

Александр Ельчищев



# КУДА МОЖНО ПОЕХАТЬ НА ЭТОЙ «ЖЕСТЯНКЕ»?

Летопись путешествий  
и приключений на Citroen 2CV

Александр Ельчищев

**Куда можно поехать  
на этой «жестянке»?**

**Летопись путешествий  
и приключений на Citroen 2CV**

«Издательские решения»

## **Ельчищев А.**

Куда можно поехать на этой «жестянке»? Летопись путешествий и приключений на Citroen 2CV / А. Ельчищев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-500179-5

Во время первых презентаций Citroen 2CV французы язвительно интересовались: «Куда можно поехать на этой „жестянке“? Не страшно ли отправиться на ней до ближайшего супермаркета?» Пройдет немного времени, и неказистый с виду автомобильчик удивит мир покорением пятикилометровых вершин в Андах, раскаленных песков Сахары и Атакамы, снегов Огненной Земли и Аляски, джунглей Африки, Азии и Южной Америки. Перед вами первая в нашей стране летопись путешествий и приключений на этой замечательной машине.

ISBN 978-5-00-500179-5

© Ельчищев А.  
© Издательские решения

## Содержание

Предисловие к третьему изданию	6
Сотрудничество	7
Использование авторских фотографий	8
О чем и о ком эта книга	9
«Ущипните меня, это мне мерещится?»	13
Рекордсмен по прозвищам	15
Находка на чердаке	21
Особенности конструкции	25
«Четыре колеса под зонтиком»	29
Десантный и полноприводный	32
Пятидесятые годы	34
1952	35
1953	37
Через три Америки (1953—1954)	40
1954	55
Citroen 2CV AZ (сентябрь 1954)	56
1955	58
К индейцам тараумара (1955)	59
Из Алжира к Красному морю (1955)	71
1956	78
Вояж 16-летнего Бернара Рикара в Западную Африку (1956)	80
Конец ознакомительного фрагмента.	85

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

**Александр Ельчищев**

*Простому, надежному и выносливому транспортному средству для дальних путешествий, а также всем скептикам и недоумевающим при виде этого автомобиля посвящается*

*Константину Сергеевичу с надеждой на совместные поездки на Citroen 2CV*

*Фотограф Александр Ельчищев*

*Иллюстратор Александр Ельчищев*

© Александр Ельчищев, 2021

© Александр Ельчищев, фотографии, 2021

© Александр Ельчищев, иллюстрации, 2021

ISBN 978-5-0050-0179-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## **Предисловие к третьему изданию**

Перед вами 3-е издание (июль 2021 г.)<sup>1</sup> первой в нашей стране летописи путешествий на культовом французском автомобиле.

Оно сделано более читабельным – сокращены длины в ряде глав, обновлены иллюстрации, исправлены ошибки.

---

<sup>1</sup> 1-е издание – июнь 2019 г., 2-е – февраль 2020 г.

## Сотрудничество

Если вы владелец Citroën 2CV или другого аутентичного «Ситроена», ретроавтомобиля иной французской марки (сами его восстановили или совершили на нем длительное путешествие) или редких масштабных моделей французских авто, пожалуйста, сообщите автору. О вашем любимце или коллекции узнает больше фанатов.

*Если вы ищете летописца пробега ретроавтомобилей или человека, который напишет книгу о вашей коллекции или музее, при необходимости сделает сайт и будет его продвигать; если вам нужен перевод с французского и английского языков книг по автоистории, инструкций по ТО и ремонту автомобильных двигателей, обращайтесь к автору – в [Одноклассниках](#), [ВКонтакте](#), [Фейсбуке](#) или на сайте [alex-elch.ru/](http://alex-elch.ru/)*

\*\*\*

Мои книги на автомобильную тему:

[Дорогами римских легионеров, или Куда приводят мечты. Автопутешествие из Рима в Париж и обратно](#)

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

[Канадский автомобильный музей. Canadian Automotive Museum](#)

Все книги автора в интернет-магазинах: [Ridero](#), [Литрес](#), [Озон](#), [Amazon](#).

## **Использование авторских фотографий**

Все фото в книге авторские. Использование их в некоммерческих целях допускается только с указанием авторства (имени и фамилии) и активной ссылки на сайт <http://alex-elch.ru>.

Использование фото в коммерческих целях обговаривается с автором в каждом конкретном случае.

## О чем и о ком эта книга

Название книги не придумано автором – это историческая фраза, оброненная в сердцах одним из министров, присутствующих на премьерном показе Citroen 2CV в далеком 1948 году.

Чиновника высокого ранга, привыкшего передвигаться в солидных авто, понять можно. Но в тот роковой день с ним были солидарны и люди попроще, ведь вид неказистого автомобильчика вызывал жалость и недоверие.

Язвительные французы сразу же наградили его кучей нелестных прозвищ и с издевкой интересовались: «Не страшно ли отправиться на нем до ближайшего супермаркета?»



Вскоре скептикам был дан достойный ответ.

Не до конца оперившийся малыш еще с 9-сильным (!), чуть ли не мопедным моторчиком, совершил невообразимое!

За год сумел преодолеть 52 тысячи километров по дорогам и бездорожью двадцати трех стран Европы, Америки и Африки, покорить семь пустынь и даже взобраться на почти 5,5-километровую высоту в Андах, где до этого не проезжало ни одно колесо! Вот тебе и ближайший супермаркет!

Это было лишь одно из путешествий на Citroen 2CV. За ним последовали и другие, положив начало увлекательнейшему соревнованию энтузиастов, стремившихся доказать всем, на что способна их любимая машинка.

Вскоре на счету 2CV была уже первая кругосветка (возможно, первая в автоистории Франции), потом вторая, третья...

Во всех поездках «жестянка» зарекомендовала себя как простое, выносливое, надежное и неприхотливое транспортное средство.

До сих пор автофанаты из разных стран отправляются на Citroen 2CV в дальний путь, несмотря на то, что машина давно снята с производства (последние экземпляры сошли с конвейера в 1990 г. во Франции и в 1991 году в Португалии).

К сожалению, в нашей стране мало знают о том, как этот автомобиль доказывал свою профпригодность. Да и о нем самом. Ведь Citroen 2CV редки в России (я так и не смог его купить), увидеть их можно разве что на проходящих в Москве и в некоторых крупных городах ретрофестивалях.

При виде Citroen 2CV наши граждане, мало знакомые с его биографией, делают ту же ошибку, что и его соотечественники много лет назад. Они судят о ходовых качествах машины по ее непривычному внешнему виду и хлипкой, на их взгляд, конструкции.



*Citroen 2CV сейчас уже редкий гость и на парижских улицах*

В моем первом автопутешествии из России во Францию среди членов команды был такой скептик, считавший Citroen 2CV этаким выкидышем экстравагантного французского автопрома. Он с недоумением смотрел на эти «Ситроенчики» (в 1990-е годы их еще можно было увидеть на европейских дорогах) и никак не мог понять, почему их так любят.

Но внешность, как это часто бывает в жизни, обманчива, а в случае с этим автомобилем она обманчива вдвойне, что и будет продемонстрировано в этой книге.

В том марафоне участвовал и американский супервездорожник HUMMER – его первый, близкий к военному прототипу вариант. И что же? Этот напичканный электроникой дорожный танк подавился нашей соляжкой на федеральной трассе «Москва – Санкт-Петербург», и с диагнозом «выход из строя ТНВД<sup>2</sup>» был снят с пробега и госпитализирован через каких-то 600 километров после старта.

