

Александр Ельчищев



ДОРОГАМИ РИМСКИХ ЛЕГИОНЕРОВ

Автопутешествие из Рима в Париж
и обратно

Александр Ельчищев

**Дорогами римских легионеров.
Автопутешествие из Рима
в Париж и обратно**

«Издательские решения»

Ельчищев А.

Дорогами римских легионеров. Автопутешествие из Рима в Париж и обратно / А. Ельчищев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-839721-9

В первой части нового издания книги зарисовки из автопутешествия по маршруту: Рим — Париж — Сан-Марино — Рим, во второй — практические рекомендации для тех, кто впервые отправится в Италию и Францию на автомобиле. Вместе с автором вы прокатитесь по дорогам Италии и Франции, прогуляетесь по Парижу и Риму, увидите самый высокий римский акведук, посетите крошечный городок Эг-Морт, спрятавшийся внутри крепости, заедете в карликовое государство Сан-Марино, побываете в трех автомобильных музеях...

ISBN 978-5-44-839721-9

© Ельчищев А.

© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Использование авторских фотографий	7
Выбор маршрута	8
Рим – Париж	11
«Хотел – получай» (Bryan Adams. You Want It, You Got It)	11
«В Италии» (Joan Baez. In Italy)	13
«Новый, улучшенный» (Blue Cheer. New, Improved)	15
«Улицы города» (Carole King. City Streets)	17
«В темноте» (Grateful Dead. In The Dark)	19
«Автострада» (Free. Highway)	22
«На границе» (Eagles. On The Border)	25
«Лениво-дикий юг» (Allman Brothers Band. Idlewild South)	27
«Технический экстаз» (Black Sabbath. Technical Ecstasy)	28
«Я – не я» (Mick Fleetwood. I'm Not Me)	32
«Место в моем сердце» (Mireille Mathieu. Une Place Dans Mon Cœur)	35
«Сильный дождь» (Bob Dylan. Hard Rain)	36
«Поворотный пункт» (John Mayall. The Turning Point)	38
Увидеть и не умереть (Париж)	41
Агрессивные «зайцы»	42
Ровесник двадцатого века	43
На подступах к Парижу	45
Скоростное кольцо	47
Езда по городу	49
Конец ознакомительного фрагмента.	50

Дорогами римских легионеров Автопутешествие из Рима в Париж и обратно

Александр Ельчищев

Фотограф Александр Ельчищев

Дизайнер обложки Александр Ельчищев

© Александр Ельчищев, 2022

© Александр Ельчищев, фотографии, 2022

© Александр Ельчищев, дизайн обложки, 2022

ISBN 978-5-4483-9721-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

*Ах, милый Ваня! Я гуляю по Парижу —
И то, что слышу, и то, что вижу,
Пишу в блокнотик впечатлениям вдогонку:
Когда состарюсь — издам книжонку.
В. Высоцкий. Письмо к другу, или зарисовка о Париже*

Собираю коллекцию книг по автопутешествиям. Пополнил ее и своими собственными. Отредактированной «Дорогами римских легионеров» (первое издание вышло летом 2017 года) и «Куда можно поехать на этой „жестянке“? Летопись путешествий и приключений на Citroen 2CV» (2019).

Поездка по маршруту «Рим – Париж – Сан-Марино – Рим» состоялась осенью 2000 года. Несмотря на давность лет, многое из описанного осталось неизменным. Вас также, если отправитесь вслед за автором, впечатлят скоростные дороги, пейзажи за окном, музеи, коллизии и акведуки, Рим и Париж. Надеюсь, что-то из раздела «Практическая информация» тоже пригодится.

Книги автора:

Звезда и смерть Андре Ситроена. Citroen Traction Avant

Канадский автомобильный музей. Canadian Automotive Museum

Куда можно поехать на этой «жестянке»? Летопись путешествий и приключений на Citroen 2CV

Зарубежные концепт-кары и прототипы. Конец XX – начало XXI века (1997—2006)

Ай-Тодор – Подпоричел – Горное озеро. Маршрут выходного дня в Крыму. Фотопутеводитель

Ангарский перевал – Кутузовское озеро – подножие Эклизи-Буруна (Чатырдаг). Маршрут выходного дня в Крыму. Фотопутеводитель

Готовятся к печати: «Автомобильная Монреальность на рубеже нового тысячелетия» (Гран-при Канады, транспорт, дороги, автомузеи, тест-драйв джипа, Ниагарский водопад) и детективный роман.

Список изданных книг: <https://www.litres.ru/aleksandr-elchischev/>

Использование авторских фотографий

Все фото в этой и других моих книгах авторские. Использование их в некоммерческих целях допускается только с указанием авторства (имени, фамилии), названия книги и активной индексируемой ссылки на сайт alex-elch.ru.

Использование фото (как и текста) из книги в коммерческих целях обговаривается с автором. Не шутите с законодательством. Для быстрой связи: https://t.me/alex_elch

В архиве автора много и других автомобильных фотографий. С московских ретрофестивалей «Автоэкзотика» в Тушино (1997—2005), с мировых автосалонов (1997—2006), российских автовыставок (1995—2005), с гонок «Формула-1» (Монреаль, 2000) и крымских ралли.

Контакты:

https://t.me/alex_elch (телеграм)

<http://alex-elch.ru/kontaktyi/> (сайт автора)



Выбор маршрута

«Вот счастливец!» – все говорили. Счастливец он или несчастливец, но взял документики и покатил в Париж...

М. Булгаков. Театральный роман

На машине добраться в Париж из Нижнего Новгорода можно через Белоруссию, Польшу и Германию или моим любимым маршрутом через Скандинавию, по которому я ездил не раз на редакционных машинах и своей. Но однажды довелось проверить справедливость поговорки «Все дороги ведут в Рим».

Осенью двухтысячного года я собирался в командировку на Парижский автосалон. У «Люфтганзы» была сезонная скидка. Авиабилет стоил одинаково как до Франкфурта, так и до Рима.

Пришла смелая мысль: «Что если вместо пересадки в знакомом скучном Франкфурте, приземлиться в Вечном городе и оттуда покатить в столицу Франции? Этаким финтом в духе Нагеля. Взять в Италии обновленный Fiat Punto, который еще не видели в Нижнем, и проверить его ходовые качества».

Кажущаяся поначалу безумной затея для регионального автомобильного издания была одобрена итальянской фирмой Presso Giamini Automobili при содействии СП «Нижегород Моторс». Понравилась она и местным спонсорам, за что автор выражает им огромную благодарность.

Автопутешествие проходило по маршруту:

*Рим – Чивитавеккья – Гроссето – Ливорно – Пиза – Генуя – Ницца –
Авиньон – Лион – Париж – Лион – Ним – Эг-Морт – Арль – Ницца – Генуя –
Пьяченца – Парма – Модена – Болонья – Сан-Марино – Ареццо – Рим*

Практическая информация – сведения о платных автомагистралях, заправках, ночлеге, питании, а также о том, как преодолеть языковой барьер, даны в конце книги, чтобы не сбивать темп повествования. Надеюсь, кое-какая информация пригодится тем, кто впервые отправится в автопутешествие по Франции и Италии. Впрочем, читать эти путевые заметки можно и лежа на диване, никуда не собираясь.

