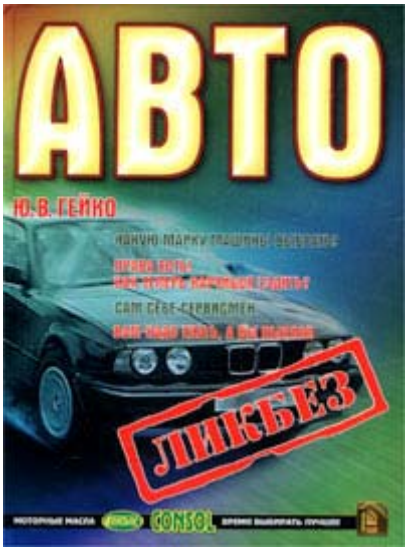
Юрий Васильевич Гейко
Автоликбез



«Гейко Ю. В. Автоликбез»: Олимп, АСТ; М.; 2002
ISBN 5-17-011510-5, 5-8195-0700-2

Аннотация

Какую машину выбрать? Как наиболее эффективно защитить ее от угона? Как овладеть навыками безаварийной и быстрой езды? Что нужно знать о подготовке автомобиля к зиме?

На эти и многие другие вопросы автолюбителей ответит эта книга.

Автор книги — известный российский журналист, пишущий на автомобильные темы.

Юрий Васильевич Гейко
Автоликбез

Необходимое предисловие с автографом автора

Так уж случилось, что моя жизнь сплелась из трех составляющих: писанины (писательской и журналистской), автомобиля и женщины.

Самое раннее ощущение, конечно, от автомобиля. Вернее, мотоцикла.

Мне годика два с половиной. Какой-то дядя летчик, друг и коллега моего отца, сажает меня в разлапистое резиновое седло. Хорошо помню восторг от дрожи под собой сильного и горячего животного, острый запах бензина и резины.

Второе острейшее ощущение от автомобиля: я — студент-первокурсник Московского автомеханического института. Лето. Пересечение Каширского шоссе с МКАД. Сажусь в спортивный «Москвич» капитана сборной АЗЛК по авторалли Виктора Щавелева — едем на чемпионат СССР 1968 года в Ереван. Я — в качестве мальчика на побегушках, устроился на каникулы через знакомых. Сажусь в эту машину, как обычно, как во многие другие машины, не догадываясь, что жизнь моя через несколько минут перевернется: Щавелев завел движок, тронулся, и!..

Мир расплылся в цветных полосах скорости. Стрелка спидометра уперлась в ограничитель. Душа уходила в пятки от каждого обгона и потели ладони, но до тех пор, пока я в Щавелева не поверил, не понял, что он хочет жить ничуть не меньше меня и едет с большим запасом надежности. После этого от каждого его обгона я испытывал восторг, один сплошной восторг. Я открыл для себя, что в повседневной жизни мы познаем лишь верхушку айсберга

под названием: «автомобиль». Даже езда «с ветерком» с лихачом — это езда вслепую, она не дает никакого представления о возможностях, автомобиля ведомого рукой истинного мастера все ближе к той грани, за которой кончается его повиновение.

...Измученный восторгами, я проснулся глубокой ночью от визга баллонов. Тело мое, хоть и притянутое ремнем, кидало в разные стороны, спина горела и казалась стертой до крови, — это начались кавказские серпантины. Свет фар прыгал с асфальта на отвесные стены скал и на мгновение исчезал вовсе — в черноте неба и пропастей. Когда до меня дошло, что светлячки на обочине, в метре от колес, вовсе не светлячки, а огни селений на дне долин и ущелий, меня обуял животный, липкий, настоящий страх.

— Что это вы, Виктор Алексеевич, — жалобно спросил я Щавелева, — тренируетесь?

— Да нет, сон разгоняю.

Теперь я понимаю, что шли мы тогда процентов на 60-70 от возможностей машины, что обычный частник шел бы от них процентов на 10-15, таксист — на 20-30, лихач — на 30-40, не больше.

Та грань, о которой я говорил, за которой кончается повиновение машины, — это 100 процентов ее возможностей. Часто это грань между жизнью и смертью. Ближе всех к ней подбираются, как вы понимаете, чемпионы. И, конечно же, не на улицах городов, не на шоссе, а на специальных перекрытых от движения трассах. Лишь однажды мне посчастливилось оказаться к этой грани близко-близко и навсегда опалить душу счастьем приближения к Абсолюту — несколько скоростных участков я проехал на тренировке с Иваном Астафьевым, заслуженным мастером спорта, многократным чемпионом раллийных и кольцевых трасс, участником супермарафонов века: «Лондон — Мехико», «Лондон — Сидней».

Но в моей книге вы не найдете описания этого случая — здесь я беспомощен. Поверьте, автомобиль — мощнейший источник наслаждения в человеческой жизни, стоящий, может быть, на втором месте после Царя наслаждений — секса.

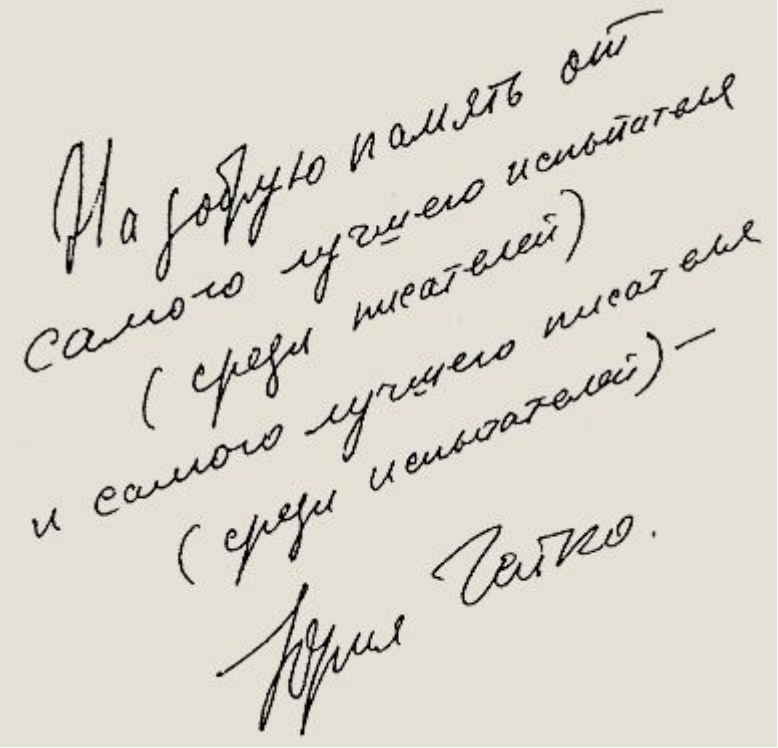
Теперь о третьей составляющей, о любви к женщине, которая упомянута, наряду с автомобилем, в первой же фразе моей книги. Меня к ней в буквальном смысле привез автомобиль: каскадер и актриса — так, в красивом, романтическом варианте, может звучать начало нашей истории.

До нее я работал испытателем на «Москвиче», рядом с ней стал журналистом. Не вдаваясь в подробности, скажу, что в многолетней и каждодневной борьбе за эту женщину я стал тем, кем стал — счастливым человеком. Я и теперь, двадцать пять лет спустя, имея с ней двух сыновей, любуюсь ею.

Вот и все составляющие моей жизни. Сначала я, по глупости, пытался разделить их — написал книжку об автомобиле с дурацким названием: «Как за рулем и выжить, и удовольствие получить». Она имела неожиданный успех. Потом написал книжку о Ней, о том, как все у нас начиналось. Эта книжка успеха не имела, потому что она не издавалась, так как написана только для моих сыновей. Но отдельные главы из нее, сплошь связанные с автомобилем, в устном пересказе вызывали неизменный восторг любой аудитории: «Ну, прям, “Мужчина и женщина” в русском варианте! Чего ты об этом не напишешь?»

И однажды я понял: вот то, о чем лучше меня никто не скажет. И вовсе не потому, что нет водителей, которые ездят лучше меня, их много. И не потому, конечно, что нет писателей и журналистов, которые пишут лучше меня, их тоже достаточно. И уж совсем не потому, что нет мужчин, умеющих любить сильнее, красивее, чем я, — их вообще, наверное, тьма тьмущая. Но зато очень мало таких, которые совмещают, простите за нескромность, эти три таланта — писать, ездить и любить.

И потому разрешите мне, правда за ваши деньги, преподнести вам эту книгу с такой надписью, оставив за ее рамками интимное:


На добрую память от
самого лучшего испытателя
(среди писателей)
и самого лучшего писателя
(среди испытателей) —
Юрий Гагарин.

Что такое машина?

Есть ли она у вас или еще нет, готовьтесь к тому, что она, машина, — живое существо, которое вы берете в семью. Она изменит все в вашей жизни — темп, бюджет, вашу зарплату, она вполне может переменить ваших любовниц или любовников (если они есть), она в какой-то степени подомнет под себя вас, изменит ваши привычки, она заставит вас пахать на капиталистической ниве гораздо эффективнее, чем делали вы это до сих пор, и при этом резко повысит ваш КПД.

Машина — это особый мир, в который пускают только посвященных, это та дверь, которая может захлопнуться только за вами единственным. Если вам очень плохо и требуется уединение, она даст вам его в любое время суток и в любое время года — сухой, теплый и комфортабельный кусочек пространства ждет вас под окном. Поворот ключа — и вы наедине с самим собой, со своими проблемами и даже иногда с вечностью. Машина, как собака, никогда вам не изменит, не предаст, не расскажет вашим друзьям, врагам о другой вашей тайной жизни, которую знает только она, машина; ваша машина лучше самого близкого друга знает ваши привычки, она ждет вас на стоянке долгими ночами, она радуется вашему появлению рано утром, но молчит, потому что железная.

Ваша машина становится частью вашей жизни, хотите вы этого или не хотите, она самим своим существованием закладывается в ваши генные клетки, она становится частью вас самого, вашим «Я», и если уж говорить совсем откровенно, то ваша машина — это вы.

И что из этого следует? Из этого следует то, что о машине надо знать как можно больше, потому что от этого зависит слишком многое в вашей жизни.

Главные вехи жизни автомобиля

Автомобиль угораздило родиться чуть-чуть раньше двадцатого века. Но его рождение настолько назрело, настолько идея «самодвижущихся колес» сконцентрировалась в атмосфере, в технической готовности мира того времени, что во многих странах почти одновременно разные изобретатели выезжали из своих гаражей, заводов и лабораторий на чадящих «самодвижущихся экипажах». Но все эти люди, изобретая, не удосужились запатентовать свои создания и потому канули в Лету.

26 января 1886 года — Карл Бенц патентует свою «самобеглую коляску» с двигателем примерно в одну лошадиную силу. Этот день и считается днем рождения автомобиля. После первых поездок Карла на чадящем грохочущем чуде газета «Мангеймер Цайтунг» написала: «Кого же заинтересуют такие предложения, пока есть в продаже лошади?»

1888 год, весна — Берта Бенц, жена гениального мужа, чистит бензотрубки шляпной булавкой, изолирует электрический провод своим шелковым чулком, а вот для укорочения растянувшейся цепи ей пришлось найти в поселке кузнеца — это был первый в истории автомобиля ремонт. И первый в истории автомобиля автопробег, потому что Берта втихаря от своего гениального мужа стибрила его машину, посадила в нее двух своих сыновей и проехала с ними 180 километров от одного города до другого. Одновременно это было и первой в мире рекламой автомобиля, потому что после этого пробега о Карле Бенце и его создании узнал весь мир.

1888 год — автомобиль Карла Бенца получает Большую золотую медаль на выставке в Мюнхене.

1901 год — «Мерседес» побеждает в гонках в Ницце — с этой победой кончается эра «самодвижущихся экипажей» и начинается эра автомобилей.

1902 год — в итоге переговоров петербургской фирмы «Леснер» с немецким «Даймлером» подписан договор о праве «Леснера» производить в России двигатели и автомобили системы... «Даймлер-Луцкой» (!) — вы ничего не можете понять?

(Позволю себе здесь небольшое лирическое отступление — в скобках.

Мы любуемся на улице «Мерседесами», не правда ли? А знаете ли вы тот факт, который упорно, более столетия, замалчивают немцы, — в жилах самого первого «Мерседеса» текло немало русской крови...

Можете ли вы себе представить, что в «двигательной» эпохе наступили совсем другие времена, когда кто-то догадался цилиндр расположить не горизонтально, а вертикально, а коленвал — внизу, под ним? И этим «кто-то» был русский инженер, дворянин Борис Луцкой. В гонке интеллектов Луцкой опережает многих и даже самого Даймлера, создав в 1895 году двигатель почти в два раза мощнее! А то, что на первой автомобильной выставке в Берлине были представлены аж три автомобиля Луцкого — ни о чем не говорит?

Да если бы только автомобили — самые мощные в мире судовые двигатели — до шести тысяч лошадиных сил; самый большой самолет в мире с фантастической для тех лет мощностью каждого из двух двигателей — 60 лошадиных сил, и другой самолет — самый быстрый в мире, на котором немецкий летчик Хирт в 1912 году установил рекорд скорости — 160 километров в час — это все конструкции Бориса Луцкого, но производство — немецкое.

Поначалу немцы обласкали немерено талантливого русского инженера двадцати пяти лет от роду, то есть в 1890 году Луцкой — главный инженер крупнейшего в Германии «Нюрнберг Машиненбау»; сегодня эта фирма известна под аббревиатурой МАН. Затем Борис Луцкой становится соучредителем «Европейского автомобильного союза»! Его компаньоны — Даймлер, Дизель, Лонер... Доходит до того, что германское правительство поручает именно Луцкому представлять автомобильную экспозицию Германии на Парижской выставке 1901-го года и в том же году Луцкой привозит под очи императора всея Руси Николая Второго три свои «моторные телеги». За это конструктор был сверх всякой меры императором обласкан и даже награжден высочайшим орденом Святого Станислава! Кстати, все машины Луцкого были тут же куплены российским военным ведомством и более того — было заказано множество других машин.

За год (!) до создания легендарного «Мерседеса» Борис Луцкой выкатывает в мир свой автомобиль под названием «Феникс», буквально напичканный неведомыми ранее конструкторскими решениями. И некоторые из них перекочевывают в «Мерседес» — неудивительно — Луцкой-то работает на Даймлера.

В начале века Германия продает сотни машин по всему миру под маркой «Даймлер». И только в Россию, по настоянию Луцкого, эти же машины идут под маркой «Даймлер-Луцкой» или даже «Луцкой-Даймлер». Когда же русский инженер (к тому же Луцкой — один из директоров «Европейского автомобильного союза») потребовал в своей записке, чтобы весь экспорт носил такую марку, ему отказывают, а затем исчезает марка «Даймлер», тем более, что

Готлиба уже нет в живых, появляется марка «Мерседес», и сразу вслед за этим пожар на заводе уничтожает оригиналы в металле и оригиналы чертежей — в мире нет сейчас ни одного подлинного «Мерседеса» 1901 года выпуска.

Судьба Бориса Луцкого круто меняется — в двадцатые годы его в Германии арестовывают, при аресте он отстреливается, затем попадает в тюрьму, а затем следы его в этом мире теряются.

Штаб-квартира «Мерседеса» находится в Штутгарте. На первом этаже — шикарный музей «Мерседеса», у самого входа которого установлены два бронзовых бюста людей, которые при жизни никогда не встречались — Карл Бенц и Готлиб Даймлер.

Я подошел к пожилому экскурсоводу и спросил:

— А знакомо ли вам имя русского инженера Бориса Луцкого? Он работал вместе с Даймлером над созданием первого «мерседеса»?

— Нет, сэр, — ответил он по-английски, — русские в его создании не участвовали.

Вот так-то, господа русские автомобилисты...)

1904 год — в Санкт-Петербурге произведен первый российский автомобиль — грузовик «Леснер», грузоподъемностью 1 и 2 тонны, мощность двухцилиндрового двигателя 10 и 15 «лошадок».

1907 год — первый грандиозный супермарафон мира Пекин — Париж. Из полутора десятков заявленных машин до финиша дошли лишь четверо — князь Боргезе на «Итале» финишировал первым, затем, спустя 20 дней, — все остальные: «Спайкер» и два «Де Диона» (См. главу «Большие гонки или немного истории»).

1908 год — при скоплении тучи журналистов, которые не верили в то, что сейчас произойдет, три «Кадиллака К» заехали в английский сарай, были тут же разобраны, их запчасти на глазах честной публики были перемешаны и через пять часов из сарая... выехали три «Кадиллака»! Что это значило? Впервые машины стали делать из одинаковых — до сотой доли миллиметра! — деталей. До той поры каждый автомобиль был эксклюзивен до последней гайки.

1912 год — инженер-электрик компании «Националь» Чарльз Кеттеринг, задумавшись над работой электродвигателя кассового аппарата, предложил использовать электродвигатель для запуска двигателя автомобиля — так родился стартер.

1913 год — этот год самый главный в автомобильном XX веке — автомобиль стал любимцем века, потому что Генри Форд придумал конвейер и автомобиль под названием «Форд-Т», признанный недавно «Автомобилем XX века», удешевился так, что стал доступен каждой западной семье, он стоил всего 900 долларов. В первый год выпуска их было произведено около 20 тысяч (для сравнения — вся автомобильная Европа производила тогда в год 2 — 3 тысячи машин), во второй год — 40 тысяч, а в 20-е годы — 2 миллиона!

1922 год — в США выпущен самый дешевый автомобиль в мире марки «Ред Баг Бакборд». Он стоил всего 125 — 150 долларов, что соответствует сегодняшним 1130 — 1870 долларам. Его колесная база составляла в длину 1,5 метра, вес — 111 килограммов.

1923 год — впервые дизельный двигатель поставили на автомобиль. Им оказался грузовик «Мерседес».

1927 год — на московском заводе «Спартак» начато производство первого советского легкового автомобиля «НАМИ-1».

Выпускался до 1930 года.

1940 год — первая автоматическая коробка передач появилась на американском «Олдсмобил 98».

1957 год — на некоторых серийных моделях «Понтиак» и «Шевроле» появились инжекторные двигатели.

1962 год — в Англии создан самый маленький автомобиль в мире — «Пил Р50» — 1,34 метра в длину, 99 сантиметров шириной и 1,34 метра высотой. Его вес — 59 килограммов.

1978 год — рекордная скорость дизельного автомобиля «Мерседес С111/3» с трехлитровым двигателем была показана в Италии — 327,3 км в час.

1985 год — на Бонневильской соляной равнине в штате Юта Роберт Барбер (США) на «Стиминг Деймон» побил рекорд скорости для авто с паровым двигателем, державшийся... 79

лет! Его скорость составила 234,33 км в час.

1991год — рекордов скорости реактивных двигателей на четырех и трех колесах достаточно, но мы их не рассматриваем, потому что это не автомобиль. А вот в указанном году машина с приводом от двигателя на колеса достигла своей максимальной скорости — 700 километров в час. Случилось это в штате Юта, США, пилотом был Ал Тиг, автомобилем — «Спид-ОМоутив/Спирит оф 76».

В защиту отечественного автопрома

Наверное, каждый из нас, особенно если он автомобилист, задавался когда-нибудь простым вопросом: почему мы делаем лучшие в мире самолеты и ракеты и очень несовершенные автомобили? Я постараюсь на него ответить. А вы, дорогие друзья, для начала ответьте на такой вот вопрос: почему у нас каждый ребенок знает имена авиационных и космических конструкторов — Туполева, Микояна, Ильюшина, Королева, но не знает ни одного имени конструктора автомобильного? Почему нет у нас своих «Фордов», «Пирелли», «Рено», «Опелей»? Для того, чтобы ответить на этот вопрос, не обойтись без истории.

Автомобиль в России появился практически одновременно со знаменитым «Даймлер-Бенц», но судьба ему была уготована другая. Из-за огромных расстояний и отсутствия дорог, бурного развития автомобилестроения не получилось даже: в 1915 году, когда вся Европа уже ездила на автомобилях, Россия оставалась гужевой, имея почти 33 миллиона (!) лошадей.

Замечательных конструкторов у нас было немало. Яркий пример — морской офицер Борис Луцкой, о котором вы прочитали в предыдущей главе. Но... Грянула «революция». Страна Советов захотела стать великой и никем непобедимой. Для этого надо было строить фабрики и заводы, которые выпускали бы современную военную технику. Создавались КБ — конструкторские бюро — Туполева, Ильюшина, Микояна, брошен всенародный клич: «Молодежь — на самолет!» Денег на разработку новых образцов военной техники и запуск их в производство не жалели — правительство ставило перед руководителем КБ задачу: самолет должен иметь такую-то дальность полета, такую-то скорость, грузоподъемность, такую огневую мощь. Руководитель КБ под эти задачи волен был подбирать себе сотрудников из любых отраслей народного хозяйства, требовать таких-то материалов, таких-то станков, оборудования — и он все это получал. Оборонка есть оборонка.

Между тем автомобильная промышленность развивалась по остаточному принципу — из «Форда» родился «ГАЗ», позже — из «Опеля» — «Москвич», а еще позже — из «Фиата» — «ВАЗ». И для страны во все десятилетия вплоть до 70-х годов этого оказалось достаточно, потому что ее «грузовые» потребности были обеспечены, а «легковые»...

Иметь собственный автомобиль до войны и в 50-е годы никто из нормальных людей и не помышлял. Это было бы так же чудно, как сегодня иметь собственный самолет. Автомобильные заводы варились в собственном соку, все более и более отставая от западного мира. Параметров конечной продукции им не задавали, требовалось лишь создать тип машины и обеспечить количество выпуска в год. А посему заводы получали от государства не те средства, ресурсы и материалы, которые им были нужны, и даже не те, которые оставались от оборонки (ей самой не хватало), а лишь те, которые были. Автомобиль в стране советов был и роскошью, и ширпотребом одновременно.

Впервые этот принцип остаточности был нарушен при строительстве ВАЗа, когда итальянская сторона потребовала от нашей неведомых ранее в автопроме кожзаменителей, масел, клееных стекол, пластмасс, проката и многого другого. Когда мы, например, прислали на экспертизу в Италию свое лучшее, новейшее на то время масло для V-образного двигателя «АС-8», то получили такой ответ: «АС-8» является нефтяной основой для получения высококачественного масла». Пришлось осваивать то, что теперь называется МГ-«жигулевское» масло.

Если в оборонной, космической промышленности главный конструктор был «бог и царь» и перед ним дрожали директора заводов, обязанные материализовать его идеи, то в автомобильной жизни главные конструкторы автозаводов были всегда и везде подчинены не

только директорам, но даже и главным технологам. Сколько замечательных конструкторских решений погибло по этой причине! Я свидетель — приходит на АЗЛК к начальству конструктор от кульмана с абсолютно оригинальным ограничителем двери, а технолог ему говорит: «Эту пружину навей в другую сторону, потому что таких станков у нас нет. А на упоре эта галтель должна быть с большим радиусом, потому что наша сталь порвется, а лимитов на высоколегированную у нас нет, да и бронзовые втулки где достать?» В итоге конструкция подгоняется под производство. Так жили, так, по сути, и теперь живем.

Непонимание законов эволюции прекрасно иллюстрирует исторический призыв генсека КПСС к ВАЗу «стать законодателям мировой автомобильной моды». При всем моем уважении к Горбачеву (за последующее мужество), юрист-комбайнер есть комбайнер-юрист.

Известно, что если собрать девять беременных женщин на первом месяце, то ребенок все равно не родится. Если собрать в кучу лучших наших автомобильных конструкторов и завалить их деньгами, «Мерседес» они не переплюнут, потому что пропасти эволюции сознания, конструкторской мысли, технологии не перепрыгиваются в одночасье, а преодолеваются сизифовым трудом, поколением за поколением. Кроме того, нужно иметь огромную и современнейшую экспериментальную базу, где еще до массового производства из лучшего отбиралось бы наилучшее. Нужно использовать лучшие, самые качественные материалы и оборудование. По этому пути идет западный автопром и шла российская оборонка.

Так, может быть, не «изобретать велосипед»? Не напрягаться изо всех сил, а понастроить в России американские, европейские, японские автозаводы да жить, «как все»?

Не получится, потому что их новые машины у нас покупать некому — они для другого жизненного уровня и слишком дороги для доходов россиян. Остается выпускать свои дешевые, но плохие машины. Кстати, плохими они стали после того, как мы «нюхнули» иномарок, а до этого, вспомните, — годами стояли за «Жигулями» в очередях, а потом на них ездили десятилетиями и радовались. Второй вариант — убрать таможенные барьеры и ездить на дешевом импортном «секонд-хэнде», похоронив российский автопром.

Беда второго варианта не в том, что Россия превратится в гигантское утилизационное предприятие — Бог бы с ним, у нас просторов хватит. А в том, что миллиарды накопленных нами долларов потекут не в родную промышленность, не в будущее наших детей, а на Запад, улучшая их жизнь, а не нашу. Поэтому самый оптимальный вариант третий, тот самый, который и предлагает правительство — поднять планку таможенных пошлин на иномарки до той отметки, которая бы ослабила конкуренцию отечественному автопрому — он нужен не только живой, но и прибыльный.

Даже школьник знает, что автомобильная отрасль страны — локомотив всей ее промышленности в силу быстрой ликвидности и большой «денежноемкости» ее продукции. «Автомобиль создал Америку» — широко известное изречение Генри Форда. Оно применимо и к России — какая страна, какой в ней уровень жизни, такой и автомобиль, как ни горько это сознавать.

Вслед за исчезнувшим автопромом встанут десятки заводов-поставщиков других отраслей промышленности, останутся без работы миллионы людей. Мы станем жить значительно хуже. Зачем нам это надо?

Мы будем делать хорошие автомобили, но не скоро. И качество, и комфорт, и цена их будут расти пропорционально росту наших доходов, нашего жизненного уровня. Но — если правительство после повышения таможенных пошлин и дальше будет обирать наши автозаводы до последней нитки, если менеджмент заводов не научится мыслить и работать по-современному, если заработанные автозаводами средства будут разворовываться или тратиться неэффективно, то пропасть между нашими машинами и западными останется навсегда.

Какую марку машины выбрать?

Надо же такому случиться — у вас появились деньги, и вы решили купить себе машину. Какую же именно — «Жигули» «Москвич», «Волгу», «Оку», «Таврию» или иномарку?..

Совершенно согласен, что, поездив на «Мерседесе», на «жигули» больше не сядешь. Но

это относится к тем, у кого много денег. Мы же с вами спокойно пересядем с «Мерседеса» на «Жигули», потому что ездить на них гораздо дешевле.

Мой друг и коллега, знаток элитной жизни, изо всех сил поливал «Лады», приобретя десятилетней давности «Мерседес».

Продолжал поливать он их и тогда, когда этот «Мерседес» на последнем издыхании продал и купил другой — восьмилетней давности. Сейчас он ходит пешком, потому что к «Жигулям» уже получил иммунитет, восьмилетний «Мерседес» пришлось сдать на запчасти, а на шестилетний «Мерседес» у него нет «маней».

А я на «десятке» трехлетней давности как ездил, так и езжу и даже с успехом подвожу своего друга до метро.

Поговорим об иномарках на российских дорогах и начнем с того, что они, конечно, сплошной восторг и удовольствие при тех же, казалось бы, ценах. Разница только в том, что на те же деньги вы можете взять либо новую «десятку», либо десятилетний «БМВ», «Вольво», либо двенадцатилетний «Мерседес».

Новая «десятка» прослужит вам два года с непредвиденными затратами не более 150-200 долларов в год. Шести-восьмилетние же «БМВ», «Вольво», «Мерседес» потребуют как минимум 600-800 долларов. И это при условии только экстренных неисправностей, без учета автосервиса. Но далеко не все на иномарках может делать «дядя Вася» — есть такие вещи, что без фирменного сервиса не обойтись: инжекторные машины, автоматическая КПП или машины, начиненные электроникой. В этом случае ежегодная стоимость содержания такой машины достигает 1500-2000 долларов.

Машина не роскошь, а средство загрязнения среды
(Народная мудрость)

А знаете ли вы, что ни одна западная автомобильная компания не делает серьезных попыток проникновения на огромный российский рынок? Сборка — да, производство — нет.

А все то, что сегодня у нас продается, — это не автофирмы, это посредники, коммерсанты, рвачи: сорвать прибыль, а дальше хоть трава не расти. Фирмы же не идут к нам вовсе не потому, что для этого нужны огромные вложения в сервисную и дилерскую сети. А потому они не идут, что идти им в Россию не с чем. Вы думаете, у нас не проводились испытания иномарок? Проводились, десятки моделей испытаны как самими фирмами, так и нами и на автополигоне в Дмитрове, и на Севере, и на булыжниках Юга, и в пустынях, и в российских колдобинах и грязище. Как посмотрят фирмачи результаты, так и встают у них волосы дыбом — не годятся их создания для России, где, как известно, нет дорог, а есть только направления.

Совершенно очевидно, что «адаптировать» под Россию автомобиль нельзя — под Россию его надо создавать специально.

Вы возразите: а как же «Фиат» — «Жигули»? Более тридцати лет прошло, и мало кто помнит, сколько всего пришлось изменить в лучшем автомобиле мира 1976 года под СССР: усилены подвески, кузов, подверглись переделке двигатель, тормозная система, система отопления и много еще мелочей.

Тем, кто деньги считает, иномарка ни к чему: она, даже не старая, даже средних лет, в российских условиях будет без конца сосать из вас доллары. Дав комфорт сиюминутный, она заберет у вас комфорт общий, жизненный, ездить в постоянном ожидании долларовой неисправности, что может быть хуже?

«Волгу» советую покупать сильным физически, терпеливым, небогатым и рукастым людям, ездящим по городу не так уж много, — тяжелый, неповоротливый, но долго гниющий автомобиль.

«Ока» — безделушка, второй автомобиль в зажиточной семье, подарок жене или любовнице, которого хватает максимум на три года.

«Таврию» не выношу: огромные щели между капотом и крыльями, кондовость дизайна, если за спиной слышу истошный скрип тормозных колодок, то, не оборачиваясь, знаю, что это

«Таврия». Этот автомобиль оставляет ощущение самодельного, да и ломается он чаще других автомобилей. Правда, задок ее последней модификации — пятидверной — вовсе не плох, но как обгонишь и увидишь перед... К тому же — иномарка.

Вопрос, какая из машин лучше — «Жигули» или «Волга», так же смешон, как и такой: какая жена лучше — блондинка или брюнетка?

Спутницу дорог, как и спутницу жизни, надо выбирать сугубо индивидуально, в зависимости от тех требований, которые вы к ней предъявляете.

Фактор обслуживания, ремонта в наших условиях — решающий. Совершенно другой получаешь от езды комфорт, совершенно другое внутреннее состояние, если ты в любой момент можешь куда-то приехать и все, что угодно, устранить.

Подводя итоги этой главы, можно с уверенностью констатировать, что самый лучший автомобиль тот, который тебе по карману.

Что купить от 2 до 10 тысяч долларов

Поддержать ли отечественного производителя?

Итак, что же купить за 2 — 10 тысяч долларов? О, оказывается свобода выбора бывает так же мучительна, как и полное отсутствие такового. Советы друзей еще больше запутывают. Одни рекомендуют купить иномарку, другие машут руками — только отечественную. Под отечественными машинами, как правило, понимается продукция ВАЗа. Некоторые сравнивают иномарки с плюшевыми тапочками, а наши машины — с калошами. Сравнение — в десятку. Комфорт и безусловное техническое превосходство первых сочетаются с дороговизной в эксплуатации, положа руку на сердце, противопоказанной в наших условиях. Ну, скажите, какие датчики дождя (для непосвященных — это такая новейшая автомобильная система, которая автоматически включает дворники при первых каплях на ветровом стекле) справятся с нашей постоянной соляно-грязевой жижей, летящей из-под колес, из поднебесья, отовсюду? И разве электронная подвеска, кропотливо собранная немецкими кудесниками, рассчитана на то, что какой-нибудь обалдуй из Дорстроя может забыть закрыть канализационный люк или оттащить на обочину железобетонную чушку?

Жестко ехать в машине, и туго руль крутится? Радуйся — в трамвае еще хуже. Качество сборки плохое, и ремонтировать часто приходится? Радуйся — запчастей есть много и недорого. Короче, все — по классику: если жена тебе изменяет, то радуйся, что она изменяет тебе, а не отечеству.

От 2 до 5

Хотя мы и установили нижний предел в тысячи, купить машину можно и за гораздо меньшие деньги. Объявление наугад: «ВАЗ-2101 79 г. в. , на ходу + запчасти 0. Торг». Мой приятель недавно купил именно такую «копейку». На что-либо другое не было денег, а ездить было надо. И что же? За неполные 8 месяцев он вложил в нее уже больше тысячи долларов. Сперва полетело сцепление, потом развалились чуть не одновременно ступицы колес, сейчас он готовится перебирать движок. А были еще мелочи: полетело реле, погнулись колесные диски. Вот по копейке и набежало. И это при том, что у приятеля руки растут из правильного места, и многое он делал сам. Не стоит брать для активного использования реликты типа «копеек», «двушек» и «трешек». Оставьте их коллекционерам.

За две тысячи можно купить новую «Оку», двухгодовалые с умеренным пробегом «четверку» — «семерку», четырех-пятилетние «восьмерки» и «девятки» замшелые, но на ходу иномарки (мне, например, предлагали отличную «семерку» «БМВ» 1982 года, у которой был единственный, но актуальный недостаток — с 3,5-литровым мотором она оказалась слишком прожорливой). Что из этого выбрать? На наш взгляд, наиболее симпатичный вариант — двухгодовалая «классика». «Ока» плоха с точки зрения «половой дискриминации». То есть это ярко выраженная феминистская штучка. Она маленькая, а все мы, как ни истребляй это чувство,

имеем склонность к солидности и престижности. Ее безопасность — ниже всякой критики. Наконец, у ее движка очень маленький ресурс.

Переднеприводные автомобили за 2 тысячи покупать не рекомендуется, потому что как раз в этом возрасте у них идет вторая волна поломок. Со старыми иномарками та же беда. Конечно, вы можете осуществить свою мечту и сесть за руль «Мерседеса» или «Форда». Но вряд ли вас сделает счастливым их ремонт (не верьте рекламе: это новые «Мерседесы» не ломаются, а старые даже очень) и цены на запчасти, которые не зависят от года выпуска вашей машины. Между прочим, родная «мерседесовская» звезда на капот стоит 50 евро. А ремонт старой иномарки стоит не намного меньше, чем новой. Даже если поломка ваша пустячная, накрутка за марку превратит починку в золотую.

Зато в сумму 4 — 5 тысяч уже можно приобрести новую вазовскую технику с передним или полным приводом: «восьмерки» — «девятки» — «девяносто девятки» или их обновленные модификации «2114» (бывш. «2109») и «2115» (б. «21099»), или даже «Ниву», пока ее еще не совсем вытеснила «Шевроле Нива».

От 5 до «червонца»

С этой суммой вы можете выбрать: новую ВАЗовскую машину «десятого» семейства или «Волгу», новую иномарку из числа недорогих со слабеньким двигателем, подержанную иномарку среднего и даже представительского класса с умеренным пробегом. Мы не будем вмешиваться в спор «наших» и «ихних». Просто укажем плюсы и минусы всех вариантов. Покупая новые отечественные машины, вы получаете в придачу относительно дешевый сервис и отсутствие проблем с запчастями. Если купите, приготовьте еще около 800 — 1000 долларов, чтобы довести машину до ума. Эти средства необходимы как на устранение брака (многие дилеры взяли за моду торговать некомплектными автомобилями), так и на антикоррозийку, протяжку, установку сигнализации и музыки, покупку противоугонных устройств и страховку. Страховать новые машины нужно обязательно.

В рейтингах угонщиков и сводках ГИБДД «восьмерки» и «десятки» по-прежнему в лидерах.

Увы, но даже новые «Лады» все равно остаются «погремушками» и вчерашним днем по сравнению с импортной продукцией. Хотя для покупки Renault Symbol, Piat Palio, Daewoo Nexia, Skoda Fabia, Hyundai Accent и потребуется сумма почти в два раза выше, плюсов такой покупки тоже в два раза больше. Но это в том случае, если вы живете в городе и 90 процентов пробега машины приходится на сносные дороги. Российские же, с позволения сказать, дороги никакая иномарка, конечно, не выдержит. Даже внедорожники их не любят.

Во-первых, вы оцените комфорт такой машины, который создается мягкой подвеской, гидроусилителем руля, автоматической коробкой передач (как вариант). Во-вторых, вы почувствуете себя защищенным: кроме того, что конструкция кузова современных моделей содержит в себе массу «предохраняющих» элементов, на многих таких машинах уже стоят (или предусмотрено установление за отдельную плату) подушки безопасности, система АБС на тормозах... На новых иномарках вам не придется делать антикоррозийку и прочую профилактику. Еще два плюса: на все новые машины дается гарантия 1-3 года, да и продать такой автомобиль легче, чем отечественный.

Что касается подержанных иномарок, то тут, как говорится, понты дороже денег. Потому что за тысяч и более сегодня (пока) можно приобрести не просто практичную и надежную машину, но машину совершенно другого класса и возможностей, нежели «Жигули». За рулем такой машины, как «БМВ 730», пусть даже восьмилетней, вы действительно почувствуете себя другим человеком. Она коренным образом изменит и ваш стиль вождения (увы, не всегда в лучшую сторону), и ваши представления о том, каким должен быть автомобиль. Однако дорогой конь требует дорогой упряжки. Поэтому хорошенько подумайте и просчитайте: хватит ли вам денег еще и на прокорм такого коня?

Достоинства и недостатки подержанных иномарок

Toyota Corolla. Наибольшим уважением в России пользуется «Королла» серии E10, которая выпускалась с 1991 по 1997 год. Все виды кузовов делают из стального листа двусторонней оцинковки. Просторный и комфортный тихий салон. Очень выносливые моторы. Однако высокая цена не соответствует скромной комплектации. Жесткая подвеска утомляет в дальних дорогах. Со временем появляется коррозия глушителя и задней части днища. Электрика очень чувствительна к нашей грязи и влаге. В машинах без гидроусилителя — тяжелый руль.

Nissan Almera. Высокая степень пассивной безопасности кузова. Просторный, уютный салон. Богатая базовая комплектация.

Отличное качество сборки (не английской). Двигатели даже в российских условиях ходят по 200 000 км. Кузов не оцинкован. Слабые стойки стабилизаторов нуждаются в замене уже через 40 тыс. км. На автомобилях, выпущенных до 1998 года, возможны проблемы с штатным иммобилайзером. Он часто отказывает на морозе или при большой влажности. Дороговата в обслуживании из-за недостатка б/у запчастей.

Mazda 626. Просторный салон и багажник. Хорошая проходимость, устойчивость и управляемость. Эффективные тормоза. Очень надежная машина. Дорога в обслуживании. Коррозия глушителя и днища в районе его крепления. Протечка прокладки лобового стекла и задних дверей.

Subaru Legacy. Надежный, малошумный оппозитный двигатель. Двусторонняя оцинковка кузова на европейских вариантах. Полный привод. При всей своей надежности двигатели очень чувствительны к качеству ГСМ. Пневмоподвеска (устанавливаете на некоторых машинах) в России долго не живет. Замена ее дорого стоит.

Daewoo Espero. Это корейский вариант модели среднего класса «Опель Аскона С», над которым серьезно поработали итальянцы из кузовного ателье Bertone. Неплохая антикоррозионная защита, в отличие от той же «Асконы». Просторный салон и просто огромный багажник, 560 л! Всеядный мотор. А вот сидеть водителю приходится полубоком, потому что педальный узел почему-то существенно смещен вправо. Амортизаторы ходят недолго. Проседают задние пружины. Среди деталей подвески порой попадается откровенный брак, поэтому многие предпочитают опелевские.

Hyundai Sonata. Недорогой автомобиль бизнес-класса. Особенно популярны «Соната II» (с 1991 г.) и «Соната III» (с 1996 г.). Комфортная машина с большим выбором опций, трансмиссий и двигателей (в основе — «Мицубиси»), удовлетворяющим любого водителя. Выносливая подвеска, моторы всеяднее, чем у японского прародителя. Маленький багажник, особенно у «Сонаты III» — всего 375 л.

Широкие боковые стойки ограничивают обзор. Рвутся чехлы ШРУСов. Через год-два в России начинает капризничать инжектор.

Коррозия днища и глушителя, трещины в подрамнике двигателя. «Электропакет» часто «распаковывается».

Старая «Лянча» колеи не испортит?

Автомобильная техника Апеннинского полуострова представлена в России в полном объеме. Однако такие звезды, как «Феррари», «Ламборгини» и «Мазерати», пока не так популярны, как «Фиат», «Лянча» и «Альфа-Ромео». Поэтому остановимся только на последних.

Из этой троицы самым распространенным, безусловно, является «Фиат». Это все равно, что немецкий «Фольксваген», то есть «народный автомобиль». Он самый дешевый и самый простой. За оговоренную нами максимальную сумму в 000 можно купить практически любую машину «секонд-хэнд» от маленького «Пунто» до самого большого «Крома». Лучше всего остановиться на «Пунто» первого поколения. Тем более, что после появления в конце 1999 года «Пунто-2», первые «точки» (так переводится Punto с итальянского) сильно подешевели. И сейчас за 10 тыс. можно и «Пунто-2» купить.

Следующим за ним идет модель гольф-класса «Типо», которую в 1995 году сменили двойняшки «Браво/Брава». Это хэтчбеки, а разница между ними в том, что первый — трехдверный — в Россию официально не поставлялся, в отличие от пятидверной «Брава». Есть

на этой же базе и седаны с универсалами. Во времена «Типо» они назывались «Темпра» (к универсалу добавлялись еще два слова — Station Wagon), а современниками «Брава» стали Marea (универсал — Marea Weekend).

Самый большой «Фиат» — это «Крома» бизнес-класса, который после 1996 года не выпускается.

И «Лянча», и «Альфа-Ромео» встречаются в России куда реже, чем «Фиат». Тут можно провести такие аналогии: «Лянча Игрек» чем-то походит на «Фиат Пунто», «Лянча Дельта» и «Альфа-Ромео 145» на «Фиат Браво», «Лянча Дедра» и «Альфа-Ромео 146» на «Фиат Мареа», «Лянча Каппа» и «Альфа-Ромео 164» на «Фиат Крома». У них почти те же размеры, поскольку нередко одна модель делается на той же платформе, что и другая. Разница по большому счету во внешнем и внутреннем дизайне и моторах. Ничего удивительного здесь нет, так как все три марки принадлежат одному гиганту — концерну FIAT. И «Альфа», и «Лянча» престижнее и «горячее», а потому и дороже.

Fiat Tipo/Tempra. Простой и надежный автомобиль, серьезный конкурент «Гольфу», да и дешев. Просторный салон, вместительный багажник, не очень капризные двигатели, особенно дизельные. Бензиновые моторы, особенно 1,4 л, часто перегреваются. Требуют внимания система охлаждения и электрооборудование. Кузова не очень стойки к коррозии. ШРУСы и передняя подвеска ненадежны.

Fiat Punto. Отличный городской, а также женский автомобиль. Потрясающий дизайн (особенно у «Пунто-2»), приятный интерьер, великолепная управляемость. Подвеска не совсем доработана. Машина куда сложнее «Типо».

Fiat Croma. Просторный автомобиль бизнес-класса, пассивная безопасность выше всех похвал. Хороший автомобиль за небольшие деньги. Функциональный кузов — трехобъемный хэтчбек. Тихий салон. Неудобная посадка водителя. Капризничает электрооборудование. Бензиновые моторы перегреваются, у дизелей прогорают прокладки. Слабые амортизаторы.

Fiat Brava/Marea. Современная внешность, привлекательный интерьер. Просторный салон, вместительный багажник. Штатная магнитола «Блаупункт» настолько оригинальна, что красть ее нет смысла (но в России попытки уже были). Но на неровностях комфорт пропадает. Острый руль не имеет обратной связи. 16-клапанные моторы слишком шумны, капризны и недостаточно экономичны. Салон быстро начинает дребезжать.

Alfa Romeo 164. Удачный дизайн. Шикарно неброский салон. Чудесные эргономические свойства. Частый износ сцепления. Ненадежные насосы дизелей. Слабая передняя подвеска. Капризная электрика, система охлаждения преподносит сюрпризы. Коррозия днища, порогов, арок.

«Форд» сам себе «Эскорт»

Машины «Форд» трудно отнести к какой-то одной «национальности». Корни у них хоть и американские, но в России куда больше все же автомобилей европейского производства. А они, изготовленные, в основном, в Великобритании, ФРГ, Бельгии, Польше и даже Белоруссии, от «американок» отличаются очень сильно. Больше всего у нас машин гольф-класса «Эскорт», среднего — «Мондео» (сменившего заднеприводную «Сиерру») и бизнес-класса «Скорпио».

Ford Escort. Большое разнообразие типов кузовов и более привлекательная по сравнению с тем же «Гольфом» цена. Прекрасный дизайн и интерьер машин 1992 — 1999 гг. Огромный багажник (у седана 490 л). Полное единение водителя с автомобилем, надежные моторы, особенно 16-клапанный 1,6 л. Из-за частой смены поколений нестарый, но вполне приличный «Эскорт» можно купить очень дешево. Дизель может доставить хлопоты.

Автоматический карбюратор часто капризничает, как и электроника инжекторов. Слабая защита картера и всего моторного отсека от ударов снизу и грязи. Бензонасоса век недолог. Тормозные диски и барабаны от перегрева сильно деформируются. В задней части салона не всегда хватает тепла. Неважная шумоизоляция.

Ford Mondeo. Современная переднеприводная модель, богато экипированная. Просторный даже для высоких людей салон. Вместительный багажник, даже у хэтчбека. Безопасность на высшем уровне. Прекрасная управляемость. Энергоемкая подруливающая подвеска,

экологически чистые моторы.

Быстрый износ стоек и рычагов подвески, сцепления. Частые отказы приборов или неточность их показаний. Неисправности электронной системы зажигания, отказы наружного освещения, генератора, коррозия проводки. Частый износ тормозных механизмов. Ненадежный пластик салона.

Ford Scorpio. Большой комфортабельный автомобиль с независимой подвеской всех колес. Особенно изящен седан. Высокая пассивная безопасность. Вместительный багажник, особенно у универсала (от 550 до 2180 л). Усиленный с 1995 г. кузов.

Неприхотливые мощные моторы, в том числе дизели Peugeot и VM. Старомодный задний привод. Ненадежная подвеска. 16-клапанные моторы особо сильно страдают от перегрева. Качество материалов отделки не дотягивает до заявленного класса. Дефекты отдельных элементов системы зажигания. Ненадежны АБС, сцепление. Главная пара служит недолго. Слабая стойкость к коррозии.

Чехи «нашкодили»

В сознании среднего россиянина Чехия ассоциировалась до недавнего времени исключительно с хрусталем и пивом. Теперь еще и с автомобилями. Преимущественно легковыми, то есть «Шкодами». Злые языки называют автомобили «Шкода Фелиция» и «Октавия» потомками мезальянса чешской Skoda и немецкого VW. Пусть ерничают сколько угодно — потомки вышли хоть куда. Немецкая кровь явно пошла на пользу «Шкодам». Качество сборки, комфортность и надежность на вполне приличном уровне. Но за гораздо меньшие деньги.

Skoda Felicia. Просторный для малолитражки салон с «наглядной» приборной доской. Вместительный багажник, особенно у универсала Felicia Combi. Небольшой расход топлива. На 20 % это уже VW. Слабая пассивная безопасность, торчащие углы приборной панели. Шумный старомодный мотор 1,3 л с нижним расположением распредвала, низкие динамические характеристики. Быстро прогорают прокладки головок цилиндров. А вот 1,6-литровый двигун — чисто фольксвагеновский, как и 1,9-литровый дизель, — но встречаются они редко. Самые первые «Фелиции» для России вообще не были приспособлены. Проблемы с зажиганием. Врут датчики. Старомодный односторонний ключ зажигания.

Skoda Octavia. Богатое оборудование. Большие 15-дюймовые колеса. Функциональные кузова — 5-дверный универсал или трехобъемный хетчбек. Это VW уже процентов на 80. Слишком нежная подвеска. Часто отказывает механическая КПП. Топливный насос, хлебнув нашего разведенного бензина, легко выходит из строя. Барахлит электрика. Первые поставлявшиеся в Россию машины имели очень низкую посадку.

«Немцы» с Пиренеев

Или проще — “испанцы”. Пиренейские автомобили у нас пока известны мало. У испанцев своя марка всего одна —“Сеат”. Эти автомобили выпускает одноименный концерн SEAT, который с начала девяностых был куплен германским монстром под названием “Фольксваген”. В России есть и его официальный представитель. Сейчас в Россию поставляются пять моделей: “Ибица” (Ibiza), “Кордова” (Cordoba) и “Толедо” (Toledo). Первые две являются разновидностью “Фольксвагена Поло” (“Ибица” 3— и 5-дверный хетчбеки, а “Кордова” седан), а “Толедо” трехобъемный хетчбек (а в последних версиях седан) на базе “Гольфа”. Все эти модели достаточно привлекательные и по качеству, и по цене, которая чуть меньше, чем у аналогичных “немцев”.

В последнее время фольксвагеновцы, чтоб покупатели отличали «испанцев» от «немцев», начали создавать вокруг них имидж этаких «горячих парней». Он поддерживается соответствующим внешним и внутренним дизайном, а также более «горячими» моторами. На платформе нового «Гольфа» 4-го поколения появился, например, двухобъемный хетчбек «Сеат Леон». Одно его «львиное» название говорит о многом.

Ну, а пятая модель из тех, что идут к нам официальными путями — минивэн «Алямбра»

(Alhambra). Это то же самое, что «Фольксваген Шаран» и «Форд Гэлакси».

Есть у «Сеата» еще одна замечательная машинка — малышка «Ароса» (она похожа размерами на «Фольксваген Лупо»). Замечательна она тем, что за свой более чем скромный аппетит попала в Книгу рекордов Гиннеса. Машина с 1,7-литровым дизелем реально, а не только на бумаге, показывает расход 3,5 л на 100 км!

«Шведы»

У шведских автомобилей Saab и Volvo характер, как говорится, нордический, выдержанный. Хотя имидж у них абсолютно разный. Наверное, потому, что разный потребитель. В автомобильном мире есть даже такой термин — «водитель „Вольво“. Он обозначает супердисциплинированного, всегда пристегнутого, ездящего преимущественно только в правом ряду и только с разрешенной скоростью человека. Сами автомобили, в геометрии которых долгие годы преобладали строгие прямые линии, диктовали стиль и манеру вождения.

Клиенты Saab — другие, любящие быструю езду и обладающие агрессивным стилем вождения. Потому что автомобили другие. Этакий конверсионный продукт компании, специализирующейся на производстве самолетов.

У лихача машина меньше живет. Даже если ему удается избегать аварий, к вам, когда вы ее будете брать в свои «секондхэндовые» руки, машина точно придет разболтанной, со многими проблемами, которые вам придется решать с помощью собственного кошелька. Ведь, несмотря на высокие эксплуатационные качества «шведов», обслуживание их выливается в копеечку. Дороговизна запчастей и ремонта шведских авто — их общий и самый главный недостаток. И единственный, мешающий всепоглощающей любви к ним.

SAAB 900. Отличный кузов, а также качество лакокрасочного покрытия. Внешний вид почти не меняется с годами. Удобный салон с надежными сиденьями. Просторный багажник. Надежное рулевое управление с гидроусилителем. Автомобиль хорошо держит курс как на прямой дороге, так и на виражах. Автомобили с пробегом более 100 000 км обычно все имеют увеличенный люфт рулевых тяг. Быстро изнашивается шланг вакуумного регулятора и нарушается регулировка зажигания. Уже после 70 000 км изнашивается ремень ГРМ. Если его не поменять вовремя, может серьезно повредиться двигатель. Недолго служит глушитель.

SAAB 9000. Даже в первых версиях его (с 1984 года) — очень богатое внутреннее содержание: полный электропакет, штатная АБС, система конициионирования воздуха.

После 1993 года под давлением «зеленых» фирмой была изменена технология покраски кузова. Увы, но без вредного пластификатора краска быстро слезает. Отсюда парадокс: более старые машины выглядят лучше новых. Слабое место — шестеренка спидометра. «Плавают» обороты холостого хода. У машин с пробегом более 100 000 км неизбежны дорогостоящие работы по замене бензонасоса, элементов системы зажигания.

VOLVO 440/460/480. Хотя автомобили 4-й серии самые маленькие из семейства «Вольво», они в меру удаленькие. Эти машины спортивны, энергичны и динамичны. При этом обладают стандартным для «Вольво» набором элементов безопасности. Как пассивной, так и активной. Хорошая шумо— и теплоизоляция. Мощная печка. Внутри салона большое количество полочек и кармашков.

Плохие, недолговечные фирменные амортизаторы. Очень маленький клиренс. Из-за частых столкновений с люками, бордюрами и т. д. быстро выходит из строя рулевая рейка — очень дорогая деталь. Характерные шум и вибрация сцепления. Возможные трудности с включением передач. Утечка масла из картера и сальника коробки после пробега 70 000 км и выше. Вибрация дверной обшивки, панели приборов.

VOLVO 740/940. Практически вечный кузов. Просторный уютный салон, широкие сиденья. Добротная обшивка. Мягкое рулевое управление. Высокая надежность бензиновых двигателей.

Быстро изнашиваются и начинают вибрировать тормозные диски (после 30 000 км пробега). Приходится часто регулировать развал/схождение колес. Дизельные двигатели чересчур дымные с ненадежной прокладкой головки цилиндров. Маленький срок службы диска

сцепления, особенно выпуска 1986 — 1989 гг. Плохая штатная магнитола SC 800.

VOLVO 850. Очень «продвинутое» электрооборудование. Надежная система безопасности. Большой ресурс двигателя: до 300 000 км и выше. Общий пробег дублируется на компьютере. Надежная, оснащенная АБС, тормозная система.

Быстрый износ сальников коленвала и распредвала. Через каждые 40 000 км необходимо менять ремень ГРМ, в противном случае его обрыв приводит к разорению владельца. В автомобилях 1996 г. с турбонаддувным двигателем часты случаи деформации прокладки головки цилиндров при движении на высокой скорости.

Айн, цвайн, драй — чего хочешь выбирай

Автомобили из Германии наиболее популярны в европейской части России. И пресловутое немецкое качество в автопроме проявилось особенно ярко. В принципе любой немецкий second hand ценой от 2 до 5 тысяч долларов при небольшой доводке легко прослужит вам пару лет, а то, что стоит свыше 5, можно завещать если не внукам, то детям точно. И все же самые яркие звезды на немецком автомобильном небосклоне — трехлучевые. Есть машины, а есть «Мерседесы». «Мерседесы» не ломаются, «Мерседесы» -герои анекдотов, что верный признак всенародной любви. Самые популярные (в установленном «Автоликбезом» ценовом диапазоне) из звездных автомобилей в нашей стране считаются два — Mercedes серии W201 (более известный как 190-й) и W124. Обе машины, кстати, уже снятые с производства в 1993-м и 1995-м соответственно, пользуются успехом во всем мире (за 11 лет только W124 с конвейера сошло более 2,7 млн.). Причем не только среди рядовых водителей, но и среди таксистов. А уж они толк в технике знают. И особенно в ее выносливости.

Mercedes W201, W124. Надежные двигатели, способные ходить по 150 — 200 тысяч км. Не только без ремонта, но и без регулировки. Просты в обслуживании. Скажем, замена лампочки на фаре так же элементарна, как и в настольной. Запасные части б/у недорогие. Например, дверь в сборе на сервисах можно купить всего за 20 баксов. Не пользуется спросом у угонщиков.

Кузов, хотя и оцинкованный, в нашей соленой грязи ржавеет быстрее, чем это можно ожидать от таких машин. То же самое глушитель. Ненадежные замки дверей, которые плохо закрываются, и стеклоподъемные механизмы. Новые запчасти дороги.

Audi-80,100. Славятся надежностью и неприхотливостью. Недорогие запчасти. Многие детали легко заменяются вазовскими или москвичовскими. Это самый устойчивый к коррозии автомобиль. По комфортности «Ауди» всегда была в числе лидеров.

Чаще всего владельцы «Ауди» жалуются на коррозию побывавших в аварии кузовов, слабую переднюю подвеску МакФерсон (она упирается в крыло и от частых и сильных ударов быстрее выходит из строя) и хлипкость передних амортизаторов.

BMW E34. Ярко выраженный спортивно-агрессивный характер. Отличные динамические качества. Долговечный мотор.

Владельцы старых, до 1992 г., «пятерок» жалуются на «помпу», которая больше 30 — 40 тысяч км не ходит. Поскольку сама машина провоцирует на скоростные «подвиги», а дороги наши к рекордам приспособлены плохо, подвеска БМВ страдает в первую очередь.

Volkswagen Passat, Golf. Обе машины — типичные рабочие лошадки, надежные, недорогие, неприхотливые и в меру комфортные. Оцинкованные кузова хорошо защищены от ржавения.

Слабым местом «Пассатов» считается бензонасос, который не справляется с нашим сильно разбавленным водой бензином. Что касается «Гольфов», то первое, с чем сталкивается большинство водителей, — это замена ремня ГРМ. Срок его службы — 90 000 км.

Opel Omega, Vectra. «Опели» — одни из немногих иномарок, которые терпят кустарное обслуживание, ремонт «на коленке». Опыт приспосабливания вазовских запчастей к «Опелям» у наших мастеров богатейший. Выносливые моторы готовы пить нашу бурду, которую продают на российских АЗС. Большинство опелевских движков после 100 000 км издают характерный стрекочущий звук, намекающий на то, что износились форсунки. Гнить «Опели» начинают с колесных арок, поэтому при покупке обратите на них внимание в первую очередь. А так же на

пороги и багажный отсек.

И ликовал француз...

Автомобили из знойной Франции в холодной России пока не так популярны, как немецкие. А зря. Однако в последнее время и они находят своих почитателей.

Триумвират по-французски состоит из наиболее популярного «Рено», а также чуть менее любимых «Пежо» и «Ситроена».

Среди моделей «Рено» наибольшую популярность завоевали модели «19» и «Меган». Это автомобили так называемого гольф-класса — прямые конкуренты наших «ВАЗов». «Рено 19» выпускалось вплоть до 2000 года, последнее время, правда, в Турции и у нас на АЗЛК, а во Франции ее место на конвейере занял «Меган». Французские «девятнадцатые» имели полный спектр кузовов, кроме универсала, а из Турции шли только седаны. Более новые «Меганы» по комфорту на порядок выше, все-таки это модель уже наших дней. Здесь к седану и хетчбэку добавился и универсал (его выдает слово Break в названии модели), правда, мало кто знает, что выпускается он только в Турции.

«Пежо». Наибольший интерес у россиян вызывает модель «405», ныне снятая с производства у себя на родине, но пока она сходит с конвейера заводов «Пежо» в Иране.

Видно, из-за большого уважения к «405-й» сегодняшняя любовь почитателей «Пежо» обратилась к модели «406». Она выпускается только с 1996 года, новая стоит около 18 000 долларов, но за 10 000 можно найти машину в хорошем состоянии 1996 — 1997 годов выпуска.

«Ситроен» недавно совершил второе пришествие в Россию. И не зря. Мало кто догадывается, что его гидропневматическая подвеска — самая подходящая для наших дорог. Но она присутствует только у моделей среднего (BX и Xantia) и представительского (XM и C5) класса, а у гольф-класса (ZX и Xsara) и меньшего (AX и Saxo) она самая что ни на есть обычная: амортизаторы, пружины, рессоры, торсионы.

Большинство «Ситроенов» имеют много общего с «Пежо». И в этом нет ничего странного: ведь обе эти марки входят в один концерн. За 10 000 долларов можно купить отличную «Ксантию», «XM» и «Ксару», не говоря уже про новый «Саксо».

Положительной чертой многих «французов» является пластмассовая шторка в «бороде» торпеды. Она закрывает магнитолу так, что снаружи невозможно догадаться о ее наличии. Очень ценная деталька для России! А еще любят французы заднюю торсионную подвеску. По большому счету она очень хороша. Но ремонт ее (что бывает обычно при 150 тыс. км пробега) обходится дороговато.

Renault 19. Эти машины зарекомендовали себя как совершенно некапризные, легко поглощающие наш АИ-92. Они не очень комфортные. Защита от коррозии оставляет желать лучшего.

Renault Megan. Эти значительно комфортнее «19-го». Выбирая подержанный «Меган», есть смысл остановиться на том, который был приобретен у авторизованного дилера в России. Такая машина имеет какую-никакую адаптацию под наши дороги и бензин.

Достаточно хорошая защита от коррозии.

«Меганы» намного сложнее «19-го». Отремонтировать более-менее серьезную поломку без фирменного техцентра очень сложно.

Peugeot 405. Очень надежная, проверенная временем машина. Она хороша и на немецких автобанах, и на африканской грунтовке. Моторы у нее всеядные. И бензиновые, и особенно дизельные. Подвеска тоже достаточно выносливая. Но особенно хороша эта машина в управлении.

Богатым выбором кузовов «405-я» похвастать не может, только седан и универсал, которые особенно популярны у дачников.

Поставлявшиеся в Россию модели с карбюраторами очень сложны в ремонте и регулировке.

Citroen Xsara. Достойный наследник модели ZX переживает сейчас второе рождение. Очень экономичная модель, но не дай Бог торсион треснет! Не намного лучше, если выйдут из строя подшипники задней подвески. Механики проклянут вас вместе со всей французской

автоиндустрией.

Citroen Xantia. Экономичен. Его гидропневматическая подвеска — самая подходящая для наших дорог, но в случае поломки ее мало кто может отремонтировать или отрегулировать.

В Европу за иномаркой

Выгоден ли «перегонный» бизнес автомобилей из Европы в Россию? А если берешь машину для себя, да еще в первый раз, какие опасности тебя подстерегают, как выбрать машину, правильно оформить и доехать до дома без приключений?

Мой давний друг по АЗЛК Сергей Королев занимался перегоном «под заказ» более десяти лет. Однажды мы за кружкой пива с ним разговорились...

Когда этот вид бизнеса только зарождался, и отдельные смельчаки на свой страх и риск отправлялись в неизвестность, их прибыль, если все обходилось нормально, достигала «двух концов», то есть до 100 процентов от стоимости машины. Это были, конечно, большие деньги примерно за неделю всех дел. По мере роста числа «гонцов» прибыль падала, но тем не менее она была достаточной для того, чтобы с трех-четырех поездок купить себе очень приличную иномарку.

Сейчас прибыль от такого бизнеса невелика, около 500-600 долларов за машину. Я ездил в основном в Германию и Голландию. Получить шенгенскую визу (сразу на несколько стран) можно двумя способами — по приглашению или через турфирму. Голландское посольство ее выдает проще, чем это можно сделать через германское. Ехать автобусом (отходит из Москвы от посольства Германии — 80 евро) дешевле в два раза, чем самолетом, но путь займет почти двое суток. Общие расходы такие: виза плюс билет на самолет — 330 евро, оформление документов на машину — 200-300, бензин до Бреста — 120 евро, белорусская «экология» — 20 евро, бандиты на польской таможне — 80-100 евро. Итого расходы до границы — 780-900 евро.

Покупая, всегда торгуешься, как правило, пару тысяч евро всегда можно скостить. Затем в любой машине, даже новой, можно найти изъяны. Один «перегонщик» скажет об этом заказчику, другой нет, и, купив дешевле, привезет в доказательство стоявший до торговли на автомобиле ценник. Купчую же можно выписать на любую сумму — продавец всегда у тебя спросит: «На сколько писать?»

Советую покупать в автосалоне — несколько дороже, но на сто процентов гарантия, что машина «чистая», и с документами будет полный порядок. Там с этим строго. Кроме того, если что с машиной случится после покупки не по вашей вине, всегда можно вернуться и предъявить претензии. Слава Богу, со мной такого ни разу не случалось, а вот у знакомого лопнул тормозной шланг, авария. Он позвонил в салон — приехали, заменили автомобиль, да еще и тряслись, чтобы не подал в суд. Если бы покупал у частного лица, остался бы без машины и без денег.

Осмотр понравившейся машины надо начинать с изучения сервисной книжки. Если скажут, что она потеряна или ее забыли взять у хозяина, переходи к другой машине — у этой наверняка скручен спидометр. Даже салоны — небольшие, где хозяева турки или негры, — этим грешат. Если сервисную книжку дали, внимательно изучи ее. Посмотри на штампы сервиса — они не должны быть штампами этого самого салона. Если стоят штампы салона, переходи в другой салон, их там навалом. Обрати внимание на замеры компрессии цилиндров, как правило, они в книжке проставляются. Цифра должна быть не менее 9,5. Всегда начинай с беглого осмотра всех машин. Не задерживайся из праздного любопытства у машин, которые тебе явно не по карману, потому что хозяин подумает, что у тебя денег больше, чем есть на самом деле, и торг будет жестким, если вообще будет — вам объявят, что цена минимальная, и сбросить он не может.

Если машина приглянулась, не выражай восторга, а спокойно продолжай осмотр. Высматривай дефекты, запоминай и докладывай хозяину о любом, даже ничтожнейшем из них. Помни, что не хозяин делает тебе одолжение, продавая машину, а ты ему, покупая.

При осмотре кузова коррозию ты вряд ли увидишь. Наиболее защищенный от нее кузов имеет «Ауди», в этом ему равных нет. Хорошая защита у «мерса», «БМВ» (для себя боевую машину воров и бандитов брать не рекомендую — самая угоняемая), «Фольксвагена» (особенно

«Гольфа»), «Форд Скорпио», «Мондео», «Пежо-405», «Рено-25», «Лагуны», «Сафрана», «Тойоты Короллы», «Мазды-626». Открыв капот, осмотри места крепления свечных стоек передней подвески на предмет подварки, подкраски. Не поленись открыть радиатор или расширительный бачок и опустить туда хотя бы носовой платок — нет ли следов масла в тосоле. Чаще всего это обнаруживается у «Мерседеса-Е», «Фольксвагена Поло», «Опеля Астра». Осмотри мотор снизу, потому что сверху, как правило, все отмыто. А снизу — передний и задний сальники коленвала, поддон и КПП — не течет ли масло. Если машина переднеприводная — выверни колеса, осмотри, целы ли пыльники (резиновые чехлы) на ШРУСах, наружных, внутренних. Не поленись поднять машину и посмотреть колеса с внутренней стороны — возможна «грыжа», заменят без разговора.

Проверь люфты в ступицах и износ хотя бы передних колодок — они изнашиваются быстрее задних.

Запусти двигатель — нет ли в его работе посторонних звуков. Если в первые секунды работы прослушивается металлический скрежет, а потом исчезает, то масло давно не менялось либо менялось без промывки системы. От такого мотора хорошего не жди. На работающем моторе открой маслозаливную горловину. Если мотор дизельный и после этого он начинает резко набирать обороты, то жить ему осталось недолго. Если есть белый налет на той же пробке или горловине, значит, в масло попадает тосол. Если из горловины вырывается сизый дымок, значит, скоро предстоит капитальный ремонт мотора.

Очень важно быть уверенным в бензонасосе. Плохой бензонасос выдает громкая работа, хороший едва прослушивается. Но чтобы его послушать, сначала его надо найти. Бензонасосы бывают двух типов: подвесные и погруженные в бензобак. Заведи мотор и открой багажник — подвесной гудит сзади слева в районе бензобака либо слева у порога в районе центральной стойки. Опусти ухо к полу, послушай звук из-под днища. Для погруженных насосов в багажнике, ближе к спинкам задних сидений, есть лючок — открой его и слушай.

Помпа свистит и рокочет чаще всего на «БМВ» 5-ой и особенно 7-ой серий, на «мерсе» Е-класса, на «Опеле Омеге». Насос гидроусилителя руля — больное место на «Ауди».

Купил автомобиль, а теперь — дорога домой...

Из нескольких десятков поездок только раз мне удалось избежать «приятной встречи» с бандюками. Платят все, вопрос: как и сколько? Если приходится ночевать на границе, в районе таможни, а раньше это приходилось делать постоянно, иногда и не одну ночь, то как стемнеет, подъезжают «братки». Постучав в окно, представляются: «Вас приветствует бригада...», далее следует либо фамилия, либо «погоняло» — кличка. В моей записной книжке накопилась куча автографов: бригады Кузнецова, Огурца, Сидого (именно так), Исая: «Оплачено» и дата. Хоть и бытует мнение, что торговаться с ними бесполезно, мне всегда удавалось добиться их расположения и снижения ставки «налога». Польские таможенники у наших «братков» в доле, поэтому обращаться к ним за помощью — себе дороже. Держат границу в основном русские и белорусы, поляки «помогают» пройти границу без очереди. Некоторые перегонщики на этом попадаются — по незнанию местных законов. Дело в том, что несколько раз в день польские таможенники переписывают и проверяют очередь. Если ты не попал в эти списки, но, заплатив «браткам», оказался у шлагбаума, то либо надолго «зависнешь» для разбирательства (если нет записки от «запускающего» таможенника), либо заплатишь еще раз. Потому что «благодетелей» твоих и след уже простыл.

На границу нужно приезжать с рассветом, в этом случае имеешь шанс пройти ее с минимальными потерями. Заправляться лучше километров за сто до границы, но не ближе, иначе обязательно «зажмут» и «обуют» по полной программе. Встав в очередь, закрой машину и пройдись, поговори с соседями, делай вид, что ты не один. Помни — за тобой наблюдают, и от твоего поведения будут зависеть суммы поборов. На гродненской таможне-границе, например, вдоль очереди ходили миловидные девицы, наблюдали, разговаривали, а потом указывали «своим» на того, с кого можно легче и больше содрать. Сейчас очереди стали намного меньше, доход упал, поэтому расценки поднялись.

Кроме «цивильного» рэкета можно нарваться на «отморозков». Здесь надо смотреть по обстановке: если до вечера далеко и пройти границу успеешь, если до шлагбаума нет кустов или леска, где им можно спрятаться, метнув в лобовое стекло камень, — можешь смело их

посылать на три и больше букв. Если нет — лучше заплатить, благо просят они немного.

В прошлом году в Голландии в номере гостиницы нас поселили вдвоем с другим русским, хотя номер был трехместный. На следующий день подселили третьего. По виду — типичный рязанский ванек: нечесаные волосы, щетина, брюки на веревке. От такого единственная ожидаемая подлянка — мощный храп на всю ночь.

Три дня ездили вместе, искали машины, но того, что надо, не находили, и все вечера, перед сном, я сдавал деньги заказчика (десять тысяч «баксов») в сейф хозяйке гостиницы — такая услуга есть везде.

А на третий вечер — не стал, свои ведь уже в доску. И мой товарищ не стал. Вечером в номере решили перекусить, купили бутылку вина и открыли упаковку салата, которую покупал «ванек».

Съев несколько ложек, я даже не понял, что произошло — номер пропал, я в поле на машине...

Очнулся на третьи сутки в сумасшедшем доме. Несколько дней не мог понять, где я и почему на окнах решетки, почему лоб и бровь разбиты, почему какие-то люди в голубой форме смотрят на меня и постоянно качают головами.

Дней через пять-шесть я кое-что начал вспоминать, передвигаться по стенке. Врачи очень удивлялись, что я после такой дозы «не ушел», показывали мне видеозапись того, как я жевал простыни....

Оказалось, «ванек» подсыпал нам какое-то сильнейшее психотропное вещество, а мне еще и разбил голову полной, запечатанной бутылкой.

Вина попробовать на вкус так и не пришлось, только бутылку на крепость. Слава Богу, что бутылки у них там хилые. В Москве я месяца полтора еле передвигался из-за частичного паралича левой половины тела.

С напарником моим было хуже, он моложе меня и крепче: очнувшись наутро, выбежал на улицу с ножом, его тут же скрутили и увезли, но не в сумасшедший дом, а в тюрьму.

До сих пор поражаюсь, как я мог так лопухнуться? Ведь сам столько раз инструктировал ребят перед первой поездкой! Заворожила меня его личина рубахи-парня... Ну да ладно, я верю, что на чужом несчастье счастья не построишь, и деньги наши ему колом встанут...

Не быть лопухом начинать нужно от дома. О поездке должно знать как можно меньше людей. В турфирме при оформлении автотура говори, что едешь за самой дешевой машиной. Одной фирмой больше одного раза не пользуйся — ее «крыша» все держит под контролем. Декларацию о вывозимой валюте заполни дома, а не в шереметьевской толпе. С собой вези минимум самых ходовых гаечных ключей, аварийный знак, аптечку — без них ехать нельзя, а в машине этого наверняка не будет. Огнетушитель не бери, в самолет с ним не пустят. Очутившись в западном аэропорту, смирись с «совковой» печатью на своем лице — таких таможенник и пограничник видят за версту. Не пугайся, когда тебя пригласят в кабинет — они хотят убедиться, что у тебя есть наличные деньги. После просмотра купюр, они с радостью поставят штамп в твоем паспорте — вези нам деньги, увози утиль (для них новая машина та, которая уже вышла с завода, но еще не дошла до покупателя).

На выходе из таможенной зоны вежливый служащий на чистейшем русском скажет единственное слово, которое он знает: «Водка?» — и жестом предложит открыть сумку. Не знаю, что будет, если этот продукт у тебя найдут, так как водку никогда с собой не брал.

В аэропорту тебя обязательно встретит представитель турфирмы, отвезет в гостиницу и будет возить по салонам и стоянкам. Деньги сдай на хранение в гостиничный сейф, вози с собой часть, чтобы оставить задаток за машину. Берегись того, кого к тебе подселят — обычно такого же, русского, приехавшего якобы тоже за машиной.

Купив автомобиль, обязательно сделай ксерокопии всех документов и убери их подальше, но не в машину. У них тот хозяин, у кого документы.

Перед дорогой домой обязательно хорошо поспи, машину спокойно оставляй у гостиницы, без документов она никому не нужна.

В Голландии есть ограничения скорости на автобанах, но нет скрытых радаров. В Германии ограничений скорости нет, здесь можешь отвести душу (если умеешь) и проверить свой автомобиль на резвость. Границу Голландии и Германии не заметишь, о том, что ты ее

проехал, узнаешь только на заправке — цены уже не в гульденах, а в марках.

Польские полицейские это нечто. После них наши ГИБДДэшники кажутся ангелами. Проверки аптечек, засады с радарами — само собой, но не дай бог, обнаружат у тебя антирадар, даже неподключенный, — можешь оказаться в каталажке. Пристегиваться обязательно. Не нарушай ничего. Если попался, плати сразу, с каждой твоей фразой сумма будет увеличиваться.

Знаменитые польские бандиты давно в прошлом — только наши, да и то ближе к границе.

Удобное и безопасное место для ночлега перед Брестом — охраняемая стоянка у АЭС на трассе Е-30 на 31-м километре на Познань, с правой стороны.

В общем, удачи тебе, коллега!

Как научиться не бросать педаль сцепления при трогании с места?

— Слушай, душа моя... — говорит режиссер Виталий Игнатьевич, взяв меня за рукав.

Он всех, кому что-то говорит, берет за рукав и называет «душа моя» — может, просто имен не запоминает? Но сердце у меня замирает: вот он, мой звездный час! Сейчас Виталий Игнатьевич скажет: «Попробуй-ка сыграть этот эпизод за Сашу, что-то у него не получается».

И я войду в свет юпитеров... нет, сначала гримеры меня загримируют, костюмеры оденут, потом я войду в свет юпитеров, застрекочут камеры и... все ахнут: «Какой замечательный, оказывается, артист скрывался в этом инженеришке с автозавода!»

— Душа моя, — тянет Виталий Игнатьевич, — займись, пожалуйста, на досуге Мариной Дюжевой, научи ее ездить, хоть немного, а то, понимаешь, не всегда за рулем может сидеть ее дублерша. Ладно?

Я киваю, расстроенный до слез: не случилось звездного часа.

Мало того — роль отбирают. Дело в том, что «дублерша» актрисы Дюжевой — это я. На меня напяливают противную, тесную, пахнущую чужим потом женскую одежду, такую же, как у нее, только на несколько размеров больше, парик и широкополую шляпу и снимают за рулем на мелких планах, проездах, когда мелькаешь на экране не больше секунды.

