

Часть 2. Пенза - Самара - Оренбург

Нихао! Здравствуйте! Вчера был третий день нашей поездки в Китай на автопробег «Голубой коридор-2018: Шёлковый путь». По плану он должен начаться 4 сентября в Жудуне (уезд в провинции Цзянсу на берегу Восточно-Китайского моря в 170 км севернее Шанхая). А как автомобилю оказаться на месте старта? Можно, конечно поездом, морем, или даже на специальном грузовике. Мы такое видели: легковушка на КПГ на спине у автовоза на СПГ. Всё-таки мы подумали, что своим ходом будет, хотя и дольше, но по жанру честнее. Вот и поехали.

Название «Голубой коридор-2018: Шёлковый путь» - не совсем официальное. Организаторы нам его так и не сообщили. То назовут «автопробег Пекин — Санкт-Петербург», то «пробег по маршруту Европа — Западный Китай», то «автопробег от Китая до Европы».

Каждый народ (страна) носит какое-то название. А есть ещё понятие «самоназвание», т.е. как этнос сам себя именует. Порой они сильно не совпадают. Так было, кстати, у СССР. Мы звали себя советскими, а нас во всем мире кликали русскими. Помню в Эфиопии в 1979, мы специально поправляли подсоветных (тех, кому советовали): мы из СССР, а не из России. А они, оказалось, уже тогда лучше понимали, кто мы и откуда

Так вот. Самоназвание нашего проекта (марафонские заезды автомобилей на природном газе) продолжительностью одиннадцать лет и протяженностью уже более 50 тысяч километров – автопробег «Голубой коридор». Это проект Газпрома. И во всем мире все кто, имеет отношение к использованию газа на транспорте, ассоциирует автопробеги «Голубой коридор» именно с Газпромом и его давнишним партнером немецкой компанией Uniper, когда-то называвшейся E-on, а до этого в течение десятилетий Ruhrgas. Название «Голубой коридор» стало международным брендом, и терять его неразумно. Тем более что это название используют даже в Евросоюзе для своих газомоторных проектов. Так имеем ли мы право предавать забвению часть нашей истории!

Как Иван-родство-помнящий, я буду называть наш нынешний автопробег «Голубой коридор-2018: Шёлковый путь». Мы, кстати, и логотип свой собственный сделали. В традициях прежних пробегов. Надеюсь, организаторы извинят пенсионера и ветерана. Что с него взять...



Ну а читатели этих записок, буду верить, простят меня за то, что вместо динамичного начала, у меня получилось длинное вступление с назиданиями.

Итак. Вчера утром мы выехали из Самары (с 1930-х по 1990-е Куйбышев) в Оренбург (с 1938 по 1957 годы Чкалов) и в конце этапа покинули трассу М-5 «Урал» Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа – Челябинск. Как мы ехали до Самары написано в первой части.

На подъезде к столице Жигулей мы проехали километровый столб с цифрой 1000. По схеме Росавтодора — это тысячный километр от Москвы. Тысяча вёрст дороги создаёт более-менее точное впечатление о картинке за стеклом автомобиля. К радости моей, она не изменилась к худшему после первого дня. Было некоторое опасение, что приятные пейзажи вскоре закончатся и начнётся наше обычное российское. Так нет же. Дороги продолжают строить, поля обрабатывать, дома красить. Да, есть пока ещё дыры. Их много. Но становится меньше. И всё чаще наши закройщики и портные не латают их, а перешивают кафтаны полностью. В результате одна из наших бед уменьшается. Может, и потому ещё, что другая тоже идет на минус?

Мир не зависит от того, смотрим ли мы на него из мерседеса, фольсквагена, УАЗа «Патриот» или трамвая. Дело не в машине, а в мозгах смотрящего. Каждый видит, что хочет, а чего не хочет, не видит, хоть кол на голове теши. А мир меняется и становится лучше. Спорить тут не о чем.



По свежему дорожному полотну, покрашенным фасадам, красивому озеленению улучшения заметнее там, где проходил футбольный чемпионат мира 2018 года. Это важно. Я имею в виду внешний вид. Согласен, пенсии, медицина, образование, наука, оборона важнее. Но без правильной экологии пейзажа нормально жить нельзя. Уверен, человек, с детства входящий в загрязненный подъезд, будет всю жизнь думать и делать хуже, чем если бы рос в благолепном месте.