Фоном в повествовании будет рассказ о моем спутнике – «Фиате Пунто» (Fiat Punto). Ни разу на протяжении всего многокилометрового марафона он меня не подвел. Я не опоздал ни на Парижский автосалон, ни в аэропорт в Риме на обратном пути.

Не ожидал, что небольшой автомобиль подарит мне столько удовольствия во время езды и так хорошо покажет себя на максимальных скоростях в режиме нон-стоп на автострадах, на мокрых от дождя серпантинах в Апеннинах и в узких лабиринтах средневековых улочек европейских городков.

Фоном будет и музыка. Приемник в машине почти все время работал, а когда я его выключал, в ушах продолжали звучать услышанные песни и мелодии. Они в названиях дорожных глав.

Итак, добро пожаловать на пассажирское сиденье моего «Пунто»! Давайте вместе прокатимся по автомагистралям, в основу которых легли дороги римлян. По местам, которые я мечтал увидеть с юности.

Мои благодарности:

Шеронову А. В., редактору нижегородского еженедельника «Биржа плюс авто»;

господину Тарашика, главе Presso Giamini Automobili за предоставленный на тест-драйв Fiat Punto 1.9 JTD;

СП «Нижегород Моторс» и FIAT International за содействие в получении визы;

генеральному спонсору проекта – нижегородской фирме «АвтоСпецТехника»; нижегородским спонсорам – ЗАО «ТехноВолга-SL» и ООО «Автомобили Баварии».



Рим – Париж

«Хотел – получи» (Bryan Adams. You Want It, You Got It)

Римские легионы Цезаря, забравшись (опять-таки без всяких географических карт) далеко на север, к Галльскому морю, решили вернуться в Рим другой дорогой, чтобы еще попытать счастья, и благополучно прибыли в Рим. Наверное, именно с той поры пошла поговорка, что все дороги ведут в Рим.

Я. Гашек. Похождения бравого солдата Швейка

Римский аэропорт Фьюмичино. Раннее утро. Брожу вдоль витрин книжного магазина. В десяти шагах от меня из метровой стеклянной пирамиды две молодые особы выгребают мелочь в большие сумки. Интересно, за сколько дней накопилось столько пожертвований? Неужели за один?

Наконец магазин открывается. Покупаю подробную карту города, нахожу улицу, где расположен римский дилер Fiat. Остается позвонить и объявить о своем прибытии.

Спрашиваю продавца, где можно купить телефонную карточку? В кафетерии. Через несколько минут толкаю тележку с вещами к таксофону и на ходу изучаю инструкцию на карточке. Ага, надо оторвать уголок, вставить вот так...

– Здравствуйте, это «Прессо Джамини Аутомобили»? Я журналист «Биржи плюс авто», приехал из России на тест-драйв нового Fiat Punto. Звоню из Фьюмичино.

– Приезжайте, сеньор Тарашка вас ждет, – ответил приятный голос секретарши.

Через минут сорок я уже в большом ангаре, полностью заставленном разноцветными «Пунто». Точнее – New Punto. Фиатовская модель недавно подверглась рестайлингу и ее еще в Нижнем не видели. Она не появилась у официальных дилеров.



Долго гадать, который мой, не пришлось. Господин Тарашка, глава дилерского центра, подвел к красному пятидверному хэтчбеку.

– Турбодизель? – уточняю я, осматривая симпатичный автомобиль. Ответ положительный.

Значит, все, как договаривались: Fiat Punto 1.9 JTD с 1,9-литровым 80-сильным турбодизельным двигателем. Экономичный и в то же время более мощный, чем обычный дизельный вариант.

Постучав ногой по шинам, как заправский шофер, спросил про давление в них. Скорости ведь предстоят большие. Получил заверения: все в норме. Проверил, есть ли запаска и инструмент для ее замены.

Все. Подробней знакомиться с машиной некогда, нюансы выяснятся в дороге. Надо спешить. Через полтора дня должен быть в Париже, получить аккредитацию на автосалоне, а путь предстоит неблизкий. К тому же неизвестно, что там впереди на заправках. Ехал по горячим следам потрясших Европу бензиновых войн.



«В Италии» (Joan Baez. In Italy)

*Водить машину по улицам Рима – каторжный труд.
Н. Ильина. Дороги и судьбы*

За воротами дилерского центра сразу окунаюсь в бушующее автомобильное море итальянской столицы. Вспомнились начальные кадры фильма «Невероятные приключения итальянцев в России». Насколько меньшим был автомобильный поток в Риме в начале семидесятых. Не то, что сейчас. А вот мотоциклисты как ездили, лавируя среди машин, так и продолжают это делать и в новом веке.



Мимо проносятся открыточные достопримечательности Вечного города, но любоваться ими некогда. Движение слишком сложное. Оставляю знакомство с Римом на обратную дорогу.

Надо срочно решать, как ехать в Париж? По первой автострате (так в Италии называют автомагистрали) или вдоль побережья Тирренского моря?

Выбираю второй вариант.

Хотя путь по левой стороне итальянского «сапога», обращенной к Сардинии и Корсике, занял чуть больше времени из-за отсутствия в этих местах сплошной автомагистрали¹, я ни разу об этом не пожалел. Идущая в глубине страны А1 по сравнению с прибрежной дорогой просто скучная бетонка, зажатая холмами. Убедился в этом на обратном пути.

А здесь: слева море и острова, среди которых место ссылки Наполеона – Эльба в виде торчащей из воды горы, справа – горы, напоминающие крымские, с многочисленными заплатками карьеров – свидетельствами того, что человек давно освоил эту землю. Вдоль дороги

¹ Информация на осень 2000 г.

среди золотистых оливок и пальм дома, покрытые кремовой черепицей, маленькие trattorie, в которых готовят спагетти и равиоли.

На автостраде все это не рассмотришь. Скорости другие, и проходит она подальше от жилья.

Качество покрытия дорог отменное. Ширина тоже вполне. Даже у нескоростных по два ряда в каждом направлении. Правда, аварийные кармашки очень маленькие. На одну фуру или пару легковушек. Ведь местность в основном гористая. Все зажато.



Встречалось много ремонтных участков с ограничением скорости до 70, 50 и 40 км/ч. Но не было наших пресловутых 10—20 км/ч.

В населенных пунктах встречные потоки разделены бетонными отбойниками. Перед перекрестками под колесами предупредительно шуршала зебра.

Удивляло, что до выезда из очередного городка, когда еще тянулась вереница домов, уже разрешалось ехать 90 км/ч. Видимо, ограждение на середине дороги исключало появление пешеходов.

Не доезжая до знака, итальянцы начинали нервно лавировать и обгонять друг друга. Вскоре лидеры вырывались далеко вперед, игнорируя большие щиты «Электронный контроль скорости». Опережали всех, как всегда, сумасшедшие на байках.

«Новый, улучшенный» (Blue Cheer. New, Improved)

*Притираться друг к другу не просто...
Ани Поль. Притираться друг к другу*

Только отъехав пару сотен километров от Рима, я начал чувствовать характер машины, ее плюсы и минусы. Сначала наружу вылезли мелкие недостатки, затем – в этом достоинство длительного теста – Fiat Punto раскрылся в истинном свете. Меня покорила его управляемость, маневренность, устойчивость и феноменальная надежность.