*Я тогда понял, что на «Хаммерах» нас не завоевать.*

Потом в Германии сломался наш брутальный джип Toyota Land Cruiser BJ 45, который и готовил в дороге тот самый скептик.

<sup>2</sup> Топливный насос высокого давления.



*Citroen 2CV6 Special (Франция, 1997)*

А ведь внешность и конструкция этих монстров ни у кого бы не вызвала ни малейших сомнений, ведь это именно то, что надо для дальних путешествий – рамная конструкция, мощный двигатель, большие колеса, огромный дорожный просвет... Любят у нас большие машины, особенно джипы, что тут поделаешь.

Эта книга – попытка рассказать о ходовых качествах Citroen 2CV, снять бытующие предубеждения и подчеркнуть его заслуги как АВТОМОБИЛЯ, назначение которому – ездить.

Скептики на многочисленных примерах увидят, каким живчиком оказался этот ненормальный с виду «Ситроен», в каких передрыгах пришлось ему побывать, и какие препятствия ему пришлось преодолеть.

Книга писалась долго. Приходилось по кусочкам, словно мозаичное панно, восстанавливать общую картину, но главное – пока автор собирал материал, энтузиасты успевали совершать все новые и новые турне на Citroen 2CV! Не давая поставить точку.

Впрочем, убежден – точка в «туристической» карьере этой «жестянки» будет поставлена очень и очень нескоро. В планах автора тоже внести свою скромную лепту в эту летопись путешествий. И пером, и за рулем.



*На передней обложке (слева направо):*

*Андрей Чудаков, англичанин Эдриан Рентон (Adrian Renton), владелец красного Citroen 2CV6 Club 1982 г. в., Алмаз Гатауллин (рядом со своей «Окой», проехавшей по маршруту «Казань-Владивосток-Мурманск-Казань»), немцы Гисберт Фрех и Сильвия Гизе (Gisbert Frech и Sylvia Giese), владельцы фургончика Citroen 2CV AK 400 1973 г. в., Александр Ельчищев, автор этой книги (во время пробега «One World – One Way» – «Один мир – один путь»), Казань, 9 мая 2003 г.*

*Снимал Алексей Солопов на камеру автора.*

*Книга рассчитана на автомобилистов и автофанатов, поэтому в ней встречаются специфический жаргон и термины, но по возможности им даны разъяснения.*

## «Ущипните меня, это мне мерещится?»

Вынесенная в подзаголовок прямая речь – еще одна реакция на Citroen 2CV. Эти слова, произнесенные у стенда Citroen кем-то из свиты президента Франции Винсена Ориоля, запомнились очевидцам первого показа Citroen 2CV во время 35-го Парижского автосалона.

Президенту, которому в тот день нездоровилось, и он наверняка пребывал не в лучшем расположении духа, в отличие от его высокопоставленного чиновника не изменила дипломатическая выдержка, когда перед высокими гостями предстали три совершенно необычных автомобиля.

Сказать «необычные» – значит ничего не сказать.

На исторических фото того памятного для мирового автомобилестроения дня – 7 октября 1948 года – хорошо видно, что происходило под сводами Большого дворца на Елисейских полях, где тогда проходили автосалоны Франции<sup>3</sup>.

Вот барон Петье, поддерживая под руку Винсена Ориоля, ведет его к ситроеновскому стенду, обещая показать новую модель фирмы. Барон, правда, еще ее не видел, но хоть знал, что она будет показана. Большинство же граждан были введены в заблуждение шефом Citroen Пьером Буланже, который утверждал, что на выставке не будет новинок от его компании.

*Пьер-Жюль Буланже (1885—1950), шеф фирмы и «отец» новой модели не лукавил – он принял решение показать свое детище лишь накануне ночью. Погиб в автомобильной аварии (рок – заменил погибшего в автокатастрофе Пьера Мишлена на посту главы фирм Citroen).*

Посетители, поняв, что скоро станут свидетелями премьерного показа, поспешили к зачехленным авто, один из которых был предусмотрительно огорожен цепью! Президенту и его свите пришлось целый час пробираться через взволнованное людское море к находящемуся недалеко от входа стенду. Что поделаешь – демократия.

Наконец брезент был снят.

Пока министры тарасили глаза на то, что оказалось под ним, Винсен Ориоль внимательно выслушал Пьера Буланже, «отца» Citroen 2CV, спросил о себестоимости производства и пожал ему руку.

---

<sup>3</sup> Сейчас Парижские автосалоны проходят в выставочном комплексе в Порт де Версаль (Porte de Versailles) раз в два года – в конце сентября-начале октября.



*Citroen 2CV AZL из коллекции принца Монако (Париж, 2002)*

Уверен, окружение президента еле сдерживалось, чтобы не прыснуть от смеха, когда шеф «Ситроена» назвал «революционной моделью» то, что они увидели перед собой.

О том, что именно они увидели, чуть позже. Скажу лишь, что с таким же успехом можно было демонстрировать нашим думцам, едущим на «Майбахах» и престижных сериях «Мерседесов», дешевую модификацию «Оки» или инвалидную мотоколяску.

Когда Винсен Ориоль и его команда покинули стенд, не подозревая о том, что уже вошли в автомобильную историю, тут-то, выражаясь словами известного персонажа анекдотов, все и началось.

*Этот визит запечатлен не только на множестве фотографий, но даже на гравюрах.*

Весть о новинке облетела Париж. Два часа народ выстаивал в длиннющей очереди, чтобы попасть на выставку, более нетерпеливые граждане покупали билеты с рук за бешеные деньги, как на чемпионаты мира по футболу.

Сгоравшим от нетерпения увидеть новый «Ситроен», а это были практически все посетители, приходилось вновь выстаиваться в очередь, чтобы получше рассмотреть машины, а если повезет, то и посидеть в них.

Напор любопытствующих был таким, что стендисты после снятия десятидневной осады падали от изнеможения, а двоих из них пришлось госпитализировать.

Чтобы деловые люди смогли оценить новый автомобиль без давки, его показ был организован в более интимной обстановке – в одном из огромных парижских ресторанов.

## Рекордсмен по прозвищам

Уверен, ни один автомобиль за всю эпоху безлошадных экипажей не получил столько обидных кличек и прозвищ, как бедолага Citroen 2CV. Особенно в начале, когда любопытные могли лицезреть лишь непривычный внешний вид «самого некрасивого автомобиля в мире».

Над ним потешались, над ним издевались. Всякий норовил, выражаясь фигурально, ущипнуть и подколоть малыша.

Он был героем кинокомедий и многочисленных карикатур. На рисунках его обгоняла даже повозка с мулом – явный намек на максимальную скорость в 60 км/ч, и Буланже приходилось оправдываться – мол, это не спортивная машина.



Но страсти понемногу улеглись, и даже язвительная доселе пресса, в первую очередь местная<sup>4</sup>, встала на защиту объекта издевок, резонно напомнив, что Ford T тоже не был красавцем, однако завоевал всеобщее признание благодаря доступности.

Когда же Citroen 2CV стал поистине «народным автомобилем», который могли позволить себе люди со скромным достатком, и выявились его незаурядные ходовые качества (о чем эта книга), прозвища стали менее ироничными, потом ласкательными, и в конце концов-концов «хилый уродец» стал культовым объектом самой большой европейской страны.

«Как вы яхту назовете, так она и поплывет!» не сработало в данном случае – Citroen 2CV поплыл, т. е. поехал. Да еще как! И заехал в такие дикие уголки нашей планеты, что просто диву даешься отваге ценителей этой несерьезной на первый взгляд машины, как и ее надежности и неприхотливости.

Но вспомним, как все начиналось.

