останки машин, вперемешку с кучами мусора, дополняли картину хаоса. И как-то несуразно смотрелись цветные подушки и коврики, приготовленные к ночному молению. Причем, все эти красивые вещи лежали в сантиметрах от грязных луж на дороге. Дополняли картину горы использованных покрышек, сложенных перед домами, и редкие повозки, в которые были запряжены ослики, а в качестве колес использовался старый автомобильный задний мост.

От созерцания всего этого беспорядка отвлек нас вид человека в синем одеянии, который восседал в оконном проеме, скрестив под собой ноги. Может, мы бы и не обратили на него особого внимания, если бы окно не было по всему периметру очерчено белой и синей полосой, шириной сантиметров 60, контрастно выделявшейся на бежевом фасаде здания. Всем своим видом он являл пример спокойствия и полной отрешенности от мирской суеты. Может, это был местный шаман.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.