Поначалу надо было приноровиться к чувствительной педали тормоза. Легкое нажатие, и машина встает как вкопанная. Не понравился наклон площадки с уступчиком для «отдыха» левой ноги, да и правой иногда было тесновато.

Подвеска проявила себя по-спортивному жесткой, довольно чувствительно отрабатывала неровности дорожного полотна, но обеспечивала отличную курсовую устойчивость на большой скорости на горных серпантинах. Особенно на обратном пути, когда гнал во весь опор, задействовав у «Пунто» все его лошадиные силы.

Понравились зеркала заднего вида. Сначала часто оборачивался, контролируя «мертвую» зону, но оказалось, благодаря панорамному эффекту они захватывают и ее. Но и удаляют прилично, это надо учитывать при обгоне.

Были претензии к противосолнечному козырьку. В откинутом положении он загораживал часть салонного зеркала заднего вида, а перекинутый на боковое стекло не спасал от палящего южного солнца.



Не сразу удобно расположился в кресле. Не успел отрегулировать поясничный подпор, окунувшись в бурлящий Рим. Когда наконец упругий валик уперся в поясницу, понял: смогу проехать еще не одну сотню километров. А вот рука с дверным подлокотником так и не подружилась.

Руль с усилителем меня покорила. Особенно переход из дорожного в городской режим. Нажимаешь кнопку «City» («город»), руль становится легким, парковаться легче. Выходишь из режима, руль «каменеет». Можно одной рукой держать. На тех же автострадах.

На скорости выше 70 км/ч усилитель руля сам переходит в дорожный режим.

Движок, как я и ожидал, оказался экономичным и тяговитым. Не разорил меня на заправках и долго позволял ползти на второй передаче в пробках. А они попадались многокилометровые. Да по забитым транспортом средневековым улочкам был намотан не один десяток километров.

При этом приемистость у автомобиля была на уровне. С места стартовал без комплексов и с 70 до 90 км/ч отлично ускорялся на четвертой передаче.

Итак, Fiat Punto вскоре привык к моей манере езды, перестал биться статическим электричеством, и мы ладили.

«Улицы города» (Carole King. City Streets)

*Автомобиль, властелин автострады, окруженный там заботой
и вниманием – все для него, все ради него, – среди древних стен, соборов
и крепостей превращается в нежеланного гостя, чуть ли не в раба.*

Н. Ильина. Дороги и судьбы

С каждым пройденным на север километром заветная мечта – увидеть Пизанскую башню – обретала реальные черты. И хотя посещение Пизы, выражаясь шахматным языком, грозило мне потерей темпа – надо было покинуть скоростную магистраль и окунуться в лабиринт средневековых улочек – я не мог проехать мимо такой достопримечательности.

С юности помнил не только изображение на открытках и фото, но и кучу проектов по ее спасению в наших журналах. Во многих из них предлагались способы ее выпрямления. Смешные конкурсанты! Разве спешил бы я к обычной башне на свидание? Таких полно в Италии и Франции. Эта же, как редкая монета или марка, и знаменита своим изъязном.

Белую наклонную башню неожиданно увидел с АЗС на автомагистрали. Наспех заправив «Пунто», въехал в этот славный город и сразу же попал в такой транспортный водоворот, что Рим с его бешеным движением показался учебной трассой. Его античные улицы со временем все же расширили, а в Пизе как строили улочки, чтобы два конных рыцаря разъехались, в таком состоянии и заморозили дорожные объекты.

В этом средневековом лабиринте автомобили, движущиеся бампер к бамперу, двери к дверям, выглядели как идущая на нерест красная рыба. Вскоре выяснилось, дикая теснота в транспортном потоке и постоянные объезды припаркованных машин были еще цветочками!



«Ягодки» проявились в виде парней и девушек на мотоциклах, мотороллерах, мопедах и мокиках. Они лавировали между машинами в поисках лучшего маршрута, одним им ведомого, частенько цепляясь куртками за зеркала заднего вида. Казалось, открой двери, они и через салон проедут.

Их хаотичное движение было наглядной иллюстрацией броуновского движения частиц, настолько оно было непредсказуемым. Может быть, в нескольких сумасшедших домах был день открытых дверей, и все их подопечные уселись на двухколесный транспорт? Причем к местным ненормальным явно были делегированы и жители стран с левосторонним движением. Часть мотоциклистов ехала против движения!

Оказалось, всего-навсего «руссо туристо» решил пробиться к известной достопримечательности в час пик, да еще накануне уикенда, когда местные спешили домой сквозь неразбавленный поток автомобилей туристов.

С невероятными усилиями в этом потревоженном муравейнике я прорвался к соборному комплексу, частью которого и является знаменитая башня. Покружив в поисках стоянки, бросил эту затею, пока окончательно не поседел.

Осмотрев падающую башню из машины, стал протискиваться по запруженным транспортом улочкам на автомагистраль. На это ушло больше часа. И только там облегченно вздохнув, заметил: в суматохе так и не переключился в режим «Сити». Сказалась закалка после жигулевской «классики».

«В темноте» (Grateful Dead. In The Dark)

*Черная ночь – это лишь в первые секунды, это после яркого солнца,
туннель освещен, глаз привыкает...*

Н. Ильина. Дороги и судьбы

Обычная карта не дает полного представления о дороге, идущей вдоль побережья Лигурийского моря. За Генуей вплоть до самой границы с Францией она держит в напряжении, постоянно ныряя в тоннели.

Правда, здесь, на побережье, нет грандиозных рукотворных коридоров. Они выше. В «настоящих» Альпах.

Там, под Монбланом, высочайшей горой Западной Европы, проложен тоннель длиной шестнадцать километров. Я планировал сократить по нему путь во Францию, но перед выездом узнал о его закрытии после жуткого пожара, унесшего десятки человеческих жизней. Поэтому и проехал дважды по Итальянской и Французской Ривьере, но об этом нисколько не жалею.



Итак, вдоль моря проложены тоннели длиной около километра или чуть больше.

Расстояние, которое предстоит проехать внутри горы, указывается на табличке перед въездом. На электронном табло высвечиваются температура воздуха, дата для забывчивых водителей и пожелание счастливого пути – «Buon viaggio».

Тоннели здесь двойные. Отдельные для попутного и встречного потоков. Если рядом проходит железная дорога, то и тройные, расположенные на разных уровнях, как точки в троечке на костяшке домино.

Из-за ремонтных работ несколько раз оба потока направлялись дорожниками в один тоннель. Ощущение не из приятных – в слепящем свете фар контролировать разделительную полосу. Скорость при этом особо не сбросишь. Едущие сзади подпирают, да еще и обгоняют. В тоннеле разрешен обгон, но только легковым автомобилям.

Самый опасный момент – въезд в тоннель в солнечную погоду. Будто влетаешь в полную темноту. Глаза не сразу успевают адаптироваться. Через пару секунд уже видны желтые потолочные лампы, сбоку – вспыхивающие в свете фар вертикальные или горизонтальные желтые флажки.

Изредка попадались и плохо освещенные тоннели.



Впрочем, днем надо быть осторожным и на выезде из тоннелей. В первые доли секунды ослепляет яркий солнечный свет. А там, не дай бог, ремонтный участок и камикадзе-дорожник.