---

<sup>4</sup> Защищать свое национальное от нападок европейцев и американцев в крови французов.

А началось с едких словечек и замечаний, на которые не скупилась французы в дни первого показа автомобиля.

Представляете, каково было сотрудникам Пьера Буланже, которые по заданию шефа инкогнито присутствовали в толпе и фиксировали замечания острого на язык земляков, передавать патрону следующие отзывы: «Уродина»<sup>5</sup>, «Сделанная из папье-маше», «Похожая на верблюда», «Сидячая ванна» и уже совсем неожиданное: «Дает ли Citroen в придачу к машине консервный нож?»

*Наверняка сворачивающийся в «трубочку» тент крыши дал повод для сравнения с открывающейся спецключом банкой сардин. А может и тонкое кузовное железо.*

Впрочем, Буланже не стоило удивляться такой реакции соотечественников, ведь именно он дал задание на разработку дешевого автомобиля с уточнением: «Эстетическая сторона не имеет значения».



*Сворачивающийся в «трубочку» тент крыши дал повод для сравнения с открывающейся спецключом банкой сардин*

Один глава семейства с пылом уверял окружающих, что если купит такую машину, его жена ни за что не сядет в нее. Мог ли он представить тогда, что первая леди Франции – супруга президента Шарля де Голля – станет обладательницей такого авто? А красавица Брижит Бардо? Она десять лет будет водить подобную «металлическую урну» (еще одно нелестное прозвище), хотя ей, несомненно, по карману были шикарные Rolls-Royce и Ferrari!

Неказистый «Ситроенчик» со временем пришелся по душе молодежи – студентам и хиппи, практичным рабочим и крестьянам, а также прожигающей жизнь богеме, став одновременно «народным» и культовым автомобилем. Редчайшее явление в автоистории.

<sup>5</sup> Во французском языке слово «automobile» женского рода.

Мало того, «застекленное кресло-качалка», благодаря которому нация села за руль, станет одним из символов Франции и на всемирном конкурсе будет оспаривать право называться «Автомобилем XX века»!

Были у машины и не столь обидные прозвища, причем почти в каждой стране ее называли по-своему. Но прежде, чем их перечислить, расшифруем официальный индекс – «2CV». Он незатейливый и означает, как многие знают, «две лошадиные силы».

Правда, не «обычные», их слишком мало для автомобильного двигателя, а налоговые.

У «обычных» л. с. французское обозначение – ch (cheval-vapeur – ш/е/валь вапёр, дословно «паровая лошадь»), у налоговых – CV (cheval fiscal – ш/е/валь фискаль), понятные и без перевода.

*Налоговые лошадиные силы во Франции довольно сложно рассчитываются по специальным формулам. С июля 1998 года этот показатель зависит от мощности двигателя и... количества выброса им углекислого газа. С января 1978 года расчет проводился исходя из рабочего объема двигателя и довольно сложного трансмиссионного коэффициента. Ближе к времени нашего повествования – с декабря 1956 года в расчет брались число и диаметр цилиндров, ход поршня и обороты двигателя.*

Как произносится официальное имя машинки? Хороший вопрос.

У нас обычно называют ее «два це-вэ», по-французски должно быть – «дѐ<sup>6</sup> се-ве», но во Франции так не говорят, а именуют Citroen 2CV – «дѐ шво» (deux chevaux), «дѐш» (deuche), «ля дѐш» (La Deuche) и даже «дѐдѐш» (deudeuche).

Французское произношение скопировали и немцы – Döschwo. Итальянцы и испанцы тоже не мудрствовали лукаво: две налоговые лошадиные силы на их языках соответственно – due cavalli и dos caballos.

В нашей автолитературе, скорее всего, с легкой руки Юрия Долматовского за Citroen 2CV закрепилось «птичье» прозвище – «утенок» – из-за его валкой «походки» благодаря оригинальной подвеске. Впрочем, «уткой» окрестили Citroen 2CV и немцы (Ente), и голландцы (eend), и венгры (kacsá).

---

<sup>6</sup> Средний звук между ё и о. Помните фильм «Бег», в котором Парамон Ильич Корзухин (Евстигнеев) учил слугу Антуана произносить «жѐ»?



*Такого бравого утенка можно было увидеть на дверях одного из редких в России Citroen 2CV (госномер р711кр50). Кстати, была малоизвестная спецсерия «утят» с таким рисунком, но не знаю, относится ли к ней авто на фото или это импровизация его хозяина*

*В качестве иллюстрации мягкости подвески «Де-шво» смотрите современный тест по перевозке корзины яиц в Citroen 2CV в начале восьмой минуты (7.36): <https://www.youtube.com/watch?v=3ZCZ0Sa-cGE>*

Иногда в наших журналах и на сайтах можно встретить выражение «гадкий утенок», и в это уже вложен другой смысл – намек на внешность автомобиля. Но в зарубежной литературе мне пока не попадалось сравнение с известным персонажем сказки Андерсена.

*И хотя Citroen 2CV так и не превратился в красавца-лебедя (несмотря на то, что его несколько раз пытались облагородить, слегка подправляя дизайн и впуская на его базе модификации с другими кузовами), к его неказистой внешности европейцы вскоре привыкли и даже нашли в ней особый шарм.*



*Пробег из Люксембурга в Россию (Москва, 1996)*

Вполне корректно подошли к вопросу испанцы, дав Citroen 2CV, кроме отмеченного ранее dos caballos («две лошадиные силы»), нейтральное имя от названия фирмы – citroneta. А их соседи португальцы вообще не заморачивались, назвав автомобильчик «пинча-пинча» по звуку, издаваемому подвеской.

*Кстати, в Португалии машинку очень любили, и может неспроста ее век на тамошнем конвейере продлился дольше, чем на родине.*

У французов в одно время в ходу были прозвища – deux pattes («две лапы/ноги») и даже deux pipes («две курительные трубки») – наверняка намек на 2-цилиндровый оппозитный двигатель.

А вот у вечных оппонентов – англичан – были какие-то извращенные ассоциации, они называли французский автомобиль Pussy Cat, т. е. «кошечкой» и Tin Snail, что можно перевести как «жестяная улитка» или «улитка-тихоход» (а ведь построят заводик по его производству).

Бельгийские фламандцы в своих представлениях о французском авто пошли еще дальше, назвав его «козой» (geit).

Но всех перещеголяли сенегальцы своей «авто-жабой». То ли месть бывшим колонизаторам, то ли жабы у них вылитые Citroen 2CV, науке это неизвестно, как говорил персонаж из «Карнавальная ночь».

Если хорошо покопаться в истории автомобиля, то можно встретить и неожиданное прозвище – «Циклоп». Так звали прототип (наверняка из-за наличия одной фары), который в 1942 году, в разгар Второй мировой войны, умудрились разрабатывать инженеры фирмы.



*Французов с детства приучают к прекрасному*

## Находка на чердаке

К маю 1939 года были готовы 250 прототипов будущего 2CV, который планировали показать на Парижском автосалоне и в ближайшее время запустить в производство. Но из-за начавшейся войны автовыставка так и не состоялась, и производство «народного автомобиля» пришлось оставить до лучших времен.

Перед вступлением немецких войск в Париж все, что касается этого проекта, Пьер Буланже приказал «прятать по углам». Долго считалось, что таким образом сохранили лишь один из прототипов, а остальные были уничтожены.

Казалось бы, во время оккупации ни о каких работах по созданию «народного автомобиля» не могло быть и речи, но уже в 1943 году конструкторское бюро завода на набережной Жавель вернулось к своей давней разработке.