Что ж, мы люди подневольные, маленькие, сегодня же начну учить эту фифу за руль держаться. С этой минуты я начинаю к Дюжевой приглядываться повнимательнее: стройная, невысокая, светловолосая. Мне хорошо знакомо ее лицо по фильмам, но помню я из них только «Мимино», «По семейным обстоятельствам», «Трактир на Пятницкой»... ах, да, еще — «Горожане», она там дочку Николая Крючкова, таксиста, играла. Ну, вообще-то она, конечно, искренняя, детская какая-то, глаза такие сияющие... А здесь, в «Похищении века», в этой элегантной широкополой шляпе, в этих плотно облегающих бедра джинсах она просто очаровательна; к такому выводу прихожу я не без внутреннего сопротивления.

И теплым осенним вечером мы катим с Мариной по улицам Ялты. Я пока за рулем: мне надо вывести машину на Севастопольскую трассу и уже там дать ей руль. Разговариваем о пустяках, но чувствую я себя скованно: терпеть не могу учить ездить. Честно говоря, я и учил-то в своей жизни до Марины всего троих, да и те — солдатики, в армии это было, где служил я офицером-двухгодичником после Московского автомеханического института.

И до чего же бестолковые попались мне солдатики: уже с правами, автошколы пооканчивали, а машина у всех троих козлом скакала — все трое не могли сцепление плавно отпустить. Сколько слов и мата я тогда на них потратил: «Не бросай, гад, сцепление!» — ничего не помогало, пока какой-то грамотный офицер меня не надоумил:

— А ты врежь по шее — знаешь, как рефлекс закрепляется?..

И действительно, хотите — верьте, хотите — нет: врезал каждому по разу — все, как по маслу, второго раза не потребовалось. Но там — солдаты, здесь — артистка, причем известная, может, надо как-то по-другому?

Разговариваем с Мариной, пока я кручу баранку по тесным ялтинским улицам. Оказывается, имя Марина она не любит и сама себя зовет Машей, так же ее зовут и друзья. Ездить она училась в Москве, специально для этих съемок, но прав не получила и никогда получать не будет, потому что на экзамене по вождению идиот-гаишник приказал ей остановиться и заорал:

— Вон из машины! Ты не то что ездить — сидеть в ней не имеешь права!

Тут от моей неприязни к артистке не остается и следа, и в пику гаишнику я решаю Дюжеву только хвалить и за оставшееся время съемок научить ее ездить по-настоящему, а не только для «крупных планов».

— А как вы, Юра, на эти съемки попали? — вдруг спрашивает она. — Ведь вы, по-моему, на автозаводе работаете?

— Работал, да. Испытателем. Уволился... — мучительно тяну я в ответ, не желая рассказывать ей свою историю. — Здесь гораздо больше платят.

Она кивает: понятно. Ну зачем мне рассказывать ей, что я три последних года работал стажером экспортного отдела АЗЛК, что всем нам приходилось подсиживать друг друга, чтобы быстрее вырваться за границу представителями завода, что и задницы всему начальству приходилось вылизывать до блеска, и огороды им вскапывать, и дачи строить? Сказать ей, что однажды я не выдержал, послал такую жизнь на хрен, и мне предложили уволиться, да на мое счастье попался мне в те дни Виталий Голубев, директор этой вот самой картины «Похищение века», стереоскопической, то есть объемной, ее надо смотреть в спецочках, картины, где она снимается? Что был я как бы личным механиком его новехонького «Москвича» и что он оформил меня по договору на эту картину «инженером-консультантом», а на самом деле — мальчиком на побегушках. Это мне, что ли, рассказывать артистке Дюжевой?

Она ведь прекрасно знает, что официальным каскадером на нашей картине — Витька Иванов, белокурый бог, каратист, гонщик. У меня, правда, тоже первый разряд по автоспорту, что дает мне право делать автотрюки, но нет страховки, а без нее нельзя. Да если б и была, Голубев все равно предпочел бы Иванова, потому что он профессионал, а я первый раз на съемочной площадке и живых артистов тоже вижу впервые в жизни — мне все это надо Дюжевой рассказывать?

Перебьется: «больше платят», и вопрос исчерпан.

— Давай-ка, Маш, садись за руль, — я останавливаюсь.

Ай-яй-яй! Как же эта артистка бросает сцепление! Как же бедная моя «блондинка» дергает и стонет — сердце кровью обливается.

— Смотри, Маш, ноги работают одновременно и плавно: если левая сцепление нажимает, то правая газ отпускает, и — наоборот, поняла?

Она кивает, закусив губу и вытянув шею, как страус. Пальцы ее на руле белеют, и я чувствую, что, если еще пару раз у нее не получится, бросит все к чертовой матери, расплачется и просто выскочит из машины — в степь.

— Ну давай еще разик, только плавно отпускай сцепление, ладно? — Она послушно кивает.

Ай-яй-яй, что же она вытворяет! И я машинально, не думая, как тогда, в армии, луплю своей увесистой ладонью по ее длинной и красивой шее. Не сильно луплю. Но и не слабо — нормально.

Машина замирает, Дюжева замирает тоже, медленно поворачивает ко мне свое лицо с огромными удивленными карими глазищами. И в них такое удивление и блеск нарождающихся слез, что я от сильного испуга совершенно деловито говорю:

— Это рефлекс так закрепляется. Вот увидишь — больше ты сцепление ни разу не бросишь. Давай еще раз, последний, и плюнь мне в морду, если я вру.

Плевать не пришлось — больше педаль сцепления Марина Дюжева не бросила. Ни разу. Ни там, в Ялте, ни потом, спустя много-много лет — никогда.

Плюньте мне в морду, если я вру. А лучше сами попробуйте поучить кого-нибудь ездить.

Если марка выбрана, то как выбирать машину?

Если вы определили марку и приехали в автомагазин, то не спешите хапать желанный цвет, внимательно осмотрите кузов: нет ли на нем подкрасок. Тем, кто работал на автозаводах, известно, какое огромное количество машин бьется и царапается там, в цехах и на заводском треке.

Если кузов хорош, заведите мотор и дайте ему прогреться, он должен работать, как часики: тихо и спокойно. Посмотрите на километраж спидометра — там должно быть 20 — 30

километров максимум. Чем меньше, тем лучше. Не питайте иллюзий, что за 5 — 10 километров те, кто ездили до вас, не успели ничего плохого сделать с двигателем: запороть движок можно, вообще не проехав ни метра. Если на спидометре больше указанного — потребуйте объяснений продавцов. Если вашу машину гнали «самоходом» из Тольятти или откуда-нибудь еще, то постарайтесь ее не брать — никакие режимы обкатки там, конечно, не соблюдались. Когда двигатель прогрелся (и «подсос», если он есть, убран), поднесите ладонь к выхлопной трубе и попросите кого-нибудь раз пять газануть от души — черное пятно сажи должно насторожить вас.

В магазин лучше всего взять с собой человека, который в машинах разбирается. Да, перед запуском двигателя проверьте уровень масла, тосола и тормозной жидкости. Если масло не прозрачное, а бело-мутное, не берите эту машину: у нее либо пробита прокладка головки блока цилиндров, либо разморожен двигатель — в масло попал тосол.

Если машина понравилась, но что-то в ней по мелочам не работает, не пугайтесь: все устраняется. Замечательно, если вам дадут в магазине немного проехать. Выберите для этого выбоины, невысокие бордюры, ямки — прислушайтесь к подвеске. Тормозните несколько раз и не пугайтесь, если эффективность тормозов покажется вам хуже той, к которой вы привыкли, — они еще не приработались. Главное, чтобы педаль не становилась «колом» и не проваливалась, чтобы не было вибрации кузова при торможении.

Мой опыт свидетельствует: если тормоза на машине попались плохие, то это навсегда, замени хоть всю тормозную систему, проще автомобиль сменить. Неплохо, если вам удастся минут пять — десять потарабанить двигателем своей машины на месте, а потом ее откатить и посмотреть, есть ли пятна масла или тосола на асфальте. Если есть хоть одна капелька — не берите, намучаетесь потом с сальниками и хомутами.

На машинах с электродвигателем обдува радиатора прогревайте двигатель до тех пор, пока обдув не включится и вы не убедитесь, что система охлаждения работает, иначе дорога из магазина домой станет для вас дорогой на Голгофу. Да, не забудьте проверить комплектность вашей машины.

После покупки желательно дать вашу машину на пару часиков грамотному и рукастому человеку — пусть поездит на ней и доведет ее до ума. После этого приступайте к всеобщему крепежу болтов, гаек и к промастичиванию. Когда начали ездить, не дергайтесь и не психуйте из-за каждого возникающего дефекта и не мчитесь немедленно в автосервис: гораздо дешевле и по деньгам, и по времени накопить этих дефектов «букетик», а потом все устранить сразу. Имея отечественный автомобиль, будьте философом и руководствуйтесь девизом: чем больше течей, тем свежее масло — если его, конечно, при этом доливать.

Тоже немаловажный вопрос: машина куплена, но что купить к машине?

Есть автомобильные причиндалы первой необходимости, без которых ну никак не обойтись, а есть причиндалы второй необходимости, начнем с первой:

— ножной (или электрический) насос, резиновые корытца-коврики под ноги, панорамное зеркало заднего вида, масло двигательное, для долива, тосол, тормозная жидкость — тоже для долива, аптечка, огнетушитель, аварийный знак, — вот, пожалуй, и все.

Второй: чехлы на сиденья, воронка, пара канистр (стальных или, на крайний случай, алюминиевых, но не пластмассовых), провода-крокодилы (для заводки своего двигателя от чужого аккумулятора), зарядное устройство, дистиллированная вода, пара свечей, бегунок и крышка трамблера, запасные предохранители, буксировочный трос.

Купив машину, вы едете домой.

Но прежде тщательно сверьте все номера агрегатов на машине и в документах, так как доказать что-либо потом будет значительно сложнее.

Не забывайте на радостях, что многие машины (особенно престижных моделей и цветов) угонщики отслеживают прямо от магазина. Но это в том случае, если у них нет там своего человека, который сообщит им ваш адрес. Однако многие живут вовсе не там, где прописаны, поэтому основной опасностью является все же магазин.

По дороге домой, на стоянку, в гараж внимательно смотрите по сторонам и в зеркала: не следует ли кто-нибудь за вами? Лишний раз попетляйте, пока не убедитесь, что никого нет.

Не оставляйте новую машину без присмотра ни на секунду, были случаи, когда

престижные машины те, кто следит за ними, угоняли даже с заправки, на которую вы вынуждены заехать, — угнали, пока ее владелец у окошка расплачивался: ведь ключики в это время, как правило, в замке зажигания!

Сейчас угонщики пошли не те, могут из машины вас и просто выкинуть. Кроме того, новая машина может заглохнуть, перегреться, остановиться и не завестись, вам может понадобиться в связи с этим позвонить — для того чтобы не рисковать, приезжайте в автомагазин вдвоем с другом. Не оставляйте новую машину без присмотра даже возле ГИБДД, когда будете получать номера и техпаспорт.

Буквально на следующий день после покупки оборудуйте машину противоугонным устройством. А еще лучше — несколькими. Но противоугонных устройств очень много, на все вкусы и кошельки — что выбрать? Об этом в следующей главе.

Успехов вам и радостей в новой автомобильной жизни!

Как больно, когда кто-то уводит любимую...

Такого разгула угона автомобилей не знала, не знает и не скоро узнает ни одна страна мира. И все потому, что в России не существует закона, карающего того, кто проник в ваш автомобиль. Вот если этот человек будет схвачен за руку во время продажи!..

По неофициальным данным за последние годы у депутатов Госдумы угнано около трех десятков личных и казенных автомобилей. У членов правительства еще больше. Вопрос: сколько машин еще надо у них угнать, чтобы они приняли наконец нормальные законы?

Великий фильм Эльдара Рязанова, как и все великое, опередил время и давным-давно все расставил на свои места: угнать можно что угодно, откуда угодно и когда угодно.

Прежде чем я начну вам что-то рекомендовать, давайте, во-первых, разделим угонщиков на три категории: непрофессионалы, умеющие лишь открыть дверцы автомобиля и соединить провода замка зажигания для того, чтобы завести двигатель. Вторая категория — профессионалы-механики, ездящие «на дело» с жидким азотом, с запасным аккумулятором, проводами, ротором трамблера или тем, что вы с машины сможете снять и унести. Они в состоянии быстро определить место «секретки» — выключателя, прерывающего электрическую цепь вашего автомобиля, а также снять запоры руля, педалей, мультлок. Третья категория — суперпрофессионалы, оснащенные последними достижениями электроники, подавляющими все ваши «Клиффорды» или расшифровывающими их сигналы, с портативным сварочным аппаратом для «сдувки» петель вашего гаража и т. д. и т. п.

Первая категория берет то, что плохо лежит, и спастись от нее можно всем, начиная с элементарной «кричалки», запоров руля и т. п.

Вторая категория угонщиков берет, как правило, новые престижные и непрестижные, слабо защищенные машины с противоугонками механической группы, но не может справиться с западными сигнализациями стоимостью от 100 долларов и выше.

Третья категория — суперпрофессионалы — работает, как правило, только по заказу на самые дорогие и престижные иномарки, новые или почти новые, и спасения от них нет. Вернее, спасение только одно — страховка от угона.

Я не буду рекомендовать вам какие-то отдельные, особенные западные системы, — они все примерно одинаковы, и пока эта книга напечатается и до вас дойдет, на рынке появятся новые системы, усовершенствованные, а многие прежние будут сняты с производства.

Внутри каждой системы — «Клиффорд», «Сирио», «Аллигатор» — ориентируйтесь сами. Во-первых, по цене: чем дороже, тем не то что совершеннее, а тем больше «наворотов» при одном и том же, как правило, принципе действия; а во-вторых, — по месту сборки, отдавая предпочтение американской, канадской, европейской сборкам перед малайзийской, китайской и прочими азиатскими, которые плохо работают в условиях морозов, соли на дорогах зимой, грязи и пр. Я, например, пять лет пользовался «Код Алармом» американской сборки за 300 долларов, и ни разу за это время она меня не подвела, а главное, не орала ни с того ни с сего.

Итак, если ваш автомобиль новый, прилично выглядит и стоит у дома или у работы без всяких противоугонных наворотов, только с заводской системой защиты (ключ от двери, замок зажигания), то шансов его потерять, например в столице нашей родины, 30 из 100 — каждый

третий автомобиль без защиты сегодня угоняется.

По неофициальным данным в Москве существует около пятидесяти фирм, бизнес которых заключается в продаже ворованных автомобилей. Если вашу машину угнала выездная бригада одной из фирм, то ваши шансы вновь стать автомобилистом снижаются очень резко: 1,5 процента от числа угнанных автомобилей находятся в таких случаях, да и то спустя несколько месяцев или лет, совсем в других городах, и находятся они, как правило, случайно, благодаря какому-нибудь сверхбдительному сотруднику ГИБДД.

Выездные бригады криминальных автофирм работают по принципу: «Берем, что плохо лежит».

За последние год-два общее число угонов сократилось за счет переноса «центра тяжести» этого печального явления с отечественных на более дорогие и новые импортные автомобили: угонщики не хотят рисковать ради 1000-1500 долларов, за которые они продадут ворованное, даже новое.

Поскольку мы всегда ориентируемся на массового отечественного потребителя, то даем советы тем, кто ездит на самых дешевых «Жигулях» и «Самарах».

Перед каждым, кто покупает эти машины за 3500-6500 долларов, встает вопрос: как наиболее эффективно и дешево охранить их от угона? Советов масса и главный из них, который и я давал, — сочетать на машине электронные средства защиты с механическими. И этот совет был правильным, за него меня не мучила совесть до тех пор, пока на нашем рынке не появились иномарки и впрысковые отечественные автомобили. Теперь выслушайте советы новые.

Первое — нет смысла ставить дорогую электронную противоугонную систему (более 100 долларов) со сложными блокирующимися цепями электрических схем двигателя на карбюраторный автомобиль, вся электрика которого проста, как яйцо, — за минуту угонщик вырубит все ваши секретки проводами «напрямую». По сути, дорогая электронная система на таком простейшем двигателе выполняет лишь одну из многих оплаченных вами функций — ревуна, сигналки. И стоит она от силы 20-30 долларов вместо 150-200, которые вы заплатили. Система же настоящей блокирующей электронной сигнализации эффективна только на инжекторных двигателях с компьютерным управлением. Их простым накидыванием проводов не заведешь, там надо повозиться.

Для того чтобы понять, какие противоугонные средства ставить на свою самую простенькую карбюраторную машину, сначала надо представить схему ее угона, которая по статистике охраняющих нас органов типична на 90 процентов. Двое ночью подходят к вашей машине, которую они выбрали случайно, а не по заказу. Один в секунды вскрывает дверку водителя (сигнал ревет и открывает капот. Другой капот поднимает и ударяет молотком по динамику — тишина. На все это уходит секунд 20-40, сигнал ревет секунды 3-5 — никто из соседей и прохожих, как правило, ничего «не расчухивает». Все. С вашей машиной можно в тишине делать что угодно — накидывать провода без поиска секреток, на что у профессионалов среднего звена уходит минут десять. Итого: угон за 11-13 минут. Затем — ваша головная боль. Как от нее избавиться?

Первое: на дешевые карбюраторные машины ставьте самую простейшую сигнализацию, главная функция которой — реветь от вскрывания любой дверцы, капота или багажника, отпугивая грабителей.

Этот сигнал тревоги надо продлить как можно дольше, и потому второе: необходима защита капота от вскрытия — дополнительный замок. Он тормознет угонщика еще минут на 5-8.

Замков на капот два типа — с электрическим приводом и механическим. Цена примерно одинакова, но надежность выше, конечно, у механических — я однажды полдня пролежал под своей машиной с электроприводом замка, потому что случайно захлопнул капот при снятой клемме аккумулятора. Чудом открыл опять.

Механические замки капота (Hood-Lock) имеют до двух десятков названий, но производятся лишь в трех местах — в Китае, на Тайване и в Израиле (Mul-t-Lock). Первые два типа будут стоить с установкой в зависимости от марки автомобиля 70-90 долларов, последний — 100-130, но он качественнее.

Ревун есть, капот защищен. Осталось защитить автомобиль от угона —

несанкционированного движения без хозяина.

«Рога» на руль давно доказали свою несостоятельность — руль легко перекусывается. Замки на колеса неплохи, но — в чистой Европе. Не каждому захочется по два-четыре раза в день копаться в российской грязи, а уж женщине, с ее маникюром, вообще невозможно.

Остаются замки на рулевой вал и замки на КПП. Запоры на рулевой вал страдают низким качеством самого замка: к нему легко подобрать отмычку. Запоры на КПП, пожалуй, предпочтительнее всего, но опасайтесь подделок, их море! Именно подделка, открывающаяся пилкой для ногтей, да еще неправильно установленная, снимается за 20 секунд и стоит для заднеприводной «классики» с установкой 50-60 долларов, а для переднеприводных «лад» и «самар» — 100-120.

Фирменные запоры на КПП, как минимум, вдвое дороже, они имеют выдавленный прессом логотип и, главное, в магазинах не продаются, а устанавливаются только на сертифицированных сервисах. Но и они выстоят против профессионала с алмазным резаком минут тридцать-сорок. Но в сумме это уже будет около часа возни. Будет ли угонщик из-за вашей пусть даже новенькой «девятки», «шестерки» связываться с такой головной болью, если вокруг полно таких же, но менее защищенных или вовсе незащищенных машин, владельцы которых «Автоликбеза» не читают?

Ориентироваться при оснащении вашей машины противоугонными средствами надо на сумму, составляющую примерно 7-10 процентов от ее стоимости, затем грамотно эти деньги потратить, потом застраховать машину и уже тогда можно спать спокойно.

Буквально в последние год-полтора разбогатевшие на нашем горе фирмы стали практиковать совсем другой, нестандартный подход к чужой собственности: въезжает во двор, скажем, «Нива» с желтой мигалкой и надписями по бортам «Автосервис», или «Помощь на дорогах», или ”Техпомощь», подкатывает задом к вашей «девятке», начиненной целым комплексом противоугонок, поднимает ее передок пневмо— или гидроцилиндрами и уволакивает в рекордно короткие сроки — раз; на глазах у всего двора и белого света — два; три — и ваши соседи замучают советами «фирмачей», как это лучше сделать. Перед тем как взять вашу машину на буксир, для того чтобы она не заорала, «опытный» механик «Нивы» подползет под нее и либо перекусит кабель аккумулятора, либо, если он защищен снизу, проткнет его пикой через фару и тем самым закоротит. Все это будет сделано мгновенно, элегантно и незаметно.

Что же касается электронных навороченных средств защиты типа Laser Line, Clifford стоимостью от 200 до 2500 долларов, то одновременно с их созданием на том же Западе выпускаются в продажу и отмычки — антисканеры и кодграбберы соответствующего уровня и разрешающей способности.

Самое большое неудобство в применении этих супернавороченных защит состоит в том, что они часто срабатывают от голубя на крыше, от проехавшего мимо тяжелого грузовика, от дождя и орут, орут, орут, вызывая гнев окрестных жителей и желание бросить на крышу пустую бутылку или кирпич.

Сколько раз, дорогой читатель, мы слышали с тобой историю о том, как за пять-десять минут уводят без следа машину, оборудованную самой крутой, дорогой и надеждой сигнализацией. И всякий раз собеседники разводят руками: ну как такое возможно, вот мастера!

А ларчик ведь открывается просто: мы часто сами угонщику помогаем в очень большой степени. Почему-то считается, что потратиться на сигнализацию достаточно, для того чтоб спать спокойно. Нет, недостаточно: ею еще надо уметь пользоваться. И часто, очень часто ты, читатель, сам того и не зная, становишься помощником угонщиков твоей машины. Как? А вот так...

Перво-наперво, ставя сигнализацию, выясни, есть ли у нее система «антискан». Сканер — это небольшой, наподобие телефонной трубки, прибор, с которым угонщик (в твое отсутствие) подходит к твоей машине и пытается подобрать радиокод ее сигнализации. Другими словами — набор ключей, отмычек; он перебирает сотни тысяч, миллионы комбинаций, ища ту, твою, на которой сигнализация отключится.

Если у сигнализации «антискана» нет, то не покупай ее. Если есть, то отмычки угонщиков второй категории для тебя не опасны. Для тебя опасен твой единственный ключ, оказавшийся в

чужих руках. Как это может произойти? А очень просто.

Доводилось мне видеть множество раз, как владелец «крутоватой тачки», подходя к ней (да еще с компанией) издалека, метров за 10-20, жмет кнопку брелока, и тачка отзывается хозяину сигналом и подмигиванием всех своих лампочек: вот, мол, я вся — твоя.

А знаете ли вы, что радиосигнал от вашею брелока распространяется не направленно вперед, а во все стороны? А теперь представьте, что некто положил на ваш автомобиль глаз. И для того, чтобы получить ключ от его охранной системы, этому «некто» надо всего-навсего найти вашу машину на парковке и встать на своей машине, оборудованной кодграббером, от нее неподалеку. Нажав кнопку брелока, вы дадите угонщикам ключ к охранной системе вашей машины, они его запишут.

Второй раз подловить вас угонщикам гораздо проще: не надо ждать часами на стоянке, а, пользуясь тем кодом, что вы уже дали, им нужно всего полминуты, не больше, чтобы снять машину с сигнализации, сесть за руль и сунуть в замок зажигания специальную болванку, которая потом превратится в слепок вашего ключа, — есть такие штуки на Западе, хоть и дорого стоят, но в итоге окупаются.

Вот и все. После этого оба ключа от вашей машины у угонщиков имеются, и им остается дождаться вашего ухода из машины, — и привет! — вы своего Россинанта больше не увидите.

Но иллюзия у вас, да и у окружающих, будет такая, что машину вашу угнали за пять минут. Не за пять — за те три раза, что вас «пасли», и в которые вы, по сути, сами беспечно дали им первый и самый главный ключ — от противоугонной системы. Есть ли способы противодействовать этому? Есть.

Включайте кнопку брелока как можно ближе от машины. И только в том случае, если в радиусе десяти метров от вашей машины вы не видите другую подозрительную машину, в которой кто-то сидит. Если же видите подозрительное, а ехать надо, открывайте дверь ключом; машина ревет, а вы отключаете сигнализацию не радиосигналом, а специальной кнопочкой — в хороших системах такие кнопки есть.

Если же у вас такой кнопки нет, а есть только радиосигнал брелока и есть еще четкое ощущение опасности — сбегайте в соседний ларек, купите шоколадку, съешьте ее не торопясь, а фольгой оберните брелок в два-три слоя. Годится для этого и фольга из-под сигарет. Встаньте к подозрительным людям спиной, приблизьте максимально брелок к охранному блоку и только тогда жмите его кнопку — ваш радиосигнал будет настолько ослаблен, что записать его со значительного расстояния станет почти невозможно.

Имейте в виду: чем меньше расстояние, с которого срабатывает сигнализация от брелока, тем лучше. В общем, поставив сигнализацию, пусть самую крутую, не расслабляйтесь.

На моей памяти одно из самых надежных противоугонных устройств создал работник экспортного отдела АЗД, привезший из-за рубежа вишневую красавицу-«Волу». Несмотря на все ухищрения владельца, ее угоняли дважды и дважды находили полуразобранной и изувеченной. Восстановив вишневую красоту во второй раз, владелец придумал совершенно изуверскую хитрость: поставил под водительское сиденье пиропатрон с заточкой, электроконтакты которого замыкались от веса угонщика, — так третьего угона не было! В анальное отверстие злоумышленника заточка вошла, как в масло: пригвожденный к своей жертве, он орал громче, чем десяток противоугонных систем, операция по спасению его прямой кишки (и жизни) была сложная и долгая. И было уголовное дело, и был суд, который дал... владельцу-изуверу полтора года «химии». Вот так.

Секретки под капотом, панелью приборов и в других потаенных местах, «хитрый» центральный провод, который не «проводит», или бегунок прерывателя, который «разносит» запрятанный выключатель массы, и т. п. Эти штуки спасают только от дилетантов, т.к. «нормальные» угонщики на дело ходят с набором всего необходимого.

Это то, что касается угонов с улицы, а теперь поговорим о гаражах. Раньше гараж был надежной крепостью для автомобиля, но сейчас, с развитием портативной техники, его запоры, петли и засовы выполняют для его хозяина функцию больше успокоительную, чем охранную. Но замечу, что из гаражей угоняются исключительно новые и к тому же престижные автомобили. По милицейской статистике и наводчиками, и часто исполнителями таких угонов становятся ваши же соседи по гаражу. Импортный газосварочный агрегат, который можно

вместе с баллончиками спрятать в карман, «сдует» петли вашего гаража ровно за три минуты, перережет засов за минуту и т. д.

В этом смысле более неудобными для угонщика представляются «ракушки»: если в «гаражном» варианте он, проникнув внутрь гаража, может прикрыть ворота и «работать» с машиной как угодно долго, то в «ракушечном» варианте бандюга весь на виду, и каждая секунда промедления может ему дорого обойтись. Рекомендую также ставить ревуны и на поднятие «ракушки», и на открытие ворот гаража.

Охраняемые гаражи с пропускной системой тоже не являются препятствием для изобретательного российского ума. Совсем недавно в такой, очень крутой, подземный гараж пригнали новый шестисотый «мерс» и торжественно сдали под охрану. На другой день к этому «мерсу» пришли совсем другие люди и предъявили другому, естественно, охраннику техпаспорт на него, ключи и нотариально заверенную «генеральную» доверенность от владельца. Охранник, естественно, машину выпустил. Когда же через несколько часов появился истинный владелец, страж шлагбаума только лопотал и объяснял все на пальцах, поскольку ксерокса у него под рукой не было, да никому даже в голову не пришло снимать копии с фальшивых документов, которые могли бы дать зацепку для розыска...

Автомобили с мечеными агрегатами и деталями хороши тем, что тех, кому хочется метить (за ваши же деньги), много. А вот тех, кому хочется эти метки считывать, проверять, очень мало. Этим такие авто плохи.

Принято считать, что наша милицейская радиомаячковая противоугонная система «Корз» супернадежна. Это, к сожалению, не так. Совсем недавно у моего друга угнали такую машину совершенно элементарно — до сих пор не обнаружена. И что самое удивительное — никакой ответственности в этом случае ни эта фирма, ни любая другая, расхваливающая свой товар, не несет. Вот если бы они возмещали владельцу хотя бы половину стоимости машины, то уверен, что разработка противоугонных систем намного ушла бы вперед от разработки угонных.

Хороший совет: если вам сказочно повезло купить крутую иномарку за половину ее рыночной российской цены, то не спешите радоваться. С девяностопроцентной вероятностью эта машина числится в угоне в одной из европейских стран и объявлена в розыск «Интерполом», а поскольку Россия все глубже погрязает в капитализме, то рано или поздно вы эту «ласточку» потеряете.

Второй хороший совет: при покупке любого автомобиля с рук обязательно проверьте номера его агрегатов по милицейским компьютерам на предмет угона и любыми правдами и неправдами добейтесь от них справки о том, что вы к ним обращались и что этот автомобиль в угоне не значится. Потому что без справки (которую, кстати, органы ГИБДД давать вовсе не обязаны) вашу машину через какое-то время отберут и спрячут на какой-то своей специальной стоянке, и никак вы не сможете проверить действительность угона, добраться до ее найденного владельца, чтобы проверить «органы». В таких случаях остается предполагать два варианта: либо это бардак милицейских «органов», либо их бизнес.

Все большая и большая часть угонов совершается сегодня совершенно бесцеремонно: на светофоре вас выкидывают из машины и все. Поэтому при разъездах по городу обязательно блокируйте кнопкой и свою, водительскую, дверь — это раз. И два — не становитесь на светофорах вплотную к переднему автомобилю, оставьте до него метра три, чтобы в случае необходимости было куда рвануть.

Если ваша машина на стоянке засигналила, то не спешите к ней с одним энтузиазмом и гневом — сколько угодно случаев, когда угонщики таким образом вызывают хозяина, особенно ночью, забирают у него ключи, бьют по голове или по лицу и уезжают, даже не сказав спасибо. Идите, бегите к своей машине либо с приятелем, либо с оружием, либо имея хоть какой-нибудь пояс по каратэ.

Не оставляйте в салоне ничего, даже пачки сигарет: сколько угодно случаев, когда неистовое желание алкаша покурить становится причиной если не угона, то разграбления вашей машины. Я уже не говорю о документах — машина, да еще и с техпаспортом, да еще и с правами владельца, на которых элементарно поменять фотографию, — грандиозный подарок преступникам.

За тридцать с лишним лет автомобильной жизни я никогда не страховал машины. Только

в последние годы, опасаясь ДТП с дорогой машиной, застраховал и сына, и жену, и себя «на гражданскую ответственность»: это когда ты виноват — 100 долларов в год. А совсем недавно у меня за 15 минут увели «ласточку» — эксклюзивную «сто третью» «десятку», сделанную мне на заказ в Тольятти: 115 л.с. движок, задние тормоза дисковые, подвеска и КПП спортивные, сиденья «Рекаро», руль «Момо» и т.п. Машина стоила 11 тысяч долларов и имела противоугонных «наворотов» на 350 долларов: «Барракуда» якобы специальный, «несрываемый» замок зажигания и «Аллигатор». Второй такой машины во всей стране нет, и потому найти ее легче легкого, но до сих пор не нашли. Как вы думаете, почему? Да потому что она наверняка угнана на заказ какого-нибудь милицейского чина или шишки, которым наплевать на «угонную» базу данных МВД.

Понимая, что даже профессионалам за 10-12 минут с такой машиной не справиться, я грешу на станцию, где ставили все противоугонки: наверняка сделали копии ключей за те сутки, что машина там стояла, но... Доказать невозможно.

Никогда не оставляйте машину с ключами на длительное время в чужих руках.

Остается быть философом в сегодняшней российской жизни — всякий раз выходите на улицу к своей машине с мыслью, что вот сейчас вы ее не увидите, и тогда каждая встреча с ней будет для вас подарком судьбы.

Единственный способ остаться в живых в 85 случаях из 100

Безопасность российских автомобилей прямо пропорциональна их экспорту. Заметим — в развитые страны. Поэтому рейтинг безопасности отечественных моделей снизу вверх выглядит примерно так:

«Запорожец» — «Таврия» — «Москвич» (АЗЛК) — «Волга» — «Москвич» (ИЖ) — «Жигули» (заднеприводные) — «Самара» (переднеприводные).

Каждый автомобиль, продающийся в цивилизованной стране, должен соответствовать требованиям пассивной и активной безопасности этой страны, а также международным требованиям безопасности ЕЭК ООН. Что это значит? Из массы требований выделим главные:

— силовой агрегат при лобовом столкновении должен уходить не в салон, а под днище;

— моторный отсек должен складываться гармошкой и не быть ни чрезмерно жестким, дабы выполнять функцию амортизатора, ни мягким;

— капот должен встать «горбом», а не «въезжать» своей задней кромкой в салон через лобовое стекло;

— лобовое стекло не должно давать осколков, а боковые и задние стекла, наоборот, должны давать как можно больше осколков, и чем они мельче, тем лучше;

— рулевая колонка при лобовом ударе должна утапливаться, чтобы не проткнуть грудь водителя, а все выступающие части — рулевое колесо, зеркала заднего вида, рычаги — должны от удара деформироваться и демонтироваться. И т. д., и т. п.

На травмобезопасность проверяется не только автомобиль в сборе (посредством ударов с разных сторон и переворотов), но и буквально каждый его элемент в отдельности: двери не должны открываться при ударах и переворотах, но и не должны заклиниваться после них; бензобак не должен течь после удара сзади и переворота; передние сиденья не должны срываться с салазок; днище автомобиля при ударе должно складываться волнообразно; крыша должна выдерживать удар совершенно определенной силы и т.п.

Автору этих строк в свое время довелось проводить испытания на безопасность стекол и зеркал заднего вида автомобилей «Москвич» и «Жигули». Свидетельствую: если зеркала соответствовали мировым стандартам, боковые и заднее стекла тоже, то лобовые стекла Борского завода были значительно прочнее и американских, и европейских.

Но основным средством пассивной безопасности являются все же привязные ремни. (Напомню, что к средствам активной безопасности относятся динамические, тормозные, маневренные характеристики автомобиля.) Наш человек, как правило, привыкает к ремням мучительно, знаю по себе. Привыкнуть к ним навсегда мне помогла лишь одна потрясающая цифра, которая у нас почему-то не рекламируется с утра до вечера: из погибших в авариях ста человек, которые были не пристегнуты, 85 (!) остались бы живы, если б они не поленились

пристегнуть ремень безопасности!

Ремни бывают разные. На старых моделях до сих пор эксплуатируются обычные, бескатушечные ремни, длину и натяжение которых надо регулировать вручную. Они самые опасные, потому что практически никто и никогда этого не делает. Их «накидывают» на плечо перед постом ДПС или инспектором.

Второй тип ремней — инерционные: плавно тянешь — ремень разматывается с катушки, резко — держит. Принцип их работы: при достижении определенного числа оборотов грузики на катушке расходятся и стопорят ее. Такие ремни уважающие себя фирмы давным-давно не применяют, т.к. они срабатывают только при резких ускорениях или замедлениях автомобиля. А они не всегда сопровождают аварию: занос и переворот машины происходят довольно плавно, и тело человека в таких ремнях может перемещаться куда угодно, на всю длину ремня. К тому же инерционные ремни очень реагируют на пыль и грязь, от которых их защитить трудно.

Самые современные ремни на сегодня — это те, в конструкции которых имеется нечто вроде отвеса, который при малейшем отклонении от вертикали наглухо запирает катушку. Ремни такого типа запираются при любом разгоне и торможении, даже тогда, когда вы заезжаете одной стороной автомобиля на бордюр или поднимаете ее домкратом.

Если государство ни в грош наши жизни не ставит, не будем уподобляться ему — не экономьте секунды на пристегивание ремней и деньги на их приобретение, любите себя и цените себя, единственного!

Давным-давно известно, что по статистике самое опасное сиденье в машине — правое переднее, потому что инстинктивно, в самый последний момент, водитель все же отводит удар от себя. На втором месте — водительское. На третьем — заднее правое. А самое безопасное место — сзади, за водителем.

Трагедия с «Мерседесом» принцессы Дианы в Париже красноречиво это подтверждает. Однако даже и в такой страшной аварии, на такой жуткой скорости можно остаться в живых, нужно в последнюю долю секунды перед ударом (а она была), если уж ты не пристегнут, упасть на сиденье. Это — при лобовом ударе.

Когда я мальчишкой-студентом ездил в качестве пассажира с раллистами, они давали мне один и тот же совет: «Если машина переворачивается, летит в кювет, не распирайся в кабине руками, а сгруппируйся, прижми изо всех сил этими самыми руками свою задницу к сиденью, на котором сидишь».

Всего один раз, слава Богу, мне пришлось убедиться в гениальности этого правила — при заносе с последующим кюветом. Земля с небом перемешиваются, ориентировку теряешь мгновенно, а вот задницу к сиденью я, невредимый, продолжал прижимать судорожными руками даже тогда, когда меня из перевернувшейся машины уже вытаскивали...

Как без тормозов доехать до Ялты

Что может быть прекраснее, чем хороший автомобиль в начале очень длинной дороги и трое авантюристов в нем? Такое бывает очень редко — трое молодых, полных энергии парней едут на «стеганой» тачке из Москвы в Ялту на съемки, где ждут их хорошие «бабки», красивые девочки и такая жизнь, что много лет спустя она становится строкой биографии.

За рулем — я, машина моя, купленный на отцовские деньги металлолом, восстановленный мною, работником заводского автосервиса, до такой степени, что спидометра для скорости, какую он развивает, не хватало, что слов для оценки резвости и безотказности этой машины не хватало тоже, осталось одно — «ласточка». Через мои руки прошла не только каждая ее гайка — я делал ее, как делал бы, если бы был Богом, себя. А я тогда в автосервисе был бог.

Пассажиром справа был Иванов Витька, профессиональный каскадер. Настолько профессиональный, что теперь он работает по той же специальности в Голливуде и является членом профсоюза этих самых каскадеров в Америке, что само по себе есть уже высочайшее и уникальное достижение русского индивидуума! Основной его бизнес сегодня — это зарабатывание денег не на американских съемочных площадках, а на российских путем сманивания американских режиссеров на более дешевую и ничуть не менее колоритную

фактуру, которую можно найти в гигантских пределах бывшего СССР, нынешнего СНГ.

Витька, если он одетый, на супермена вовсе не похож, он просто белокур, обаятелен, богат и пахнет лучшими запахами мира. Бабы перед ним рушатся. Причем какие бабы!.. Он же имеет пунктик: спит только с иностранками, русских девчонок не признает. А поскольку мы с ним живем в одном бунгало, то почти каждый вечер мне приходится хватать свои подушку, одеяло и простыню в охапку и носиться по всему кемпингу, ища свободную в эту ночь кровать. Как правило, в нашем молодежном коллективе я ее всегда нахожу.

Когда Витька раздевается, то тут же вызывает неприкрытое уважение: даже не мускулы, а сплошные жилы. В драке он просто Бог и вовсе не потому, что имеет какой-то там пояс каратэ. А потому, что он совершенно бесстрашен, ввязывается в самые крутые разборки не думая ни мгновения, и с первых же секунд драки становится ясно, что он — ее гений.

Однажды мы с ним вдвоем оказались против шестерых кавказцев, схлестнулись на стоянке такси из-за свободной машины. Ударили Витьку первого, это я ясно видел. Они набросились на нас с радостью, как изголодавшиеся лисы на цыплят. На меня пошел один, с рубленым шрамом на щеке. Пока мы измочаливали друг другу рожи в кровь, Витька уложил тремя ударами троих, бросился ко мне, вырубил в прыжке, ногой, моего противника, упал на асфальт, перевернулся, как в кино, и я услышал хруст сломанных костей голеностопа пятого, стоявшего как бы без дела, поскольку нас было всего двое; а шестой, единственный непокалеченный, рванул через жесткие стриженые кусты шиповника так, что догонять его не имело никакого смысла.

Витька Иванов сильно, очень сильно заикался, буквально на каждом слове. И поскольку слова давались ему с колоссальным трудом, то каждое из них он отцеживал так, что становился потрясающим рассказчиком — любая тусовка замирала, когда он открывал рот.

Вот несколько его рассказиков. Эпизод первый:

— На с-с-съемках во Владимире я должен был поставить машину «на уши». Дали старую списанную «Волгу». Дубль, естественно, один: в советском кинематографе машины пачками не бьют.

Разогнался, вылетел на площадь, где стояла камера, и вдруг девка эту площадь перебегает — ребята из оцепления не досмотрели. Пришлось мне уйти от нее, и встал я «на уши» совсем не там, где требовалось. Выскочил из покореженной тачки, как из люка подлодки, догнал эту девку и врезал ей от души пендаля под зад в сопровождении очень кратких, но образных слов.

Вечером в местном крутом баре я увидел ее рядом и удивился: хороша, стерва, до невозможности. Извинился. Заказал кое-что. Поговорили. Пошли ко мне в номер. Поженились.

Эпизод второй:

— Сижу вечером дома. Тоска. Слышу — лифт стукнул. И моя — цок-цок-цок каблучками к двери.

Я быстро перчатку резиновую хирургическую на правую кисть напяливаю и — в коридор, за входную дверь, свет погасил и жду.

Она ключом открывает, видит, что темнота, меня как бы дома нет, и ручонкой нашаривает выключатель. А я — хоп холодной резиной ее запястье! Она: «Ой!» И на руки мне без чувств падает.

Эпизод третий:

— Знаешь, баб надо учить. Варганю я однажды на кухне ужин. А моя к ящику прилипла — навсегда. А я ее хочу. По-черному. Но вижу, что сегодня это бесполезно: «Морфей, Морфеюшка, ты мой самый желанный мужчина», — скажет мне она, когда ящик погаснет, и я буду чувствовать себя идиотом. Ладно, думаю, сейчас ситуацию сломаю. Беру маску пластиковую телесного цвета, обливную, по лицу сделанную. Эти маски для того, чтобы фейс не поранить, когда им двойные рамы прошибаешь. Надеваю ее на рожу и ору над плитой, как две сотни ишаков:

— А-а-а!! Об-ва-рил-ся!!!

Она влетает на кухню, видит мою мертвую нечеловеческую рожу и — ох! — опять вырубон, еле-еле успел ее поймать. П-п-переломил ситуацию.

Эпизод четвертый:

— Ит-тальяночка у меня была, Юрик, чумовая. Мы с ней сознание в постели теряли —

оба. А тут вывожу я ее однажды из гостиницы «Россия», поздно-поздно уже, зима. Остановился шнурок завязать, а какой-то чурек в ондатре мимоходом у нее изо рта сигарету выхватил и что-то ей вякнул по-хамски, как проститутке. Ну, я за шкирман его взял, а рядом телефонная будка стояла, так я этим чуреком все ее три стекла и высадил. Он все понял и извинился, насколько мог. Но не успели мы за угол зайти, менты скрутили меня, суд, три года дали — чурек секретарем каким-то оказался...

Отсидел-то я два за примерное поведение и еще за то, что всю зековскую столовку мозаикой выложил — Володька Ленин там рукой на волю показывал.

Выложить-то выложил, но в ночь перед свободой я в ту столовку опять через окошко проник и Володьку зубилкой счистил. До цемента.

...На заднем сиденье моего «Москвича», следующего рейсом Москва — Ялта, сидит Витька Дурицын, звукооператор нашей картины. Он худой, смуглый, интеллигентный, похож на мушкетера, классно играет на гитаре, пишет стихи и музыку.

Итак, мы едем в Ялту. Собственно, мы оттуда и приехали, два дня назад, из Ялты в Москву за запчастями для директорской машины, которую я размолотил. (Но об этом позже, в главе «Когда каскадеры плачут».) Приехал на завод, рассказал бывшим коллегам по рулю о своем каскадерском горе — за один день нашли они все необходимое, денег не взяли с меня, хотя могли бы те же запчасти толкнуть кому угодно, да еще и с работой по установке. В общем, в глазах у меня щипало, когда я руки им жал, по плечам хлопал — братство испытателей ни с чем не сравнимо.

А теперь вот возвращаемся мы обратно — из московской слякоти и холодрыги к теплому морю и красивой жизни.

Обожаю дальнюю дорогу. И дело вовсе не в цели, которая в конце ее, а в самой дороге. Когда машина хороша, в магнитофоне музыка, хорошая сигарета, термос с кофе и пара бутербродов, когда собственного тела не чувствуешь, оно как бы часть машины, когда каждое ее движение предвидишь за долю секунды до того, как оно происходит, и все они понятны и естественны, дальняя дорога — наслаждение.

Отравляет его только присутствие Виктора, еще большего профи в этом деле, но пока он помалкивает, не долбит меня, но и не хвалит, вроде бы моя езда его устраивает.

Я же стараюсь не выпендриваться перед ним, сохранять свою манеру ехать так, как ехал бы будучи в одиночестве, — опасно на дороге влезать не в свою шкуру, даже ненадолго.

Едем весело и ходко, в сигаретном дыму, хохоча, не замолкая ни на секунду, даже музыка нам не нужна — анекдоты, истории про баб. Несмотря на руль, я — полноправный участник происходящего, дорога мне не мешает, она в подкорке, на автомате... нет, скорее — в подкорке и на автомате треп, да и Витька, вижу, ни на мгновение от дороги не отключается — профессионал есть профессионал. Кстати сказать, нет большей муки для Мастера — сидеть в автомобиле не за рулем.

Но настоящее веселье наступает в нашей машине тогда, когда кто-то вспоминает, что сегодня у Дюжевой день рождения. Тут же прикидывается пройденный путь, оставшийся делится на реальную для симферопольский трассы среднюю скорость и выясняется, что к праздничному столу Машуни, за который наверняка сядет вся съемочная группа и за которым не раз пожалеют о нашем отсутствии, мы должны попасть в самый разгар, часикам к семи вечера — вперед!

Как бы сама собой, плавно, естественно растет скорость — вот уже мы идем сто двадцать — сто тридцать, вот уже сто сорок, разговоры притихают, дорога подсыхает, становится шире, посты ГАИ на ней мы знаем с закрытыми глазами — вперед, вперед, вперед!

Но нет добра без худа — сразу за Харьковом завыл редуктор. Думали, что дотянем, но «Москвич» не «Жигули» — километров через сорок редуктор замолотил по-черному. Надо вставать, иначе заклинит, и тогда на такой скорости — три молодых красивых трупа. Запасной редуктор, естественно, у меня имелся.

За полчаса поменяли, рванули дальше. Но Господь, видимо, очень не хотел, чтобы мы к Дюжевой успели: у Мелитополя кончились тормоза. Как выяснилось потом, кто-то из нас при замене редуктора неправильно установил заднюю тормозную колодку: поршень выперло, и тормозуха вытекла.

Нам бы остановиться, долить жидкость, пусть бы вытекала потихоньку, а мы бы ехали с тормозами, но куда там — уже пахло водорослями, йодом, зеленели вокруг кипарисы, казалось, Ялта — рукой подать, и тогда за руль сел Витька.

Клянусь матерью — мы продолжали идти сто сорок! Без намека на тормоза. Конечно, мы рисковали, но оставался ручник, пониженные передачи, и для шоссе этого было достаточно. Я не помню, чтобы до Симферополя мы создали хоть одну критическую ситуацию.

С содроганием ожидал я горный кусок дороги от Симферополя до Ялты, и вот он начался.

Смеркалось, мы, конечно, опаздывали к столу, но на серпантине этот стол уже казался мне дикостью, речь шла о наших жизнях. Витька был собран, как зверь перед прыжком. Он тормозил передачами до пронзительно-жалобного верещания двигателя, а когда и этого не хватало — ручником, а когда и ручника не хватало — баллонами о бордюрный камень.

Душа моя леденела от страха, но главное — от жалости к моей «блондинке». Ведь я был тогда беден, как студент, а Витька обращался с моим состоянием и гордостью, как с казенным металлоломом. Я проклинал уже и Дюжеву, и ее день рождения, а главное — свой характер, который не позволил мне сказать Витьке ни единого слова протеста.

Кто знает, если б я его сказал, как сложилась бы моя жизнь?..

На въезде в Мисхор, что в трех километрах от Ялты, у поста ГАИ Витька останавливается. Мы удивленно на него смотрим, а он командует:

— Юрок, б-бери один ка-кавун и иди м-ментам подари, зубы им позаговаривай, на съемки, мол, едем и все такое. Но ровно пять минут. А ты, Вить, — на шухере, у «с-стакана», поняли?

Мы понимаем все в секунду: уже темно, а пост ГАИ густо обсажен розами. В начале октября они здесь прекрасны.

На заднем сиденье лежат две литровые бутылки водки, которые мы купили к столу в Харькове, а на полике — три арбуза, которые мы выбирали под Мелитополем. Я беру один и ковыляю на ватных от дальней дороги и переживаний ногах к милицейскому «стакану», уже слыша хруст ломаемых стеблей. Ладони у Витьки-каскадера шилом не проткнешь, как подошва сапог, им никакие шипы не страшны (думаю я с глубоким моральным удовлетворением).

Когда, вволю потрепавшись с ментами, я возвращаюсь в машину, половина ее салона, под крышу, завалена обалденными цветами. Дурман, как в оранжерее или в гробу уважаемого человека. Да, охнет публика за дюжевским столом, если мы его застанем...

Баллоны «блондинки» изодраны в клочья, все диски колес покорежены в утиль, когда она замирает наконец у ялтинской гостиницы «Ореанда». Видели бы вы нашу троицу, движущуюся гуськом в тот исторический вечер по роскошным коврам ее дугообразных коридоров: грязные, черные от полуторатысячекилометрового пути, ремонтов, страданий. Впереди, естественно, я с такой охапкой роз, что вижу из-за них только потолок. Вторым — Витька-каскадер с литрухой водяры в каждой руке. И замыкает процессию худенький Витек, изнемогающий от арбузов.

Администраторша и швейцар остолбеневают настолько, что не то что пропусков не спрашивают — слова сказать не могут.

Вдруг из-за угла навстречу нам выходит именинница с полным подносом грязной посуды — пир, господа, кончился! Сцена, достойная и пера Гоголя, и кисти Репина: Дюжевой бы, как в кино, уронить со звоном все на пол да кинуться с радостным воплем нам на шеи. Она же нет, как в жизни, ставит поднос на пол и с визгом бросается на шею ближайшему.

Ближайшим оказался, как вы понимаете, я. Но вот как она умудрилась на мне повиснуть и даже чмокнуть меня в щеку — до сих пор не пойму: как же розы нам не помешали?

— Ребята, я знала, я чувствовала, что вы приедете!.. — вот что она при этом вопит.

В общем, банкет после нашего приезда начинается по-настоящему.

Думай за дураков — это главнейшая заповедь водителя

Будь я издателем, эту главу я бы набрал самым броским и крупным шрифтом. И неслучайно она такая маленькая, зато она самая главная в книге, я не могу хвостиком подсоединить ее к какой-либо другой главе. В принципе, все главы этой книги есть развитие вот этой, самой важной, главы, и если у вас мало времени на чтение, то можете ограничиться

его потерей только на одну эту главу: «Думай за дураков и ты выиграешь в любой ситуации».

Давным-давно, еще студентом, я спросил своего кумира Владимира Бубнова, шестикратного чемпиона Союза, участника международных супермарафонов: «А есть какое-то самое-пресамое главное правило, чтобы ездить без аварий?» «Есть, — ответил он мгновенно. — Думай за дураков».

Тогда-то я не очень это правило и понял, но теперь знаю, что, находясь за рулем, вы должны быть готовы к самым нелогичным, неожиданным действиям любого объекта из тех, что вас окружают. Если это великолепное правило разложить на составляющие, то:

— никогда не обольщайтесь, что другой пешеход или водитель видят вас. Даже в том случае, если они стоят, если вы встречаетесь с ними взглядами — потом, в больнице или ГИБДД окажется, что они вас не видели! Или рассчитывали успеть проехать, перебежать;

— бойтесь автобусов, троллейбусов и трамваев, стоящих на остановках, всегда предполагайте увидеть из-за них рванувшего через улицу мальчишку, именно — рванувшего и именно — мальчишку, тогда у вас будет запас надежности для всех остальных;

— «наступая на тормоза, посмотри в зеркало» — это закон, даже если вы останавливаетесь на светофоре: заднему автомобилю может не хватить 30 см тормозного пути, а вам придется менять лонжероны. Их-то заменить можно, хотя и очень дорого, а вот хрупкие шейные позвонки сложнее.

Кстати, подголовник вашего сиденья вовсе не для отдыха — именно он сохранит вам жизнь при ударе сзади; правильнее было бы назвать его подзатыльником, так как он должен находиться на уровне затылка — отрегулируйте обязательно;

— стоя у осевой на разворот или поворот налево, будьте особенно внимательны: не выворачивайте раньше времени руль и держите машину на тормозах. Потому что без тормозов даже самого малого толчка сзади хватит для того, чтобы попасть под встречный поток, который несется от вас в полуметре. Успокоиться можно только тогда, когда пустое место за вами занял остановившийся автомобиль. Начиная движение налево, обязательно посмотрите в левое зеркало — сегодня очень популярно среди «крутых» движение за осевой, по встречному ряду;

— опасайтесь женщин, переходящих дорогу, они ведут себя подобно курам: дойдя до середины и увидя вас, женщина, как правило, устремляется назад. Хуже, если дорогу переходят две подружки, да еще и держат друг друга за руки: одна наверняка рванет вперед, а другая — назад. Вам надо будет иметь запас, достаточный для того, чтобы они либо успели договориться, либо перетянуть одна другую;

— коровы и свиньи на машину внимания не обращают, гуси же дорогу будут переходить упорно, если начали.

«В России две напасти — дураки и дороги», — сказал классик. А я добавлю: самая страшная напасть в России — дураки на дорогах.

Перечислить все дурацкие ситуации, как вы понимаете, невозможно. Я постарался рассказать вам о самых типичных, часто встречающихся. Для того чтобы это правило, эта фраза вошла в вашу водительскую плоть и кровь, желательно перед каждым выездом, идя к машине, разогревая ее перед поездкой, повторять, как молитву: «Думай за дураков! Думай за дураков!»

И уже тронувшись с места, проехав первые метры, вы неизбежно почувствуете, как эти простые три слова начнут работать: вы будете двигаться совсем не так, как раньше.

Если у вашей машины разбит зад — у нее крепкие тормоза
(Народная примета)

Во-первых, вы начнете получать удовольствие. Но не от того, что всех остальных считаете дураками, хотя и это приятно, а от ощущения той сильно расширившейся безопасной зоны, в центре которой так комфортно себя ощущать. И еще, если вы серьезно будет говорить себе эти три слова, вы начнете получать удовольствие от игры, подобной пряткам: они все хотят вас «приложить», а вы неуловимы. И стоит только пару раз на ваших глазах этому правилу сработать, то есть вы предугадаете чьи-то дурацкие, нелогичные действия и выйдете из ситуации победителем, как эти три слова войдут в ваши гены навсегда. И не только в

водительские гены — в повседневной жизни это правило не менее необходимо, если не более.

Запомните: жизнь на дорогах и улицах есть калька жизни вообще, но калька гораздо более жесткая, опасная, отжатая от улыбок в глаза и вранья за спиной, от лести и ничего не решающих, а только лишь запутывающих условностей.

Перечислять дураков России и дурацкие ситуации в ней дело неблагодарное, и я не стану этого делать. Собственно, вся эта книга — вакцина против дураков и дурости, кстати, и собственной тоже. И нет сомнения, что, прочитав эту книгу очень внимательно, такую прививку вы обязательно получите.

Дорога — это жизнь обнаженная, без одежды
(Автор)

Как выбрать хорошую автошколу

Мне повезло в жизни: в двадцать лет от роду я сел в спортивную машину капитана сборной АЗЛК по авторалли, капитана сборной СССР на супермарафонах Лондон — Сидней и Лондон — Мехико Виктора Щавелева и зажмурился от ужаса — мир расплылся в цветных полосах скорости. Страх прошел тогда, когда я понял, что Виктор Алексеевич хочет жить ничуть не меньше меня. И еще тогда, когда я увидел как он ездит!

Мне часто задают вопрос: «Как выбрать и где найти хорошую автошколу?» Отвечаю я на него одинаково — не выбирайте хорошую автошколу, потому что все они примерно одинаковы, а выбирайте хорошего инструктора, потому что все они — разные. А вот как его выбрать — вопрос. Лучше всего это сделать по рекомендациям друзей и знакомых, которые через это все уже прошли. Но только после того, как опытный человек, вроде меня, одобрил бы уровень их подготовки. А что такое хороший инструктор?

Во-первых, это человек терпимый, не орущий на вас, когда вы вместо газа нажимаете педаль тормоза, но этого недостаточно; во-вторых, он должен быть если не добрым, то благожелательным, не злым, не отягощенным своими проблемами; если вы — женщина, инструктор не должен хотеть ничего другого, как только научить вас сносно двигаться за рулем автомобиля.

А теперь — самое главное: ваш инструктор должен с самой первой минуты привить правильные навыки управления автомобилем, иначе вам придется переучиваться, что гораздо сложнее, или же остаться с неправильными навыками на всю вашу водительскую жизнь. Работать много лет шофером-профессионалом — это еще не гарантия того, что он сам все делает правильно и правильно вас научит. Сколько я видел таксистов, которые едут напряженно, вытянув головы, словно страусы, перебирая баранку у самой груди. А сколько их таких ездит нервно, ежеминутно матерясь на всех, кроме себя. К сожалению, в автошколы идут сейчас инструкторами и такие.

Как же отличить классного водителя?

Первое — у него свободная, правильная посадка за рулем: руки вытянуты и чуть согнуты в локтях, спина опирается на спинку сидения, он ни в коем случае не крутит рулем перед самой грудью. Второе — он не держит левую ногу на педали сцепления, когда машина стоит на светофоре, не катится на нейтрали, не тормозит на ней, а только на передаче, не тормозит в повороте, а только перед ним, и он, естественно, всему этому учит и ученика.

Профессионал не орет на другие машины и их водителей, на пешеходов, он едет как бы не замечая их глупостей и дурацких маневров, профи полноценно участвует в любой беседе с пассажирами и при этом ни на мгновение не упускает контроль над дорогой и машиной.

Самое милое дело, если ваш инструктор в прошлом или настоящем — автоспортсмен, такие люди всегда классно едят, но всегда ли они могут учить этому других? К сожалению, — далеко не всегда, для этого тоже талант нужен.

Есть смысл в процессе обучения для сдачи на права прибавлять часы с инструктором сверх тех, которые вы оплачиваете в автошколе. Так же как есть смысл после получения этих самых прав продолжать ездить по городу с инструктором или с опытным водителем.

(Подробнее см. главу «Он, она и автомобиль».)

Сейчас очень много развелось всяческих курсов и центров «экстремального вождения» для тех, кто уже имеет права. Вещь, вообще-то очень полезная даже для тех, кто давно и успешно ездит. Точно так, как каждый водитель должен уметь трогаться с места, каждый водитель должен уметь и ввести машину в занос, и вывести из него. Смотрите только, чтобы инструктора там были настоящими профессионалами именно спортивной, правильной езды, а не просто имели профессиональные права.

Права есть! Как теперь научиться ездить?

Получить права — настоящие, пластиковые, заряженные в милицейский компьютер — можно несколькими способами, мы не будем их здесь обсуждать.

Научиться же ездить можно лишь одним-единственным способом — ездить. Причем ездить как можно чаще, желательно — каждый день, превозмогая и страх перед дорогой, и отвращение к автомобилю, которое неизбежно у тех, для кого он — загадка.

Очень советую: не выезжайте самостоятельно на улицы крупных городов, на шоссе до тех пор, пока не достигнете в управлении автомобилем автоматизма, пока не перестанете думать, что включить и на что давить. Отъездив за рулем два года в армии, из первой поездки по Москве я вернулся ошалевшим, с совершенно мокрой спиной: оказалось, что уметь ездить на машине и уметь ездить по городу — две совершенно разные вещи. А уметь ездить по Москве — вещь совсем особенная. Мои умные друзья из провинции, въезжая на автомобилях в столицу, звонят мне и просят повозить их по магазинам.

Мне приходилось рулить по Дели и Нью-Йорку, Карачи и Гамбургу, Бомбею и Кабулу, Сан-Франциско и Варшаве — Москва из всех этих городов самый опасный. Не играйте с огнем!

Когда вы выезжаете на запруженные машинами улицы большого города, поток вашего внимания, помимо управления автомобилем, его приборной доски, вот на сколько ручьев должен разбиться: наблюдение за машинами впереди, справа, слева, сзади. Знаки, светофоры и разметка. Люди, переходящие тут и там улицу. Люди, появляющиеся из-за автобусов, троллейбусов и трамваев. Ямы и выбоины на асфальте. Когда рядом есть опытный инструктор, задача упрощается, из всего он выхватывает для вас главное. А если его нет?

Если инструктора нет, а права у вас есть, и автоматизма в управлении машиной вы уже достигли, то выезжайте самостоятельно, в одиночку. Ни в коем случае не сажайте рядом с собой жен (пусть даже они давно и успешно ездят) и друзей, которые ездят сами, но не умеют учить других, — и первые, и вторые будут вас больше нервировать, чем помогать, сбивать с толку, уводить от главного в частности.

Машина — не вторая жена, а первая любовница:
лежишь под ней дольше и денег тратишь на нее больше
(Народная примета)

Перво-наперво перед выездом нарисуйте на белом фоне внутри красного треугольника большой, заметный черный чайник и укрепите этот знак на заднем стекле: внимание, за рулем «чайник». Поверьте, это не зазорно и вызывает у большинства водителей лишь улыбку, терпимость к вам и желание помочь. Что вам и надо. Буква «У» в центре такого треугольника тоже мобилизует окружающих — только без юмора.

Выезжайте на улицу смелее. Сразу же выберите какой-нибудь тихоходный грузовик или автобус и следуйте за ним на безопасном расстоянии до тех пор, пока он идет в нужном вам направлении. Делайте все то же самое, что делает он: мигайте, поворачивайте, останавливайтесь. Это даст вам возможность ослабить внимание к знакам, светофорам, разметке, ямам, сосредоточив его на всем остальном. Пусть на какое-то время грузовик станет вашим инструктором — анализируйте его действия, соображайте, почему он делает так, а не иначе, повернул туда, а не сюда, из этого ряда, а не из другого, притормозил, остановился.

Если ваш «инструктор» оторвался от вас, цепляйтесь за другого, третьего. Если вдруг вы запаниковали, растерялись, если заглох двигатель — включайте «аварийку» и

останавливайтесь. Желательно, конечно, остановиться у тротуара, но не беда, если это случится и посреди дороги. Успокойтесь, глубоко подышите, заведите двигатель и начните все сначала. Не реагируйте на раздраженные сигналы водителей сзади, не суетитесь, желая поскорее освободить им проезд: в данной ситуации все, что сзади, то — не ваше.

Вполне возможно, что уже к концу второй-третьей поездки вы начнете отмечать про себя и знаки, и светофоры, и разметку, а об управлении автомобилем забудете. Это замечательно.

Есть люди, которые считают, что они никогда не научатся ездить — мол, «не дано». Это неверно. С полной ответственностью заявляю, что научиться ездить на автомобиле может каждый, — нормально ездить, средне. Потому что «водительство» — это такое же ремесло, как и любое другое. А вот достигнуть его высот, вершин — здесь, конечно, нужен талант.

И поэтому, если вам не снятся лавры победителя гонок «Париж — Дакар», а нужно всего-навсего ездить по делам, на работу и на дачу, не отчаивайтесь, почаще садитесь за руль и помните, что даже самая длинная дорога начинается с первого метра.

Имейте в виду, что переход количества в качество происходит в природе скачками. За рулем то же самое. Это значит, что иногда следующая ваша поездка по улицам может показаться вам неудачнее предыдущей — с точки зрения ваших навыков. Не ожидайте обязательного прогресса в каждой вашей поездке, он настанет, но через несколько таких поездок. И вот когда он настанет, вы почувствуете это сразу, вы испытаете восторг от самого себя и от езды на автомобиле и вы скажете самому себе: «Да, я буду ездить».

Лучше всего, конечно, первые поездки в мир совершать в воскресенье, когда улицы города просторнее, чем в будни, а еще лучше — в воскресенье рано утром или вечером. В это время даже Москва полупустынна, и ездить по ней — сплошное удовольствие. Таким образом, перенося свои тренировки во времени, с ростом опыта вы сможете все более и более усложнять их, двигаясь по одним и тем же, уже знакомым маршрутам. И только освоив, как собственную квартиру, этот первый комплекс «упражнений за рулем», вы можете добавлять в него все новые и новые маршруты, все новые и новые неизвестности.

Основная ошибка начинающих — они берегут то ли машину, то ли себя, они ездят только по необходимости и, как правило, с пассажирами, которые отвлекают их самим своим присутствием, даже если и молчат. А разве они молчат?!

Не экономьте ни деньги на бензин, ни время, ни моторесурс вашего новенького автомобиля именно ради тренировочных поездок, иначе вы потратите гораздо больше на ремонты. Начиная ездить, ездите каждый день, но не более 40 — 60 минут, остальное впрок не пойдет.

Удачи вам и запаса тормозного пути!

Он, она и автомобиль

Много-много лет в «Комсомолке», в своих книгах и на «Авторадио» я советую автолюбителям, как оживлять мотор после зимней спячки, как покупать резину, отличить фальшивый тосол от настоящего и т.п. А тут вдруг подумал: надоело про железки, как хочется поговорить о человеке и автомобиле! И не просто о человеке — эту очень важную почти для всех проблему я бы обозначил так: психологическая драма в девяти действиях под названием: мужчина, женщина и автомобиль.

Начну со своеобразного предисловия: мы с женой за 23 года совместной жизни собирались разводиться множество раз. Но всего два раза — я с ней: по семейным проблемам. И раз десять — она со мной: ссоры происходили в автомобиле. Когда она была за рулем.

Действие первое: их было двое. Стало трое.

Обычно покупка автомобиля в семью резко увеличивает значимость мужчины. Откуда-то появляется масса проблем, которые без него и его колес не решить: рынок, дача, отвезти ребенка к маме, собаку к ветеринару, тестя в поликлиннику, встретить родственника... И так же резко автомобиль увеличивает степень свободы мужчины: он может задерживаться отныне на сервисе, в пробках, в поисках запчастей и т.п.

Но бывают проблемы и посложнее. На одну из телепередач прямого эфира мне позвонила девушка: «Мой муж после покупки машины перестал меня замечать, все свое свободное время

он проводит с ней. У него появились другие друзья, мы перестали бывать вместе, ходить в гости, в кино, домой муж приходит усталый, какие там ласки, какая нежность, а ведь мы поженились всего как полгода...»

Буквально через пять минут второй звонок, и тоже женщины: «Мы люди немолодые, жили спокойно, но после того, как муж купил „Оку“, я его не узнаю: за рулем он становится злым, агрессивным, орет на всех, не обогнать не может, носится, как угорелый...» Они обе просили совета: что делать?

После этой передачи я начал прислушиваться к теме «он, она, автомобиль», разговаривать с обеими сторонами и теперь мне кажется, что нет такой семьи, где бы этот треугольник существовал без проблем.

Действие второе: она хочет за руль. Он этого не хочет.

Начну с исторического факта: на одном стотысячном латиноамериканском стадионе в перерыве футбольного матча выкатили на поле шикарный автомобиль и диктор объявил, что машину немедленно получит тот, у кого окажется с собой фотография тещи. (Я бы добавил — да еще и надписанная: «Любимому зятю...») Машину не получил никто.

Дорогие мужики-водители! Гореть мне в геенне огненной, если среди миллионнов читателей найдется хоть один, кто радостно садится в машину, когда за рулем — жена!

На моих глазах в течение года-двух те мои знакомые женщины, кто «никогда, ни за что» не сядут за руль, уже обзавелись правами, а то и машинами. Не мужниными, своими. Слова, которые я когда-то говорил им в ответ на «никогда и ни за что», подтвердились: «Время нынче такое — жизнь заставит. И чем раньше, тем лучше — легче будет освоить это дело».

Мужчины, подталкивающие любимую женщину за руль, — мудры и сильны. Они не боятся конкуренции и дополнительных проблем, которые решать придется им. Но и они должны быть готовы к сильнейшим стрессам, когда это произойдет.

Абсолютно же большая часть женщин «продирается к рулю» через противодействие мужей. Противодействие, как правило, очень сильное, если муж не водитель, и просто сильное, если — водитель. Аргументация мужчин одна: «Я не хочу лишиться жены или получить жену-калеку!» И этот страх в нас действительно присутствует, но он гипертрофически велик не столько потому, что мы любим, сколько потому, что любимых мы оцениваем менее объективно, чем кого бы то ни было вокруг себя.

А главный страх глубже: когда мужик-водила получает жену-водителя, от его «мужескости», от его другого мира, в который не входят непосвященные, откалывается здоровый кусок, как айсберг от материкового льда. И неизвестно еще — в какие туманные дали он поплывет... Для мужчин-пешеходов автожена это вообще трагедия — отныне они вынуждены себя чувствовать полумужиками. Рано или поздно им придется догонять слабый пол.

Но существуют и «пофигисты», радующиеся заполучить «дежурного водителя» — из гостей привезет, из баньки: «Зачем мне эта головная боль?» Таких мужей рано или поздно жены начинают презирать.

Вывод здесь единственный: смиритесь, мужики, стисните зубы и посылайте жену... на курсы подготовки водителей.

Действие третье: она получила права.

А вот тут начинается самое главное. Не можете же вы родного вам человека, еще совершенно беспомощного за рулем, бросить, как щенка, в сумасшедший стальной поток! (Подразумевается, что сами вы ездите прекрасно.) Брать дополнительные уроки инструкторов и накладно, и не всегда эффективно: можно нарваться на халтурщика, который будет катать ее по пустынным улицам и площадкам без толковых советов и комментариев того, что происходит вокруг: почему надо делать то, а не другое и ехать туда, а не сюда.

Каждый вечер, часов в девять, не раньше, выгоняйте машину из гаража, садитесь справа и не более часа возите ее по городу, заранее, задолго предупреждая: «Метров через сто — направо... Потихоньку перестраивайся левее... Иди пока за этим грузовиком... Этого пропусти... Он имеет преимущество, потому что справа... На кольце, если нет знака, уступи въезжающим...»

Есть смысл накатать ее обычные маршруты — на работу, с работы, заправка, рынок, ее

основные магазины, к любовнику. Шутка.

С месяц каждый вечер надо ездить по городу с женой. Первый этап ее «возмужания» — она перестает глохнуть и газовать при трогании, не задумывается что включать-выключать, не отвлекается на это от дороги, то есть достигает в управлении автомобилем начального автоматизма. Пусть почаще смотрит в зеркала на приближающиеся сзади автомобили и учится определять до них расстояние, свободный интервал, естественно, не оборачиваясь.

Особое внимание уделите перестроению и парковке. Перестроению лучше учить «по-московски» агрессивному: есть интервал — врубаешь мигалку и одновременно руль вправо или влево, вдвигаешь капот своей машины за багажником передней, как кирпич в кладку.

Ездите с ней каждый вечер и по выходным и не спешите выдавливать из нее результат — он будет приходить пропорционально потраченным времени и километрам. Последние поездки совершите в самые часы пик. Выпускайте ее одну только тогда, когда она начнет уже слегка подлихачивать и умолять вас об этом: «Дорогой, мне уже скучно тебя возить!»

Вам будет очень, очень, очень трудно. Может, даже невозможно. Я — не смог: из первой же поездки она вернулась в слезах. Во время второй вдарила по тормозам и указала мне на тротуар: «Пошел отсюда на х...!» После третьей она сказала, что разводится со мной и далее ездила по вечерам одна.

Действие четвертое: она ездит.

Утром она уезжает на работу, вечером приезжает. Машину из гаража и в гараж загоняете пока вы. Приехав на работу и выезжая с нее, она должна вам звонить, такой уговор. И в течение примерного времени ее дороги вас ждет изощренная пытка — каждую минуту, каждую секунду вы ЖДЕТЕ звонка раньше. Вы понимаете, что рано или поздно ЭТО произойдет, без ЭТОГО не бывает. Сверкающие «шестисотые» и «Лексусы» вызывают в вас лютую ненависть, вы обреченным взглядом окидываете свою квартиру, которая стоит всего семьдесят тысяч у.е. И если неурочно звонит телефон, вы вмиг покрываетесь холодным потом. Когда вы слышите: «Я на месте, все в порядке» или, стоя уже полчаса у занавески окна, видите ее машину, наконец-то въезжающую во двор, вы понимаете, что такое настоящее, большое человеческое счастье.

Для того, чтобы вам не получить инфаркт, надо:

— застраховать ее гражданскую ответственность на 5-10 тысяч у.е. Это когда она виновата в ДТП (до 0 в год);

— купить ей мобильный телефон;

— прилепить на стекла ее машины всякие знаки. Лучше «!» или «У», потому что «чайник» — это диагноз;

— купить ей специальное портмоне для прав и техталона и следить, чтобы страховая карточка с телефонами агента ВСЕГДА была рядом;

— лично проверять техническое состояние ее машины, особенно тормоза и резину.

В первой же поездке на работу моя жена совершила аж два ДТП. На подъеме, не сумев тронуться с места, она покатилась назад и бампером «Москвича» разбила стекло допфары польской фуры. На что водитель заорал: «Пани, ё... твою мать! Это „Бош“, она стоит двести долларов!!» «Пани» растерялась до неузнаваемости — страховки не было, мобильника не было. Спасли наши «дальнобойщики»: выскочив из своей фуры, стоящей рядом, они заорали на поляка: «При чем здесь она?! Это ты бедную пани своей дурой толкнул, мы все видели!»

По дороге с работы, уже подъехав к нашему подъезду, она не рассчитала радиус и провалилась левым передним колесом в нишу полуподвального окна — машина села на брюхо. А жена упала на руль и заревела. «Только мужу не говорите, убьет!» — умоляла она наших, тусующихся во дворе ребят, когда они, навалившись, поставили «Москвич» на колеса. Но когда я вошел на кухню, она первая мне все рассказала, опять заливаясь слезами.

Я достал из буфета бутылку коньяка, налил две рюмки и сказал: «Без этого на дороге не бывает. Но давай выпьем за то, чтобы сегодняшние ЧП были самыми серьезными в твоей автомобильной жизни».

Жена заплакала опять, но уже из благодарности. И поцеловала меня.

Действие пятое: она ездит. Но на чем?

Она уже вовсю ездит и даже в гараж загоняет машину сама. Но каждый вечер вы обречены выслушивать ее возбужденные монологи о сволочах, хамах, наглых «мерсах», о том,

что «еще бы чуть-чуть» и, конечно, о том, как она кого-то «сделала», как кто-то «глотал пыль» и т.п. Но слушать это надо обязательно внимательно, с сочувствием в первой части рассказа и с восторгом — во второй. Иначе вы в этот вечер поссоритесь. Самым гениальным с вашей стороны было бы: «Да ты что?! Ну-ка, расскажи подробнее... Он где был? А ты? Ну, ты даешь!» Самое же неприятное для вас будет: «Слушай, два раза сегодня красная лампочка, такая квадратная, загоралась». Или: «Когда направо поворачиваешь, что-то внизу стучит».

Мужчины всегда морщатся: «Ну вот, у меня не стучало и не загоралось, а у тебя, не успела сесть...» и почти никогда не обращают на это внимания: «Хороший стук всегда наружу вылезет». А зря.

Однажды жена приехала возбужденная: «Юр, я сегодня чуть в „шестисотый“ не впендюрилась — машина на ходу вдруг ни с того ни с сего заглохла, а тот тормозит! Я по тормозам, а они как деревянные!! Еле-еле остановилась, посмотри, что там?»

И только месяца через полтора (!) я поехал на ее «восьмерке». Целый день колесил, забыв даже про этот ее рассказ, а вечером со мной повторилось то же самое: движок неожиданно заглох, тормозная педаль мгновенно стала «колом» и я чудом увернулся от чьей-то лакированной и очень дорогой задницы.

