



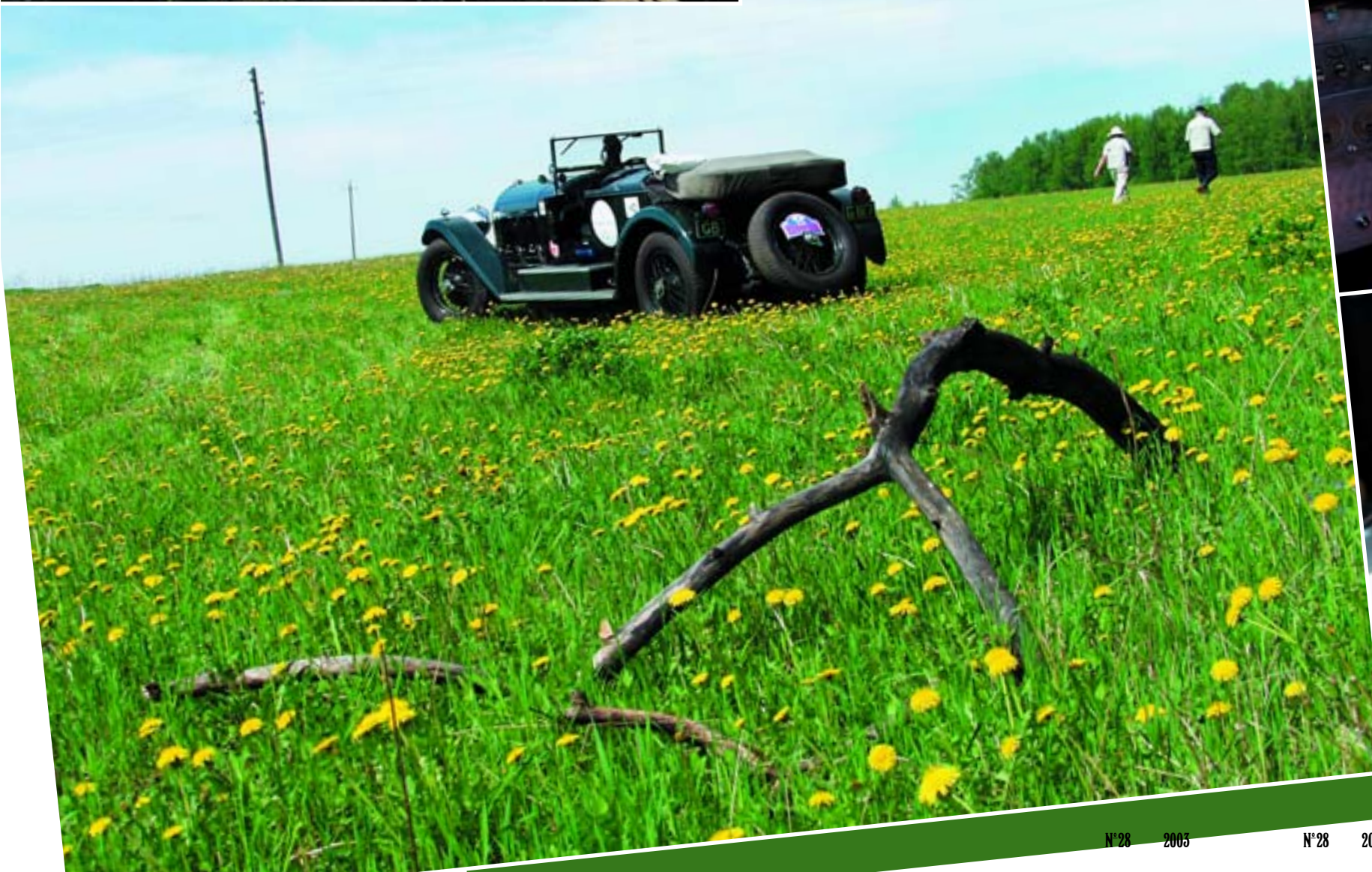
Сезон закончен. Время подводить итоги. Вспоминаются всегдашние сентябрьские сочинения «Как я провёл лето». Мне никогда толком не удавалось «раскрыть» эту, на первый взгляд, несложную тему. Потому что если описывать один за другим все девяносто два летних дня, получится не сочинение, а «дневник наблюдений». Ограничившись же лаконичным «Очень хорошо!», рискуешь начать учебный год с неподобающей отметки. Лучше всего рассказать о наиболее ярком и запомнившемся дне, событии или небольшом эпизоде. Не дать ему пропасть под спудом новых впечатлений, зафиксировать, сохранить. Главное – выбрать главное.