Лучше всего ехать по этой дороге ночью, когда в оранжевом мягком свете далеко видны внутренности тоннеля, но расслабляться нельзя. В сумерках на дорогу между тоннелями сползает туман. Горы все-таки.

Ночью, пока из-за поворота не видишь желтую нору, возникают удивительные миражи. Белая церковь или дом на фоне черной горы кажутся висящими в воздухе. Днем – другая, уже чересчур реальная картина. Невысоко над тоннелями расположены домики, гаражи, огородики, и кажется, что прямо в чей-то двор влетаешь на большой скорости.

В Генуе несешься по автомагистрали довольно близко от жилых домов на уровне третьего, а то и пятого этажей, ныряешь в тоннели в черте города, и начинаешь, как в гигантском панцире улитки бешено закручиваться то вправо, то влево.



«Автострада» (Free. Highway)

Мне ли говорить об Италии, воспетой великими писателями, художниками, поэтами и тонкими знатоками искусства? К тому же все вышеперечисленные, прежде чем браться писать о стране Данте и Леонардо, не две недели проводили там, а месяцы и даже – годы. Но вот рассказать об автострадах я, думаю, имею право.

Н. Ильина. Дороги и судьбы



Несясь на большой скорости по автострадам, я восхищался работой итальянских дорожников. Такое количество тоннелей пробить, столько высоченных мостов-виадуков построить и поддерживать все это хозяйство в образцовом состоянии!

В корне изменилась ситуация с тех пор, как русский автомобилист Нагель писал такие строки:

Впрочем, известный рекорд, в смысле плохого состояния дороги, побила все же Италия: во время пути Рим-Неаполь-Флоренция нам пришлось познакомиться с прелестями оригинальных принципов дорожного строительства итальянцев. Эти последние, как оказывается, чинят свои дороги следующим образом: насыпают щебень и предоставляют ему самому впитываться в землю; не желая быть варварами по отношению к нашим шинам, мы принуждены были ехать почти шагом².

² Журнал «Нива» №9, 1914 г.



Дороги эти не бесплатные, но за удовольствие надо платить (а в машинах небольшой бардачок для чеков не помешало бы предусмотреть)³.

По таким дорогам итальянцы носятся лихо. Мчишь во втором ряду между тоннелями со скоростью 140 км/ч и думаешь: никто не должен обгонять (разрешенный максимум в Италии и Франции – 130 км/ч), но не тут-то было. На хвосте повисает сразу несколько машин, и приходится уходить в первый ряд.

Уступал я здесь спокойно и не из-за ущербности транспорта. На обратном пути, когда спешил в римский аэропорт, на скорости 160—170 км/ч Fiat Punto шел ноздря в ноздю с самыми престижными авто.

Для поездок по Италии надо покупать дорожную карту, на которой местные названия магистралей, начинающиеся с буквы А, продублированы их европейскими именами с буквой Е. На моей «мишленовской» карте были только с А. Это осложняло восприятие на большой скорости многочисленных табличек с европейским обозначением.

В Генуе надо быть особо внимательным. Там настолько запутанный клубок автострад, что можно незаметно оказаться на дороге, ведущей на север – в Милан.

И самое главное. До самой французской границы надо ориентироваться на надпись «Вентимилья» (Ventimiglia). Не помпезно звучащая Империя или фестивально-песенный Сан-Ремо, а именно этот захолустный городок, о котором мы никогда не слышали, для итальянцев путеводная звезда во Францию. Он хоть и мал, но находится у самой границы. Поэтому его и указывают на табличках.

Сейчас почти все ездят по навигаторам, но бумажную карту я бы все-таки порекомендовал иметь с собой – полностью на электронику лучше не полагаться (подробнее в практической части).

³ Об оплате проезда на автомагистралях в разделе «Практическая информация».



«На границе» (Eagles. On The Border)

Все ближе граница, убегает из-под колес Италия – неотвратимо, невозвратно. Явилась, как мимолетное виденье, и вот уже становится воспоминанием.

Н. Ильина. Дороги и судьбы



Во время предыдущей поездки в Европу мы въехали во Францию из Германии на редакционной Toyota Land Cruiser без остановки, но все же жандармов на границе видели. А если въезжать с юга, из Италии? И на этот раз Европа продемонстрировала верность Шенгенскому соглашению. Ни пограничников, ни полиции на дороге не оказалось.

Последний итальянский пункт оплаты. Через пару километров должна быть Франция. Какой-то отстойник проезжаю и ремонтные участки. Тоннель, еще тоннель. Некоторые освещены не очень.

Вдруг при въезде в очередную гору ее внутренности озаряются ярким солнечным светом. В скале прорублены огромные окна! Такого я еще не видел.

Проношусь мимо голубого щита. Через несколько секунд в сознании проявляется в окружении звезд, напоминающих первый американский флаг, слово «Франция». Все, закончилась Итальянская Ривьера. Началась Французская или Лазурный берег.



«Лениво-дикий юг» (Allman Brothers Band. Idlewild South)

А местность продолжала быть холмистой, и прекрасные виды бежали мимо.

Н. Ильина. Дороги и судьбы

Автомагистраль, проходящую по Лазурному берегу Франции, легко представить тем, кто ездил из Ялты в Севастополь. Мысленно надо расширить и улучшить эту дорогу, а все остальное – высокое расположение над морем, живописные серые скалы с редкой растительностью, заливы, бухточки-каланки и, конечно же, яркое солнце – оставить такими же. Ну и вместо правительственных дач и элитных санаториев представить виллы кинозвезд, добавив таблички со стоимостью въезда в Канны, и картина будет полной.

На французской трассе вместо кармашков на обочине появилась полноценная аварийная полоса. Горы расступились, и тоннели стали попадаться реже.

Перед тоннелями появились надписи «Зажгите фары». Итальянские дорожники об этом не напоминали, как и о ремнях безопасности. Не видел я в соседней стране и надписи на щитах и электронных табло: «Я пристегиваю своего ребенка тоже» и «Ремни спереди и сзади».

Замелькали таблички с зоной слышимости радио «Трафик» и призывы слушать информацию о дорогах. Послушно переключился. Думал, буду узнавать о пробках и ремонтных участках с перерывами на музыку. Оказалось, наоборот.



«Технический экстаз» (Black Sabbath. Technical Ecstasy)

*О чем скучает старое авто?
О времени оставившем морщины,
И помнят полупущенные шины
Минуты, согревавшие мотор.
Юстас-Ценский. Старое авто*

Первую остановку на Лазурном берегу сделал в районе Канн. В городке Мужен⁴. Его я проехать не мог. И заранее планировал, и дорожная разметка (см. фото) не дала бы любителю автостарины проскочить уникальное место.

Оно действительно уникальное. Это маленький рай для богатых, утопающий в реликто-вой зелени ухоженных парков. Причем не просто богатых, а мировых знаменитостей.

Достаточно сказать, что на вилле «Пещера Минотавра» провел последние годы Пабло Пикассо. В наше время здесь роскошная недвижимость у Мела Гибсона, Сильвестра Сталлоне и других кинозвезд. А уж именитых гостей в этом маленьком городке побывало несметное количество.

Неудивительно, со временем и центр высокой гастрономии переместился в Мужен. Здесь создавали свои кулинарные шедевры всемирно известные мастера.