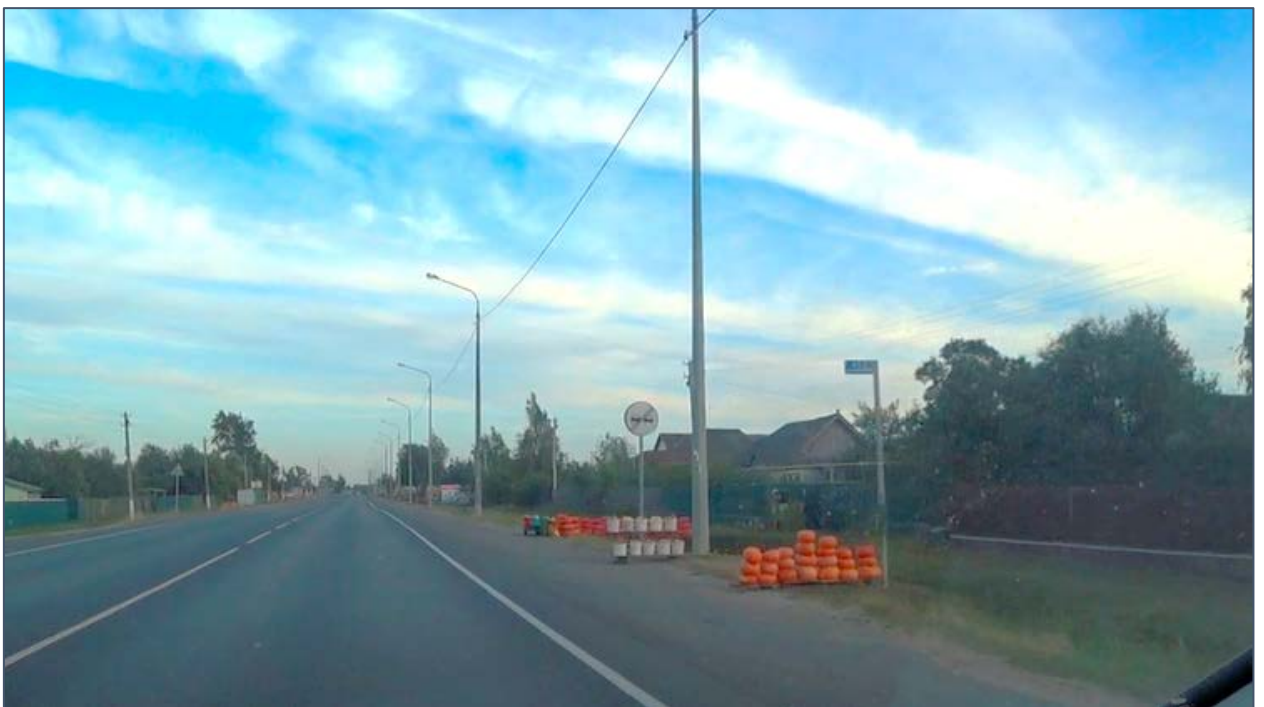
Гости уехали. А фасады, цветники, стадионы, гостиницы, дороги остались. Для всех. И осталось чувство гордости за страну. Если хотите, даже чувство

превосходства какого-то. Вот мы какие! Натё! Ну и проблемы, конечно, не испарились. С ними нужно продолжать работать. И, как минимум, не мешать тем, кто это делает.

Вернёмся к дороге. Многие, наверное, замечали всякие странности в топонимике. И у каждого много своих примеров. Нам в Самарской области встретились указатели «Ставропольский район», «Красноярский район» и «пос. Рязань». Чудно. Желающие могут сами найти в сети историю этих названий.

Я уже поднимал тему российской обочины. Немного продолжу. В дополнение к мною написанному (русская обочина - курилка, гостиница, ресторан, тир, мастерская, спальня, туалет, помойка) замечу: это ещё супермаркет, обменный пункт, пост или засада дорожной полиции, клуб знакомств. Наверное, что-то ещё я упустил. Читатель подскажет. На национальных автодорогах Европы, Азии или Америк ничего подобного русской обочине я пока не видел. Разве что очень редко в Прибалтике. Там ещё живы советские традиции пенсионно-дачного микро-бизнеса/хобби.

Как можно спокойно проехать мимо надписей на картонках: «раки, вобла, икра, волжская рыба, мёд, грибы» и т.д! А в Мордовии видели живописные пирамиды из тыкв. Оранжевых как в «Оранжевой песне». Помните: Оранжевое небо, оранжевое море, оранжевая зелень, оранжевый верблюд...? Есть и прозаичные зазывалки: «кафель, дрова, компост, резина».



В общем, российская обочина – это специфическое социо-культурное явление, ожидающее своих певцов и ученых. А мы едем дальше и смотрим картинки.