Во время войны был создан прототип, внешне похожий на знаменитый Fiat Topolino. Он получил кодовое название «Циклоп» (с самого начала Citroen 2CV не везло с прозвищами). Почему он так был назван, уже говорилось: из-за одной фары.



*Прототип Citroen 2CV 1939 года (Париж, 2006)*

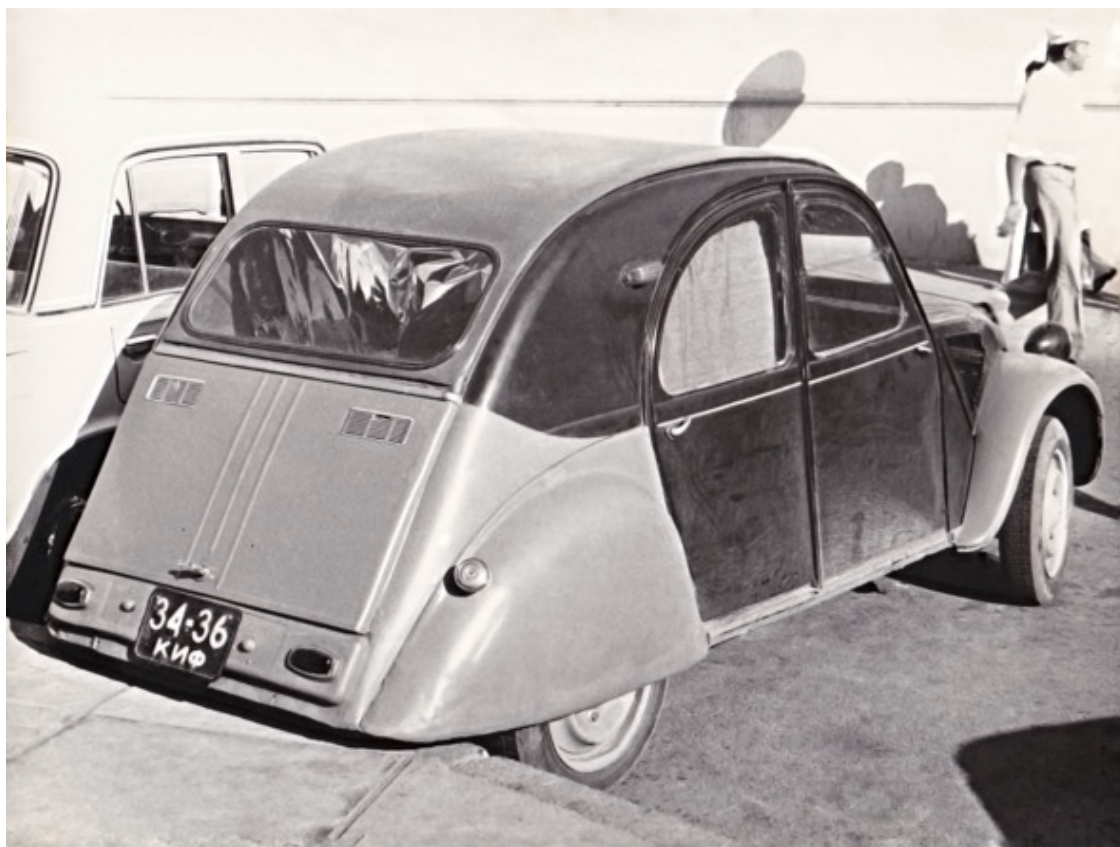
Каркас прототипа был сделан из дерева, на него накладывались панели из листовой стали, которые после долгой подгонки сваривали между собой.

На макетном образце сорок третьего года капот перестал быть плоским, в нем появились два вертикальных прямоугольных отверстия, затянутые сеточкой. Своеобразная облицовка радиатора.

*На макете же 1947 года капот стал рифленым и получил уже знакомую нам форму.*

В качестве пикапа с сильно измененной передней частью (задней – само собой) автомобильчик – как выяснилось намного позже, не один, а несколько – проходил скрытые испытания в Клермон-Ферране, вотчине «Мишлен».

В конечном итоге конструкторы до того домаскировались, что сами забыли, где спрятали свое детище. Лишь в 1968 году был обнаружен предсерийный образец Citroen 2CV, а позже, в начале девяностых, еще три. Нашли их на чердаке!



*Вот такую приехавшую из Киева «жестянку» повезло сфотографировать в 1970-е годы в Ялте. Судя по характерным признакам, она была выпущена с 1957 по 1960 год*

Кто же был автором всех этих изысков?

Отцом Citroen 2CV считается Пьер-Жюль Буланже<sup>7</sup>, но при этом забывается, что многим оригинальным техническим решениям автомобиль обязан Андре Лефевру.

Но если Лефевр все-таки упоминается в нашей печати, то имя дизайнера этой модели у нас не на слуху, как и создателя ее оригинального двигателя (о нем в следующей главке).

Своему неординарному виду, из-за которого и разгорелся в сущности весь сыр-бор во время премьеры, «утенок» обязан Фламинио Бертони<sup>8</sup>.

Тридцать лет талантливый итальянец, осевший во Франции, разрабатывал кузова для Citroen, среди которых были такие шедевры, как Traction Avant и «богиня» – DS.

---

<sup>7</sup> Нередко слет владельцев Citroen 2CV проходит с посещением могилы Буланже.

<sup>8</sup> Когда был юбилей «утенка», некоторые журналисты по ошибке упоминали похожую более известную фамилию – Бертоне.



*На капоте выпущенного до 1960 г. «Ситроенчика» видны узкие продольные полосы (Ялта, 1970-е)*

С годами менялась и внешность Citroen 2CV, правда, не коренным образом (если не говорить о моделях на его базе, той же «Диане»<sup>9</sup> с утопленными в крылья фарами, например).

В 1954 году большая эмблема на облицовке радиатора лишилась окружающего ее овала. На автосалоне 1957 года в Париже «Де-шво» предстал уже с задней практичной багажной крышкой.

В 1960 году число узких продольных подштамповок на капоте значительно уменьшилось, и в таком виде его форма осталась на все последующие годы. В шестьдесят четвертом передние двери стали открываться в привычную нам сторону, а не против хода движения.

За долгую историю у Citroen 2CV менялись и другие детали: бамперы, фары, подфарники, но самым заметным новшеством стала прямоугольная головная оптика. Однако главные характерные черты, тот же силуэт, оставался неизменным (речь не идет о модификациях и отдельных моделях).

<sup>9</sup> До сих пор жалею, что не купил «Диану». Предлагали в конце 1990-х, правда, в одной из стран СНГ.



*Citroen 2CV6 Club 1981 г. в. с прямоугольными фарами журналистов киевской газеты «Автомир» (Москва, 1997)*

В 1957 году Бертони разработал макет Citroen 2CV с современными даже по нынешним меркам обтекаемыми формами, но, видимо, экстравагантную форму «жестянки» народ уже окончательно принял, и маркетологи завода не решились на кардинальные перемены в ее облике.

## Особенности конструкции

*Переднеприводный Citroen 2CV – практичное и комфортабельное транспортное средство с четырьмя взрослыми сидениями и четырьмя дверьми. Автомобиль способен перевозить четырех человек и 50 кг груза на скорости 60 км/ч. Он экономичный в эксплуатации и обслуживании. Расход топлива в зависимости от скорости от 4 до 5 л/100 км.*

*Рекламный листок 1950-х годов*

Чтобы понять, почему Пьер Буланже назвал Citroen 2CV революционной моделью и почему этот несуразный с виду малыш отлично зарекомендовал себя в дальних путешествиях, надо хотя бы вкратце ознакомиться с его конструкцией и попутно сравнить с тем, что предлагал в то время наш автопром.