Очень интересны поездки по стране. Они порою дают пищу для размышлений на годы вперёд. В самом деле, «не Москвой же единой...» Встречи, общения, проводы... Сколько же, оказывается, хороших людей разбросано по белу свету...

Немало важен выбор средства передвижения. Окно поезда – это почти телевизор. Жёсткие рамки и заранее заданная последовательность кадров. Неинтересно. Автомобильные же поездки запоминаются особо. А если машине – под восемьдесят, это уже настоящее приключение!

Была у меня в этом сезоне одна примечательная поездка по России. С востока на запад. На очень старых автомобилях. Но с хоро-о-ошей скоростью. И, прямо скажем, в неплохой компании. Впрочем, позвольте обо всём по порядку.

Илья СОРОКИН
главный редактор



Сонный майский полдень в уездном городе N. Непременная огромная лужа на центральной площади божьей милостью высохла, и потому здесь сейчас много горожан. Скусающая мамаша меланхолично и бесцельно катает детскую коляску, благообразный старичок едва покачивает головой, уткнувшись во вчерашнюю газету, забавный карапуз бегаёт с прутиком за неохотно взлетающими голубями – вот, пожалуй, и всё видимое движение. Остальные люди, кажется, просто-напросто дремлют. По

крайней мере, не выказывают никаких признаков жизни. Тишину нарушают разве что жужжание ленивой мухи, негромкий перезвон велосипедного колокольчика да доносящийся издали вялый собачий лай.

Так было здесь всегда. «От нас хоть три года скажи, ни до какого государства не доскачешь», как раз про этот городок. Неизбежный процесс смены политических лозунгов на крышах здешних пятиэтажек отстал от смены общественного строя в стране лет на пятнадцать. И в этой рациональной неспешности, в этом молчаливом народном долготерпении, пожалуй, и таится «великая национальная идея», рецепты которой периодически выписывают из-за границы кремлёвские алхимики, год за годом превращающие золото в свинец и цинк.

Жителей этого города так же, как и жителей десятков других среднерусских городов, очень трудно расшевелить, но достаточно

легко удивить. Пятый резервный состав заезжей поп-группы, столичный лектор или «всемирно известный» гипнотизёр будут одинаково радушно и восторженно встречены горожанами и гарантированно соберут аншлаг в местном Дворце Культуры. Вот и сейчас – стоит лишь выехать на площадь скромному милиционерскому «козлику», как он мгновенно становится центром всеобщего внимания. Подъехавшая вслед за ним «Волга» с «обкомовскими» номерами заставляет сидевших встать, а проходивших мимо изменить траектории движения. Установка же металлических заборчиков по периметру площади немедленно приводит к появлению, вернее, возникновению довольно плотной толпы. Ещё непонятно «для чего», но



теперь уже очевидно «от кого» поставили эту ограду. Когда же поверх пыльного асфальта раскатывают красные ковровые дорожки, а на ступенях горсовета устанавливают микрофоны, всё становится предельно ясно: «Будут открывать шахматный турнир». «Нет, здесь станет выступать японский скрипач!» «Ну что вы мне говорите, сейчас будут награждать победителей... Чего именно победителей не спрашиваете, но награждать будут, я точно знаю – у меня кум в оцеплении стоит». «А я вам говорю – рекорд Гиннеса собираются ставить!..»

Девочка лет восьми с косичками и бантами, бросив прыгалки, подбегает к толпе и мгновенно растворяется в ней. Через пару минут возвращается. Идёт, не спеша, значительно, будто боясь потерять свой секрет или опасаясь ненароком выкрикнуть его раньше времени. Подойдя и выдержав подобающую паузу, говорит сгорающим от любопытства подругам, назидательно растягивая слова:

– Девочки, вы слышали?
В наш город приехал Принц!