Не хочу, чтобы читающие думали, что я необъективен. Далеко не вся дорога в хорошем состоянии. Например, после Самары в сторону Бузулука мы ехали примерно 100 километров по плохой, очень плохой и отвратительной дороге. Старое, узкое, частями ещё советское шоссе. Стиральная доска с колеёй. Муки усиливаются строящимися и ремонтируемыми участками с реверсивным движением. В ожидании зеленого светофора проходит вечность. Но душу радует то, что скоро тут будет хорошая автострада.



Там же в Самарской области в посёлке Лопатино, где была наша гостиница, видели следующую забавную картинку. Основательно разбомбленная петляющая центральная улица. Пешеходный переход. До и после него знаки, ограничивающие скорость 50, а потом 20 километрами в час. И потом, почему-то только с одной стороны, самолепный лежащий полицейский. По форме и размерам этого противотанкового препятствия можно было понять: беременный полицейский лежал в двуспальной кровати.

Были и другие дороги. По Оренбуржью шоссе имеет хорошее покрытие и разметку. Но оно узкое. По одной полосе в каждую сторону. Мы так и не поняли, почему в этих бескрайних степях дорога, петляет как серпантин. По-русски говоря, как бык пописал. Влево, вправо, снова влево. А там, где участки более-менее прямые, подъемы и спуски. В итоге слепые зоны, посередине сплошная и обгон запрещен. А теперь представьте: далеко

впереди тащится какой-нибудь старичок или большегруз... Дополнительные полчаса в дороге вам гарантированы.



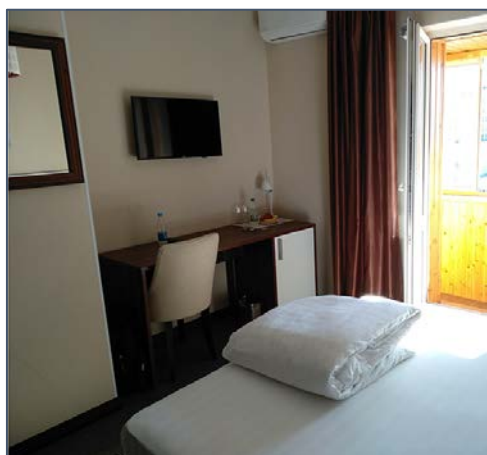
Когда едешь по Оренбургской области, ловишь себя на мысли, что Земля на самом деле плоская. Порой видишь окрестности километров на 40 вокруг. Вид фантастический. Здешний край – часть целинной эпопеи. Поэтому, естественно возникает вопрос, а что теперь тут происходит. А вот что: вдоль дороги мы видели ухоженные земли и работающих на них людей.



Дальняя поездка в автомобиле это не только асфальт. Это ещё заправка, отдых, питание, ночлег. Могу считать себя профессиональным

самарских газовиков, обедавших за соседним столом, в основном местные. Кафе это знают. А хозяин с дочкой-официанткой и, вероятно, женой-поваром дорожат клиентурой, делают нормальную еду и цены не задирают. Ассортимент для такого маленького кафе богатый. Почти как в какой-нибудь столичной сетевой харчевне типа «Му-Му». А сервис, вкус и чистота намного лучше «Столовой № 1». Помню, именно там на Невском несколько лет назад, прерывая мой обед, женщина со шваброй произнесла давно забытое в СССР: «Мусина, ноги па-адыми».

Переночевать в приличных условиях с парковкой, завтраком, персональным санузелом и интернетом за разумные деньги сегодня можно. Для серьёзных



путешественников посоветую пригородные «казармы» рядом с трассой. Удобнее добираться и утром выскакать на маршрут. А цены ниже, чем в самом городе. Нам понравились маленькие гостиницы и в пригороде Пензы, и под Самарой. Практически в центре Оренбурга (нам тут две ночи нужно провести) нашли гостиницу «Дубрава Плюс». Номер со всеми современными удобствами, да ещё и

персональным балконом – просто подарок. Рядом с Елисейскими полями такое жильё обошлось бы в 200 – 250 евро за ночь. А тут – всего 32 €. И всего-то в полчаса прогулки до памятка Валерию Чкалову.

Завтра наступает новая, неизведанная фаза. Собираем первую (российскую) часть колонны и выезжаем в Казахстан. В Актюбинск (Актобе). Сюда наш Голубой коридор ещё не дотягивался. Но когда-то же нужно начинать. Что там нас ждёт, пока не понятно. В огромной стране (9-е в мире место по площади - 2,7 млн. км² [у России – 17,1 млн. км²]) работают всего 15 АГНКС. Не пропадём, однако. С нами будут коллеги из компании «КазМуанайГаз».

Впечатлениями поделюсь.

Цзайцзиень! До свидания!

15-16.08.2018

Самара - Оренбург

Е.Н. Пронин