Итак, перед посетителями третьего послевоенного Парижского автосалона предстал автомобиль:

### **1. переднеприводный;**

*Напомню: на дворе стоял 1948-й год!*

*Впрочем, для довоенной Франции передний привод уже не был экзотикой благодаря легендарному детищу Андре Ситроена – Traction Avant<sup>10</sup>, у нас же переднеприводная компоновка появилась на «Самарах» лишь в 1980-х годах.*

*Могла быть и раньше, но в начале шестидесятых в качестве образца для копирования нам подсунули морально устаревший Fiat 124 с приводом на задние колеса, а ведь у фиатовцев были уже переднеприводные разработки. То ли они ими не поделились, то ли наши приемщики не увидели перспектив переднего привода.*

*Созданные на его базе «Жигули» так и назывались «классикой» – от классической схемы трансмиссии. Но менее передовой привод не помешал им стать советским «народным автомобилем».*

### **2. с верхнеклапанным механизмом двигателя;**

*Двигатели «Москвича-401» (1947—1956) и ГАЗ-М20В (1955—1958) были нижнеклапанными<sup>11</sup>.*

### **3. с 4-ступенчатой коробкой передач (четвертая передача была повышающей)<sup>12</sup>;**

*КПП «Москвича-401» (1947—1956) и ГАЗ-М20В (1955—1958) были трехступенчатыми<sup>13</sup>.*

*КПП, как отмечали впоследствии многие владельцы, была сильным местом «утенка». Она была надежной и неприхотливой.*

*Почитайте в главе «Первая кругосветка (9 октября 1958—12 ноября 1959)», как вместо вытекшего масла в нее были засунуты бананы, и автомобиль без проблем поехал по пустыне!*

---

<sup>10</sup> Читайте мою книгу «Citroën Traction Avant: Звезда и смерть Андре Ситроена».

<sup>11</sup> Краткий автомобильный справочник (НИИАТ). – М.: Транспорт, 1967. – С. 41, 60.

<sup>12</sup> René Bellu. Toutes les voitures françaises – 1950. Salon 1949 // Automobilia. – 2000. – №16. – С. 11.

<sup>13</sup> Краткий автомобильный справочник (НИИАТ). – М.: Транспорт, 1967. – С. 43, 61.

*Можно ли такое проделать с современным авто? Вот поэтому неказистый 2CV выбрали и выбирают для дальних путешествий.*

- 4. с независимой подвеской всех колес оригинальной конструкции;**
- 5. с гидравлическим приводом тормозов на всех колесах<sup>14</sup>;**
- 6. с реечным рулевым механизмом;**

*У нас такой прогрессивный механизм появился только в середине восьмидесятых на семействе переднеприводных «Самар».*



*До 1964 года у Citroen 2CV передние двери открывались против хода движения (Ялта, 1970-е)*

**8. с большими колесами** размерностью 125х400 – как следствие, внушительный дорожный просвет, почти как у внедорожника.

...

Отмечу также, что владельцам Citroen 2CV понравилось легкое и плавное переключение передач, информативный руль, хорошее держание дороги.

И с тормозами у машины не было проблем в отличие от некоторых современных авто.

Чтобы не быть голословным, вот цитата из дневника француза, купившего в июне 1998 года с рук Renault Safrane RXE 1994 г. в. (пробег 61 тыс. км.) с 3-литровым V-образным двигателем (бензин/газ) и автоматической коробкой передач:

*«20 июля 2001 г. Пробег – 94 749 км. Проблема с передними тормозными шлангами. При техническом осмотре в автомобильном клубе проверяющий сказал: «Тормозные шланги потрескались, но так и должно было быть – это можно увидеть у всех Renault, за исключением модели Express».*

<sup>14</sup> René Bellu. Toutes les voitures françaises – 1950. Salon 1949 // Automobilia. – 2000. – №16. – С. 11.

*Черт возьми, я по своей наивности полагал, что если тормозные шланги столь недолговечны, то за прошедшие годы на заводе примут меры.*

*На моей первой машине – двадцатилетнем (!) Citroen 2CV – тормозные шланги никогда не доставляли мне хлопот!*

*Замена шлангов обошлась мне в 1045 франков (158 евро)»<sup>15</sup>.*

А что за двигатель был у забавного автомобиля? Это очень хотели узнать соревнующиеся в остроумии посетители автосалона 1948 года.

Увы, силовой агрегат выставленных образцов имитировали... чугунные чушки. Повезло гостям автовыставки следующего года. Они увидели у огороженного цепью Citroen 2CV без капота двухцилиндровый оппозитный моторчик.

*В том же году повезло и первым гражданам, заказавшим автомобиль, – он стал сходить с конвейера в Левалуа 12 июля 1949 г. и в том же месяце поступил в продажу.*

*В 1949 году было выпущено всего 876<sup>16</sup> Citroen 2CV (по другим данным – 924 экз.), в 1950-м – 6196 экз.<sup>17</sup>*

Конструктором двигателя был бежавший во Францию от режима Муссолини итальянец Вальтер Беккья. Он не сразу принял приглашение Пьера Буланже работать на Citroen, но когда согласился, создал эффективный, неприхотливый и ремонтпригодный компактный шедевр (что многократно проверилось в кругосветках и пробегах через ту же Сахару).

Более сорока лет этот «оппозитник» устанавливался на Citroen 2CV и его бесчисленные модификации, и до сих пор служит верой и правдой на оставшихся в строю «жестянках». В путешествиях он переваривал, кроме некачественного бензина, и текилу, и частично солярку (читайте об этом в следующих главах).



<sup>15</sup> Ельчищев А. Езда по мукам / А. Ельчищев // Биржа плюс авто. – 2004. – №14 – С. 32.

<sup>16</sup> René Bellu. Toutes les voitures françaises – 1950. Salon 1949 // Automobilia. – 2000. – №16. – С. 11.

<sup>17</sup> René Bellu. Toutes les voitures françaises – 1950. Salon 1949 // Automobilia. – 2000. – №16. – С. 11.

### *Подкапотное пространство последних вариантов Citroen 2CV*

По нынешним меркам показатели первого варианта этого моторчика очень скромны: рабочий объем всего 375 кубиков (как на моем мотоцикле юности – «старушке» «Яве») и мощность 9 л. с. Мопед какой-то.

Несмотря на столь мизерное количество лошадок под капотом, автомобильчик разогнался с водителем и двумя пассажирами до 65 км/ч (а с одним пассажиром – до 70 км/ч) и расходовал всего 4—4,5 литра на «сотню».

*Напомню, что скоростной потолок во французских населенных пунктах – 50 км/ч.*

Благодаря такому скромному движку неказистое транспортное средство облагалось минимальными налогами (что отражено в официальном названии модели). Последнее обстоятельство и мы стали ценить после введения транспортного налога.

Владельцы машин первых лет выпуска все же сетовали на недостаток лошадиных сил, и конструкторы пошли им навстречу.

На Парижском автосалоне 1954 года «Де-шво» мог похвастать двигателем уже с увеличенным до 0,425 л рабочим объемом и дополнительными 3 л. с. Скорость машинки возросла до вполне приличных 80 км/ч<sup>18</sup>. Впоследствии мощность «оппозитника» довели почти до тридцати «лошадок».

Тент автомобиля был герметичен, присутствовал отопитель, багажник вмещал 50 кг груза...

Так и хочется сказать: «Что еще надо для счастья?»



*Когда штатного багажника маловато (Финляндия, 1997 г.)*

<sup>18</sup> Подробнее об этой модификации в одной из следующих глав.