Оказалось, что глохла «восьмерка» от того, что поплавки иногда задевали за корпус карбюратора, игла не открывалась и бензин не поступал. Вскрывал я его бессчетно, что только ни делал — хоть раз в месяц, но все равно заглохнет. Пока не купили новый карбюратор, я решил эту проблему просто — положил под сиденье молоток и показал жене: «Как заглохнет, открой капот и молотком по горшку фильтра воздушного хрясь! Но не сильно — поплавки упадут, бензин пойдет, заводи и вперед, поняла?» Она послушно кивнула.

А вот тормоза становились «деревянными» из-за копеечного штуцера вакуумника: в нем не работал клапан. Заменил его, и с тормозами стало все в порядке — тормозили и тогда, когда движок глох.

Так мы и ездили.

Действие шестое: как сохранить любовь.

Рождество мы всегда встречаем на даче. На этот раз решили — без детей, у них свои компании: елку живую нарядим, шашлычки на морозе, баньку истопим — по полной, в общем, программе.

Я выехал на дачу с утра, чтобы все подготовить, а жену ждал с работы к вечеру. Вечером — звонок: «Пап, мама плачет, не хочет с тобой говорить, она пришла домой вся обмороженная: у нее машина где-то заглохла и не заводится». Ё-ма-ё!! Вот тебе и Рождество!..

Возвращаюсь с дачи поздно, жена почти успокоилась: «Накупила я продуктов полбагажника, выезжаю на проспект — заглохла. Я молотком — не заводится. Опять молотком — ноль. Народ вокруг балдеет; представляешь картинку: молодая баба в норковой шубе с молотком мечется от мотора к рулю! Мужики собрались, кто сочувствует, кто в моторе копается: „Заводи!“ Опять ноль. И еще ноль, и еще. Тут я вспомнила, как ты свечи грел, — вывернули мне мужики свечи, схватила я их в тряпочку и домой, на батарею их, а через полчаса — обратно; мужики, представь, меня ждут, вворачивают свечи — опять ноль! И тут один из них говорит: „Эх, девочка, мужика бы тебе хорошего — так бы не маялась...“

— О, Господи... — зарыдала жена, сжав лицо ладонями: — Знали бы они, кто у меня муж!»

Мне стало стыдно и страшно: так ухандакать любимую женщину! Так ее унижать изо дня в день и не чувствовать этого: молоток, свечи тащила полкилометра по морозу, да на батарею (!), да обратно! Их же калить надо до красноты на газовой плите, да и при чем тут свечи...

Осознав всю глубину своего падения, через месяц я пригнал ей элегантнейшую иномарку-четырехлетку с гидроусилителем, кондишеном, АБС и аж четырьмя подушками безопасности. И нет теперь для меня краше картинки, чем видеть ее за рулем: так классно девочка смотрится!

А она после каждой поездки летает на крыльях, и по вечерам в нашей квартире тихо и спокойно. И пахнет любовью.

Действие седьмое: когда мы едем вместе.

Допустим, вы тормозите частника. Останавливается машина, а за рулем — женщина. Она

везет вас, как умеет, но вы же никогда не будете орать на нее: «Куда ты летишь!», «Перестраивайся влево!», «Тормози!», «Да ты же ездить не умеешь!»

А почему же со своей женщиной так можно?

Абсолютно доказанный факт: стоит рядом сесть мужу, женщина начинает ехать гораздо хуже, чем без него: тормозит без нужды, гонит, дергается, напрягается. Но я это понял далеко не сразу — смотрел искоса на ученические потуги жены, молчал и думал с ужасом: «Господи, как же она ездит по городу?»

Практически не было ни одной поездки, в которой я не высказывал бы хоть что-то критическое в ее адрес, считая, что тем самым я помогаю ей. Какой же я был глупец! После каждого моего замечания она ехала еще хуже, а я не понимал, что это от того, что я без конца ее напрягаю. Напрягаю даже молчанием, даже просто своим присутствием!

Позже, уже прозревшим, садясь на правое сиденье, я сжимал зубы и кулаки и говорил себе: «Ни слова! Ни слова, что бы она ни делала! Раскрываю рот только за две секунды до ДТП». Что ж, случались такие поездки, что я так и не раскрывал рта. Но лучше бы я его раскрывал! Лучше бы я весело и непрерывно трепался о чем-нибудь всю дорогу и тогда бы увидел ее истинную езду — у меня не хватало на это ума.

Зато у жены хватило ума меня нейтрализовать: когда мы едем на дачу и мое занудство ее достает, она останавливается у палатки и великодушничает: «Ну ладно уж, возьми свой джин-тоник». Долго уговаривать меня не надо и уже через пару минут, блаженствуя от горьковатой прохлады, я вижу мир иным: «Дорогая, как классно ты ведешь машину! Давай быстрее... еще... ну, молодец!»

Действие восьмое: ее критические дни. И ваши.

Двадцать три года во втором браке что-нибудь да значат, верно? Когда она начинает ни с того ни с сего «катить на меня баллоны» и буквально оскорблять, а я «завожусь с пол-оборота» и отвечаю, когда «коса вот-вот найдет на камень», я вдруг враз остываю: «Господи, все понятно, ведь у тебя вот-вот эти...» Проблема исчерпана. Но не на дороге.

Никто, к сожалению, у нас не проводил исследований о том, когда в течение месяца у женщин-водителей наивысшая аварийность? У мужиков понятно — пик ее приходится на пьянку и похмелье. У женщин же (по моим опросам журналисток-автомобилисток) — на «критические дни». Одна за два года трижды «тюкалась» — все три раза именно в это время. Другая не «тюкалась», но рассказывает, как ее муж недоумевает, ничего не понимая: «Ты сегодня как-то странно едешь, как будто в первый раз за рулем». «А я вообще не помню, как доехала: звездочки в глазах и такая слабость...» Третья уточнила: «Да, в эти дни я стараюсь за руль не садиться, но зато у меня, например, обостряется интуиция — за три секунды до аварии той машины, что шла впереди, я сбросила скорость и ушла в другой ряд, что-то тревожно на душе стало...»

У всех, конечно, по-разному, но если в безавтомобильной жизни жены вам может быть «по барабану», насколько сильно влияют на нее эти самые дни, то когда она рулит, вы просто обязаны это знать. И если влияют сильно, если она становится очень раздражительной и необъективной, то дешевле и спокойнее вам будет в эти дни жену с работы и на работу отвозить самому. И это будут ваши «критические дни».

Действие девятое: она становится... мной.

Сейчас она ездит каждый день, и я уже не стою у окна. Нет и вечерних историй с квадратными глазами о наглых «мерсах», о «мудаках», которые подрезают: она хорошо ездит. Но ездить с ней мне по-прежнему невозможно. Причем ситуация поменялась «на сто восемьдесят» — мне невозможно ездить с ней, когда... я за рулем. Она стала хорошо ездить и потому стала... мной.

Во-первых, она контролирует каждое мое движение: если я поворачиваю, она судорожно смотрит в зеркало. Если я перестраиваюсь, она за секунду до моего маневра его контролирует и косится в сторону перестроения, как норовистая лошадь. Если я торможу, она распирается в машине: «Ты чего так резко едешь?» Моя жена начисто забыв мою школу, достает меня каждую поездку: «Не гони..., почему ты дергаешь?.. Ты какой-то странный сегодня». Она стала... мной.

Единственная глава, которая к автомобилю никакого отношения не имеет. Почти не имеет...

Вряд ли можно сказать, что после дня рождения Марины Дюжевой, на который мы так счастливо успели, я «положил на нее глаз», — все шло, как шло. Снимались эпизоды нашего фильма, мы с Витькой-каскадером продолжали так кутить по дорогим кабакам, что мне пришлось, истратив свою немаленькую зарплату, продать с машины и приемник, и даже запаску.

«Класть на нее глаз» было не безнадежно — бессмысленно. Ее сияющие, наивные, детские глаза принадлежали к другому миру, при ней самые жуткие матерщинники-киношники даже ни разу матом не ругнулись. Она была для всех, как солнышко — без пятен и пола. Улетала самолетом на какие-то другие фильмы, прилетала, съемки продолжались.

Поскольку мой сосед по номеру Витька не переставал «окучивать» иностранок, то частенько мне приходилось искать ночлег. И частенько я забегал к Маше, которая одна (поскольку прима) жила в двухместном:

— Маш, можно у тебя кости бросить? А то наш Витек опять даму приволок.

Она никогда не отказывала. Если у нее в этот вечер не было почти студенческих компаний с гитарой и сухим вином в трехлитровой банке, то мы вдвоем весь вечер сосредоточенно писали письма — я своей жене, в жизнь с которой уже почти не верил, а она... я до сих пор не знаю, кому она тогда писала. Иногда мы разговаривали.

Потом гасили свет, желали друг другу спокойной ночи и засыпали. И я, клянусь, ни разу не подумал, что вот рядом, протяни руку, лежит молодая, красивая, мало того, знаменитая девчонка...

Доходило даже до идиотизмов — однажды Дюжева заходит к нам, а я ее выгоняю:

— Ой, Маш, уходи, не вовремя ты. Сейчас Витька «пшешек» приведет!

В другой раз, поздно ночью, Витька берет с нашего стола початую бутылку шампанского и буднично так объявляет:

— Я п-пошел к Машке в гости.

— Удачи! — напутствую я его по-мужски солидарно, но что-то внутри меня в ту секунду екает. Или мне сегодня так кажется? Утром я вижу Витьку в постели и не без волнения (или снова сегодня так кажется?) спрашиваю:

— Ну и как?

Витька-каскадер машет своей обезьяньей ладонью с широко отставленным, длинным большим пальцем и отвечает:

— Пэ-пэ-поговорили.

Утром на съемке Дюжева меня серьезно спрашивает:

— Слушай, у Витьки какая-то беда? Он пришел ко мне ночью, с шампанским, спрашивает через дверь: «Маш, у тебя кипятильник есть?» Я сказала, что есть, и впустила его. Он посидел часок и ушел, но был такой странный. У него что-то случилось?

Ну как такую можно хотеть?

Но однажды, спустя пять дней после ее дня рождения, вечером мне опять оказалось негде спать. И я опять завалился к Дюжевой. У нее та же самая, почти студенческая компания с гитарой в руках Витьки-звукооператора и с двумя трехлитровыми банками сухого, самого дешевого вина.

Из последних сил терплю я эту песенную романтику, а они никак не расходятся. Мне бы поспать пару часиков, потому что в три ночи в аэропорту Симферополя Голубев поручил мне встретить какого-то артиста.

Вина не пью. Песен не пою. Пережидаю единение душ, как курьерский поезд на переезде. Дюжева, конечно, в центре внимания — для неё поют, спорят, говорят умные мысли. Ко мне отношение — и я это ясно чувствую — осуждающее: они сюда на съемки приезжают деньги зарабатывать, а я — тратить. Они сидят по номерам с кипятильниками, пьют раз в неделю сухое противное вино, а я просаживаю жуткие суммы в ресторанах, таскаюсь с Витькой по бабам, устраиваю пьяные дебоши, подрался даже с богом съемочной группы, ее директором

Голубевым, на глазах у всех из-за какой-то харьковской продавщицы овощного магазина, затянувшей свое роскошное тело в кожаный комбинезон. Все это знают, и меня уже давно в приличные компании не приглашают.

А вот Дюжева относится ко мне не то что без малейшего налета презрения или высокомерия, как некоторые знаменитые, — даже ни капельки не свысока, хоть она тут познаменитее многих. Неслучайно же вся молодежь у нее постоянно собирается, как сегодня; пора бы им, кстати, уже и бай-бай, первый час ночи.

Когда все наконец расходятся, спать уже не имеет смысла, потому что через сорок минут отчаливать в Симферополь за артистом, пропади он пропадом.

Дюжева что-то читает, высоко лежа на подушке, водит глазами по строчкам с живым интересом, и спать ей, судя по всему, не хочется. У меня же глаза слипаются. Я так устал, будто это я, а не они орал весь вечер песни под гитару и пил сухое вино. Но делать нечего, беру какой-то журнал и силюсь в нем чего-то разобрать. Так проходит минут двадцать, и я не выдерживаю — ладно, поеду не спеша, как раз к трем поспею...

— Маш, поеду, пора. Ничего, что я тебя закрою, а как вернусь, открою и тихонечко лягу? Ключ-то у нас один на двоих. Ты любовника не ждешь?

— Нет, — серьезно почему-то качает она головой, отрывая глаза от книги.

Я подхожу к ней, наклоняюсь, чтобы поцеловать в щеку:

— Ну, тогда спокойной тебе ночи.

Вы замечали, может быть, что все киношники, даже те, которые друг друга ненавидят, бурно целуются при встрече и расставании?

За три месяца богемной жизни эта зараза прилипает и ко мне — я целую ее в щеку.

Но вдруг под моими губами оказываются ее губы...

Мне было тогда тридцать два года. Ей — двадцать пять. Я был женат. Она — разведена. Когда наш ялтинский роман еще не начинался, я удивился совпадению — она родилась в день рождения моей мамы. Когда мы уже сходили друг от друга с ума, выяснилось, что наши отцы родились в один день. Дальше — больше: свадьбы наших родителей, оказывается, состоялись с разницей в один день!

Наш первый сын Мишка родился через два года. Точно в день рождения Маши и моей мамы. Сейчас Мишка выше меня, учится в институте.

Наш второй сын Гришка родился через шесть лет. Точно в мой день рождения...

Уже много-много лет всякий раз, когда я просыпаюсь раньше моей жены, а в комнате нашей светло, я подолгу смотрю на ее лицо с одной и той же мыслью: «Господи, как же она хороша!»

«Ну, а причем здесь автомобиль? — спросит читатель. — Эта глава не „почти“, а совершенно никакого отношения к нему не имеет».

А вот и имеет. Много лет спустя я спросил жену, что было самым первым импульсом к тому, чтобы ей, актрисе, заметить инженера в рваных польских джинсах с окладом в сто тридцать пять рублей? С чего все началось?

Она ответила:

— Помнишь, ты учил меня ездить?

— Когда дал по шее за сцепление?

— Нет, это на меня как раз не произвело впечатления. Я чуть не врезала тебе в ответ по физиономии и просто перестала бросать педаль. А вот раньше, когда ты сидел за рулем!.. Ты так красиво ведешь машину, так уверенно, у тебя такие большие и ободранные руки... И я подумала тогда: наверное, этот человек так же уверенно может вести по жизни и женщину.

Когда воды по колено

Несколько ливневых дождей в городе, и вот она, новая проблема: что делать, когда вода по пороги, а то и выше, когда машина превращается в катер или в беспомощное корыто?

Если вам приходится ехать по глубокой большой луже, делайте это на минимально возможной скорости. Вода — не грязь, где нужен запас скорости, когда вода попадает на электрику двигателя, он глохнет.

Спортсмены, например, чтобы герметизировать самый уязвимый узел двигателя — «трамблер» (прерыватель-распределитель), перед ралли надевали на него хирургическую резиновую перчатку, продевая в каждый ее пальчик по проводу — четыре на цилиндры, пятый — центральный.

Если ваш автомобиль имеет ременный привод вентилятора, перед глубокой лужей снимите ремень, чтобы вентилятор не крутился, не разбрызгивал воду под капотом.

Если лужа очень глубока, лучше все же подождать, когда она спадет — береженого Бог бережет. В итоге вы потеряете меньше времени, чем ваши менее осторожные коллеги, и будете сидеть в теплой машине, наблюдая, как они бродят по колено в воде или ковыряются под капотами.

Если машина все же заглохла, черпанув порогами и всеми своими агрегатами воды — что делать? Первое — не отчаиваться, вряд ли вы могли что-то «запороть»: на отечественных машинах это маловероятно. Сразу же откройте капот — двигатель горячий, пусть сохнет. Можете ему помочь сухой тряпкой — протрите провода, свечные углубления, крышку трамблера снаружи и внутри, высоковольтную катушку. Попасть в двигатель воде из лужи нелегко, но возможно — через отверстие под масляный щуп, если щуп вставлен неплотно, не до конца, через шланг вентиляции картера, если он стоит без хомута, как часто это бывает.

Как узнать, попала ли вода в двигатель? Когда вы его все же заведете после «купания», дайте ему прочихаться, прогреться, заглушите и выньте масляный щуп. Если на нем масло не прозрачное, как обычно, (пусть даже темное), а белесо-мутное типа суспензии, то вода в движок попала. Не паникуйте, пусть движок поработает на холостых до тех пор, пока вода не выпарится и масло не примет свой обычный цвет.

Вода в глушителе не страшна, она вытечет. Хуже, если она попала в коробку через сапун, которым КПП соединена с атмосферой. Проверить это легко, достаточно открутить сливную пробку и слить воду — она всегда под маслом, поскольку тяжелее.

С кузовом сложнее — в полу багажника и салона, под обивкой, имеются сливные резиновые заглушки, которые надо вынуть, чтобы дать воде стечь. Но на современных, даже отечественных, машинах снять обивку непросто, однако все равно придется, потому что иначе она не просохнет.

Выезжая из лужи помните, что тормоза у вас — ноль! Обязательно просушите их, нажимая на тормоз и газ одновременно.

И последнее: если огромная дождевая лужа нанесла ущерб вашей застрахованной машине, чтобы возместить его, страховая компания потребует подтверждения, что это произошло по вине стихии. В этом случае надо вызывать ГИБДД либо иметь не менее двух свидетелей этой самой стихии. А лучше первое и второе одновременно.

Как завести автомобиль после зимней спячки

Проблема «заводки» автомобиля (не только весной, но и вообще) для российских любителей была особенно актуальна до начала семидесятых годов, пока не появились «Жигули», которые заводились на порядок лучше «Волг», «Москвичей», «Запорожцев» и «Побед». Не снята она и теперь, в век «мерседесов» и «чероки» на российских дорогах. Мой же опыт в этой части относится только к отечественным автомобилям.

Заорали вороны, заголубело небо и стало ясно, что вот-вот, на днях, вам придется реанимировать свой автомобиль после зимней комы. С чего начать? Как сделать это грамотно, ничего не испортив и не прибегая к помощи автосервиса, который оценивается нынче космическими суммами?

Конечно, проще и элегантнее всего было бы смести с машины снег, сесть за руль, повернуть ключ в замке зажигания и... Не жили хорошо и нечего начинать — не получится. (Зато вас всю зиму грела мысль, что точно так же не получится и у угонщика.) Если получилось — я очень рад за вас, прочитайте эту главу в следующем году, когда не получится.

Перво-наперво займитесь аккумулятором. Если стартер плохо крутит, не спешите тащить аккумулятор на зарядку. Сначала снимите клеммы, тщательно зачистите их мелкой шкуркой и попробуйте опять завести машину «малой кровью», обязательно подкачав ручным насосом

бензин в карбюратор.

Если «малой кровью» не получилось, попробуем «средней»: снимите аккумулятор, отогрейте его за ночь дома. Долейте в него дистиллированной воды, подключите к нему зарядное устройство. Не оставляйте аккумулятор без присмотра. Во-первых, при зарядке выделяется водород, смесь которого с кислородом воздуха взрывоопасна и называется «гремучий газ». Во-вторых, пластины аккумулятора могут замкнуть, да мало ли что еще!

Зарядив аккумулятор, тащите его к машине. Затяните клеммы. Проверьте уровень масла, натяжение вентиляторного ремня: не болтается ли, не лопнул ли? Проверьте по прибору, есть ли бензин в баке, подкачайте его ручным приводом бензонасоса в карбюратор (лучше снять бензошланг с карбюратора и посмотреть, идет ли он. Это секундное дело). Протрите сухой тряпочкой провода, крышку трамблера (прерывателя-распределителя) изнутри и снаружи, а еще лучше использовать против сырости специальный аэрозоль.

Бензин вы проверили, проверьте теперь искру: вытащите из крышки трамблера центральный провод (который идет от катушки) и расположите его конец в одном сантиметре от какой-нибудь некрашеной детали «массы» автомобиля. Попросите жену покрутить стартер. Если искра есть, вы не сможете ее не увидеть и не услышать характерное щелканье. Услышали? Это значит, что катушка высокое напряжение на трамблер дает, а вот разносит ли тот его по цилиндрам?

Чтобы проверить эту «маленькую» искру, снимите провод с любой свечи (а центральный — вставьте на место) и проделайте то же самое (жена крутит стартер), но конец свечного провода держите от массы ближе, миллиметрах в 5-6. Эту искру труднее и услышать, и увидеть, особенно если под капот заглядывает солнце, зато ее легче почувствовать: если дернет, то все в порядке. Если искры нет, вызывайте специалиста, но опять же не из сервиса, очень дорого, а лучше «дядю Васю».

А теперь — за руль! Если с 3-4 попыток двигатель не завелся, выверните свечи и погрейте их на плите или паяльной лампой, но не очень, а так, чтобы плюнешь — шипит. Если машина опять не завелась, попросите у кого-нибудь «прикурить» — присоединитесь проводами к чужому аккумулятору. Обратите внимание: к аккумулятору, а не к генератору, потому что если вы накинете свои провода через зажимы-крокодильчики просто на чужие клеммы, то у той машины-донора может сгореть электронное реле-таблетка. Оно не рассчитано на такие токи. И сами других таким образом не заводите: отсоедините клеммы генератора, а уж к аккумулятору можете смело присоединять чужие провода.

Если и это не помогло, остается единственное — буксир. Единственное, но очень нежелательное, поскольку вы за зиму дисквалифицировались как водитель, дорога либо скользкая, либо мокрая, тормоза после зимы срабатывают через силу, а то могут и отказать вовсе. Проверьте уровень тормозной жидкости. Долейте.

Если уж решились на буксировку, то сначала включите последнюю, четвертую или пятую передачу — пусть на небольших оборотах ваш двигатель несколько раз прокрутится. Заводите на третьей. Если скорость буксировки меньше тридцати километров в час, а на третьей не заводится, заводите на второй. Но не забудьте включить при этом зажигание.

Если буксировка по каким-либо причинам исключается, а ничто другое не помогает, то есть один очень эффективный способ — залить в цилиндры через свечные отверстия по нескольку граммов эфира. Взревет ваш движок, как молодой.

Не гоняйте холодный двигатель на больших оборотах, проверьте тосол и показания всех приборов. Прогрейте двигатель и сделайте пару кругов по окрестностям. Прищурьтесь на солнышко — двигатель работает ровно. Поздравляю!

Вы завелись, а это значит, что весна действительно пришла.

Масла, бензины, антифризы — настоящие и фальшивые. Какое масло заливать в двигатель?

Вопрос слишком серьезный для того, чтобы верить мне, не специалисту в этом деле, на слово. Поэтому пусть лучше ответит профессионал — начальник лаборатории масел

Научно-исследовательского автомоторного института (НАМИ) Александр Первушин:

— Заливать в двигатель автомобиля нужно то масло, которое рекомендует завод-изготовитель вашего автомобиля. Поверьте, эти рекомендации взяты не с потолка, а являются результатом тщательных исследований.

— Но ведь народ хочет, что получше. Не будете же вы утверждать, что наши масла на уровне импортных?

— Все российские масла имеют отечественную основу и импортные присадки. Основа наша приближается к мировым стандартам; кстати, многие западные фирмы закупают наши базовые масла. Присадки же добавляются в соответствии с особенностями и характеристиками тех двигателей, на которые они рассчитаны. Наши, например, двигатели — средне-форсированные.

Если вы в «Жигули» зальете масло для грузового «ЗИЛа», то тысяч через 15-20 пробега у вашего двигателя «залягут» поршневые кольца: разные группы масел. Если в «шестисотый» вы будете заливать разные масла соответствующей ему группы — ничего не произойдет.

— А если я в «Жигули» буду заливать масло для «шестисотого»?

— Вреда не будет, но и чуда не произойдет — машина полегче будет заводиться в морозы, чуть меньше изнашиваться, расходовать бензин, дольше «ходить». А вот если вы в отечественный изношенный двигатель зальете такое масло, то может случиться беда — застучит.

— Почему?

— При длительной эксплуатации наших двигателей на традиционных маслах в них образуются многолетние толстые слои отложений, которые высококачественным маслом вымываются, образуются повышенные зазоры и — кирдык двигателю.

— Какова периодичность замены «жигулевских» масел?

— Завод рекомендует 12-15 тысяч километров, но это первая категория эксплуатации, у нас чаще всего вторая: десять -двенадцать тысяч будет в самый раз.

— Многие масла называют минеральными, что это такое?

— Это те масла, которые мы извлекаем из нефти. При этом извлекается не только то, что нам нужно, но и то, что извлекается попутно, а это не всегда хорошо.

Когда мы берем газ и химическим путем строим молекулу того, что нам нужно, мы получаем синтетическое масло. Главные достоинства синтетических масел — лучшие пусковые характеристики в мороз и в 2-5 раз больший срок службы по сравнению с минеральными.

— Можно рекомендовать владельцам новых отечественных автомобилей использование синтетического масла?

— Вполне.

— А что такое — полусинтетика?

— Правильнее было бы сказать — частично синтетика: 30-40 процентов синтетического компонента, а остальное минеральная основа.

— Значит, их возможно смешивать?

— Да. Но кустарно: одно доливать в другое — только в аварийной ситуации, чтобы доехать, ну тысячу километров, не больше. Ведь для двигателя важнее количество масла, чем качество. Потом смесь надо обязательно слить, обязательно двигатель промыть, затем хорошо бы залить родное масло, проехать на нем километров 500-700, слить и залить то же самое: подстраховаться.

— Какие масла нельзя доливать в аварийной ситуации?

— Растительные масла, трансмиссионные, авиационные —особенно синтетические.

— А дизельные?

— Можно. Но не увлекайтесь смешиванием: если взять три супермасла и смешать их, то получится масло худшее, чем самое плохое из трех, с чудовищной мешаниной присадок — этакий компот.

— Как вы относитесь к экспресс-промывкам, которыми сейчас забиты все прилавки?

— Сдержанно, как и к промывочным маслам, как и к промывке двигателя вообще.

— Вы хотите сказать, что промывка не нужна?!

— Только после аварийных ситуаций, когда приходилось масла смешивать или

употреблять масло неизвестного происхождения, когда есть подозрение, что масло попалось фальшивое.

При нормальной эксплуатации, когда вы употребляете одно и то же масло, промывка больше вредна, чем полезна.

— Но ведь при сливе отработанного масла в двигателе остается какое-то его количество?

— Да, от трех до семи процентов масла в двигателе остается, но рекомендуемые сроки смены масла всегда учитывают этот остаток. А разве при промывке те же 3-7 процентов промывочных жидкостей не остаются? А это не есть хорошо, они не рассчитаны на длительную работу,

— Хочется, чтобы масло было чистенькое...

— Оно не должно быть чистое, оно должно темнеть.

— Как? А я рекомендации читателям давал, что если металла щупа сквозь масло не видно, то его пора менять.

— Это было справедливо к тем маслам, которые канули в прошлое. Если масло прозрачное, то оно не работает. Один из патриархов в науке о моторных маслах любит приводить такой пример: вы когда руки моете с мылом — вода с них прозрачная стекает?

— Нет, грязная.

— Верно. И чем мыло лучше, тем руки белее, а вода чернее. Но чернота масла это не грязь, как думают многие, для грязи есть фильтр, это при температуре 75 градусов и выше начинает разлагаться один из его компонентов — масло работает.

— Что вы скажете о всякого рода добавках в масло и зачастую, как утверждает реклама, чудодейственных?

— К каждой такой добавке надо подходить индивидуально и осторожно: в товарном масле, я повторюсь, есть все необходимое для двигателя. Но если он, скажем, сильно изношен, понижено давление, горит красная лампочка, а ехать надо и ремонт делать не хочется, то можно использовать загустители масла. Опять же при изношенном двигателе можно применять так называемые «реметаллизанты», эффект они дают, но из старого двигателя новый не делают. Однако следует помнить, что срок службы масла при таких добавках снижается на 10-15 процентов.

Что такое фальшивые масла и как от них уберечься?

Индустрия подделок захлестнула Россию, и я совершенно уверен, что все страны мира вместе взятые не подделывают столько товаров, сколько мы. Пожалуй, в самых чудовищных масштабах подделывают именно моторные автомобильные масла.

То и дело узнаешь, как ловкие и нечистоплотные на руку дельцы получают на фальшивках сверхприбыли, а мы, автомобилисты, — дымящие и стучащие двигатели и огромную дыру в домашнем бюджете.

Случаи случаями, но где найти статистику этого явления, кто исследует этот рынок не выборочно, а достаточно полно, кто готов защитить наши интересы? Многодневные мои поиски дали печальные результаты: ни одна из серьезных государственных организаций рынок моторных масел не исследует, никому наши интересы не интересны и защищать их некому. Но ищущий да обрящет: совершенно случайно в мои руки попали документы — результаты исследования рынка масел, проведенные одной фирмой.

Сначала немного теории — доля присадок в маслах колеблется от 5 до 12 процентов, но стоимость их столь высока, что составляет половину стоимости готового масла.

На заводе масла не подделывают. Их отправляют потребителю, а точнее — перекупщику в железнодорожных и автоцистернах. А вот там при розливе в бочки или пластиковые канистры — своя рука владыка. В магазины и на лотки масла привозятся со всеми сертификатами качества, соответствия, накладными и т.п. — не подкопаешься. Магазину очень выгодно брать на реализацию фальшивое масло, потому что прибыль от него больше, чем от настоящего, а магазин при этом ничем не рискует: такое, мол, привезли, все документы в порядке, с нас взятки гладки.

Обследованию качества продаваемого моторного масла было подвергнуто более 50

специализированных автомагазинов и более 20 лотков Москвы. Дешевые безымянные «жигулевские» масла, продающиеся в низкокачественных канистрах (как правило, прозрачных), с низкокачественной этикеткой и пробкой являются подделкой на 90% (!). Масла, выпускаемые российскими производителями и фирмами-фасовщиками под собственными торговыми марками, имеющие качественные упаковку, этикетку и пробку-пломбу, являются подделкой на 60% (!). Процент подделки импортных масел невелик из-за чрезмерной дороговизны и высокого качества их упаковок.

Однако учитывая, что именно с каждой импортной 4-литровой канистры жулики получают наибольшую «чистую» прибыль в 4-6 долларов, то есть — во много раз больше, чем с отечественной, — такую вероятность исключать нельзя.

Эти цифры, конечно, ошеломляют. Но я уверен, что они близки к истине: беспредел в торговле моторными маслами цветет по всей России махровым цветом. Из-за отсутствия контроля, а главное — из-за безопасности такого «бизнеса»: ведь масло покупаешь сегодня, а движок «кончается» месяца через два-три...

Как же все-таки уберечься от фальшивки?

Не покупать отечественное масло в пятилитровой канистре дешевле 7 долларов в пересчете на рубли.

Не покупать масло в некачественной канистре с некачественной, текущей пробкой, не имеющей отрывной пломбы, с некачественной этикеткой. На этикетке должна быть указана не какая-то темная лавочка типа ТОО «Рога и копыта», а известный в стране либо производитель, либо продавец масла, таких немного.

Настоящее импортное масло в 4-литровой упаковке не может быть дешевле 12 долларов. Помимо высокого качества западных упаковок обращайте внимание на белую полупрозрачную вертикальную полоску с делениями: если она есть, вероятность подлинности масла резко повышается.

Чем канистра качественнее, дороже, тем меньше вероятность подделки.

Среди импортных синтетических масел подделки встречаются гораздо реже. Контрольных закупок на этом рынке не делалось, но, по оценкам экспертов, 10-15 процентов — подделки. Закон тот же: чем дороже, качественнее канистры, тем меньше вероятность подделок. Лучше других защищены марки «Кастрол», «Шелл», «Мобил», «Хессол».

Вот, собственно, и все — не кормите своего верного Россинанта «гербицидами» и «пестицидами», будьте бдительны, дорогие автолюбители.

Что вы знаете о тосоле?

Что тосол — незамерзающая жидкость? Похвально. Почти все знают, что тосол «течет», а иногда и хлещет. Кое-кто слышал, что менять тосол надо раз в три-четыре года, — это уже знания профессионалов. Как и то, что тосол течет тем сильнее, чем ниже температура, и почти всегда перестает течь при прогретом двигателе.

Итак, что мы знаем о тосоле? Во всем мире для обозначения того же продукта употребляется слово понятное и простое — антифриз: против холода, против замерзания.

Наш самый ходовой тосол-40 на 45 процентов состоит из воды, на 53 процента — из этиленгликоля, знакомого нам со школы, и на 2 процента — из присадок. В свою очередь, присадки состоят из 13 компонентов.

Благодаря этим присадкам тело двигателя изнутри — все, что омывает тосол — покрывается защитной, антикоррозионной пленкой. Если тосол разбавить водой, даже в небольшой пропорции, то пленка разрушается и металл коррозирует в гораздо большей степени, чем если бы вместо тосола была бы залита просто вода.

А ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО ТОСОЛ РАЗБАВЛЯТЬ ВОДОЙ НЕЛЬЗЯ!

А вот западные антифризы разбавлять водой обязательно. Потому что экономный, считающий каждый пфенниг Запад выпускает концентрат, который каждый может разбавить водой в той пропорции, которая больше подходит для его климатического пояса, температур окружающей среды и времени года, в которое он свою машину эксплуатирует. На упаковке антифриза всегда есть наклейка с таблицей количеств добавляемой воды и температур

замерзания этой смеси, по которой и надо действовать.

Их антифризы в наши двигатели заливать можно. Но дорого.

Наши тосолы в их двигатели заливать не стоит. Потому что наши радиаторы сделаны из латуни и стали (в последнее время стали делать из алюминия). А радиаторы их машин — из алюминиево-магниевых сплавов, обладающих огромной теплоотдачей. От нашего тосола они коррозируют гораздо быстрее, чем от своего антифриза.

Тосол — вещество весьма токсичное. Ученые утверждают, что всего 100 (сто) его граммов могут отправить человека на тот свет. Может быть, это — иностранные ученые? Потому что я знал не одного нашего человека, сосавшего тосол из шланга и заглатывавшего при этом дозы больше указанной смертельной — все живы. Правда, после этого они всегда разбавляли тосол водочкой.

Тем не менее юмор здесь неуместен, потому что тосол действительно очень ядовит, но никто никогда из нас, автолюбителей, не видел емкостей в гаражах, на сервисах, куда бы его следовало сливать для дальнейшей переработки, как сливают, скажем, отработанное масло — нет такой практики. И льют его всюду, где застанет случай, в землю, в землю, в землю. Напрасно. Не делайте этого, хотя бы на своем дачном участке, во дворе, где гуляют ваши дети.

По данным Управления Москвы по экономическим преступлениям (УЭП), от 50 до 80 процентов тосолов, продающихся в России, поддельные.

Этот продукт, конечно, не так выгодно подделывать, как моторные масла, но подделывают! Вместо этиленгликоля льют черт-те что, для цвета добавляют синьку, а о присадках не вспоминают вообще.

Фальшивые тосолы обычно и, как ни странно, зимой не замерзают, но зато при плюсовой температуре закипают с удивительной легкостью.

Отличать их от настоящих следует по тем же признакам: чем дешевле продукт и невзрачнее упаковка (как правило, белая пластмасса), чем полусамодельнее этикетки, сморщенные и залитые тем же тосолом, без адреса и телефона производителей, тем настороженнее следует к такому тосолу относиться, а лучше всего не брать его вообще. Верный способ — замерить ареометром плотность жидкости. Если это настоящий тосол, его плотность должна лежать в пределах от 1.065 до 1.085.

Бензины настоящие и фальшивые

Однажды специалисты фирмы «Мерседес» решили проверить наши бензины в Москве. Выяснилось, что то, что у нас продается под маркой А-95, соответствует по европейским меркам неплохому бензину А-92, а наш 93-й (92) соответствует 88-му, но «с элементами дизтоплива».

Из-за передозировки механических примесей в наших бензинах на западных инжекторных двигателях примерно после пробега 40-60 тысяч сначала выходит из строя прецезионный насос высокого давления, потом дозатор, а потом — форсунки.

И это — бензины, что называется, настоящие, а что же представляют из себя фальшивые?

Самый распространенный способ фальсификации бензина — выдать 72-й за 76-й, 76-й — за 92-й, 92-й за 95-й. Случается, разные марки бензина смешивают, разбавляют соляркой в пропорциях, зависящих от жадности. Воду у нас, в отличие от теплой Америки, в бензин почти не подмешивают.

Ни в том, ни в другом случае обнаружить обман на заправке практически невозможно, зато при езде заметно ухудшение динамики, появляется копоть из глушителя, нагар на свечах. К тому времени, как вы поймете, что вас надули, как правило, вы оказываетесь далеко от той самой заправки и большого желания вернуться, чтобы вывести жуликов на чистую воду, не испытываете. К тому же надувательство по-крупному редко бывает на стационарных заправках, как правило, на контейнерных, а чаще всего — у бензовозов, притулившихся по обочинам дорог. Пока вы расчухаете, что к чему, их и след простыл.

Года два-три назад в Москве и некоторых крупных городах проблема фальшивого бензина стояла так же остро, как сегодня стоит проблема фальшивого масла. Кто смог, тот урвал. Но потом серьезные владельцы бензоколонок объединились и обратились к властям с просьбой

пресечь торговлю некачественным и дешевым топливом. Хозяину бензоколонки, вложившему в оборудование и инфраструктуру своей заправки около миллиона долларов, разорителен такой конкурент. Невыгодно ему, находясь в законном и контролируемом поле, торговать и некачественным бензином.

Власти издали законы, запрещающие заправку с передвижных и контейнерных колонок, учредили инспекцию, контроль и назначили жесткие санкции за торговлю некачественным топливом — мы сегодня это чувствуем. В принципе каждый московский автолюбитель может сегодня взять с любой заправки пробу в бутылку, отвезти на экспертизу и получить результат, а при отрицательном — наказать жуликов. На первый раз — штраф, а при повторе — лишение лицензии. Это серьезные меры, и в Москве, по крайней мере, порядок в этой сфере сегодня наведен.

Первый признак кретина: он прибавляет газ, когда его обгоняют (езда по шоссе)

Начинается пора отпусков и дач — все чаще и чаще вы выруливаете из города на шоссе. Вы и ваши пассажиры вздыхаете: наконец-то просторы, воздух, ни городской суеты, ни ежесекундного напряжения за рулем...

Не расслабляйтесь! Именно здесь, на шоссе, начинается опасность настоящая, потому что скорости возрастают, а именно они превращают ошибки несмертельные в смертельные. Среди моих друзей и знакомых, опытнейших испытателей АЗЛК, раллистов, на моей памяти погибло более десяти человек, и лишь один — в городе, все остальные — на шоссе.

Езда по шоссе отличается от езды по городу так сильно, что уверенно челночащий на перекрестках таксист может оказаться полным «чайником» за городом, а если и будет лихачить по привычке, то опасно, неумело.

Итак, правило первое: выехав на шоссе, не спешите резко прибавлять скорость, к ней надо привыкнуть. Не нажимайте педаль газа волевым порядком только потому, что вы на шоссе, доверьтесь своему организму, и он сделает это сам: через какое-то время вы обнаружите, что скорость прибавилась, вы привыкли, и ваша нога это сделала непроизвольно.

Шоссе — не космос
(Аксиома)

Второе — вас обгоняют. Водитель экстракласса возьмет правее, включит правую мигалку, чтобы показать, что он видит обгоняющего, и даже сбросит скорость, чтобы обгон произошел быстрее.

Кстати, обгон тем безопаснее, чем он быстрее. Особенно это касается обгонов с «выездом на полосу встречного движения», что в России сплошь и рядом. Тот, кто вас обгоняет, может не видеть, что навстречу вынырнул автомобиль: вы-то к нему ближе. Поэтому, если вы видите, что вас обгонять опасно, включите левую мигалку, но по-прежнему держитесь как можно правее. Если он не дурак и эту книгу читал, то ваше предупреждение поймет и скажет вам спасибо. Не думайте, что вы делаете услугу ему, в первую очередь — себе, потому что, выйдя на обгон и увидев встречного, он обязательно заставит «вздрогнуть» и вас.

И, наконец, третье, самое главное — обгон. Вы пошли на обгон. Вообще, об обгоне можно написать поэму. Почему поэму, спросите вы, а не роман или повесть? Да потому что «обгон с выездом на полосу встречного движения» — это чисто наш, российский, смертельный и захватывающий аттракцион, неиссякаемый источник острых наслаждений, услада рисковой русской души. Заставить сделать такое иностранца невозможно — весь западный его генофонд встанет при этом на дыбы. Ведь езда по шоссе для него — это выбрать свой ряд и вперед, по автобану. От автобана до автобана они передвигаются, бывает, и по узким дорогам, но друг за другом, без обгона. Они до посинения могут плестись за каким-нибудь колесным трактором, но встречная полоса — табу!

Я помню, что во время кругосветки, въехав в СССР (в 1989 году) через Брест, миновав всю Прибалтику, Питер, Москву и половину среднеазиатских республик, где-то под Бухарой

только первый наш итальянец вышел на встречную для обгона. Господи, как же мы ему тогда аплодировали по рациям!..

Обгоны бывают разные. Вот обгон «чайника»: вы едете за машиной и видите, что путь свободен, выходите влево, нажимаете газ, ваша скорость медленно нарастает, обгоняете, уходите вправо. Это опасный обгон. Опасен он тем, что длится долго, секунд десять — тридцать, потому что в его начале вы имеете такую же скорость, как и обгоняемый вами автомобиль.

А вот обгон грамотный: приближаясь к обгоняемой машине, вы заранее, метров за сто, берете левее и оцениваете три скорости — свою, встречного автомобиля и обгоняемого.

Если встречный вас беспокоит, то вы уходите в свой ряд, сбросив скорость и оставив 100-70 метров до объекта, который вам нужно обогнать. Вот встречный автомобиль приблизился к обгоняемому, но они еще не «пересеклись», и вы видите, что следующий встречный вам уже не опасен. Вперед! Если едете на четвертой, включите третью передачу, если на пятой — четвертую, и газу! Ваша скорость нарастает, встречный пролетает мимо, вы выходите влево, еще раз убеждаетесь, что путь свободен, и обгоняете. Поскольку ваша скорость значительно больше скорости обгоняемого, такой обгон займет всего 3-4 секунды, а значит, будет во много раз безопаснее предыдущего.

Еще безопаснее он будет, если при приближении к попутно следующему автомобилю вы оцените надежность крепления груза в его кузове: не сорвет ли оттуда вам в лобовое стекло лист фанеры, не сыпанет ли на выбоине из кузова гравием, не застрял ли между сдвоенными задними баллонами грузовика кусок кирпича, который, вылетая, может пробить ваш автомобиль насквозь, словно снаряд.

Еще безопаснее будет ваш обгон, если до него вы помигаете обгоняемому фарами, чтобы себя обозначить, если во время него краем глаза будете следить за передними его колесами — даже самое малое движение руля можно заметить таким способом: не возьмет ли он левее, не видя вас и объезжая яму, лужу, камень.

При длительных и дальних поездках, особенно летом и на камерных шинах, не поленитесь пару раз остановиться и замерить давление: раскаленный солнцем асфальт плюс скорость нередко приводят к тому, что давление воздуха в камерах возрастает настолько, что они разрываются на ходу. Однажды под Симферополем рвануло у меня из-за этого колесо на очень приличной скорости во время обгона, мое счастье, что заднее: еле-еле удержал машину на дороге.

Если какой-то участок шоссе щедро посыпан гравием, резко снижайте скорость и сторонитесь любых машин, особенно встречных. Гравий опасен не только тем, что на нем занесет, 90 процентов битых стекол фар, лобовых стекол получается именно на нем. Но главное — сколы краски, мастики и грунтовки на вашем автомобиле, незаметные летом, зимой проступят пятнами ржавчины, с которой уже не справиться.

Не обгоняйте на закрытых — особенно правых — поворотах, где видимость ограничена, не обгоняйте перед закрытыми спусками. Русский «авось» здесь совершенно неуместен, поберегите его для других, более безопасных занятий. Закрытый спуск — это спуск за переломом дороги, «горбом», который вам не виден. В крайнем случае, если обгон уже начат, его можно завершить, если спуск неглубок и не может скрыть встречный легковой автомобиль вместе с крышей, полностью. Эту глубину можно определить по оставшейся высоте «полуутонувших» кустов, деревьев на обочинах, а главное — телеграфных столбов. Однако не доверяйтесь этому способу полностью: для этого нужен немалый опыт.

Остерегайтесь на шоссе, особенно в дождь, грязных следов въехавших на него с грунтовок автомобилей и тракторов. Обычно это глина. Одно неверное, резкое движение рулем, один качок тормозной педали — машину закрутит мгновенно и выбросит куда угодно — под встречного, под того же обгоняемого.

Осторожно пересекайте на скорости продольные выступы асфальта или длинные выщербины на нем, делайте это постепенно и под самым маленьким углом: именно из-за них погибла чета Харламовых, знаменитый хоккеист и его жена.

Для того чтобы остановиться и съехать с шоссе на обочину, в лес или куда угодно, даже в сушь, без дождя, включите правую мигалку, тормозите на шоссе почти до нуля и съезжайте

плавно, отпустив тормозную педаль. Так же с обочины и выезжайте на шоссе, а, выехав, не спешите прибавлять газ и тем более обгонять: не забывайте, что протектор колес вашего автомобиля забит глиной, землей, песком.

Имейте в виду: на траве, особенно мокрой, машину заносит ничуть не слабее, чем на льду.

При въезде на скорости в лужу, в песок, особенно одной стороной, держите крепче руль, его может вырвать из рук, а лучше сбросьте скорость.

Не ленитесь в непогоду останавливаться и протирать фары, стоп-сигналы и лобовое стекло. Не экономьте на щетках, их надо менять раз в год, потому что резина стареет, а свобода дороже. Если вам кажется, что ваши старенькие щетки трут хорошо, значит, вы забыли, как чистят новые.

Одним из самых главных неудобств езды по шоссе являются посты ГАИ-ГИБДД. В России такие правила езды, машины и дороги, что ни в чем не виноватых водителей не может быть в принципе. А это значит, что любого из нас можно останавливать и штрафовать, чем посты успешно и занимаются. Они столь многочисленны и монументальны, что материалов, ушедших на их строительство, с лихвой хватило бы для приведения главных российских дорог в нормальное состояние. Далеко не всегда о постах ДПС (так их сейчас называют для краткости) предупреждают знаки. В таком случае приметой стационарного поста может быть антенна его радиостанции, заметная издалека, но самый верный признак — мигание фар встречного автомобиля.

Лет тридцать назад этот способ предупреждения об опасности не был распространен. И вдруг в одной из газет появляется статья какого-то милицейского чина, который разносит прибалтийских водителей за «ложную солидарность»: мигают водители друг другу, предупреждая о засадах ГАИ. И после этой статьи замигал фарами весь Союз!

Мигайте, друзья, на здоровье! И пусть вашу совесть утешает тот факт, что все наши посты — скрытые и стационарные, в кустах и с биноклями — не имеют аналогов в мире, до недавнего времени они были ярчайшими признаками тоталитаризма.

Однако теперь, особенно после Чечни, ситуация изменилась. Посты крепко вооружились — вплоть до БТР — и стали главными фильтрами против терроризма, контрабанды наркотиков, угонов, доставки оружия. Не пытайтесь вступать в конфликты с его сотрудниками, останавливайтесь по первому их требованию и делайте все, что они «посоветуют». Имейте в виду, что они имеют право стрелять.

А продолжу я разговор о езде по шоссе случаями, происшедшими со мной, моими друзьями и знакомыми. Случаи автомобильной жизни имеют совершенно особую ценность, потому что на них единственных можно учиться с помощью чужого опыта. Все же остальные элементы жизни: любовь, ненависть, дружба — все постигается шкурой собственной.

Езда была равна — схлестнулись два говна
(Один «чайник» обгоняет другого)

На сельской булыжной дороге я пошел на обгон грузовика, имея большое преимущество в скорости, но просмотрел, что впереди даже не перекресток — съезд с дороги влево. Водитель грузовика, не мигая, не посмотрев в зеркало, крутанул руль влево, и мой «Москвич» врезался в его переднее колесо. Будьте втройне осторожны на проселках, местных дорогах, где «закон — тайга, медведь — хозяин», где девять из десяти водителей пьяны или с сильного похмелья!

Мой друг, начальник лаборатории АЗЛК, раллист, ехал по просторному шоссе где-то около 130 километров в час и пошел на обгон грузовика справа, так как слева грузовик обгоняла другая легковушка. При такой огромной разнице скоростей обгон почти мгновенен, а справа от грузовиков на просторных шоссе остается, как правило, достаточно асфальта, если бы... Если бы за полсекунды до обгона водитель грузовика не взял резко правее, увидев в зеркале не моего друга, а легковушку, обгонявшую его слева, как положено. Мой друг погиб — никогда не делайте за рулем ничего резко! И не обгоняйте справа, даже если вы мастер спорта и очень спешите.

Один мой знакомый был покалечен унитазом в упаковке, выпавшим на повороте на крышу его автомобиля из кузова обгоняемого грузовика. Кстати, из кузовов очень много всего

выпадает при движении, будьте внимательны.

Знакомый моего знакомого, тоже раллист, погиб совершенно, казалось бы, в уникальном случае, который тем не менее повторяется почти с каждым. Раннее утро, солнце, сухое и абсолютно пустынное шоссе, в конце которого, почти на горизонте — «девятка», мирно стоящая на правой обочине. Опытный водитель все равно в такой ситуации сбросит скорость: а вдруг стоящий автомобиль оживет? Но в данном случае «девятка» была пустой — она просматривалась насквозь, и никакой головы водителя не было видно. Поэтому опытный знакомый моего знакомого скорость (и очень приличную) не сбросил, а за долю секунды до обгона «девятка» вдруг ожила и с обочины пошла прямо на разворот! Предполагают, что водитель «девятки» (он тоже погиб), наклонившись, что-то исправлял в машине...

Тоже ранним летним утром на совершенно пустом шоссе под Полтавой водитель «Волги» с удивлением увидел, что встречный, еще далеко-далеко впереди идущий «ЗИЛ» плавно-плавно пересек осевую и едет по его полосе ему навстречу. Что делать? Времени на мысли оставалось достаточно. Водитель «Волги» сбавил скорость, помигал светом — «ЗИЛ» как ехал в лоб, так и едет. И тут он, водитель «Волги», делает первую ошибку: берет левее и сближается с грузовиком в свободном левом его ряду. Когда до странного «ЗИЛа» оставалось совсем чуть-чуть, возмущенный водитель «Волги» делает вторую ошибку, стоившую ему жизни: он включает мощный клаксон и дальний свет одновременно. Водитель «ЗИЛа» просыпается — да, он спал! — и, ничего не соображая, увидев себя во встречном ряду, инстинктивно рвет руль вправо...

А что же здесь надо было делать водителю «Волги»? Первое — понять, что водитель встречной уснул. Теперь вы это поймете. Второе — заехать на свою обочину как можно глубже и желательно выйти из машины. Имейте в виду, что уснувший водитель, заехавший на обочину и ощутивший тряску, как правило, просыпается — еще на этом свете.

Очень сложна езда по шоссе зимой, когда под каждым колесом свое «покрытие» — то снежно-песчаная крошка разделительной полосы (это под левой стороной), то глинистая слякоть обочины (под правой), то ледяные языки, то чистый лед, а то асфальт, посыпанный соленым песком. Жизнь от смерти в таких условиях отделяет один качок тормозной педали или резкое движение руля. В первом случае тормозное усилие на всех колесах (попарно) одинаковое, а коэффициент сцепления каждого колеса с дорогой — разный: вот вам и мгновенный занос. И тут уже в дело вступает руль и педаль газа, потому что при заносе на любой марке автомобиля тормозную педаль следует немедленно отпустить; если капот вашей машины пошел при заносе влево, то руль следует повернуть вправо, и наоборот. Одновременно газ на заднеприводных автомобилях следует сбросить, на переднеприводных — нажать, прибавить, но не сильно.

Прекрасно отдаю себе отчет, что вышенаписанные строки — пустое место. Вы можете мысленно все это проделать, но когда та же ситуация прихватит вас на дороге — не дай бог! — ничто из мысленно проделанного не поможет. Сработают лишь инстинкты самосохранения, которые у каждого свои. Лишь потом, дома или в больнице, проанализировав ситуацию, вы придете к тем же выводам, которые я вам только что изложил, но — потом.

Опыт дороги в 95 процентах случаев горек и дорог. Есть ли способ его избежать? Получить навыки, так необходимые в экстремальных ситуациях, в ситуациях совсем не экстремальных?

Есть. Это — тренировки, на которые у нас всегда так не хватает времени. Тренировки на свободных пространствах, покрытых тем же снегом или льдом.

Делается это просто: на приличной, на ваш взгляд, скорости вы в это пространство входите и в первом упражнении резко бьете по тормозам. Постарайтесь, чтобы при этом под правой и левой сторонами вашего автомобиля были разные покрытия.

Удар по тормозам должен быть недолгим — кратким, и, отпустив их, вы увидите, как ваш автомобиль сам стремится выровняться.

Помогите ему. Добавьте газ, если переднеприводный, и не газуйте, если заднеприводный.

Второе упражнение. На той же приличной, на ваш взгляд, скорости резко крутаните руль в одну сторону. Увидите, как зад, багажник вашего автомобиля захочет перегнать капот — машина встанет боком. Крутаните руль в обратную сторону, а с газом делайте то же, о чём я

писал выше. Остановитесь, выйдите из машины, посмотрите со стороны ее траекторию и представьте себя на шоссе: в какой момент вы стали бы трупом?

Повторите то же самое, но уже более осмысленно и управляемо, и опять выйдите из машины: избежали ли вы того света?

Упражнение третье. На приличной, на ваш взгляд, скорости, (думаю, что она должна быть около 60 км в час), войдя в свободное пространство, крутаните руль и одновременно ударьте по тормозам на небольшое время — один удар. Мгновенно исправьте ситуацию уже описанными методами и попытайтесь продолжить движение по намеченной траектории — якобы по шоссе. Повторяйте это упражнение до тех пор, пока, во-первых, вы не закрепите автоматизм этих действий и, во-вторых, не сведете занос машины к минимуму.

Имейте в виду, что под свободным пространством я понимаю грунтовое или асфальтовое покрытие, не имеющее ям и кромок, высотой более двух сантиметров. Что бы ни выделывала ваша машина на таком пространстве, она никогда не перевернется, она может крутиться хоть юлой, но «на уши» не встанет.

Это то, что касается экстремальных ситуаций. Но неплохо в таком месте смоделировать и ситуации вполне штатные — трогание с места в условиях гололеда, например. Если гололед сильный, попробуйте, подгазовав, трогаться со второй передачи — эффект превзойдет все ваши ожидания. Особенно это касается машин с мощным двигателем — иномарок и «девяток» с «восьмерками».

Наметьте себе «светофор» и с хорошего «разбега» попытайтесь около него остановиться, тормозя и качками, и качками с включением пониженных передач — с пятой по первую.

А лучше всего проделайте такой незабываемый эксперимент: в первом случае останавливайтесь у своего «светофора» с помощью только тормозов и заметьте при этом начало торможения, а во втором — тормоза плюс пониженные передачи. Когда вы выйдете из машины и сравните два тормозных пути, когда вы увидите, насколько второй тормозной путь оказался меньше первого, вы за несколько этих минут станете водителем на голову выше, чем были.

Заканчивая краткий обзор специфики езды по шоссе, напомню, что самый опасный, самый аварийный период для водителей не ночь, не распутица и даже не гололед. Самый опасный период — когда частники после «зимней спячки» вновь берутся за руль.

Спаси нас Бог в пути от дураков, а с остальными мы справимся сами!

Стоит ли поехать на своей машине за границу, как это сделать и сколько это стоит

Однозначно — стоит! И однозначно — это дешевле, чем по турпутевке.

Главное, что дает передвижение на колесах, — свобода и дешевизна. Вы увидите страну не с парадных витрин, а изнутри — ее поселки и городишки, мотельчики и ресторанчики. Дешевизна же вытекает из того, что, имея колеса, нет смысла ночевать в городах, где ночевка обойдется раза в два дороже. Комфорт, чистота — одни и те же.

Давайте посчитаем расходы двух автопутешественников за один день. Ночевка в мотелях — от 10 долларов в бывших соцстранах до 70 под Римом. В среднем — 40. Бензин на 500 км — 25 долларов в «соцстранах» и 45 в Италии. В среднем — 35. Завтрак, как правило, входит в стоимость номера, а на остальное — 20 долларов в первом варианте и 40 — во втором, если питаться в ресторанах. В среднем — 30. Итого — 105 долларов в день на двоих. Прибавим плату за дороги, визы, страховки — 130 «баксов» хватит.

А теперь посмотрим прейскуранты турфирм по тому же маршруту: на 10 дней — 1150 долларов на человека с «полупансионом», а с полным питанием получается 270 долларов на двоих — в два раза больше!

Итак, совет первый — езжайте. Не понравится — больше не поедете, но стоит попробовать. Кроме итальянских виз нужны еще визы транзитные либо словенские, если вы едете через Венгрию и Будапешт, либо австрийские. В Польшу же, Словакию и Венгрию въезд с нашими загранпаспортами свободный — пока.

Итальянскую визу можно получить за 30 долларов в посольстве или консульстве, если

есть приглашение, если нет — обращайтесь в турфирму, но тогда — от 130 до 170 долларов.

Для тургрупп оформляют, как правило, групповые визы, они дешевле, но не дают права самостоятельного перемещения по стране. Транзитные визы лучше оформить в посольствах уже после получения итальянских виз — 60 долларов (туда и обратно) для Словении и 36 долларов для Австрии.

Мы по посольствам не бегали, а обратились в фирму, занимающуюся автотуризмом, — «Рус Авто Тур». Там же и оформили «грин-кард» — страховку на автомобиль: 40 долларов на 15 дней, она дает нам спокойствие при любой аварии, даже по нашей вине. Медицинская страховка — один доллар в день на каждого. Кстати, эта страховка не только медицинская — в случае мелкой неисправности автомобиля (до 150 долларов), ремонт бесплатный, стоит только позвонить. Дали нам в «Рус Авто Туре» карты автодорог и подробную стенограмму маршрута — сколько раз мы вспоминали эту фирму добрым словом в гудящей от скорости машине!

Выезжать лучше через Брест: дорога через Украину (Чоп) так разбита, что ее может выдержать только «Нива». Да и в Западной Белоруссии россиянам гораздо спокойнее, чем на Западной Украине. За проезд по Белоруссии придется заплатить 29 долларов.

Пересечь границу желательно вечером, чтобы заночевать в польском мотеле. Если на брестской границе очередь, то можно ее пересечь, проехав 40 км до Домачева, там народу всегда меньше.

Езда по Польше не лишена приятности, потому что обгонять можно практически везде. Узковатые дороги искупает вежливость польских водителей, которые, увидев вашу машину, обязательно возьмут правее, на асфальтированную обочину. Обогнав их, в знак благодарности включите на три секунды «аварийку» — так принято. Берегитесь польских полицейских.

В Словакию въезжаем через пограничный пункт Przel Dukielska и проскакиваем ее по хорошим дорогам, а вот в Венгрии... Не успели мы в нее въехать через погранпункт Milhost-Tomyosnemeti, как на нашу едва ковыляющую машину бросился полицейский:

— Тысяча форинтов (шесть долларов) за превышение скорости!

— Да я не превышал, я же видел знак «пятьдесят»! Полицейский подводит меня к прибору, на котором изображение моей «десятки» и цифра «55». Поверьте, после этого всю Венгрию я проехал, ни разу не нарушив правила, потому что за 30 км в час превышения здесь платят 210 долларов, а больше — лишение прав. Я бы плевал на это, если б можно было, как у нас, отмазаться, но местная полиция взяток не берет. «Берет, — успокоил потом знакомый профессор будапештского университета, — но очень осторожно, через своих».

Учтем, что средняя зарплата в России в 6-7 раз ниже, чем в Венгрии.

Будапешт стоит того, чтобы потратить на него время, но заночевать лучше на 115-м километре шоссе на Балатон, в мотеле «Фамилия» — четыре звезды: 40 долларов двухместный номер со шведским столом, бассейн, сауна, солярий и паркинг бесплатно.

По-русски здесь не понимают, по-английски — только в приличных отелях.

В Словении мы впервые почувствовали неприязнь к русским. Словения поддерживала Хорватию в минувшей бойне, в то время как мы — Сербию. На нас покрикивали, с удовольствием бы придрались, если б было к чему. Мы, русские, были единственными из разношерстного люда, кто платил по 60 долларов с «носа» за то, чтоб по этой земле проехать.

Из Словении в Италию мы ехали на Триест, а пересекли границу в погранпункте Fernetici-Femetti. Все эти пункты я называю из-за того, что многие, глядя на карту, видят на границах много «населенок» и думают, что везде есть пограничники, и везде, где они есть, границу можно пересечь. Ничуть не бывало: погранцы-то есть, а вот контрольно-пропускные пункты — далеко не везде.

— ...Русские?! — наши паспорта итальянский пограничник рассматривает как нечто неизведанное, вызывает одного начальника, второго…

— Наверное, вы русская мафия? — оглядывает он мою короткую стрижку и показывает рукой на паркинг: — Машину! Сюда!

Паспорта изучает целый консилиум: «Опен!» — слышу команду и выхожу открывать багажник:

«Бомбы?» — «Какие бомбы?!» — «Наркотики?» — «Нет». — «У кого вы в Италии будете жить?» — «Ни у кого. В гостиницах». В будке советуются, а палец таможенника упирается в

самую объемистую сумку: «Где “калашников”?»

Рву молнию, выпускаю из сумки кишки: «Нет “калашниковых”! Дома оставил!»

И тут моя жена, не сказавшая из стеснения ни в одной из заграниц ни слова по-английски, не выдерживает, выскакивает из машины и выдает:

— Мы хотим показать детям вашу прекрасную страну!

— О, синьора говорит на прекрасном английском! Конечно, нет проблем, обязательно поезжайте в Сиену, там средневековье нетронуто...

Итальянцы забыли про русскую мафию и сыпят названиями городов, которые невозможно запомнить. Первые метры по Италии нас сопровождает благожелательная толпа в мундирах.

В крупных городах Италии — Венеции, Флоренции, а особенно в Риме, — номера в отелях надо заказывать заранее, из Москвы. К тому же стоят они там будь здоров — 70 долларов на человека минимум. Проблема паркинга на ночь почти что нерешаемая. У автомобилистов таких проблем нет: западнее Рима побережье — 30 километров от города — просто усеяно мотелями и кемпингами, от 5 долларов на человека за место для машины и палатки (если она у вас есть) на берегу до 30-40 долларов двухместный номер в мотелях со шведским столом.

Самое сложное для нашего водителя в Европе — научиться пропускать пешехода. Сколько раз я покрывался краской стыда, не понимая, почему все остановились, а я проехал. И еще сложно в Италии ездить по крупным городам. Во-первых, указатели улиц там установлены непривычно, не вдоль улицы, которую мы ищем, а почти перпендикулярно ей, под углом. Поэтому кажется, что ехать надо налево, а на самом деле — прямо.

Во-вторых, разметка по рядам не такая, как у нас, а в каждом ряду висит круглый знак со стрелками, и поэтому поначалу, подъезжая к перекрестку, я знак в правом ряду «только направо» считал знаком для всей улицы и ехал не туда.

В-третьих, невозможно вернуться теми же улицами, которыми приехал, из-за распространенности одностороннего движения.

Преодолев 3500 километров, облазив Венецию, попозировав у Пизанской башни и постояв в Вероне на балконе Джульетты, в субботу вечером мы въехали на площадь Святого Петра в Ватикане, достигнув конечной цели путешествия.

— Смотри, — сказала моя наблюдательная жена, — в собор пускают, он открыт!

Мы пошли вместе с народом в ворота и попали на молитву самого Папы Римского! Сочтя это хорошим знаком, утром двинулись в самый богатый музей мира — Ватиканский, и там у наших друзей из сумочки (а мы путешествовали двумя машинами) вытащили бумажник с деньгами, правами и документами на машину.

Полиция музея отправила нас в полицию Ватикана. Там дали справку о краже, но сказали, что она действительна только для Ватикана, для Италии надо делать другую, в итальянской полиции.

— А для Венгрии, Словении, Словакии, Польши, Белоруссии, России? — спросили мы беспомощно. — Как проехать границы без прав, документов на машину, без страховки?

В тот же вечер полиция местечка, где находился наш мотель, тоже дала бумагу, после чего мы могли следовать по Италии. А дальше?

Вице-консул России Юрий Дубинин принял нас наутро в неприемный день: «Проще было, если бы у вас утащили паспорта — сказал он печально. — Документы на машину и права еще ни у кого не утаскивали, потому что наших автотуристов здесь практически нет».

В общем, действовали, как оказалось, правильно: заверили в консульстве копию украденных документов, которую факсом нам передал в мотель «Рус Авто Тур», — непременно сделайте такую копию перед поездкой и храните ее отдельно от документов! Перевели на английский, заверили бумагу в полиции и взяли консульское письмо к нашим таможенникам. Страховку, оказалось, можно купить на любой границе, а оставшимися деньгами мы, естественно, с друзьями поделились.

В общем, доехали домой с Божьей помощью, а читателю совет: в Италии карманник явление очень распространенное, не расслабляйтесь перед памятниками культуры.

И еще совет: езда двумя и более машинами по незнакомым городам связана с постоянной нервотрепкой потеряться, а также с необходимостью для каждого подчиняться общему —

манера езды, возможности автомобилей, интересы и т.п.

Если уж вы за границу поехали, то должны знать, что вас там ожидает.

Красный свет

Проезд на красный свет без «отягчающих последствий» дешевле всего обходится в Швеции — 100 долларов. В Швейцарии — 175, в Японии — до 400, в Великобритании — до 1700. А во Франции — от 1000 долларов и выше!

В двух последних странах штраф налагается судом. И везде, кроме Швейцарии, вас могут в дополнение к штрафу лишить водительских прав на месяц и больше.

«Стоп»

Примерно те же суммы при несоблюдении знака «СТОП» — «проезд без остановки запрещен». Либеральнее других в этой номинации Германия — всего 20 марок (11 долларов).

Ремни

За непристегнутые ремни вы оставите в Швеции 36 долларов, в Швейцарии — 42 доллара, в Великобритании — 850 долларов.

Остановка, стоянка

В Англии, не создав никому помех, можете отделаться всего 20 фунтами стерлингов (34 доллара). Сознательно же и нагло оставив машину под запрещающим знаком, вы рискуете почти наверняка через несколько минут ее не увидеть (штраф до 1700 долларов плюс стоимость эвакуации — 170, плюс каждый день хранения — 20 долларов). Одна неправильная парковка — половина месячного заработка среднестатистического англичанина.

Зато в Германии душа автолюбителя отдыхает: от 30 до 50 марок хватит на урегулирование претензий полицейского. В сонной Швейцарии штрафы — 84 доллара.

В Дании эвакуированные машины продают уже через две недели, если не объявился их владелец. А средства, вырученные за них, идут на оплату расходов полиции.

Немаловажная деталь — все вышеперечисленные злобствования властей разрешены ЗАКОНАМИ соответствующих стран. А вовсе не постановлениями мэрий.

Превышение скорости

Почти во всех европейских странах отсчет превышения скорости начинается с одного километра в час сверх установленной нормы!

Упаси Бог разогнаться во Франции — до 50 км/час — несколько тысяч евро, свыше — тюрьма.

В Англии, если ваше превышение скорости меньше 40 км/ час, приготовьтесь отдать около 70 долларов, если выше — готовьтесь к суду и сумме до 1700 долларов.

В Швеции можно позволить себе лихачить, превышая скорость не более чем на 30 км/час, и держать при этом наготове 150 долларов. Больше — размер штрафа определит суд. В Японии все страшно и туманно. Сам факт превышения карается тюрьмой с «тяжелыми работами» на полгода, а если повезет, то заплатишь всего лишь 800 долларов.

Наконец, пьянка

Тут мы навсегда обогнали весь остальной мир — за рулем в России не пьют вообще!

Самая большая допустимая за рулем цифра содержания алкоголя в крови в Европе, до недавнего времени была Франция — 0,8 г/л — промилле. Сейчас меньше. По опыту своих товарищей скажу, что хороший обед с аперитивом, стаканом-другим сухого вина и рюмкой

коньяка к кофе даст 0,5-0,6 промилле.

В Англии — 0,8. Если больше и в первый раз, закон предусматривает штраф до 8500 долларов, лишение прав до года, тюрьму до полугода. На практике же чаще всего — 420-750 долларов штрафа и обязательное лишение прав.

В Штатах полный разнобой и с промилле, и с цифрами отсидки: каждый штат — сам себе голова. Однако рекомендации все же дать могу. Впервые нетрезвым за рулем лучше попадаться в Нью-Джерси (250-400 долларов), в крайнем случае — в Миссури (500) и ни в коем случае не в Вашингтоне, Нью-Йорке или Колорадо — до 1000 долларов.

Не отбирают права ни по первому, ни по второму «залету» в Колорадо, а вот если в третий раз вас по этому делу прихватили в Миссури, «сливайте воду» — 5000 баксов, 10 лет «бесправия» и до пяти годиков без свободы в стране свободы.

Швеция после России — самая трезвая страна, потому что разрешенных промилле там всего 0,1999.

Обозрев мировые автомобильные окрестности, скажу вам от всего сердца: в нашей России-матушке просто рай господний! Не ропщите, а наслаждайтесь возможностью договориться с инспектором за полцены.

Когда каскадеры плачут

И все-таки я дожидаюсь своего звездного часа — «душа моя» режиссер Виталий Игнатьич берет однажды меня за пуговицу и говорит:

— Душа моя, в нашей картине будет погоня, и нужен эффектный такой прыжок автомобиля как бы в зрительный зал, понимаешь? Ведь фильм наш стереоскопический, если ты не забыл, душа моя, и в нем нужны стереоэффекты. Полет машины в зрительный зал — стереоэффект мощнейший, согласен?

— Сделаем, — обещаю я, — а какой нужен прыжок? Длина, высота?

— Красивый, — беспомощно говорит режиссер и добавляет: — И делать его, вероятно, придется тебе, душа моя.

Дело в том, что наш штатный каскадер Витька Иванов сломал руку, прыгая с третьего этажа гостиницы «Ялта», удирая от кагэбэшников из номера одной очаровательной польки, и отбыл в гипсе в Москву. А у меня, как я уже говорил, первый разряд по автоспорту, осталось застраховать жизнь и пожалуйста — я могу быть допущенным к автотрюкам.

В общем, задача ясна, остается только найти место, где машина могла бы оторваться от земли, либо такое место построить — трамплин.

День за днем я объезжаю дороги, переулки Ялты на собственном «Москвиче» — ничего нет. На Севастопольском шоссе нахожу горбик, после которого на ста двадцати километрах в час машина по воздуху летит, но приземляется с таким ударом, что на первом же прыжке я разбиваю об асфальт картер двигателя.

На мое счастье в ту пору в Ялте оказывается группа испытателей с АЗЛК, которые «катают» тормоза и сцепление, поднимаясь по невообразимому серпантину до вершины Ай-Петри и обратно. Естественно, я всех их знаю, запасной картер у них нашелся, и уже на другой день машина моя исправна, но рисковать мне больше не хочется.

В общем, поиски мои заходят в тупик, становится ясно, что придется строить трамплин самим, но здесь я совершенно беспомощен: баллистику, свободный полет автомобиля мне в институте не преподавали.

Выручает, как всегда, случай. Однажды на моей машине мы возвращаемся со съемок: режиссер, оператор и я. Въезжая в Ялту, я по привычке нарушаю правила: обгоняю там, где нельзя. Постовой вырастает, словно из-под земли, свистит мне во всю мощь своих щек. Не увидев при нем ничего, кроме свистка и жезла, я не останавливаюсь, но тут же вижу в зеркальце, как выкатывает сержант замаскированный в кустах мотоцикл с коляской. Сердце екает: машине от мотоцикла не уйти.

Погоня начинается, и она явно не в мою пользу: расстояние между нами быстро сокращается. Вдруг мелькает указатель — «Ботанический сад», и режиссер кричит:

— Налево, на старую дорогу!

Не раздумывая рву налево и понимаю, что это спасение: старая дорога оказывается почти пустой, а главное — чересчур извилистой для мотоцикла с коляской. Левые повороты он худо-бедно берет, когда коляска от земли отрывается, а вот на правых ему приходится сильно сбрасывать скорость, иначе завертится юлой.

Я же — вторую передачу, гашетку в пол, кручу движок до звона, резина воет в голос, пассажиры причитают, и вдруг после одного из крутых поворотов наша машина оказывается в воздухе!

— Трамплин! — ахаем мы хором, а режиссер после отчаянного для груженой машины приземления — с треском — командует: — Завтра утром — все сюда, проверим, послезавтра — съемка.

Утром в том же составе мы здесь — ну просто идеальный трамплин! Машина уже на шестидесяти отрывается от земли, но самое замечательное то, что приземление ее происходит на склоне, одновременно всеми четырьмя колесами.

Три тренировочных прыжка я делаю на своей машине, увеличивая с каждым разом скорость: шестьдесят, семьдесят, восемьдесят... На восьмидесяти я чуть было свою «блондинку» не гроблю: поддон двигателя при ударе отпечатывается на асфальте, и становится ясно, что если мы хотим прыжков эффектных, то машины, участвующие в погоне, надо готовить — усиливать подвески.

Вот тут-то мы и подбираемся к главной заковыке нашей картины: все машины, принимающие участие в съемках, — собственные, бить их нельзя, ремонт директор не оплачивает. Он и так понабрал в группу своих друзей с машинами и не только устроил им роскошное лето у моря, в Ялте, но и платит за каждый съемочный день их автомобилей немалые деньги. Да и в сценарии, надо сказать, никаких аварий не предусмотрено, а только одна погоня, участвуют в которой в роли убегающего старенький «Москвичек», но зато крашенный редкой тогда голубой красивой эмалью «металлик», и в роли догоняющего — новенький «Москвич-универсал» Виталия Голубева, самого директора, из-за которого, как вы, надеюсь, помните, мы с хозяином и познакомились.

Едем к дорожному начальству Ялты за разрешением выдолбить посреди асфальта яму для оператора, чтобы машина для большего эффекта над ним пролетела, — не разрешают, гады. Тогда ставим примерно в месте приземления бетонное колодезное кольцо, в котором запрячется Саша-оператор. Всем ясно, что летящая под сотню тонна (вес машины) в случае просчета в траектории или сильного бокового порыва ветра смахнет это кольцо, как спичечный коробок, но другого выхода нет, и все молчат.

Поскольку в момент отрыва машины от дороги места приземления не видно, оно внизу, за переломом, то Голубев чертит мелом линию по центру асфальта, по которой я должен выставить ось, центр автомобиля перед прыжком. «Держась» за эту линию, борт машины проходит в двух метрах от бетонного кольца с оператором — достаточный запас на непредвиденные обстоятельства.

Вдруг художник фильма решает, что шоссейное полотно слишком серое и для большего цветового эффекта его следует выкрасить в черный цвет. В день съемок милиция с раннего утра перекрывает дорогу, и маляры с краскопультами, заряженными черной гуашью, принимаются за дело.

Но я всего этого не вижу, потому что занят последними приготовлениями двух автомобилей: разгружаю их максимально, вынимаю задние сидения, запаску, инструмент, подгоняю под себя специальные гоночные ремни «Пилот» с охватом тела крест-накрест, сливаю из баков весь бензин и заливаю всего по пять литров «экстры». Подвески у машин уже усилены: на рычаги приварены дополнительные отбойники, стоят более мощные пружины и амортизаторы, в рессоры добавлено по одному листу — спасибо тем самым коллегам-испытателям, что оказались в Ялте, без их рук и запчастей мы бы пропали.

В течение всего этого процесса меня мучит лишь одна мысль: кусок дороги непосредственно перед трамплином слишком извилист для того, чтобы разогнаться на нем от души. Да к тому же в одном месте его пересекает ручей, а те, кто ездил в Крыму, знают — мокрый крымский асфальт подобен мылу.

Ну вот, вроде все готово. Оживает режиссерский мегафон: «Приготовиться к съемке! Все

— на места!»