И музеи здесь открылись под стать проживающей публике.

Кроме автомобильного, в городке еще и музей фотографии Андре Виллера с уникальным фотоархивом, показывающим жизнь Пикассо, и музей классического искусства с шедеврами из частных коллекций. Кроме живописи и скульптуры, монет и керамики в последнем представлена одна из самых больших частных коллекций оружия древней Греции и Рима.

⁴ Mougins («ou» произносится как «у», но нередко можно встретить написание «Мюжен»).

Из-за дефицита времени знакомство с неавтомобильными достопримечательностями я отложил на потом. А вам советую, если будет возможность, не откладывать.

«Le monde est vaste et la vie est courte!» – «Мир огромен, а жизнь коротка!» Это слова моего знакомого французского путешественника Эрика Массье дю Бьеста⁵, совершившего две автомобильные кругосветки.



Вот и автомузей.

Перед зданием из стекла и бетона умиротворяющая обстановка, подготавливающая фаната к погружению в мир автошедевров. Справа гладь небольшого озера. На газонах – автомобили недавнего прошлого и абстрактные фигуры из выхлопных труб, рядом с которыми степенно прогуливаются лебеди.

За порогом мир формульных болидов и лемановских суперкаров, раллийных вариантов серийных машин и уникальных спортивных авто недавнего и давно ушедшего прошлого. «Феррари», «Мазерати», «Ягуары», редкие «Мерседесы»...

Много здесь и чистокровных итальянских купе «Гран туризмо». Вот красавица «Миура», чьи формы сравнивали с Софи Лорен. Есть и Ferrari 365 GTB/4 – известная по многим фильмам легендарная «Дайтона».

Захватывает дух при виде загадочных «Испано-Сюиз», воспетых Александром Вертинским, и редчайших «Бугатти» всех мастей – их не увидишь в наших музеях. Среди уникальных французских машин прошлого притаилось и современное среднемоторное полноприводное купе Bugatti EB 110 (1994 г. в.)

⁵ Читайте о нем в моей книге «Звезда и смерть Андре Ситроена. Citroen Traction Avant».



Мои любимые «богини» – Citroen DS. На них ездил президент Франции де Голль и Фантомас. С лотарингским крестом на радиаторе – Lorraine-Dietrich, увековеченный в нашей классике.

Помните в «Золотом теленке» Ильфа и Петрова:

Порода машины была неизвестна, но Адам Казимирович утверждал, что это «лорен-дитрих». В виде доказательства он приколотил к радиатору автомобиля медную бляшку с лорен-дитриховской фабричной маркой.

А это тщательно воссозданный интерьер гаража начала двадцатого века с «Сальмсоном»⁶ на переднем плане.

Ух, давно я такого удовольствия не получал! В одном месте увидеть столько раритетов! В великолепном состоянии!

Хотелось еще долго бродить среди уникальных автомобилей, внимать историю каждого, рассматривать мельчайшие детали, но время поджимало. Надо до Парижа добраться, попасть на мировой автосалон. А до него пилить и пилить еще.

Но удовольствие я все же продлил. На обратном пути вновь посетил этот музей.

⁶ Salmson.



«Я – не я» (Mick Fleetwood. I'm Not Me)

Я никогда не думал, что в далеком будущем, за границей, на вопрос «Откуда вы?» – буду отвечать, стесняясь: «Из России». Мол, извините, так получилось... И тут же буду добавлять: «Но я – не мафия».

М. Задорнов. Я никогда не думал

Переполненный впечатлениями после такого количества увиденных раритетов собираюсь продолжить гонку. Но сначала надо заправить машину – вон, и АЗС рядом, да и самому заправиться не помешало бы.

В ближайшем кафе все столики заняты. Время обеденное. Спрашиваю разрешение и подсаживаюсь к пожилой паре.

Разговорились. Киваю на графинчик с водой на столе:

– Для разбавления вина?

Мне с сарказмом отвечают:

– Это вы Бальзака начитались. Во Франции сейчас не так.

Впрочем, в рассказе Ивана Бунина «В Париже», написанном через 90 лет после смерти Бальзака, читаем: – А вино какое прикажете? – Красное. Обыкновенное, – какое у вас всегда дают к столу. Она отметила на блокноте и переставила с соседнего стола на его стол графин с водой. Он закачал головой: – Нет, мерси, ни воды, ни вина с водой никогда не пью. L'eau gâte le vin comme la charette le chemin et la femme – l'âme⁷.

– Откуда вы?

– Из России.

– Не может быть! – удивляется мадам. – Вы не из России.

– Из России.

– Нет.

– А откуда же, по-вашему? Смеюсь.

– Из Италии.

– Да, еду из Италии. Вон машина с римскими номерами, – указываю на Fiat Punto за окном. – Но сам-то я из России.

– Нет, вы нас разыгрываете.

Паспорт показать я не додумался. Да и стоило ли проявлять упрямство и что-то доказывать?

Все же интересно, почему мне не поверили? То ли рогов и хвоста у меня не было (о, эти ужасные русские!), то ли балалайки и ручного медведя, а может – бутылки водки и шапки-ушанки? Или у меня непременно должен быть автомат Калашникова? Вещь, конечно, полезная в дороге, не спорю, но пришлось его оставить дома.

⁷ Вода портит вино так же, как повозка дорогу и как женщина душу (франц.).



Вот и гадай теперь. Одно лишь утешает – задумаю я бродяжничать по Европе, отловившие меня французы, если им не показывать «краснокожую паспортину», депортируют в Италию, а итальянцы в свою очередь – во Францию. Так и буду я скитаться внутри Шенгена, если он, конечно, сохранится к тому времени.

Чтобы не быть голословным, приведу несколько забавных подтверждений, куда меня депортируют из Италии (по всей видимости, из-за акцента).

На обратном пути из Парижа в первом же кафе на итальянской территории вышел небольшой конфуз. Кофе получаю, выпечки нет. Забыли, наверное, или плохо выговаривал слова при заказе.

– Сеньора, где моя булочка? – стараюсь членораздельно говорить по-итальянски.

– О, не волнуйтесь, месье, сейчас в микроволновке подогреется. Ответ с улыбкой и на французском.

Ладно, рядом граница с Францией. Народ здесь практически двуязычный, особенно в сфере торговли и сервиса, но это наваждение продолжилось и в центре Италии!

Банкомат не выдавал мне деньги. Вчитываясь, что он пишет на итальянском, услышал от подошедшего пожилого гражданина: «Мы итальянцы – дураки...» Я оторопел. Фраза на французском, но говорит итальянец! Причем так нелестно о своей нации.

Как выяснилось, это относилось к банкомату, в котором закончились купюры, но за транзакцию он мог снимать деньги. Сеньор решил предупредить «француза», за что я ему благодарен, и заодно прошелся по создателям таких бездушных железных ящиков, которые грабят иностранцев.

Когда в камере хранения в римском аэропорту вышла заминка с мелочью, служащая, услышав мой итальянский, усмехнулась и перешла на французский.

Завершающим аккордом во французском статусе в Италии стала поездка в римском такси после сдачи Fiat Punto дилеру.

Водитель, похожий на Лелика из «Бриллиантовой руки», после наказа (на итальянском) гнать во весь опор в аэропорт, начав лавировать между машинами, спросил о погоде в Париже. По-французски, естественно.