Его Королевское Высочество Принц Майкл, герцог Кентский или, как называют его в свите, Принц Майкл уже приезжал в Россию на спортивных «Бентли» в 1999 году. На сей раз он решил значительно усложнить себе задачу – доехать за две недели из Екатеринбурга до Москвы, а затем посетить бурно в тот момент праздновавший собственное 300-летие Питер. Принц знал, что делает, – он далеко не



Кристофер Уильямс

Адам Сингер – в прошлом финансист, карьеру гонщика начал недавно, это его первое столь протяжённое ралли



Стенли Мэн



Принц Майкл

новичок в автоспорте, обладает огромным раллийным опытом, участвовал в «Милле Милье», официальных рекордных заездах в Британии и множестве других соревнований. Ему принадлежат рекорды скорости, удержанной более одного часа и более четырёх часов на дистанциях в 100, 200 и 500 миль.

Команда также подобралась на редкость боевая, скажем, автодилер Стенли Мэн – гонщик с 25-летним стажем и организатор собственных гонок, которые так и называются: «Гонки Стенли Мэна» и проводятся в британском графстве Хертфордшир; адвокат Филипп Стрикленд «гоняется» уже 35 лет в Формуле-3; бизнесмен Джон Мэй регулярно принимает участие в гонках «Мазерати» и в гонках на моторных лодках; инженер Кристофер Уильямс – в прошлом мотогощик; промышленник Майкл Уотерхауз только что вернулся вместе со своим «Бентли» из Австралии, где принимал участие в сложных и продолжительных гонках; ресторатор Питер Гуч занимается гоночными автомобилями «Гран При Классика». Что-то интересное можно рассказать о членах каждого из 14 экипажей.

Были среди них и вовсе уникальные личности. Такие как датчанин Челд Йессен, проехавший в 1997 году на своём «Бентли» из Пекина в Париж. Вы, конечно, помните легендарное ралли 1907 года, маршрут которого проходил через всю Россию, победителем которого стала легендарная «ИТАЛА» князя Барзини. Так вот, в 90-ю годовщину этого великого автомобильного события журналист Филипп Янг бросил клич: «Кто отважится повторить исторический маршрут на историческом автомобиле?!» На призыв отозвалось несколько десятков авантюристов с разных концов света.

Надо сказать, что в процессе подготовки маршрут мемориального ралли претерпел настолько серьёзные изменения, что в результате от него остались «рожки да ножки», точнее, лишь начальный и конечный пункты. Через Россию раллисты благоразумно не поехали, рассудив, что из Пекина в Париж можно попасть и другим



Миссис Краббе: «Do I really look like Russian babushka?»



Кристофер Кингсбери



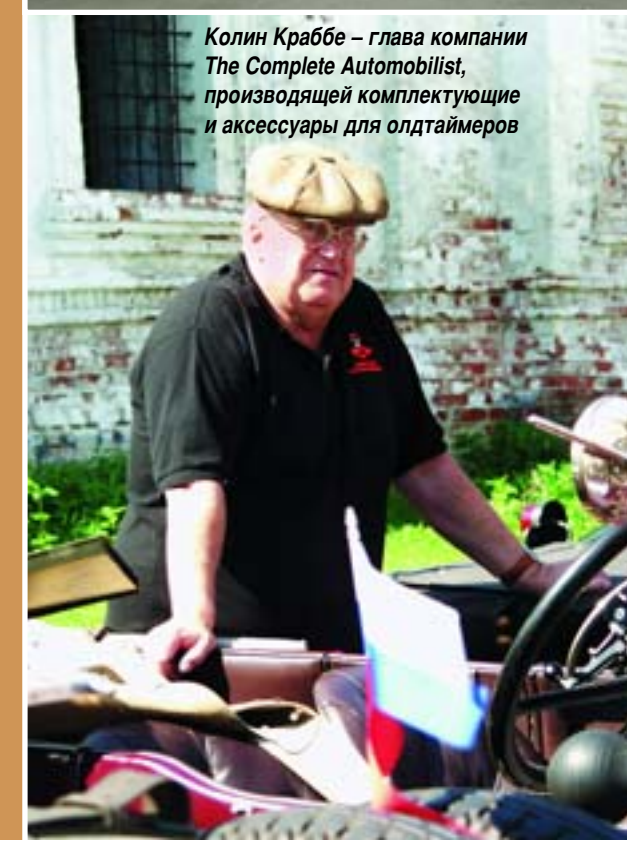
Челд Йессен



Чета Стриклендов



Фрэнк Солано – известный архитектор и фанат «Харлея»