Мама родная! Только теперь я замечаю в полном объеме все то, что съехалось и сбежалось сюда ради нескольких моих прыжков: «скорая помощь», пожарка, две машины ГАИ с матюгальниками, десятка два инспекторов, оцепивших двухсотметровый кусок дороги со всех сторон, а зевак, зрителей, пляжников — облепили все окрестные камни и выступы! И все смотрят на меня и боже, как восторженно смотрят — две модельного вида девахи в купальниках так просто меня облизали и уже пожирают взглядами. «Ребята, все вы меня еще вчера не заметили бы ни на пляже, ни в городе! — кричу я им мысленно. — Закройте рты, не каскадер я, а случайно сюда попал, все это должно достаться Витьке, а не мне!..»

Сажусь в синенький дохленький «Москвичок», еду на старт, где милиционеры, вытянувшиеся от трамплина цепочкой, должны передать взмахом руки команду режиссера: «Мотор!».

Еще мгновение — ревет двигатель, мой «сигнальщик» поднимает руку, и машина бросается вперед!

Бросается... Какой «тупой» двигатель! За секунды разгона он выматывает мне всю душу и расстраивает так, что на трамплине я даже не смотрю на спидометр — одна досада. Приземление — довольно деликатный удар о дорогу и небольшой кусок ее для торможения.

Останавливаюсь, отстегиваю ремни, ступаю дрожащими, слабыми от возбуждения ногами по асфальту.

— Ну как? — раздается громовой голос Голубева. Он спрашивает через «матюгальник» гаишной «Волги».

Расстроенно машу рукой. Подходит:

— Что случилось?

— Мотор барахло, еле коптит. Ну что это за прыжок!

— Нормально, больше не надо. Какая скорость была?

— Что-то около семидесяти...

— Больше — запрещаю. Понял? — Я так смотрю на него, что гороподобный каратист Голубев смягчается: — Ну восемьдесят — это предел.

Дело в том, что на его машине, которая пойдет следующей, мотор — зверь, это меня согревает, а его тревожит.

— Приготовиться ко второму дублю! — орет мегафон. Злой еду на старт и думаю: вторую передачу я, конечно, недокрутил, да и поздно на нее переключился. И запас дороги для разгона весь не использовал.

— Старт! — я бросаю сцепление.

Педаль газа в пол, и все внимание на звуке мотора: когда же он, наконец, достигнет своей самой высокой ноты!

Вторая, газ в пол, но кажется, что скорость нарастает слишком медленно: шестьдесят... семьдесят... восемьдесят — трамплин! — и машина в воздухе!

Первая доля секунды — над капотом голубое небо. Странная тишина. Вторая доля секунды — сверкающее море. Это перед машины с двигателем перевешивает, и машина наклоняется вниз. Удивительное ощущение ненужности, беспомощности руля, всех ручек и педалей.

Третья доля секунды — коричневые холмы, лента шоссе, машины и люди... удар! Верещат тормозящие баллоны. Стоп.

На этот раз мне говорят, что прыжок получился хороший, около десяти метров. Это значит — полсекунды полета, всего полсекунды в воздухе.

После второго дубля исчезает в тучах солнце и, по всей видимости, надолго — большой перерыв. Откуда их нагнало, ведь только что не было ни одной. Я смотрю на часы и не верю своим глазам: четыре! Оглядываюсь — все устали. Режиссер в сторонке пьет кефир. Оператор Саша чешет бороду и досадливо поглядывает на небо. Директор нервно кружит вокруг своей готовой к старту машины. Остальные разбредаются кто куда. Сажусь на теплый камень. Устал.

Ветер налетает с холмов. Море почернело, вспухло, как закипающее варенье. Уже глубокая осень и скоро домой. Почти все отснято, и я стану им не нужен. Месяца три все они еще будут жить этим фильмом. Потом премьера, аплодисменты, по одной гвоздичке каждому

— и все разбредутся по другим картинам. А там — другие люди, другие экспедиции, и так всю жизнь.

Странная жизнь, ее сподручней измерять не годами, а фильмами. И это не мера «длины» — мера «веса». Вероятно, она нужна каждому. А чем я меряю свою жизнь?

Но додумать мне не дают.

— Солнце! — вскакивает оператор, хотя солнца нет.

— Где? — задираются наши головы.

— Сейчас будет! — С удивительной ловкостью он вскарабкивается внутрь бетонного кольца. Оживает мегафон режиссера.

Виталий стоит рядом со мной, вглядывается мне в глаза, словно гипнотизирует:

— Восемьдесят. Только восемьдесят. И только один дубль. Второго не будет. Понял?

Я киваю и думаю, что с этой информацией он погорячился — именно поэтому надо выкрутить из его машины все.

— Слушай... — это Саша, оператор. Он дождался, когда директор уйдет, и шепчет: — Далековато от камеры приземляешься. Нет иллюзии полета машины на зрителя.

— Так линия же... — отвечаю я, показывая глазами на меловую черту на асфальте.

— Ну немножко, ну чуть-чуть поближе, а?

Саша-оператор мне нравится. Он дарит мне кадрики отбракованных дублей, которые я с удовольствием разглядываю вечерами в стереоскоп. Мне хочется сделать ему приятное, тем более что это совпадает с моими представлениями об искусстве: оно требует жертв.

Саша уходит, а я прикидываю, насколько левее надо пустить мне машину, — метра на полтора. Незаметно ото всех двигаю ногой небольшой, но приметный камешек — теперь он будет моим ориентиром, он великолепно виден на фоне неба на переломе дороги.

Милиционеру, стоящему рядом, камешек на дорожном полотне, видимо, кажется непорядком, потому что он удивленно смотрит на все мои манипуляции.

— Если его сдвинут, — разобьюсь, — говорю я серьезно.

— Понял, товарищ каскадер! — Парень напружинился так, что за камень свой я совершенно спокоен.

Стою на старте, нажимаю на педаль газа, двигатель ревет, содрогая тело машины, и в этом реве, и в этой дрожи — и молодая стать, и молодая мощь.

Наверное, я перестарался, наверное, чересчур «взвинтился», потому что, когда машина подлетает к камешку, на спидометре — сто пятнадцать...

Неладное я чувствую во второе мгновение: не выныривает над капотом горизонт. Не видно ни моря, ни земли. И во второе, и в третье, и в четвертое мгновения — все небо, небо, небо...

Удар об асфальт приходится сначала задними колесами, а потом — с размаху — передними. Он так силен, что сиденье срывается с салазок, и выбить лбом ветровое стекло мне мешают ремни безопасности. Снопы искр, пыли и грязи вспыхивают под машиной разом, словно взрыв. Из разбитого двигателя хлещет масло. Тормозя, я успеваю подивиться тому, что ни одно колесо не отскакивает, и машина останавливается, крутясь на дороге юлой. Из-под капота вырывается дым.

К машине стремительно приближается директор, и его лицо серее асфальта. Я вжимаю голову и отступаю на шаг, потому что уверен, что он меня сейчас ударит. Но он подходит ближе, и я расслабляюсь — губы его дрожат, пальцы дрожат тоже:

— Как же ты... Как же так...

Вдвоём мы оцениваем повреждения: картер двигателя, балка и вся передняя подвеска вдребезги. Ее гайки и кронштейны вбились в каменный асфальт, отпечатались на нем, словно на чертеже, на целый сантиметр!

Передние колеса не отвалились чудом, они держатся на последних миллиметрах разорванного металла рычагов. Но самое печальное — «сыграл» кузов: от удара по крыше между стойками пошла складка.

Директор в ужасе, а я от страха обнаглеваю до крайности:

— Твое счастье, Виталий, что это я твою машину разбил. Я-то ее за два дня сделаю, а Витька бы дверцей хлопнул и сказал: «Привет!»

Пока мы охаем и ползаем на коленях, все исчезают — и группа, и зеваки... Темнеет. Я догадываюсь свою целехонькую машину поставить точно на то место, где приземлилась Виталькина, ориентируясь по отпечатавшимся на асфальте следам. Когда это удается, мороз бежит по коже — я не могу даже приоткрыть свою водительскую дверь, потому что от нее до бетонного Сашкиного кольца всего пятнадцать сантиметров! А по воздуху я пролетел чуть ли не пятнадцать метров!

Все становится ясно — я не учел развесовку «универсала», задок которого гораздо тяжелее.

Утешает меня только одно — на экране это будет великолепно. Где-то на задворках мозга живет и другая мысль: «Дюжева наверняка все это видела, что-то она при встрече скажет?»

Но при встрече вечером в длинном коридоре «Ореанды» Марина встревоженно, но без всякого восторга моим геройством спросила:

— У тебя все в порядке? А то слышу со всех сторон: «Гейко разбился, Гейко разбился!» Я ведь там не была, целый день на пляже снималась...

Этот удар я еще могу пережить. Но когда пять минут спустя я вижу в том же коридоре оператора Сашу, который, увидев меня, мечется глазами и телом в желании исчезнуть, я моментально все понимаю: он не снял!

— Понимаешь, старик, — лопочет Саша, — я же в видоискатель смотрю, а там все по-другому... Вижу, летишь ты точно на меня — я и упал на дно кольца, а камера ушла...

Да, перестарался я — слишком хорошо выполнил стереоэффект «полет на зрителя». Мне невыносимо хочется врезать изо всех сил по его мягкой бородатой морде, но вместо этого я несу какую-то чушь:

— Да если б на тебя — никакое кольцо бы не спасло.

— Понимаю, старик, но прости — инстинкт самосохранения...

Я ухожу на улицу, и мне так плохо, как никогда...

Арифметика зимы

Все, ездящие за рулем, делятся на три категории: автомобилисты, частники и «чайники». Автомобилист — это тот, кто ездит каждый день и зимой, и летом. Частник — это тот, кто ездит во все времена года, кроме зимы. «Чайник» — это тот, кто ездить только учится, и еще тот, кто ездит только летом на дачу.

Приближение зимы навевает грусть на истинного автомобилиста: все, кончаются золотые денечки, не тормознешь от души, не газанешь с места, скоро ездить придется «пешком», крадучись, плавненько, ОСТОРОЖНЕНЬКО.

Вопрос: «Ездить ли зимой?» — вообще-то встает перед каждым, кто имеет автомобиль, и поскольку вопрос этот экономический, каждый решает его в соответствии со своим кошельком. Кузов автомобиля, ездящего каждый день и зимой и летом, прогнивает насквозь при любой антикоррозионной обработке в условиях Москвы примерно за пять-шесть зим. Кузов автомобиля, зимой не ездящего, сгнивает за 15 — 20 лет, вот и считайте. А кроме того — аварийность...

Зимой на российских дорогах начинается самое настоящее ледовое побоище. А в Москве вообще светопреставление, потому что количество машин в ней растет в геометрической прогрессии. Три миллиона автомобилей «живут» сейчас в столице, плюс 200-300 тысяч их каждый год прибавляется.

Сначала вообще о «скользкости». Будьте очень осторожны на «зебре». Особенно если приходится на ней тормозить, поворачивать или маневрировать — обязательно сбросьте скорость: во время дождя белое вещество, из которого она сделана, скользкое, как мыло.

Первые капли дождя наиболее опасны! Они насыщены еще не смытой пылью, жиром, и машину несет на поворотах, торможении на удивление легко.

Самая страшная «вещь» на дороге, почти не оставляющая человеку шансов выжить, — сон за рулем. На втором месте — гололед. Позволю себе несколько советов на эту тему.

Тот, кого никогда не заносило, в первую же секунду неповиновения машины испытывает ужас и полную растерянность. Его инстинктивная и единственная реакция в такой ситуации —

изо всех сил давить на тормоз, что категорически недопустимо! Умение выводить машину из заноса так же необходимо каждому водителю, как умение трогаться с места. И лучше всего овладевать этим искусством в школах экстремального вождения.

Рано или поздно, но наступает тот проклятый день, когда вы подходите утром к окну и, глядя на выпавший снег и на термометр, вздыхаете: «Каток». Каждый год в такой день я обязательно еду с утра не на работу, а на ближайшее свободное пространство и полчасика кручусь на нем, торможу, разгоняюсь, пускаю машину в занос и вывожу из него — привыкаю к машине в новых, уже забытых за семь месяцев, условиях. К гололеду надо ежегодно привыкать даже профессионалам и делать это не в железном потоке, а на безопасной площадке.

Если вы не успели к такому дню «переобуть» машину и на колесах стоит летняя или, не дай бог, дождевая резина, — ни в коем случае не выезжайте из гаража. Выезжать в этом случае из него можно только в одном направлении и на самой малой скорости — к автомагазину за зимней резиной, а потом — до шиномонтажа.

Главная ошибка водителя при гололеде — резкие движения. То ли это торможение, то ли поворот руля, то ли переключение передач или самое страшное — торможение с одновременным поворотом руля. По-моему, даже школьник знает, что тормозить надо короткими качками. Есть хороший ориентир — в гололед надо ехать так, как будто на «торпеде» стоит стакан с водой и ее ни в коем случае нельзя расплескать.

Для неискушенных водителей, раз под колесами скользко, значит — гололед. Не совсем так. Первая и самая «щадящая» степень гололеда — снегопад. Если вы во время снегопада едете по городу, то, как правило, снег на улицах колесами машин не укатывается, а превращается от всяких реагентов в кашицу. Сбросив скорость и не делая резких движений, по такому месиву можно сносно ехать даже на «всесезонке», не говоря уж о чисто зимней резине. Единственная неприятность может подстреречь вас в сугробе-отвале у тротуаров: попав правым передним колесом в такой сугроб, крепче держите руль, если нет гидроусилителя, — его может вырвать из рук.

Если в снегопад вы едете по шоссе, то снег укатывается колесами и тут уж «всесезонка» становится опасной. Старайтесь держаться ближе к обочине, где снег рыхлее и лучше держит машину.

Гололед номер два — это когда вчерашнюю слякоть схватывает ночной морозец. Лед под колесами по сути — чистый, но — местами, и это усугубляет ситуацию. И еще одна сложность и днем, и в свете фар: поскольку лед прозрачный, трудно понять — есть он под колесами или нет. Для этого я слегка и кратко притормаживаю: если машина соответственно замедляется, — нет льда, если почти не реагирует — лед. Высшая степень гололеда №2 — каток или хоккейная площадка, но двигаться на машине можно и по такому льду.

Естественно, что шипы при любом гололеде — вне конкуренции.

Супергололед — явление редкое, лишь однажды, на шоссе под Волгоградом, я его испытал: утром, на ночной лед заморосил дождь — пленка воды на льду. Это был кошмар: мой «Москвич-2140» даже на четвертой передаче (!) не мог тронуться с места — колеса крутятся, а он стоит! Мы с напарником вышли из положения просто: включили четвертую передачу, вытянули «подсос» на средние обороты, вышли из машины и стали ее толкать. Разогнали и — вперед, главное — успеть ее потом догнать. Ехали, цепляясь правыми колесами за обочину. Умудрялись даже обгонять грузовики, если встречная далеко-далеко просматривалась и была пуста: отцепляемся от обочины влево, затем — неконтролируемый «полет» через дорожное полотно до встречной обочины, цепляемся за нее левыми колесами — обгон — и опять «полет» через лед к своей обочине. Жуткие воспоминания, такое возможно только по молодости.

Но бывает и неожиданный гололед. Бывает он почти всегда по утрам в межсезонье, снегом может еще и не пахнуть: солнышко, сухой асфальт расслабляют, а на эстакадах и мостах машину вдруг начинает крутить — они продуваются ветрами и промерзают насквозь, влага же в воздухе есть всегда. Старайтесь в «скользкие» времена года не ездить в левом ряду. Повторюсь: если встречную машину закрутит и бросит на вас, вы уже ничего не сможете сделать.

Будьте особенно осторожны на мостах и эстакадах — и соль с песком, и реагенты менее эффективны на них, чем на обычных дорогах.

Знаю уже несколько случаев, когда реклама сыграла с людьми злую шутку; купив самые дорогие, разрекламированные «супер-пупер» «хаккапелитты», «гиславеды» и «бриджстоуны», которые, как гласит реклама: «позволяют делать на дороге все», держат ее, «как тигр клыками», «с ней вам гололед не страшен» и т.п., водители теряют чувство опасности, думая, что теперь-то им действительно все нипочем. И — аварии. Никто, к сожалению, не догадался подать в суд после заноса-аварии на фирму-производителя резины из-за таких вот слов в рекламе — наверняка бы выиграл.

Стоит ли, как делают это многие, в первые снегопады машину оставить в гараже и несколько дней поездить на муниципальном транспорте? Стоит, так как в эти первые дни зимы аварийность на улицах пиковая, потом она снижается по мере того, как водители привыкают к новым условиям. Но когда вы все же поедете на своей машине, не забывайте, что теперь вы стали источником повышенной опасности, потому что все уже привыкли, а вы еще нет. Но лучше быть бараном среди мудрецов, чем мудрецом среди баранов.

Посмею утверждать, что иномарки на скользкой дороге особых преимуществ перед отечественными автомобилями не имеют. За исключением тех, что оборудованы АБС, да и то — до определенного предела скорости. Особенно если учитывать, что ведут их «крутые» и «прикинутые», и что 80 процентов этих машин — списанное на Западе старье на полулысой резине и с самодельными тормозными колодками.

Приходилось видеть, как владельцы «мерсов» или «фордов» ловят кайф, вращая на месте руль одним пальцем. Да, гидроусилитель руля — штука хорошая. Но только на сухой дороге. На скользкой — опаснейшая, так как не дает возможности руке чувствовать меняющееся сопротивление дороги. Мощные автомобили при гололеде имеют все шансы нюхать выхлоп «Запорожца», так как их колеса со светофора будут крутиться, а машина — стоять. «Запор» же пойдет «внатяжечку», почти без пробуксовки.

Кстати, если в хороший гололед вы хотите дать всем фору со светофора в, том числе и крутым иномаркам, — трогайтесь со второй передачи, — это и безопаснее, и эффективнее.

Только газу давайте больше, чем обычно.

Не уверен — не обгоняй!
А уверен — обгоняй!
(Водительская заповедь)

Если вы решились ездить зимой, то начните с проверки тормозов: одинаково ли эффективно они работают на каждом колесе? Именно разность тормозных моментов колес является основной причиной заноса. Проще всего бы это сделать на специальном стенде, но вряд ли вы его найдете. Поэтому выберите равномерно и умеренно скользкое пространство, разгонитесь и притормаживайте до тех пор, пока не проявится закономерность заноса вашего автомобиля.

Если при торможении автомобиль тянет влево так, что приходится удерживать руль, то тормоза правого переднего колеса вашего автомобиля неэффективны. И наоборот. Очень поможет, если кто-то со стороны проследит за моментом «юза» каждого из колес, а вы или автосервис сделаете так, чтобы они совпадали.

Если летом вы можете не проверять давление в шинах и лишь подкачивать спустивший баллон (что вас, конечно, не красит, но и вашей жизни почти не угрожает), то зимой перекаченные колеса или разность давления в них всего в каких-нибудь 0,3 атм. могут запросто стать и, скорее всего, станут причиной аварии. Отличить же на глаз колесо с давлением 2,0 атм. от колеса с давлением 1,7 атм. невозможно, здесь нужен манометр, да желательно не один; поскольку наши манометры часто барахлят, я использую еще и контрольный — прошу у соседа по гаражу.

Зимой я плюю на повышенный износ моей бескамерной резины и делаю во всех колесах не 1,8 атм., как рекомендуют инструкции, а 1,5 атм.

Если гололед катастрофический, а вам надо не ездить, а просто куда-то доехать, то оставьте в колёсах 0,7 — 0,8 атмосферы, только будьте бережнее на выбоинах — это даст грандиозный эффект. Если гололед сильный, то я делаю в колесах 1,0-1,2 атмосферы. Жалко,

конечно, резину, но себя жальче.

Вот несколько правил, которые я располагаю по степени важности:

— тормозите «качками», — это даст вашей машине возможность выровняться, выйти из небольшого заносика;

— всегда будьте готовы врубить низшую передачу: торможение при гололеде двигателем очень эффективно. Этот прием обязательно отрепетируйте на свободном пространстве, он много раз спасет ваш кошелек: посадите рядом человека и по его внезапной команде резко тормозите и одновременно врубайте одну за другой передачи, с 5-й по 1-ю. Когда добьетесь автоматизма, считайте, что вам здорово прибавили зарплату;

— никогда не катитесь на «нейтралке» и тем более не тормозите на ней;

— если вы пересели с заднеприводного автомобиля на переднеприводный, будьте осторожны втройне! Повторю в который раз, что при заносе заднеприводного автомобиля самое эффективное — сбросить газ, а на переднеприводном — прибавить;

— в любой момент своего движения вы должны контролировать степень «скользкости» под колесами автомобиля. Для этого можно иногда притормаживать, если нет никого сзади, и вы сразу почувствуете, в какой степени реагирует на это ваша машина.

Довольно точным «гололедометром» может служить коробка передач: если вы едете на 4-5-й передачах, и при резком прибавлении газа двигатель «взревывает», а скорость не прибавляется, вы попали в суперголoлед — это все равно, что выехать на хоккейную площадку. Если то же самое происходит на 3-й передаче, выезжайте куда-то только под пистолетом. Если на 2-й — ездить можно, но максимально собравшись.

Допустим, вы куда-то съехали и забуксовали — что делать? Перво-наперво — ни в коем случае не газовать. Попробуйте трогаться со второй передачи и давать газ ровно столько, чтобы машина не заглохла. Старайтесь, чтобы при этом передние колеса не были сильно вывернуты: чем они прямее стоят, тем больше у вас шансов выехать. Опытный водитель знает, что если у машины есть «раскачка» туда-сюда хотя бы 20 сантиметров, то она, скорее всего, выедет без посторонней помощи: вперед, назад, вперед, назад, надо только не газовать, а быстро переключать передачи и попадать, что называется, в такт. А у мужчин, как известно, чувство такта развито от природы.

Если раскачки нет, то это значит, что вы капитально сели и, скорее всего, — «на брюхо»: берите лопату и откапывайтесь. Зимой вообще полезно возить в багажнике совковую лопату с короткой ручкой.

Очень часто машина буксует в безобидном, казалось бы, месте, потому что одно ее ведущее колесо попадает на лед. Здесь надо либо порубить лед лопатой, либо посыпать его песочком.

И последнее: если вас все же понесло, вы сбрасываете газ и инстинктивно жмете на тормоза.

Не делайте этого, последнего! Торможение только усугубит вашу ситуацию. На невращающихся, заблокированных колесах машина теряет даже ту управляемость, которой обладала.

Как бы ни протестовал ваш организм, снимите ногу с тормозной педали и попробуйте поддать газку, только немного.

В предыдущей главе я писал об этом, но буду повторять до тех пор, пока вы меня не послушаетесь: самое гениальное, что вы можете сделать после наступления зимы, — на свободном пространстве позапускать на разных скоростях и передачах машину в занос и повыходить из него. Не считайтесь ни со временем, ни с затратами — этот опыт бесценен.

А еще лучше — в сильный гололед не ездить вообще: себе дороже встанет.

Сильный мороз

Допустим, на улице сильный мороз (ниже 17°С), а вам позарез надо куда-то ехать — какова последовательность ваших действий? О том, как завести машину, вы прочитали в главе «Как завести автомобиль после зимней спячки?». В сильный мороз надо делать все то же самое. Единственное, о чем я там не сказал, — при заводке двигателя в мороз надо обязательно

выжимать сцепление, а то стартеру тяжело будет крутить и двигатель, и коробку передач.

Обычно карбюраторные «Жигули» в сильный мороз заводятся на полностью закрытом подсосе (если он есть). Часто они тут же глохнут, и, чем сильнее мороз, тем большее количество раз это повторяется — до трех, четырех, прежде чем двигатель заработает устойчиво. Не спешите отпускать педаль сцепления: движок еще холодный, слабенький, себя-то еле тащит.

Дело в том, что многие считают, что если рычаг коробки стоит на нейтрали, то коробка не работает. Это не так. Большая часть ее валов и шестеренок крутится, если педаль сцепления отпущена. Полностью КПП выключена, когда сцепление выжато. Поэтому если вы отпускаете на нейтрали педаль сцепления, это значит, что вы начали разогревать КПП, что создает дополнительную нагрузку на двигатель.

При заводке инжекторных двигателей ни в мороз, ни летом педаль газа лучше не трогать — электроника сама знает, сколько смеси подать в цилиндры.

Скажу сразу — ездить без нервотрепки на собственных автомобилях в сильный мороз могут себе позволить только состоятельные люди. Потому что износ деталей резко, очень резко увеличивается.

Одна заводка двигателя в сильный мороз, как утверждают исследователи, эквивалентна по износу нескольким сотням километров пробега. Прикинем: на работу, с работы — всего пара морозных недель состарит ваш двигатель минимум на 10.000 километров, а это чуть ли не годовой пробег среднего частника.

Резиновые детали на морозе, как известно, дубеют, а это значит — текут сальники двигателя, коробки, манжеты тормозов. И ладно, если бы они текли в сильный мороз и переставали течь в слабый — не перестают течь и в слабый, и даже весной и летом. Дело в том, что чем тверже резина, тем больше она при трении изнашивается. То же относится и к шинам, вы-то едете в теплой кабине, и у вас ощущение, что машина «прогрелась». Но не забывайте, что прогрелся только двигатель и совсем чуть-чуть коробка, а все остальное — амортизаторы, рычаги, ступицы, тормоза, колеса — работает, трется, катится на ледяном ветру и изнашивается, изнашивается, изнашивается...

Так выпьем же за то, чтобы машины погубили культуру
(Эрих Мария Ремарк)

Если бы в сильный мороз работали на износ только трущиеся и катящиеся детали, было бы полбеды. Беда в том, что страдает и сам кузов. Вы замечали, что чем холоднее, тем жестче подвески? Да, амортизаторы тоже деревенеют и потому передают на кузов усилия от дороги значительно большие, чем обычно. Соответственно и места крепления к кузову амортизаторов и рессор разрушаются быстрее. Там появляются трещины, сначала невидимые глазом, а потом все большие, и где-нибудь в середине лета вы с удивлением обнаружите, что днище надо варить.

При морозах ниже — 25 градусов масла, маркировка которых начинается с 10 W..., 15 W... неприемлемы. Надо заливать 0 W..., в крайнем случае 5 W... Для того, чтобы приблизительно определить минимальную рабочую температуру масла, надо из цифр 35 или 30 вычесть цифру перед буквой W. Из этого следует:

— при сильных морозах заливать в двигатель надо «синтетику» или «полусинтетику», так как минеральных масел с такими характеристиками не существует;

— если в средней полосе страны с ее перепадами температур можно зимой ездить на «всесезонке», то в Сибири, где не редкость зимой минус 30 и ниже, желательно летом применять летнее масло (или «всесезонку»), а зимой — зимнее.

Есть смысл в гараже рядом с градусником (или за окном) подвесить на веревочке прозрачные пузырьки с маслом и тосолом, залитых в ваш двигатель, а перед запуском двигателя встряхнуть их. Если текучести жидкостей нет — готовься к проблемам. (Можно залить и солярку, если двигатель ваш дизельный, так как с соляркой уже при — 20°С начинаются проблемы.)

Начальник лаборатории масел НАМИ (Научно-исследовательского автомоторного института) Александр Первушин говорит, что сейчас ВАЗ и другие производители уходят от применения в коробках моторного масла и советуют заливать туда трансмиссионные масла 80W-90, 85W-90. В сильные же морозы Александр Николаевич советует в коробку заливать трансмиссионное масло 75W-90.

Не стоит оставлять включенной на ночь передачу — бывали случаи, когда при сильном морозе рычаг КПП на нейтраль никак не ставился.

Очень эффективны в сильный мороз предпусковые подогреватели, они разные — от электроспирали, вставляющейся в двигатель вместо масляного щупа, до капитальных, на жидком топливе, работающих и прогревающих не только двигатель, но и салон. Ценой от 200-300 рублей до 00.

Электроспирали-заменители щупа малоэффективны, они разжижают масло в радиусе нескольких сантиметров от себя, хотя порой и этого бывает достаточно для запуска двигателя.

Жидкостные подогреватели двигателя и одновременно — салона очень эффективны и в морозы ниже — 40°С, об этом свидетельствует опыт водителей Оймякона, Верхоянска, Якутска.

При минус 20-35 градусах есть смысл использовать подогреватели типа фенов, горячий воздух от которых надо направлять прежде всего на впускной коллектор. У всех них один недостаток — они работают от 220 вольт, то есть нужна розетка или кабель от розетки.

Карбюраторный двигатель в сильный мороз придется прогревать минут 10-15, до тех пор, пока он не станет устойчиво работать и «тянуть» машину при несильно выдвинутом «подсосе». Прогревать инжекторный двигатель придется не более двух минут: одна на двигатель и одна на коробку.

Ездить на инжекторной машине и в сильный мороз можно при почти пустом бензобаке, а вот загонять ее в тепло и выезжать из тепла на мороз желательно при полном. То же самое — при перепаде температур — сегодня оттепель, а завтра — мороз: залейте в оттепель бак под пробку. Дело в том, что в воздухе всегда есть пары воды, которые на морозе превращаются в кристаллики льда, они оседают и забивают топливную систему. При таких «погодах» есть смысл чаще, чем рекомендуют инструкции, менять топливный фильтр и при каждой заправке добавлять в бак так называемые «вытеснители влаги».

Главная проблема, знакомая каждому в сильный мороз, это когда стартер «сдыхает» прямо на глазах. И вот тогда мы обращаем свои взоры к аккумулятору.

Аккумулятор — это основа нормальной жизни в сильные морозы. Как правило, мы узнаем о его «импотенции» в то утро, когда он оказывается бессилен. Если АКБ около трех лет и больше, то лучше сразу пойти в магазин и купить батарею новую. Еще лучше — так называемую «необслуживаемую» — на три года хватит, а там — на выброс. Не помню случая, чтобы мне или моим друзьям удалось из трехлетней батареи сделать пригодную для зимы. Заряжай не заряжай, меняй электролит, а ее все равно хватает на «две крутки». Ее можно использовать летом. Важнейший показатель АКБ — стартовый ток: чем он выше, тем легче и быстрее стартер крутит двигатель.

При заводке двигателя напряжение в его сети падает до 7-8 вольт, что маловато для хорошей искры свечей. Поэтому неплохо бы на катушку подать 12 вольт от другой, автономной АКБ, не забывая, что ток ее при этом должен быть не менее 3,5-4 ампер.

Далеко не все иномарки заводятся в сильный мороз. Особенно дизельные. Так, по свидетельству Иркутской станции технического обслуживания «Восток», у японских бензиновых инжекторных двигателей проблемы начинаются где-то с — 25 градусов, а поголовный «саботаж» — около минус 35-38.

Если вам пригнали джип из Арабских Эмиратов или другой жаркой страны, то перед нашей зимой обратитесь к специалистам, которые могли бы перепрограммировать его компьютер, иначе будут проблемы.

С полной уверенностью можно сказать, что зима сжирает ваш автомобиль раз в пять интенсивнее, чем лето. Сильный же мороз изнашивает узлы и агрегаты раз в десять интенсивнее, чем лето. И все это еще без учета соли, которой обильно посыпают у нас улицы. Если же учесть и ее, то, по моим расчетам, каждая поездка в сильный мороз на метро на работу

и с работы экономит вашей семье никак не менее 20 долларов. В день! Вот такая арифметика зимы.

И что еще важно: помню, например, было минус 23 градуса. За день, наездив всего 100 километров, лично я видел четыре аварии с одним трупом. И все четыре — на мостах.

Да, я уже писал об этом — зимой мосты и эстакады особо опасны. Здесь спешу добавить: в сильный мороз они опасны вдесятеро. По двум причинам. Первая — в сильный мороз, как правило, нет снегопадов, гололеда, дороги кажутся сухими, и мы невольно прибавляем скорость. Это все правильно, но только не на мостах и эстакадах. Они обдуваются ледяными ветрами, промерзают насквозь, и в сильный мороз их не берут даже те гадости, которыми у нас поливают и посыпают улицы, и это причина вторая.

Когда вы въезжаете на мост, старайтесь, во-первых, двигаться медленно; во-вторых, — без пробуксовки, «внатяг», и в-третьих, — на почтительном расстоянии от соседей, и особенно от встречных, потому что, повторяю, если кого-то занесет и на вас бросит, то вы уже ничего не сумеете предпринять...

Однажды, при минус 25, проезжая мимо мойки станции «Мерседес», я, как пацан, купился «на фирму»: загнал свою крайне чумазую машину помыть. Поверил, идиот, уверениям ее сотрудников в комбинезонах с треугольной звездой, что они обрабатывают после мойки замки автомобиля специальным составом против замерзания.

Выгнав из бокса сверкающий автомобиль с обработанными незамерзающим составом замками (я это видел собственными глазами), я проехал с полкилометра и зашел на пятнадцать минут в магазин.

Выйдя из него, я не смог и до половины засунуть ключ ни в один из трех замков. Дуть в них изо рта, обмораживая губы, при минус 25 бессмысленно, это можно делать при минус 10-17°С. Был еще вариант — пописать на замок, но вокруг были люди.

Достал зажигалку и попытался греть ключ, как учили деды, но зажигалка, лежавшая в кармане дубленки, замерзла тоже и почти не горела. Шапка, перчатки, шарф — все осталось в машине, а на мне полуботинки на тонкой подошве.

Уже через двадцать минут прыгания вокруг машины я не чувствовал ни рук, ни ног. Отогрелся в магазине — что делать? Оставалось три варианта: залезть в багажник, который я все-таки открыл, и ногами попытаться выбить внутрь салона спинку заднего сиденья, сорвав замки, — на «девяносто девятой» это возможно. Второй — вернуться на эту проклятую «мерседесовскую» станцию и купить там размораживатель. И третий, крайний, — разбить боковое стекло.

Первый вариант у меня не получился — один замок сорвался, но второй держал намертво. Потери — я порвал и измазюкал единственную дубленку. Пошел на станцию. Плюс к потраченным десяти долларам за мойку потратил еще девять на крошечный, граммов на сорок, пузырек заветной жидкости с магической треугольной звездой. Согревая его сердцем, я вернулся к своей недоступной, как девственница, машине и торжествующе вылил в замок водительской двери почти четверть содержимого — голый, как говорится, Вася! Ключ не продвинулся в личинку ни на миллиметр!

Я вылил еще четверть — тот же результат. В другой замок —четверть — ни на миллиметр! И опять — в водительский, вылил весь, без остатка: ключ вообще еле удалось вытащить.

Почти два часа я прыгал, как козлик, возле своей машины, скребя ее дверцы и замки онемевшими ногтями. Ног я не чувствовал уже по колени. Я проклял все: и «Мерседес», и себя, и родной мороз. Ситуация казалась безвыходной, я так замерз, что уже готов был саданут камнем по боковому стеклу, когда кто-то, из теплых окон глядящих на мою трагедию, сжалился и вышел помочь.

Парень (его имя я никогда не забуду — Сергей) вынес из тепла пяток теплых зажигалок, и в четыре руки мы грели дверной ключ, раз за разом вставляли его в замок и наконец — открыли!!!

Не мойте никогда ваш автомобиль в сильный мороз!

И последнее, что я готов повторить, говоря о езде в гололед. При повороте зимой на каждую новую улицу включайте все свое внимание на полную мощь и старайтесь заново

определить новое состояние дороги под колесами: там полили, а здесь посыпали или не полили и не посыпали, здесь мели, а там скребли, не доверяйте одинаковому вроде бы цвету и виду асфальта на той улице и на этой, особенно в свете фар, — там был песок и соль на голом асфальте, а здесь — песок и соль уже на чистом льду.

Не забудьте в том же ноябре переключить заслонку воздушного фильтра вашего двигателя (если она есть) с положения «лето» в положение «зима». Или, если это экспортный вариант автомобиля или иномарка, с положения «холод» в положение «тепло». Если вы этого не сделаете, ваша машина вместо двух-трех минут будет прогреваться десять минут или вообще не прогреваться. Она будет дергаться при езде и тратить в полтора раза больше бензина.

Имейте в виду, что дизельный и инжекторный двигатели на холостых оборотах не прогреваются, а губятся — засмоляются их клапана.

И последний совет: держите повышенную дистанцию от иномарок, идущих спереди, оборудованных АБС; по образному выражению моего сына: «Они тормозят, как якорь бросают».

И не дай бог, если они капитально тормознут перед вами, врезаться им в зад — квартиру потерять можете.

В общем, ездите в сильный мороз на здоровье. Но только по самой крутой необходимости.

Наступил на тормоза — посмотри в зеркало
(Аксиома)

Когда от тебя ничего не зависит

Объездив за рулем всю страну и полмира, сформулировав и впитав в кровь бессмертное правило всех водителей: «Думай за дураков», я больше всего на свете боюсь и для себя, и для своих близких, ездящих за рулем, дорожных ситуаций, КОГДА ОТ ТЕБЯ НИЧЕГО НЕ ЗАВИСИТ. А они бывают. И довольно часто.

Никогда я бы не смог предположить, что есть водители, которые спущенное колесо будут менять там, где их эта беда застала — в левом ряду скоростной дороги. Но вот однажды, по дороге на дачу по приличному Ново-Рижскому шоссе еду на «Ситроен Ксара» жены в левой полосе со скоростью где-то под 130. Американский джип, шедший впереди меня, вдруг неожиданно, почти под прямым углом, пошел вправо, оставив меня один на один со стоящей в скоростном ряду «Примерой». Около нее копошились две тетки, одна из которых беспомощно смотрела под капот, а вторая что-то искала в багажнике. Справа от меня была длинная «фура», слева — стальной отбойник, уходить некуда, скорость 130 и остановиться казалось невозможным — я наверняка размажу теток по отбойнику.

Спасла АБС — антиблокировочная система тормозов, которая обеспечивает минимальный тормозной путь: я остановился в полуметре от сумашедших теток. Слава еще богу, что не было никого, летящего сзади. Обматерить этих идиоток даже не было сил — руки и ноги колотились мелкой дрожью.

— Вы хоть понимаете, что вас сейчас спасло чудо? Нельзя так останавливаться, хотя бы знак-треугольник выставили — это все, что я им смог сказать.

— Да мы не знали... — это все, что сказали они мне.

Я поехал дальше, горячо обсуждая с женой идиотизм теток, вспомнил даже главное правило скоростной МКАД: вставшая на обочине машина стоит не более 20 минут: ее бьют. А из-за чего? Скорости, высоки и челночащие с громадными скоростями иномарочники, выскакивая из-под грузовиков в свободные ряды, не успевают остановиться перед стоящими машинами.

И что вы думаете? Буквально через 10 минут ситуация повторилась!! Слева, в скоростном ряду, встал водитель «девятки», знак-треугольник выставил за пять метров до своего багажника. Сам он менял колесо, а его жена в прозрачном светлом платье стояла перед багажником: они тоже должны были жить на этом свете не более 15-20 минут.

На этот раз уходить вправо мне было куда — ряд был пустой. Стресса я не получил, но

зато остановился прямо против сумашедшей парочки и прокричал им: «Вы понимаете, что рискуете жизнью — так вставать нельзя!»

Судя по всему, они меня тоже не поняли. И я поехал дальше.

Есть, к сожалению, трагические дорожные ситуации, в которых ОТ ВАС НИЧЕГО НЕ ЗАВИСИТ! Те, о которых я уже написал. Или, например, зимой, в хороший гололед вы идете в левом ряду, а навстречу вам закручивается автомобиль — справа машины, деваться некуда. Вот почему я не люблю левые ряды.

Или — вы на узкой дороге пошли на обгон длинной фуры: вышли влево, встречный ряд пуст и вдруг!.. Невесть откуда в нем появляется автомобиль — уходить вам некуда. Оказывается, он стоял справа, перпендикулярно к вашей дороге и ждал поворота налево. Видит — слева идет медленная фура, а справа — никого. И он крутанул руль налево, не видя вас и не подозревая, что вы уже вышли на обгон. И вот он — лобовой удар.

Строго говоря, и такие ситуации можно предвидеть. Но это уже — высочайшее мастерство.

Езда задним ходом и в ораниченном пространстве

Каждому из нас приходится это делать довольно часто, практически каждый день, и множество вмятин, царапин на наших автомобилях получены именно тогда, когда мы включаем заднюю передачу, въезжаем в гараж или выезжаем из него.

Начну с чуда. Оно произошло в 1968 году в экспериментальном цехе «ЕрАЗа», где обслуживалась сборная АЗЛК по авторалли перед очередным первенством страны. Местные армянские мастера баранки очень ревностно относились к москвичам. И однажды сыграли шутку: видя, что спортивному «Москвичу» придется выезжать из цеха, они отмерили веревкой ширину машины, прибавили четыре сантиметра на выступающие ручки и сдвинули металлические ворота именно на это расстояние.

Ситуация осложнялась тем, что «Москвич» стоял не по центру ворот и довольно близко к ним — три метра. То есть вырулить, попасть по такой кривой в створ ворот, да еще и задом, казалось совершенно невозможным, и я, студент Автомеханического института, взятый на эти ралли «за свой счет» во время каникул как бы мальчиком на побегушках, бросился эти ворота раздвигать шире, потому что за руль того «Москвича» садился мой кумир Эммануил Лифшиц, многократный чемпион Союза, мастер спорта международного класса.

«Стоп!» — остановил меня Мастер: он сразу увидел приготовленный ему сюрприз. Лифшиц сел за руль, завел двигатель, хитро улыбнувшись, поправил зеркало заднего вида и, глядя только в него, не оборачиваясь (!), с визгом, пробуксовкой колес (!!!), резко крутнув рулем туда-сюда, буквально пулей вылетел из цеха!

Все ахнули и бросились осматривать бока его машины, хотя и так было ясно, что гулкие металлические ворота отозвались бы на любое касание. После этого случая на Лифшица армяне смотрели как на Бога, и приоритет столичных мастеров руля над еразовскими был утвержден без боя.

Чему учит этот случай? Первое — мастерство безгранично. Второе — маневренность автомобиля при движении задним ходом значительно выше, чем передним. Однако это движение задним ходом, поэтому и более коварно, так как опровергает наш опыт. Дело в том, что для обернувшегося назад и не очень опытного водителя багажник как бы становится капотом, и потому он крутит руль влево, когда зад автомобиля надо подать левее. А зад неожиданно идет вправо — все наоборот.

И еще: задним ходом почти всегда движутся в ограниченном пространстве, глядя назад, и потому забывают смотреть на то, какие кривые выписывает перед автомобиля — значительно более размашистые, чем зад.

ПОЭТОМУ ЗАПОМНИТЕ: ПРИ ДВИЖЕНИИ ЗАДНИМ ХОДОМ ПО КРИВОЙ НАДО УМУДРЯТЬСЯ СМОТРЕТЬ В ОБЕ СТОРОНЫ ОДНОВРЕМЕННО.

Для каждого, кто только начинает ездить, возникает вопрос: «А как, через какое плечо смотреть назад — через правое или левое?» Отвечу: «Через то, через которое удобнее». Я, например, заезжая в гараж, сначала смотрю через левое, потому что левая сторона машины

ближе всего проходит от угла гаража, а потом перекидываюсь на другую сторону, так как уже правый бок машины описывает кривую в непосредственной близости от стены. Многих смущает, что руль при этом приходится крутить одной рукой, — ничего страшного. Профессионалы, например, делают это так: прижимают распрямленную ладонь к рулевому колесу, оборачиваются назад и вращают руль в обе стороны сколь угодно быстро — ладонью, без участия пальцев. Здесь помогут перчатки.

Обернувшись назад и манипулируя рулем, имейте в виду, что машина будет выполнять ваши желания как бы чуть-чуть запаздывая, так как для того, чтобы зад ее пошел туда, куда вам нужно, необходимо сначала сработать переду, которым вы и управляете.

Хорошо известно, что самое трудное для начинающих, да и не только для них, — парковка. То есть то, что и является содержанием этой главы — езда задним ходом в ограниченном пространстве.

Остановимся на парковке подробнее и, учитывая важность и трудность этого действа, даже дадим кое-какие схемы, что в этой книге — исключение.

Парковку передним ходом рассматривать не будем, она проста: руль вправо, влево, в крайнем случае добавляете маневр назад-вперед с соответствующими поворотами руля, чтобы встать ближе к бордюру.

Для парковки задним ходом очень важно «прицеливание» к ней, положение автомобиля перед движением задним ходом. Здесь есть два способа.

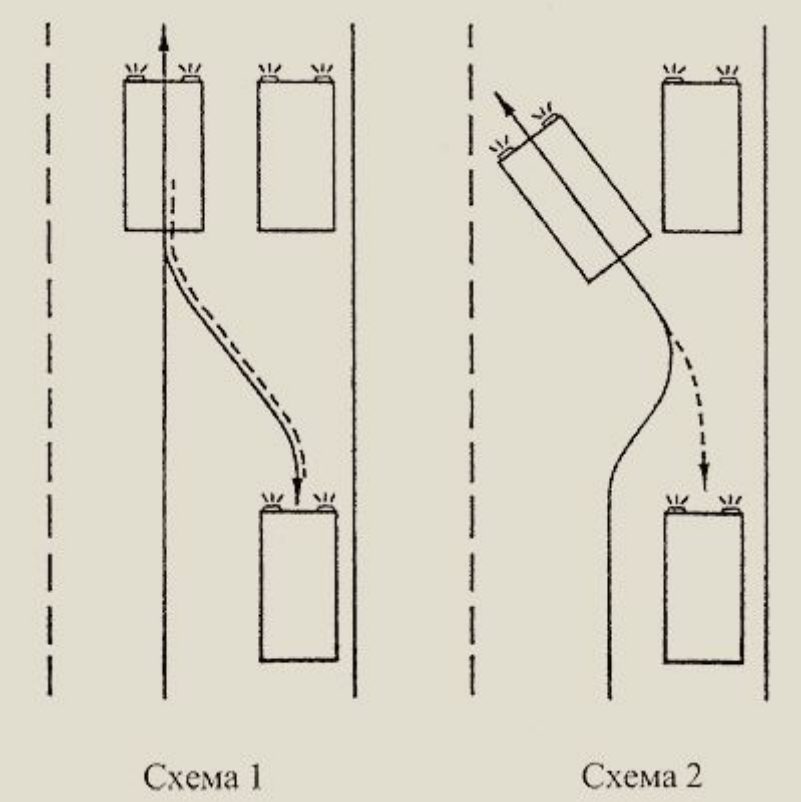
Первый: вы останавливаетесь во втором ряду, как ехали, примерно вровень с тем автомобилем, за которым вы собираетесь запарковаться, или чуток впереди него, но не ближе 25-30 сантиметров от его борта (схема 1). Включаете заднюю передачу и трогаетесь, колеса при этом выворачиваются вправо, но не резко, средне. Как только средняя стойка вашего автомобиля (место, где крепится ремень безопасности) поравнялась с задним бампером этого автомобиля (за которым вы будете стоять), вы начинаете крутить руль в обратную сторону — влево, хоть вам и кажется, что зад вашего автомобиля еще не совсем вошел в свободное пространство, — войдет позже, никуда не денется.

Одновременно с вращением руля влево вы перестаете смотреть назад, а смотрите уже вперед, контролируя то расстояние, которое остается от вашего правого переднего крыла до левого заднего крыла стоящего автомобиля. Не пытайтесь здесь пройти на «авось», если есть сомнения, лучше поставить машину на нейтраль и ручник, выйти, посмотреть, посылая и про себя, и вслух подальше сигналящие вам автомобили. Если вы из-за них психанете, поспешите и стукнетесь, то они-то тут же уедут, а вам платить.

Если при движении задним ходом правое заднее колесо вашего автомобиля уперлось в бордюр, значит, вы слишком запоздали с вращением руля влево, не паникуйте, переждите едущих во втором ряду, выезжайте в него опять и повторите маневр с учетом ошибок.

Второй способ парковки задним ходом проще и элегантнее: увидев в зеркальце заднего вида, что сзади, в опасной близости от вас никого нет, вы пускаете автомобиль не прямо, а по дуге (схема 2) с тем, чтобы остановиться не параллельно переднему автомобилю, а хотя бы под некоторым углом к нему. И тогда, включив заднюю передачу и поставив колеса прямо, вам гораздо легче будет вписаться в свободное пространство для парковки, отпадет необходимость в двойном повороте руля от положения «вправо» до положения «влево». И руль при этом способе влево вам надо будет начинать крутить значительно позже, не тогда, когда средняя стойка вашей машины поравняется с задним бампером передней, а примерно когда с ним, задним бампером, поравняется середина вашего правого переднего крыла.

Схема парковки автомобиля задним ходом



Описанное мной выше — это «жесткая» парковка, влезание в минимальное пространство, когда от вашей машины до передней и задней остается чуть больше метра. Если вы ее упрямо освоите, то все остальное вам покажется «семечками».

То же самое разворот на «сто восемьдесят». Проделайте простой эксперимент: встаньте на пустой дороге как можно ближе к обочине, даже на ней, если дорога узкая, двухрядная. Выверните руль влево до упора и осторожненько трогайтесь на первой, не отпуская руль от упора. Выйдите из машины, прикиньте дугу, по которой вы разворачивались. А теперь поставьте машину на то же самое место, так же выверните руль влево до упора, но включите уже заднюю и развернитесь — оцените дугу теперь: ее радиус значительно меньше (не свалитесь, однако, в кювет!).

То есть если при движении передним ходом для того, чтобы развернуться в ограниченном пространстве, вам придется совершить три маневра: вперед, назад, вперед, то при движении задним ходом здесь вполне хватило бы и одного.

Кроме того, задняя передача в автомобиле — самая мощная. Это значит, что если вы не можете заехать на первой передаче на какую-то очень крутую горку или что-то пробуксировать, то вам остается попробовать сделать это задним ходом, предварительно загрузив балластом багажник, если ваш автомобиль заднеприводный.

Если хотите испытать на машине острые ощущения, то выберите ровную свободную площадку, разгонитесь задним ходом и резко выкрутите руль в любую сторону способом профессионалов — ладонью. Одновременно дерните ручник — машина ваша развернется на 180 и больше градусов, и если вы успеете за это время включить вторую передачу, то она в ту же сторону поедет уже передом — так делается эффектный трюк в фильмах, где уходят от погони. В общем-то этот маневр безопасен, если исполняется на ровной поверхности, по которой машина скользит, не имея препятствий колесам.

Очень часто, поворачивая, выезжая из гаража и въезжая в него, ваш автомобиль проходит боками в непосредственной близости от предметов, опасных для его полировки: столбы, деревья, угол дома, ворота гаража, автомобили и т.п. Имейте и виду, что двери и крылья автомобиля выпуклые, а выпуклостей этих с водительского места не видно. Поэтому, когда вам кажется, что расстояние от вашей машины до препятствия еще есть, а слышится уже отвратительный скрежет, то это значит, что вы этих выпуклостей не учли.

Способ поумнеть и в этом элементе езды тот же: огромных хлопот и затрат на ремонт вы

сможете избежать, если не поленитесь на даче, за городом, на асфальтовом поле закрепить тонкие прутики с флажками в совершенно произвольном порядке и станете передом и задом между ними двигаться.

Поставьте себе задачу, например, проехать или остановиться от прутика в пяти сантиметрах — остановитесь, а потом замерьте и получите коэффициент вашего непрофессионализма.

Проведите на земле черту и поставьте себе задачу остановиться на ней передними, задними колесами — остановитесь, а потом замерьте: вы будете ошеломлены результатами.

Но не пугайтесь: пять-шесть таких тренировок, и вы станете водителем на голову выше, чем были. Вы обретете ощущение габаритов машины и сумеете постичь адекватность поведения машины манипуляциям руля. Надо ли говорить, как это важно? Ведь в 99 процентах столкновений не хватает какого-нибудь десятка сантиметров. Поэтому такие тренировки являются истинно «золотыми».

Как на машине я обогнал самолет

Однажды, где-то в апреле, я возвращаюсь с работы вечером и застаю дома высокого седого джентльмена, представляющегося ленинградским режиссером. Квартира, которую мы с Машей снимаем, совсем без мебели: спим на полу, в двухместном спальнике, а посреди комнаты стоит наш стол — крашенный черной краской ящик из-под апельсинов с чертежной доской вместо столешницы.

На этой-то доске и красуется бутылка хорошего коньяка, которую явно принес с собой режиссер. Я на Машу осуждающе смотрю: она ведь на втором месяце. Она в ответ точно так же смотрит на меня: естественно, что она не пьет, тем более что бутылка еще запечатана и не иначе ждет меня.

Ситуация такова: режиссер запустился с картиной со сценарием, написанным под другую актрису. Та согласилась сниматься, но уже перед самым выездом в экспедицию оказалось, что она рожает, причем где-то за границей.

— Ужас ситуации в том, что ящики с реквизитом уже запакованы, через неделю съемки на Терском конезаводе под Пятигорском, а героини нет, — говорит режиссер. — Если Маша согласна, ее утвердят без проб, но через неделю надо уже быть в Пятигорске...

— Простите, — говорю я, потому что они оба на меня смотрят, — а почему съемки на конезаводе?

— Дело в том, Юра, что я снимаю фильмы на спортивные темы, и нынешний сценарий называется «Девушка и Гранд», — режиссер извлекает из портфеля пухлую самодельную книгу. — Вот он. Это о верховой езде.

— С девушкой ясно, а кто такой гранд?

— Гранд — это конь, ее воспитанник и друг.

По нашим с Машкой лицам режиссер понимает, что его сегодняшний визит не удался.

— Ужас вашей ситуации понятен, — ставлю я точки над «i». — Но Маша не сможет сниматься, потому что она беременна.

— Как? — режиссер удивленно смотрит на плоский живот моей жены. — И сколько уже?

— Второй месяц.

— Ничего страшного, мы все отснимем за май, и на экране ничего еще не будет видно.

— Причем здесь экран?! А о ней вы думаете? Как она поскачет на лошади? Не будете же вы утверждать, что в такой картине ей хоть немного не придется этого делать?

— Буду! Даю слово, что к лошади она и близко не подойдет: у нас есть прекрасная дублерша, мастер спорта и вылитая ваша жена.

И все же я говорю «нет» и вижу, как это Маше приятно. Режиссер идет в танковую атаку с применением химического оружия — коньяка, а потом — оружия особой разрушительной силы — лести. Он расписывает популярность моей жены, забыв под кого написан его сценарий, вскользь называет примерную сумму ее гонорара, добавив, что там она — «из кадра в кадр», и в конце концов клянется, что берет полную ответственность за наше будущее потомство.

— Смотри сама, — говорю я ей в конце концов, хотя и так уже все ясно.

Режиссер откланивается, а Дюжева обещает сегодня же прочитать сценарий и завтра утром позвонить.

— Ну что, собираем вещи? Разъезжаемся? — спрашиваю я, когда она с ногами и сценарием забирается в наш многострадальный спальник. — Дан приказ — ему на запад, ей в другую сторону?

Дело в том, что мне в это же время тоже уезжать руководителем прочностных испытаний в Никополь, под Днепропетровск. А потом у меня сессия на заочном отделении прозы Литинститута, из-за которой меня заменит на испытаниях сменщик. И вырисовывается шикарная перспектива — если я сдам сессию сейчас, досрочно, то смогу махнуть в мае к Машуньке на съемки, в Пятигорск!

В аэропорту я долго целую мою любимую беременную женщину и трусь о ее ухо щекой:

— Ты осторожнее там со своими конями.

— Ты осторожнее там со своими машинами, — отвечает она в тон, и я точно знаю, что ради того, чтобы хоть разик прижать ее к себе, я сдам что угодно, кому угодно и сколько угодно.

— Без зачетки не приму... — шепчет она озорно напоследок, и это «не приму» опаляет меня огнем.

Собственно, история эта начинается с того никопольского дня, в который было мне с утра плохо. В этот день мы не работаем — опохмеляемся после майских праздников. Сменщик мой должен прибыть через неделю. Почти половину положенных километров по булыжнику мои ребята откатали: в корсетах и шлемах две недели они со свистом утюжили на опытных машинах кусок ядреного булыжника, наводя страх па пожилое никопольское население и восторг — на молодое. Мои задачи — проверка их на трассе, ежедневный и тщательный осмотр каждой машины и замеры каждого нового миллиметра многочисленных трещин кузовов. Я их описываю, фотографирую, а потом, на заводе, по результатам и динамике разрушений пишу пухлый отчет с графиками и фотографиями, который является основой для принятия конструкторских решений.

Дело знакомое и любимое: побыл я годик каскадером, нашел свою жар-птицу и опять вернулся на завод, на сто тридцать пять рэ оклада. Из-за этих-то испытаний и рухнула моя первая семья. Честно говоря, она еще до Дюжевой рухнула: не хотела моя первая жена «жить, как в зале ожидания». А с Машей «в зале ожидания» оказывался чаще я.

Я хорошо помню этот поганый майский никопольский день — мне так мерзко!

Сначала я грешу на вчерашнее: полночи не спали, гудели, пьянствовали. Но к вечеру вдруг понимаю, что плохо не телу моему — душе.

Седлаю свою «блондинку», еду на почту и заказываю телефонный разговор с Пятигорском — номер режиссера у меня имеется.

Голос его растерян и суетлив.

— Юрочка, а Маша... Ее нет в Пятигорске.

— Почему, что случилось?!

— Нет-нет, ничего страшного, она... как бы это сказать... она улетела в Ленинград.

— Зачем?!

— Знаете, у нее что-то по женским делам, мы ей предлагали остаться, здесь врачи хорошие, но она ни в какую... — режиссер там, на конце провода, с трудом переводит дух и добавляет с облегчением: — Сейчас вам Аллочка подробнее объяснит.

Какая-то женщина охотно, с заметным удовольствием, но пересыпая фразы оханьями и аханьями, докладывает, что Маша упала с лошади, что у нее открылось кровотечение и она настояла, чтобы ее отправили в Ленинград, потому что там у нее знакомый гинеколог. Где, куда, фамилию — она ничего не знает, но может дать мне телефон второго режиссера, который там, в Ленинграде, ее встретит и все мне объяснит.

Машинально записываю номер и кладу трубку: какие сволочи — посадить беременную женщину на лошадь! Да я этому режиссеру!..

Знал бы я тогда, что снимали старт скачек. Машу попросили сразу же после него натянуть поводья и сказать: «Тпру!» и якобы конь остановится. Это был чистый идиотизм, потому что конь был спортивный, и когда прозвучал удар гонга и все рванули, он рванул тоже и понес —

какое там «тпру». Маша вылетела из седла на полном скаку, беременная!..

Заказываю Ленинград. Второго режиссера. Жена говорит, что муж будет очень поздно, что о Дюжевой она почти ничего не знает, но вроде бы он ее встретил.

Встретил! О господи, а что дальше-то? Времени — шесть вечера, что делать, что делать? Да, я помню, Маша когда-то говорила мне про своего ленинградского гинеколога, но ни фамилии, ни адреса, что делать?

Запрыгиваю в машину, лечу в магазин, беру коньяк и две коробки шоколадных конфет, возвращаюсь на переговорный, но через служебный ход, и бухаю на стол все свои дары:

— Девочки, родненькие, у меня в Ленинграде жена загибается (тьфу, тьфу, тьфу!) — Марина Дюжева, актриса, вы ее знаете, помогите, девочки!

Лопочу, а сам понимаю, что безнадежно все это — сколько в Питере больниц!..

А девочки на Машину фотографию глянули, переполошились: «Знаем, любим ее!», усадили меня в зале, велели ждать.

Сижу и просчитываю: сейчас вернусь в гостиницу, соберу вещи, пару часиков вздремну, а к полуночи опять сюда, звонить второму режиссеру и потом прямо отсюда — в Питер...

— Молодой человек, Ленинград, третья кабина!

Я затравленно кручу головой: какой еще тут молодой человек звонит в Ленинград? Но никто с места не двигается, значит, вышел куда-то.

— Да вас же, вас! — кричит мне растрепанная и раскрасневшаяся девчонка из стеклянного окошка.

Бог мой, кто там на проводе — регистратура, справочная, дежурный врач?..

— Юрочка, миленький, каким чудом ты меня нашел? — слышу я родной слабенький голос. — Тут все переполошились, телефон мне в палату принесли, подключили.

— Машуня, девочка, что с тобой? Где ты?

— Сейчас уже все в порядке, не волнуйся.

— Как не волнуйся? Завтра праздники, кто тебе там стакан воды подаст? Слушай меня внимательно, завтра...

Гляжу на часы — семь. До Питера через Москву тысячи полторы верст, средняя — девяносто... — шестнадцать часов плюс час на поиск больницы — семнадцать. Если выеду в девять — в два часа буду там, плюс два часа на непредвиденные обстоятельства.

— Маша, завтра, в четыре часа дня выгляни в окно, поняла?

— Сумасшедший, зачем...

— Все, Машуня, целую тебя, пока!

Кладу трубку и потный, но счастливый влетаю к девчонкам и расцеловываю их в щеки, которые они радостно подставляют.

— Девчонки, вы волшебницы, я думал, что это невозможно.

А они, глупенькие, возвращают мне коньяк и конфеты: «Вы лучше ей отвезите». Еле-еле уговорил хоть одну коробку взять, попить чайку с конфетами за ее здоровье. Пожелали они и ей, и мне, и нам удачи — не перевелись на земле нашей хорошие люди.

С ревом, писком и визгом подлетаю к гостинице, швыряю в сумку вещи, объясняя по ходу дела ситуацию. Братва все понимает, но горой стоит за то, чтобы ехать рано утром.

— Ты же вчера почти не спал. Уснешь за рулем, и твоя Маша тебя не дождется.

Я знаю, что такое сон за рулем и на секунду задумываюсь: а может, и правда вздремнуть пару часиков, а в одиннадцать рвануть? Ребята не пикнут, не стукнут, дадут поспать. Но разве ж я усну сейчас?! Сердце колотится, как бешеное, — ехать, только ехать!

Мужики все понимают, потому что знают меня: много-много рук кидают в мой багажник пару полных канистр с бензином, воронку, свечи, ремень вентилятора, камеру, пару лампочек фар, хлеб, консервы, нож, минералку, бутылку водки — у кого что есть.

Пора. Я расцеловываюсь со своими верными бойцами, волками дорог и бездорожья, взревывает мотор моей «блондинки» и... выруливая, я задеваю передним подфарником чей-то бампер, стекло разбивается вдребезги.

— Плохая примета! — Меня вытаскивают из-за руля. — Оставайся!

— Мужики! — Я грохаюсь перед ними на колени. — Отпустите, Христа ради!!.

Четыре сноровистые руки — две снимают стекло подфарника с «боевой» машины, две —

с моей, и через полминуты «блондинка» в порядке — вперед!

Я даже не выхожу из-за руля, не благодарю их, не целую молчаливые, все понимающие лица, потому что боюсь, что расплачусь, спазм в горле душит меня!

Только выехав на загородное шоссе, прихожу в себя и расслабляюсь — уф-ф! Врубаю маг, устраиваюсь удобнее: дорога длинная, но она началась, и с каждой секундой я ближе и ближе к Маше, разве тут уснешь?

Несмотря на спешку, сразу не порю, надо вкататься, к любой дороге надо привыкнуть, даже если ты на три минуты бегал в кусты пописать.

Ровно рычит мотор, мелькают кусты, столбы, встречные фары, и попутные машины пожираются «блондинкой» неотвратимо, словно судьбой. Лента шоссе стремительно летит навстречу. Машин уже мало, свет фар на спусках упирается в асфальт, на подъемах пялится в небо, убегает в поля на поворотах. Резина трещит на расплавленном за жаркий день гудроне, камни пулеметными очередями секут днище, отдаются даже через подметки, встречный ветер плотен, как подушка.

Часа через полтора чувствую, что веки слипаются. Что за черт, одиннадцать вечера, чего это я так рано расклеился, ишь, деточке спать захотелось!

На злости проезжаю еще минут двадцать — глаза слипаются сильнее. Делаю то, что нельзя, и это понимаю: трясу головой, вращаю плечами, ору песни, высовываю морду в окошко — хватает еще на пятнадцать минут: надо вставать. Ладно, вон ту вишневую «шестерочку» сделаю и встану, как раз деревня кончится.

Но «шестерка», с тех пор как ей в зад уперся свет моих фар, приближаться ко мне перестала. Наоборот — на прямой уходит! Знаю таких, они, как правило, среди частников считаются асами и действительно хорошо ездят. Но, ребята, это несерьезно — хорошо ездить и ездить так, как ездим мы, — две большие разницы.

Слегка концентрируюсь, топчу газ, мы влетаем в спящую деревню вместе, под сто сорок, и вижу, что вишневый зад с харьковскими номерами, бликующий от моего света, начинает приближаться. Оно и понятно — повороты начались.

Однако клиент попался крутой — в поворотах не тормозит, радиусы режет по-спортивному, но вот двигатель крутить до звона на второй и третьей не может. И в снос на «все четыре кости» на сухом асфальте в повороте не идет, а я иду. Двигатель у него сил на десять мощнее, поэтому на прямой мне за ним не угнаться.

Визг от наших баллонов — страшенный, обрушивается на спящие деревни так, что мне жутковато представить себя ее жителем, спящим в доме у дороги. Идет череда правых и левых поворотов — таких, что приходится втыкать вторую передачу.

Я достаю красненького, обхожу в хорошем левом третьем и до выхода из деревни делаю его метров на двести.

Обгоняя, вижу, что за рулем молодой парень в белой рубашке, скалится, а рядом девчонка — все ясно. Не по-джентльменски с моей стороны о парня ноги вытирать, но бой честный — у него под капотом зверей поболе.

Выскакиваем на прямую, смотрю в зеркало: ну что, укротился? Обычно, если жена рядом или просто человек, которому жить хочется, — водила успокаивается, когда его так круто обошли. В крайнем случае, его успокаивают. Но этот парень заводится всерьез — свет фар сзади нарастает. Значит, не жена. Ну давай потягаемся...

Концентрируюсь уже по-настоящему и вдавливаю акселератор в пол: сто пятьдесят, больше «блондинка» не может. Поворотов нет, машин тоже... ага, вот одна! Вторая! Родненькие, как же вы кстати, потому что я обхожу их, не сбрасывая. Отстал красненький, но потом медленно приближается. Все, дорога как линейка, сожрет, гад.

Сжирает и задиристо машет рукой — симпатичный парень. Отвечаю и я, хоть и не так весело. Ладно, далеко ты не уйдешь.

Как только он меня обходит, ухожу влево и буквально вдвигаю капот «блондинки» сразу за его вишневым задом, пытаясь влезть в его «мешок» — разряжение воздуха за машиной. Если идти не далее двух метров от его бампера, «мешок» всасывает, двигатель не надрывается и тратится раза в два меньше бензина. Мы на испытаниях колонной часто так ездим, бензин экономим. Но, естественно, без дальнего света и даже без ближнего, на подфарниках, потому

что света впереди идущего хватает. К тому же передний, когда это чужой, начинает нервничать: в кинжальном свете фар — ощущение голого на витрине.

Получается. Правда, всего километра на три, а потом этот Ромео схитрил: плавно сбрасывает газ до ста двадцати, резко прибавляет, и «блондинке» не хватает мощей, чтобы в «мешке» удержаться. Совсем обнаглел. Пора бы уже и деревне быть. Вот и она. Все повторяется, и мы машем друг другу при обгонах.

Так мы и летим к Харькову — весело, с визгом колес и воем моторов. Хорошо, что парень в дурь не лезет и не «выпрыгивает из штанов», понимает, что «авось» здесь может слишком дорого стоить.

Какой там сон! Воспоминаний от него не осталось, я благодарен тебе за это, красненький. Очень жаль, что у тебя харьковские номера и ты вот-вот свалишь, а то бы мы с тобой до Москвы рекорд поставили.

— Во ч-черт! Откуда он здесь взялся?

Гаишник свирепо трясет жезлом поперек моего пути и красноречиво держится за кобуру. Ч-черт, помню я этот пост, как же я его проморгал, вот что значит азарт. Деревня была большая, и красненький сильно отстал, но сейчас его и видно, и слышно.

Сержант в меня неистово вглядывается и внюхивается, дышу ему в физиономию.

— Да трезв я, сержант.

— А чего нарушаешь? Колеса за пять километров слыхать.

— Да не нарушал я, — вру нехотя, без вдохновения. Пусть докажет — прибора нет, свидетелей нет. Он тоже, видать, это понимает.

— Вот что, товарищ водитель, — выхватывает из моих рук ключи. — У вас крайне усталый вид. Поспите здесь пару часиков, а потом поедете.

От такого поворота событий я теряю дар речи, но в это время останавливается «шестерка», и появляется мой спаситель — худой, улыбчивый.

— За что вы его остановили?

— А тебя это не касается, — сержант угрожающе повышает голос: — Сейчас и с тобой разберемся...

Парень молча раскрывает перед ним красные корочки, сержант сразу как-то подтягивается.

— Виноват, товарищ...

Третье слово он сглатывает, да это и понятно: КГБ есть КГБ.

— Старик, — объясняю я парню, — у меня жена в Питере загибается, в больнице, после операции, а сержант ключи забрал, ты устал, говорит, отдохни — ну какой тут отдохни!?

— Отдайте ключи, пусть едет, — говорит парень жестко и добавляет уже мягче: — Под мою ответственность, сержант, — он не уснет за рулем, я его знаю.

— Спасибо, друг! — тискаю я его крепкую ладонь.

— Счастливого пути, — он прячет корочки, улыбается: — Действительно в Ленинград?

— Да, действительно, с женой плохо.

— А как же ты из Москвы сюда попал?

— Испытателем на АЗЛК работаю, под Никополем новые кузова катали по булыжнику.

— Тогда все понятно, классно ездишь. Спасибо за тренировку. Но не рискуй, ладно?

— О’кей! — Я завожу двигатель.

И все опять повторяется, мы летим, как психи, а я от счастья еще круче прохожу повороты.

Вдруг под капотом — резкий металлический стук. Все. Финиш! Бросаю газ, парень со свистом меня обходит, я мигаю ему фарами. Безнадежно так мигаю. Но красненький тормозит, сдает задом.

— Что случилось?

— Отъездился, — поднимаю капот, гоняю двигатель на разных режимах, а он стучит, стучит... — Похоже, лопнул палец третьего поршня. Я раскрутил движок на всю и резко бросил сцепление — ударная нагрузка.

— Что теперь делать?

— Автосервис нужен... — Даже не психую, что не успеваю к Маше: я могу вообще

заторчать здесь надолго, потому что запчастей к уфимскому мотору нигде днем с огнем не найдешь. Чувствую, как на меня бульдозером наползает усталость, нет сил даже шевельнуться.

— Вот что... — Парень пишет на клочке бумаги. — Мои телефоны. Помощь нужна будет — звони, не стесняйся. А сервис — вот он, доедешь?

Действительно, метрах в трехстах белое здание с неоновой вывеской: «Автоцентр». Оказывается, мы только что въехали в Харьков.

— Спасибо. Ты настоящий водила. И друг. Позвоню.

— Удачи! — Рубиновые огоньки «шестерки» растворяются в ночи.

Завожу инвалидный свой двигатель и осторожненько подкатываю к воротам станции. Глубокая ночь. Звезд полное небо. Нашариваю в багажнике бутылку водки, тушенку, хлеб, нож. Выпиваю залпом полстакана, закусываю, откидываю спинку и мгновенно проваливаюсь в сон.

Умение слышать свой автомобиль экономит большие деньги

Оказывается, есть люди, которые вообще ничего за рулем не слышат, а ведь звук в автомобиле — самый главный сигнал неисправности. Перегрев двигателя да падение давления масла — вот, пожалуй, и все неисправности, в которых звук не участвует, да и то поначалу, на той стадии, на которой еще возможно избежать серьезных последствий этих неисправностей. Во всех же остальных случаях о грядущей беде и о грядущих тратах водителя предупреждает звук.

Объективно слышать собственный автомобиль всегда непросто, потому что к нему привыкаешь. Тем более что звук какого-либо дефекта начинается постепенно, с нуля, и ухо водителя часто воспринимает его уже как необходимый атрибут родного автомобиля или попросту не слышит.

Я был свидетелем того, как остановилась колонна раллистов АЗЛК, едущих на чемпионат Союза в Эстонию, где-то на полпути. Один из гонщиков сказал товарищу: «Сядь за мою, не могу понять: как за сотню переваливаешь, похоже, что коробка шкворчит».

Они поменялись рулями и километров через сорок, остановившись опять, оживленно обменялись впечатлениями, рассказав друг другу все об их автомобилях.

Да, меняться рулями всегда очень полезно, потому что после этого гораздо острее чувствуешь недостатки или преимущества автомобиля собственного, и многие автопрофессионалы, как я убедился впоследствии, именно этот пример переносят на отношения полов, утверждая, что «побочные связи укрепляют семью: нет, моя все-таки лучше...»

Но не будем расслабляться: хотите, я вас потрясу, здесь, сейчас, около вашего собственного автомобиля? Пожалуйста: заведите двигатель, откройте капот, выньте масляный щуп, оботрите его чистой тряпочкой, вставьте его округлый конец в раковину вашего уха, а само ухо слегка заверните, прижав им снаружи эту самую округлость щупа. Всю эту конструкцию прижмите ладонью к голове и теперь осторожно, опасаясь вращающихся деталей и электропроводов, приставляйте конец щупа к различным частям двигателя — спереди, сзади, к клапанной крышке ... а? Каково? Как много звуков, верно? И какие они все разные.

Этот способ я перенял от раллистов, в полевых условиях он очень хорош. Еще лучше, конечно, иметь автомобильный стетоскоп с тонким штырем-щупом, приваренным к мембране, но его надо искать, покупать...

Таким способом легко отличить стук помпы от стука привода бензонасоса, стук лопнувшего поршневого пальца от стука шатунного подшипника и т.п.

Слушать ходовую часть своего автомобиля удобнее всего в тоннелях, в местах, где можно проехать рядом со стеной, сплошным забором. При этом надо обязательно опустить стекла: отраженный от стены звук не хуже любого импортного стенда расскажет вам о состоянии вашего автомобиля. Еще лучше, если эта дорога, которая рядом со стеной, — выбитая: все стуки подвесок будут как на ладони.

Перво-наперво научитесь отличать частоту вращения (биения) колес от частоты вращения двигателя, а обе эти частоты от колебаний кузова. На отечественных автомобилях это несложно: они, даже новые, достаточно шумят всеми своими агрегатами и узлами.

Самый популярный дефектный шум колес в России — «бу-бу-бу», отдающий, как

правило, в руль. Это значит, что скорее всего ваши колеса имеют «шишку», «грушу» — вздутия боковин, являющиеся следствием скоростного переезда через выбоины и «контактной» парковки к бордюрам — это разрывы корда боковины.

Второй по популярности вариант — «восьмерка» покрышки, но в этом случае «бу-бу-бу» выражено нечетко, главным образом — биение руля и вибрация кузова.

Каждое колесо вы можете элементарно диагностировать самостоятельно: поднимаем его на домкрате и вращаем либо рукой, либо двигателем, если оно ведущее. Не бойтесь заводить движок и включать потом передачу, если одно из ведущих колес поднято, лишь бы надежно было застопорено противоположное колесо. Колесо вращается, смотрим на него спереди или сзади — вдоль оси автомобиля. Сначала смотрим не на покрышку, а на диск — его биение не должно ощущаться глазом.

Затем смотрим на бок покрышки: импортная резина вращается почти незаметно, не вибрируя, ну в крайнем случае ее борт ходит туда-сюда на 1,0 — 1,5 миллиметра. Наша, даже новая, резина грешит этим же дефектом на 2 — 5 миллиметров. Если получается больше — эту покрышку надо ставить на задний мост или в запаску.

Это мы с вами определили осевое биение колеса. Радиальное наблюдаем сбоку, и цифры все те же.

«Грушу», «шишку» мы увидим сразу, такое колесо годится только на выброс или в крайнем случае, если жизнь недорога, а денег мало, его надо разбортовать, наложить на «шишку» изнутри заплату из куска камеры и поставить это колесо назад.

Если особого биения нет, а руль все же трясется и, как правило, на какой-нибудь одной скорости (около 90-100 км/час), то это дисбаланс колес — неравномерное распределение массы колес. Дефект, надо сказать, очень неприятный, дискомфортный, убивающий всю прелесть автомобиля.

Устранить дисбаланс можно в любом металлоремонте, а можно и самостоятельно, прочитав главу «Сам себе сервисмен» этой книги, только предварительно надо запастись грузиками.