– Дожди, – устало ответил я, уже никому ничего не доказывая.

О французском языке и как преодолеть языковой барьер читайте в разделе «Практическая информация».



«Место в моем сердце» (Mireille Mathieu. Une Place Dans Mon Coeur)

Моя жизнь напоминает небо над Авиньоном. Какие бы ни нависали темные тучи, они вскоре расходятся, и снова светит солнце...

Мирей Матье. Моя судьба

Одометр послушно отсчитывает пройденные километры. Трасса проходит вне городов. О них напоминают лишь таблички.

Показался щит: «Авиньон – город пап».

Может для кого-то он и ассоциируется с главами католической церкви, проживавшими здесь в четырнадцатом веке, но в моем сознании навсегда связан только с одним именем – Мирей Матье.

Мирей... Голос моей юности, любимая певица. По твоим завораживающим песням с раскатистым грассирующим «р», а может и благодаря им, я учил французский⁸.

Проезжаю твой родной город, где ты когда-то клеила конверты на фабрике, помогая многочисленным братьям и сестрам. Отсюда, с победы на местном радио со знаменитой песней Пиаф «Жизнь в розовом цвете» начался твой триумфальный путь в Париж. Из Золушки ты превратилась в принцессу и заменила на французской эстраде недавно ушедшую звезду.

Увы, настали другие времена. Твой замечательный голос почти не звучит во французском эфире, но его помнят и любят в России.

Мне вспомнилось твое выступление в Москве летом девяносто седьмого года. Думал: увижу в Кремлевском концертном зале пару сотен интеллигентных старушек, да студентов, изучающих французский язык, но ошибся.

И огромный зал был битком набит, и почитатели были самые разные. Рядом со мной сидел классический «браток» с толстенной золотой цепью на шее и восторженно аплодировал.

На том концерте чуть не сломался рояль под тяжестью подаренных цветов, долго-долго рукоплескал тебе стоя зал и не отпускаял...

Ты всегда отвечала взаимной любовью своим почитателям в России. Не раз приезжала на гастроли, пела на Красной площади, тебе подпевал военный хор.

А еще я в юности считал, что все француженки такие красивые, как ты. Увы, заблуждался. После близкого знакомства с Европой и Америкой точно знаю, где самые красивые женщины. И для этого, как оказалось, далеко ехать не надо.

Из Москвы на французскую автомагистраль меня вернула табличка с призывом проверить дистанцию до впереди идущей машины. Для этого на трассу обычно наносят большие белые «птички», по которым надо ориентироваться. На этом контрольном участке увидел нечто новое. Полоски вдоль обочины.

Вот и разъяснение на плакате: «Одна полоска – опасно, две – нормально».

⁸ Рекомендую учить французский язык по песням в исполнении Мирей Матье – у нее четкая дикция и песни красивые.

«Сильный дождь» (Bob Dylan. Hard Rain)



*Мы мчались по автострате, поливаемые сверху дождем, а с боков
грязной водой из-под колес всевозможных видов транспорта, как обгоняемых,
так и обгоняющих...*

Н. Ильина. Дороги и судьбы

К Лиону подъезжал ночью по неосвещенной дороге. Слепили фары встречных машин из-за недостаточного количества щитков на разделительных барьерах. Жаль, хорошее дело не до конца довели.

Автомагистраль проходит через город, а он огромный. Долго в черных водах Роны отражались подсвеченные желтым светом мосты, старинные здания, высотки и сама уже освещенная скоростная дорога. И это в обычный день. Что же здесь творится во время праздника света в начале декабря?

За Лионом погода ухудшилась. Зарядил нудный дождь, временами переходящий в ливень. Все это вместе с туманом и ограничением скорости до 110 км/ч было совсем нестати спешащему на мировой автосалон журналисту.

С ограничениями приходилось считаться. За двести пятьдесят километров до Парижа увидел стоящую в засаде полицию. Наверстывать упущенное приходилось за счет «спонсоров», пристраиваясь в хвост вырвавшегося вперед лихачу.

Вода из-под колес многочисленных фур накрывала «Пунто» целиком, и я все гадал, надо будет мыть машину или нет? Прошлый опыт подсказывал: необязательно. Действительно, в Париже на ней был лишь легкий золотистый налет.

Щетки не всегда успевали очищать лобовое стекло. Задний же «дворник» хорошо справлялся со своими обязанностями. Видимо, у Fiat Punto аэродинамика продуманная – заднее стекло особо не загрязнялось и не требовало постоянной очистки во время всей поездки. Впрочем, это европейская дорога, на нашей не знаю, как обстояло бы дело.

Местность после долины Роны и Соны была холмистой. Часто приходилось под дождем заниматься настоящим слаломом на большой скорости, но пенящиеся от бурлящей воды повороты машина проходила уверенно, без намека на снос или аквапланирование.

Специально не смотрел на маркировку шин в дороге, чтобы не нарушать чистоту эксперимента. Только в конце, в римском аэропорту, увидел: «Пунто» был обут в 14-дюймовые Goodyear Eagle NCT 5.

В непогоду, когда меня обгонял близнец моего Фиата – их, как оказалось, не только в Италии полно, но и во Франции – отмечал хорошо видимые высокие блоки габаритных огней и указателей поворотов.

Хорошо видны в дождь во Франции и ремонтные участки. С мигающими желтыми фонарями на столбиках. О них заранее предупреждали электронные табло с указанием протяженности участка и срока окончания работ. Иногда там махал флажком желтый автомат на колесах. Забавное зрелище. Словно тебя приветствует робот или инопланетянин.

«Поворотный пункт» (John Mayall. The Turning Point)

*Кончились леса и долины, автострада стала все чаще
разветвляться, все чаще стали мелькать стрелки-указатели
с названиями городов, мы же держались той, на которой написано:
«ПАРИЖ».*

Н. Ильина. Дороги и судьбы

Ближе к городу, имеющему «такое сильное волшебное, призывное действие», движение заметно усилилось. Изменился и его характер. Начались интенсивные обгоны, водители стали нервными и нетерпеливыми. Это появились вечно спешащие парижане и жители пригородов.

Плюс местные сюрпризы в виде неожиданно вылетевшего из-за деревьев и низко прошедшего над трассой «Боинга-747», громадины с турбинами на консолях.

Наконец-то мне стало ясно, зачем существует знак «Низколетящие самолеты» (правда, в районе аэропорта Орли, мимо которого проезжал, таковых не обнаружил). От неожиданности можно шарахнуться в другой ряд или еще чего-нибудь отчебучить.

Прямо по курсу начали проступать очертания «столицы мира». Замаячил Монпарнаский небоскреб. Затем появилась какая-то неестественно маленькая Эйфелева башня.

Но Париж не спешил заключить в свои объятия ошалевшего от бесконечной гонки журналиста. Из-за скопления машин скорость на автомагистрали упала до смехотворных 40 км/ч, а вскоре почти до нуля.



Это была первая пробка, о которой электронное табло честно предупредило и потом указало ее протяженность. С этого момента бешеный бег по скоростным дорогам сменился на черепаший шаг по парижским улицам.



Увидеть и не умереть (Париж)

– Расскажи лучше, Александр Викторович, про Париж.