Колин Краббе – глава компании The Complete Automobilit, производящей комплектующие и аксессуары для олдтаймеров

путём (через Монголию, Тибет, Турцию, Грецию и т.д.), что, согласитесь, тоже не так уж просто, особенно, если учитывать возраст участвовавших машин. У мистера Йессена – Bentley Sport Chassis «Vandenplas Sports 4-seater» с 4,5 литровым двигателем выпуска 1929 года. С собой в путешествие он взял 19-летнего юношу – своего сына Ганса-Хенрика. А через 43 дня въехал в Париж с 29-летним мужчиной: ровно настолько – на 10 лет по ощущениям отца повзрослел сын. Наиболее сильное впечатление у путешественников осталось от ночёвки в палаточном городке на Эвересте на высоте 5520 метров над уровнем моря. Суровые испытания выдержали отнюдь не все машины и не все гонщики – до финиша благополучно добрались лишь 65 из 100 стартовавших экипажей. Челд Йессен ни секунды не сомневался в своём успехе – он очень активный водитель. За 15 лет, прошедших с того момента, как жена (!) подарила ему эту дорогую игрушку, «Бентли» с номерным знаком GF6138 набегал 150000 километров по дорогам 35 стран. Йессен – 17-й по счёту владелец этого автомобиля. Интересно, что первой хозяйкой столь мощного аппарата была дама – известная в те далёкие времена гонщица мисс Бетти Картайрс. При ней машина и получила свой первый номер – GF6138. В дальнейшем, он, конечно, неоднократно менялся, но 10 лет назад мистер Йессен восстановил историческую справедливость, купив номер с тем же самым буквенно-цифровым сочетанием. Кроме «Бентли» в гараже Йессена имеется собственноручно отреставрированный спортивный «Бугатти» и ещё несколько столь же интересных авто. «Олдтаймер-вирусом» он заразился ещё в детстве, прочитав книгу 1908 года издания, о чём бы вы думали? Да, да, о том самом ралли «Пекин – Париж» 1907 года. На вопрос о возможности участия в гипотетическом юбилейном ралли 2007 года, причём по «правильному», проходящему через Россию маршруту, ответ Йессена был: «Легко!»



Большие планы: postfactum

Итак, подобрана команда, подготовлены машины, известен маршрут. «По к-о-ням?!» Как бы не так! Жена одного из участников совсем нехотела прочла в газете, что в России живут самые красивые в мире женщины, и ненавязчиво попросила супруга прихватить её с собой. Тот вежливо отказал: «В Африку не ездила, в Австралию не ездила, зачем тебе в Россию, дорогая? К тому же у тебя мигрень от запаха бензина». Супруга не на шутку взволновалась и тотчас же позвонила «кому следует» – подруге «по несчастью». «Цыганское радио» оно и в Англии «цыганское радио»: через пару часов взбунтовались абсолютно все жёны: «Не отпустим наших мальчиков в Россию без присмотра!» Организаторы тотчас же капитулировали, и за Урал полетели сплошь семейные экипажи.



Двенадцать «Бентли» 1925–1930 гг.в. и один «Воксхолл» 1928 г.в. были доставлены в Екатеринбург charterным рейсом «Антонова» из Лондона, ещё один «Кадиллак» 1941 г.в. прилетел из США, и 20 мая ралли был дан старт. Интересно, что быстрее всех преодолел 3000 вёрст «Кадиллак 62 купе». Уже через 3 дня после старта он был в Петербурге, где ему пришлось ещё долго ждать остальные машины. К сожалению, маршрут был пройден по воздуху – по земле же закеанскому гостю не суждено было доехать даже до Перми – задымил двигатель. Анне Булгари – владелице модного бренда, довольно бойко, кстати, общающейся на русском, пришлось довольствоваться ролью почётной пассажирки автомобиля технической поддержки. Что ж, и так бывает...