## «Четыре колеса под зонтиком»

Как ни странно, название главы – не очередное прозвище и не обидная кличка, а определение из технических требований 1936 года, в которых была следующая запись: «Четыре колеса под зонтиком, автомобиль экономичный и надежный, способный с комфортом перевезти четырех человек и 50 кг багажа».

*В Париже сейчас катают туристов на желтых Citroen 2CV, на которых написано «4 roues sous 1 parapluie» («4 колеса под 1 зонтиком»).*

Проект имел красноречивое название, вернее, аббревиатуру – Т. Р. V. (tout petit vehicule), что переводится, как «совсем маленький автомобиль». Острые на язык журналисты, недовольные долгим воплощением проекта в жизнь, расшифровывали сокращение на свой лад – «невидимкой» («toujour pas vue»).

Были и другие варианты технического задания, которые вероятно не исключали друг друга. В процессе поиска нового всегда так.

Вот отрывок из техзадания 1936 года Буланже директору конструкторского бюро Броли, где речь идет только о двух ездоках:

*«Faites etudier par vos services, une voiture pouvant transporter 2 cultivateurs en sabots, 50 kg de pommes de terre ou un tonnelet a une vitesse de 60 km/h, pour une consommation de 3 litres au cent. La voiture pourra passer dans les plus mauvais chemins. Elle devra pouvoir etre conduite par une conductrice debutante et avoir un confort irreprochable. Son prix devra a ce titre etre inferieur au tiers de celui de la traction avant 11CV. Le point de vue esthetique n'a aucune importance. Tenez moi au courant».*

*«Разработайте в вашем бюро автомобиль, способный перевозить двух фермеров, 50 кг картофеля или бочонок со скоростью 60 км/ч при расходе бензина 3 литра на „сотню“. Автомобиль должен ездить по самым плохим дорогам. Им должны уметь управлять даже новички<sup>19</sup>, комфорт<sup>20</sup> должен быть безупречным. Его цена должна быть ниже на треть от стоимости Citroen Traction Avant 11CV. Эстетическая сторона не имеет значения. Держите меня в курсе»<sup>21</sup>.*

Выполнили ли ситроеновцы наказ шефа насчет цены?

Выполнили и даже перевыполнили.

На Парижском автосалоне 1949 года выставленные образцы стоили: Citroen 2CV – 228 тыс. франков, Citroen Traction Avant 11 Legere – 391 тыс. франков, Citroen Traction Avant 11 Normale – 418 тыс. франков<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Дословно: начинающие водительницы (дамы-водители).

<sup>20</sup> Наверняка речь идет о комфорте езды, а не салона, который был довольно аскетичным.

<sup>21</sup> Здесь и далее переводы автора.

<sup>22</sup> René Bellu. Toutes les voitures françaises – 1950. Salon 1949 // Automobilia. – 2000. – №16. – С. 13.



*Прототип Citroen 2CV (TPV/T.P.V.) 1939 года (Париж, 2006)*

Чтобы понять, почему глава компании Citroen Пьер Буланже решил поставить перед своими конструкторами задачу по созданию «народного автомобиля», надо вспомнить события, которыми был так богат для Франции 1936-й год.

Тогда по стране прокатилась волна забастовок, был создан Национальный фронт, национализированы железные дороги и «Банк де Франс». Трудящиеся Франции добились введения 40-часовой рабочей недели и двух выходных дней.

Неудивительно, что дальновидный Пьер Буланже, как и Генри Форд в свое время, сделал ставку не на ограниченное число богатых покупателей, а на скорый рост благосостояния рабочих. И не прогадал.

Спрос на эту всеми ругаемую бесхитростную модель в течение многих лет превышал предложение, и это при том, что, начиная с июля 1949 года, когда 2CV поступил к дилерам, его продажи постоянно росли.

*Существует и более прозаичное объяснение появления Citroen 2CV. По легенде, Пьер Буланже опоздал на совещание из-за запрудивших дорогу крестьянских повозок, был возмущен, что его сограждане все еще пользуются столь древними средствами передвижения, и дал команду на разработку «народного автомобиля».*

Впрочем, в те годы концепция доступного по цене автомобиля стала интернациональной. Такими проектами занимались в Германии (Volkswagen Käfer – будущий всемирно известный «Жук» и менее известный Mercedes-Benz 170 Н), в Италии – Fiat Topolino....

Итак, Буланже записал в своей рабочей тетради следующие требования к «совсем маленькому автомобилю»: «Т. Р. V. – четырехместный бисиклет, защищенный от дождя и пыли, передвигающийся со скоростью 60—65 км/ч на ровной местности... До пробега

50 тысяч км в нем не должна быть заменена ни одна деталь. Расходы на обслуживание и ремонт не должны превышать 10 франков в месяц».

Насчет – «не должна быть заменена ни одна деталь...», согласитесь, здорово. Наверняка и вы не отказались бы от такого авто.

Но это еще не все. По замыслу Буланже, автомобиль должен был отличаться простотой не только в производстве, но и в утилизации<sup>23</sup>, а также быть легким в управлении – даже для жен фермеров!

Приведу еще один сокрушительный довод.

В отличие от нашей «Победы» тех лет, которая стоила довольно дорого и в начале производства предназначалась в первую очередь для чиновников и военных, а из рабочих ею премировались лишь стахановцы, французы имели реальную возможность приобрести эту машину, она была по карману практически любой семье.

Ну, скажите, что могло помешать автомобилю, который с самого начала задумывался как «народный» рано или поздно стать любимчиком простых граждан?

---

<sup>23</sup> Это еще в тридцатые годы прошлого столетия!

## Десантный и полноприводный

Читателям-скептикам, у которых еще остались сомнения по поводу ходовых качеств «жестянки» (надеюсь, они будут развеяны в ходе чтения книги), ну и чтобы «боевой автомобиль» применительно к Citroen 2CV не было простой метафорой, приведу малоизвестный факт: «Де-шво» использовали в качестве... десантного транспорта. Причем не французы, а их вечные оппоненты – англичане.

Королевские военно-морские силы в пятидесятые годы XX века подыскивали на вводимые в строй вертолетоносцы десантные машины. Автомобили должны были быть простыми, прочными, надежными и легкими. Последнее качество было необходимо, чтобы вертолеты могли перебрасывать их на сушу с корабля, не подходящего близко к берегу.

Кто обошел всех претендентов по этим параметрам? Конечно же, Citroen 2CV!

На базе выпускаемого в Великобритании<sup>24</sup> «Де-шво» был создан десантный пикап (усиленная платформа поставлялась французским заводом).



*Двухмоторный Citroen 2CV Sahara, экспонат Международного автомобильного музея Женевы*

Окрашенные в боевой камуфляж «жестянки» участвовали в маневрах в Кении и на далеком острове Калимантан (Борнео). Только в конце шестидесятых годов прошлого века они были заменены специальными облегченными вариантами Land Rover.

Получается, «жестянка» превзошла по своим качествам даже святая святых – икону британских внедорожников!

<sup>24</sup> Завод в Слоу с 1953 года начал выпуск Citroen 2CV (а собирать «Ситроены» на нем начали аж с 1926 года).

В то время, когда англичане создавали модификацию своего боевого фургончика, ограничившись лишь снятием дверей и оконных стекол, во Франции работали над «джилистым» вариантом «Де-шво», который назвали в честь Сахары<sup>25</sup>.

7 марта 1958 года была представлена полноприводная (!) модификация Citroen 2CV Sahara. Проблему привода задних колес конструкторы решили неординарным способом – установкой еще одного двигателя.