Пока колесо поддомкрачено, крепко возьмите его за бока (по горизонтали и вертикали) и покачайте вперед-назад: если есть стук, то это подшипник ступицы, его надо регулировать.

Стук амортизатора соответствует каждой ямке и выбоине. Если он глухой, то, значит, еще целы его резиновые втулки, которые тем не менее надо срочно менять, и ремонт тогда получится копеечный. Если же стук уже металлический, то вы рискуете потратиться на работы по приварке кронштейнов, проварке днища и т.п. Сами амортизаторы стучат довольно редко — в случае обрыва штока.

Как правило, из них вытекает жидкость (в этом случае тело амортизатора как бы черное, оно в масле). Обычно амортизатор стучит в местах своего крепления либо к подвеске, либо к кузову.

Шаровые опоры стучат при переезде через трамвайные пути, на череде крепких выбоин, а на больших выбоинах и неровностях они не стучат. Пальцы рулевых тяг, а также шестерни рулевого механизма (реечного и червячного) на выбоинах, переезжаемых в прямом направлении, не стучат, они проявляют себя только тогда, когда колеса вывернуты, и тем больше стучат, чем больше они вывернуты.

Дефекты двигателя, выражаемые стуками, не так уж и многочисленны: стук коренных подшипников коленвала, шатунных подшипников, стук цепи распредвала, стук клапанов, стук подшипников помпы (водяного насоса), подшипников генератора или визг его щеток. Есть, конечно, и еще стуки, но они достаточно редки, во всяком случае я их в своей автомобильной жизни не слышал. Лишь однажды довелось мне на 412-м двигателе услышать, как масляный щуп задевает за коленвал.

Самый распространенный стук двигателя — стук клапана, одного или нескольких, — сухой щелкающий металлический звук наверху двигателя, не меняющий ни тона, ни громкости с прибавлением оборотов. Не пугайтесь, найдите механика, который за час работы прямо на улице все сделает.

На многих станциях эта недорогая регулировка включается в ТО, которое стоит во много раз дороже и в полном объеме вам не нужно, но его придется делать именно из-за клапанов.

Второй по «популярности» стук — шелест, звон, грохот цепи привода распредвала. Цепь находится спереди двигателя, в его корпусе, сразу за вращающимися шкивами, и звук идет оттуда, но он очень разный — от чуть звонкого металлического шелеста до лязгания, когда уже цепь совсем болтается. Главная его примета — он меняется при прибавлении и сбрасывании газа. Если машина ваша не старая, цепь вы сможете подтянуть сами, действуя строго по инструкции по эксплуатации, там эта регулировка есть: пять минут работы. Если такая регулировка не помогла, значит, придется обращаться к специалистам и требуется либо замена цепи, либо замена натяжительного механизма. Однако двигателей с ценным приводом распредвала сейчас выпускается немного. В основном — с ременным, бесшумным.

Самые дорогостоящие стуки двигателя, а следовательно, самые неприятные — стуки шатунных и коренных подшипников коленвала. Они означают капитальный ремонт двигателя, стоимость которого примерно равна двум третям его цены. «Коренной» — «шатунный», «шатунный» — «коренной»? При этих словах размышляющего «дяди Васи» у любого автомобилиста леденеет в жилах кровь. В начальной стадии эти стуки едва слышны, что вселяет в вашу душу надежду: авось рассосется! Глубоко вздохните, откройте пробку для залива масла и приникните к отверстию ухом — четкий металлический стук из глубин двигателя не оставит вам никаких надежд.

При стуке коренного подшипника давление масла, как правило, падает. При стуке шатунного — не обязательно.

Звонкий щелчок под днищем заднеприводных «Жигулей» при трогании с места и резких переключениях передач — надо менять крестовину кардана.

Нормальная подвеска, как вы понимаете, работает бесшумно. Все дефектные звуки подвесок вызываются неровностями дороги. Об амортизаторе мы уже говорили. Как проверить, работает ли он? Для этого надо сильно качнуть соответствующее крыло: если машина качнется более одного раза, то амортизатор плохой, он практически сразу же должен гасить колебания.

Вибрация при торможении — довольно частый дефект жигулевских рабочих (обычно — задних) тормозных цилиндров. Их можно заменить, а можно разобрать и зачистить «бархатной» шкуркой зеркала цилиндров.

Если стук (хруст) появляется только при повороте, то неисправен либо подшипник ступицы одного из передних (скорее всего) колес, либо ШРУС — шарнир равных угловых скоростей (полуось), если автомобиль переднеприводный.

Звякание на неровностях в районе задних колес — это болтается распорная планка ручника. Колеса и барабаны надо снять, а планку развернуть на 180 градусов.

Очень часто на выбоинах и на поворотах звенят, стучат, скребут декоративные накладки, колпаки колес, которых в магазинах сейчас развелось множество, — попробуйте проехаться без них.

Непривернутое колесо тоже звучит очень разнообразно, его непросто диагностировать, но легко привернуть.

И все-таки самые неприятные и распространенные, хотя и неопасные звуки автомобиля, — дребезжание деталей салона или панели приборов. О борьбе с ним можно написать целый роман, но не буду. Главное, что даже «чайник» может отличить их от серьезных стуков агрегатов автомобиля, но от этого ему не легче — как с ними бороться?

Самые шумные в этом отношении — «Москвичи», «девятки», «восьмерки» и «девяносто девятые». Можно, конечно, «ловить» эти стуки и трески рукой, как блоху на диване: прижмешь, поймаешь — не стучит, не дребезжит, — значит, это оно. Намажешь потом мастикой, залепишь жвачкой, приклеешь скотчем — но это все не выход, а полумеры.

Кардинальный способ один — закупить листов семь тяжелой самоклеящейся листовой мастики типа «бостик», снять по летнему теплому времени со своей машины панель приборов, все обивки дверей и даже сиденья и полосками, кусочками, листами этой мастики проклеить все тяги, пластиковые детали, кожуха, внутренние стороны дверей, щит передка (это место, которое отделяет моторный отсек от салона), внутренние поверхности крыльев и днище автомобиля изнутри салона. Потом посадить на заднее сиденье грамотного друга-автомобилиста с блокнотом и ручкой и покатать его по брусчатке — пусть все стуки ищет и записывает, а вы их потом устраните.

Проверьте, не стучат ли двери; для этого снаружи автомобиля, в районе замка, резко прижмите дверь в глубь салона. Если люфт есть, возьмите отвертку, откройте дверь, чуть ослабьте винты приемной скобы замка, которая не на двери, а на кузове, и легкими ударами молотка сместите ее в глубь салона на величину люфта двери. Затяните винты и проверьте дверь — стука не будет. Вы не представляете, какой это даст эффект: машина станет просто бесшумной. Как «Мерседес».

Вот, пожалуй, и все об основных звуках.

Если слышишь вредный стук, то прибавь в машине звук

Начиналось все с помешанных автовладельцев, которые собирались на стоянках, врубали в машинах свое радио на все 12 вольт, слушали, у кого громче, разъезжались, хватались дома за динамики и паяльники, а затем собирались снова, чтобы опять врубить аппаратуру как следует. С тех пор забава превратилась в индустрию под названием Car Audio, у которой найдется музыка на любой вкус и на любой уровень музыкального развития. А уровень бывает разный.

Новичок

Для него деньги имеют решающее значение — мало кто согласится сразу потратить на звук сумму большую, чем на более практичное для автомобиля приобретение, например на зимнюю резину. На самом деле для новичка важнее не сколько уплачено и за какую «музыку», а насколько грамотно она установлена в автомобиле. Можно располагать бюджетом в 200 — 300 долларов, потратить его на не Бог весть какую магнитолку и пару необидного качества коаксиальных динамиков и получить отличный звук. А можно заплатить вчетверо больше за дорогие новинки престижных брэндов и стать обладателем... системы для понта, которая едва пищит. Потому не сочтите за труд — сделайте усиленные полки и подиумы для динамиков (чтобы обивка не дребезжала), не поленитесь сфазировать все динамики (чтобы получить стерео) и выберите для установки спереди акустику получше и подороже, чем для установки сзади. И не пожалейте времени на правильную инсталляцию аппаратуры. Без этого любая, даже дорогая и престижная «музыка», — пустой звук.

Любитель

Автозвуковики-любители тратят на свои автосистемы побольше — под полтора кило «зеленых». Они уже не верят на слово продавцам и своим умом пытаются разобраться, что подходит лучше — Sony, Pioneer или Kenwood. Вдобавок перестают пугаться больших басовых динамиков и усилителей. Как правило, любители осторожно тратят деньги и тоже не стремятся приобретать дорогую аппаратуру в красивых коробках, но предпочитают иметь в системе уже элементы «настоящего Car Audio»: компакт-дисковый чейнждер, сабвуфер, усилители; компонентные акустические системы с кроссоверами и твиттерами.

Вечная проблема любительского автозвука заключается в том, что на оговоренную выше сумму всего этого добра накупить сложно и чем-то приходится жертвовать. Тут еще прибавляются и траты на профессиональную инсталляцию с дополнительной самоизоляцией салона (300 — 500 долларов). Однако первый же удачный опыт переводит любителя в следующий автозвуковой класс.

Профессионал

У него одна забота: как добиться максимального качества звучания за те деньги, которые вложены в аппаратуру? Инвестиции в звук могут исчисляться 2 — 7 тысячами долларов. Процесс создания системы сопровождается мучительным выбором компонентов: что лучше — эта «голова» Clarion или та, Alpine, новый усилитель Precission Power или испытанный Crunch, необычные динамики Power Amper или супертехнологичные Infinity, басовые головки MTX или ящичный «саб» B-52?

Заметьте, только профессионалы начинают использовать аппаратуру достаточно высокой ценовой категории, хотя некоторые из них прекрасно понимают, что разница в качестве звучания CD-ресивера за 250 долларов и за 500 окажется крайне незначительной, если в такой же степени недофинансировать и качество всех прочих устройств в системе.

Спортсмен

Это уже не класс, а образ жизни. Автозвуковые соревнования с 1998 года стали регулярно проводиться у нас в стране. На них встречаются автовладельцы, которые тратят на музыкальную систему по пятнадцать тысяч долларов. Но победа не всегда достается им.

Находятся умельцы, которые способны заставить сыграть слабенькие усилители по двести долларов так, что никакому AC/DC не снилось. Впрочем, спортсмены, как правило, не скупятся и создают в своих демошоу-мобилях такое Car Audio, что возле каждого из них собираются не только толпы зевак и любопытствующих, но и группами подходят коллеги «по цеху». Спорт требует жертв: в ход идет самая передовая и дорогостоящая аппаратура, весь набор технических ухищрений и секретов, уникальная отделка и сногсшибательный дизайн. Но такой High End от Карнеги-Холл уже не отличается ничуть.

Вы можете подумать, что все эти люди сумасшедшие? Не спешите с выводами — стоит вам проехаться на такой машине или хотя бы посидеть в ней, послушать звучание, вы будете потрясены. И не исключено, что после этого задумаетесь: а не вложить ли вам в аудиосистему вашего любимца долларов пятьсот-семьсот.

Вам надо ехать, а вы выпили

В этом вопросе полная неразбериха. Одни утверждают, что тот, кто выпил и сел за руль — преступник. Другие считают: «Смотря сколько выпил». Вы знаете, что во многих странах запах алкоголя у водителя — не криминал, лишь бы его содержание в организме не превышало установленных норм. Вероятно, у нас в России вскоре тоже примут подобные законы, а пока...

Пока передам вам свой опыт по этой части: вам надо ехать, а вы выпили, что делать? Как в таких случаях вести себя и машину? Как разговаривать с гаишником, если он вас остановит?

Если вы вынуждены ехать на выпивку и обратно за рулем, но не хотите пьянеть, то не ищите никаких заграничных или «кагэбэшных» чудо-таблеток, а наварите жидкой рисовой каши, бухните туда граммов сто сливочного масла да наверните все это перед выездом — эффект гарантирован. Этот же способ незаменим и вовсе без руля, в тех случаях, когда вы знаете, что придется много пить и вести себя при этом прилично.

Если выпивка застала вас врасплох, и вы не смогли к ней подготовиться дома, то имейте в виду: запах тем слабее, чем качественнее напиток и с меньшим количеством других напитков он смешан. Нет четко определенной дозы, которая была бы безопасна для «трубки» инспектора: они сделаны столь безобразно, что могут не среагировать на сто граммов водки и завалить вас после стакана пива. Поэтому главное — остановиться на той дозе, которая хотя и дает запах, но не влияет на лицо и глаза.

К тому же запах — вещь далеко не обязательная, его наличие зависит от строения клапана в пищеводе. Я знал людей, которые, приняв очень прилично, останавливались патрулями, но, поскольку лицом держали нагрузку, отпускались — от них совершенно не пахло.

Не пей за рулем — на капоте удобнее
(Совет бывалого)

Не жуйте от запаха мускатный орех, чеснок и мятные таблетки, для инспектора это верный сигнализатор пьяницы. «Шарики» — это тоже заграничная муть, надежнее перед поездкой выпить 20 граммов растительного масла, а еще лучше взять его с собой и выпить пару глотков в случае опасности, т. к. масляная пленка держится на пище и пищеводе минут 15 — 20.

Для возвращения домой не выбирайте закоулки и пустынные улицы, двигайтесь по

магистральным, если на них еще осталось хотя бы небольшое движение, — избегайте быть одиночным автомобилем.

Имейте в виду, что выпившего — и с похмелья — водителя выдают потеющие стекла автомобиля. Если вас остановил инспектор, не ждите его в машине, где запах алкоголя всегда гуще, а выйдите ему навстречу и постарайтесь встать так, чтобы ветер не нес ваше «амбре» на него.

Не скидывайте со счетов удачи и то обстоятельство, что инспектор сам может быть «с запахом», в таком случае он сможет вас оценивать только по внешнему виду.

Если уж вас учуяли, не упрямьтесь, что «ни в одном глазу», а покайтесь, объясните, что было совершенно безвыходное положение, но не надейтесь, что платить не придется. Был в моей жизни единственный инспектор, которого я до сих пор помню. «Эх, сержант! — сказал я ему, когда попался по уши. — Я вот всю жизнь мечтал встретить такого гаишника, который посмотрел бы в глаза, все понял и отпустил. Я бы навсегда и имя его запомнил, и сыновьям его передал!» И что вы думаете — посмотрел он на меня внимательно и — отпустил. Я его за руки начал хватать:

— Как твое имя?

А он лишь отмахивался от меня, садясь в свою «канарейку».

Запомните — нет безвыходных положений! Эту фразу любил повторять мой институтский однокашник, хохмила-заводила Борька Пылаев, и всегда добавлял потом: «Есть только „безвходные“ — это когда в кабак не пускают».

Ну, в ресторан нелегко было попасть при социализме, а сейчас эту шутку не каждый и поймет, но обязан понять ее первую часть: нет безвыходных положений!

Контактность, контактность и еще раз контактность важнее любых денег и делает подчас чудеса. В качестве яркого примера расскажу историю, случившуюся со мной, в ней каждое слово — правда (но только не повторяйте мой опыт, пожалуйста).

... В тот вечер я набрался так капитально на радостях: вышла в «Комсомолке» моя статья, с которой меня весь день поздравляли, приходили в отдел кто с коньяком, кто с водкой, был даже один с чачей — хорошо помню: наш собкор по Грузии. Потом помню смутно: лесть великая штука.

Зима, поздний вечер пятницы — хорошо помню. Стал еще, идиот, развозить по домам коллег: одного к стеночке прислонил, кнопку звонка нажал и убег, чтоб с женой не встречаться. Другого... уже не помню.

Остался один — за руль, пытаюсь из чужого двора выехать на улицу, но мне все арки попадаются со ступеньками вверх. Мечусь по двору, как ошалелый, и вдруг, о счастье, арка! Я в нее, с размаху, а там тоже ступенечки! Только — вниз...

В общем, летанул я с них, как с трамплина, тяга акселератора на «Москвиче-2140» моем из резинки от удара вырвалась, движок ревет как бешеный, но — еду. Вижу, погоня сзади синим огнем полыхает — явно за мной. Ушел бы, может, я от них, если бы не тяга. А может, и счастье мое, что не ушел, — живой до сих пор. Тьфу-тьфу-тьфу через левое плечо.

Милиционер машину свою передо мной — поперек, подходит, я тоже выхожу и встаю к ветру боком, как положено.

— Сколько выпил? — спрашивает он меня.

— А откуда ты знаешь? — я искренне удивлен его осведомленностью.

— А я видел, как ты через ступеньки летел, наше отделение как раз в том дворе — вот уж цирк ты нам устроил!..

— Ну и что? Я каскадер, я всегда через ступеньки прыгаю.

Пихают меня в «канарейку», один садится за руль моего «Москвича», и увозят меня в тот самый многострадальный двор, из которого я только что стартовал так позорно и недалеко.

Дежурный по отделению, майор с бычьей шеей и красным лицом, увидев меня, презрительно роняет:

— Еще одного алкаша привезли?

И у меня, журналиста центральной газеты, члена двух творческих союзов, почетного гражданина американского города Коламбус от негодования перехватывает дыхание:

— Товарищ майор, мы что ср... и с вами на одном километре, что вы со мной так

разговариваете?

Теперь уже перехватывает дыхание у него и тоже, представьте, от негодования.

— Ну, мать твою, я тебя упеку по полной программе! — рычит он вслед мне, идущему в каталажку по стеночке.

Сижу полчаса, час, понимаю, что ситуация безвыходная: денег у меня — ни копейки. Трезвею помаленьку. Началась уже суббота — был у меня человечек для выручки, но разве в выходной его найдешь?

Наконец какой-то сержант сажает меня в «Жигули» с мигалками и куда-то везет, объясняя по дороге, что майор созвонился с центральной экспертизой ГАИ на проспекте Мира, в которой японская аппаратура показывает не только сколько выпил, но и чем закусывал. Там нас уже ждут.

Длинный коридор, мы в очереди на экспертизу третьи, ждем-с.

Входим. В узкой комнате с топчаном две женщины средних лет в белых халатах энергично разговаривают между собой. Аппаратура. С порога врубаюсь в их проблему: разведенный муж одной из них подарил сыну велосипед, а она против того, чтобы сын такой дорогой подарок принял. Сын — за.

— Ни в коем случае не становитесь здесь между отцом и сыном, — вступаю я в разговор с порога.

— Почему? — удивленно поворачиваются ко мне обе головы.

Удивленно, но заинтересованно, оно и ясно — мнение мужика бабам в таких делах всегда интересно послушать.

— Да потому, что приходящий папашка для сына всегда авторитетнее родной матери. К сожалению, — изрек я и добавил: — Сам такой...

Слово за слово, разговорились, я осмелел, подошел ближе...

— Фу, парень, ты давай дыши в другую сторону, — попросили они меня.

Рассказал я им все: что я журналист, что вышла классная статья, ну, поздравляли, выпил, первый раз за рулем выпил, никого не сбил, только майору не понравился. И что жена у меня артистка, пришлось сказать, и семейную фотографию из бумажника тоже пришлось бросить в бой — в такой ситуации ничего мало не покажется.

Сержант, надвинув на глаза фуражку, дремал на топчане, за нами алкашей больше не оказалось — разговор тек задушевно.

Прервал его проснувшийся сержант:

— Товарищи, имейте совесть! — Я встрепенулся.

— Ну, что ему напишем? — спросила одна женщина другую. — Хороший парень-то.

— Давай — «остаточное».

Я встрепенулся опять, не зная, что такое «остаточное» и много ли за него дадут. (Сейчас «остаточного» больше нет.)

— Не бойся, — успокоили они меня, — «остаточное» после бутылки кефира бывает.

Сержант забрал их бумажку с печатью — душевно я с женщинами попрощался.

— Приходите к нам еще, — говорили они, и мы вместе расхохотались.

— Нет, уж лучше вы к нам.

С сержантом ехали обратно молча. Он равнодушно вошел в дежурку и скучно так брякнул бумагу на стол майора:

— Оста-а-точное, товарищ майор!

Тут я понял, как же не любил тот сержант своего майора!

Видели бы вы лицо майора в ту секунду! Я же только что тут, перед ним, по стеночке ходил, еле лыко вязал и — «остаточное»?!

Но бумажка-то с гербовой печатью, и выше центральной экспертизы ГАИ только сам Господь Бог.

Я думал, он меня ударит. Но каково же было мое удивление, когда майор протянул мне мои права, техпаспорт, положил на эту святую стопку ключи от моего «Москвича» и, глубоко вздохнув, спросил:

— Тебя домой отвезти или сам доедешь?

Весь остаток ночи я посвятил развозу подарков — и тем двум женщинам, и майору:

виноватым себя почувствовал...

К сожалению, откупиться в такой ситуации — не проблема.

Такса 50 — 100 долларов, если ничего серьезного вы не натворили. В Москве — до 300. Можете попробовать отложить в карман мелкие купюры и, если остановят, слезно заявить, что больше ни гроша нет, — иногда помогает, сэкономите.

Но еще больше сэкономите, если оставите машину и поедете домой в метро. Можете взять такси, все равно это будет гораздо дешевле. А чтобы не мучиться сомнениями — ехать или не ехать за рулем в подпитии, представьте тюремные нары, лязг замков, вы сидите на жесткой казенной кровати и вспоминаете именно эту секунду: ехать — не ехать? Потом тяжело вздыхаете и думаете: «Господи, ну какой же я был идиот!..»

Сроки определения наличия паров алкоголя в выдыхаемом воздухе в зависимости от количества и вида употребляемого напитка*

Вид напитка	Кол-во, мл	Время, в течение которого пары алкоголя могут быть обнаружены в выдыхаемом воздухе, ч
Водка 40°	50 100 200 250 500	1,0 – 1,5 3,0 – 3,5 6,5 – 7,0 8,0 – 9,5 15,0 – 18,0
Коньяк 5 зв.	100	3,5 – 4,0
Шампанское	100	1,0
Смесь коньяка и шампанского	100 – 150	4,0 – 5,0
Портвейн	200 300 400	3,0 – 3,5 3,5 – 4,0 4,5 – 5,0
Пиво 2,8° 3,4° 6,0°	 500 500 500	 Не определяется Не определяется 20 – 45 мин

* Примечание: таблица приведена для людей средней комплекции – весом около 80 кг.

Как на машине я обогнал самолет (продолжение)

...Просыпаюсь я именно в ту секунду, когда дед в ватнике с грохотом отворяет ворота сервиса. Просыпаюсь и обнаруживаю, что за мной — длиннющая очередь, автомобилей тридцать, а я первый.

Извлекаю из сумки свою сервисменскую куртку с нашивкой «Автосервис», напяливаю ее и иду к окошку мастера-приемщика, протягиваю документы:

— У меня замена поршневой группы третьего цилиндра, машина транзитная, — знаю, что транзитники обслуживаются в первую очередь: местный и завтра может приехать.

Мужик хмыкает с явным превосходством:

— Это надо еще глянуть.

— Слушай, мастер, — тычу я пальцем в нашивку, — я в Москве на твоем месте работаю,

приезжай, проблем не будет.

Высокомерие свое он погасил, но техпаспорт все равно возвращает:

— Запчастей на твой двигун нет. Никаких.

— У меня все есть. С собой, — бью я его карту, а сам в ужасе от того, что он сейчас попросит: «Покажи». — Хочешь, принесу?

— Чего я поршня не видел, что ли, — ворчит дядя, но бумаги на въезд мне выписывает. — Ладно, заплатишь за одну работу.

Конечно же я блефую: у меня ничего нег. Наверняка и на их складе тоже ничего нет. Но я хорошо знаю, что в шкафчиках работяг есть все, только плати «бабки».

Мойка, сушка, и через десять минут мотор слушает местный корифей по двигателям.

— Похоже на палец, — подтверждает он мой диагноз. — Загоняй на эту яму. Есть, говоришь, детали?

Ко мне подходят двое замасленных хлопчиков, они будут снимать и ставить мой движок. Я открываю короткое производственное совещание:

— Парни, нужен поршень в сборе за любые деньги. Работать буду с вами, третьим. Если к полудню сделаем, выпишу вам персональную премию. Называйте сумму за все.

Да, провинция все же духовно гораздо здоровее центра, через десять минут они мне называют смехотворную даже по тем временам цифру: шестьдесят рублей.

— Сто, — отвечаю я. — Но заменим еще и шатунные вкладыши.

И работа кипит. Между делом добегаю до телеграфа и даю Маше телеграмму, что задерживаюсь на семь часов. Звоню Николаю — так, оказывается, зовут ночного парня.

— У меня все в порядке, через пару часиков должен уехать. Спасибо тебе, ты настоящий друг.

— Жаль, что не увидимся. Привет от Татьяны, она до сих пор очухаться не может.

— Совершенствуйся, и она всегда будет твоей.

— Всегда, может, и не надо... — Я хохочу, и он хохочет.

— Пока!

— Пока!

Я выезжаю из Харькова около трех часов дня — не быстро работает провинция. Иду сначала сотню: все-таки новый поршень, вкладыши, надо прикататься. Но через полчаса организм мой такой езды не выносит, и я нажимаю «гашетку» от души: авось пронесет!

Влетаю в столицу поздним вечером и первым делом звоню маме.

— Ой, Юрочка, ты откуда?

— Из Никополя.

— А куда?

— В Ленинград, к Маше, она там в больнице... — Я рассказываю о случившимся.

— Юрочка, у нас Валя умерла. Завтра похороны, ты сможешь? — Мама хлюпает носом и тоненько плачет в трубку.

Бог мой, моя любимая тетка, мамина сестра Валя умерла! В детстве она полезла на лестницу и упала вместе с ней, навзничь. И всю жизнь прожила горбуньей. Но вовсе не злой, а наоборот — очень доброй, смешливой.

— Мама, милая, не обижайся! Ты знаешь, что я Валю очень любил. Но там Маша одна, завтра праздники, а ей очень плохо... — я перевожу дыхание. — Мама, о живых надо прежде думать, о живых, ты согласна?

Милая, родная моя мама! Как ты всегда меня понимаешь, как просто мне во всем тебя убедить, потому что ты любишь меня. Ты оправдываешь меня даже там, где сам я оправданий себе еще не успел найти...

Залетаю домой, на Стрельбищенский, надо позвонить второму режиссеру в Ленинград. В квартире нашей мертво и пусто, все, как оставил я давным-давно. Кажется, что в какой-то иной жизни...

— Юра, как хорошо, что вы позвонили! Я Машу только что отвез в аэропорт, она сейчас вылетает в Минеральные Воды.

— Как?! Вчера вечером я с ней разговаривал, она встать не могла, ей телефон в палату приносили!

— А вы уже в Ленинграде?

— В Москве.

— Как хорошо, Юра, что вы в Москве. Маша тут с ума сходила, что вы приедете в Ленинград, а ее нет. Она сама лететь захоте... вернее, билет был только на этот рейс, а там съемочная группа простаивает, понимаете? Врачи разрешили...

— Дали бы человеку оклематься хоть пару дней! Что ж вы, киношники, за коновалы такие?! — ору я в трубку и аж трясусь.

— Юра, билеты достать невозможно. Этот рейс дополнительный, номер... с посадкой в Москве, а прибывает он в Минводы завтра в восемнадцать сорок. Встретьте ее в Москве, успокойте, а то она как вашу телеграмму из Харькова получила, расплакалась, ну вот, говорит, он сюда, как сумасшедший гонит, а я обратно...

— А когда посадка в Москве?

— Не знаю, позвоните в справочную...

Так... Я кладу трубку. Ничего себе разрывчик в рейсе — полсуток. Конечно, она поедет из аэропорта в Москву — куда? Ясное дело — к маме, здесь даже пожрать нечего. Ну, встречу я ее и что? Отвезу в аэропорт и погоню вслед? А может, рванем на «блондинке» в Пятигорск вместе, вот кайф! Нет, куда Маше такой путь вынести, в тряске, в ней еле душа держится.

А не махнуть ли мне сразу в Минводы, вот уж она там ждать меня не будет. И — в гостиницу, отдыхать, я им покажу съемки! Так...

Я беру автомобильный атлас, считаю — до Минвод по прямой через Воронеж тысяча триста, через Волгоград километров на сто пятьдесят больше, но зато дорога — стрелочка, среднюю сто можно держать. Это — пятнадцать часов, час резерва, значит, выезжать нужно не позже двух ночи — пару часиков я сейчас вполне могу поспать.

Ставлю будильник в пустую кастрюлю, плюхаюсь в наше с Машкой спальное ложе и вырубаюсь...

В два пятнадцать ночи я уже заливаю под горло все бензиновые емкости, а в три под колесами «блондинки» щелкают стыки бетонных плит Каширского шоссе — хорошо ехать ночью! Никого вокруг, дорога, словно взлетная полоса. На спидометре сто сорок, а кажется, что машина, ревя и дрожа, стоит: ни кустов, ни столбов в степи, ничто не летит назад, только на асфальте, размытом скоростью, недвижно лежат желтые пятна фар.

На такой дороге скучно и сонно, но если сна нет — хорошо думается. А сон есть. Останавливаюсь и, как учили старшие, пятнадцать кругов вокруг машины. Все, на полчаса мне бодрость обеспечена, а там уже рассвет.

Ловлю себя на том, что еду и в темноте улыбаюсь — это я думаю о Маше. Без конца вспоминаю ее всю и в отдельности, по черточкам — так тепло на душе от того, что она есть у меня, что я нужен ей. Почему я так верю ей? Почему она не сможет однажды сказать: «Извини, я полюбила другого»? Сможет, любая женщина сможет, если дать ей это сделать. Если не влюблять ее в себя снова и снова, каждый день, утром и вечером. Любовь это не «дано», как в школьной задачке, это — «требуется доказать». В статике она умирает.

Многими часами позже я узнаю, что из аэропорта Маша приехала на такси не к родителям, а в нашу пустую, голодную и холодную квартиру, легла в уже остывшую от меня постель, завела тот же, в той же кастрюле будильник и поплакала от того, что мчит ее любимый к ней в Ленинград, не ведая того, что она летит в Минеральные Воды.

Рассвет начинается где-то за Тамбовом. Гигантские просторы розовеют. Темнота стремительно съеживается и забивается в конце-концов в мою машину, куда-то под педали. Слоятся туманы, нежно-розовые дрожащие капли растут на стеклах «блондинки» и косо ползут в прошлое.

В магнитофоне кассета оркестра Поля Мориа. Как же потрясающе они совпадают — чистая, радостная симфония рассвета и эта музыка! Я еду, я лечу над землей и еще не знаю, что через много-много лет, до конца жизни, где бы меня ни застала музыка Поля Мориа, я тотчас же вздрогну, пораженный вернувшимся тамбовским рассветом, майским утром тысяча девятьсот восемьдесят первого года, его запахами, его скоростью, его счастьем...

Скрежет в передней правой ступице возвращает меня к действительности. В секунду прошибает холодный пот — вокруг Сальские степи, ни жилья, ни дымка, ни живой точки на

горизонте. Только кричат и кружатся неподалеку какие-то птицы, плывет маревом асфальт, будто мокрый.

Поднимаю колесо на домкрате, проворачиваю его несколько раз, и на асфальт падает камешек, застрявший между тормозным диском и его кожухом — он и скрежетал.

Уф-ф! Слава Богу, умница ты, моя «блондинка», — с нежностью целую ее в горячее чумазое крыло, — так держать, не подведи, не так уж много и осталось нам с тобой.

Опять дорога, опять скорость, опять горелая, черная земля по обочинам. Иногда видны дым и пламя — горит выжженная солнцем степь, горит как порох. Спать уже хочется по-настоящему, но спать никак невозможно, иду впритык, без запаса. Приходится останавливаться, брать попутчиков, чтобы с ними разговаривать.

Выбираю поприличнее: один в галстуке, другой с портфелем. Денег ни с кого не беру, такой у меня принцип на всю жизнь. Скоро Ставрополь, уже просто пахнет Северным Кавказом — всего пять часов мне осталось до встречи со своей любимой женщиной. Что же я скажу ей в первую секунду?..

Почему-то вспоминается, как мы с ней познакомились. Вы думаете, что это случилось в Ялте, на съемках? Нет, гораздо раньше, года за два до этого, в нашей с первой женой квартире на Беговой, когда был я добропорядочным семьянином и ни о каких романтических приключениях не помышлял.

Был в ту пору в моей записной книжке телефон одного киноактера, не очень, впрочем, знаменитого, помогал я ему с ремонтом его автотехники. Было, не скрою, лестно общаться с представителем богемы. В его же записной книжке иметь мой телефон — личного автомеханика — было тоже престижно в ту пору, как телефон знакомого гаишника, врача, мясника. Позже я стал замечать своего знакомого актера в фильмах и с гордостью тыкал перед женой пальцем в экран телевизора.

Однажды вечером он позвонил мне и попросил разрешения зайти, но не одному, а с девушкой, «известной актрисой Мариной Дюжевой». Предупредил, что у Марины какие-то проблемы, стрессы, попросил быть с ней поделикатнее. Господи, кто же не знал тогда Марину Дюжеву — мы с женой забегали от нашего скудного холодильника к столу и обратно, нашли даже бутылочку сухого. Пригасили верхний свет, чтобы убожество нашего дома в глаза таким гостям не бросалось, сдвинули кресла.

...Мы уютно сидели вчетвером. Костя, наш сын, спал в соседней комнате, всем вниманием за столом владела Марина, Маша, как попросила она себя называть.

Не без волнения смотрел я на такое знакомое по фильмам лицо — эта девушка производила впечатление. Не бьющей через край, но ясно читающейся в ней страстностью. В сочетании с наивностью страстность придавала ей какую-то неизъяснимую прелесть. И еще заметил я в ней — «настоящесть».

Маша рассказывала, как недавно позвонил ей незнакомый мужчина и попросил спуститься в подъезд, и было уже поздно, но она, замирая от страха, спустилась. Мужик оказался свирепого вида и держал руку за пазухой, и когда он начал приближаться, а она решила бежать вверх по лестнице, мужик вытащил руку из-за пазухи и в ней оказались... подснежники, которые вез он из Мурманска, так как был северным моряком...

Мы с женой, замирая от восторга, эту историю выслушали. Потом я увел Машу на кухню, мы курили, я что-то говорил ей, а она все оглядывалась и восторгалась нашей большой квартирой с высокими потолками.

Можно ли было представить тогда, что передо мной — моя будущая жена, мое счастье?..

Вот оно, Ставрополье: мелькают поселки, объятые зеленью, холмы, дорога плавно изгибается меж них, она горячая, колеса свистят, брызжут гудроном, надо бы давление в них спустить — по такой жаре да на такой скорости...

Неожиданно в меня входит ощущение автокентавра, человека-машины, то самое восхитительное ощущение, которое бывает так редко, если сутки-двое почти без перерыва посидишь за рулем. Кажется, что это не машина, а твое тело стремительно летит над землей, настигает попутки, огибает их, уходит от встречных, легко взлетает на холмы и устремляется с них с такой скоростью, что дух захватывает, а дрожащая стрелка спидометра застывает, упершись в ограничитель! Колеса, борта — это все твое тело, кожа, мышцы, нервы, и ты уже не

властелин машины, ты сам машина, ты уже властелин дороги, времени и пространства.

Не езда, а поэма.

Спешащему кентавру трудно сбавлять скорость. Но надо: пошли деревни, тракторы, посты ГАИ. Вижу почему-то «блондинку» со стороны — ужасающий и грозный у нее вид: трехтысячекилометровый слой грязи, бока, исхлестанные дождями и ветрами, причем исхлестанные не косыми потоками, как у нормальных водителей, а строго горизонтальными — как у сумасшедших. В боковые стекла ничего не видно, по краю лобового стекла, куда не достают щетки, — шоколадная кайма, траву сажать можно, — боевой вид, ничего не скажешь.

В аэропорт Минеральных Вод я врываюсь за сорок минут до прибытия самолета.

На заднем сиденье, в сумке, аккуратно, еще в Москве запакованные первые в моей жизни фирменные джинсы «Blue Dollar», первые в моей жизни фирменные кроссовки «Adidas», красно-белая легкая куртка «Marlboro», две бутылки моего любимого марочного «Варцихе», салями, банки красной и черной икры, крабы, пара пачек овсяного печенья — все это неимоверное по тем временам богатство я купил на гонорар от моей первой повести, вышедшей накануне отъезда в «Новом мире».

Паркуюсь, беру свой джентльменский пакет с «фирмой», туалетные причиндалы и в состоянии прострации, с гудящей от скорости головой, на ватных ногах иду в заплеванный аэропортовский туалет. Вид мой не лучше, чем у «блондинки»: щетина, воспаленные глаза, жесткие от пыли, вздыбленные волосы, стоптанные грязные кеды и вздутые на коленях линялые трикотажные тренировочные штаны.

Такие же небритые, как я, грузины и осетины в кепках и один милиционер изумленно наблюдают, как я раздеваюсь до плавок, моюсь в аж черной от грязи раковине холодной водой, но с мылом, тщательно бреюсь наощупь, так как зеркала нет, мою голову, вытираюсь своим полотенцем, потом опускаю всю свою одежду, по очереди, в урну и, наконец, одеваюсь во все фирменное.

Они ничего не говорят, даже не спрашивают, где достал, наверное, я слишком уверенно все это проделываю.

Потом я покупаю большой букет тюльпанов с невероятно огромными бутонами и подхожу к двери прибытия пассажиров: уже идет ее рейс.

Я вижу Машу издалека: в своем зеленом плащике она не спеша идет рядом с каким-то парнем. Тот несет ее сумку и что-то рассказывает. Маша рассеянно кивает ему в ответ и смотрит под ноги: она никого не ждет.

Я не могу выстоять у этой двери и бегу, нет, сдерживаюсь — иду ей навстречу.

— Маша!!

Видели бы вы ее лицо — ради одной этой секунды стоило нестись три тысячи километров!

— Юрка... Юрка!!!

Я подхватываю ее на руки — легкую, почти невесомую, несу к машине.

— Гея, Геюшка, ты — волшебник?

Господи, как же я ждал этих слов! Сколько долгих часов, сколько сотен километров я слышал их сквозь гул скорости и треск дождя: «Гея, ты волшебник?» И, конечно же, у меня готов на них ответ, я выверил его за многие часы сотни раз — до буквы.

Я опускаю ее у машины на ноги, обнимаю крепко-крепко и шепчу в самое ухо:

— Это тот случай, когда машина может обогнать самолет.

Женщина за рулем — к чему бы это?

Если кто-то думает, что автомобиль родился без участия женщины, то глубоко заблуждается, об этом я уже писал вначале книги: первый автопробег в мире, первый ремонт автомобиля в пути и первая реклама первого автомобиля в мире были осуществлены женщиной — Бертой Бенц, женой легендарного Даймлера в 1888 году. Втихаря от мужа, но чтобы доказать его гениальность, с двумя сыновьями фрау Берта проделала гигантский по тем временам для трехколесного агрегата путь — 180 километров!

В дороге ей вместе с сапожником пришлось заменить кожу тормоза, укорачивать

растянувшуюся цепь с кузнецом, а вот изолировала провод и чистила бензотрубки фрау уже сама. Первый — шелковым чулком, а второй — шляпной булавкой.

И Даймлер не стал бы Даймлером, если б не жена: ведь первым его произведением был мотоцикл, но жену это не устроило — не без намека она вернула Готлибу подарок — конный фаэтон, который получил затем моторную тягу и ввез их обоих в Историю.

Так что женщина имеет равное право с мужчиной на любимца двадцатого века — автомобиль. Но мужчина забыл об этом и все столетие создавал автомобиль под себя. Три педали для двух ног — это легко далеко не для каждой женщины, для нее идеально две педали: коробка-автомат. Если женщине не сказать, что такое дальний свет, когда и где его включать, она всю жизнь проездит без него, не чувствуя себя обделенной.

Моя жена с первого дня невзлюбила свою «восьмерку» «за тупость, шумность и прожорливость», а через два месяца оказалось, что она ездила без пятой передачи! Потому что на коробке стояла рукоятка от старой модели, на которой была схема включения только 4-х скоростей.

Однажды на улице я встретил беспомощную девушку, у которой «не заводилась машина»: при включении стартера тот не работал, зато пригасали все лампочки панели приборов. Любой мужик притер бы окислившиеся клеммы аккумулятора и через пять секунд уехал — эта девушка до сих пор мне звонит с благодарностью.

Наша знакомая перестала ездить на машине только потому, что на стоянке развелось много собак, которых она боится.

В зеркалах женщина привыкла видеть только свое лицо, а не мельтешение машин и домов, и потому она часто поворачивает его на себя, а тут сзади сигналят — для заднего обзора ей бы не зеркала, а какой-нибудь экранчик.

Конечно, отечественные автомобили с их непроворачиваемыми на парковке рулями, тугими стеклоподъемниками, перекашивающимися стеклами, деревянными тормозами, опасными для ногтей ручками и рычажками — не для женщины.

Женщину за рулем «Таврии» жалко. Женщине за рулем «Москвича» хочется срочно чем-нибудь помочь. От женщины за рулем «Волги» лучше держаться подальше. А вот с теми, кто ездит на ВАЗовской продукции — от «Оки» до «десятки» — уже хочется познакомиться и взять над ними шефство.

Но и не всякая иномарка «идет» женщине. Женщина за рулем крутого «мерса» смотрится с недоумением — на нее любопытно взглянуть, познакомиться с ней не хочется, даже если она и не против. Женщина в «Фелиции», «Эскорте», «Нексии» — возбуждает, в «БМВ» — настораживает, женщиной в «Ка» хочется любоваться, а над женщиной в роскошном кабриолете на московских улицах и с развевающимися волосами — смеяться: «В Сан-Франциско играет».

Мне кажется, что в идеальном автомобиле для женщины кроме красоты, легкости форм, управления, кроме супернадежности, обязательно должен быть компьютер-подсказчик, советчик и друг. Причем он должен называть хозяйку машины по имени, а голос женщина выбирает сама. Представляете, едете вы, уставшая, с работы, а Рикки Мартин вам так ласково, пусть и по-английски, говорит: «Таньюша, пора включить пятую передачу...»

Еще совсем недавно, в «застойные» времена, женщина за рулем смотрелась на наших улицах столь же экзотично, как дрессированный медведь. В основном это были дородные, расплывшиеся тётки-продавцы — самый состоятельный класс социалистического общества.

Сегодня подавляющее большинство учащихся автошкол — женщины. За рулем примерно каждой шестой машины в столице — женщина, да какая женщина! Да на каких машинах!

Если раньше российская поговорка: «Женщина за рулем — первый признак аварии» была верна потому, что женщин-водителей было просто мало и мужики-водители заглядывались на «сам факт», то теперь они рискуют, заглядываясь на самих женщин, — вся российская «слабопольная» красота пересаживается нынче на колеса.

Не стоит думать, что все они жены или подруги состоятельных мужиков. По моим наблюдениям, таких — две трети, а треть — сами работают и очень прилично зарабатывают.

Начну с утверждения, что поле женщины, севшей за руль, удесятеряется. В автомобиле женщины совсем не обязательны ни домкрат, ни запаска, ни какие-нибудь инструменты — ей

все дадут. Женщина, в отличие от мужика, не голосует на дороге часами: машины останавливаются возле мгновенно. Умная женщина не будет спешить расплачиваться со спасителем деньгами — не для этого он останавливался. Лучше дать ему липовый номер своего «домашнего» или «рабочего» телефона, если ваш спаситель вам ну совершенно не нравится и в дальнейшем не пригодится.

Гаишники очень редко штрафуют женщин и почти никогда к ним не принюхиваются — рай, да и только.

Красивая женщина за рулем очень крутой иномарки в российском мужике вызывает ассоциации негативные: знаем, мол, каким местом ты эту машину заработала. Гораздо привлекательнее она для него становится за рулем «Самары» или маленькой элегантной иномарки — вот это девочка!

Почему-то принято женщинам права покупать, а потом учить их ездить — напрасно. Был грешен этим и я — подарил однажды Маше на день рождения красные корочки с ее фотографией и именем. На моих глазах она порвала их и сказала:

— Ты очень плохо меня знаешь: я крайне законопослушный человек и буду дрожать перед каждым гаишником, когда тот возьмет купленные права в руки. Даже если они совершенно «чистые». Зачем мне такая жизнь? Я получу их сама.

И получила. На пятнадцатом году нашей совместной жизни, когда мы смогли себе позволить вторую машину. Она записалась на курсы, добросовестно отходила на них три месяца, вела конспекты, ездила с инструктором и стала по правилам дорожного движения лучшей ученицей тех самых курсов. Если мы с ней едем вместе, я частенько у нее по правилам консультируюсь, особенно по жестам регулировщика — ни черта не знаю.

И вот тут, когда она стала ездить, я начал понимать, что есть кое-какие отличая между мужиками-водителями и женщинами за рулем.

Во-первых, их самое слабое место, даже тех, кто во всю ездит, — парковка. Она и для нас не сахар, но бабы от парковки просто стонут. Они, получающие кайф от автомобиля, готовы лишний раз поехать в какой-нибудь магазин в метро, если четко не уверены, что смогут там запарковать автомобиль.

В таком случае имеет смысл потратить собственное время, поехать со своей женщиной пассажиром, не проронив по дороге — упаси бог! — ни одного критического слова в адрес ее водительского умения, а у магазина помочь ей найти свободное место, показать другие варианты парковки в близлежащих переулках и дворах. И будьте уверены — в этот магазин отныне она всегда будет ездить на машине. (О проблемах и способах самой парковки подробнее вы прочитали в главе «Езда задним ходом и в ограниченном пространстве».)

Совершенно беспомощны женщины в рычажках, ручках и кнопках на панели приборов. Не пытайтесь научить любимую женщину пользоваться домкратом, менять колесо или доливать тосол. Не женское это дело — менять колесо. Тосол же запросто может быть долит в горловину для залива масла и наоборот. Дешевле самому хотя бы раз в неделю проверять ее автомобиль, доливать и регулировать, чем учить.

Если же вы вообще отстранитесь от помощи своей женщине в ее автомобильной жизни, то обязательно найдется другой, который будет к ней гораздо внимательнее, и не исключено, что этот другой со временем станет ей необходимее, чем вы. Короче, не делайте из своей любимой мужика или подарок кому-то.

А теперь о менталитете женщины, не просто ездящей за рулем, когда муж разрешит, а женщины, ездящей на собственном автомобиле.

Вопрос не так прост, как кажется. Муж — добытчик, муж — обладатель женщины уже по самой, заложенной Богом физиологии этого самого обладания. Ему подчиняется в постели красивое, совершенное и горячее создание под названием «женщина».

Когда же зависимому, как бы подчиненному созданию под названием «женщина» начинает подчиняться мощное, горячее, стремительное и красивое животное под названием «автомобиль», в ней, женщине, неизбежны перемены.

Все женщины, ездящие на автомобиле, по моим наблюдениям, становятся независимее — нет, не от мужчин независимее, а вообще. И потому — желаннее для мужчин. Имея колеса, дающие престиж, свободу во времени и пространстве и теплый комфортабельный кусочек

обособленного мира, закабаленная мужчиной женщина получает весьма значительную степень свободы, так иногда ей необходимую. И необходимую вовсе не для удовлетворения своего распутства, а для того, чтобы почувствовать себя человеком, для блага, в конечном итоге, своей любимой семьи, которая затрахала ее до изнеможения. Которая, пользуясь этой женщиной «на все сто», часто ее именно из-за этого и не ценит.

Автомобиль откроет женщине целый мир, он многократно увеличит ее возможности, силу, обаяние, даст ей ощущение собственной значимости и многое другое, о чем она даже не подозревает.

Женщине волевой, эмансипированной, лидеру машина не повредит, не усилит ее отторжение от мужчины, а наоборот — станет тем клапаном, в который смогут уйти ее излишние пары самоутверждения, обнажив для ее мужчины дремлющую и невостребованную женственность.

В общем, подводя итоги этой непростой главы и перефразируя замечательного поэта Вишневского, я призываю: «Женщины! Смелее овладевайте автомобилями для того, чтобы вами с гораздо большим наслаждением, чем раньше, овладевали мужчины!»

Полезные советы для дамы

— Покупая «поношенную» машину, не прислушивайтесь к тому, как машина тарахтит, где у нее постукивает и что у нее позвякивает. Не проверяйте количество копоти в выхлопной трубе глушителя носовым платком. Пусть все это делает ваш знакомый автослесарь, которому потом придется устранять тщательно скрытые продавцом дефекты. Покупая новую машину, не забивайте себе голову глупостями типа, какой цвет лучше: «белая акация» или просто «белый». Не верьте никаким прогнозам о расходе топлива.

— Посмотрите, как далеко от вас находится крепление ремня безопасности и сможете ли вы на ходу вывернуться наизнанку, чтобы успеть накинуть ремень перед затаившимся в кустах гаишником. (Мне встречались автомобили, у которых водительский ремень безопасности крепился, по ощущению, где-то за багажником).

— Проверьте, хватит ли вам длины правой руки, чтобы, не отрывая левую руку от руля, достать из «бардачка» пирожок с повидлом. (Еще обратите внимание на рычаг переключения скоростей. Мне встречались машины, у которых на первой скорости рычаг упирался в коленку водителя, на третьей захлопывал пепельницу, а на четвертой интимно прижимался к бедру пассажира на соседнем сидении).

— И, самое главное, попробуйте: подходящий ли у вас размер обуви, чтобы доставать до педалей. (Я и сейчас езжу в машине, в которой мне приходится переобуваться из своего тридцать четвертого в сорок второй, чтобы нажимая на педаль сцепления, упираться пяткой в пол, а не в воздух).

— Короче, покупая машину, обращайте внимание на мелочи. Крупные недостатки вы все равно не разглядите, пока не упретесь в них носом на каком-нибудь пустынном шоссе, в невообразимом далеке от автосервисов, телефонов и иных достижений цивилизации.

Советы давала Марина Собе-Панек

Сон за рулем — самый короткий путь на тот свет

А сейчас поговорим о самом страшном, а значит, — о самом главном. Если бы меня, проработавшего десять лет испытателем, меня, объехавшего весь Союз и земной шар по 40-й параллели, работавшего каскадером и вот уже двадцать четыре года не проводящего без руля ни единого дня, спросили, что самое страшное на дорогах: двойной обгон, гололед, отказ тормозов, открытый люк, пьяный пешеход, то я бы ответил, что самое страшное для водителя, его пассажиров и всего, что их окружает, — это секунда, когда водителю захотелось спать.

Я не для того привел свои «титулы», чтобы похвалиться, а только для того, чтобы вы, дорогие читатели, мне крепче поверили: нет ничего страшнее, чем сон за рулем.

Если бы перед вами прошла вереница лиц друзей и знакомых, погибших на дорогах из-за сна, как проходит она сейчас передо мной, если бы вы ездили с ними и знали, какие это были

асы дорог, которым я и в подметки не гожусь, то вы бы поверили мне сразу и навсегда — нет ничего опаснее, коварнее и ужаснее, чем сон за рулем.

Он приходит абсолютно незаметно: та же разделительная полоса перед вами, тот же шероховатый асфальт, те же звуки, те же желания закурить, почесать левый висок, но только вы уже почти на том свете: вы спите с открытыми глазами и несетесь в лоб грузовику...

Быстро поедешь — тихо понесут!
(Неоспоримая истина)

НИКОГДА НЕ БОРИТЕСЬ СО СНОМ!!!

Не вертите изо всех сил головой, не врубайте на полную мощь музыку, не трите лицо, не ерзайте на сиденье и не орите во всю глотку песни; самый лучший способ борьбы со сном — это поспать.

Как только уловили вы в себе голос Морфея, остановитесь, откиньте спинку, закройте глаза: даже десять-пятнадцать минут забытья помогут вам безопасно доехать до следующего позыва. Если сон не идет — не беда: полчаса с закрытыми глазами, в расслабленном состоянии будут не менее целительны, чем сам сон.

Если остановиться для сна невозможно, то остановитесь для того, чтобы до него доехать, — обегите машину десять раз, двадцать раз присядьте, и минут двадцать, как минимум, работоспособности вам гарантировано.

Сон водителя здорово провоцируется сном пассажира. Если вы — пассажир и хотите жить долго, если вы настоящий друг того, кто сидит за рулем, то разговаривайте с ним, спрашивайте его, травите анекдоты, открывайте боржоми, делайте бутерброды и ни на йоту не давайте ему понять, что вам хочется спать ничуть не меньше.

Если в ваших дебатах наступила пауза и вы искоса вглядываетесь в профиль водителя, силясь понять: не засыпает ли он? — знайте, что первый признак этого — сбрасывание газа и плавное приближение либо к обочине, либо к осевой.

Заметно помогает в борьбе со сном, если уж она началась, курение и особенно — рок-н-ролл. «Заводные» мелодии могут вообще прогнать сон, имейте их на всякий случай в своей фонотеке, даже если вы их не любите.

«Кока-кола» или «Пепси» тоже способствуют. Кофе на меня, например, не действует. Горячий крепкий чай помогает. Здорово помогает адская смесь, делать которую меня научил сын: в порошок растворимого кофе тонкой струйкой льется «кока» или «пепси» — пена поднимается жуткая. Но когда это выпьешь — чуть ли не глаза из орбит вылезают.

Но еще лучше помогает дорога, если она «веселенькая» — с колдобинами, поворотами и выбоинами, если вдоль ее обочин есть на что посмотреть даже в свете фар — вряд ли вам захочется спать. Самые опасные в этом смысле дороги — западные автобаны.

До сих пор страшно вспомнить дороги Соединенных Штатов, никогда мне не было так тяжело, как там: мы отставали от графика, а заменить меня за рулем в нашей колонне было некому. Господи, что я только не вытворял тогда, чтобы не уснуть! Орал по рации песни, ругался на невероятной смеси из четырех языков, напрягал изо всех сил сразу все тело, все его мышцы (что, кстати, здорово помогает, если проделать это пять-шесть раз). Но спать хотелось так дико, что по-настоящему мне помогла лишь воображаемая картина того, как жена моя и сыновья получают папин гроб в Шереметьево-2... Сон, как отрезало.

Теперь вы понимаете, почему самые страшные и многочисленные аварии случаются на автобанах? Скорости высоки. В США-то еще есть ограничения — 65 миль в час. А в Германии, где их нет, мы только вздрагивали, когда нас со свистом обгоняли «Мерседесы» и «Порше».

(Из патриотизма добавлю в скобках, что картина менялась на 180, стоило нам пересечь белорусскую границу: западники совершенно беспомощны на наших дорогах, и без конца приходилось нам чуть ли не кнутом подгонять их роскошные «лошадиные силы». Но об этом позже, в главах «Кругосветка».)

Самое опасное время — после трех ночи до рассвета. Рассвет тоже очень опасен, потому что создает иллюзию освобождения. Вот когда уже полыхнуло солнце — легче. И вообще ездить ночью советую людям, во-первых, хорошо выспавшимся, а во-вторых, с четкой

внутренней организацией. Остальным ночная дорога сократит скорее жизнь, чем расстояния.

И последнее: если вам кажется, что встречные фары идут вам в лоб, когда вы стопроцентно движетесь по своей полосе, немедленно съезжайте на обочину и дальше — через кювет, в кусты, в поле: встречный водитель наверняка уснул, а береженого Бог бережет.

Самая трудная дорога в моей жизни

Задание на командировку было простое: на заводе РТИ (резинотехнических изделий) ВАЗа в Саратовской области (по-моему, в городе Балаково) провести испытание уплотнителей дверей для «Москвича», выпуск которых там налаживался. Срок командировки 10 дней, материальное обеспечение — «Москвич-2137» (универсал), напарник — Сергей Регентов, инженер и водитель, высоченный, здоровенный молодой парень, недавно отслуживший в «десантуре», к тому же сын заместителя генерального директора АЗЛК по капитальному строительству. Чрезвычайно белая кожа, красные яблоки румянца и молодости на щеках, немного увалень, голос высокий, распевный, прекрасный рассказчик и не менее прекрасный слушатель, хохотун, заходится смехом от небольшого повода, но главное — этот парень мне нравился: исполнительный, надежный, легкий.

Была зима, снежная, морозная. Бросили мы в багажник цепи для колес на случай буксовки, пару канистр с бензином, «джентльменский набор»: лампу фары, ремень вентилятора, свечу, бегунок и крышку трамблера.

Доехали нормально, поселились в местной гостинице, ездили на завод РТИ, как на работу, каждый день, сдружились там с мастером участка уплотнителей, 45-летним Виктором Петровичем.

Однажды, было это в пятницу, он подошел к нам сильно расстроенный и рассказал, что у него умер отец, похороны послезавтра, а доехать туда он не может — рейсовые автобусы отменены из-за метели, а на попутках — ненадежно, заводские шофера говорят, что стоят гам грузовики в сугробах десятками, трактора вязнут. До деревни отца всего 80 километров, жил он в деревне Подлесное, что на берегу Волги.

Впереди маячили два пустых выходных, молодые души требовали приключений, и мы, не сговариваясь, предложили Виктору свои услуги и «Москвич». Он поначалу даже испугался, а потом махнул рукой: «А, пропади все пропадом, едем!»

Как доехали, не помню, но доехали. Помню, действительно буксовали, стояли по обочинам грузовики. Помню, долго-долго пилили за бульдозером по снежному коридору, стены которого были намного выше крыши нашего «Москвича». В общем, доехали, и с тех пор к цепям на ведущих колесах легкового автомобиля я преисполнен глубочайшим уважением.

В Подлесном, отрезанном от «материка», встречали нас как героев. Водили по избам, не знали, куда усадить, чем угостить. Помню, замер я перед старинными черными досками-иконами, а хозяйка любопытствует: «Нравится?» — «Да». — «Увлекаетесь?» — «Как же этим не увлекаться?»

Тут же мне была подарена целая наволочка таких же икон, только совсем черных, хранящихся по чердакам изб.

В общем, похоронили отца Виктора, вернулись в город, и Виктор в благодарность сунул нам в багажник связку тормозных жигулевских шлангов (огромный был, по тем временам, дефицит) и четыре замороженных стерлядки — заядлый был рыбак Виктор и браконьер, конечно. Ну а мы в благодарность подарили ему весь инструмент с машины вместе с домкратом — чего нам осталось до Москвы-то? Докатимся.

Выехали мы после обеда. Мело и морозило. Где-то за Саратовом, идя под сотню, догоняем милицейский «уазик». Он идет, как положено, по знакам — шестьдесят. Несколько секунд думаем: обгонять или не обгонять. За рулем — Сережка. «Да делай ты его, — говорю я. — Если и рванет за нами, то хрен догонит».

Серега элегантно «уазик» обходит, но тот вдруг резко прибавляет, висит на заднем бампере. Мы, конечно, смеемся и прибавляем еще. На ста пятнадцати фары «уазика» исчезают в метели, а мы...

Дорога круто уходит направо и — железнодорожный переезд с торчащими рельсами.

Серега тормозит, но мало — одного качка тормозной педали не хватает нам, чтобы спокойно переехать эти рельсы. Скорость наша в повороте так высока, что зад сильно подскакивает на первом рельсе, передок приседает, и мы балкой передней подвески бьемся в рельс второго пути.

Удар вообще-то лобовой. И такой сильный, что мы оба достаем головами лобовое стекло. Оно трескается, а машина по инерции пролетает рельсы и замирает.

Не успеваем мы осознать происшедшее, как рядом встает «уазик». Менты — двое — выскакивают из него, один из них выхватывает из замка наши ключи зажигания, второй открывает мою дверцу и за шкирку выволакивает меня на свет Божий, а вернее — в темень и метель непроглядную. То же собираются делать и с Серегой.

Но Серега выходит из-за руля сам. И когда он встает во весь свой огромный рост, то преследователи наши успокаиваются, не суетятся. К тому же они под крепким градусом, мы это ясно чувствуем, но силы все равно неравны. «Хорошо, — говорит один из них, — сейчас мы позвоним в отделение, приедет наряд, и вот тогда мы разберемся».

Чего они от нас хотят, мы не знаем: документы наши и ключи от машины у них, и тогда я догадываюсь — денег. Но денег у нас — в обрез, только на пропитание до Москвы. Я начинаю лихорадочно вести переговоры, объясняю им ситуацию, отдаю всю наличность и плюс талоны на бензин.

Серега такого соглашательства не понимает. Улучив момент, он предлагает мне:

— Давай этих ментов уложим, свяжем, а на их машине поедем в Москву.

— Ты идиот?! И далеко мы на ней уедем?

— Ну хорошо, пусть наряд приезжает, чего ты боишься? Они пьяные, а мы-то трезвые!

— Ну и что, что трезвые? Приволокут нас в участок, сунутся в машину, а там иконы, шланги, стерлядь! Во-первых, отметелят нас там от души, а во-вторых — посадят по статье, как пить дать, понял? Молчи, не мешай...

В общем, через полчаса милиционеры, обобрав нас до нитки, уехали в черноту ночи, а мы уселись в свой недвижимый и уже холодный автомобиль.

Удар был такой сильный, что мысль завести двигатель нам даже не приходила. Посидев, мы вышли из машины, подняли капот, заглянули под днище, но без домкрата ничего толком не увидали — лужа черного масла под коробкой и все.

Завели двигатель. Как ни странно, он заработал. Кабина наполнилась теплом. За рулем сидел я. Выжал сцепление, включил первую передачу, отпустил педаль — с диким грохотом под днищем машина дернулась, проехала пару метров и заглохла. Ясно было, что ехать она не может. Значит, надо искать помощь. Где?

Мы стояли где-то между Саратовом и Борисоглебском. За тот час, что мы здесь, на переезде, торчали, мимо не проехало ни одного автомобиля. Допустим, проедет, остановится, довезет до Борисоглебска, что дальше? Есть ли там сервис? А может, звонить в Москву?..

В общем, сидим мы в унынии в машине, греемся, ожидаем попутку, и я спрашиваю Серегу, поглядывая на его подсвеченное приборной доской лицо:

— Серега, а есть у тебя настоящий друг, которому вот так можно ночью позвонить откуда угодно, хоть отсюда, за семьсот пятьдесят километров? И этот друг тут же сядет за руль, приедет и дотащит нас на веревке?..

Серега недолго молчал.

— Нет. Такого нет. А у тебя?

— А у меня... был. Погиб, на ралли. — Я имел в виду, конечно, Витьку Глазунова. (Смотри главу «Друг мой, Витька».)

С той ночи прошло много-много лет. И много-много раз, поднимая рюмку в каком-нибудь застолье, я вспоминал эту ночь, метель, наш диалог и пил за то, чтобы у каждого из нас такой друг был...

Ситуация с машиной к тому времени была нам ясна: от лобового удара в рельс балка передней подвески сместилась назад сантиметров на шесть-семь. Естественно, сместились и двигатель, и коробка, в результате чего передняя крестовина кардана уперлась в днище кузова, напольный механизм переключения передач раскололся вдоль, пополам, оставив нам только первую и вторую передачи. Нижнее ребро балки отогнулось от удара, и гнезда нижних

сайлентблоков разорвались, но не до конца, держались на честном слове. Рычаги подвески сместились, передние колеса смотрели в разные стороны, а поскольку рулевые тяги на «Москвиче» проходили сразу за картером двигателя, то сместившийся картер зажал их, и руль крутился очень туго, всего градусов на 90 в каждую сторону, — то есть ехать по шоссе мы худо-бедно могли, но поворачивать хотя бы перпендикулярно к дороге — никак.

Но ехать мы в тот момент и не помышляли, сидели в тепле, ждали попутку. Метель продолжалась. Минут через десять я обнаружил, что Серега спит, и разозлился на него: вот толстокожий! Сейчас я тебе посплю... Злость подвигла на поступок — включаю первую и с грохотом трогаюсь с места. Ощущение такое, что по днищу бьют молотками несколько озверевших людей.

Серега просыпается в ужасе, я ору ему, что лучше плохо ехать, чем хорошо стоять, но он, конечно, ничего не слышит.

Метров через сто адского грохота снизу, из коробки, повалил касторовый дым. Я выскочил, достал под днищем ее рукой и отдернул — горячо, как огонь.

Что же делать — встаем опять. И опять Серега засыпает. А я опять врубаю первую и опять еду, если это можно назвать ездой. Грохот хоть и такой же, но в этот раз удается проехать метров триста до момента закипания масла. Серега даже не просыпается.

На третьей попытке масло не закипает вообще — наверное, там уже нечему закипать. А я еду — километр, второй, третий, пятый... Двигатель ревет — первая передача все-таки, на спидометре — 20 км в час, больше, кажется, машина просто взорвется и не выдержат барабанные перепонки. Что ж, думаю я, даст Бог, до Борисоглебска мы к утру доедем, а там станция наверняка есть, что-нибудь придумаем...

Часа через два такой езды я краем глаза замечаю под правой рукой, у рычага КПП, какое-то мельтешение. Оказывается, это крестовина протерла днище насквозь. В это время просыпается Серега. Я докладываю, что до Борисоглебска осталось каких-нибудь 20 километров, час езды. Оценивая ситуацию, он сходу предлагает идею, достойную Нобелевской премии:

— Слушай, молоток и зубило у нас есть — давай вырубим в полу место под крестовину, пусть в салоне крутится, зато грохота такого не будет.

Сказано — сделано. Через полчаса в полу между нами зияет рваная дыра, в которой со страшной скоростью крутится крестовина кардана — не дай Бог в нее шарфик какой-нибудь попадет или пола пальто. Озверевшие люди с молотками исчезают, остается только надсадный рев двигателя, предсмертный вой сухой, без масла, коробки, шум дороги, которая теперь вот она, рядом, рукой можно дотронуться.

Зато я включаю вторую передачу, и стрелка спидометра иногда цепляет цифру 30! Вот кайф!

Когда мы вкатываемся в Борисоглебск, перед нами дилемма: ждать два часа, когда откроют сервис, или ехать, пока машина едет? Ну, а откроют сервис — у нас же ни копейки, нам что, за красивые глаза все сделают?

Совещание было кратким: едем, пока едет. Второй вопрос — как повернуть направо, к заправке, решился просто: там, где не хватает радиуса поворота руля, газ в пол, первую, сцепление бросаешь, и задок на льду и снегу заносит исправно — вот и повернули.

На заправке прикидываем запасы: талонов на бензин должно хватить, жратва — килограмм соленейшего сыра и батон серого хлеба. Вода — бесплатно. Мало, конечно, на сутки езды, которые нам предстоят, но что делать? В общем, вперед, на Москву!

Никогда я не забуду, что такое ехать сутки на второй передаче! Наверное, это самая изощренная пытка для водителя вообще, а для испытателя так просто смертельная: грузовики проносятся мимо вас, как метеоры, а легковых так просто не видно! Колесные трактора объезжают вас, обдавая соляром, и вы завидуете им черной завистью, вы, испытатель, король дорог, вы, кто умеет держать среднюю сто на тысячекилометровом пути, вы, на чьих номерах написано «проба» и чей «Москвич» на дорогах не сможет обогнать ни одна «шестерка» или «девятка» («мерседесов» тогда не было).

А сейчас вы плететесь, плететесь, плететесь... Стрелки часов прилипают к циферблатам, километровые столбы превращаются в десятикилометровые, и каждый из них — событие, они

надвигаются убийственно медленно, издевательски медленно...

Два часа, всего два часа мы приближаемся к Москве, а кажется, сил совсем не осталось, особенно когда думаешь, что еще — двенадцать раз по столько!..

Но ведь на второй передаче, вы скажете, можно ехать и шестьдесят, и даже восемьдесят. Верно. Но когда я с отчаяния нажимал педаль газа больше, то при приближении к сорока становилось страшно от грохота, вибрации, и было ясно, что на таком режиме мы просто не доедем.

Как мы все же доехали — не знаю. Помню только, что лица были совершенно черные от той гадости, что летела с асфальта через дыру в днище. Пальцы, тоже черные, вспухли и не разгибались. Сыр, солонее самой соли, и батон давно съедены, но ни голод, ни жажда нас уже не мучили — мы были какими-то окаменелыми и душой, и телом, и мыслями. Прострация, анабиоз. Прошел день, ночь, опять кончился день. Мы ехали, останавливаясь только на заправках, и если б не спали по очереди, то вообще — сошли бы с ума.

Когда мы наконец разменяли последний стольник, и мимо торжественно проплыл столб с цифрой 100, оба чуть не заплакали от счастья. Последние километры дальней дороги всегда самые длинные, эти же превратились для нас в бесконечность, и из моих глаз действительно скатились слезы, когда мимо проплыл голубой щит со словом: «Москва»...

Первый московский светофор — красный. Рядом с нашим «Москвичом» — «Икарус» с пассажирами, водитель в белой рубашке, в галстуке, с закатанными рукавами с любопытством поглядывает сверху вниз.

Я выхожу из-за руля, встаю перед «Москвичом» и, обняв его ладонями за грязнущие крылья, наклоняюсь, целую его, родненького, в не менее грязнущий капот. «Спасибо, любимый, что доехал».

— Эй, у вас колеса в разные стороны! — не выдерживает водитель «Икаруса».

Я хлопаю дверкой, кричу в ответ: «Они уже восемьсот километров в разные стороны!», — вставляю первую, вторую, газ до полу — шестьдесят! — да пусть взорвется, развалится, здесь уже не страшно.

...Когда нашу машину подняли в заводском гараже на подъемник, сбежался народ и ахал, как перед Сикстинской мадонной, а кто-то из слесарей ткнул отверткой в то место картера двигателя, в котором рулевая тяга протерла глубокую борозду. Оказывается, там осталась лишь тонкая алюминиевая пленка, под отверткой она лопнула и хлынуло масло...

— Да, — сказал кто-то. — Фантастика!

Особенности городской езды

Более тридцати лет, каждый день я приближаюсь к своей машине с легким волнением от предвкушения удовольствия, которое она мне сейчас подарит, — как к замечательной женщине. И это удовольствие тем больше, чем совершеннее вы своей машиной владеете. Не едете с деревянной спиной и судорожными руками, а чувствуете ее железо, как часть собственного тела. Люди, достигшие такого слияния с автомобилем, имеют в земной жизни на одно наслаждение больше.

Я знал таких людей немного.

Один из них — Володя, я называл его гением города. Когда я на заре своего водительства садился рядом на пассажирское сиденье его старенького «жигуленка», душа моя ежесекундно замирала: я ждал либо удара, либо визга тормозов, либо матерщины из соседнего автомобиля. Но Володя просачивался в столичной толчее легко и естественно, как капелька ртути, никому не мешал, опережая многих, никого не нервировал. Кроме меня.

То же самое происходило и с ним, когда я сидел за рулем и мы выезжали за город: Володя распирался в салоне, как «чайник», и без конца охал от моих маневров.

Все дело было в том, что в те времена я очень много ездил по шоссе, а он — по городу. Одни и те же педали, руль, машина, а езда совсем разная. Скорости другие, глазомер другой, мир другой.

Сегодня я хочу рассказать тебе, читатель, об особенностях городской езды. Особенно тебе пригодится это в столице, где всех водителей один мой провинциальный друг называет не

иначе, как камикадзе. Этот друг до сих пор, посещая Москву на автомобиле, звонит мне с кольцевой и просит приехать, оплачивая, естественно, такси.

Умеете ли вы трогаться с места? Не теряя ни дециметра в потоке, ни полсекунды во времени, не пережигая ни миллиграмма бензина и фрикционных накладок? Не спешите с ответом, лучше попробуйте тронуться с места на холостых оборотах двигателя, не касаясь педали газа. Если пять раз подряд вам это удалось и движок не заглох, то вы действительно умеете трогаться с места, — поехали.

Самое главное — полный обзор всего того, что происходит вокруг тебя. Панорамное зеркало по центру лобового стекла — обязательно. Но зеркало это должно быть не слишком большое и не чересчур изогнутое. Левый его край вы устанавливаете так, чтобы видать свое правое ухо, тогда правая его сторона охватит все оставшееся правое пространство, дублируя тем самым правое наружное зеркало (если оно у вас есть) — дальнее и очень неудобное, поскольку, глядя в него, надо поворачивать не глаза, а голову, на что уходит раза в три больше времени, а оно в железной толчее — на вес золота. Левое наружное зеркало даст вам обзор всего оставшегося заднего пространства.

Второе — надо научиться, не мешая окружающим, не заставляя их тормозить, влезать в минимальный интервал между машинами. Делается это так. Вас настигает машина в том ряду, куда вам надо. Вот она вас медленно обгоняет, и вы видите, что за ней пространства только-только, чтобы встать машине. Вот она впереди вас на полмашины, вот на две трети — в эту секунду вы включаете мигалку и уверенно «вдвигаете» свой капот сразу за ее багажником, как кирпич в кладку. Если вы той же мигалкой или сближением обнаружите свои намерения втиснуться в ряд раньше, то в девяти случаях из десяти вам это не удастся, так как тот, до кого интервал был, немедленно прибавит газ, начнет гудеть и мигать светом, изгоняя вас из своего «жизненного» пространства, словно кукушонок из гнезда, — таков уж столичный водительский менталитет. Если вы пойдете в интервал неуверенно, промедлите полсекунды, произойдет то же самое.

Третье — останавливайтесь на светофорах и в пробках не менее чем в двух метрах от впереди стоящей машины, чтобы ее можно было объехать, если она заглохнет или заглохнет кто-то перед ней.

Четвертое — «наступил на тормоза — посмотри в зеркало», может, кто-то летит тебе в зад.

Пятое — следи за исправностью стоп-огней и протирай их почаще, иначе можешь дорого заплатить за удар сзади.

В столичной езде велика нагрузка на сцепление — не держите на нем постоянно ногу, а если трос привода оборвался, не паникуйте, можно прекрасно двигаться и без сцепления. Для этого выключите зажигание, включите первую передачу, включите зажигание и стартер — машина поехала, хоть и с рывочком. Далее переключайтесь как обычно, но без выжима педали сцепления, синхронизаторы коробки помогут вам это сделать.

За какие-нибудь два-три года езда по Москве, да и по другим крупным городам, стала просто невыносимой. Никто из передвигающихся на колесах уже не зарекается «быть во столько-то». Мало осталось и тех, кто считает, что машина повышает их КПД, а тот, кто действительно хочет за день много успеть, сгоряча пересаживается на метро. Единственный, вроде бы, плюс «пробочной» жизни — у блудливых мужей: «Извини, дорогая, никак не мог позвонить: полтора часа проторчал в пробке на Белорусской...».

Людские очереди наконец рассосались, зато со страшной силой растут очереди автомобильные. Как с наименьшими потерями приспособиться к новой жизни?

Когда вы едете медленнее пешехода и срывается уйма позарезных дел, когда от нетерпения протиснуться хоть на метр в железном потоке у вас потеют ладони и вскипает ярость на каждого «чайника» — расслабьтесь и подумайте: а что, ваши дела действительно уж никак нельзя отложить? Одно, второе, третье... И вот уж оказывается — можно. По большому счету нет неотложных дел. А по самому большому счету нервные клетки, убиенные вами в пробках, стоят дороже потерянного времени.

Но если вы действительно спешите, то примите несколько советов.

Замечали ли вы, что при закрытом светофоре самый длинный ряд стоящих машин —

левый, а чем правее, тем машин меньше? Советую при приближении к такому скопищу стоящих или тормозящих машин брать все правее и правее: лучше плохо ехать, чем хорошо стоять. Вот вы и уткнулись в зад какому-нибудь грузовику в самом правом и, казалось бы, безнадежном ряду. Не спешите делать выводы — зато вы ближе остальных легковушек к светофору. Дело в том, что при трогании с места между любыми машинами интервал гораздо больший, чем при торможении, а уж между тяжелыми машинами, которые вас сейчас окружают, — тем более. Поэтому, включив левую мигалку и немного сконцентрировавшись, вы в секунды окажетесь вновь в левых рядах, оставив далеко позади тех, за кем вы до светофора пилили в том же самом левом ряду. Это — первое.

Второе — нарабатывайте объездные маршруты. Переулки, параллельные забитым магистралям, проездные дворы всегда могут выручить. Например, во время ремонта Самотечной эстакады я прекрасно просачивался к Маяковке по улице Дурова и 3-му Самотечному переулку.

Третье — если спешите, слушайте службу «Прием пробок у населения» «Авторадио», она довольно точно передает информацию о перегруженных улицах столицы, жаль только, что не так часто, как хотелось бы.

Купите обязательно атлас Москвы, он хоть и дорогой, но очень здорово помогает экономить время и бензин: составлен толково, подробно.