А вот автору этих строк, конечно же, нашлось место штурмана на «Воксхолле». Помощь водителю, правда, сводилась лишь к исполнению почётных обязанностей «левого поворотника» – штатных на гоночной машине не предусмотрено – приходилось выкидывать руку в сторону, когда сидящему справа за рулём мистеру Колину Краббе вздумывалось заложить левый вираж. Надо сказать, что британские аристократы находили мало удовольствия в езде «затылок в затылок», даже со скоростью 120–130 км/час. Как только раллисты выезжали на оперативный трёх-четырёхрядный простор, строй немедля ломался, и начинались настоящие гонки. Неожиданностью оказалось то, что металлический пол кабины буквально раскалялся от проходящего снизу выпускного коллектора. Голова обдувалась довольно прохладным ветерком, а ступни в то же самое время отплясывали чечётку, чтобы не поджариться. Только лишь ради этого незабываемого ощущения стоило участвовать в пробеге! Ни в одном музее, даже если удастся залезть в спорткар 20-х, такого не испытаешь.

Ралли продолжается. В каждом городе – торжественная встреча, выступления начальства, кое-где общение с местными энтузиастами автотомостарины (Екатеринбург, Владимир, Суздаль), где-то посещение автомусеев (Нижний Новгород). Пока Принц Майкл ездит по своей протокольной программе (ведь у ралли есть кроме историко-технических и просветительских ещё и благотворительные цели), экипажи готовят машины и охотно общаются со всеми желающими на околоработильные темы. Все с нетерпением ждут въезда в Москву, ведь там – Кремль, там – Красная площадь, там запланирована встреча с русскими коллекционерами олдтаймеров и совместный проезд по городу.





Большие планы: postfactum

вызвал «Ягуар Марк II» бюро «Хромов Коллекшн». Задумывая эту встречу, мы просили господ встречающих по возможности прибыть на Красную площадь на британских машинах, понимая, что англичанам это будет особенно приятно. Но то, что при достаточно жёстком регламенте мероприятия Принц Майкл проведёт у «Ягуара Mk II» десять минут, никто не предполагал. Интересно, что на стоящий рядом «Ягуар С-тайп» гость почти не обратил внимания, а вокруг «Марка Второго» сделал несколько кругов, погладил капот, открыл водительскую дверь и даже предпринял попытку забраться внутрь, чего ФСО-шники, разумеется, вежливо, но твёрдо не допустили. Ларчик открывался просто – «Ягуар» именно этой модели и года выпуска был первым автомобилем Принца. А это, вы ж понимаете, как первая любовь... Была ли эта встреча случайной, или мы заранее подготовили Принцу свидание с молодостью в стиле тётивиалиного «От всей души», пусть останется нашей маленькой тайной. В любом случае впечатление мы произвели и нужного эффекта добились – Принц Майкл растрогался, поблагодарил за чудесную встречу, посетовал на строгую охрану, которая ни за что не позволит



сделать совместный проезд вокруг Кремля, и обещал при случае навещаться.
Что ж, будем ждать.

М вот наступило долгожданное 29 мая – кульминация пробега. На въезде в столицу британских гостей встречали два белоснежных «Мерседеса» – 190-й SL и «Понтон» с руководителем проекта «Старое Время» Александром Смирновым сотоварищи. Появление русских коллекционеров было встречено аплодисментами. Колонна, пополнившаяся ещё двумя раритетами, продолжила триумфальное движение к Красной площади.

В четыре часа пополудни под проливным дождём первый «Бентли 4 1/2 литра» с горящими фарами остановился неподалёку от Лобного места. Через минуту появились и остальные. Мэр Лужков на этот раз не приехал встречать высокого гостя лично, перепоручив это своему заместителю, который, в отличие от брызжущего энтузиазмом столичного градоначальника, всем своим видом демонстрировал, что для него самая любимая часть автомобиля – заднее сиденье 600-го «Мерседеса». Произнеся, как того требовал протокол, несколько

дежурных комплиментов русским дорогам, Принц Майкл сошёл с трибуны и поспешил туда, где его терпеливо ждали русские реставраторы и восстановленные ими автомобили. Гость воздал должное качеству реставрации, особенно остановившись на работах Владимира Кваши и Дмитрия Лебедева. С патриархом русской реставрации и своим старым знакомым Александром Алексеевичем Ломаковым Принц обменялся тёплым рукопожатием. Наибольший же интерес Его Королевского Высочества