– Париж – это Париж, – вздыхал бывший управляющий. – Его надо видеть.

В. Першанин. Телохранитель

На подступах к Парижу стал гадать, где же остановиться? Причем так, чтобы и недорого, и место для машины было. Желательно бесплатное. По всему выходило – в пригороде.

В самой столице сейчас не найти свободного места в гостиницах по адекватной цене. Туристический сезон еще не кончился, впрочем, в самом посещаемом городе мира он никогда не заканчивается, да и гостей на грандиозный автосалон съехалось немало. Одних журналистов должно было приехать около десяти тысяч!

Решил остановиться в Сент-Женевьев-де-Буа. Проехать мимо этого городка, в котором находится русское кладбище, я не мог. Еще в марте хотел побывать здесь с нижегородской делегацией, которая отправлялась устранять последствия урагана.

Поколесив по узким улочкам городков, граничащих с Сент-Женевьев, и спросив дорогу у парня с девушкой, нашел хорошо мне знакомый и самый приемлемый для российского автомобилиста вариант – гостиницу с автомобильным названием «Формула-1».

В этой «камере хранения» днем нет служащих. Вставляю банковскую карту в автомат у двери и после компьютерного опроса получаю код допуска. Смотрю на «Пунто»:

– Отдохни, друг. Смотаюсь на аккредитацию на скоростной электричке RER, получу пропуск на стоянку, а завтра рванем в Париж уже вместе.

Насчет известного выражения «Увидеть Париж и умереть», переделанного в заголовке. Шутки шутками, но мне рассказывал знакомый врач из Перми, что у них одна дама перед сложной операцией первым делом слетала в Париж, а уж потом легла в больницу.

Агрессивные «зайцы»

И сейчас еще, если в каком-нибудь большом провинциальном городе или в плохо знакомом мне парижском квартале прохожий, сообщая, как попасть в желательное для меня место, показывает мне вдали, в качестве опорного пункта, какую-нибудь каланчу или монастырскую колокольню...

М. Пруст. В поисках утраченного времени

Хочется с особой теплотой вспомнить французов, показывавших мне дорогу. Все без исключения жители городов и деревушек, к которым я обращался с просьбой показать нужный путь, делали это с удовольствием, бросая свои дела.

Один француз, спешащий на электричку, в тот день они из-за забастовки ходили редко, после моего вопроса пошел даже в обратную сторону и почти полкилометра вел какими-то сокращенками к гостинице. На мои протесты махал рукой. Мол, он здесь живет, а я приезжий.

Это к вопросу о стереотипах некоторых наших граждан о французах. Мол, они и такие, и сякие.

Неправда. Просто надо улыбаться и на понятном языке четко говорить, что тебе нужно. На понятном – значит на их родном, пусть и с сильным акцентом. И не пытаться пользоваться неуместным здесь английским.

Итак, дорогу к станции мне по очереди показали несколько человек. Последней была мадам, чуть ли не за руку доведшая до места. На мой вопрос по поводу безжизненного перрона ответила:

– Разве вы не знаете? Сегодня забастовка. Ходят только несколько поездов. С возвращением у вас могут быть проблемы.

Надо же, угораздило меня попасть в день классовых разборок!⁹

Хотел уже спросить, чего, собственно, не хватает местному железнодорожному пролетариату в стране, по дорогам которой ездят только новенькие авто (редко встретишь старину Citroen 2CV¹⁰), где вино дешевле минеральной воды, где в магазинах их любимой закуски – сыра – четыреста сортов, где минимальная зарплата...

Раздался свисток. Из-за поворота показался стремительно приближающийся поезд.

Шустрый старичок нажал на кнопку у дверей, они с шипением открылись, и я попал внутрь парижского пригородного электропоезда. Шикарная, однако, электричка! Двухэтажная, с почти самолетными креслами, с туалетом...

Причину забастовки мне рассказали попутчики. Оказывается, железнодорожных служащих достали своей агрессивностью «зайцы»! Мало того что без билетов ездят, так еще и контролерам угрожают.

Время за беседой пролетело незаметно. Поезд, если не ошибаюсь, под названием «Бали» – скоростным электричкам дают имена собственные, так легче находить в расписании – прибыл на вокзал Аустерлиц. Пора выходить. Для этого надо нажать на квадратную черную кнопку. Посмотрев, конечно, сначала, с какой стороны перрон.

«Я в Париже!» Эта мысль производит в душе моей какое-то особенное, быстрое, неизъяснимое, приятное движение...

Н. Карамзин. Письма русского путешественника

⁹ Впрочем, при каждом приезде в Париж я заставлял забастовки транспортников.

¹⁰ Читайте об этой замечательной машинке мою книгу [«Куда можно поехать на этой «жестянке»? Летопись путешествий и приключений на Citroen 2CV»](#).

Ровесник двадцатого века

*Нас Тартар поглощал, зовущийся эРэРом,
Выплывавая вновь навстречу октябрю.
С. Абрамов. Прикосновение к Парижу*

В черте города скоростные пригородные поезда RER ныряют под землю и приходят на станции, соединенные подземными переходами с метро. Мне повезло. Служащие столичной подземки не выясняли в этот день отношения с «зайцами», и я благополучно добрался до выставочного комплекса.

Несколько слов о парижском метро, которое и подарило нам привычное название этого замечательного городского вида транспорта (сокращенное от французского «метрополитен»).

Оно проложено неглубоко под землей, имеет три сотни станций, расстояние между которыми не более полкилометра; обычно следует вдоль улиц (что в отличие от той же Москвы очень удобно), и, как я уже говорил, соединено с линиями поездов RER.

Удобство еще и в общем билете на метро, автобус и скоростные электрички RER в черте города.

Покупать надо книжечку (карне) из десяти билетов. Это дешевле (вроде есть и детские билетки, но с детьми я не ездил). Еще выгодней оформить проездные карты, если располагаете временем – хотя бы неделей – и хотите основательно познакомиться с городом.

С учетом дорогой поездки из аэропорта Шарль-де-Голль и обратно выгоднее всего карта Navigo (недельная действует с понедельника, есть и однодневный вариант). Она состоит из двух карт. В одну из них надо вклеить ваше фото (если забудете взять из дома, сфотографироваться можно в специальных автоматах).

В дневной проездной Mobilis фотография не нужна. Есть еще карта Paris Visite, но она не очень выгодна.

*С 1 января 2023 г. билет в парижском метро будет стоить 2,1 евро.
10 штук (карне) – 19,1 евро.
Недельный проездной Navigo подорожает на треть, до 30 евро.
Месячный Navigo будет стоить 84,1 евро.*

Для посещения музеев и других достопримечательностей Парижа предусмотрена карта Paris Museum Pass. Она дает право и на проход вне очереди (не всегда). Экономия зависит от сроков пребывания и количества запланированных посещений. Если ограничиться всего парой музеев, в ней нет смысла.

Все течет, все изменяется («Tout passe, tout casse, tout lasse»). Книжки не успевают за такой часто меняющейся информацией. Особенно много нюансов в правилах пополнения карты Navigo. Например, до какого дня можно положить деньги на текущую неделю (на момент написания книги – до пятницы). Пожалуйста, о парижских проездных картах проконсультируйтесь перед поездкой в Интернете.