*Помните анекдот про «Запорожец»: «Открой багажник, у меня там запасной мотор есть»? У французов в ходу были такие же анекдоты, только про «Сахару», судя по карикатурам в их прессе тех лет.*

На таком гибриде можно было ездить и с двумя, и с четырьмя ведущими колесами. Впрочем, заводские инструкции рекомендовали постоянно пользоваться полным приводом для равномерного износа агрегатов.

Сомневающимся в ходовых качествах этой на первый взгляд несерьезной машины, можно сказать, что она с полной нагрузкой способна была преодолевать в песках 40-процентные подъемы, поэтому тоже эксплуатировалась во французской армии<sup>26</sup>.

*Во время езды по дорогам Франции я постоянно загадывал: вот-вот увижу запаску на капоте Citroen 2CV – внешний признак «Сахары». Увы, сейчас в самой большой стране западной Европы не просто встретить не только редкую модификацию «утенка», но и его обычные версии. Лишь в автомузее в Женеве довелось сфотографировать полноприводный вариант «жестянки».*

С историей создания и конструкцией Citroen 2CV мы вкратце ознакомились. Теперь в путь! Посмотрим, как вел себя «несерьезный» автомобильчик во время серьезных испытаний дальними дорогами и бездорожьем.

---

<sup>25</sup> Эта пустыня безразлична французам – здесь их сфера влияния; в то время там были ее колонии, теперь – франкоговорящие государства.

<sup>26</sup> Сравнение повадок «Сахары» и обычного варианта см. в главе «По Сахаре на двухмоторной „Сахаре“ (апрель – май 2008)».

## Пятидесятые годы

*Но вспять безумцев не поворотить,  
Они уже согласны заплатить.  
Любой ценой – и жизнью бы рискнули...  
В. Высоцкий. Баллада о любви*

Конец сороковых годов прошлого столетия не отмечен чем-то примечательным в биографии Citroen 2CV – стоявшие в очереди за ним (она поначалу растянулась почти на два года!) французы только-только стали покупать и проверять его в деле. Возможно, с опаской ездили до ближайшего супермаркета.

Но совсем скоро, в самом начале пятидесятых, стартовала эпоха больших приключений на Citroen 2CV.

Ведь, несмотря на несуразный вид, у него были все данные для автомобиля-путешественника – он был дешевым, экономичным, легким, неприхотливым в обслуживании, имел большие колеса и внушительный дорожный просвет.

Именно на «жестянке» были совершены одни из первых в истории автомобильные кругосветки, а ряд рекордов и некоторые участки маршрутов до сих пор не повторены другим легковым транспортом.

Начало пятидесятых это и дебют в спортивной жизни «утенка» – от рекордных заездов на автодроме Монлери в пригороде Парижа до любительских и профессиональных соревнований – знаменитых ралли «Монте-Карло» и заездов на гору Венту во Франции.

В те годы на счету Citroen 2CV было пять первых мест в ралли Оранжа и первое место в ралли Туристического клуба Австрии...

## 1952

В первые годы выпуска этого, как у нас бы сказали, «чуда в перьях», нашлись, по мнению обывателей, сумасшедшие, которые решили доказать, что на этом неказистом автомобильчике можно ездить не только до ближайшего супермаркета, но и пересекать пустыни, джунгли и забираться высоко в горы.

Точкой отсчета народного проекта «Бесконечное путешествие на Citroen 2CV» стал июль 1952 года.

Первыми безумцами, которых «вспять было не поворотить», стали директор по продажам одного из парижских филиалов компании Citroen Мишель Бернье и хирург Жак Угье<sup>27</sup>.

12 июля 1952 года друзья отправились на Citroen 2CV с еще 375-кубовым моторчиком из Парижа в Сирию и через Египет продолжили вояж вокруг Средиземного моря.

Путь длиной в 13 600 км был равномерно разделен на 33 этапа. Некоторые из них пришлось объединить. В Египте из-за нестабильной политической ситуации они проехали 1300 км без остановки.

Этот первый заметный пробег в истории «жестянки» закончился 18 августа 1952 года в Париже, через тридцать семь дней после старта. Он был словно полет Юрия Гагарина – небольшой по продолжительности, всего один виток вокруг Земли, но открывший новую эру в истории.

В конце того лета «утенок» сделал серьезную заявку на право быть ровней в автомобильной стае.

*В честь этого события была выпущена масштабная модель.*

Памятен этот марафон и тем, что Citroen 2CV впервые проехал по Африке. А это, что и говорить, серьезное испытание для любого транспортного средства.

Причем побывал он там не в самый удачный для путешествий период – в самую жару, да и не готовили его к экспедиции, если не считать установленных на скорую руку новых фар, указателей поворотов и удобного подголовника на переднем пассажирском сиденье для отдыхающей смены.

И он не подвел. Серьезных поломок не было, не считая проблем с подшипником на одном из колес.

Результатами таких экстремальных по тем временам испытаний заинтересовались сидроеновские инженеры. Они разобрали прошедшую африканский полигон и тогдашние ухабистые дороги Ближнего Востока машину по винтику и скрупулезно изучили износ деталей.

Чтобы похвастаться участием в настоящем африканском турне, надо было, конечно же, проверить «Ситроенчик» в Сахаре. А еще лучше постараться пересечь ее, что выглядело в те годы чистым безумием.

И Citroen 2CV не заставил себя ждать, вернее, его фанаты. Буквально через пару месяцев – 5 декабря 1952 года – величайшая пустыня мира была покорена.

Это сделали четверо французов – Ив и Ги Будуан, Жан Берри и Франсуа Локси.

Они отправились из Сент-Этьена на двух автомобилях – выпущенном в июне 1952 г. Citroen 2CV AU с пробегом 12 тысяч км и Citroen 2CV A (октябрь 1952 г.) с двумя тысячами километров на одомере и, преодолев 8 тысяч километров, прибыли в Абиджан, столицу Кот д'Ивуар.

*Информации об этом рейде очень мало, и ряд французских автопутешественников считает, что первыми покорили Сахару на Citroen*

---

<sup>27</sup> Оригинальные написания имен и фамилий в главе «Именной указатель» в Приложении.

*2CV все тот же Мишель Бернье с Жаком Дювеем (об этом в следующей подглавке).*

В дальнейшем смельчаки на «жестянках» не раз и не два пересекут Сахару, поэтому стоит сказать о ней несколько слов.

## **Сахара**

Далеко не каждый представляет себе истинные масштабы величайшей пустыни мира, простирающейся почти на пять тысяч километров с запада на восток и на тысячу с севера на юг! Причиной тому привычные с детства карты с искаженными проекциями материков.

Сахара размером<sup>28</sup> с огромную Бразилию. В более понятных величинах – она занимает половину площади России, самой большой страны мира.

Представили?

Теперь мысленно засыпьте это необозримое пространство песком и камнями, наделите его змеями и скорпионами, добавьте жуткие перепады температуры – от +59° днем до -18° ночью – и песчаные бури.

Не забудьте добавить вечно враждующие на этой территории этнические группировки, алжирских фундаменталистов, террористов Мали и просто бандитов с большой дороги (в Сахаре «дороги» действительно большие – до пятидесяти километров в ширину, они обозначены скелетами сгоревших и разграбленных машин), лишь тогда вы получите некое приближенное представление о том, куда отправлялись и до сих пор отправляются безумцы на «застекленных креслах-качалках».

Остается добавить, что даже знаменитое ралли «Париж-Дакар», в котором участвуют специально подготовленные автомобили, было перенесено из Сахары сначала в Южную Америку, а затем в Азию.