Попав в пробку, станьте пофигистом: читайте лучше всего газеты, чтобы не тратить на них другое время, слушайте музыку, планируйте предстоящие дела и встречи. Невредно даже наметить ключевые фразы предстоящего делового разговора: в машине, я заметил, прекрасно думается, и в комфортабельном изолированном пространстве правильные решения приходят гораздо чаще, чем в задерганном мире.

Если ваш карман потянет, купите мобильный телефон, он сведет потери от пробок к минимуму — тот же кабинет, только на колесах. «Шайтан-коробка» — пейджер — хуже тем, что от проверок жены никуда не денешься: «Позвони немедленно», «Купи обязательно». Он будет только травмировать ваш и без того хрупкий организм и нагнетать страсти. А мобильный скажет ей вежливо: «Абонент вне зоны действия», и — привет! Потом сможете оправдаться: разрядился, мол.

Чашка ароматного кофе в самой гуще пробки из автокофеварки (есть и такие) может вообще привить вам вкус к пробкам, ну а если вам удастся к тому же убедить себя в том, что пробочные паузы благотворны для вашего организма тем, что восстанавливают силы, то с вами вообще все в порядке.

Несмотря на постоянное приращение столичного автопарка, лично я смотрю в уличное будущее без пессимизма. Как бы ни критиковали столичные власти и дороги, Лужков войдет в историю не только храмом Христа Спасителя и МКАД, но и цивилизованной Москвой. Всего за несколько лет ее дороги на порядок улучшились, их реконструкция под требования времени идет массово и быстро: строятся подземные переходы, исчезают лишние светофоры, расширяется проезжая часть, и те земляные работы, что сегодня стесняют, завтра сэкономят время многажды.

Что такое автосервис и как с ним бороться (советы приемщика со стажем)

Рано или поздно наступает трагический момент, когда нельзя больше откладывать текущий ремонт любимого четырехколесного друга. Мильон терзаний переживаешь накануне: найдут ли дефект, сумеют ли устранить, сколько сдерут и сколько времени там потеряешь?

1. Старайтесь по всякой ерунде на сервис не ездить — накопите дефектов «букетик», а потом устраните все сразу.

2. На сервис ездить лучше к одним и тем же мастерам. Во-первых, они будут знать вашу машину, а во-вторых, понимать, что халтура здесь не пройдет, и в следующий приезд вы за нее спросите. А чтобы спросить, сохраняйте чеки за работы, если платили официально. Если неофициально, то просто сразу договоритесь с мастером, что если «опять забарахлит», он

займется машиной бесплатно.

3. Не спешите всему верить и сорить деньгами. Самое неприятное в общении с автосервисом — это когда вы приехали поставить копеечную резинку подвески глушителя, а вам говорят, что надо менять и весь глушитель, и третью опору двигателя, и рулевую трапецию. Чтобы этого не произошло, постарайтесь вникнуть в каждый дефект и в последствия от него — скорее всего окажется, что большая часть «обреченных» деталей еще «три — пять тысяч километров пройдут». Просто всем выгодны крупные заказы.

4. Пример из жизни: на одной и той же станции два разных специалиста ремонтировали карбюратор на машине моей жены. Время затратили примерно одно и то же, часа полтора. Один запросил 400 рублей, другой — 120, и вот в этом самая главная неприятность сервисов. Несмотря на то, что везде существуют расценки работ, примерно в 80 процентах случаев сумму вам будут называть «с потолка», и она будет гораздо выше той, что вы ожидали.

Здесь ни в коем случае нельзя идти на поводу, учитывая, что предложение сервисных услуг сейчас везде превышает спрос, и вы с легкостью найдете другое место, где вам будут рады и за прейскурантные цены.

Приехав на станцию, первым делом осведомитесь, сколько будут стоить работы. Вопрос лучше всего поставить таким образом: «Скажите, пожалуйста, сколько у вас стоит работа по замене глушителя на „девятке“?» То есть надо сразу назвать конкретную неисправность, не позволяя мастеру фантазировать по поводу состояния вашей машины. Кроме того, вы даете понять, что вам могут быть известны и цены других мастерских.

5. Жмотом тоже быть не надо: если сделали честно и нормально — «выпишите премию» слесарю процентов 10 — 20 от общей суммы, а лучше всего предупредите его о премии заранее, до производства работ. Причем премию сразу платить не обязательно, скажите слесарю: «День-два поезжу, если все в порядке — деньги завезу». Раз, два вы его премируете, не обманете — он будет стараться с вашей машиной на совесть.

6. Если станция, которую вы выбрали, не фирменная (а фирменные станции даже отечественных автозаводов, как правило, значительно дороже), то запчасти, масла, фильтры и прочее для замены на своем автомобиле лучше покупать самому, но не на рынках и в киосках — в солидных магазинах, которые могут назвать вам производителя той или иной запчасти и дать справку о ее качестве по сравнению с другими производителями.

Раньше, когда масло для всех было одно — «жигулевское», можно было и не присутствовать при его замене: посмотрел на щупе — свежее, значит, заменили. Сейчас, когда вы ездите на синтетике или полусинтетике, когда вы сами и его, и фильтры покупали, проверяя на подлинность, вы должны обязательно видеть, как ваше отработанное масло сливается, старый фильтр выбрасывается, а все новое заливается и ставится.

7. Перед автосервисом отсоедините из связки ключей ключи от дома и гаража, да и вообще старайтесь никакие ключи, в том числе и от машины, в чужие руки не давать — сами все открывайте и заводите. Если учесть, что техпаспорт машины с вашим адресом вы при въезде на автосервис оставляете или показываете его для переписи ваших данных, то вам будет гораздо уютнее жить и работать, если вы примете все меры предосторожности.

Сам себе сервисмен

Как можно доверять машине жизнь, а саму машину — какому-то дяде из автосервиса? Ну отвлечется он на минутку, ну не затянет, как следует, гайку рулевого наконечника, ему-то что...

Предвижу множество несогласных: это же надо все уметь! Это же надо иметь условия, чтобы машину-то обслуживать и отремонтировать, — оборудование, приспособления, инструмент...

Да, надо, когда действительно ремонт. Но он занимает ничтожную часть того времени, которое вы тратите на обслуживание, проверки, регулировки, осмотры вашего автомобиля. Ремонт как раз нужно (да и то не всякий) производить специалистам, на станции, а, например, все эти пресловутые ТО -1, 2, 3 и т. п.? Их, конечно, придумали умные люди. Они очень правильно рассчитали, какие работы необходимо производить на автомобиле в зависимости от его пробега, но они не учли, что все мы живем в России: разве на наших сервисах делают хотя

бы половину того, что написано в вашей гарантийной сервисной книжке? Даже если вы лично стоите над душой слесаря, разве вы можете точно сказать, что в ведре, которое он «принес со склада» и опрокидывает в ваш двигатель, фирменное «жигулевское» масло, а не «восстановленная отработка», которую станции часто закупают из-за дешевизны? Разве вы можете гарантировать, что ни разу от тела слесаря не отвлекались на ту минутку, за которую он мог вам вместо вашего старого масляного фильтра поставить чужой старый, но тщательно протертый и вымытый, а новый засунуть в шкафчик и заработать таким образом на вас больше, чем вы думаете?

А цены? Если еще, кроме качества ТО, учесть и их космические цены?

Обеспеченные люди имеют, как правило, личных механиков с того же автосервиса и любят рассказывать, как утром отдают им ключи от неисправной машины, а вечером получают их — от исправной. Именно такие механики больше других обворовывают своих патронов, так как им выгодно, чтобы эти машины чаше ломались. Именно они нагоняют на хозяев страху: какие плохие машины им достались и какие ужасные механики — до них. Но у богатых свои привычки...

Поэтому мой вам совет: делайте все, что возможно, сами. Сейчас гарантийного ремонта автомобилей практически нет, поэтому штампики о прохождении ТО в сервисной книжке вам не нужны. (Они для того, напоминаю, чтобы машину не сняли с гарантии.) Если же вам повезет где-то гарантийный ремонт обнаружить, то дешевле и спокойнее дать взятку за то, чтоб проставили эти штампики, а все работы по ТО проводить самому, это не так уж сложно. Купите пару книг по устройству вашего автомобиля, его ремонту и обслуживанию, и с Божьей помощью начали.

Начать лучше всего с осмотра днища машины на эстакаде, яме на предмет трещин, вмятин, течей. Даже в солнечный день при таком осмотре необходимо пользоваться переноской. Особенно тщательно осмотрите места приварки кронштейнов, передающих нагрузку на днище снизу или сверху: верхние концы амортизаторов, крепления системы выхлопа, рессор, двигателя, реактивных тяг, стабилизатора поперечной устойчивости, промежуточной опоры кардана. Причем вам не обязательно знать все эти названия, достаточно представить, как скачут вверх-вниз колеса, мосты, проследить места крепления каждой «железки», и вы хоть и смутно, но сможете угадать ее назначение, увидеть изъяны или хотя бы заподозрить их. Проконсультируйтесь по ним у «дяди Васи» и то, что возможно, устраните с помощью коллег-умельцев.

Запомните все следы подтеканий и не бойтесь их: даже «Роллс-Ройс» имеет норму в несколько капель течи на час работы, а уж наши-то!.. Дешевле доливать масла в двигатель и коробку, чем ехать на сервис и менять сальники, тем более что эта замена вовсе не гарантирует вас от подтеканий дальнейших. Другое дело, если через сальник не подтекает, а льет...

Течей же, которых надо бояться, три: тормозной системы, топливной и амортизаторов. Последние можно и перебрать, менять не обязательно — сейчас появилось множество частных «лавочек», где ваши амортизаторы (или стойки передней подвески) могут привести в божеский вид. И даже если вы заплатите за эту работу немногим меньше стоимости нового амортизатора, то это вовсе не значит, что вы прогадали. Думаю, наоборот: перебранные вручную, уже притертые детали будут служить дольше, чем новые.

Течи тосола усиливаются на холодном двигателе и часто вовсе прекращаются на горячем. Поэтому, оставляя машину на ночь, подсуньте под ее передок лист фанеры или картона — утром на нем, словно на фотографии, отпечатаются все течи. Увидев голубые пятна, откройте капот и проведите пальцем по низу конца каждого резинового патрубка, стянутого хомутом. В том числе и по низу радиатора. Рано или поздно на пальце окажется тот же тосол. Прогрейте двигатель, чтобы резина стала мягче, и только после этого подтяните ослабший хомут. Если хомут при этом лопнул, а запасного нет, найдите кусок стальной мягкой проволоки, охватите патрубок в том же месте и скрутите концы пассатижами.

Раз, два, три, четыре не получится, зато на пятый вы научитесь делать замечательные хомуты и сами в этом деле станете «дядей Васей». Однако когда разбогатеете, обязательно купите наборчик хомутов фирменных и тогда насовсем забудете, что такое течи тосола.

Снимите колеса, проверьте состояние тормозных колодок, барабанов, дисков, рабочих

тормозных цилиндров. Если при торможении вы слышите скрип, скрежет, а соответствующие колодки еще не изношены, то все равно их придется заменить, т.к. они сделаны из некачественного абразивного материала.

Темные масляные пятна означают течи рабочих цилиндров, их надо менять. Чтобы удостовериться в этом точнее, концом отвертки отогните края резиновых чехлов, надетых на цилиндры, — оттуда польет жидкость, за которую вы так дорого платите.

Тормозные диски передних колес должны блестеть с обеих сторон, а барабаны задних — изнутри. Это значит, что они трудятся. Если поверхность ржавая — с этой стороны торможения нет, нужен специалист. Если диск имеет цвет побежалости (синеватый), значит, тормоза подклинивают — срочно на станцию. Передних колодок дисковых тормозов хватает в среднем на 20 тысяч километров.

Колодки задних колес изнашиваются неравномерно: передняя всегда больше, чем задняя. Поскольку их в среднем хватает на три сезона (60 тысяч километров), то каждый год их полезно менять местами. Если на колодках осталось менее 2 мм фрикционной накладки — их надо менять.

Проверьте состояние подшипников ступиц задних колес: наденьте колеса, покрутите их вперед-назад. Если у вас передне-приводной автомобиль, колеса должны вращаться легко, без заеданий и бесшумно. Кстати, именно на ступицах заднего моста (напоминаю — на переднеприводном автомобиле) вы прекрасно можете сами балансировать колеса и не платить за это дикие деньги. Делается это так: снимите с поддомкраченного колеса пассатижами все грузики — с обода, внутри и снаружи. Чуть-чуть строньте колеса с места. Если оно останавливается как вкопанное, все нормально. Но это бывает редко, чаще оно начинает движение в обратную сторону и уже потом останавливается. Значит, внизу — его тяжелая часть, повесьте на противоположную грузик. Если мало, добавьте еще. Изнутри обода и снаружи, если на одной стороне не хватает места. Делайте это до тех пор, пока колесо не будет замирать как вкопанное. Потом на эту же ступицу вы крепите другое колесо, балансируете его и так далее. Для большей точности балансировки полезно смазку из подшипников этой ступицы вымыть бензином, а потом набить свежую, если подшипник не закрытый. Конечно, динамическая балансировка (в движении) на специальном стенде точнее, но и такая, самодельная, дает достаточно комфорта при езде.

Перед проверкой передних колес лучше отжать плоской отверткой тормозные колодки от дисков, так как они и вне состояния торможения находятся друг с другом в контакте — колесо как бы «шелестит», не бойтесь этого.

Покачайте туда-сюда каждое колесо, положив ладони на протектор спереди и сзади (по «горизонту»), а потом — сверху и снизу (по «вертикали»), — стука быть не должно. Если стук, люфт есть — точно рассчитайте свою квалификацию: сможете ли вы устранить дефект сами, пользуясь «Инструкцией», или лучше позвать человека знающего: подшипник ступицы — дело серьезное. Запоминайте, что и как он делает, и повторите все это под его руководством на втором колесе.

Проделайте то же самое с задними колесами. Заменить тормозные колодки, пользуясь «Инструкцией», по силам любому интеллигенту, не забывайте только отжимать монтажкой внутрь поршни рабочих цилиндров. На дисковых тормозах — перед снятием старых колодок, на барабанных — после установки новых.

Износ рулевых шарниров проверяется так: залезаете под машину, зажимаете ладонями два интересующих вас шарнира и просите кого-нибудь резко покачать туда-сюда руль: малейший люфт вы сразу почувствуете, что называется, кожей, а вот для определения необходимости замены шарниров лучше пригласить человека с опытом.

Периодичность смены масел, величины заправочных емкостей отечественных машин и самые необходимые цифры их эксплуатации вы найдете в любой литературе по эксплуатации вашего автомобиля.

В конце этой важной главы хочу посоветовать: не экономьте на качественных маслах, свечах, колодках, фильтрах, дисках, шинах, высоковольтных проводах и т. п. Это экономия кажущаяся: качественное масло», например, стоит дороже отечественного, но «ходит» гораздо дольше. И еще — оно меньше изнашивает ваш двигатель. Вот и получается, что в итоге оно

значительно выгоднее.

И последнее: стоит вам начать делать что-то в своем автомобиле собственными руками, как вы станете получать во много раз большее удовольствие от езды на нем.

Кругосветка (Европа)

Вспомни, читатель, какое сладостное чувство охватывает тебя перед дальней дорогой! Если же вспомнить тебе нечего, поверь на слово — охватывает.

А теперь представь, что вот сейчас ты сядешь в машину, хлопнешь дверкой, вставишь ключ в замок зажигания, заведешь двигатель и проедешь первые метры... вокруг земного шара!

Представь, что ты движешься на восток, и потому каждое утро солнце будет бить тебе в глаза, а каждый вечер... тоже в глаза, но уже через зеркало заднего вида.

Представь, что каждый пройденный километр будет отдалять тебя от дома, одновременно приближая к нему. Именно так началось мое кругосветное путешествие прекрасным майским утром 1989 года. И началось оно в Италии, в Риме, в Ватикане, с площади святого Петра, прямо из-под балкона резиденции Папы Римского.

К сожалению, сам Папа, как было задумано, на балкон не вышел и в дальний путь нас не благословил: что-то у организаторов-итальянцев с этим делом не заладилось. Зато корреспондентов было достаточно. Мы стояли-стояли, ожидая благословения, давали-давали интервью направо и налево, а потом сели в машины да поехали.

Машин поначалу было двенадцать: четыре «Опель-Кадета-универсала», джип «Исудзу» с кондиционером и лебедкой, джип «Рэнч Ровер», городской английский микроавтобус «Бэдфорд» — это была итальянская группа. Наша — две «девятки», два «Москвича» и микроавтобус РАФ, груженный ящиками с дефицитными тогда российскими деликатесами: крабы, балык, салями, соки. В легковушках сидели по двое, все остальное пространство было загружено туристским снаряжением, консервами, автохолодильником, запчастями и личными вещами. То же имущество располагалось и в специальных, герметичных контейнерах, закрепленных в багажниках над крышами легковушек.

В составе итальянской команды кроме водителей находились: немец-эколог, американская журналистка, две съемочные группы итальянского телевидения, фотограф.

Официальной целью пробега была благородная трескотня типа укрепления мира и дружбы между народами, а о неофициальной его цели я расскажу в самом конце повествования. Нечто вроде девиза было написано на наших бортах: «За сто дней вокруг света» и тут же наше как бы название: «Караван Колумбов».

В общем, с такой вот помпой мы собрались обогнуть земной шар примерно по сороковой параллели.

Наша, советская тогда еще, команда состояла из двух представителей «Комсомолки», двух — телевидения, одного — «Аэрофлота», спонсора пробега, одного журналиста «Правды», двух водителей-испытателей ВАЗа и одного водителя-испытателя РАФа.

Как видите, за рулями наших машин сидели все профессионалы, был один даже мастер спорта по ралли, но как же мы все волновались по дороге из Москвы в Рим, перед встречей с итальянской командой! Ну, думаем, выйдут крутые ребята на крутых тачках, как сядут за рули да как заставят нас «пыль глотать»!

Забегая вперед, скажу, что кругосветка перевернула все наши представления и о западных автомобилях, и о западных водителях. Только о дорогах — не перевернула, они как были, так и остались на Западе великолепными. Проехав всю Европу под проливными дождями, все машины как были, так и остались сверкающими, покрытыми лишь едва заметным налетом пыли.

Итальянцы в массе своей оказались гораздо моложе нас — двадцатитрех-, двадцатипятилетние пацаны, но каково же было наше удивление, когда мы в первый же день заметили, как неуверенно они маневрируют и паркуются. Позже мы узнали — фирма «Имаго», которую возглавлял автор идеи кругосветки Лоренцо Минолли, наняла тех, кто подешевле — молодых безработных.

В первые дни пути мы, естественно, друг к другу притирались. И иногда — с искрами.

Мало того — итальянцы стали на нас покрикивать. Частью это происходило от того, что почти никто из нас не знал языка, и потому мы бывали бестолковы и нерасторопны. Но главное не это — есть, к великому сожалению, в русских какое-то рабье заискивание перед иностранцами. Понятно, что это следствие исторического запаздывания и Руси, и России и в культурном, и в техническом развитии, но именно это заискивание, едва заметное в одном члене нашей команды и явное в другом, именно оно позволяло итальянским безработным мальчишкам чувствовать свое превосходство над нами, наделенными должностями и убеленными сединами

Однажды, двигаясь в колонне по ФРГ, я почувствовал, что мне приспичило — не могу, хочу в туалет. Раций у нас в машинах тогда еще не было, сообщить о причине остановки Гвидо, их старшему, я не мог, зато туалетов вдоль дороги — навалом. Ну, что делать, думаю, не погибать же от разрыва пузыря, догоню я эту колонну за пять минут.

Сделал свои дела — кстати, под наблюдением замыкающего итальянского экипажа, он остановился вслед за мной и ждал, — быстро догоняю колонну, едем дальше и останавливаемся через полчаса на заправке.

И тут подбегает ко мне Бруно, двадцатишестилетний фотограф, высокий, мускулистый, красивый и орет в самое лицо:

— Нельзя останавливаться без разрешения, понимаешь?! Это тебе не твоя Россия, здесь свои порядки!

Я сначала оторопел и даже чуть растерялся, а потом взорвался: нет, чтоб спросить сначала, что случилось, ну — сделать замечание, а он — сразу орать, да на кого — известного журналиста крупнейшей в мире газеты (тираж «Комсомолки» был тогда занесен в книгу Гиннесса — 21 млн. экземпляров), члена Союза писателей и Союза кинематографистов!.. И я заорал на него:

— Ты чего на меня орешь? Я тебе не солдат, а здесь тебе не армия, понял, мальчишка?

Бруно не ожидал такого отпора и сразу пары спустил.

Рим поразил меня Историей. Всегда мне были скучны музеи. Исторические памятники я воспринимал без трепета, но когда во мраморе и золоте встали передо мной дворцы Рес-пуб-ли-ки (!), существовавшей за тысячу лет до нашей эры (!!), в то время, когда на Руси полудикие язычники мазали кровью жертв морды идолов, я многое и в себе понял.

Удивило и количество машин в итальянской столице (у нас их теперь не меньше), и отсутствие смога и красивых женщин на ее улицах. «Красивые женщины по улицам не ходят, они на машинах ездят», — пояснил знакомый итальянец.

Кстати, в Москве нынче происходит тот же процесс: поскольку красота стала дорогим товаром, его покупают богатые. А они, как известно, в автобусах не давятся.

Нигде до тех пор не видел я таких пробок, как на дорогах Германии, западной, естественно. Причем не в городах, а на шоссе, автобанах: десятикилометровые скопления машин, одна к одной, насколько видит глаз и там, дальше, за горизонтом. Над пробками летали полицейские вертолеты и на специальной, автомобильной радиоволне успокаивали немецких граждан, снабжали их информацией, отслеживали с воздуха аварии или машины с кипящими в пробках двигателями, из-под капотов которых уже валил белый пар, и направляли к ним полицию или техпомощь.

А как, вы думаете, те могли подъехать к месту происшествия? В том-то и дело, что даже в таком автомобильном аду ни немец, ни другой западный водитель никогда не пересечет белую линию, отделяющую дорожное полотно от широкой и тоже асфальтовой обочины, по которой они и подъезжали.

Боже, подумал я, у нас бы уже по кустам ехали! Мы часто посмеиваемся над такой дисциплинированностью, она тождественна для нас с ограниченностью, даже и с какой-то неполноценностью, но это не так. Это и есть результат разности наших культур, следствие нашего хронического отставания, сократившегося, правда, от тысячелетий до десятилетий; придем и мы к такому. Когда-нибудь.

Поразили меня в Германии еще и скорости на дорогах. Известно, что здесь нет ограничений, и нас, раскочегаривавших свои «чахотки» под 160 км/час и чувствовавших себя камикадзе, как стоячих, со свистом нанизывали «Порше», «БМВ» и «Мерседесы». Даже грузовики нас обгоняли!

До сих пор символ Германии для меня — лакированная задница удаляющегося «Мерседеса».

Кормили нас итальянцы нормально: вечером, к ужину, — бокал пива за счет фирмы, остальные все удовольствия — за свой счет. Платили карманных по пять долларов в день, и мы их, конечно, страшно экономили: не позволяли себе ни единого бокала пива, курили запасы «Явы» и копили, копили. Кто на видак — предмет роскоши в те времена, кто на двухкассетник, на подарки детям, родным.

Лишь один из нас сорил деньгами и лишь одного из нас итальянцы воспринимали даже не как равного — слегка заискивали перед ним. Стройный, жилистый, белокурый бог, он легко говорил по-английски, хотя и сильно заикаясь, мог идти по улице на руках и так, на руках, зайти в какой-нибудь берлинский магазин, открыв его двери ногами. Он творил с машинами — любыми — чудеса и довольно легко положил руку самого накаченного среди нас — Бруно. Причем именно Бруно смотрел на него самыми восторженньми глазами.

Неужели вы не догадались, кто это такой? Да, он — Витька-каскадер, тот самый мой кореш по киносъемкам. Конечно, это я пригласил его в путешествие, это «Комсомолка» пробивала ему, сомнительному по тем временам типу, визы во все страны, а я божился перед руководством, что Витька не опозорит за рубежом звание советского человека и — упаси боже — не останется на Западе. В настоящее время, как я уже писал, Витька живет в Калифорнии, в Лос-Анджелесе.

Между тем наш караван перемещался все ближе и ближе к «социалистическому лагерю». Вот уже пулеметные вышки пошли вдоль Берлинской стены (она пала через три месяца после того, как мы ее проехали), вот потянулась колючая проволока советских гарнизонов, затопали по обочинам кургузенькие наши солдатики, задымили по дорогам убогие «Трабанты», «Жигули», «Москвичи», армейские машины...

Даже жаль, что канул в историю «двойной» Берлин — переезд из одной его зоны в другую, чудовищно разные ауры этих зон, их «интерьеры»: казарменно-гнетущая картинка социалистического города и празднично-изобильная вольного города Берлина, сменяемые в течение одной-двух минут, — это потрясение на всю жизнь.

Вот уже пошла Польша — та же «колючка» наших гарнизонов, тот же социализм. Все ближе, ближе Брест — западные ворота «империи зла» — такой родной, такой долгожданной империи, где в брестской сберкассе, прямо у таможни, лежат наши спонсорские пятьдесят тысяч рублей «налом» — целое состояние! И уже мы будем заказывать гостиницы, мы будем их, итальяшек, кормить, поить, давать им суточные, кончится наконец эта наша унизительная экономия, и заживем мы по-человечески!..

И как только пошел вдоль обочин «социализм», с нашими итальянскими спутниками начались замечательные превращения: все любезнее становились они с нами, все чаще встряхивали пачкой «Мальборо», стоило лишь нам сунуть в рот «Яву», и даже стали угощать нас баночным пивом! Оказалось, что все они в моей стране — впервые.

— Юрий, — спрашивала американская журналистка Сусу, вертя в руках металлический рубль, — а что на это можно купить?

— Пачку сигарет, чашку кофе и два бутерброда, — с нескрываемой гордостью отвечал я.

— Можно пообедать, — подхватывал кто-то из наших.

— Ну уж пообедать — это ты загнул, — охотно поддерживал разговор третий. — Позавтракать — можно.

Сусу страшно удивлялась, но не верить не смела:

— Так много? А почему же рубль тогда ничего не стоит в Америке?

Тут уж каждый отвечал кто во что горазд. Рогацци* прислушивались и заваливали нас вопросами:

— А сколько стоит пальто? А меховая шапка? А рубашка? А доллар?

Мы называли цифры (доллар тогда стоил у «фарцовщиков» семь-восемь рублей, а официально 56 копеек), а они удивленно качали головами: «Фантастика!»

Я понял позже, что со своими 500 — 1000 «баксами» в карманах эти мальчики могли купить в СССР все, что угодно, вплоть до машины, что они, вчерашние безработные, почти что самое дно западного общества, начинали чувствовать себя Крезами, въезжая в нашу страну

сказок.

Но их восторг мерк перед их страхом: гораздо больше они этой страны боялись.

И вот он, Брест-граница, таможня: полосатые шлагбаумы, длиннющие очереди машин, казарменные запахи, архитектура и лица.

Наш итальянский лидер Гвидо беспомощно утыкается на своем «Исудзу» автоколонне в хвост.

Я элегантно выхожу на «Москвиче» в пустой встречный ряд, машу и ору всем: «Андьямо!»** и подвожу колонну к самому шлагбауму.

— Доложите начальству — кругосветный автопробег «Караван Колумбов» прибыл. Я — из «Комсомольской правды».

Здесь у нас, конечно, все давным-давно схвачено — в соответствующие папочки легли еще месяц назад мои письма с высокими резолюциями таможне, пограничникам, «Интуристу», ГАИ: «Содействовать», «Пропустить», «Поселить», «Сопроводить». Здесь нас давно ждут, запускают через отдельный въезд, подходят специальные, особо внимательные служивые: «Откройте, пожалуйста, багажник», «Закройте, пожалуйста, багажник» — пять минут, и мы из пограничной зоны выезжаем. А там!..

Это неожиданно даже для меня — милые девочки в национальных белорусских одеждах, да с хлебом-солью, да кто-то из отцов города, да из руководства ЦК ЛКСМ Белоруссии, да оркестр народных инструментов играет, да пиво белорусское, да «Зубра беловежского» подают на подносах с закуской!..

Мама моя родная — сигара выпадает из губ Гвидо, Бруно забывает о своих фотоаппаратах (наш телевизионщик-то снимает), и лица у итальянских хлопчиков такие растерянные, что я начинаю за их головки опасаться. Да что они — мне самому неловко, я-то знаю, что никакие они не высокие гости, а обыкновенные итальянцы, американка и немец, половина — вчерашние безработные. Но потом я вспоминаю, что мы же — пробег, кругосветный, международный, караван же колумбов мы! Землю святую везем во флакончике, за мир и дружбу мы, в конце концов! А потом, почему это я решил, что так итальянцев встречают? Да это нас, своих так встречают, меня, например!

И все встает на свои места, только от пива и водки все отказываются: «Нельзя — за рулем». «Можно, — басит кто-то из отцов города. — Никто здесь вас не тронет, вас до гостиницы ГАИ сопровождать будет, пейте!»

Переводим сказанное итальянцам, американке и немцу, и тут уж лица у них вовсе вытягиваются огурцами: «И вправду — страна сказок!»

Выпили, закусили, едем устраиваться в гостиницу, а вечером на ужин — в интуристовский брестский ресторан.

Вот он, наш триумф и наше торжество: сдвинутые столы — до горизонта, а на них коньячок армянский, водочка столичная, шампанское советское, икорка красная и черная, балычок с салатиками, котлетки по-киевски с боржомчиком, и рыбка соленая и колбаска копченая — ну что, рогацци, слабо вам все это в вашей Италии? Это вам не «Макдональдс» с пиццей да бокалом пива на халяву!..

...Дураки мы были, дураки, я потом это понял. В Америке.

Рядом свадьба наша гуляет-накаляется: рожи краснеют, глаза дуреют, вот уже гармошка в ход пошла, меха рвут, глотки дерут, бабы орут визгливыми голосами, друг друга перекрикивают, кто-то уже на пол валится, посуда звенит...

Смотрю, притихли европейцы, боржомчик отхлебывают, шампанское по глоточку пригубливают, а коньяк и водка так нераспечатанными и стоят. Не понимают, глупые, что кроме нас их тут десяток кагэбэшных глаз блюдет, некого им бояться.

Тут уж наши за угощение принялись, истосковалась в Европах душа по-домашнему. В общем, пошел дальше нормальный русский вечер с нормальным общением.

А наутро мы берем курс на Минск.

Чертовщина под капотом (приметы и суеверия)

Вообще-то я в приметы не верю и спокойно могу ходить весь день в майке, надетой

наизнанку, не боясь быть побитым, — только не за рулем.

Детали, предметы с разбитых машин на свою не ставлю — плохая примета. Амулеты типа болтающихся под зеркалом или прилепленных к лобовому стеклу, к панели приборов безделушек не признаю — раздражают зрение (особенно при длительной езде), сужают обзор.

Да нужна ты мне, как зайцу стоп-сигнал!
(Ругательство)

Иконки на панели приборов сразу настраивают меня на минорный лад и потусторонний мир — в такую машину никогда не сяду. Видя аварии, даже в глубине души не радуюсь, что сам в такую не попал, боюсь Всевидящего Ока Господня, потому что радость здесь неуместна.

Перебегающую путь черную кошку боюсь — обязательно посмотрюсь в зеркало, если невозможно объехать ее или свернуть.

Никогда не вернусь домой перед серьезной поездкой за забытой вещью: считаю это одной из самых плохих примет для водителя, в чем неоднократно убеждался.

Удивительный факт: вымытая машина тише и мягче идет на выбоинах, быстрее разгоняется.

Не знаю, как вы, а я на свой автомобиль голоса не повышаю. На жену — случается, на сыновей — тем более, а на автомобиль — никогда. Потому что проверено: выматеришься — заглохнет в самый неподходящий момент, пнешь ногой колесо — обязательно проколется.

Помните, зимой ваша машина пару раз не завелась в мороз? А знаете, что надо было делать? Не выкручивать лихорадочно аккумулятор, а перед последней отчаянной «круткой» все выключить, сесть спокойно и сказать ей: «Ласточка, ты же никогда меня не подводила. Ты же хорошая. Ну давай отдохнем чуток и поехали...». Лучше при этом погладить ее по самому чувствительному месту — кнопке сигнала. Обязательно заведется. Проверено.

Частенько, особенно морозной зимой, замечал: плюхнешься за руль в перчатках, с сигаретой в зубах — закапризничает и не заведется, воспитывает, значит, требует уважительного отношения. Погасил сигарету, снял перчатки, поздоровался с ней — с полоборота!

Трудно представить себе американца, целующего свой «додж» в сверкающий капот за то, что тот доехал, скажем, из Чикаго до Нью-Йорка. А я вот однажды остановился у первого московского светофора, вышел из машины и прилюдно поцеловал свой «Москвич» в грязнущий капот за то, что тот после жестокого удара балкой о рельс на железнодорожном переезде доехал, родимый, от Саратова до Москвы на второй (!) передаче (вы об этом уже читали).

Помню, испытывали мы по извилистым крымским серпантинам баллоны новой модификации, и от одной машины исплевались все: тупая, «как львовский автобус», рыскает при торможении.

Случилось приехать к нам в Рыбачье патриарху испытателей АЗЛК Анатолию Фёдоровичу Протасову, покойному ныне, к великому сожалению. Выслушал он наши причитания, взял от той машины ключи: «Давай-ка за пивком сгоняю».

Через час на столе красовалась потная еще дюжина пива из судакского ресторана, а на баллонах злополучной машины можно было жарить яичницу. За час «отец» (так его звали) прошел 70 километров невообразимо извилистой и опасной трассы, и мы, даже зная его мастерство, никогда бы не поверили в это, если б не пиво, причем холодное.

И на следующий день мы этой машины не узнали: рвала с места, вставала на все «четыре кости» как вкопанная. «Что ты с ней сделал?» — пытали мы Протасова. «Она не верила руке и не знала, что может. А я ей показал», — ответил «отец» совершенно серьезно.

На одном из чемпионатов СССР по авторалли экипаж моих друзей Толи Григорьева и Сергея Семенова шел с большим отрывом от остальных. Перед последним «допом», уже ощущая на груди золотые медали, кто-то из них сказал: «Ерунда, докатимся».

Раздалась команда: «На старт!» Толя повернул ключ в замке зажигания. Щелчок — двигатель не завелся: обрыв цепи распредвала. Мнение всех было единодушным: сглазили.

Никогда вы не услышите от гонщика слов: «буду во столько-то», «приеду». Профи

скажет: «должен быть», «должен приехать» и т.п.

Многократный чемпион Союза, мастер спорта международного класса Владимир Бубнов никогда не расставался с желтой застиранной шапочкой и даже надевал ее на трассе под шлем. Другой ас скорости объезжал огородами любую черную кошку, третий ни в жисть не сажал в боевую машину женщин, четвертый...

Кстати, о женщинах. В том, что женщина за рулем — «верный признак аварии», лично я еще раз убедился на прошлой солнечной неделе, когда на моих глазах три машины врезались друг в друга на перекрестке из-за того, что из стоящей у тротуара машины вышла девушка, забывшая после руля одернуть «мини», — это, конечно, шутка.

Актер Лев Прыгунов, ушедший ныне в живопись, давным-давно и совершенно серьезно поведал мне теорию, согласно которой женщина есть дьявол, который всю жизнь тянется завладеть мужской сутью. Что ж, я с его теорией согласен и готов ее даже развить. Но только тогда, когда я за рулем. А если я из-за руля выхожу... Извини, Лева.

Мыть машину — к дождю
(Народная примета)

Что надо делать сразу после аварии

Мне стыдно перед тобой, читатель, я не оправдал высокой ответственности автора «Автоликбеза», потому что попал на днях в аварию. Да в такую крепкую, что пришлось менять кузов.

Попадать в аварию профессионалу всегда стыдно. Это значит, что ты нарушил великое правило «Думай за дураков» и сам оказался дураком в той степени, в какой мог предусмотреть ситуацию на дороге. И несмотря на то, что в моем случае сошлись в одну точку три уникальности, я все равно чувствую себя виноватым — я должен был это предусмотреть.

...Я стоял на перекрестке перед красным сигналом светофора. Передо мной была улица с односторонним движением: справа налево от меня. Когда поперечным машинам замигал зеленый, я включил передачу. Тронулся я с места в момент включения мне зеленого света, тем более что единственная иномарка справа от меня на пересекаемой улице уже почти остановилась. И только она встала, только я проехал ее капот, как в мой правый бок врезается «жигуленок». Он шел в следующем ряду и решил, что успеет проскочить перекресток, тем более что перекресток виделся водителю «жигуленка» пустым, так как он меня за иномаркой не видел. Самое удивительное, что не видел его и я — идеальное, одно из многих на тысячи совпадение угловых скоростей, и в этом первая уникальность ситуации.

Обычно всегда ожидаешь, что из-за одного автомобиля может вынырнуть другой, особенно из-за большого — маленький. За легковым же автомобилем спрятаться легковому чрезвычайно трудно — всегда хоть немного будет торчать кусочек либо его капота, либо багажника. В моем же случае их очертания совпали идеально.

Вторая уникальность ситуации заключалась в том, что после удара, звона стекла я открыл глаза и увидел перед собой... красный глаз светофора и подумал, что где-то я напортачил. Значит, подумал я, светофор «перемигнул» зеленым и дал мне опять красный (так бывает), а я его уже не увидел.

Поэтому я вышел из машины, подошел к водителю «жигуленка» и сказал: «Я виноват, я заплачу». На эти слова из иномарки выскочил водитель и заорал на меня: «Ты что, рехнулся? Я же все видел — ты шел на зеленый, а он ударил тебя на чистый красный!» Тут я сосредоточился и понял: от удара меня развернуло на 90 градусов, и этот красный не мой, а «жигуленка».

Третья уникальность ситуации состояла в том, что водитель «жигуленка» не заплатил мне в итоге ни копейки, а с места происшествия скрылся я, не дождавшись ГИБДД.

Мы ждали ГИБДД два часа двадцать минут. Мои свидетели (двое) уехали, оставив мне свои координаты, а друзья «жигуленка» (четверо) приехали на «Волге», и я услышал кусочек их разговора: «Мы тоже свидетели — ты ехал на зеленый, а он на красный».

И я крепко задумался: приедет ГИБДД, этих пятеро, я один. Допустим, они сумеют

инспекторам «сунуть», допустим, те скажут мне, поскольку ситуация, спорная, а свидетелей у водителя «Жигулей» больше: заплати-ка и за его машину тоже. Вот поэтому я и уехал.

Теперь-то я знаю, что надо было сделать. После встречи с тогдашним начальником ГИБДД России Владимиром Александровичем Федоровым.

Сразу после аварии надо взять лист бумаги, нарисовать схему происшедшего, места нахождения свидетелей, их телефоны и адреса, и всем на этом листе расписаться, поставить время. Никакие лжесвидетели в такой документ (а он является для ГИБДД документом) попасть не смогут, и виновник аварии, как показывает практика, в присутствии истинных свидетелей такую схему подписывает. А не подпишет — не беда, суд вашу правоту все равно докажет.

Не желаю вам беды, но буду рад, если эта информация вам поможет.

Мне же ее незнание обошлось в 2500 долларов.

Что мы едим в дороге

Зависит ли наша безопасность на дороге от того, что мы жуем или пьем (естественно — не спиртное) за рулем? Никогда такой вопрос российскому водителю в голову не придет. А вот американцы провели серьезные исследования и составили список из десяти самых опасных продуктов для водителя, находящегося в движении. И я подумал: а, может, они правы?

Есть водители, которые в дальней дороге все любят делать основательно: скорость не превышать, правил не нарушать, в темное время не ехать, ночевать в гостинице, питаться по дороге в кафе или расстилать скатерку на зеленой травке. Они едут, скажем, 1000 километров из Москвы до Самары двое-трое суток, и их спутники водил жалеют: «Такая тяжелая дорога — папочка очень устал».

А есть другие, для которых остановить машину — нож острый. Они едят на ходу и останавливаются только на заправках или пописать. Причем писать заставляют всех своих спутников одновременно, даже если кто-то пока не хочет: «Смотри, следующая остановка будет не скоро». Я принадлежу ко вторым: люблю высокие средние скорости и привык держать на тысячекилометровом пути среднюю не меньше ста. А, стало быть, и есть приходится на ходу. Кстати, теперь, когда изобрели памперсы, средняя скорость может резко возрасти! (Шутка)

В прежние, «социалистические», годы жена заворачивала мне, испытателю АЗЛК, в дальнюю дорогу стандартный набор что для железнодорожного пассажира, что для водителя: жареная курица, бутерброды с колбасой, сыром, несколько огурцов, помидоров, яблок, термос с чаем или кофе, пару бутылей боржоми, соль в спичечном коробке.

В дороге курица и термос оказывались невостребованными, их я оставлял для банкета в честь приезда на место. Жир курицы долго оставался на пальцах и руле, поскольку пальцы приходилось вытирать о штаны (носовые платки во времена моей молодости, как и чистые тряпки в автомобиле, были роскошью). А горячий чай или кофе пить на ходу, за рулем, на наших «автобанах» просто невозможно: обваришься или уделаешь всю одежду, даже если тебе стаканчик кто-то нальет.

Бутерброды же приходилось поедать вместе с салфетками, в которые они были завернуты и которые прилипали к сыру и колбасе намертво.

Но поменялись времена, поменялись и жены. Вторая жена бутерброды и курицу мне заворачивала в фольгу, а вместо термоса укладывала в сумку «коку» или «пепси». Но курицу я опять оставлял для банкета — были уже в пользовании и носовые платки, и чистые тряпочки в автомобиле для протирки фар и лобового стекла, но ощущение жира на руках устранялось только их мытьем с мылом, для чего надо останавливаться. А останавливаться испытатели ох как не любили — никогда не забуду те 2700 километров из Москвы в Ялту через Карпаты колонной из трех машин за 35 часов! А чего такой крюк, спросите? Да молодыми были — просто Карпаты захотелось посмотреть!

Сегодня продукты в дорогу я покупаю сам: на тысячу километров на одного себя беру пару литровок «пепси» (одна двухлитровая и громоздка, и быстро выдыхается), пару бутербродов в фольге, две упаковки темно-синего «Орбита» (к зубам не прилипает). Плюс пару «сникерсов»: действительно лучше всего утоляют голод. Банкет же в честь прибытия на место

устраиваю в местном ресторане.

Не для насыщения, а просто для того, чтобы жевать, грызть, то есть — что-то делать, разгоняя сонливость-усталость, можно прихватить в дорогу яблоки, печенье, но не помидоры или апельсины. Помидоры обязательно вас забрызгают, а апельсины надо чистить, это одной рукой очень опасно.

Все, что ешь на ходу, должно располагаться на расстоянии вытянутой руки и не улетать на пол при поворотах.

Почему вообще я заговорил на эту тему? Просто попалась мне заметочка в американской газете «Ю-Эс-Эй Тудей», которая стала для меня сенсацией, для вас станет тоже. Слушайте...

Это исследование заказала крупная Мичиганская автомобильная страховая компания после нескольких «пищевых» аварий с одним своим клиентом. И она же теперь ломает «голову» — каким образом узаконить запрет на употребление за рулем этих десяти продуктов и как осуществлять контроль водителей? Вот полный список продуктов, опасных для водителя, когда он за рулем:

1) кофе, 2) горячий суп, 3) тахос (мексиканские острые лепешки), 4) еда с острой приправой «чили», 5) гамбургеры, 6) барбекю (мясо, зажаренное на решетке, шашлык), 7) куриные окорочка, 8) пончики с кремом, 9) сладкие, «лимонадные» напитки, 10) шоколад.

Комментариев этого списка в статье «Ю-Эс-Эй Тудей» под заголовком: «Не набивай живот, садясь за руль» приведено минимум, поэтому над списком долго можно ломать голову. Цитирую комментарий и заодно прокомментирую и его:

«Не пейте крепкий кофе, если хотите, чтобы ваши глаза не закрывались — большое содержание кофеина плюс постоянное внимание на дороге дают обратный эффект: человек утомляется и засыпает».

Честно говоря, это — сенсация, которую я обязательно проверю на дороге, и не раз. Да и нашим ученым сделать это не мешало бы, поскольку кофе — главный интернациональный напиток. В дороге особенно.

«Разворачивая шоколад, водитель отвлекается. Пытаясь не запачкаться, он теряет контроль над машиной».

А-а! Это они про мой любимый «сникерс»! Не соглашусь: апельсин опаснее и не менее популярен в дороге, чем шоколад. Очистить его одной рукой, как развернуть шоколадку, невозможно. А вот держать шоколадку в обертке, чтобы не запачкаться, и потихоньку ее откусывать — легко. Кстати, любителям цитрусовых могу рекомендовать мандарины.

«Невинный набор сладостей несет ту же опасность, что и скоростная езда».

Верно: нет ничего более неприятного за рулем, чем липкие руки. Но они могут быть и от «пепси», что подтверждает пункт восьмой списка — «сладкие напитки». Тахос, чили, гамбургеры, барбекю, курятина, пончики с кремом понятны — одни жирны, другие остры, третьи разваливаются в руках, падают или проливают соус на ноги, а вот горячий суп — загадка. А горячий чай не опасен? Наверное, ключевое здесь слово — «горячий», об этом мы знаем.

«Наибольшее количество аварий из-за этих продуктов происходит в утренние часы». Никогда утром не видел, добираясь на работу, чтобы кто-то жевал бутерброд. Но, вероятно, те, кто живет за городом, опаздывая, это делают на шоссе — напрасно, американцы здесь правы.

А напоследок, после обобщения американо-российского дорожно-пищевого опыта, примите рецепт (я о нем уже писал в главе о сне за рулем, но повториться не мешает) «гремучей смеси», которая поставит на ноги и полуживого, и полумертвого, и даже с похмелья: высыпаете в стакан пакетик растворимого кофе и льете в него струйку «пепси» или «колы», размешивая, — сначала в стакане просто взорвется коричневая пена, а потом что-то взорвется внутри вас — даже страшновато становится. Не уверен, однако, что это безопасно для здоровья.

В отпуск ехать на бензине или лететь на керосине

Колеса — в кайф

Начнем с того, что автомобиль сейчас — самый дешевый вид транспорта. Особенно, если вы едете семьей из 3 человек.

Билеты на самолет, например из Москвы в Сочи, обойдутся туда и обратно около 16 тысяч рублей, на поезд около 8 тысяч, а затраты на бензин (3000 км = 6 жигулевских баков) будут стоить около 2200 рублей. Почувствовали разницу?

Кстати, если уж ехать на машине в отпуск, то я бы не в Сочи поехал, а на Валдай, Алтай, в русскую глубинку — порыбачить, посидеть у костра, «покосить грибы косой». Что может быть лучше такого отпуска! Только небольшая предосторожность не помешает: ехать, конечно, в наши смурые времена лучше к знакомым. Но можно и компанией, несколькими машинами, можно там по прибытии задружиться с аборигенами, все зависит от вашего характера.

Второе преимущество, и немалое — на машине много чего можно с собой взять: надувную лодку, снасти, если вы рыбак, палатку, примус, продукты, одежду, даже портативный телевизор с 12-вольтовым питанием не повредит.

Как готовить машину

Инструмент — само собой, ключи и головки от 8 до 24 мм, ключ свечной, отвертки, пассатижи, домкрат, насос, переноску, пару надфилей, кусачки, топорик (для дров), кусок шкурки, манометр. Запаску проверить обязательно, не помешают камера и пара монтажек, даже если на вашей машине резина бескамерная.

Из запчастей для карбюраторных машин я бы взял пару свечей, ремень генератора, лампу фары, бегунок прерывателя с крышкой, не помешают бензонасос, коммутатор или конденсатор трамблера. Можно бросить в багажник, особенно для «классики», пару шаровых опор и наконечников рулевых тяг.

Перед поездкой проверить «сход-развал», износ колодок, помня что дисковых хватает примерно на 20 тысяч километров, а барабанных, задних, — на 60-70 тысяч, отрегулировать фары.

В колонну стройся!

Часто собирается компания друзей-родственников на нескольких экипажах. С одной стороны, двигаться в колонне сложнее, а с другой — гораздо проще. Для начала надо правильно построиться.

Передним лучше ехать тому, кто знает дорогу. Если ее знают все, то вперед пускайте того, кто умеет лучше других общаться с ГИБДД. А сзади должен идти самый опытный водитель или тот, кто лучше всех умеет чинить машины.

Первое и главное правило при движении в колонне — каждый должен постоянно видеть своих соседей. Для этого даже днем лучше ехать с ближним светом фар. Как только сосед пропал, немедленно сигнализируйте остальным и останавливайтесь. Второе правило: водитель должен, безусловно, доверять водителям других машин вашей колонны. Чаще всего это относится к ведомым.

Например, идет колонна на обгон какого-нибудь тихохода. Дороги наши вы знаете. Так вот, если первая машина обогнала, то дальше ее водитель должен дирижировать обгоном, который собираются совершить следующие за ним машины. Для этого ему придется включенным левым поворотом показывать, свободен ли встречный ряд. Ежели дорога делает затяжной поворот вправо, то для того, чтобы обгоняемый грузовик не закрывал его «мигалку», ему придется ехать по встречной полосе. Тогда заднему водителю будет видно, что путь свободен.

По завершении обгона второй водитель принимает на себя обязанности ведущего и ассистирует третьему.

Когда дорога петляет или постоянно идет вверх и вниз, водителю первой машины рано складывать с себя обязанности дирижера. Даже когда вторая машина закончила обгон, ему есть смысл просматривать дорогу для второго водителя, чтобы тот лучше подсказывал третьему.

Сигналом к запрещению обгона является включение правого поворота.

Штрафы делятся на всех

Скоростной режим мы соблюдаем не всегда, хотя на это нас частенько толкают знаки ограничения скорости. При движении колонной первый выбирает такую скорость, которая удобна всем. Если она окажется выше разрешённой на этом участке, то на радар поймают только первую машину. Когда выбежавший из кустов инспектор ДПС прикажет жезлом остановиться, другие машины не должны останавливаться ни в коем случае (если, конечно, им персонально не прикажут сделать то же самое). Ждать жертву успешной охоты они должны впереди, находясь в пределах видимости. Если же они остановятся «за компанию», то тоже будут оштрафованы за превышение скорости (хотя никаких доказательств их нарушения у инспектора не будет). Бывает, что нерадивые инспектора останавливают всех и пытаются «пришить» им ту же статью. Но знайте, что радар не может показывать скорость нескольких машин. Только одной! Поэтому и штрафуют только первого, а попутчики ему потом возмещают.

Езда на «длинном стартере»

Не дай бог, но иногда приходится ехать на буксире. Для этого необходимы некоторые навыки.

Правила требуют трос длиной от 4 до 6 метров. Наличие красных флажков на буксире необязательно. В буксируемой машине может находиться только водитель, и у нее должна быть включена «аварийка». Если она не работает или сел аккумулятор, прикрепите сзади машины знак аварийной остановки. Итак, поехали.

Вы тянете: аккуратно натягивайте буксир, резко не разгоняйтесь, не тормозите и не бросайте сцепление. Особенно если у буксируемого не работает двигатель, а значит, и усилитель тормозов, не забывайте, что тормозная педаль у него «деревянная». О предстоящем торможении предупредите его, мигнув пару раз тормозными огнями, и только потом тормозите. Постоянно следите в зеркало за буксируемой машиной, водитель которой может вам подать сигнал фарами: «Остановись. При поворотах делайте заход большего радиуса, чтобы задний тоже в поворот вписался.

Вас тянут: включите «аварийку», зажигание и нейтраль. Вы должны держать буксир постоянно натянутым, лучше, чтобы он вообще не касался земли, особенно на спусках. Тогда не будет резких рывков вашей машины, даже если буксирующий не очень опытен. Для этого нужно держать правую ногу на тормозной педали и по необходимости подтормаживать. Перед остановкой — у светофора, закрытого переезда и т. п. — вы своей машиной должны плавно останавливать переднюю. Если двигатель ваш не работает, это будет нелегко, но возможно — не забывайте о ручнике.

Переночуем?

Где остановиться на ночь? Лучше в мотелях, которые начали появляться и на наших дорогах. Если такой возможности нет, наиболее безопасным местом будут окрестности поста ГИБДД. Сотрудники российской инспекции, в отличие от белорусской, имеют указание с самого верха ни в коем случае не прогонять от постов остановившихся на отдых.

А если и ДПС нет, то лучше отъехать подальше в лес, чтобы с дороги не было видно, и там можно отдыхать спокойно. А утром — счастливого пути!

Кругосветка (СССР)

...Первые километры по нашей земле для всех иностранцев оказались потрясением.

Мы долго не могли понять, почему все они так медленно едут: 80 км в час — максимальная! Ведь мы так ни в какой график не уложимся.

Когда на одной из остановок они раздали всем рации, а мы их включили, все стало ясно.

— Бука одестра, рогацци! Аттантива, бука синистра!* — слышались в них то и дело взбудораженные итальянские голоса.

«Какие ямы? Где они их увидели? — недоумевали мы сначала. — Да Брест — Минск чуть ли не лучшая у нас дорога!»

Оказалось, это не ямы, а асфальтовые увалы, гладкие волны, на которых подвески их машин «пробивали» при скорости более 70 — 80 км в час. Наши шли и 120 безо всяких ударов. Раскачивались, колыхались — это да, но так даже веселее!

Честно говоря, мы приуныли, хотя ситуация после Бреста поменялась на сто восемьдесят — в Европе они нас без конца подгоняли: ехать восемьдесят — это мука.

Я шел первым, а передо мной гаишник на «Волге» полыхал всеми цветами радуги, как самец в брачную пору. Стоило увидеть ему встречного или попутного, он бросался на него, как стервятник на жертву, встречному — в лоб, а на попутного — боком и орал в «матюгальник» так властно и грубо, словно мы везли атомную бомбу:

— Стоять! Принять вправо! Стоять, мать вашу!!!

Машины шарахались от него, вздымая тучи пыли с обочин, шарахались и виляли так резко, что несколько раз мы за жизнь людей в этих машинах вздрагивали — ну нельзя же так! Попутных еще можно попросить принять вправо, а встречные-то нам совсем не мешают, дорога вон какая широченная.

Скажу честно — ехать с таким сопровождением было противно. А иностранцы наши от него просто обалдели. После каждого резкого «налета» гаишника рации итальянцев долго молчали, и нам было стыдно за нашу страну. А потом из треска волн возник голосок американки Сусу, она обращалась ко мне:

— Юрий, это у вас называется остатки тоталитарного общества, да?

С этой Сусу вообще были проблемы. Каждое утро, где бы мы ни ночевали, в центре города или в лесу, в палатках, она обязательно пробегала трусцой несколько километров. Она бегала даже в Абхазии, где уже вовсю шла стрельба, а мы ночевали в палатках на берегу моря, в сосняке, где из-за каждого куста за нами присматривал специальный охранный человек.

В душ она ходила обязательно, даже если он был за пару километров от лагеря. В ресторанах и столовых она неизменно подходила ко мне:

— Юрий, попроси, пожалуйста, сделать для меня что-нибудь вегетарианское.

И я шел, и приносил. А она, вскинув брови, спрашивала:

— Юрий, почему русские так много пьют?

Следующим потрясением цивилизованных наших спутников было полное отсутствие туалетов на шоссе, заправках. Один, правда, попался, где-то в Прибалтике, но когда Сусу вышла из него, ее чуть не вырвало: там было по щиколотку мочи.

Чем больше углублялись мы в Россию, тем чаще ловил я себя на том, что вижу все по-другому, не так, как раньше, а острее и болезненнее. И не только плохое, хорошее тоже — рассвет какой-нибудь потрясающий, красивую девушку. Я понял, что вижу наши реалии глазами иностранцев.

А они не только их видели — они снимали. Они снимали все: заспанную бабу в грязном жилете, провожающую у переезда скорые поезда; пьяного, ползущего на четвереньках на обочине; вымершие деревни с полуразваленными черными избами. Они спускались при нашей протекции в бастующие шахты Кемерова, посещали тюрьмы на арендованном нами вертолете, они первыми снимали последствия тайфуна «Джуди» на Дальнем Востоке: вздутые плавающие трупы коров, опрокинутые дома, поваленные деревья, и мы видели, каким восторгом светились их лица.

И Гвидо однажды не выдержал, выдернул из толстого бумажника пять или шесть сотенных долларовых бумажек — целое состояние! — и протянул то ли нам, то ли пилотам, а кто-то из нас купеческим жестом засунул эти бумажки обратно: брось, мол, парень, не мелочись, это мы не за деньги — для тебя, друга, делаем, знай, мол, наших. И мы хлопали их по плечам.

Идиоты! Мы — идиоты! Эти итальянские ребята не коров мертвых видели, не грозную стихию, а много тысяч долларов, за которые они этот сюжет продадут мировым телеагентствам!

Если в Бресте, как вы, надеюсь, помните, наши непьющие иностранцы лишь пригубили шампанское, то чем глубже мы в нашу страну заезжали, тем больше она расшатывала в них устои цивилизации.

В Тбилиси меня разыскал друг юности, вышедший в большие чины, и подарил десятилитровую канистру первоклассного грузинского коньяка, и что вы думаете? Она кончилась тик-в-тик на краю земли русской, во Владивостоке, потому что по вечерам, когда мы расселялись по палаткам, через какое-то время со всех сторон нарождался шорох — это отечественные и иностранные тела ползли, шли, брели по траве к палатке моей и по очереди просовывали в ее щель руки со стаканами, кружками. Я наливал всем по-братски.

Где-то под Тайшетом мы с Бруно загоняли однажды свои машины на ночь в какой-то сельский гараж. Встали рядом, он вдруг достал из-за спинки сиденья початую бутылку водки, кругообразно, как заправский алкаш, взболтал ее и спросил меня:

— Будешь?

— Из горла? Без закуски? — Я поморщился. — Нет, Бруно, не могу.

Когда он закинул голову, сделал несколько крупных глотков, не поморщившись, я подумал, что все же Маркс прав — бытие определяет сознание: Сусу перестала спрашивать меня о том, почему русские так много пьют, где-то в Абхазии, бегать по утрам перестала в Спитаке, а про вегетарианское не вспоминала с Азербайджана.

В Бухаре же однажды утром она подошла ко мне, пьющему с похмелья отвратительный, липкий, теплый и сладкий напиток из зеленой бутыли с этикеткой «Ананасовый аромат».

— Юрий, дай глоток.

— Да ты что, Сусу, тебе это нельзя, здесь сахар!

Она взяла бутылку, сделала несколько судорожных глотков и потрясла меня откровением:

— Я выпила вчера водки — какая гадость! Голова раскалывается...

И тут я увидел, что в ее пальцах — сигарета!!

— Сусу, ты куришь?!

Она то ли поморщилась, то ли слабо улыбнулась:

— Только здесь, Юрий. В Штатах — ни-ни...

Из Ашхабада Сусу улетела домой, на остальную часть СССР ее не хватило. Вопрос о том, почему русские так много пьют, был снят.

С машинами все было проще и понятнее. Первая поломка произошла у нас еще до старта, в Италии: забарахлила пятиступенчатая коробка передач на «девятке». Загнали на сервис и за полдня все сами сделали. Вторая поломка — за Минском кончилось реле-регулятор на стареньком «Рэнч Ровере». Пока итальянцы разводили руками, Валдис, инженер-испытатель РАФа, реле починил. В Америке оторвался на «девятке» кронштейн заднего амортизатора. Больше никаких поломок за всю кругосветку у нас не было. Если не считать, конечно, что на всех четырех «Опель-Кадетах» уже на Урале начали греметь передние свечные подвески. Мне довелось ехать на одном из них кусок пути от Хабаровска до Находки — стук на выбоинах был такой яростный, такой явно металлический, что было страшно, казалось, колеса вот-вот отвалятся. Но они не отвалились.

В Портленде, американском порту, куда мы прибыли на судне из Находки, на всех четырех «Опелях» передние подвески были полностью заменены. Мы же открыли капоты своих «Самары» и «Москвичей», долили масло, осмотрели днища — на титановых наших защитах не было ни единой царапины!

Кстати, о защитах. Наши машины от серийных отличались только тем, что все тормозные и топливные трубки были проложены на них не по днищу, а в салоне. И, конечно, — более тщательной сборкой.

Защиты на всех машинах стояли из легкого и сверхпрочного титанового листа. На «Опелях» же защиты стояли из металла типа жести. Во всяком случае, о стоящий на боку кирпич они защитами бились и сминали их, как бумагу. Каждые 2000— 3000 километров нам приходилось эти защиты с «Опелей» снимать и рихтовать молотком прямо на асфальте — вот уж вволю понасмехались мы над ихними Европами!

Но особо «доставал» нас микроавтобус «Бэдфорд». По техническим данным он считался городским и потому ход подвески имел совсем небольшой, из-за чего на асфальтовых волнах и

увалах наших дорог его передние колеса частенько при раскачке просто отрывались от земли, это было очень опасно. Из-за этого «Бэдфорд» при двигателе в 160 лошадиных сил больше 80 км в час идти не мог и был у нас просто бельмом на глазу.

— Гвидо, давай загоним его в любой гараж и за полдня поднимем его на 4 — 5 сантиметров, этого будет достаточно, — не раз и не два предлагали мы старшему из итальянцев, чрезвычайно гордившемуся титулом: «участник ралли “Париж — Даккар”».

— Нет, невозможно! — отрезал всякий раз Гвидо. — Это вмешательство в конструкцию машины, такие вещи можно делать только на заводе.

Из-за этого «Бэдфорда» мы плелись как на поминках и прекрасно понимали, что дороги Средней Азии — люкс по сравнению с тем, что нас ждет дальше, где их просто нет. Но Гвидо всего этого не понимал.

В Бухаре наше терпение кончилось: мы украли ключи от «Бэдфорда» и угнали его в местный гараж «Скорой помощи», где был токарный станок. За полдня мы выточили кольца под пружины передней подвески и вложили в рессоры задней по дополнительному листу от «газика» — «Бэдфорд» приподнялся над землей, как наэлектризованный.

Когда разъяренный нашим самоволием Гвидо проехал на «Бэдфорде» по окрестностям гостиницы, его лицо засияло, как у мальчишки.

— Русские механики лучшие в мире, — покорно сказал он.

Мы все видели, что чем больше познавали наши спутники Россию, тем больше в нее влюблялись. И немудрено: они были в ней богаты, желанны и красивы. Об их богатстве я уже говорил — за 700-1000 долларов при тех ценах и курсе они могли купить все, что душа и тело пожелают: 5-7 долларов — кутеж в ресторане, а 10 — уже разгул, 3 доллара — рубашка, 30 — шикарный костюм и т. д.

Начиная от Бреста и до самой Находки девки наши на них вешались пачками. Отдавались не за блок сигарет или полдюжины баночного пива, а за то, чтобы провести вечерок с «Мальборо» и «Туборгом» — нюхнуть красивой жизни. А на Урале да в Сибири, где иностранцы вообще были в диковинку, творилось что-то невероятное: подруги наших итальянцев следовали за ними из города в город на самолетах и поездах, устраивались в те же гостиницы или поблизости. Иногда их скапливалось по две-три на одного итальянца, и тогда они как-то разбирались между собой сами, но дальше следовала, как правило, одна.

Причем, какие это были девки! Чистых проституток среди них практически на было: стройные, красивые, порядочные дочки приличных семейств. Но почти все рогацци были уже женаты, и когда они показывали фотографии своих страшных жен, я понимал, что таких девочек, как наши, эти ребята в своей Италии видят только на экранах телевизоров и обложках журналов, еще бы им не любить Россию!

Самым выгодным «кадром» среди них был конечно Мимо — милый двадцативосьмилетний толстяк-холостяк, чья семья владела самым настоящим рыцарским замком в итальянском местечке Ронкадо и винным заводиком при нем. Мы были в том замке — упадешь, не встанешь.

И вот однажды утром, в Новосибирске, провожать Мимо в дальний путь вышла к машине такая девочка, что мы все попадали. Оказалась она балериной из Перми. Они стояли в сторонке, целовались и плакали оба, и друзья Мимо поведали нам, что у Мимо с Наташей будет помолвка, когда кругосветка кончится, и Наташа приедет в Ронкадо по приглашению.

Видели бы вы, какими глазами смотрели на счастливицу остальные!

Забегая вперед, скажу, что в Ронкадо Наташа приезжала, но женой Мимо так и не стала. Зато, живя в Перми, стала матерью его ребенка.

А вот Бруно, красивый, спортивный, с широкими, как парус, плечами Бруно!..

...Ее зовут Марина и знакомится с ней Бруно в Москве, я при этом историческом событии присутствую: тело манекенщицы, грудь Дианы, от которой просто невозможно отвести глаза, тяжелые каштановые длинные волосы. Их то и дело треплет ветер, а Маринка то и дело поправляет их тонкими изящными пальцами — дорогая женщина.

Вероятно, что-то у них все же состоялось, потому что утром, когда мы расстаемся, на Бруно просто жалко смотреть.

По-моему, эта его любовь уже становится опасна для его жизни: чем дальше мы от

Москвы, тем более воспалены и тревожны его глаза по утрам, тем внимательнее слежу я за его «Бэдфордом»: не виляет ли он по дороге, не засыпает ли Бруно за рулем?

Еженощно этот итальянский парень тратит на Маринку столько долларов, что хватит на кучу красавиц любого из тех городов, через которые мы проезжаем. Но Бруно не обращает на них внимания и, естественно, не тратится, хотя они и кружат вокруг нас роем, ему нужна только Маринка.

А Маринка — в Москве, и чем дальше уходит наш автокараван от столицы, тем более любовь недосыпающего Бруно становится опаснее для его жизни и опустошительнее для его бумажника.

Дело в том, что каждую ночь по нескольку часов Бруно разговаривает с Маринкой по телефону.

Утром я вижу его у окошка администратора гостиницы, он отсчитывает «зеленые», а перед ним лежит беленький квадрат счета, цифру в котором разглядеть мне не удается, и это меня взрывает:

— Слушай, на фига тебе эта Маринка! Она спит и видит замуж за западника выйти да уехать, а ты кадр для нее неперспективный: женат, ты же не будешь ради нее разводиться? Да и у вас там, в Италии, хрен разведешься...

Бруно поворачивается, и я вижу, что он сияет, как начищенная бляха дембельского ремня.

— Юрий, послезавтра, когда мы будем во Фрунзе, мы с тобой поедем в аэропорт ее встречать — она прилетает на один день! — господи, вот оно, счастье!

Умопомрачительным августовским утром мы спускаемся на машине с гор. «Приют трех», наш альплагерь с романтическим названием, остается в серебряной от росы лощине, куда еще не заглянуло солнце, а у нас здесь его в избытке! Я за рулем, Бруно просто не в состоянии вести сегодня машину.

— ...На рынок! — кричит Бруно, лишь только мы спускаемся в город.

Заруливаем к рынку, где Бруно, у первого же прилавка, не торгуясь, покупает ведро тюльпанов. Входим в здание аэропорта, он шевелит губами, закинув голову и читая табло: «Налево!»

— Юрий... — Бруно уводит меня в сторонку и по тому, как он готовится, как заглядывает мне в глаза, я понимаю, что он хочет сказать что-то очень важное. — Юрий, сейчас, при тебе, я буду делать Марине предложение, ты понял? Это очень важно для меня, понимаешь? Если она захочет, я разведусь, если она захочет — стану президентом Италии, понял? — трясет он кулаками перед моим лицом, и я ему почему-то верю.

Стоим полчаса, процеживая пассажиров ее рейса, стоим час, полтора — Маринки нет. Объявляют второй рейс из Москвы — Бруно бросается туда, и охапка цветов ему не мешает.

Иссякает ручеек пассажиров и второго рейса — Маринки нет.

Бруно садится на какой-то ящик, зажимает ладонями голову. Раскачивается. «Сейчас, — говорю ему, — я в туалет».

Беда в том, что я Маринку знаю. Давно знаю...

Бегу в переговорный, меняю монеты, набираю Маринкин московский номер — гудок... второй... третий...

— Але? — совершенно сонный голосок.

— Ах ты, дрянь! — задыхаюсь я от возмущения. — Ты там дрыхнешь, а твой Бруно здесь с ума сходит! Зачем парню голову задурила?

— Ой, ты знаешь, — томно потягивается она своим красивым телом на том конце провода, — позавчера были гости, такая хандра напала, я напилась, а тут звонок — этот, твой, ненормальный. Ну я и ляпнула ему что-то про русскую любовь до гроба, я что, еще и прилететь обещалась?.. — она засмеялась легко, чисто. — А ты-то что шестеришь у него — за баксы, надеюсь?

Я задыхаюсь от ненависти к этой бронированной красотой сучаре и бросаю трубку.

Бруно плачет, сидя на ящике, когда я, наконец, рассказываю ему все, что знаю о Маринке. Почти все.

Слезы просачиваются между пальцев ладоней, которыми он по-прежнему стискивает свое лицо. Как пьяный, после часа молчания, он поднимается, хватает букет и швыряет его в урну.

Но я перехватываю цветы из его мощных рук: «Подожди».

Он безучастен, сидит в машине и никак не реагирует на мои торможения у каждой девушки по дороге в наш альплагерь.

— Возьмите, это вам. От моего итальянского друга, — вручаю я каждой по три цветка.

Вереница изумленных девушек с тюльпанами остается в долине, но букет не очень уменьшается, когда мы поднимаемся к «Приюту трех».

— Не уходи, Юрий, — просит Бруно, а я отвечаю, ни секунды не сомневаясь, что он послушается:

— Надень кроссовки, возьми кофр с аппаратурой и приходи сюда, я тебя жду. Мы пойдем в одно место... Потом все поймешь. Это надо. Очень, поверь мне.

Через четверть часа мы с Бруно карабкаемся сквозь колючий кустарник по крутейшей тропе вверх — двадцать метров, сорок, сто... Я задыхаюсь, он красный, но молчит, сопит, искоса поглядывает на букет в моей руке.

Крохотная горизонтальная площадка открывается нам неожиданно. Я знаю, что это альпинистское кладбище — всего десяток могил с трогательными, пронзительными и простыми надписями на надгробных камнях. Только сумасшедшие или потрясающие люди могут дотащить сюда гробы со своими друзьями. Эта мысль всегда первая, когда сюда добираешься. Она ошеломляет, настраивает на великий лад, а вид отсюда на блистающие снегом колоссы дышит истинной Вечностью.

Мы переходим от могилы к могиле, читая надписи, оставляя за собой на холмиках алые костерки тюльпанов.

Глаза у Бруно зажигаются, лицо осмысливается. Одарив все могилы, он встает на колени и, сложив ладони, едва слышно читает по-итальянски молитву; я торжествую в душе, видя его выздоровление и не понимая, зачем в его руке остается еще два последних цветка? После молитвы он кладет их перед единственным на этом кладбище безымянным, замшелым камнем и говорит спокойно:

— Здесь похоронена моя любовь.

Вторую свою любовь Бруно похоронил в Находке. Там, в ресторане, все мы пооткрывали рты, когда увидели эту светловолосую и голубоглазую богиню. Она танцевала. Она праздновала в компании друзей свой день рождения. За нее одну можно было отдать весь Голливуд не задумываясь.

Бруно потерял голову. Сначала он бросился с ней танцевать. Потом, узнав о ее дне рождения, приволок из номера две бутылки французского шампанского. Потом какие-то драгоценности в коробочках. Потом он стал надоедать ее спутникам, среди которых были личности очень и очень впечатляющие.

Но находкинская богиня скандалу разгореться не дала. Приняв и восторженные взгляды, и шампанское, и коробочки, натанцевавшись и наслушавшись комплиментов, она ослепительно улыбнулась Бруно на прощание:

— Спасибо, Бруно. Спокойной тебе ночи!

Я до сих пор вспоминаю эту красавицу с благодарностью и гордостью за всех русских девчонок.

Гвидо не влюблялся. Тертый и опытный Гвидо вдарял по проституткам. Впрочем, он не знал, с кем имеет дело. Зато мы знали, что кличка той дамы, с которой он флиртует уже целый вечер, «Селедка» — за возраст и худобу. Дама красавицей не была, но в совершенстве владела той ненавязчивой лаской жеста, случайного прикосновения, которая рождает мужские желания. Каких уж тут долларов и рублей не пожалеешь.

Не знаю, как сейчас, а тогдашние наши проститутки тем от западных и отличались, что заводили мужиков не столько своими формами — которые, конечно же, были, да еще и какие! — сколько предпостельной игрой. На Западе проще: увидел, оценил, заплатил — деньги с русских вперед! — и повел.

Когда Гвидо созрел уехать с «Селедкой» из ресторана «на хату», он, в соответствии с нашими инструкциями, сдал нам бумажку с ее адресом и телефоном, документы, кредитные карточки и лишние деньги.

Двое суток мы его не видели. На третьи он появился исхудавшим, но сияющим: «Это —

на всю жизнь!»

Десять дней в ожидании погрузки на пароход мы пробездельничали в Находке. И эти десять безумных дней чуть не поставили крест на всей нашей кругосветке.

Мы с Сергеем Агапитовым, моим другом и командиром пробега по территории СССР отдыхали после обеда, когда в комнату влетел кто-то из наших:

— Итальянцы на «Исудзу» разбились! На въезде в город. Только что из ГАИ администратору гостиницы позвонили!

О, господи, мы с разбега — в машину и туда. Подъезжаем и видим такую картину: Гвидо грязный, в рваной рубашке, с шальными глазами, но на ногах. «Исудзу» — на крыше, вверх колесами. Окрестности усеяны банками с пивом, сигаретами, жвачкой и прочими вылетевшими из машины прелестями Запада. Гаишники пытаются в чем-то разобраться, но не получается. Гвидо по-русски ни бум-бум, а они — по-английски.

Оказывается, Гвидо вез с пляжа девочек, поддатый. Решил показать им кусочек «Париж — Даккара», но не учел, что здесь Россия-матушка: пошел на грунтовке обгонять грузовик, но в пыли не заметил яму и перевернулся. Сзади ехали на мотоциклах наши рокеры, им этот итальянский пижон крепко не понравился, они ему крепко ввалили, девки разбежались, подъехала милиция, рокеры смотались. Вот такой сюжет.

Вообще-то милиция особо к Гвидо ничего не имела, отобрала права только, да не может в них ничего понять. Никого ведь не покалечил, только свою машину побил. В принципе, они о нашем пробеге знают и могут права отдать, но надо бы для порядка актик составить...

Мы их намек поняли и пообещали, как только отволокем к гостинице «Исудзу», наведаться в отделение с подарками...

А вот Гвидо стоял, как перед казнью, и понимал только одно: он пьян, он совершил аварию, его повязала полиция, и теперь у него будут очень крупные неприятности — от полиции не отмажешься.

Глупец! Это от их полиции не отмажешься, а от нашей — в два счета. Когда гаишники, удовлетворенные, уехали, когда Гвидо понял, что, кроме искореженной машины и побитой морды, других неприятностей у него не будет, он подошел к Агапитову, положил бородатую голову ему на грудь и тихо сказал:

— Сергей, ты — Иисус Христос!

Однажды, еще где-то в Средней Азии, Бруно сказал мне:

— Юрий, когда я буду уезжать из России, я буду плакать.

— Почему?

— Вот увидишь, — загадочно пообещал он.

В другой раз, за Байкалом, мы заблудились. В конце августа шел снег, стояла жуткая холодрыга, темнело.

Нас выручили какие-то старик со старухой — сторожа пустующей турбазы. Они пустили «колумбов» переночевать в теплый корпус, на кровати хоть и без белья, но с матрацами и одеялами, разогрели всем ужин, чай. А для нас, руководства, истопили баньку да пригласили за свой простецкий стол с картошечкой, салом, огурчиками да заветной припасенной бутылочкой «Московской».

Да как начали они рассказывать о своей нелегкой судьбине — мороз шел по коже. Шел он и тогда, когда смотрели мы на их изуродованные работой руки. Когда же мы узнали, что «старикам» этим по сорок пять лет, что изуродовала их российская жизнь, самогонка и надрывная работа, то они, иностранцы, кое-что в нашей жизни поняли...