Билет в метро вставляете в автомат магнитной полосой вниз, и если он действителен, через пару секунд с отметкой времени выскочит из щели у турникета. Загорится надпись «Возьмите ваш билет». Его обязательно надо сохранить. В любой момент могут спросить контролеры.

Почему проверяют билеты у граждан внутри метро и на выходе? В отличие от наших турникетов-капканов, способных, как в известном мультфильме, лишить волка хвоста, париж-

ские – просто вращающиеся в горизонтальной плоскости трубчатые конструкции. Их легко преодолеть спортивным юношам¹¹.

Об этом я знал еще в университете от одногруппника Жан-Пьера. Студент из Конго рассказывал в середине восьмидесятых о своих похождениях по Парижу во время каникул, о том, как ловко перепрыгивал через турникеты в метро, и сожалел, что в Москве такую штуку проделывать нельзя.



Сегодня в парижском метро длинноногому Жан-Пьеру пришлось бы труднее. За турникетом нужно отодвигать высокую металлическую дверь – защиту от прыгающих «зайцев». Но современные последователи моего сокурсника и тут нашли выход. Проходят по двое-трое, пока проложивший им дорогу придерживает дверь.

Переходы парижского метро выглядят скромнее московских, но все-таки они чистые, попрошак почти не видно, а главное – нет привычных толп. Сами же станции не чета нашим столичным. Особенно центральным. Все довольно скромненько, но функционально. Более художественно смотрится реклама на стенах. На слегка вогнутых щитах изображение словно оживает.

Особенность парижского метро еще в том, что поезда ходят между платформами и для поездки в противоположном направлении надо идти через переход. Поэтому внимательно следите за указателями с названиями конечных станций и номерами линий.

Вход и выход из вагона тоже имеет особенности. Чтобы открыть дверь, надо откинуть задвижку. В новых вагонах – нажать на зеленую кнопку. Если никто не входит-выходит, дверь останется закрытой. У дверей расположены откидные сиденья, но таблички предупреждают: ими запрещено пользоваться в часы пик.

Ездить в парижском метро приятней, чем в московском. Нет давки, вместо попрошак по вагонам курсируют музыканты, и оно кажется менее шумным.

¹¹ Говорят, сейчас на некоторых станциях и на выходе надо вставлять билет в автомат. Не исключено, что со временем это станет общим правилом.

На подступах к Парижу

Мы приближались к Парижу, и я беспрестанно спрашивал, скоро ли увидим его? Наконец открылась обширная равнина, а на равнине, во всю длину ее, Париж!..

Н. Карамзин. Письма русского путешественника

На следующий день на Fiat Punto я влился в плотный поток машин, спешащих в столицу. Из-за пробок, о которых информировали огромные электронные табло, процесс этот растягивался, но все равно езду в автомобиле нельзя было сравнить с электричкой, даже комфортабельной и скоростной.

За рулем ты сам себе хозяин. Не зависишь от чьего-то расписания и забастовок. Поднимало настроение и то, что в окрестностях Парижа не берут плату за проезд по автомагистрали.



В другие дни, чтобы избежать пробок, пробовал искать неурочные часы, но понял – это бесполезное занятие. Лишь в субботу поток машин немного ослабевал.

Часть населения мегаполиса давно поняла: самое эффективное средство от потери времени в пробках – мотоцикл или мотороллер. На них молодежь занимается слаломом в узком пространстве между машинами, а когда попадаетсся свободный участок, бьет рекорды скорости для двухколесного транспорта. Видел, как владелец мощнейшего Porsche Carrera 2 не мог угнаться за мотоциклистами.

Поэтому и популярно двухколесное такси в Париже. У молодежи. Людям степенным – сесть на заднее сиденье мотоцикла, лавирующего между машинами на большой скорости, – гарантированный инфаркт.

Неожиданно пробка рассосалась, и лавина машин взяла с места в карьер. Показался построенный на семи холмах, как и Рим, город. Его визитную карточку – Эйфелеву башню – заслонил 210-метровый небоскреб на Монпарнасе.

Скоростное кольцо

Второе кольцо длиной в тридцать два километра соединяло между собой бывшие предместья Парижа, опоясывая кварталы, некогда находившиеся за границей внешних бульваров.

Ж. Верн. Париж в XX веке

Несмотря на появившиеся прямо по курсу знакомые всему миру памятники французской столицы, плотно застроенная территория вдоль дороги еще не была Парижем. За окном проносились его многочисленные пригороды.

Все произошло, как и предсказывал в 1864 году Жюль Верн в романе «Париж в XX веке»:

«Париж взломал свои старые границы... и поглотил Булонский лес, равнины Исси, Ванва, Бийянкура, Монружа, Иври, Сен-Манде, Баньоле, Пантена, Сен-Дени, Клиши и Сент-Уана. Его экспансию в западном направлении остановили высоты Медона, Севра, Сен-Клу».

Настоящий Париж, как и Москва, находится внутри кольцевой дороги. Только парижское кольцо меньше московского и напоминает больше ТТК – третье транспортное кольцо нашей столицы.

Когда-то здесь были крепостные валы. На их месте появились бульвары. В шестидесятые годы уже прошлого века 35-километровое кольцо превратилось в скоростную трассу. Ее здесь называют «периферик» (от словосочетания «периферийные бульвары» оставили только прилагательное).

По «периферик» и скоростным дорогам, проложенным вдоль набережной Сены, удобно добираться до нужной улицы в исторической части города.

Только надо помнить, что Париж отделен от пригородов этим скоростным кольцом так же, как в былые времена крепостной стеной.

Для въезда на «периферик» существует «порты», бывшие ворота, и если зазеваться и проскочить их, то вас ждет экскурсия по пригородам столицы, которые мало чем отличаются от окраин Парижа.



При выезде на «периферик» с юга, с участка автомагистрали Аба надо быть особо осторожным. Дорога, проходящая под эстакадой, настолько извилиста, что, пройдя ее на грани заноса машины, я понял, что знак с ограничением скорости до 50 км/ч здесь не просто так поставили.

В пробках на «периферик» приходилось ползти со скоростью 15—20 км/ч, часто останавливаться и трогаться в горку, нередко с ручника. Сзади вплотную подъезжают машины и чуть ли не бампером подпирают ваш автомобиль.

При перестроении французы уступают неохотно, но все-таки чаще, чем в Италии.

Вспоминал вежливых канадцев. Но сравнивать водителей двух континентов некорректно. Разный ритм жизни. В древних европейских городах скученность сумасшедшая, а в Новом Свете – многие из мегаполисов строились сразу с учетом большого количества автомобилей.

Езда по городу

*Я летал по парижским улицам, развалиясь на мягких подушках
блестящего экипажа.*

Оноре де Бальзак. Шагреневая кожа

Катаясь по французскому городу, надо помнить – скоростная планка по сравнению с нашей ниже на 10 км/ч. В микрорайонах максимальная разрешенная скорость и того меньше – 30 км/ч. Лишь на «периферик» и скоростных участках вдоль набережных можно разогнаться до 70 км/ч.

На парижской улице с трехрядным движением и на «периферик» разделительная полоса между вторым и третьим рядами часто приватизируется мотоциклистами. Они этим «правом» вовсю пользуются. Лучше прижиматься вправо-влево, чтобы не снесли бок вашей машины.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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