И вот идем мы с Гвидо и Бруно по хрустящей от мороза грязи под огромным и уже звездным куполом неба распаренные, благостные, а Бруно вдруг раскидывает руки в стороны и говорит по-русски:

— Какие люди! Какое сердце! Невозможно. Невозможно...

Да, к Владивостоку он уже прекрасно говорил по-русски.

День нашего отплытия все же настает. С утра грузим в трюм машины, крепим, размещаемся в каютах, затаскиваем в них с берега пару ящиков шампанского и пару водки, бегаем, крутимся — не до сантиментов.

И вдруг мы видим на берегу невесть откуда взявшихся «боевых подруг»! Как они

проникли в порт, погранзону, через двойное оцепление — непонятно, но проникли!

Мы все сходим на берег, чтобы с ними проститься.

И вдруг я вижу Гвидо, Бруно и Мимо, стоящих отдельно от всех, в сторонке. Они стоят, положив руки друг другу на плечи, стоят, сцепившись в одно целое, и ... плачут!

А уже через пять минут пароход гудит, отваливая от последнего кусочка российской земли, а мы хлопаем пробками шампанского: «За Россию!».

Впереди нас ждет Америка...

«Т»-образный, безобразный

Недавно один знакомый здорово испортил мне настроение. «Зря стараешься, — сказал он, имея в виду мои советы в „Автоликбезе“. — Пока человек сам чего-то не испытает, никакие предупреждения его не спасут».

Действительно, мне самому дважды надо было врезаться на тормозах по льду, чтобы в третий раз (и навсегда) научиться заставить себя тормозную педаль на льду отпускать.

И еще две аварии мне надо было совершить на «Т»-образном перекрестке для того, чтобы научиться наконец его проезжать.

Кстати, почему бы вам не поучиться на моем опыте? Ведь если в случае со льдом надо как бы преодолеть инстинкт самосохранения, поверив кому-то на слово, то на «Т»-образном перекрестке надо всего-навсего выучить это правило, применить его несколько раз, убедиться, что оно верно, и тогда оно само впитается в кровь навсегда. Попробуем?

Однажды летним утром на пороге моей квартиры появился Хулькар Юсупов, собкор «Комсомолки» в Афганистане: «Юр, посмотри машину, мне завтра в Ленинабад семью везти, как бы чего не случилось».

У подъезда стояла новенькая «шестерка», которую Хулькар купил вчера в валютке, вложив в нее все свои сбережения за годы тяжкого собкорства.

Я сел за руль, проехал квартал и, поворачивая за черной «Волгой» на «Т»-образном перекрестке налево и увидев его свободным, отвлекся на полсекунды проверить, не подтянут ли ручник. Именно в эти полсекунды «Волга» резко тормознула, потому что слева неожиданно появился «МАЗ». Естественно, я врезался «Волге» в зад.

Странное дело, 99 процентов водителей не знают, что правила проезда «Т»-образного перекрестка такие же, как и перекрестка нерегулируемого, то есть пропускает тот, у которого помеха справа. У нас же въезжающий что на «Т»-образный перекресток, что на нерегулируемый всегда пропускает машины, движущиеся в прямом направлении. Это значит, что в моем случае «МАЗ» должен был пропустить «Волгу», а она не должна была тормозить. Но, раз затормозила, я все равно был виноват, так как не держал дистанцию.

Ливанул тосол из разбитого радиатора, капот встал горбом, а Хулькар сел на корточки прямо на асфальте, обхватил руками голову и завыл по-восточному, раскачиваясь: видно, поездка в Ленинабад завтра показалась ему проблематичной. Мне, признаться, тоже.

За три дня я поставил «на уши» всех своих друзей, спустил почти все свои сбережения, платил вдвое и втрое, но через три дня Хулькар с семьей уехал на машине, о которой можно было сказать: «Муха не сидела».

В продолжение этих кошмарных дней я не раз и не два про себя и вслух произносил: «Господи, лучше бы я свою машину разбил!»

И Бог мои молитвы услышал: проводив семью Хулькара, облегченно помахав ей рукой, я решил это событие отметить, тем более что наступил последний день моего отпуска. Посадив четырехлетнего сына на заднее сиденье, я поехал в ближайший магазин за тортом и шампанским.

И опять «Т»-образный, только мне поворачивать уже направо, и я один, без впереди идущей машины. Притормаживаю, смотрю налево: нет ли там идиота, не знающего правил, и ... врезаюсь опять же в зад, опять же «Волги» и опять же черной!

Поворот направо там был не крутой, а затяжной, с большим радиусом. На обочине его росла высокая трава, которая и скрыла припаркованную именно на этом радиусе «Волгу». Ее водитель после удара выскочил из-за руля, схватился за голову, точь-в-точь, как Хулькар, и

поведал мне, что только вчера завершил капитальный ремонт своей машины, превратив ее из гнилого зеленого такси в престижный сверкающий личный автомобиль. Я ему, конечно, торжество подпортил.

Сейчас бы я такого, паркующегося на повороте, послал бы... почитать правила, а тогда я ему тут же отстегнул кругленькую сумму.

Мое же торжество по случаю окончания отпуска и Хулькаровской эпопеи подпортила жена. Придя с работы домой, она точно так же, как двое ее предшественников, сползла по стене, опустилась на корточки и стала раскачиваться и подвывать, но уже по-русски: все сбережения на кухонный гарнитур исчезли за три роковых дня. Запахло разводом.

С тех пор прошло много лет. И много лет, притормаживая на «Т»-образном перекрестке, я забываю правила, потому что по ним никто не ездит, и я не смотрю раньше времени по сторонам, а только вперед — либо на задницу впереди идущей машины (пока она не исчезнет), либо просто вперед — до тех пор, пока не окажусь в полуметре от полосы поперечного движения, а тогда уже — по сторонам.

Для того чтобы навсегда выучить это правило, мне понадобилось потерять сумму, равную стоимости кухонного гарнитура, набегаться до одури по сервисам, рискнуть любимой женщиной и жизнью сына. А вам?..

Вас останавливает инспектор

Согласитесь, что свисток инспектора ГИБДД, его жезл, направленный из всего потока автомобилей именно на вас, почти всегда ввергают в панику. Потеют ладони, дыхание учащается, вы лихорадочно окидываете внутренним взглядом себя, свои документы, свою машину со стороны и думаете, думаете, — к чему же этот тип может придраться?

Если за нарушение (или просто так) вас останавливает сотрудник ГИБДД, которого я позволю себе далее любовно называть гаишником, не считайте, что все кончено — все только начинается. Всегда исходите из того, что гаишники тоже люди, и не думайте, что именно вас ему не хватает для плана по штрафам или для пополнения семейного бюджета.

Если вы знаете, что виноваты, не ждите его за рулем, на что вы имеете полное право, а идите к нему сами. И идите не как баран на бойню, траурно и обреченно, а идите не заискивая, как к другу, которого вы сто лет не видели. Удивите его чем-нибудь! Поймите его, встаньте на его место — целый день в шуме, гаме и дыме стопорить балбесов вроде вас и всякий раз слышать одно и то же, канючащее: «Да я не видел, да он меня подрезал, да я больше не буду...»

Скучно, господа, скучно! Во что бы то ни стало надо выбиться из этого ряда, и успех вам гарантирован. Как?

Общение с гаишником — крохотная, хотя и очень специфическая часть общения людей вообще, но здесь вы имеете преимущество, потому-то удивить гаишника совсем несложно, так как все нарушители разговаривают с ним примерно одинаково — либо канючат, либо суют деньги «без квитанций», либо намекают на свои обширные связи в милицейских кабинетах, либо обещают то, что якобы могут для него сделать. Намеки и угрозы оставьте на самый крайний случай, все остальное из перечисленного арсенала — на второй, а на первый — обязательно удивите его!

Однажды я так жестоко опаздывал на заграничный рейс, что, выйдя из машины, встал перед лейтенантом ГАИ на колени и в отчаянии прочитал ему перефразированного Байрона: «Когда спустилась мгла кругом, и ночь мой разум охватила, когда неверным огоньком едва надежда мне светила, когда друзья бросают нас, и мы затравлены враждою, лишь ты был в тот жестокий час моей немеркнущей звездою!..»

При этом я размахивал руками, завывал. Он в первую секунду нахмурился, потом обалдел, а потом рассмеялся и отпустил меня.

Невозможно забыть старшего сержанта Головко, спрятавшего мотоцикл в кустах на 126-м километре Симферопольского шоссе и затаившегося в кустах с биноклем (!) в самом «уловистом» месте.

Я нарушил так нагло и так много чего, что у него тряслись руки, когда он искал по карманам дырокол. Я, естественно, обреченно молчал: это была третья «дырка», сейчас он

увидит это, отберет у меня права.

— Старший сержант Головко? — услышал я голос незабвенного моего шефа по АЗЛК Диамара Александровича Острина — академика «контактных наук», человека умеющего нестандартно мыслить и поступать.

Дырокол замер в руках блюстителя.

— Откуда вы знаете мою фамилию?

— Знаю, знаю, потому что перед поездкой я звонил (следовали имя и фамилия тогдашнего начальника ГАИ СССР). Вот еду, говорю, Толя, на юг, на испытания, а он мне отвечает: «Там на посту ГАИ в пункте Ненашево служит хороший сержант... Головко, кажется, его фамилия, имей в виду...»

Простодушное лицо сержанта в продолжение монолога Острина раза три сменилось с восторженного на недоверчивое и обратно: «Солидный, седой человек, одет по-столичному: врет, не врет? Машина из Москвы, номер „проба“, причем с двумя нулями, простым такие не дают... А вдруг не врет?!»

Дырокол под ликование моей души исчез, и через пять минут мы поехали дальше.

— Откуда вы его знаете? — завопил я тут же.

— А я его вовсе не знаю. Просто в коляске мотоцикла фуражка лежала околышем кверху, а на нем написано химическим карандашом: «Головко».

— А пост Ненашево?

— Так мы же его незадолго до сержанта проезжали, откуда же он еще может быть?

Но настоящее потрясение ждало меня на обратном пути, когда на том же месте я, уверенный, что «снаряд дважды в одну воронку не попадает», нарушил так же нагло, но был остановлен уже другим сержантом. И дырокол так же дрожал в его руке. И я так же безнадежно молчал. И так же подошел мой шеф — великий шеф:

— Как Миша Рогов поживает? — вежливо осведомился он.

— Старший лейтенант Рогов в настоящее время болен, — отрапортовал сержант, и дырокол так же замер в его руке.

— Я тут обещал ему кое-что, — с облегчением от болезни лейтенанта сказал мой шеф, по-хозяйски вытащив мои многострадальные права из его рук, и кивнул мне в сторону машины: — Принеси комплект номер один.

Я рванул за «джентльменским набором», который каждый испытатель держит в бардачке: ремень вентилятора, свеча, лампа фары, бегунок. Подал его шефу.

— Передай это Мише Рогову, жаль, что он болен, а то бы заехали. Будь здоров, сержант, и еще привет твоему другу Головко.

— Ну а откуда же вы знаете какого-то Рогова?! — заорал я в полном восторге, лишь только захлопнулись дверцы.

Шеф вытянулся на сиденье с удовольствием и, улыбаясь, держал паузу:

— Ты вот, когда права свои от Головко получил, обос... от радости и в машину побежал, верно? А я еще с человеком поговорил, порасспросил его, кто начальник поста, как его зовут, всегда же пригодится...

Это то, что касается общения, так сказать, каждодневного. Но вы должны знать и о другом общении.

К великому сожалению, коммерциализация не обошла и органы МВД, в том числе и ГИБДД. Не буду утверждать, что продаются все, но если очень захотеть, то права, сделанные по всей форме, можно сегодня купить за 500 — 700 долларов. Если же вы решили сдавать правила и вождение даже после прохождения обучения на курсах, то для гарантии сдачи с первого раза это обойдется по 100 долларов за то и другое. А недавно меня потряс откровениями один следователь. В теплой дружеской компании он обмолвился информацией: если вы совершили аварию, в которой погибли один-два человека, то откупиться от закона и остаться на свободе вам будет стоить 10-12 тысяч долларов. Но это уже не ГИБДД, это следственные органы.

Вот такие грустные дела. Не умеешь — не нарушай
(Закон — тайга!)

Гаишников следует гладить по головке лишь тогда, когда ты виноват. Но бывает масса случаев, когда виноваты они, инспекторы. Вернее, не виноваты, а качают права, инкриминируют вам то, чего вы не совершали, или превышают свои полномочия, нарушая тем самым закон. Что делать здесь?

Ответ не простой, потому что палитра таких случаев велика, и в каждом из них нужно вести себя по-разному.

Для разминки — случай самый простой: инспектор утверждает, что вы нарушили правила в то время, как вы абсолютно уверены, что вы их не нарушали. Например, он утверждает, что вы не включили «мигалку» при повороте. А вы ее включали, но теперь, при остановке, она, естественно, у вас выключена, и доказать обратное невозможно. Что делать?

Два варианта. Первый — спокойный: ничего не подписывайте, делайте все, что требует инспектор, кроме того, чтобы отдавать ему ключи от машины или техпаспорт на нее — это ваша собственность. Объясните ему спокойно, что вы с ним категорически не согласны, что поедете сейчас в ГИБДД, напишете на него телегу-заявление, что не пожалеете на это времени и сил. Можете намекнуть, что у вас есть опытный адвокат и так далее, в том же духе. Скорее всего, этого хватит в крупных городах, где хоть какой-то порядок есть, он не станет с вами связываться. Ему гораздо проще настричь шерсти с других баранов.

Второй вариант — жесткий: вы подлетаете к своей машине, включаете «мигалку» и тотчас хватаете за лацканы ближайших прохожих: «вы видели? Мигает? Видели? Дайте мне ваш телефон, вы сможете подтвердить?»

Теперь уже гаишнику придется доказывать, что все это вы сфальсифицировали, а подтвердить это он сможет вряд ли. Скорее всего, обалдев от вашей наглости и поняв, что имеет в вашем лице головную боль, он вас отпустит.

Случай посложнее — произвол. Тут тоже лучше привести примеры.

Еду я как-то, весело, с музыкой по Садовому кольцу. Естественно, наружные звуки до меня не долетают, и поэтому требование следующего за мной гаишника остановиться «номеру такому-то» я не слышу. Слышу только третий его заход: «Номер... остановитесь, е... твою мать!»

Останавливаюсь, отдаю в милицейские руки все имеющиеся у меня документы и опрашиваю проходящих мимо меня людей:

— Вы слышали, как из этой «канарейки» только что на пол-Москвы ругались матом?

Слышали, конечно, все, и пара человек дают мне свои координаты. Когда с ними я возвращаюсь к гаишнику, на него жалко смотреть. «Не губи!» — говорит весь его облик. Впору мне взять с него штраф.

Поверьте: инспектора ГИБДД, такие всемогущие и неуязвимые на дорогах, на самом деле люди очень зависимые, потому что прилично зарабатывают на «баранах» и за свое место очень и очень держатся.

А поскольку «верхи» имитируют борьбу со злоупотреблениями в своих рядах перед населением, то регулярно своим «низам» вламывают — тем, на кого есть повод. Этот-то повод вы и можете дать. Не надо только жалеть времени и сил для наказания хама. Это цепная реакция: наказав одного, другого, каждый из нас расчищает путь и другим, и себе, в конечном счете, потому что через какое-то время вы опять с тем хамом встретитесь. И если он напичкан вашими, моими, его деньгами, то вам в другой раз придется заплатить за свое же бездействие гораздо больше. Оплачивая его хамство, вы стимулируете свое бессилие. И — наоборот.

Кругосветка (Америка)

...Двенадцать дней в океане стали для всех своеобразной кессонной камерой: в ней мы отсыпались, отходили от русских страстей, от клятв в вечной дружбе.

Роли опять менялись: то мы их, а теперь они нас будут содержать, командовать нами, потому что доллары — у них. И не только доллары — опыт: почти все они бывали в Штатах, и не раз. И мы, и они стали сдержаннее друг к другу, мы стали реже стрелять у них «Мальборо», а они гораздо реже предлагать.

Но никто из нас даже предположить не мог, что в первый же вечер на американской земле, в городе Портленде, они сунут нам эти самые доллары на ужин, а сами пойдут праздновать прибытие отдельно, в итальянский ресторан. И мы, нарядившиеся, нагладившиеся, будем недоуменно смотреть вслед нашим милым рогацци, с которыми за семьдесят дней по СССР спаялись и в бедах, и в радостях, казалось, навеки: как же так?

«Ты знаешь, нам надо было обговорить свои внутренние проблемы», — невозмутимо сказал мне наутро Ренато, для которого я, например, выворачивал всех своих знакомых от Риги до Находки буквально наизнанку.

Такого унижения, какое устроила нам итальянская фирма «Имаго» и ее президент Лоренцо Минолли в Америке, я не испытал и за всю свою жизнь.

Ночевать в палатках буквально под стенами полупустых отелей — это, согласитесь, экзотика.

В конце двадцатого века биться за трехразовое питание! И где? В Америке! И кому? Солидным мужам: представителям центральных советских газет, телевидения, МИДа, Аэрофлота, Морфлота, крупнейших автомобильных заводов, вложивших в это путешествие столь дефицитные деньги, — это тем более экзотика. Обнаруживать в номерах для русских из экономии отключенные телефоны и платные телеканалы, слышать запрещения на посещение местных газет и телевидения — для журналистов экзотики экзотичнее нету!

Я уж не говорю про такой, например, экзотический трюк удивительной фирмы «Имаго»: через окошко автомобиля вы получаете картонную коробку с обедом и тут же слышите команду: «Поехали!» Все капиталисты мира могли бы лопнуть от удовольствия, если б могли увидеть живописную картину, как уважаемые, но голодные советские люди лихорадочно рвут зубами и руками курицу и в рекордно короткие сроки заглатывают свой обед, ведя машину двумя пальцами со стекающим с них жиром.

Вы будете сидеть за рулем каждый день по 15 — 16 часов, покрывать по 1000 — 1100 километров и множество раз вспоминать жену и детей только для того, чтобы не уснуть, чтобы увидеть их, доехать до них, — именно это лучше всего разгоняет сон, проверено. И все только лишь от того, что специалисты «Имаго» спутали мили с километрами, и все перегоны американской программы выглядели так: «Портленд — Сан-Франциско: 700 миль за 7 часов» и т. д.

Блокноты наши были пусты, диктофоны бездействовали и это для нас, журналистов, было самое катастрофическое.

— Как же так, Бруно? — спросил я однажды человека из итальянцев, самого близкого к нам, русским. — Ведь мы же в России для вас наизнанку выворачивались, мы все ваши счета ресторанные с проститутками оплачивали, и вы обещали за это показать нам «такую Америку, которой ни один русский никогда не видел».

— Прости, Юрий, — опустил глаза Бруно от стыда за свое руководство. — Ты же понимаешь, что я здесь ничего не решаю.

Но уже через неделю на тот же вопрос он ответил совсем по-другому:

— А чем вы нас в России кормили? Дерьмом! А давали — пять рублей в день. Он начисто забыл о своих слезах в Находке.

Дружба наша кончилась.

Для чего я все это пишу? Не для того, конечно, чтобы отомстить за недостаток жареной курицы и долларов.

Сейчас, куда ни оглянись, — поездки за рубеж, совместные планы, проекты, один другого глобальнее. Все они имеют красивые названия, девизы, цели. Ни в коей мере не ставлю все это под сомнение, но знаю точно: во многих случаях идет замаскированная распродажа нашей, российской, экзотики, которая в хорошей цене на мировом рынке. И не только экзотики — труда, умов, идей, спортсменов, сырья, космоса. Продавать все это и можно, и нужно, но ведь не по бросовым же, не по унизительным ценам!

Довелось мне в Нью-Йорке встретиться с преуспевающим американским бизнесменом Андреем Гаркушей. Родился он в ФРГ, но родители его — эмигранты из СССР. «Знаешь, — сказал он мне, — одна фирма мне предложила стать ее консультантом, а я был очень занят и отказаться решил необидно: заломил несусветную, ну просто нереальную цену. Так вот, фирма

согласилась и носила меня чуть ли не на руках: значит, решили они, я столько стою и цену себе знаю. Да, Америка лопается от долларов, — закончил он, — но всех пугает и останавливает ваше стремление отдать все буквально бесплатно...»

Я задумался тогда крепко и думаю до сих пор: а не в такую ли историю попал и я? Не стал ли я, мы — вся наша группа — рабочими лошадьми нескольких итальянских телекомпаний?

...Это не был крик — пронзительный, счастливый, захлебывающийся. Кто-то из экипажа спокойно зашел в кают-компанию и, усаживаясь в кресло за шахматы, чуть ли не сквозь зубы обронил: «Америка показалась». Нас, «колумбов», словно ветром сдуло на палубу.

Да, гигантское блюдо воды, которым потчевал нас океан почти две недели, вспучилось на горизонте туманным, лакомым куском — Америка...

Никто из нас здесь раньше не был, но стоит ли говорить, какое огромное место занимает в жизни каждого русского это понятие «Америка». Какая чудовищная мешанина царит в душах и головах «продуктов застоя», когда сталкиваются в них два «девятых вала» информации из прошлого и настоящего: империя зла и земля обетованная!

Мой товарищ где-то в середине Америки однажды сказал мечтательно: «А я помню час и минуту, когда ступил на американскую землю. Помню даже — какой ногой.»

А я вот не помню. Потому что мне на эту землю ступать запретили: у меня пропал паспорт с американской визой. Пропал или потерялся — доказать невозможно, но на следующий день после прибытия ко мне на судно поднялся огромный отутюженный иммиграционный чиновник и спросил: «У вас есть хоть какие-нибудь документы?» Я показал удостоверение «Комсомольской правды». «Это не документ», — повертел тот красные корочки, вызывающие дома и страх, и уважение, и трепет. Я достал международные водительские права. «Это — документ». Человек-гора сел писать что-то, потом достал из своей сумки «Поляроид», поставил меня к стенке каюты, вспыхнул блиц, и через минуту моя цветная физиономия уже венчала какие-то бумажки.

Рядом стояла Сусу, гражданка Соединенных Штатов, которая знала меня еще по России и удостоверила мою личность. Через пять минут я был свободен и впервые ступил на американскую землю, не помня от радости ни час, ни минуту, ни ногу. (На земле этой не было рядом с русским судном ни пограничников, ни таможни, ни единого полицейского.) Я мог следовать тысячу с лишним километров, до Сан-Франциско, где в консульстве меня ждал новый паспорт.

Итак, на территорию Америки меня пустили по водительским правам.

Однажды вечером, въезжая в Сан-Франциско через Золотые ворота, я заплатил, как и положено, два доллара. Повторяя этот же путь утром, я приготовил два доллара заранее, задолго до турникета, и услышал: «Ноу!» — «Почему?» — «В вашей машине больше двух человек, вы помогаете городу решать транспортную проблему — проезжайте бесплатно».

Едем дальше. Автобан забит: часы пик, и машины еле плетутся сорок-пятьдесят километров. Однако левый ряд пуст — так и тянет крутнуть руль левее, но на асфальте этого левого ряда какая-то надпись, читаю: «Только для тех машин: где больше двух человек». Это же для меня, у меня в машине пятеро!

Смело выхожу в левый ряд, утапливаю педаль газа, и «Кадиллаки», «Шевроле» и «Тойоты» нюхают высокооктановый выхлоп моего «Москвича»: до чего же рационально!

Разъезжая и расхаживая по Америке, я вздрагивал от инвалидных колясок в самых неожиданных для меня, российского человека, местах: на третьем этаже супермаркета, в театре, в автобусе, в метро, в подземном переходе, в конференц-зале на верхотуре небоскреба, на пароходе, в электричке, в туалетах. Вы видели инвалидные коляски в нашей стране в подобных местах? Нет, а почему?

Да потому, что они туда заехать не могут! У нас даже на Тверской, в столице, нет ни единого подземного перехода, по которому бы мама могла перевезти малыша в коляске на другую сторону улицы.

Почему, скажем, любой ремонт автострады на Западе напоминает иллюминацию Центрального телеграфа, а где-нибудь на трассе Москва-Волгоград об асфальтовом катке сигнализирует лишь невидимая грязная красная тряпка? Почему тысячи тысяч смертельных ям на дорогах нашей страны вообще никак не обозначены?

А ведь здесь везде чистая экономика: будет у нас так тогда, когда жизнь человеческая в нашей стране будет дорого стоить. Тогда и каток с дороги уберут, и ямы заасфальтируют.

Справедливости ради надо вам сказать, что до момента получения советского паспорта в консульстве России в Сан-Франциско, меня по всем шоссе и улочкам сопровождал темно-синий «Форд». Как только паспорт я получил — «Форд» исчез. И слава Богу, потому что из Сан-Франциско путь наш лежал в Лас-Вегас.

Вообще-то — не в Лас-Вегас, а мимо него: фирма «Имаго» остановку в игорной столице мира для русских не планировала. А зря. Потому что здесь ее операторы и режиссеры сняли самый колоритный сюжет о русских людях. Это мы, русские, взбунтовались и потребовали Лас-Вегаса.

...Я слишком поздно заметил, что итальянцы снимают меня телекамерой. Но когда вдруг увидел в упор ее радужный нахальный глаз, то в мгновение понял: в их фильме о нас сейчас снимается сенсационный сюжет под названием «Русские в Лас-Вегасе». И, поняв это, я решил доказать мировому капитализму, что перестройка нашего сознания не фикция, и что нынче мы ничего не боимся.

Я остановился, сунул руки в карманы брюк, вывернул их, пустые, и широко, по-американски улыбаясь, сказал:

— Ноу мани.

Режиссер Серджо был счастлив, лучшего и желать нельзя: только что были отсняты казино, «однорукие бандиты», зеленые игровые столы с кучами денег, фишек, растерянные и счастливые лица игроков, подъезжающие «Роллс-Ройсы», миллионеры и внедряющиеся в этот сугубо западный мир русские журналисты со ста долларами в карманах, и... вот он, прекрасный финал: «Ноу мани!»

Я, конечно, его обманул — пять долларов у меня осталось. В заднем кармане. Невероятными усилиями российского организма спасенные пять долларов. Вы спросите, почему невероятными?

Лас-Вегас...

Он врывается в наши машины еще задолго до города, еще в душной черноте невадской ночи, стоит нам только включить приемники: ритм! ритм!! ритм!!! Растворяя и гул моторов, и шелест шин, спугивая и сон, и мысли, этот ритм взбадривает уставшее за день тело лучше, чем настоящий бразильский кофе: нога сама прибавляет газ. То и дело сумасшедшую музыку прерывает неистовый, захлебывающийся голос диктора. «Лас-Вегас!», «Лас-Вегас! — выкрикивает он в счастливом экстазе в конце каждой фразы, — Лас-Вегас ждет тебя, Лас-Вегас только для тебя, кем бы ты ни был!»

Когда же на горизонте, в унисон этой музыке, — вначале едва видимая, а потом все более и более грандиозная — разгорается электронная пляска лазеров-прожекторов, становится ясно: Лас-Вегас, словно опытная куртизанка, готовит тебя к встрече с ним, и встреча эта будет незабываема.

Но как ни ждешь свидания, как ни волнуешься и как себе ни представляешь этот приближающийся легендарный город — Мекку авантюристов и миллионеров, — все равно ахаешь, когда из-за черного перелома низких гор в одно мгновение разливается под тобою сказочное зарево огней. Сверкает, живет и переливается все: каждый квадратный дециметр стен, деревья, струи фонтанов, рекламные щиты...

Представьте муравья, заползшего в шкатулку с бриллиантами, — наверное, наши ощущения были бы схожи.

Мы медленно, очень медленно катимся по ночному великолепию. Людей мало, они там, внутри, у столов и автоматов, в барах и ресторанах, за зеркальными дверями, в которые и войти-то страшно. На каждом казино светится, сияет, крутится, мигает цифра — количество долларов, которое здесь можно выиграть: «25.000», «50.000», « 100.000»... И чем цифра выше, тем роскошнее фасад и входные двери, тем респектабельнее интерьеры, тем дороже стоящие у входа машины.

Под какую, как вы думаете, цифру направились мы, русские? Совершенно верно: запарковав и тщательно заперев машины, мы двинулись на поиски самого роскошного казино-отеля «Цезарь», где можно выиграть один миллион долларов, — а чего мелочиться?

Идем и шутим, что Лас-Вегас — единственное в Америке место, где наш командированный может поправить свое материальное положение.

«Цезарь» является пред нами неожиданно: огромное здание какой-то потусторонней архитектуры стоит, мерцает зеленым светом стен, словно северное сияние, — ни окон, ни дверей. Находим все же вход, он вынесен от казино метров за пятьдесят и очень торжественен: колонны, статуи, подсвеченные живым, пульсирующим цветным светом фонтаны — мрамор и бронза. Но туда нас, любопытствующих, да еще каких-то иностранцев, нет, нас не «не пускают», а просто «не рекомендуют» туда идти. Может, вид наш полуспортивный смутил привратника, может, испугался он за свой миллион, не знаю, однако совету мы вняли, и, забегая вперед, скажу, что, проехав всю Америку, побывав во многих десятках организаций самого разного толка, мы ни разу не увидели в дверях контроль, мы ни разу не предъявили ни одного документа и не услышали слова «нельзя». Только здесь, в «Цезаре», да и то...

Что ж, обойдемся ста пятьюдесятью тысячами — я толкаю тяжелые двери «Лас-Вегас клаб».

Огромный, кажущийся низким из-за своих размеров зал. Всю центральную часть занимают ряды одноруких бандитов — сверкающих, мурлыкающих музыку игральных автоматов. Какие только принципы, символы, комбинации ни заложены в их программы! Диапазон «потребностей» — от пяти центов до доллара, выигрыш в среднем 500 долларов. Для того чтобы попытать счастья, не надо ничего читать на их хромированных телах, не надо ничего знать и вычислять. Можно подойти с завязанными глазами к автомату, бросить одну, две, три монеты, дернуть рычаги, дождавшись остановки барабанов, прислушаться: если тихо — свободен, если гремят в металлическом поддоне деньги — выиграл.

Самая простецкая публика — у этих автоматов.

Поприличнее — у покерных, долларовых. Еще поприличнее — у затянутых зеленым сукном столов. Из известных мне игр здесь две разновидности — очко и рулетка. В очко сдает милая японка, черпая колоды из дыры в столе слева от себя и опуская игранные карты в дыру справа. Движения ее тягучи и элегантны, маленькой лопаточкой она переворачивает карты, конфузится, если сама выигрывает, очаровательно волнуется, если проигрывает. Однако конфузится она так часто, что скоро за столом ее никого нет; и я подумываю, что, если б я был хозяином, я бы такую щуку уволил — завлекать надо клиента, завлекать.

Меня же завлечь трудно — я «руссо туристо облико морале». Уж если я вложу свои двадцать долларов, то в верное дело. К тому же говорят, что новичкам везет. Пробираюсь к бару, сажусь на высокий стул и продолжаю наблюдение.

Совсем рядом — рулеточный стол. Но его так плотно обступили, что ничего не видно. Выручает зеркальный потолок. Все остальное происходит за считанные доли секунды: какой-то невзрачный очкарик справа от крупье выигрывает две тысячи — это по самым приблизительным «потолочным» подсчетам. Слышны крики, охи, очкарик багровеет; за моей спиной, у покерных автоматов, раздается беспрерывный звон сыплющихся в поддон монет — это совсем седая старушка выигрывает одну игру за другой.

Мелькают руки, дергают за рычаги; мелькают лица — счастливые и возбужденные; мелькают рядом, в двух, пяти, десяти, пятидесяти метрах от меня; они забирают, отдают деньги, мелькают руки, доллары и лица в каком-то сумасшедшем хороводе, мелькают, множатся в зеркалах, дробятся, и кажется, что весь город, все люди на земле играют, дергают, играют...

Причем все люди-то — нормальные. Не миллионеры — нормальные американские люди. Заговариваю с ближним — «шофер-дальнобойщик» Гривс, зарабатывает четыре тысячи в месяц и решил как следует здесь отдохнуть со своей девушкой, спустить пар. (Я так думаю, что он решил здесь, в Лас-Вегасе, завоевать ее сердце.)

С другой стороны от меня — Кэти. Она живет в Сан-Франциско, получает 3000 в месяц, но, побывав здесь однажды, она просто не может не возвращаться. К сожалению, мне не встретился ни один миллионер, хотя я за три часа познакомился с пятью-шестью людьми — все рабочие, служащие. Все здесь отдыхают и получают удовольствие от красоты, азарта, атмосферы, процесса игры — результат их почти не интересует, хотя, бывало, они здесь и выигрывали.

Я — готов. Решил начать с автоматов. Меняю десятидолларовую бумажку на тяжелую

стопку запечатанных монет и иду вдоль блистательных рядов, ища симпатичную лично мне никелированную морду. Нашел.

Дергаю раз — пусто. Два — пусто. Три — грохот монет! Лавина, обвал, пропасть монет в моих карманах, и брюки сползают с отощавшего на Западе живота. Я не считаю, я боюсь своего счастья: может быть, сто долларов, а может, и все двести!

— Шалишь, — говорю я автомату, — знаем мы эти штучки. Закон русских туристов в Лас-Вегасе: выиграл — отвали, не жадничай.

Позванивая тяжелыми карманами и ощущая себя Рокфеллером, я забираюсь за стойку бара опять и с космическим удовольствием заказываю пару пива: ведь это же почти «на халяву»! Бармен с неудовольствием на меня поглядывает: здесь, в Америке, такое неудовольствие редкость. Почему? Догадываюсь: такая же редкость здесь и то, что севший за стойку бара, не играет.

Оказывается, в стойку тоже вмонтированы автоматы и ты просто не можешь поставить свой бокал не на игровое поле — играй!

Я лениво отсчитываю пять долларов, лениво бросаю монеты и наслаждаюсь совсем не «Жигулевским» пивом: вот оно, счастье!

Бросая, я слышу разговоры справа, слева, я вспомнаю рассказы американцев о Лас-Вегасе: гостиницы дешевле, чем в среднем в Штатах, спиртное для постояльцев бесплатно: ведь если ты приехал сюда, то ты приехал играть, а если ты выпьешь, то будешь играть рискованнее; если предъявишь 15 авиабилетов до Лас-Вегаса, то получаешь бесплатную путевку на Гавайи, если...

Чувствую — карманы полегчали, втихаря пересчитываю наличность — сорок пять долларов, что ж, иду за рулеточный стол и с ходу ставлю пять долларов на «красное», выпадает «черное»!

Опять ставлю на «красное» — опять «черное». Хватит. Иду к родным уже автоматам: который из них меня облагодетельствовал? Найти его в этом сонме невозможно. Сажусь за другой — дергаю, дергаю, дергаю!..

...Провал памяти. Помню — звенело, карманы тяжелели.

Помню — хиппи рядом достал даже для монет полиэтиленовый пакет. Собственно, из-за этого хиппи я и продулся вдрызг: очнулся без единой монеты в кармане, только пятидолларовая, заранее спрятанная в задний карман бумажка свидетельствовала о неполном моем падении.

Выбрался кое-как из кондиционерной прохлады на душную улицу — Лас-Вегас, фантастически красивый город, построенный гениями или сумасшедшими. Яркие, веселые, нарядные жители на безумно красивых машинах и мотоциклах, и нет, как назло, ни одного нищего или бездомного поблизости, чтобы посидеть с ним, потолковать об Америке, спросить, что вот он думает по поводу всей этой роскоши и прожигания жизни.

Время критическое. Меня ждут товарищи. Мы уезжаем из Лас-Вегаса. Ребята без конца оглядываются на его огни. Гремит сумасшедшая музыка, и диктор без устали перебивает свою речь всхлипами: «Лас-Вегас!», «Лас-Вегас!!», «Лас-Ве-е-га-ас!!!»

Красота и фантастика тают в зеркале заднего вида прямо на глазах. Мы думаем, что наверняка никогда больше сюда не вернемся. Почему-то молчим. Говорить не хочется.

В Америке поражают прежде всего не машины и автомобили, не небоскребы и супермаркеты: они следствие, а не причина. Поражает прежде всего рациональность всего, что тебя окружает.

Оттуда, из-за границы, в полной мере ощущаешь великую степень нашей озлобленности и без конца вспоминаешь песенку бардов Никитиных: «Только от жизни, от жизни собачьей собака бывает кусачей...»

Все то, что вы прочитали выше, — искреннее ощущение человека, по Америке проехавшего: восторг, местами достигающий потрясения.

В последующие годы я узнал эту страну ближе: жил в ней и даже работал. И могу сделать о ней более серьезные выводы, которые не могут себе позволить те, кто от этой страны кормится: у кого шоу-бизнес совместный, у кого фирма, сын, дочь, жена и т.п. Откровения могут им дорого обойтись.

А выводы все же грустные.

Америка, конечно, великая, потрясающая страна.

Но она так же тяжело больна, как СССР накануне Беловежского соглашения. И она так же искусственна, как тот же СССР, и так же обречена на гибель.

Ее доллар завоевал мир, высасывая его, как апельсиновую дольку. Америка, самое совершенное в 20-м веке общество, многие десятилетия паразитировала и жирела на нищете, войнах и несовершенствах всего остального мира, но она перестаралась, она пошла не туда, возведя храм потребительству.

Каждый американский гражданин есть центр сферы, оболочкой которой является весь остальной мир, созданный для удовлетворения его потребностей. Он живет как у Христа за пазухой и, что самое страшное, ему больше некуда стремиться. А это человеческой натуре противоестественно. Поставленный в такие условия, человек начинает деградировать.

Деградация американской нации очевидна. Надо мною, конечно, можно иронизировать, но я видел Нью-Йорк во время сильного снегопада и гололеда, который в Москве каждый день, — жизнь прекращается и идет «в минус». Для американца сутки без электричества или горячей воды, несколько морозных, под минус 5-15 Цельсия, дней — ситуация на грани жизни и смерти. Подорожание бензина или электричества на каких-нибудь полтора процента — трагедия и повод для социальных потрясений, отсутствие в продаже быстроупотребляемых и разогреваемых в микроволновке завтраков — событие года.

Это все можно ярко иллюстрировать автомобильными примерами. Все знают, что такое американский автомобиль с автоматической коробкой передач: нажмешь одну педаль — машина едет, другую — тормозит. Автомобиль для дураков.

Самое ужасное в том, что, поездив на таком автомобиле, человек уже почти не может приспособиться к обычной, европейской машине со сцеплением и коробкой передач. А зачем, если есть машины гораздо более удобные?

То же происходит и во всех остальных сферах жизни: зависимость от вещей — процесс страшный, разрушающий человека, превращающий его в куклу Барби, для которой уже предопределена и внешность, и одежда, и привычки, и образ жизни.

Обогнув земной шар, я увидел, что Земля прекрасна. И безо всякого квасного патриотизма свидетельствую: из тех мест, где мы были, самая прекрасная земля именно наша — Прибайкалье, Забайкалье и Дальний Восток. Иностранцы не уставали ахать от разноцветной от цветов земли, от скал, ручьев, озер от девственности всего, что видели.

Самые потрясающие люди — тоже у нас. А это уже очень много: земля и люди.

Дорожное безумие

Можете ли вы представить, что в США вышло исследование психолога Джона Ларсона под названием «Дорожное безумие», где доктор серьезно утверждает, что волна насилия на дорогах захлестнула Америку!? Это ту Америку, которую я проехал вдоль и поперек, в которой уступают еще до того, как ты подумаешь влезть, где извиняется даже пьяный, если ты с ним встретился взглядом!

Доктор серьезно утверждает, что агрессия на дороге это не хулиганство, а болезнь, во многом сходная с алкоголизмом:

«Вспышка эмоций овладевает водителем, ведет к насилию и крайне рискованным действиям. Эти вспышки могут привести к патологическим изменениям в организме. В результате — болезнь».

Что же говорить о России, где агрессивность на дорогах столь концентрированна, что ею, кажется, можно заправлять автомобили!

Мы в «Комсомолке» попросили нашего собственного корреспондента в США Андрея Кабанникова встретиться с доктором.

Каждые 10 минут на американских дорогах гибнет один человек. Но — не обязательно в аварии. 218 американцев были убиты и более 12 тысяч ранены за последние годы не в ДТП, а в потасовках, которые устраивают между собою разъяренные водители.

Директор института стрессовой медицины штата Коннектикут Джон Ларсон много лет изучает феномен ярости за рулем в первой автомобильной державе мира и, по общему мнению,

лучше всех знает, как совладать с нею.

— Мистер Ларсон, дороги и машины в Америке прекрасные, люди в своей массе — довольно дружелюбные, обходительные и законопослушные. Почему же и они порой звереют, садясь за руль?

— Мы срослись с автомобилем, он стал продолжением нашего «Я», только — умноженного на число лошадиных сил. Это касается и отрицательных эмоций. Отсюда этот феномен — люди, которые при столкновении на тротуаре мило извиняются, за рулем порой готовы убить друг друга. Бандит за рулем в семье и на работе может быть милейшим и безобиднейшим человеком.

— Можно ли утверждать, что вождение открывает нечто новое и неприятное в природе человеческой?

— Скорее, оно выявляет нашу агрессивность, лишний раз провоцирует ее. Причем все больше и больше. Автопарк в США за последние 20 лет вырос в два раза, дорог же стало больше лишь на 11 процентов. Напряженка растет, а специфика Америки еще и в том, что люди возят оружие в своих машинах. Последний потрясший всех инцидент произошел месяц назад в Калифорнии. Священник Дональд Грэхэм решил проучить подрезавшего его водителя. Они гонялись около получаса, а потом остановились, чтобы выяснить отношения. В итоге Грэхэм прострелил из арбалета череп обидчика. А всего за прошлое лето в одной Калифорнии было 83 перестрелки на дорогах с двумя трупами. Разве это не сумасшествие? Увы, такое случается с вполне нормальными людьми. Как психолог, я выделил пять стандартных ситуаций, которые порождают агрессию на дорогах.

Во-первых, это наша извечная привычка доехать как можно быстрее. Тогда вас раздражает всякий, кто едет медленнее, задерживается на светофоре, неуклюже маневрирует...

— Но людям свойственно спешить.

— В подавляющем большинстве случаев — это искусственно созданная ситуация. Есть такое понятие — «мания торопливости», суетливость по инерции, без всякой нужды. Это не только опасно на дороге. Человек, который устраивает ежедневную гонку по пути на работу, добровольно подвергает себя постоянному стрессу. В течение 8 лет мы следили за группой из 3200 водителей. И убедились, что у подверженных «мании торопливости» сердечные приступы случались на 75 процентов чаще!

— Какова же альтернатива?

— Мой настоятельный совет водителям — изменить образ жизни за рулем и получать удовольствие от езды. Планировать поездки без напряжения по времени. Почувствовать, что быть расслабленным, слушать музыку, говорить с попутчиками лучше на более медленной скорости, и это куда приятнее нервной езды.

— Доктор Ларсен, вы советуете водителям изменить образ жизни за рулем и получать от езды удовольствие. Хорошо, я пытаюсь ехать в свое удовольствие. Но все вокруг спешат, понукают и норовят меня подрезать...

— Беда в том, что агрессивные водители провоцируют на то же окружающих. «Так же нельзя!» — восклицаете вы и приходите в ярость. Или еще хуже — решаете преподать урок нахалу.

— Как же быть с теми, кто портит мне удовольствие от езды?

— Прежде всего, надо быть психологически готовым к этому. Исходите из того, что хулиганы за рулем неизбежны. Не устанавливайте с ними визуальный контакт (я уже не говорю о жестах) и вообще не принимайте их поведение на свой личный счет — на вашем месте мог бы оказаться любой другой водитель. Скажите себе — это глупый, несчастный, отчаявшийся человек, у которого, вероятно, поехала крыша. Вы — умнее и рассудительнее его.

— Вы полагаете, этого достаточно, чтобы унять клокочущие в вас страсти?

— Если я все еще волнуюсь за рулем, то прибегаю к дыхательной гимнастике, которую всем рекомендую. Нужно медленно вдохнуть и выдохнуть через нос на счет пять. Потом так же вдохнуть, и выдохнуть на счет десять, пятнадцать, двадцать. При этом — расслабиться. В крайнем случае — остановить машину и отойти от нее метров на двадцать. Это моментально успокаивает. В конце концов я научился получать удовольствие от своего великодушного поведения за рулем.

— У нас в России агрессивное вождение демонстрируют не только люди определенного психологического склада, но и, зачастую, водители определенных марок автомобилей, которые именуются «крутыми»...

— Понимаю, в Америке существует та же проблема. Посмотрите на то, как автомобильные компании рекламируют свои спортивные машины или внедорожники. Посмотрите на сами марки: «Ягуар», «Пантера», «Неустрашимый», «Буйвол», «Буревестник», «Молот». Для них нет преград! Самые опасные водители Америки — «проблемная» молодежь от 18 до 26 лет, замученные работой клерки, люди с серьезными личными проблемами. Дорвавшись до руля, они берут реванш за все остальное и пытаются доказать хотя бы на дороге, что они — лучше других.

— Как быть с ними?

— Великодушно позвольте им это безумие! Подавите в себе гнев и азарт. Скажите себе, что в реальной повседневной жизни эти болваны не конкуренты вам. Крайняя глупость — соперничать с ними в этой дешевой авантюре. Ни в коем случае не принимайте вызов, в случае эскалации конфликта старайтесь покинуть напряженную зону: вы — выше безобразной дорожной драки. Укрощением дорожных хулиганов должна заниматься полиция.

— В какой мере, на ваш взгляд, она справляется с этим делом?

— Ситуация улучшилась после того, как по всей Америке ввели единый номер, по которому можно позвонить прямо из машины и сообщить об агрессивном поведении на дороге. Во многих штатах водители возят с собою пачку открыток на этот случай. В случае инцидента нужно вписать номер автомобиля, поставить крестик против нарушения и — опустить в почтовый ящик. Одно такое послание ничего не значит. Но если их двадцать, полиция выносит вам предупреждение. После тридцати она начинает расследование. Вы не должны лично наказывать дорожных хулиганов, но можете бороться с ними.

— Что делать, если вы спокойны за рулем, но ваша жена или ваш друг, с которыми вы часто оказываетесь в одном автомобиле, водят машину нервно и агрессивно?

— Надо выбрать подобающий момент, когда вы все находитесь в добром расположении духа, и спокойно донести до них все, что я сейчас рассказал. Главный императив всего этого разговора — человеческая жизнь. На лучших в мире американских дорогах погибли уже более 3 миллионов человек. Помните — ближайший и самый нелепый путь к вашей скоропостижной смерти — безумие за рулем.

Пять принципов доктора Ларсона — как изменить свое поведение за рулем:

1. Вместо «доехать как можно быстрее» — «доехать как можно комфортнее». Спланировать поездку с запасом по времени, получить удовольствие от расслабленной, спокойной езды, музыки в салоне и беседы с попутчиками.

2. Вместо «быть королем на дороге» — «быть на дороге королем». Получать удовольствие не от обгона всех и вся, а от спокойной езды в чистой, безупречно исправной машине, дополняющей ваше хорошее настроение.

3. Вместо «попробуй меня сделать» — «смотри, я — джентльмен». Обращаться с людьми на дороге так же, как вы обращались бы со своими пассажирами. Великодушно уступать им, испытывая удовольствие вежливого человека, но — не унижение.

4. Вместо «этого нельзя позволить на дороге» — «живи и дай жить другому». Признать, что вы не вправе контролировать поведение других за рулем. Вспомнить, что даже во время простой прогулки вы должны переступать лужи, обходить препятствия и движущихся вам навстречу людей.

5. Вместо «преподать ему урок» — «оставить наказание для полиции». Помнить, что обидевшие вас водители в подавляющем большинстве не ставили перед собой такой цели. Они просто превысили скорость, были невнимательны, устали, злы. Со злостными хулиганами тем более опасно вступать в конфронтацию. Их не минует внимание полицейских.

Друзья-автомобилисты! Не хватайтесь за монтажку, если вас подрезали. Помните: только от жизни собачьей собака бывает кусачей. Поэтому сделайте хотя бы вид, что ваша жизнь — не собачья.

Езда ночью

Очень многие автолюбители в дальние поездки предпочитают выезжать ночью — машин поменьше. В общем-то я с ними согласен, сам очень часто ставлю будильник часика на два ночи и — вперед. Раньше — да, но теперь — опасно, бандитов много. К тому же езда ночью отличается от езды обычной, к которой вы уже привыкли. Чем же? Главное тем, что ночью видимость ограничена пятнами фар на асфальте: что из этого следует?

Однажды в Италии провели эксперимент: запустили двух примерно одинаковых водителей (по профессионализму) по одному маршруту — опасному, горному — с одними и теми же условиями. Только одного запустили ночью, а второго — днем. Как вы думаете, кто быстрее доехал?

Быстрее доехал тот, кто ехал ночью: он не видел пропастей и обрывов, он не видел, что в метре от колес его автомобиля притаилась смерть.

В том-то и заключается опасность ночной езды, что вы не видите того, что неожиданно может ограничить вашу жизнь. Но не видеть — это не значит не иметь.

Они есть, все эти ограничители вашей жизни, и вы обязаны знать о них, если хотите задержаться на этом свете весь свой земной срок.

Поэтому — необходимые меры предупреждения опасности:

— отрегулируйте фары так, чтобы их дальний свет сходился перед автомобилем на асфальте метрах в 300, одним пятном;

— не поленитесь съездить в автомагазин и купить две дополнительные фары с дальним светом галогенных ламп, которые вы установите на дуге над крышей. Протяните провод от них в кабину, на включатель; поверьте, что те траты денег и времени, которые вы понесете на эту акцию, окупятся скоростью, безопасностью и комфортом нескольких тысяч километров, которые вам предстоит преодолеть;

— запаситесь двумя-тремя предохранителями соответствующей мощности на тот случай, если предохранители ваши по дороге перегорят;

— имейте в запасе хотя бы одну лампу фары;

— наварите кофе или чаю, в зависимости оттого, что на вас больше действует, залейте в термосы, приготовьте пять-шесть бутербродов и что-нибудь погрызть в дороге: бублики, сухари, яблоки, печенье, конфеты или жвачку;

— расположите все это в автомобиле удобно, чтобы протянутая правая рука до всего достала без усилий;

— при езде ночью просто необходимо наличие радио, а еще лучше — магнитофона плюс две-три кассеты с забойными рок-н-ролльными мелодиями;

— неплохо бы иметь под рукой нашатырь: если потянет в сон, то один всего лишь «нюх» его может вас вернуть в общество живых;

— заправьте бачок стеклоочистителя свежей водой с мыльным (или незамерзающим) раствором;

— смените щетки, если они работают больше года-полутора;

— и вообще — обезжирьте спиртом, водкой, ацетоном или просто слегка влажной мятой газетой лобовое стекло изнутри и снаружи перед поездкой ночью, это даст вам такой комфорт, что вы будете обгонять «Мерседесы».

Надеюсь, что все это вы сделали, поставили будильник на два часа ночи и поехали: что дальше?

Тише едешь — дальше будешь
(Классика)

А дальше имейте в виду, что с фарами ездят в России безобразно. В сельских местностях принято правую фару регулировать так, чтобы свет ее бежал по обочине — правее чем положено. А левую — чтобы она била вам, встречному, в глаза.

Обгон ночью, с фарами, становится делом гораздо более проблематичным, чем днем. Беда в том, что многие фары на многих машинах просто не горят, и потому эти машины кажутся нам мотоциклами. Из-за этого погибает множество людей, идущих на обгон и не осознающих

габаритов «встречных транспортных средств».

Будьте осторожны и недоверчивы к одиноким фарам. Когда вы сближаетесь со встречными машинами, возьмите максимально правее и смотрите не на встречную машину, а на границу возможной полосы движения справа — в 99 процентах (если водитель встречной машины не уснул) это спасет вас от ослепления и даст гарантию безопасного разъезда со встречным идиотом, идущим с максимальным светом.

При обгоне в условиях непогоды заранее раза три-четыре помигайте дальним светом обгоняемому и также заранее включите на максималку щетки и омыватель лобового стекла: оно при обгоне хоть на секунды должно быть чистое.

Не обгоняйте до тех пор, пока не убедитесь, что обгоняемый вас увидел и принял вправо.

При долговременной езде ночью, особенно в непогоду, вы имеете право закрыть тряпкой все лампочки и подсветки панели приборов: они, нерегулируемые по силе света, здорово утомляют глаза.

Если вы попали на шоссе в сильный снегопад, то сразу выключайте дальний свет, попробуйте ехать на ближнем, сбросьте скорость, потом попробуйте выключить и ближний свет тоже или ехать вообще на подфарниках, если у вас нет специальных противотуманных фар, подвешенных под передним бампером, именно они наиболее эффективны при тумане и снегопаде.

Старайтесь переключаться с дальнего на ближний не тогда, когда это регламентируют правила, а после того, как представите, что встречный — это вы.

Поймите простую вещь: ослепленный вами — ваш потенциальный убийца.

Большие гонки, или немного истории

То, о чем вы сейчас прочитаете, знает весь мир. Десятки книг на «главных» языках мира об этом фантастическом путешествии на самой заре автомобильной эры издавались и переиздавались десятки раз, некоторые из них вошли в разряд мировых бестселлеров, которые принято было иметь в каждой буржуазной семье, дарить в день совершеннолетия.

Лишь Россия осталась в стороне от этой удивительной истории. И это тем более странно, что из 16 тысяч километров, пройденных экипажами, 13 тысяч пришлось на ее территорию.

По счастливой случайности вазовцы, будучи в Италии на автосалоне, посетили Туринский автомобильный музей, обратили внимание на экспонат под названием «Русское колесо». Слово за слово, оказалось, что в запасниках музея есть документы о рейде Пекин-Париж, которые им удалось ксерокопировать и дать мне потом почитать.

«Бомба» с первой полосы

Парижский вечер 30 января 1907 года не предвещал, казалось, ничего особенного: в столицу мира прибыл инкогнито король Англии Эдуард VII с супругой. Прибыл для собственного удовольствия, но уйти от папарацци не удалось: королева Александра аж подпрыгнула от магниевой вспышки фотографа. «Как смешно, — сказала она, овладев собой, — уже давно пора бы привыкнуть».

В то время, когда королевская чета садилась в автомобиль, специально присланный из Великобритании, в редакции влиятельной французской газеты «Ле Матэн» лихорадочно искали «гвоздь» номера, но ничего достойного не находили. Никто не обращал внимания на человека, писавшего что-то за одним из столов. Обратили только тогда, когда человек, не отрываясь от бумаги, воскликнул: «Еще десять минут, и „бомба“ у вас будет!».

Великая Сара Бернар была в эту минуту дома: вечером в театре предстояло чтение «Шутов». Раздался телефонный звонок, и горничная сказала актрисе, что звонит месье, который не хочет назвать свое имя. «Алло, кто это?» — спросила Сара.

«Это король Англии», — был ответ монарха, желающего заполучить ложу на этот вечер, дабы лицезреть великую Сару.

...Человек в редакции «Ле Матэн» закончил свою бумагу и скрылся за дверью с надписью: «Редактор». Через несколько секунд в ту же дверь влетел другой человек, прибывший с

Северного вокзала с известием о посещении Парижа английскими монархами, — оба вышли через минуту немного обескураженными. А редактор, немолодой уже человек, долго кряхтел, курил, чесал шевелюру: какую «бомбу» выбрать? И перечитывал уж, наверное, в десятый раз три исписанные первым человеком странички: не сочтет ли весь мир завтра утром и его, и газету сумасшедшими?..

...И в ту минуту, когда монарший автомобиль по вечернему Парижу приближался к театру, печатные машины «Ле Матэн» уже гнали тысячи оттисков газеты с крупным заголовком на первой полосе:

«Из Парижа в Пекин на автомобиле. Великолепный вызов».

В небольшой безымянной статье автор с уязвимой горячностью доказывал, что гонки «за своим хвостом по кругу» — рутинны, и под конец вопрошал: «Найдется ли кто-нибудь, кто хотел бы этим летом совершить на автомобиле фантастическое путешествие из Парижа в Пекин?». Хроника монаршего визита на этот раз потеснилась.

Да, утром 31 января 1907 года мир действительно вздрогнул: тираж «Ле Матэн» был распродан со свистом. Телеграф разнес этот вызов по всему миру, а все кафешки Франции бурлили одними и теми же разговорами: «Вы читали? Они, наверное, сошли с ума!».

И было от чего, машины-то только-только из младенчества выбрались: деревянные колеса, кожаные тормоза, коническое сцепление! Какой там Париж-Пекин, выезжая из одного конца города, никто не был уверен, что доберется до другого: фар еще не было, лобового стекла не было, зажигание от магнето и 3 — 12 лошадиных сил на 16 000 километров бездорожья!

Это то, что говорили в народе. А в редакции «Ле Матэн» весь день 31 января прошел тревожно, в ожидании ответа на вызов от автомобильных фирм. Если его примут хотя бы две-три фирмы, то грандиозное шоу «Париж-Пекин» состоится, а это значит, что полгода минимум «Ле Матэн» будет в фокусе всего мира, что соответственно скажется на ее тираже. Если ни одного согласия на супермарафон не придет, значит, над газетой весь мир будет смеяться.

Ждать долго не пришлось.

Вызов принят

Еще до обеда в редакцию прибыл специальный курьер от человека, чье имя всеми произносилось с придыханием, — маркиз Де Дион. Президент автомобильной корпорации, основатель Автомобильного клуба Франции и бесспорный лидер автомобильного спорта Франции писал:

«...Я, конечно же, принимаю вызов, только бы нашлась другая машина, соперница и попутчица. Это действительно поход в духе Жюля Верна, приключение по Майну Риду. Но ничего невозможного нет. Де Дион».

К вечеру пришло послание от неожиданного адресата, его трехколесные автомобильчики с двигателями в шесть лошадиных сил взяли несколько призов на гонках Франции, и, вероятно, головы их создателей закружились:

«Минуту назад я получил вашу газету и с удовольствием принял вызов. К. Контал».

В течение недели десять человек, в том числе известные аристократы, подняли брошенную газетой перчатку, но был среди них один, который, зная, что из Парижа в Пекин непременно поедет, в тот же день, 31 января, телеграфировал не в газету, а на заводы в Турин и заказал по своим чертежам гоночную машину с невиданной в те времена мощностью — 40 л.с.! Через несколько дней он получил ответ из Турина: «Вы сможете сесть за руль требуемой Вами машины не более чем через два месяца, начиная с этого момента».

Получив такую телеграмму, этот человек отправил в «Ле Матэн» курьера с согласием на участие в пробеге и затем на много дней засел за географические карты и справочники. Тому, кто мог бы наблюдать за ним, стало бы ясно, что этот человек просчитывает и маршрут, и возможности свои и машины, не выходя из кабинета, но с точностью и тщательностью арифметической машины.

Этим человеком был князь, принц, первый аристократ и богач Италии Сципион Боргезе.

Тридцать шесть лет, худощавый и необычайно сильный, тело его выглядело моложе его

возраста, а лицо — старше, его не портил неправильный нос, пришитый после того, как на князя наехала повозка понесших лошадей, которых он успешно укротил; его телу не мешали переломы, полученные при объездке диких лошадей — до этой забавы князь был особенно охоч. По всей Европе о Боргезе ходили легенды, но вовсе не о его уникальной образованности, знании многих языков, в том числе и русского, феноменальной памяти, пунктуальности и точности, главным образом свет обсуждал и осуждал альпинистские страсти князя, которые тот удовлетворял, восходя без проводников и без спутников зимой, в одиночку(!) на самые недоступные вершины Альп.

С недавних пор к страстям князя прибавилась еще одна — автомобили, и это было понятно: женщины и лошади всегда были допустимыми страстями, теперь же лошадей потеснили автомобили.

Известие об участии в рейде итальянского князя Боргезе придало всему предприятию особую интригу и громкость: во-первых, высочайшее положение князя, во-вторых, его загадочность.

А в-третьих, Франция, мировой в то время лидер в автомобильном буме и авиационном, Франция, уже изгонявшаяся до изнеможения в гонках по стране и за ее пределами, Франция, заварившая всю эту кашу только для того, чтобы насладиться еще одной, самой грандиозной победой, в которой, естественно, никто не сомневался, — эта Франция в лице Боргезе получала идеального соперника, этакого мальчика для битья — аграрную и отсталую Италию.

Годар шутить не любит

Кроме того, заявки на участие в рейде, как называли автопробег газеты, подали: одна английская автомобильная фирма и бельгийский завод «Металлуржик» — тремя автомобилями.

Пилотом третьей из них в отчаянной борьбе за место сумел стать красивый француз — Шарль Годар. Водительскую репутацию он имел менее солидную, чем остальные, но его жуткий темперамент, а главное, фанатичная страсть к вождению сметали все преграды.

Годар был антиподом Боргезе, но общим у них было одно — на пути к цели оба были неудержимы.

В начале февраля в Париже и Пекине начали собираться эксперты, пилоты и автовладельцы для выработки маршрутов и условий рейда. Когда ими были определены солидные суммы — 2 000 франков вступительный взнос за каждый автомобиль и 100 000 франков — дорожные расходы, многие фирмы пошли на попятную, в том числе и «Металлуржик». Шарль Годар, таким образом, из супер-рейда выбывал.

Но Годар не был бы Годаром, если б на этом успокоился: уже через несколько часов после печального известия, купив на занятые деньги билет, он ехал в Амстердам, на самый большой в Голландии автозавод братьев Спайкеров. Братья делали хорошие автомобили, но продавали их не так быстро, как хотелось бы.

Осенний кризис 1906 года втянул их предприятие в самую сердцевину воронки, и один из братьев — Хендрик — собирался в Англию, пытаясь найти там деньги, кредиты, сбыт.

Но Годар не был бы Годаром, если бы еще до отъезда, вернее, отплытия Хендрика не убедил фабрикантов в том, что рейд Париж-Пекин — единственное их спасение. Победа в нем Годара на «Спайкере» подразумевалась сама собой. Оставалось только дождаться Хендрика из Англии, чтобы получить деньги.

Но и здесь судьба была против Годара: 21 февраля в шесть утра страшный ураган швырнул корабль «Берлин» на гранитный мол, и тот затонул за несколько мгновений. Среди 129 утонувших пассажиров был и голландец Хендрик Спайкер...

Несколько сумасшедших дней второй брат — Якобус — бродил по дюнам побережья, прочесывал больницы и морги. И везде его постоянно преследовал безутешный француз с опущенными глазами, но с ясной идеей вести автомобиль «Спайкер» в пробеге Пекин — Париж.

...Еще до того как было найдено тело Хендрика, автомобиль «Спайкер» был официально зарегистрирован для участия в пробеге.

В процессе подготовки рейда было решено запустить его в обратную сторону — из

Пекина в Париж, машины должны быть доставлены к месту старта судами, а старт назначен на май, перед самым наступлением периода Великих Дождей.

Поехали!

Но период Великих Дождей наступил в этом году раньше, с неба лило беспрерывно, а ехать было необходимо. Первой, 17 мая, стартовала группа из двух «Дион-Бутонов» и легкой трехколески Контала. 24 мая — Шарль Годар на «Спайкере», и на следующий день — князь Сципион Боргезе.

«Стартовали» — это слишком громко сказано: всех их сопровождали на разных участках мулы и носильщики, солдаты и моряки, зеваки, готовые помочь за мзду, местные жители. По условиям рейда, утвержденного в «Ле Матэн», буксировка машин разрешалась, запрещалось только «вплоть до дисквалификации» пользоваться железной дорогой, пилоты обязаны были помогать друг другу «до немецкой границы». «Может быть, это и безнадежная попытка», — так заканчивалось заявление, опубликованное незадолго до старта.

Сами участники так не считали, хотя первые десятки километров стали настоящим кошмаром: ручьи, превратившиеся в бурные реки, раскисшая земля и горные тропы, где даже лошади проходили с трудом. Машины тащили на канатах, несли на руках, толкали, выкатывали из грязи, перед подъемами полностью разгружали, в долинах же загружали опять и очень редко заводили двигатели, чтобы проехать самостоятельно жалкие куски тверди. В иной день с утра до темноты проходили всего по 30-40 километров.

Уже через несколько дней группа машин, разделенная стартом, соединилась на дороге, а еще через пару недель в песках Гоби безнадежно завяз трехколесный автомобиль Контала.

Настало время познакомить читателей со спутниками князя: механик-водитель Этторэ Гуиццiарди и журналист Луиджи Бардзини. Машина же их называлась «Итала».

Лет за десять до описываемых событий недалеко от виллы князя, около Рима, произошло железнодорожное крушение. Локомотив сошел с рельсов и, перевернувшись, слетел с насыпи. Князь со слугами подбежал к месту катастрофы первым и нашел в локомотиве мертвых машиниста, кочегара и живого, но без сознания пятнадцатилетнего парнишку, раненного в лицо, — сына машиниста.

Его принесли на виллу, выходили, и, когда он выздоровел, князь предложил ему останься, сделал его своим шофером. Этторэ оказался шофером не только по профессии — по призванию. Когда Боргезе убедился в этом, он отправил его учиться, потом работать на заводах ФИАТ, на судоверфях, в других мастерских, а когда Этторэ получил патент механика, он вернулся к автомобилям князя.

Тридцатитрехлетний Луиджи Бардзини был не просто специальным посланцем крупнейшей итальянской газеты «Корьерре делла Сера»: он уже тогда был великим журналистом, уже тогда употребляли термин «бардзинизм» — что это такое?

Нет, не внешность, хотя и она останавливала внимание: высокий, одевался, как утверждали современники, «с элегантностью короля Эдуарда». Хорошо ездил верхом, отлично плавал, особенно под водой на большие расстояния. Несколько войн, на которые посылала его газета, он провел в седле и далеко не на самых спокойных участках.

Он был одержим точностью в передаче фактов, с кофе и сигаретой сидел за столом сутками, мог пройти по грязи ночью десятки километров до телеграфа, чтобы передать в газету свою корреспонденцию.

Но «бардзинизм» все же заключался не в этом — в таланте: высоких, элегантных и профессиональных журналистов было много, но только ему удавалось чудесным образом переносить читателя в те далекие страны и в те удивительные события, о которых он писал.

Наивно было бы думать, что два знаменитых человека — князь и журналист, волею судьбы попавшие в великие испытания, сблизились, стали друзьями или хотя бы хлопали друг друга по плечам: князь есть князь, Боргезе есть Боргезе.

В пустыне Гоби, например, в начале путешествия, они однажды сидели на песке друг против друга — двое. Князь, поев из банки тушенки, поставил ее на песок и сказал в пространство: «Кто хочет — угощайтесь». В Москве, когда Луиджи свалился с температурой

сорок и просил Боргезе отложить отъезд хотя бы на день, тем более что все соперники отстали на две недели(!), князь был немногословен: «Итала» выезжает завтра. В четыре утра и ни минутой позже». Перед самым финишем в Париже князь дал большой обед для своих родственников и французских друзей, был приглашен, например, Альберто Пирелли, шины которого так хорошо показали себя на «Итале». Бардзини не пригласили, и он обедал в своей комнате, как простой курьер.

Между тем кончились горы, каменистые тропы которых часто приходилось расширять кирками и ломами, наступили болота, топи, реки. Когда волы обессиливали и не могли тянуть веревки с привязанной к ним «Италой», Боргезе заводил двигатель, и его рев делал чудо. Не уставали делать чудеса и люди: они сбивали плоты из купленных на берегу изб туземцев и переправлялись через реки, они разбирали машины на части — кузов, шасси — и по частям вытаскивали их из солончаковых топей, они укладывали под колеса десятки, сотни, тысячи метров досок, бревен, камней, песка и земли, но двигались все же вперед.

Пистолет — друг путешественника

Россия встретила «Италу», которая к границе опережала остальные машины на три дня, здоровенным угрюмым солдатом с саблей. Щелкнув каблуками, он вскочил на подножку и сопроводил путешественников до конторы начальника полиции, где после формальностей каждому было вручено по пакету документов, включая разрешение на ношение двух пистолетов.

Два дня в Кяхте итальянцы провели в роскошном доме директора местного отделения Русско-Китайского банка господина Синицына: ватага босых слуг, снующих туда-сюда с блюдами; бородачи в шелковых рубашках и сапогах — местные богатеи; ужины, начинающиеся за полночь, из десяти блюд, с четвертью зажаренного быка, гусями на вертеле, борщом, икрой и свежими фруктами(!) из Италии.

В Верхне-Удинск «Нобель Компани» бензин завезти не успела, пришлось скупить все его запасы в бакалейных лавках: в этом городе бензин был нужен жителям только для выведения пятен с одежды. «Ничего, походят в грязном», — заметил продавец.

Спали в гостинице плохо: на русских клопов европейская дезинфекция, которой щедро посыпали кругом, не действовала.

Утром, когда двинулись в путь к Байкалу, оказалось, что дороги запущенны до непроходимости, а мосты дышат на ладан. Когда первый мост рухнул сразу вслед за «Италой», за ее задними колесами, князь откомментировал: «Таким образом, мы не будем думать о дороге назад». Второй мост рухнул задолго до появления «Италы». «Привет, — сказал Боргезе местному лесорубу по-русски. — Где брод?». — «Брода нет, есть лодка». — «Как перевозят животных?» — не унимался князь. — «Животные плавают». — «Как можно перебраться на ту сторону?» — «Только по мосту. Мы, шестеро, восстановим его за неделю».

Бардзини был в восторге, он уже видел заголовок: «Итальянские автомобилисты строят мост в Сибири», но Боргезе его энтузиазма не разделял. «Мы не заключали контракта на ремонт коммуникаций Русской империи. Впереди, мне сказали, рухнули еще три больших моста, не считая маленьких, которые рухнут под нами, — вернемся назад. Но все равно пойдем вокруг Байкала, — он загадочно улыбнулся и по-дружески пожал Луиджи руку, что делал чрезвычайно редко. — У вас будет заголовок еще краше».

Остальные мосты они не строили. Они просто одолжили их у Транссибирской магистрали — пошли по шпалам. Но прежде вернулись, отремонтировав мост, который сломали, и отправили телеграмму губернатору Сибири с просьбой разрешить им следовать по железной дороге. Ответ пришел через двадцать четыре часа — положительный. Но с предложением руководствоваться расписанием поездов, дабы избежать столкновения, после чего к снаряжению «Италы» прибавились две доски для въезда на насыпь.

Десять — пятнадцать километров в час, тряска невообразимая. Жандарм с красным флагом изнемогал впереди. Съезжали с полотна, пережидали встречные поезда. Трое рабочих сопровождения ехали, стоя на задних подножках, — в полном кайфе. Недалеко от станции Танхой стрелочник прокричал им: «Освободите линию! Поезд уже вышел из Танхоя!». Но

передние колеса машины, как назло, провалились между шпалами, вытолкнуть не получалось, надо было приподнять передок.

Уже ясно слышался свисток приближающегося состава. Рабочие, Боргезе, Этторэ работали молниеносно, орудуя досками, как рычагами, но сил не хватало. В машине остался лишь Луиджи в оцепенении — поезд был совсем рядом, летел, скрежеща тормозами.

«Прыгай!!» — закричал князь, но, увидев Бардзини буквально парализованным, заревел: «Тогда — давайте!!!». И мужики рванули и приподняли наконец машину — через мгновение промчался товарняк.

«Этот поезд был не достоин того, чтобы на нас наехать», — произнес Боргезе вслед удаляющемуся составу, но в буфете станции Танхой заказал всем шампанского. На станции же они узнали, что до Иркутска «Итала» может двигаться по рельсам, не опасаясь столкновений с поездами, поскольку ее официально включили в расписание движения поездов!

Поздним вечером, перед самым Иркутском, «Итала» по брюхо села в грязь. Хлестал дождь, помощи было ждать неоткуда, если бы не повозка из города. Ее пассажиры и лошади вытащили итальянцев на сушу, затем крепкое рукопожатие в темноте человека с теплым голосом: «Родионов, член Всероссийского комитета рейда Пекин — Париж». Это было похоже на сказку.

Родионов сопроводил их до Иркутска, до своего красивого и большого дома: «Ванна вас ждет. Потом будем ужинать».

Тронувшись утром в путь, увидели вдоль дороги сотни работающих людей, снимавших перед ними шапки с трогательным поклоном. Но итальянцы от этих поклонов вздрагивали: половина голов работающих была брита наголо, на ней стояло выжженное клеймо. На ногах — кандалы. Это были каторжники.

Русская графиня выдержала 16 верст

Спутником Шарля Годара на «Спайкере» оказался корреспондент «Ле Матэн» г-н Дю Тайи, земляки прекрасно ладили между собой.

Наряду с уже описанными мною приключениями итальянцев в России, у французов были приключения и собственные.

В Иркутске на постоялом дворе на одного из них, прямо в номере, набросился человек. После удара в челюсть он упал под кровать и дышал оттуда такой гольной водкой, что французы боялись, что пары ее воспламенятся. Утром русский просил прощения, но Дю Тайи уже было не до него, он тоже получил удар, от которого не мог оправиться: счет за одну ночь и завтрак содержал сумасшедшую сумму в 170 рублей, что равнялось почти полтысячи франков! С этого дня французы предпочитали там, где это возможно, ночевать в палатках.

За Иртышом машины с людьми едва не сгорели в степном пожаре — только чудо, ветер и лопаты позволили им выскочить из огненной воронки.

В одной из сибирских деревень машины встретил поп с толпой православных и поднятым крестом над головой: «Изыди, сатана!».

Путешественники вынуждены были бежать.

В другом поселке на центральной площади выстроилась торжественная встреча наших путешественников во главе с градоначальником, но не было учтено стадо волов, гуляющее неподалеку: едва градоначальник начал торжественную речь, как стадо, напуганное моторами, устремилось на площадь, и продолжения речи не последовало — все попадали в пыль.

В третьем городе Годара навестила в номере русская графиня, давшая обет никогда не возвращаться в свой замок, если господа путешественники не позволят ей проехать вместе с ними следующий этап пробега. Француз любезно ответил, что это невозможно, и лег спать. Утром он обнаружил графиню перед своей дверью совершенно пьяной, она рыдала, и французы сдались: один из них усадил ее на колени, потому что другого места не было. Графиня стойко держалась до шестнадцатой версты, а потом свалилась на Годара.

«Графиня, — сказал он, укладывая женщину в дорогой одежде на обочину дороги, — автомобилизм не идет вам на пользу. Назад вам лучше вернуться пешком».

Если до Уральского хребта население в основном спокойно реагировало на машины,

заглядывая под капот и ища там лошадь, то с приближением Европы агрессивность его нарастала так, что иногда приходилось доставать оружие. Объяснялось это боязнью революционеров, которые «закладывают бомбы и быстро уматывают от полиции на автомобилях».

Однако самой сложной проблемой и для итальянских, и для французских путешественников оказалось другое — вырваться из жарких объятий русского гостеприимства: застолья и братания продолжались сутками, тосты плавно из ночи перетекали в день и снова в ночь. Молодые девушки ходили за путешественниками толпами, восторженно внимая каждому их жесту и слову, просили адреса и были счастливы от фотографии, посылали воздушные поцелуи.

Что такое не везет

При выезде из Иркутска на «Спайкере» выходит из строя магнето.

Кроме того, была деформирована задняя ось, и ее картер пробит камнем. Все? Точка на маршруте великого авантюриста?

Нет, Годар есть Годар: он грузит «Спайкер» на платформу и везет за 1 360 километров в Томск, а точнее, в Томский университет, центр российской науки, где, по его убеждению, могут ему помочь. Доезжает на поезде до станции Зима, а затем восемьдесят километров до города — на «живой» тяге и предстает вместе со своей мертвой машиной перед светлыми очами русских ученых.

Коллеги-соперники, узнав об этой его железнодорожной акции, телеграфируют в «Ле Матэн», и Годару светит дисквалификация. Недоразумение разрешает Дю Тайи, присоединившийся к «Де Дионам», он телеграфирует во Францию: после ремонта Годар обязательно вернется в Иркутск и продолжит пробег оттуда. Действительно, через шесть дней, которые понадобились «российской науке» на ремонт магнето, Шарль Годар также на поезде отбывает к той станции, с которой двинулся в Томск.

Пока шел ремонт, Шарль сделал два важных дела. Первое — разослал по европейским и голландским газетам фотографии «Спайкера» с бравым Годаром за рулем и текстом типа: «Ни одной неисправности славного голландского „Спайкера“ за всю дорогу по Сибири». Второе дело — отправил хозяину, Якобусу Спайкеру, телеграмму с просьбой немедленно выслать ему навстречу, по маршруту, специального механика с магнето и задним мостом в сборе, который будет иметь более высокое передаточное число, так как дороги пошли получше и только с таким мостом, на повышенных скоростях, он может догнать и обогнать князя Боргезе.

Якобус был поражен известием от Годара. Во-первых, он считал, что тот давным-давно машину продал и гуляет на эти деньги где-нибудь в Шанхае, а во-вторых, фото, напечатанные в прессе, произвели на общественность благоприятное впечатление и повысили имидж машины. Если уж Годар добрался до Сибири, то есть смысл вложить в него еще деньги, чтобы он добрался и до Парижа, — это будет спасением его фирмы. И Якобус делает все, что просит Годар.

Запчасти прибыли перед Омском, когда Годар уже начал свою безумную гонку, в которой сидел за рулем без перерыва по тридцать часов, спал по два-три часа, в которой из его ладоней текла кровь, а глаза уже ничего не видели.

«Спайкер» получил новую жизнь и новую скорость — Годар наверстывал, наверстывал... И наконец — последний бросок за «Де Дионами» до Казани: в четыре утра экипажи «Де Дионов» были разбужены оглушительным грохотом, который мог производить только четырехцилиндровый двигатель. Они выскочили на балкон: внизу, разрезая темноту грязными фарами, вибрировал «Спайкер». Двое, сидевшие в нем, не подавали признаков жизни. Водитель лежал на руле со свесившимися руками, а пассажир сидел, откинувшись назад, с поднятым вверх подбородком, как будто был застрелен. При свете фонарей, которые поднесли гостиничные слуги, гонщик поднял свое неузнаваемое лицо. Это был Годар — он сдержал свое слово. Менее чем за сутки он прошел путь, на который «Де Дионы» потратили четыре дня, и воссоединился со своими товарищами.

Но князь Боргезе был уже недосягаем.

Князь уходит в отрыв

Боргезе был недосягаем вовсе не потому, что его «Итала» была лучше автомобилей соперников. Да, она была мощнее. Но и тяжелее: она глубже проваливалась в топи и болота, она сильнее ударялась о камни и больше от этих ударов страдала. «Итала» и ее экипаж стали недосягаемы по трем причинам. Первая — они ехали в одиночку и были избавлены от необходимости тратить время на других. Второе и главное — весь экипаж ее был подчинен железной дисциплине князя. Запчасти же для «Италы» были рассредоточены по всей трассе в таком количестве, что из них можно было собрать вторую «Италу». Ну а если так, если «машинная» составляющая победы была обеспечена, то оставался только «человеческий фактор». И здесь князь Боргезе был вне конкуренции.

Главный свой отрыв от группы он совершил на перегоне Томск — Омск. Если в Томске опережение «Италы» составляло пять дней, то в Омске уже — десять. Но какой ценой! Буксирные канаты лопались, как нитки, шасси билось о коробку, бревна настилов вставали дыбом, гнус жрал поедом, машина тонула, падала с мостов на камни, горела так, что затушить ее смогли только полдеревни с ведрами и норковая шуба князя.

Прошедший Великие Дожди Китая, скалы и пропасти, грязи и солончаки и ни разу не усомнившийся в успехе, Боргезе под Томском впервые приходит в отчаяние. А поскольку он аристократ, то отчаяние его выражается в такой вот телеграмме в редакцию газеты «Дейли Телеграф»: «Должен сознаться, что впервые легкая тень сомнения омрачила наши надежды в победе».

Когда они въехали в Омск, было воскресенье. Их встретили шикарно и встречали бы до утра, если бы, выдержав тосты и речи всего полчаса, князь решительно не отбыл бы в гостиницу. Он упал на кровать не раздеваясь и уснул.

Луиджи, выйдя вслед за ним на улицу, позвал извозчика и затем рухнул без чувств на землю. Когда он пришел в себя, то увидел, что прохожие аккуратно его обходят, думая, что он пьян...

Екатеринбург никак не отразился ни в записках Бардзини, ни в воспоминаниях Боргезе. Князь уделил ему минимум времени, только переночевав в нем и не осматривая достопримечательности.

Как он жалел об этом потом, одиннадцать лет спустя, будучи послом Италии в России, доживая последние деньки в бандитском и голодном Петрограде, где застигла его телеграмма о расстреле в Екатеринбурге всей царской семьи!..

Под Пермью у «Италы» развалилось заднее колесо: лопнул обод, выскочили спицы. Отправили его на ночь в городские бани, чтоб дерево разбухло и укрепилось. Колеса хватило до обеда следующего дня: встали намертво, не доехав Казани.

Князь искал уже телеграф и считал недели, необходимые на доставку колеса из Италии самой быстрой скоростью, — выходило две. Весь его запас коту под хвост. Все расчеты, недосыпы, траты сил, денег и нервов — все впустую из-за какого-то паршивого колеса, здесь его сверхъестественные способности были бессильны, потому что в Казани автомобильной промышленности не было.

Зато был потрясающий каретник, русский бородатый мужик, который в точности такое же колесо князю к утру изготовил и заверил, что уж до Москвы его колесо докатится непременно.

Забегая вперед, скажу, что докатилось оно не только до Москвы, но и до Санкт-Петербурга, и до Парижа, и до самой Италии, где и висит по сей день на почетном месте Туринского автомобильного музея с табличкой: «Русское колесо».

Казань показалась путешественникам центром мироздания: золотые купола церквей, шпили мечетей, гудки пароходов и электрические трамваи.

Элегантная дама из высшего света, приказав кучеру догнать «Италу», пристально посмотрела в глаза князя. На ней была мягкая широкополая шляпа, на руках длинные перчатки, в тонких пальцах — папироска. Дама заговорила тягучим голосом, который заставил Боргезе вздрогнуть и впервые за весь путь подумать, как же давно он не был дома:

— Едете из Пекина?

— Да, мадам.

— О!.. И куда теперь?

— В гостиницу, мадам.

— Знаете, какая лучшая?

— Мы едем в отель «Европа».

— Да. Знаете дорогу? Позвольте мне показать вам ее?

— С удовольствием, мадам...

Воспоминания итальянцев на этом обрываются, но это в книге. А в жизни... Никто теперь не узнает, часто ли князю в его жизни вспоминалось странное, далекое, потрясающее слово «Казань»...

В Нижнем Новгороде члены местной итальянской колонии вручили путешественникам пачки писем с родины — впервые так сильно затрепетали их сердца в предчувствии скорого триумфа.

Луиджи Бардзини был Нижним Новгородом недоволен: на телеграфе не приняли его сообщение в газету, написанное не по-русски. На банкете вечером журналист подошел к одному из градоначальников, и его вопрос был решен в считанные секунды. Однако ночью в номер Луиджи постучали:

— Вы отправляли телеграмму?

— Только не говорите мне, что она не ушла.

— Не беспокойтесь, ушла. Служащий телеграфа желает только получить кое-какую информацию: вы же из Пекина. Как следует читать слова: вертикально или горизонтально? И во втором случае: справа налево или наоборот?

— Моя телеграмма была на итальянском языке. Написана в горизонтальном направлении, слева направо.

— Благодарю, господин. Немедленно передам это служащему телеграфа.

— Но вы мне сказали, что моя телеграмма была отправлена!!!

— Да, господин.

— И как?

— В вертикальном направлении, господин.

Нижний Новгород накануне своей знаменитой ярмарки произвел на итальянцев неизгладимое впечатление. Дороги, как они пишут сами, «были слишком хороши», и «Итала» уже била «копытами». Но московские власти просили ее экипаж прибыть в первопрестольную к 14.00, дабы произвести достойный содеянному церемониал. Пришлось задержаться в пути, но зато в Москве...

Четыре дня и четыре ночи вырвала хлебосольная у железного князя!

Тридцатикилометровый коридор из конных казаков, стоявших парами вдоль дороги через каждые сто метров, бесконечный кортеж автомобилей, гудящих клаксонами на всю округу, «Эрмитаж» и «Мавритания», «Яр» с цыганами до утра, море шампанского и сонм русских красавиц, невиданная сердечность и открытость душ — такого, как пишет итальянский автор, ни князю, ни его спутникам «до сей поры не пришлось испытать». При всей сухости своей фигуры Боргезе похудел за дорогу на пять килограммов.

В Санкт-Петербург князь не мог не заехать, так как в столице Российской империи было слишком много учредителей пробега по России, которые способствовали его успеху. Но на Петербург — один день, и через восемь дней — Франция...

Что было потом, представить трудно: десятки тысяч, сотни тысяч ликующих людей, они несли и «Италу», и ее экипаж на руках. В Милане же победителей приветствовало людское море из 300 000 человек.

И никто из путешественников, ни купающихся в славе, ни пока кормящих российских клопов, не знал, что парижский суд приговорил Шарля Годара к 18 месяцам заключения и штрафу в 5 000 франков за получение обманным путем денег от голландского консульства в Китае для того, чтобы принять старт в рейде. А это значило, что на границе Франции Годара ждал арест. Это значило, что Голландия из победных репортажей исчезала и оставалась (хотя и после Италии) Франция, Франция, одна Франция. Что и требовалось доказать.

Это значило, что директора крупнейшей французской газеты «Ле Матэн», заварившей всю

эту кашу ради престижа отечественной промышленности, поработали на славу...

Прощай, Россия!

Для французов самым тяжелым участком рейда оказалась дорога между Казанью и Нижним Новгородом. От непрерывных дождей чернозем развезло настолько, что за день проехали всего тридцать шесть километров — это был рекорд со знаком минус. Грелись у костров, раздобывали табачок в соседних деревнях. Принимали их скромнее, чем князя.

Впервые за 65 дней путешествия французы разделись догола и погрузили тела в горячую воду только в Москве. В Питер не поехали: заезд в российскую столицу контрактом не предусматривался.

Цитирую итальянского автора:

«...После незабываемого банкета французы двинулись в западном направлении. После Москвы исчез всякий признак напряжения».

Дороги после Сибири казались мечтой. Годар на своем «Спайкере» был вне конкуренции — с согласия «Де Дионов» он на полдня опережал их, но только для того, чтобы подготовить ночлег и бензин для них же. Три уже ставшие легендарными машины сопровождали три такие же, посланные фирмами для торжественного финиша, — два «Де Диона» и один «Спайкер», в котором находился посланец Якобуса Спайкера. Сам хозяин ждал Шарля Годара на германской границе.

Все европейские газеты, подогреваемые репортажами из России, захлебывались в прогнозах о том, кто же займет второе место? И все, как одна, отдавали предпочтение «Спайкеру», расписывая его качества. Якобус готов был за это второе место осыпать Годара даже теми деньгами, о которых они не договаривались.

О решении парижского суда он знал, но относился к нему скептически: прежде чем арестовать Годара, ему должны были предъявить обвинение, а это возможно было сделать только в Париже, после финиша.

Каждое утро Якобус в своей гостинице с жадностью прочитывал все репортажи из России, ища ответ на свой вопрос, который был вопросом жизни и смерти и его самого, и его бизнеса: ну почему «Спайкер» не вырывается вперед?

А ответ заключался в характере Годара: опередить остальных он считал предательством. Именно сейчас, когда его преимущество стало слишком явным. На него не действовали факты, что «Де Дионы» бросили его в пустыне Гоби, откуда он чудом выбрался. Что они оставили его с мертвым магнето и телеграфировали затем в мир, что он воспользовался поездом. Что они фактически за весь путь не потратили ни единого часа на его «Спайкер».

Сколько стоит предательство?

Годара арестовали не на границе Франции, а раньше, перед последним, решающим, этапом — перед самым Берлином. Двое полицейских заявили, что должны выдать Годара французским властям. За руль «Спайкера» сел другой человек, нанятый Якобусом. Он, к сожалению, не знал машины, и только присутствие верного Дю Тайи позволило «Спайкеру» дойти до предместья Парижа, откуда по решению «Ле Матэн» должен быть осуществлен въезд в столицу 30 августа, через двадцать дней после прибытия Боргезе.

Он был торжественным: реки шампанского, море цветов и россыпи пирожных. Но «Де Дионы», словно сговорившись, ломались один за другим. Уже когда был виден парижский праздничный стол, уставленный шампанским, «Де Дионы» остановились на три часа — «Ле Матэн» об этом не проронила ни слова.

— Запускай! — прозвучала команда водителям на последние тринадцать километров пробега.

— Готовы! — заорал первый экипаж «Де Диона».

— Готовы! — заворчал двигатель второй машины.

В это время в окружающей толпе послышался ропот, движение, через нее в отчаянном порыве к «Спайкеру» пробился человек, и его голос, очень знакомый голос, подхватил:

«Готовы!!!».

Это был, конечно, Шарль Годар. Каким уж чудом освободился он от заключения, неизвестно. Вероятно, поработали его адвокаты. Но факт оставался фактом — Годар дружески похлопал машину по капоту: «Здравствуй, мой отважный „Спайкер“.

Старый водитель «Спайкера» повернулся к Дю Тайи: «Хорошо?» — «Хорошо!». Крикнул друзьям — «Де Дионам»: «Порядок?». «Порядок!» — отвечали те, тоже подняв большие пальцы.

— Убирайся, — негромко потребовали двое, подскочившие из толпы. То были рекламные агенты доблестной газеты «Ле Матэн»: — Убирайся, или мы тебя выбросим».

Их было двое, потом стало четверо, и лица их были угрожающими. Смех вокруг прекратился. Лица мэра городка и его окружения вытянулись.

— Сами убирайтесь! — вскричал Дю Тайи, а Годар взялся за рычаг, чтобы включить скорость.

Но тот агент, кто стоял ближе, резко ударил его по кисти руки:

— Вытащите его, — приказал он остальным.

Дю Тайи снял очки в золотой оправе и вылез из машины — драться. Один из агентов тотчас обхватил его сзади и приказал не валять дурака.

Кормье, водитель первого «Де Диона», внимательно наблюдал за происходящим, но молчал. Водитель другого «Де Диона» отвернул лицо в сторону, как будто ему было стыдно смотреть. Они, много дней и ночей сражавшиеся плечом к плечу со стихией, предавали сейчас товарища, который ни за славу, ни за деньги не предал их...

Рекламные бандиты тащили Годара из машины, но он упирался. Тогда один стал выворачивать Шарлю руку, а второй с заднего сиденья душил его его же галстуком. Годар закричал, выгнулся, но потом захрипел и сдался — его швырнули на землю.

Прибыли полицейские и почему-то взяли сторону агентов. Они подняли шофера и держали его за обе руки. Годар, обессиленный, весь дрожал. Губы его и подбородок блестели от слез. Да, Шарль Годар плакал: «Дю Тайи!» — умолял он. «Годар!» — отвечал журналист, которого тоже еще держали и пытались увещевать: «Эти дела тебя не касаются».

— Дела? — закричал Дю Тайи. — Будь прокляты ваши дела!

Рывком он освободился от объятий и, шатаясь, обвел взглядом затихшую толпу:

— Вот на каких людей я работаю!

Загремел торжественный марш из «Аиды», под который и следовало финишировать. Его из кузова грузовика исполнял целый оркестр...

Эпилог

...После финиша князь и журналист не виделись долгие годы, хотя жили в одном городе, а на фронтах первой мировой слышали свист одних и тех же пуль: князь сражался капитаном артиллерии, Луиджи был корреспондентом. Они встретились глубокими стариками в Палаццо Мадама, оба — сенаторы Королевства, знаменитые и седые. Обнялись, повспоминали...

Через семнадцать лет после рейда князь потерял жену, которую очень любил: Анна Мария нелепо утонула. Боргезе протянул еще три года и умер в 1927 году во Флоренции.

Луиджи Бардзини еще более утвердился в Италии журналистом номер один. В 1922 году он основал в Нью-Йорке газету «Корьерре ди Америка», прожил в Америке 10 лет. Затем вернулся, руководил неапольской газетой. Умер в 1947 году.

Шарль Годар от тюрьмы отбоярился, заплатил лишь часть штрафа. Чтобы достать на него денег, он опять пустился в сенсационный автопробег, организованный той же «Ле Матэн»: Нью-Йорк-Париж через Японию. Но не доехал даже до Сан-Франциско. Далее его след теряется. Якобус Спайкер обанкротился.

1 июля 1997 года в Иркутске встретились два автопробега, организованных в честь того, первого: новые вазовские малолитражки, потомки «Италы», и колонна европейских ретроавтомобилей. Ехали, друг о друге ничего не знали и встретились в Иркутске, именно в тот день, когда в этот город ровно девяносто лет назад прибыл князь Боргезе — ничего себе совпадение, а?

Выстроили на центральной площади все свои машины, поговорили, пообнимались и разъехались: вазовцы и ваш покорный слуга — на запад, а иностранцы — в Пекин.

Старт им в Париже давал внук князя Боргезе...

Все или почти все о колесах

У вас замечательный двигатель и коробка, вы следите за ними, лелеете их, вы вкладываете в них кучу денег и времени, но если у вас плохие колеса — у вас плохой автомобиль: шумный, тряский, едет, как телега.

У вас отличные упругие подвески, вы заменили амортизаторы, шаровые опоры, и машина идет теперь по любой дороге без малейшего стука, но если у вас плохие колеса, у вас все равно плохой автомобиль: он весь вибрирует, детей тошнит на заднем сиденье, он рыскает при торможении и трясется, как лихорадочный, при разгоне.

У вас старенький двигатель и обшарпанный салон, подвески еще дышат, кузов уже прихвачен ржавчиной, но все «торчат» от вашей машины и утверждают, что она идет по дороге, как иномарка: плавно, бесшумно, без малейшей вибрации, — это потому, что у вас хорошие колеса.

Меня всегда возмущала фраза милицейских протоколов о тех, кто погиб на дорогах: «Не справился с управлением». Ну что значит «не справился»?! Теперь я знаю, что в большинстве таких случаев виноваты колеса.

Вот что такое колеса. Резина. Шины. Наступила весна, и, как назло, затрясся руль моей машины, завибрировал кузов, и я понял: «завосьмерило» одно из передних колес — не выдержал бедный «Данлоп» русской зимы. А это значит, что покупки новых баллонов не избежать. Думал, что самое трудное будет — скопить деньги, но когда уже с деньгами зашел в автомагазин, то глаза разбежались — море резины! Импортная, отечественная, с крупным протектором, с мелким, с косым, прямым, извилистым и совсем уж невообразимо закрученным!

Какие баллоны купить, какой размер, какой протектор, камерные, бескамерные, дождевые, зимние или всесезонные? Что выгоднее — разориться на резину импортную, которая стоит в два-три раза дороже, но ходит, говорят, в два-три раза дольше или послушать тех, кто утверждает, что никакая импортная резина наших дорог не выдерживает?

И потом, на каждом колесе россыпь цифр, букв российских и латинских, кружочки, стрелки: что все это значит, как это расшифровать, чтобы не ошибиться и не кусать потом локти, ведь покупка-то нешуточная и для кармана, и для жизни?

То ли дело в прежние времена: месяца два поездишь, поотмечаешься в очереди, потом ночь да день в ней постоишь, чтобы открытку заполнить, а уж потом прешь из магазина то, что в него завезли, и счастлив при этом до невозможности.

Исходить из чужого опыта при выборе резины на свой автомобиль — бессмысленно. Так как любой опыт здесь индивидуален, как походка: один стаптывает каблуки, другой — носки, третий косолапит, четвертый шаркает и т. д.

Срок жизни нормальных, небракованных колес зависит от манеры езды: интенсивности разгона и торможения, от лихости проезда поворотов, выбоин и рельсов, от того, как часто делаете вы сход-развал, берете в руки манометр и насос, как близко паркуетесь к бордюрам и как часто заезжаете на них, лечите ли вы покрышку после проколов и т. д. и т. п.

Начнем с того, что падение давления в колесе всего на четверть от нормы увеличивает скорость его износа вдвое. А надо сказать,что отличить на глаз 1,4 атм. от 1,9 на радиальной резине может далеко не каждый. Поэтому если вы берете в руки манометр раз в месяц, то теряете примерно 10 000 пробега каждого колеса. Если же у вас к тому же резковатая манера езды (не резкая) — долой еще 10 000. Если же вы при парковке любите «брить» или переезжать бордюры, если вы не герметизируете покрышку после прокола ее гвоздем, если вовремя не переставляете местами колеса, то и 20 000 километров пробега на каждое колесо для вас — большая удача. А что говорить, если вы забыли, когда делали последний раз сход-развал?

К сожалению, в нашем, русском, понимании хорошая резина — это такая, которая «ходит» столько, сколько ей «положено», сама по себе, а ты при этом ничего не делаешь, как Иванушка-дурачок на печи.

О маркировке. Она практически во всем мире одинакова. Например, цифры 165/80 R 13 означают, что ширина профиля баллона равна 165 мм. Отношение высоты профиля к его ширине (это — серия шины, о ней подробнее мы поговорим ниже, потому что это очень важный показатель) равно 80 процентам. R — радиальная, 13 — монтажный размер обода в дюймах.

Кроме этих обозначений на покрышке можно найти двузначное число с латинской буквой, например — «78 P». 78 — индекс грузоподъемности, который конкретно ничего не обозначает, его надо переводить в килограммы по специальным таблицам, которые я приведу ниже.

А вот латинская буква «P» — это категория скорости, она говорит о том, что максимальная скорость для этого колеса не должна быть более 150 километров в час. Вот вам и полная таблица скоростей, принятая во всем мире:

I — 100 км/час; K — 110; L — 120; M — 130; N — 140; P — 150; Q — 160; R — 170; S — 180; T — 190; H — 210; V — 240; VR — 210-240 км/час; ZR — свыше 240.

Буква «E» в кружочке на боковине шины означает, что шина соответствует европейскому стандарту безопасности. Буквы «DOT» — американскому.

Буквы «M+S» читаются как «Грязь» (Mud) + «снег» (Snow) — это зимние и универсальные шины.

«AW» — «любая погода» (Any Weather) — всесезонные шины, то же самое «AS» — «все сезоны» (Any Seasons).

«Всесезонные» по-западному вовсе не означают, что на этой резине можно съезжать с асфальта. Сейчас многие фирмы вместо букв используют для обозначения условий эксплуатации колес символы-рисунки: солнце, дождь, снежинки.

Стрелка на боковине колеса означает, что оно должно вращаться именно в этом направлении, обычно это относится к дождевой резине. Упаси Бог — в обратном, тогда вы будете рисковать жизнью: вода вместо того, чтобы удаляться из-под шины, будет под нее нагнетаться.

Теперь об индексе грузоподъемности. (Вы помните, надеюсь, что две цифры этого индекса всегда стоят рядом с латинской буквой, обозначающей категорию скорости, о которой мы уже говорили.)

Поскольку эта таблица длинная, я дам только ее четные индексы. Нечетные вы сможете вычислить сами, взяв среднеарифметическое двух ближайших четных величин.

Индекс на боковине шины соответствует допустимой общей нагрузке 250 кГ на одно колесо, 62-265 кГ, 64-280, 66-300, 68-315,70-335,72-355,74-375,76-409,78-425,80-450,82-475,84-500, 86-530, 88-560, 90-600.

Кроме всех этих на шине еще ставятся рядом три очень нужные цифры: неделя и год ее изготовления. Например: «402». Две первые цифры всегда означают неделю, в нашем случае — сороковая. А последняя цифра — год: 2002-й.

Теперь о серии шин; я обещал рассказать об этом подробнее, потому что это очень важно. В основной характеристике шины, к примеру 165/80R 13, серия стоит на втором месте, после дроби — 80. Это отношение высоты профиля шины к его ширине в процентах. Чем более шина «низкопрофильна», тем ниже эта цифра, тем более шина смотрится, как «гоночная» (и является таковой, скоростной), тем «приземистее» и динамичнее автомобиль.

Но не увлекайтесь: все эти преимущества низкого и сверхнизкого профилей хороши только на сухих дорогах с идеальным покрытием. Другими словами: чем ниже цифра, тем качественнее должны быть под такое колесо дороги. На российских же, с позволения сказать, дорогах колеса серии 60 — это уже легкомыслие, а ниже — просто безумие. Норма — 80, 75, 70.

О маркировке достаточно. Теперь о том, как резину выбирать.

Первое: ухватите пальцами любой отросточек облоя, который почти всегда есть на новой шине, резко потяните и отпустите. Если материал шины качественный, с достаточным содержанием каучука, то такой отросточек должен вытягиваться минимум на 2 — 2,5 своей первоначальной длины и возвратиться к исходному размеру не дольше, чем через одну секунду. Второе: проведите пальцами по внутренней, герметичной поверхности шины и потрите их друг

о друга — если талька вы не ощущаете, то такие колеса покупать не надо. Третье: проверьте дату выпуска, теперь вы знаете, как это делать. Четвертое: найдите на боковине штамп ОТК светлой краской. Если есть на ней еще и такие же светлые точки — промежуточный контроль, то это еще лучше. Пятое: достаньте из кармана сильное увеличительное стекло (которое вы по нашему совету захватили) и внимательнейшим образом, не стесняясь присутствующих, исследуйте то место покрышки, которым она сажается на обод. На предмет микроскопических остатков краски.

Если вы обнаружите там остатки краски красного цвета, то это значит, что эта покрышка там, на Западе, была уценена из класса «А» до класса «В» из-за косметических дефектов. В общем-то покупать ее можно, она даже сохраняет гарантию. Если — желтой, то это уже класс «С»: нарушение состава каучуковой смеси. Гарантии не подлежит, покупать ее не следует. Ну а от зеленой краски советую шарахаться, как черт от ладана, — внутренние дефекты, класс «D».

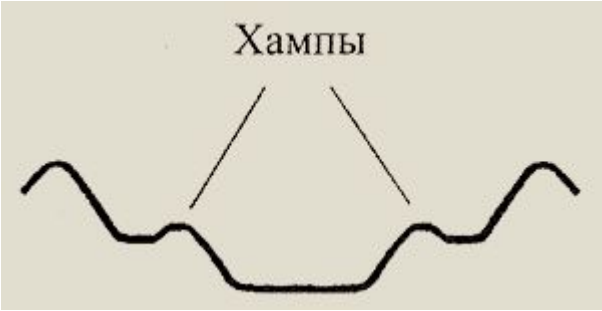
Просто наши хитрые коммерсанты, закупая на Западе резину подешевле, часто не останавливаются перед риском чужими (нашими) жизнями: привозят уцененную резину, сажают за работу мальчика с тряпкой и растворителем, который обеспечивает им сверхприбыли. Что ж, нам остается уповать на то, что мальчик сработает небрежно, на то и взяли мы с собой увеличительное стекло...

А лучше покупайте колеса в фирменных или просто солидных магазинах и требуйте при этом сертификаты качества.

Теперь о том, какая резина лучше — радиальная или диагональная, камерная или бескамерная?

Диагональная резина, конечно, крепче, она больше подходит для совсем уж колхозных дорог, но говорить о ней подробно — бессмысленно, потому что такой резины даже на нашем российском рынке осталось для легковых автомобилей совсем мало — ее вытеснила резина радиальная.

О бескамерной резине. Во-первых, бескамерную резину можно устанавливать только на диски, имеющие «хампы» — специальные выступы на ободе. Вот как они выглядят:



Во-вторых, бескамерная резина гораздо безопаснее камерной на скорости, так как она спускает постепенно. В-третьих, бескамерная шина до того как начнет спускать, держит, как правило, не один, а несколько проколов. И в-четвертых, не стоит без особой необходимости вставлять в бескамерную шину камеру.

Если в камерной шине воздух, попадающий между шиной и камерой, выходит в атмосферу через сосок или негерметичный обод, то в бескамерной он остается плоскими пузырями, которые здорово затрудняют теплоотдачу колеса, и оно часто перегревается в жару при больших скоростях, это чревато.

Широкие спортивные диски облагораживают, конечно, даже «Запорожец». Да и резина для них нужна соответствующая, но ни в коем случае не стандартная!

Десять лет назад на шоссе погиб мой знакомый. «Не справился с управлением», — было написано в милицейских протоколах. Никто из его близких до сих пор не может понять, в чем было дело: трезв, мастер руля — дай Бог каждому, никто на дороге ему не мешал. Поворот тот был не сильно крутой, но его машина на широких спортивных дисках (сваренных из двух стандартных, тогда фирменных не было) в поворот не вписалась и врезалась в дерево.

А я вот теперь, кажется, все понимаю — эти диски он «обул» в стандартную резину. На

сухом асфальте все было замечательно, но тогда моросил дождь. Протектор любой шины обязан «откачивать», разгонять влагу с той площади ее контакта с асфальтом, на которую он рассчитан. А мой знакомый задал широким диском площадь контакта значительно большую. И протектор справлялся с водой до определенной скорости, а за ней шина пошла уже не по асфальту, а по тонкой пленке воды — аквапланирование...

При подборе резины на свои диски исходите из того, что ширина ее профиля не должна превышать ширину диска более чем на 30 процентов.

Итак, вы знаете теперь все основные параметры автомобильной резины, так какой ее тип выбирать для собственного автомобиля?

Если проблем с деньгами нет, то рекомендую все-таки импортную. Она, конечно, «пожиже» (в смысле прочности) резины отечественной, с ней надо бережнее обходиться, и навряд ли все ее пять баллонов «помрут естественной смертью» — от износа, скорее всего — от деформации боковин и «восьмерок», но зато те километры, которые вы на ней проедете, вы проедете как «белый» человек.

Запомните, что так называемую «всесезонную» резину изобрели для бедных. Если вы хоть немного себя любите и цените, то ездите летом на летней резине, а зимой — на зимней. В городе, где приличный мэр, можно зимой ездить без шипов, а в сельской местности, в поселках и городах с плохим мэром — только на шипах. Причем — на всех четырех колесах. Это не так разорительно, как кажется, поскольку зимой вы сберегаете летнюю резину, а летом — зимнюю. Зато комфорт и безопасность получите — небо и земля по сравнению с «всесезонкой».

Два слова о так называемых литых или широких дисках. На них существует устойчивая мода. Да, они действительно добавляют машине комфорт и безопасность, поскольку имеют меньшее биение и дисбаланс, чем у стандартных, и обеспечивают большее пятно контакта резины с дорогой. Да и выглядят покруче.

Но мало кто знает, что литые диски сплошь и рядом гробят резину — они ведь неснимаемые, и, когда колесо попадает на выбоину, диск не гнется, не отгибается, амортизируя удар. Поэтому вся сила удара приходится на бортовину колеса и в результате его корд рвется и — «шишка», «грыжа», колесо на выброс. А деньги это немалые. Вывод такой: если вы ездите по выбитым дорогам, то литые диски вам дорого встанут. Стальные же погнутые диски можно обкатать и выпрямить на специальном станке за небольшие деньги и они опять будут служить вам.

Какую резину и диски на какой автомобиль ставить

Марка автомобиля	Рекомендуемый типоразмер шин	Рекомендуемый размер дисков
ЗАЗ-968, 968М ЗАЗ-1102 "Таврия"	155/70R13, 165R13 155/70R13	@59 5,0x13" 4/98/40
ИЖ-2125, 2116, 4123	165R13, 175/70R13	@59 5,0-5,5x13" 5/115/40
М-412	165R13, 175/70R13	@74 5,0-5,5x13" 5/115/30
М2141	75/70, 185/70, 185/65R14	@60 5,0-6,0x14" 4/108/20-45
ВАЗ "Самара"-2108, 2109, 21099	165/70R13	@58 5,0-5,5x13" 4/98/30-40
ВАЗ-2101,2111, 2113	155R13, 165/70R13	@58 5,0-5,5x13" 4/98/30-40
ВАЗ-2102, 2103, 2104, 2105, 2107	165R13, 175/70R13	@58 5,0-5,5x13" 4/98/30-40
ГАЗ-24 и мод. ГАЗ-2410, 3102, 31029 РАФ ГАЗ "Газель"	184R14, 195/70R14 205/70R14 185R15C 175R16C	@90,5 6,0x14" 5/139, 7/0-14

Все об автомобильных стеклах

Сколько раз, запирая автомобиль на парковке, я испытывал странное чувств неловкости, словно делаю глупость: запирай — не запирай железные дверки, а стеклышки-то тонкие, стукнул чем угодно и делай с машиной что хочешь.

Сколько раз на больших скоростях и крутых поворотах, когда столбы, встречные и попутные машины пролетали совсем рядом, меня пронзало чувство незащищенности, стоило мне представить, каким взрывом брызнут при ударе или перевороте машины эти самые стекла.

Но эти мысли исчезли после того, как довелось мне самому увидеть производство автомобильных стекол и принять участие в их испытаниях.

Лобовое стекло впереди вас, водителя, называется триплексом. Впервые триплекс был в нашей стране применен полвека назад для остекления кабин военных самолетов. Это стекло фактически клееное, состоит из двух стекол толщиной 2,0 — 2,5 миллиметра со специальной пленкой между ними. Пленка эта — продукт высоких технологий, можно сказать, стратегический продукт, а потому приобретается по импорту. Сначала она матовая, а при сжатии стекол становится прозрачной. «Слоеный пирог» триплекса спекается в автоклаве при разряжении и высокой температуре.

Триплекс обязан выдерживать очень сильные удары камней и других предметов, не пропускать их внутрь салона, а также не давать при ударе осколков стекла в лица водителя и пассажиров.

Все остальные стекла — так называемый сталенит: закаленное, «напряженное» стекло, которое раз в двадцать прочнее обычного, но если уж разбивается, то должно разбиться на как можно более мелкие осколки, дабы не покалечить крупными окружающих. К примеру, в одном квадратном дециметре разбитого сталенита по нормам безопасности должно быть несколько сот (!) осколков. О прочности этого стекла говорит тот факт, что не каждым ударом молотка

оно разбивается.

Борский стеклозавод, что под Нижним Новгородом, — главный его изготовитель. Оборудование и технология импортные, английские. В бункер засыпается сырье, нагреваясь по дороге, жидкое стекло растекается по расплавленному олову и, благодаря ему, уже не требует полировки, потом бежит по валкам, остывает и режется одним взмахом резцов-автоматов. Процесс непрерывный, и если сырье вовремя не подвезли, то иногда приходилось пускать в бой и засыпать в бункер готовую продукцию.

А вот как стекла испытываются. На зажатое в рамке стекло триплекс с 4 метров падает железный шар весом в 2 кг 260 г — так требует европейский стандарт. Шар не должен пробивать стекло насквозь.

Кроме шара бросают в стекло «головой» вниз еще как бы и манекен — сферу размером с человеческую голову. Она закреплена на брусе, имитирующем плечи, и все это насажено на длинную палку. Весит такая конструкция 10 кг и падает на стекло с высоты 1,5 метра. Ни «голова», ни «плечи» не должны его пробить насквозь.

А вот стальным шариком весом 227 г проверяются образцы стекла, предварительно нагретые до 40 градусов, — шарик летит с высоты 11 м. Такой же шарик бросают и на замороженные до 20 градусов стекла, но с высоты поменьше — 9,5 м.

Испытания неоднократно показывали, что стекла Борского завода по прочности значительно превосходят американские, европейские тоже превосходят, но в меньшей степени. А по качеству не уступают им. Есть множество и других испытаний на светопропускание, искажение, термостойкость.

Сейчас очень много расплодилось фирм, тоже производящих автомобильные стекла, в основном триплекс, так как для выпуска сталенита необходимы мощные воздуходувки, потребляющие большое количество электроэнергии. Эти фирмы продают стекла на 100-200 рублей дешевле заводских, но никаким параметрам качества эти стекла не соответствуют, конечно. А значит, гарантию защиты водителя, от случайного камня, например, дать не могут. И пленка у них хуже, и технология, естественно, слабее, и стекло, как правило, тоньше. Так что водители, желающие сегодня сэкономить, завтра могут ощутить на себе печальные последствия этой самой экономии.

Существует еще одна опасность — недобросовестные перекупщики вполне могут попытаться выдать сталенит за триплекс, который дороже. Внимание: сталенит на ветровое стекло ставить нельзя! А отличить одно от другого можно просто, достаточно поглядеть на кромку стекла. Там видно: одно стекло или два. И вторая примета: посмотрите на стекло немного со стороны. На сталините в отраженном свете просматриваются мелкие точки, остающиеся при закаливании. Это нежелательный эффект, но он присутствует.

А теперь — о бронировании автомобильных стекол. В общем-то никакое это не бронирование, как утверждают фирмы, а небольшое упрочнение стекол, когда на них наклеивают специальную пленку. Главное достоинство этой операции в том, что стекло при ударе не рассыпается в лицо или по салону. Есть смысл подвергнуть такому упрочнению стекла фар, которые вообще не закаливаются, тогда они будут прочнее при ударе камешками с дороги, но надо иметь в виду, что светопропускание таких стекол будет хуже.

Умные люди при покупке подержанного автомобиля обязательно посмотрят маркировку стекол. На ней, кроме клейма завода-изготовителя, знаков «Е» и «е», означающих соответствие стекла европейским стандартам безопасности (DOT — соответствие американским стандартам безопасности), есть год изготовления стекла. Это всего одна цифра после нескольких точек. «0»-2000 год, «9»-1999 год и т.п. Иногда недобросовестные продавцы идут на фальсификацию документов, чтобы «омолодить» свой автомобиль. Но практически никто из них не может заменить все стекла. И вовсе не потому, что это дорого.

А потому, что достать комплект стекол именно того года, который фальсификатору нужен, практически невозможно. Имейте это в виду при покупке подержанного автомобиля и вас невозможно будет обмануть.

Очень много неясностей по тонировке лобовых стекол.

ГОСТы и контрольные приборы инспекторов ДПС регламентируют и меряют процент СВЕТОПРОПУСКАНИЯ стекол, а когда вы приезжаете на тонировочный сервис, там

спрашивают: «На сколько процентов вы хотите ЗАТОНИРОВАТЬ, то есть ЗАТЕМНИТЬ стекла?» Из-за этого вся неразбериха: инспектор говорит вам, что светопропускание ваших боковых стекол всего 60 процентов, что не соответствует норме, а вы доказываете ему, что затонировали стекла всего на 20 процентов, все должно быть в норме.

А дело все в том, что светопропускание совершенно прозрачных, бесцветных стекол никогда не бывает 100 процентов, в действительности оно составляет процентов 90-80, а то и меньше, если стекло некачественное или старое, потертое. И когда вы тонировкой убираете еще 20 процентов, то остается 60.

По нормам же, по ГОСТам, лобовое стекло должно пропускать 75 процентов света, то есть даже самая слабая его тонировка не допускается. Допускается лишь затенение верхней части лобового стекла на ширину полоски не более 2,5 сантиметра. Боковые же стекла — обратите внимание — стекла передних дверей должны иметь процент светопропускания не менее 70, а задние боковые и само заднее стекло можете по новому закону хоть черной краской закрасить, если есть наружные зеркала — оба, справа и слева.

И поэтому, когда вы приходите на тонировочную фирму, вы должны там заказывать не процент затемнения стекол, а процент их светопропускания.

Как ездить по грязи

Мы едем на дачу, с рассадой, которая дома поперла так, что все окна «обессветила». А там — грязь. Да такая, что перед хлябями сердце сжимается: проеду-не проеду? Ну, во первых, бояться не надо: проедем. А во-вторых, я бы ехать по грязям на любимой машине не стал — уж больно дорого. Даже учитывая будущий шикарный урожай, он — копейки по сравнению с тем, что вам придется ухайдакнуть на вашу машину после одной такой поездки. Подождите, пока подсохнет. А рассада подрастет.

Но если уж поехали, если встали перед хлябью, заглушите движок, найдите дрын и протыкайте им возможный ваш путь. Если хляби не более 10 метров, а далее сушь, то можно дрыном и не тыкать — разгоняйтесь до 60-ти, врубайте перед грязью вторую и с завыванием двигателя рубите бездорожье в любом направлении, кроме обочин, — выедете.

Если же хлябь идет за хлябью с «твердью» фрагментарной, метра по два-три-пять, то здесь уже нахрапом не возьмешь, здесь нужна тактика.

Она, в первую очередь, заключается в том, чтобы не терять скорость, а во-вторых, в том, чтобы не сесть «на брюхо». Первое достигается легко — газ в пол и везде вторая передача, в крайнем случае — первая, а второе — опять тот же дрын: перед штурмом промеряйте им самый мелкий путь по ближайшим хлябям. И при этом имейте в виду, что колея, даже если она глубже, чем целина, предпочтительнее. Однако здесь очень много «НО»: если дно песчаное, это одно — вы там однозначно выедете. Если обочины глинистые или черноземные — не дай вам Бог на них попасть хотя бы одним колесом — не только засосет, но при приличной скорости может и кинуть куда угодно.

Дрын при промере вашего пути даже своим острым концом должен упираться в грунт под грязью или водой намертво и дальше не утопать. Тогда только можно ехать.

Самое, конечно, лучшее, если вы настоящий российский автолюбитель, у которого в багажнике всегда лежат цепи для ведущих колес. Стоят они совсем недорого, надеваются за секунды, перед препятствием, но зато дают такой потрясающий эффект в снегу и грязи!.. Однажды, на заре своей молодости, я попробовал эти цепи и с тех пор с ними не расстаюсь, хотя, честно говоря, за двадцать пять лет с тех пор ни разу ими пользоваться не доводилось, но помню их эффект — на танке себя чувствовал!

Если уж вы сели, то здесь два вида неприятностей: буксуют ведущие колеса — как правило — одно; или, что самое неприятное, сели вы на брюхо.

Когда буксует ведущее колесо, вы берете из багажника лопату с короткой ручкой... ах, у вас ее нет? — напрасно, советую немедленно купить, да и в хозяйстве пригодится. Вы откапываете спереди и сзади то колесо, которое буксует. Причем смотрите — не легли ли его рычаги, привод на грязь, если легли, откапываете и под рычагами. Затем для обоих ведущих колес прокапываете колеи — вперед и назад, сантиметров на 50 в каждую сторону. Неплохо бы

туда, в колеи, напихать камней, насыпать песка или хотя бы устелить их ветками. И затем враскачку, не газуя, внатяг, выбираетесь на твердое место, лучше вперед.

Если вы сели на брюхо, то откопать грязь под машиной вам не удастся. Единственный, проверенный предками способ — поддомкрачиваете по очереди ведущие колеса и вымащиваете под ними те же колеи. Для домкрата нужна опора. Если найдете широкую доску — счастье, но вряд ли вы ее найдете. Тогда берите запаску, подкопайте под нее место в грязи под домкратным гнездом, выстелите его ветками, на них бросьте резиновый коврик и уже на него — запаску. Ставьте на нее домкрат и аккуратно поднимайте колесо. А далее — смотрите выше.

Хорошо, доехали вы до дачи. Прокопав грядки и посадив то, что планировала жена, не забудьте про вашу машину. Она стоит, смирная, может быть, и чистая снаружи, но с забитыми грязью дисками, тормозами, покрытым коркой грязи днищем, но, что самое главное, с наверняка забитыми сапунами — они расположены на ведущих мостах, коробке для связи с атмосферой; и если вы все это не смоете из шланга, не проверите лично каждый сапун, то не исключено, что завтра, когда вы по шоссе рванете домой под 130 км/час, у вашей машины попрет масло изо всех этих мест.

Приехав в город, на мойку, не обольщайтесь, что там сделают все, если вы им заплатите, ничего не сделают. Хотя бы потому, что таких моек «снизу, да добросовестно, да из шланга хорошей струей горячей воды» у нас в России нет. Делайте все сами. А еще лучше, хороший совет: ездите по разбитым дорогам, ездите по грунтовкам, по пыли, но старайтесь избегать грязи — она убивает наши автомобили больше, чем что бы то ни было.

Друг мой Витька

Это был типично французский тип мужчины-мальчика: худощавый, с жесткими, чуть вьющимися, темными волосами с проседью, тонкими чертами лица, и я частенько даже ревновал его к Маше: приглядывался, прислушивался к их лицам и интонациям, нет ли в них того, чего мне следует опасаться?

И немудрено: на моих глазах он, Витька, увел у нашего общего знакомого девочку — классную деваху с карими глазами, ногами газели, а главное при всем при этом — с интеллектом в лице и в мозгах. Увел, не постеснявшись, как же мне не быть в опасении?

Нет, ничего такого я, как ни старался, заметить не смог. Витька мою жену обожал, судя по всему, платонически — не считайте меня за дурака. Частенько он заезжал к нам на Тверскую, в две крохотные смежные комнатенки, которые мы там снимали, сидел, пил чай, мог рвануть рюмочку чего-нибудь вкусного (но не водки), сопел в свойственной ему манере, а потом уезжал. А нам с Машкой как-то оставалось после него — хорошо!

Он никогда не был в тягость, каким бы неожиданным ни был его визит. Наоборот — мы с Машей радостно охали при виде его во входных дверях, метали все, что было, на стол и охотно усаживались за него сами — слушать Витьку и говорить с ним.

Сознаюсь, что кроме его потрясающей ауры, нас подогревало еще и то, что Витька никогда не заявлялся пустым — всегда с подарками. Мы знали, что он человек не бедный: тогда он работал заместителем начальника отдела сбыта Автомобильного завода имени Ленинского комсомола, того завода, который делал «Москвичи». Естественно, что ходоки со всего Союза обивали пороги его кабинета, естественно, что у Витьки водились деньги. Я помню, мы даже приезжали к нему на квартиру в подмосковную Щербинку с ночевкой для того, чтобы по редчайшему в те времена видику, который у него, естественно, был, посмотреть еще более редчайшую и вообще запрещенную в те времена порнуху.

Витьку другом я не считал. Точнее говоря, я об этом вообще не думал: встречаемся и встречаемся, тянет нас друг к другу и тянет. Его образ жизни, его доходы, его автомобиль казались мне тогда недосягаемыми: ездил Витька на «старом» — это тепер на старом! — «Москвиче-2140» цвета «металлик» — «Снежная королева». Двигатель у него был какой-то специальный, чумовой, форсированный, заводился в любой мороз, обивка салона — велюровая, что приравнивалось по тем временам к дессидентству, вместо ручек стеклоподъемников — кнопки электропуска, а под сиденьем — мы это знали — у него всегда лежал пистолет.

О пистолете позже, а сейчас о том, что позволяет мне назвать его сегодня моим лучшим другом — о его человечности и доброте. Я ощущал их всегда. Однажды вечером Витька заявился, когда Маша уже родила. Только-только из роддома. Он поставил на стол затертую и какую-то замызганную бутылку сумасшедшего французского коньяка и сказал:

— Пусть первый алкоголь, который впитает с твоим молоком твой сын, будет самым лучшим в мире. И пусть в его длинной и красивой жизни не будет напитков хуже.

Кормящая Маша, естественно, не пила. Но тогда — выпила. Две крошечные рюмки. Витькиного сумасшедшего коньяка.

Затертой и замызганной эта бутылка была потому, что Витька возил ее в багажнике своего автомобиля года полтора, не находя достойного повода для того, чтобы тот божественный напиток откупорить. Надо ли говорить, что такое был тот коньяк на нашем столе, когда в те времена мы по талонам брали обыкновенную «Московскую»?

Я тогда уже работал в «Комсомолке», и Витька читал мои статьи регулярно.

Очень редко он звонил и говорил какие-то слова о них. Но зато он был единственным, кто хоть иногда звонил, я его любил и за это. Но, к сожалению, своей любви тогда не осознавал.

Первый наш сын — Мишка родился 9-го октября, в день рождения моей мамы и Маши. Никто, естественно, ничего не подгадывал — за нас всех распорядился Господь.

В тот день, в тот час я играл с товарищами в футбол в Лужниках — хорошо было! Прохладно, азартно, по-моему, мы выигрывали, и мне было очень хорошо в день рождения двух самых близких мне людей — мамы и любимой. Мы ведь тогда не были расписаны, жили, что называется, в гражданском браке.

Отыграв и отпотев со сладкой истомой во всех без исключения членах, я сел в машину и рванул в роддом, к жене: понятно, что отвезя ее рожать, я посещал ее каждый день.

Каково же было мое удивление, когда из окна высунулись ее подружки и сообщили мне, что «муж уже приезжал и привез ей огромный букет роз. Его по местным правилам нельзя было передать через приемную, и потому мы спустили веревку и подняли его в окно».

Да, когда я сегодня смотрю на своего старшего сына (вообще-то — среднего, потому что в первом браке у меня тоже сын — Костя), то всегда вспоминаю Витьку — он был первым.

Мало того, недели через две после рождения Миши, он приехал к нам, привез классную ГДРовскую коляску на мягком ходу и заявил торжественно: «Я обещаю, что отныне все колеса вашего сына — мои проблемы». Не скрою, мне очень понравилось это заявление.

В третий раз Витька меня потряс тем, что когда я вернулся из какой-то редакционной командировки, Маша, живущая с сыном на даче, рассказала мне, что за эту неделю пару раз появился Витька на своем «серебристом чудовище». Он зашел в калитку, выгрузил из багажника какие-то продукты, принес два ведра воды, спросил о проблемах и уехал.

Два ведра воды! Те, кто знал Витьку, понимали, что эти два ведра для него — подвиг. Тут самая пора настала рассказать о том, что мой друг Витька был болен. Неизлечимо. Он был просто обречен. Диагноз — рассеянный склероз. Знал ли он сам об этом, я не знаю. Я тогда не знал. Нести что-то весом более пяти килограммов для него было невозможно. А тут — два ведра!.. Самое потрясающее, что я его об этом не просил, я просто сказал, что уезжаю в командировку. Это он уже сам вычислил, что Маша остается с детьми одна, на даче, и, может быть, ей потребуется помощь: у вас есть такие друзья?

Дальше — больше: мне предстояла командировка в самый бандитский регион Союза — в киевское предместье Боярку, по письму в редакцию об убийстве. Когда Витька узнал об этом, заявил безапелляционно: «Я поеду с тобой. У меня машина и пистолет».

Почему-то я не мог сказать тогда Маше, что в Боярку мы едем вдвоем. А, вспомнил — Витька взял с собой девочку, и мне казалось, что ее присутствие кладет тень и на меня. Я взял билет на поезд Москва — Киев, показал его Маше, она проводила меня на вокзал, к поезду, а потом я, когда она исчезла, из поезда этого вышел, нашел на стоянке «серебристое чудовище» Виктора, сел в него, и мы втроем рванули на колесах в Киев.

С тех пор прошло много лет, и никто и ничто не сможет заставить меня забыть те поздние морозные боярские вечера, когда я, один как перст, стоял на остановке автобуса, а кодла молодых ребят, по домам которых я только что прошел, расследуя убийство их товарища, пульсировала и клокотала буквально в двадцати метрах от меня, выслеживая, сопровождая от

дома к дому, но не рискуя зацепить как следует — побить, убить, все-таки — корреспондент, все-таки — из Москвы, из «Комсомольской правды».

Они пока думали, а я стоял один на остановке, мерз, было что-то около минус двадцати, они потихоньку приближались, смелели при виде одинокой фигуры под фонарем...

И вдруг издалека слышался, нарастая, рев форсированного мотора, полыхали по горизонтам галогенные фары, и в начале улицы появлялось «серебристое чудовище» моего друга Витьки, а я знал, что под его сиденьем всегда лежит пистолет! Как же я торжествовал тогда!!

Видно было всем нам, как он идет по снегу и льду в спортивном режиме, с заносом, ясно было, что своими мощными, нездешними фарами он кого-то ищет, и когда он останавливался подле меня, когда его правая дверца шикарно распахивалась, — какое же торжествующее чувство меня охватывало, с каким же наслаждением садился я в его московское комфортабельное и расслабляющее тепло и смотрел в чуть усталое лицо своего друга Витьки. «Ну как? Все нормально?» — спрашивал он меня.

Потом по этой командировке у меня в «Комсомолке» вышла статья, и я молчаливо посвятил ее Витьке.

Женщин у него было много, и всех их он называл одним и тем же словом: человечек. «Понимаешь, — говорит, — такой человечек замечательный, сидим в машине, а она мою коленку гладит и шепчет: „Виктор Евгеньевич, я вас еще в школе полюбила — вы были в десятом, а я во втором!“.

«Ты знаешь, человечек мне попался потрясающий, я думаю: поцеловать — не поцеловать, не дай Бог спугну, все-таки первый раз встречаемся. А она в халатике ходит по всей квартире, и вдруг пола этого халата распахивается, и я вижу, что под ним — ничего! Тут уж я принял единственно верное решение...»

Он был женат, но жена, узнав его диагноз, его бросила. Да, может быть, она Витьку бы бросила и безо всякого диагноза — он был не прост. С ним было нелегко. А он ее продолжал любить больше всех тех «человечков» и часто потому нарывался на неприятности.

Однажды он застал у нее, то есть у себя, в своей бывшей квартире своего друга. Тот открыл дверь и предстал во всей своей расслабленной красе. Витька закипел, пытался что-то выяснить, пройти в квартиру, к жене, но не получилось: друг спустил его, немощного, с рассеянным склерозом, с лестницы. Я вообще удивлялся в то время, как он ходит, ноги он мог переставлять на лестнице или улице только руками, цепляя их за брючины. И вообще — не было для меня горше зрелища, чем идти за Витькой по лестнице вверх.

Витька с лестницы скатился, отлежался, оклемался и спустился к своему автомобилю, где под водительским сиденьем всегда лежал пистолет. Системы он был не русской, потому что служил Витька во Вьетнаме командиром автовзвода, попал однажды под ракетный обстрел своих же, и осколок ракеты засел в его позвонке, сломав всю его жизнь. Оттуда же и пистолет.

А взял тогда, в тот вечер, Витька из-под сиденья не пистолет, а газовый баллончик, который тоже был в нашей стране в те времена редкостью и свидетельством принадлежности к высшему, неконтролируемому обществу. Взял его и поднялся опять на свой этаж к своей квартире. Позвонил еще раз. И еще раз вышел его вальяжный мощный друг — без опаски вышел, как хозяин и женщины, и ситуации, а Витька — в морду ему из баллончика!

Вырубился тот, рухнул на пол. Тут уж Витька — Бог ему судья — ногами его обслужил и сковородкой, взятой из кухни, по голове добавил.

Жена, красивая, как для Витьки и положено, женщина, сжав лицо руками, не проронила ни звука, только стояла и смотрела на схватку самцов, как и подобает породистой самке.

Витька сделал свое дело и молча уехал. Приехал к нам и все рассказал. Мы его пожалели. Я знал, что он постоянно, но ненавязчиво для окружающих, болеет. Но никогда не говорил с ним об этом — Витька появлялся, исчезал, принося в наш дом только радость. Но однажды, когда я был на работе, он позвонил мне из больницы, и голос его был панический:

— Юра, Юра! Ты можешь вот сейчас, немедленно, приехать?

— А что случилось, Вить?

— Ничего не могу объяснить — приезжай как можно быстрее!

Мы в редакциях шизиков навидались достаточно, нас ничем не проймешь, и людская боль

лишь тогда хватает нас за сердце, когда она пробьется через мертвую журналистскую циничную «чешую» — его голос сразу ко мне пробился. Мгновенно я прыгнул за руль и рванул в больницу, которая, к счастью, была неподалеку, на развилке Ленинградского и Волоколамского шоссе. Сейчас я знаю, что это за больница. А тогда — не знал... Влетел на его этаж, в его палату, и Витька, в таком дурацком для него, аристократа, больничном халате сунул мне в руки видак:

— Быстро уезжай, и чтобы тебя никто не видел!

Как потом выяснилось, весь этаж больных смотрел по витькиному видаку крутую порнуху. А весь персонал недоумевал: какая сила тянет больных в палату «номер шесть»? Когда туда кто-то из врачей заходил, на телеэкране шли новости и толпа мужиков их напряженно смотрела: просто у кого-то в руках был пульт, и он его вовремя переключал. На новости. А потом один идиот попросил этот пульт подержать, и когда при половом акте крупным планом в палату зашел дежурный врач, тот стал лихорадочно на кнопочки давить, но не на те, и врач обомлел, бросился вызывать подмогу — тут-то мне Витька и позвонил.

Я приехал вовремя. Еще пара минут, и Витьку могли бы привлечь по статье. Но я увез вещественное доказательство.

Последний раз он позвонил мне в редакцию перед Новым годом и попросил встретиться, я уже не помню для чего. Я назначил ему время, а сам забыл, забегался, не вышел на морозную улицу: ну просто напрочь память отшибло. Надо к тому же знать редакционную запарку, выныриваешь из нее иной раз и не можешь вспомнить: обедал ты сегодня или нет?

Две недели после того от Витьки не было ни слуху ни духу. А на двадцатый день, когда мы с женой были в гостях, меня разыскал по телефону наш общий друг и почти без подготовки сказал:

— Крепись, Юра, Витюшки больше нет.

Той истерики, которая приключилась со мной после этих слов, я не припомню во всей своей жизни: я рыдал, сползая на пол, на лестничной клетке той квартиры, где застала меня эта весть.

Часа полтора меня потом отпаивали и успокаивали, прежде чем я смог сесть за руль и поехать в Щербинку. К Витьке. Вернее, к тому, что от него осталось.

Были ралли — «Снежинка» или что-то вроде этого. Витька участвовал. На одном из скоростных участков его машина улетела в кювет. Он вышел и стал своим инвалидным шагом переходить гололедную трассу. В тот момент, когда он был на ее середине, из-за поворота показалась спортивная «Волга».

Говорят, что Витька мог бы притормозить или наоборот — рвануть и успеть перебежать. Но он выбрал третье — сел посередине трассы и покорно обхватил голову руками.

«Волга», идя в заносе фактически без управления, ударила бампером его в висок — он умер мгновенно.

Говорили, что он сел посреди трассы сознательно, зная свой диагноз. Но я в это не верю.

Как мы хоронили его, что говорили и как плакали — это знаем только мы. Машин понаехало — до горизонта. Витьку опустили в землю рядом с его братом Романом, который погиб двумя годами раньше от русского идиотизма — какой-то хулиган на перроне ударил его по голове. Осталась одна их мать, Мария Николаевна, да жена Романа, да мы, двое друзей Витьки. Нас ведь было трое.

Каждый год не получается, но мы созваниваемся, мы божимся, что 20-го января обязательно встретимся, обнимем Марью Николаевну, положим цветы на Витькину могилу, но... Стыдно, конечно.

Вот он, Витька, смотрит на меня с фотографии — автомобильный Бог и мой самый лучший друг, — я только после его смерти понял, что он был моим лучшим другом.

Прости, Витька!

Что такое инжектор?

Одноточечный впрыск — это одна форсунка на четыре цилиндра. Распределенный — по форсунке на каждый цилиндр — вариант мощнее, экономичнее и сложнее.

Прежний ваш двигатель засасывал в себя воздух с большим усилием через узкое горло под названием карбюратор, тратя на это около 10 процентов своей мощности. В горле этом воздух насыщался бензином через крошечные жиклеры, на что тоже уходили силы двигателя. Горючего он получал в зависимости от нажатия вами педали «газа», но сколько горючего! То он захлебывался от него — и тогда «коптил», то задыхался от голода — и тогда «не тянул».

Инжекторный двигатель дышит легче и свободнее, потому что засасывает воздух уже не через горло карбюратора, а всего лишь через воздушный фильтр, а бензин ему впрыскивается под давлением в самую «глотку» — камеру сгорания. И впрыскивается ровно столько, сколько он сможет «съесть»: смесь готовит электроника. Содержание СО резко уменьшается. Мощность и экономичность увеличиваются.

Водителю на заметку:

— на двигателях инжекторных вазовских автомобилей стоит шесть датчиков: массового расхода воздуха, положения дроссельной заслонки, положения коленчатого вала, скорости автомобиля, температуры охлаждающей жидкости и детонации;

— выход из строя одного из датчиков (кроме датчика коленчатого вала) не повлияет не работу двигателя. Возможно незначительное ухудшение ездовых качеств;

— компоненты системы управления двигателем не требуют технического обслуживания и ремонта. Их работоспособность проверяется специальными диагностическими средствами;

— прогревать холодный двигатель перед началом движения нет необходимости. Допускается движение непосредственно после запуска двигателя при температуре минус 27°С;

— все разъемы компонентов системы защищены от попадания влаги, поэтому мыть такой двигатель можно смело;

— двигатели с впрыском в зависимости от комплектации имеют разные распределительные валы. Зазор в клапанах устанавливается в соответствии с руководством по эксплуатации соответствующего автомобиля.

Когда и как продать машину

Рано или поздно, но все же наступает день, когда вы понимаете, что со своим железным другом пора прощаться — продавать.

Друзей, вообще-то, не продают, а тут приходится. И потому у меня, например, всякий раз, когда я отдаю ключи от своей машины новому хозяину, в носу щиплет. И сколько бы мы ни мучили с ней друг друга, сколько бы денег она у меня за эти годы ни высосала, в последние секунды помнится только хорошее. Улучив момент, когда нас никто не видит, я целую ее в самое чувствительное место — кнопку сигнала: «Ну, прощай, моя ласточка. Спасибо тебе за все. Не сердись...»

И при продаже встает вопрос: как это сделать с наименьшими потерями и с наибольшей выгодой?

Вопрос первый: когда машину пора продавать?

Ох, как сложно на него ответить!.. Весной, конечно, продать немного проще, когда все покупают, но имейте ввиду, что к весне ваша машина постареет на год. Конечно, в первую очередь проблема «когда продавать машину» от доходов зависит.

Машину стоит продавать перед тем, как она начинает «сыпаться»: амортизаторы, стойки передней подвески, пружины, рулевая трапеция, глушитель, тормозные диски и барабаны, скобы и цилиндры — все это придется менять на отечественных машинах где-то в районе 80-90 тысяч километров пробега. Если же учесть, что среднегодичный пробег среднего частника 17-20 тысяч километров, то получается, что автомобили мы меняем каждые 4-5 лет.

Вопрос второй: какую цену назначать?

Разные марки машин с годами обесцениваются по-разному, но в среднем любая машина,

отечественная или иномарка, теряет в год 10 процентов от своей первоначальной стоимости, если выглядит идеально и не имеет явных дефектов. И никого не волнует, что у вас литые диски или Си-Ди-магнитола, установлено противоугонок на энную сумму, машина имела «гаражное хранение» или маленький пробег — все эти «опции» могут прибавить вам 200-300 долларов к цене только у «лоха». Кстати, «тёплый гараж» для знающего покупателя только снизит цену автомобиля, так как он знает, что ежедневные перепады температур от минус 10 до плюс 20 зимой только усиливают коррозию.

Вопрос третий: кому и как продавать?

Очень не рекомендую продавать машину знакомым или родственникам. Во-первых, вы будете вынуждены продать им дешевле, чем чужим людям, а во-вторых, как бы ни была хороша машина, она все равно будет ломаться, и каждая такая поломка станет ложкой дегтя в бочке меда ваших отношений. А если ваша машина на грани «сыпания», то вы вообще рискуете потерять знакомых или родню.

Весьма результативно среди продвинутого (и не столь криминального) населения помещение объявления в Интернет. Наибольший эффект дает сайт: www.auto.ru Там не только огромное количество объявлений — около 20 тысяч! — но и есть возможность покупателю делать выборку по интересующим его параметрам. Например, по цене, году выпуска, типу кузова или двигателя, виду коробки передач. В Интернете надо заполнить специальную форму, которая содержит подробную информацию о машине. Цену лучше указать, чтобы избавить себя от лишних звонков. Если сбавлять не намерены, так и напишите: «Без торга».

Пока Интернет сработает — можете поехать на рынок. Но на это придется убить полдня. Суббота приносит самые лучшие результаты.

Очень не рекомендую продавать машину по генеральной доверенности. Лично я вляпался — недавно позвонили из милиции по поводу «универсальчика», проданного мною по доверенности аж семь лет назад: человека на нем сбили.

Вопрос последний: как готовить машину к продаже?

Естественно — помыть снаружи, салон и под капотом. Убирать ли пятна ржавчины, помятости или царапины кузова? Если уберете, то продадите вашу машину пусть за ту же цену, но быстрее. Если вам приходится рихтовать и затем красить крыло, дверцу, капот, сделайте до того снимки помятостей, поскольку покупатель, заметив покраску, вправе думать, что вы в крутой аварии заменили пол-автомобиля.

Неплохо бы придумать причину продажи машины. Мол, продаю не потому, что «уже пора, старенькая», а типа «тачка-то классная, но хочу иномарку» или, если продаете иномарку, — «хочу новую иномарку». Покупателю станет ясно, что вы человек состоятельный и из-за 100-200 «баксов» упираться «рогом» не будете. Ну скиньте, скиньте в самый решающий момент эту сумму — дороже встанет время, потраченное на рынки, и поездки к потенциальным покупателям.

Надоело жить на помойке

С тех пор, как начал обсуждаться в СМИ пакет поправок к Административному Кодексу, касающийся многомиллионной армии водителей, с тех самых пор в тех же СМИ поднялся «девятый вал» негодования: нас грабят, грядет произвол, беспредел, караул, демократии конец! Одни заголовки чего стоят: «ГИБДД против водителей: кто кого?», «На дорогах грядут репрессии», «Как бороться с произволом властей», «От закона до беспредела один шаг», «Очередной наезд на конституцию», «ГИБДД превратит водителей в штрафную роту» и т.п. и т.д.

Не пора ли спокойно и объективно разобраться в том, что происходит?

Честно говоря, надоело жить на помойке: всякий, приезжающий с запада, округляя глаза, рассказывает, как живут и ездят в цивилизованной стране, а потом садится за руль в своей собственной стране и нарушает правила налево и направо, чего там, в цивилизованной стране, он себе не позволял — почему?

Да так удобно: чем больше низвергаешь, тем громче имя и больше тираж, а порядок и жесткие санкции легко подвести под «ноль» постулатом, что в России нищее население, даже и то, что ездит на собственных машинах, и его все эти поправки ввергают в полную нищету — защитнички вы наши!!

Где же истина? А она в том, что общество тем цивилизованнее, чем более оно законопослушно. А оно тем более законопослушно, чем более неминуемо нарушаемые законы караются санкциями. Честно говоря, грешен и я сам — соблюдая все правила на западе, душой томился по скорости и думал: «Вот въеду в Брест — оттянусь по полной!» И вовсе не потому, что не бдят у нас инспектора на дорогах, а потому, что откупиться от них не проблема.

У нас же, в России, из века в век, народ только и думал, как власть обмануть. Иначе бы бессмертный Салтыков-Щедрин не написал: «Суровость российских законов искупается их повсеместным неисполнением».

Да, как ни горько это сознавать, без «твердой руки» мы — «бардачная нация» с хорошим замесом анархизма в крови, иначе бы к нам так не липли всякие бунты и революции. Мы без этой «руки» — стадо, понимающее демократию как свободу воровства и произвола, и мы истосковались по власти. Пусть «царь» решает, как нам жить, главное, чтобы он был и мы в него верили...

Так и уложилось в России: НЕ УМЕЕШЬ — НЕ НАРУШАЙ.

О чем шумит пресса: административный арест нарушителя. Раньше поводов к нему было три — невыполнение требования сотрудника милиции об остановке транспортного средства, невыполнение требования о прохождении медосвидетельствования и оставление места собственного ДТП. В нынешнем Кодексе осталось одно — последнее, самое тяжкое. Справедливо? Да. Послабление? Да.

Второе — лишение прав. Раньше существовало семь нарушений-поводов для этого, а сегодня больше: что прибавилось?

Превышение допустимой скорости более чем на 60 километров в час, выезд на встречную полосу, нарушение правил перевозки опасных и прочих грузов — вы помните, как из-за идиотского бензовоза сгорели в Москве пассажиры двух троллейбусов? Вы лично против такого ужесточения? Думаю, что нет.

Третье — о, караул, увеличились штрафы! Во-первых, они увеличились не так, как в 1997 году, а максимум в два раза, а в-третьих, даже эти штрафы не идут ни в какое сравнение с западными, даже если учитывать наши соотношения зарплат.

Например, проезд на красный дешевле всего в Швеции — 100 долларов (3,3% от средней зарплаты по стране), в Японии — 400$ (10%), во Франции — 30% от зарплаты, а в Англии и все 50%! А у нас всего — 1 МРОТ, то есть — 100 рублей — 3,3% от среднестатистической зарплаты по стране.

Не потому ли мы умиляемся западным цивилизованным миром и никогда там за рулем ПДД не нарушаем, а приехав домой, можем себе позволить нарушать, как вздумается, что наши штрафы смешны?

В Англии неправильная парковка и превышение допустимой скорости более чем на 40 км в час может сожрать половину месячного заработка.

У нас, если даже бросишь машину посередине Тверской, последует предупреждение или штраф до 300 рублей (до 10 % средней зарплаты по стране), а за превышение скорости на 60 км в час — штраф 500 рублей — 18% от зарплаты или лишение прав до 4 месяцев.

А уж о пьянке за рулем и говорить нечего — тюрьма, тюрьма в большинстве стран или три-пять месячных заработков, если не было «отягчающих последствий»!

У нас за пьянку штраф сегодня до 2000 рублей (80 % от средней зарплаты по стране) или на год лишение прав — разве не лафа на фоне всего остального цивилизованного мира?

Блокираторы и штрафные площадки Кодексом упраздняются, да, но рано или поздно мы все равно к ним вернемся, как во всем цивилизованном мире: поставил машину, мешающую движению, ее надо убрать. И от этого никуда не деться в больших городах, где чем больше анархии, тем труднее жить и ездить. Другое дело, что прежний печальный опыт нельзя повторять — чтобы не было космических цен, отдавать частным структурам это дело не следует.

Еще один вопль «демократической прессы» — целых 20 МРОТ за отказ от медицинского освидетельствования на алкоголь!! Простите, но если штраф за пьянку 20 МРОТ, то сделай за отказ меньше — какой дурак будет «освидетельствоваться»? Логика? Да.

Недавно получил письмо автолюбителя с криком души: «Меня тут остановили, открыли багажник и искали наркотики и оружие — это же произвол! А как же демократия?»

Друзья мои, не путайте яичницу с даром Божьим: демократия — это торжество закона, а не анархия личности. Ни в одной цивилизованной стране мира водителю даже в голову не придет спорить с полицейским — блюстителем закона. Каждое слово спора будет только увеличивать штраф. Если вы ответите, что «это там, где люди в форме взяток не берут», то вспомните — сколько раз у вас ВЫМОГАЛИ деньги и сколько раз вы их сами ДАВАЛИ, УМОЛЯЛИ взять, уйти за «полцены» и сэкономить свое время.

И закончу опять же менталитетом. Поехали наши ребята в Америку, взяли там напрокат машину и не успели свернуть с хайвэя на нужном им повороте. Проскочили всего метров сто — какие проблемы: сдают задом, как у нас принято повсюду. И тут им в зад впендюривается добропорядочный американец, не спеша ехавший в правом ряду. Подъезжает полиция. Наши, естественно, врут, что их, стоячих, этот идиот ударил. Коп, поговорив с «идиотом», подскакивает к нашим: «Вы можете ехать, потому что тот либо пьян, либо ненормальный — он говорит, что по трассе вы ехали задним ходом!»

Вот это называется менталитетом — образ жизни и мышления. Нам его надо менять, чем быстрее, тем лучше. Бардак и в стране, и на дорогах есть результат бардака в нас самих. Пора учиться и научиться исполнять законы и получать удовольствие от того, что живешь в «цивилизованной стране».

Вспомните 8-е мая 97-го, когда ввели «драконовские» штрафы? Уже 9-го вся Москва ездила, пристегнутая ремнями, и по встречным никто не шпарил — чем плохо? Плохо то, что под вопли «демократической» прессы через четыре месяца штрафы отменили.

Пусть штрафов боятся те, кто лихачит: ведь, выезжая за рулем на Запад, никто из нас даже в мыслях не держит что-нибудь там нарушить — слишком дорого обойдется. А у себя, извините, гадить можно по всем углам?

Надоело жить на помойке. Надоело умиляться западными порядками, пора в своем доме наводить порядок.

Мы расстаемся, счастливого пути!

Ну вот, похоже, что я высказался. Не все, конечно, сказал, автомобильный мир огромен, но самое главное сказано... Что же я оставил для вас напоследок?

Давным-давно, совсем еще молодым, мчался я с друзьями-испытателями в Прибалтику. Хорошо шли, как тогда говорили — «на все деньги».

И вот влетаем мы в какой-то городишко, видим издалека зебру — пешеходный переход, люди на ней, и мы, естественно, издалека им сигналим.

А они, будто все глухие, как шли, так и идут! Тут уж мы вдарили по тормозам, визгу баллонов было — до неба, машины рогом упираются, землю роют, и замерла передняя из них в каком-то метре от широких белых полос, а люди на них не дрогнули и не разбежались.

Можете ли вы себе представить, что НИКТО из них даже не посмотрел в нашу сторону, лица этих людей выражали к нам презрение!

И тут до меня дошло: мы уже в Прибалтике! Мы как-то незаметно пересекли ее границу, здесь уже люди не шарахаются от автомобилей, здесь машины не распихивают их нахально своими полированными мордами и клаксонами, здесь чтут пешехода — это уже Европа...

В Соединенных Штатах раза три я проводил такой эксперимент: нахально, по-московски, влезал на своем «Москвиче» в чужие ряды, буквально расталкивал их сверкающие «гардеробы», подрезал с торможением и т.п.

Сначала при этом я по привычке крутил головой по сторонам, ожидая у своей дверцы какого-нибудь таксиста с монтажкой. Ну а в лучшем случае — указательного пальца у виска или матерной артикуляции. Ничуть не бывало — понимающие спокойные лица: человек спешит, опаздывает на важное дело, человек — иностранец, малость обмишурился, чего не

бывает. Полная терпимость, и это не только в Америке, практически везде. У нас же — сами знаете.

Я понимаю, конечно, что человек за рулем — член общества и не может быть свободен от его недостатков, но все же, все же, все же...

Подумайте: вы — за рулем, вы обладаете мощью под сотню лошадиных, массой — полторы тонны, скоростью — бешеной и при этом — комфортом: теплом, музыкой, сигаретой, вы мчитесь, едва двигая ногами и руками, а эти люди под названием пешеходы перемещаются едва быстрее божьей коровки, да еще с сумками, пыхтя, потея, уставая, да еще — с мозолями, одышкой и болезнями — пропустите их, уступите им.

Но имейте в виду, когда вы затормозите перед «зеброй», сначала они вас не поймут и будут дико рассматривать водителя через лобовое стекло: иностранец или блаженный? Чего это он остановился? Потом они опасливо начнут движение, пригласите их к этому отчаянному акту элегантным движением руки.

И пусть при этом вам даже сигналят сзади инвалиды тоталитарного общества, пусть даже некоторые, особо борзые водители, будут пересекать «зебру» слева и справа от вас — вы стойте и стойте и приглашайте, приглашайте жестом забитых россиян почувствовать себя людьми — увидите, что все-таки все машины остановятся, и люди пойдут по белым полоскам, и если в эту секунду вы всмотритесь в их лица внимательнее, то увидите в них и благодарность к вам, первому остановившемуся перед ними, увидите еще и зажигающийся в их глазах огонь чувства собственного достоинства: они — люди, их пропускают машины. Особенно благодарен вам будет парень с девушкой — он будет чем-то гордиться перед ней, мама с коляской, старушка с авоськой...

Но все это ничто по сравнению с тем же чувством, которое вспыхнет в вашей собственной груди: вы не им дали возможность почувствовать себя людьми — СЕБЕ! Раз пропустите, уступите, два, три.. — если вы не безнадежны, вам понравится это ощущение сильного человека. Потому что пропускает и уступает сильный.

Сверьтесь хотя бы по миру животному, естественному: крупная собака никогда не куснет маленькую или щенка.

А те «новые русские» на джипах и «мерсах», кто челночит со страшной скоростью в сереньком отечественном потоке, кто несется по встречной, наперерез, подрезает, сигналит, эти «слуги народа» или хлопцы со стриженными затылками, набитые долларами, со шпалерами в кобурах подмышками, они — быдло и хамье.

Не завидуйте их богатству, машинам, ночным казино и длинноногим подругам — у парней этих тяжелая жизнь. И она поставит, в конце концов, все на свои места, воздав каждому по его заслугам.

Руль срывает маски, которые все мы вольно или невольно носим в общении друг с другом, — на переговорах с «фирмачами» и в кабинетах начальства, в офисах и магазинах.

Как человек живет, так он и ездит.

Счастливого пути!..