---

<sup>28</sup> Площадь Сахары от 8,6 до 9,1 млн. кв. км. Источник последней цифры: Сахара / Соколов В. Е. (отв. ред.). – М.: Прогресс, 1990. – (Золотой фонд биосферы). – С. 9.

## 1953

Покорялась Сахара и одиночкам. Луи Одуэн-Дюбрёй, один из руководителей легендарных «Черного» и «Желтого» сидроеновских рейдов, успел вдоволь поездить по Сахаре не только на полугусеничных «Ситроенах», но и на «утятах».

Он поселился в Тунисе и, несмотря на почтенный возраст, отправлялся каждую зиму вглубь ставшей уже родной Сахары проведать своих друзей кочевников.

С апреля по май 1953 года Луи намотал более 6000 километров по пескам величайшей пустыни.

Следом за этими, оставшимися незамеченными для прессы поездками, в Париже 8 мая 1953 года стартовал грандиозный пробег «Через три Америки» (Северную, Центральную и Южную), который с триумфом завершился в столице Франции через 367 дней.

Два француза, Жак Корне и Анри Лошон, преодолели на «жестянке» с еще 9-сильным (!) моторчиком 51 677 километров по дорогам и бездорожью 23 стран, покорили 7 пустынь (включая Сахару и самую сухую на планете – чилийскую Атакаму), и на автомобиле, на котором обыватели боялись поначалу ездить до ближайшего супермаркета, забрались на высоту 5420 м в боливийских Андах.

«Четыре колеса под зонтиком» за один заход преодолели 1300 км Огненной Земли (маршрут, названного великой авантюрой «Camel Trophy Tierra del Fuego», который почти через полвека – в 1998 году – был пройден внедорожниками (!) Land Rover Freelander от Сантьяго до Огненной Земли), а заодно и маршрут ралли «Париж – Дакар»<sup>29</sup>, а также совершили первую попытку проехать через непроходимые для транспорта джунгли в Центральной Америке.

*Подробнее об этом путешествии в следующей главе.*

Время было спрессовано в те годы для Citroen 2CV. Параллельно с этим грандиозным автопробегом шел и другой, не менее дерзкий.

В ноябре 1953 года по-настоящему проверить на прочность «жестянку» решила команда из четырех французов. Ги Вио, Жану-Франсуа де Буасезону, Жану Винатье и Клоду Вожелю удалось на двух фургонах Citroen 2CV AU дважды пересечь всю Африку – с севера на юг и с юга на север!

*Африка, между прочим, больше по площади, чем огромная Россия! Причем чуть ли не в два раза! В это трудно поверить, мы ведь привыкли видеть на картах обратное, но они в отличие от глобуса сильно искажают действительность, и чем дальше от экватора, тем больше.*

Пробег проходил по дорогам и бездорожью 17 стран – через Марокко, Алжир, Ливию, Египет, Судан, Французский берег Сомали<sup>30</sup>, Эфиопию, Кению, Танганьiku<sup>31</sup>, Северную и Южную Родезию<sup>32</sup>, Южно-Африканский Союз<sup>33</sup>, потом обратно через Бельгийское Конго<sup>34</sup>, Чад, Нигерию и Нигер.

---

<sup>29</sup> Как уже говорилось, из-за нападений на автомобили знаменитое ралли было перенесено из Африки в Южную Америку, затем в Азию, а «жестянки» до сих пор проходят этот опасный маршрут.

<sup>30</sup> Ныне Джибути.

<sup>31</sup> Часть нынешней Танзании.

<sup>32</sup> Нынешние Замбия и Зимбабве.

<sup>33</sup> Ныне ЮАР.

<sup>34</sup> Ныне Демократическая Республика Конго.



*Трансафриканский пробег четырех французов (1953—1954)*

Машины прошли 37 тысяч километров<sup>35</sup> – почти длину экватора, фактически сделав оборот вокруг Земли! Так что упоминание о полете Юрия Гагарина – не просто метафора.

Молодые французы установили несколько рекордов – впервые проложили сквозной автомобильный путь из Египта в ЮАР (между Каиром и Кейптауном), преодолев непроходимый ранее для колесного транспорта участок между Луксором и Порт-Суданом.

*В качестве свидетельства пребывания на другом конце Африки на капоте одного из фургончиков остались следы губной помады от поцелуев юных Нелли и Анны-Мари из Кейптауна.*

Не только климат, жуткое бездорожье и огромные расстояния осложняли марафон. Были и другие опасности.

Африка бурлила. В той же Кении, через которую проходил маршрут, шла жестокая партизанская война. Восставшие племена, численностью в несколько десятков тысяч человек, требовали отобрать имущество у белых<sup>36</sup>. А тут четверо европейцев на двух автомобилях!

В те времена, отправляясь в далекое и опасное путешествие, его организаторы даже не задумывались над проверкой психологической совместимости экипажа.

Например, один из участников пробега, двадцатилетний Жан Винатье, попал в команду в самый последний момент. Он был механиком в семейном гараже, имел за плечами несколько спортивных побед на Citroen 2CV, благодаря которым, видимо, и был замечен.

Так вот, «починял он примус» – чистил карбюратор, когда ему позвонил организатор экспедиции Ги Вио и предложил стать четвертым в команде сумасшедших молодых ситроенистов, собравшихся дважды покорить Черный континент.

Жан никогда еще не выезжал за пределы Франции, а тут Африка! Тем не менее, он сразу же согласился. Так гонщик и механик, составил компанию медику и журналисту.

Но удивительно насыщенный для Citroen 2CV 1953-й год еще не закончился! Под его занавес успел стартовать еще один трансафриканский пробег!

<sup>35</sup> По другим источникам – 40 000 км.

<sup>36</sup> Лишь в 1956 году партизаны мау-мау были разгромлены.

Мишель Бернье, тот самый, который объехал Средиземное море и «зацепил» Африку лишь по верхам, решил пересечь ее на Citroen 2CV A (получившем имя Pegasus) полностью. Причем не как обычно: с севера на юг, а с юга на север.

На покорение огромного континента от Кейптауна до Алжира у Бернье с новым напарником Жаком Дювеем ушло меньше месяца.

Выехав 19 декабря 1953 года из Южно-Африканского Союза (ныне ЮАР), они уже 12 января<sup>37</sup> следующего года погрузили автомобиль в Алжире на корабль, идущий в Марсель. За это время было преодолено 17,5 тысяч африканских километров, а главное – они считаются первыми, кто пересек Сахару на Citroen 2CV<sup>38</sup>.

На этом Мишель Бернье и его спутник не успокоились. Всего через два дня после окончания экстремальной поездки они отправились на север, в норвежский Осло, в который хотели попасть непременно 18 января.

Но и этого им показалось мало, они записались еще и на ралли «Монте-Карло»!

Технические характеристики машинки вызвали улыбку у участников известного состязания. На победу было рассчитывать слишком самонадеянно, но до финиша французы все же доехали, и, несмотря на полученное 323-е место, были восторженно встречены публикой.

Если бы не досадная поломка генератора в трехстах километрах от Монако, на устранение которой было потрачено сорок драгоценных минут, их результат был бы намного лучше.

Впрочем, удивляться технической накладке не стоит, ведь они не только не подготовили автомобиль к соревнованиям, но даже не успели проверить его после пробега через всю Африку! Остается только удивляться, что «жестянка» выдержала дополнительные испытания и не развалилась по дороге.

*Несмотря на скромный результат, Citroen 2CV A под номером «319» вошел в историю знаменитого ралли. Он несколько дней экспонировался в Париже на Елисейских полях, а также увековечен в масштабной модели фирмы Norev.*

---

<sup>37</sup> Такие сжатые сроки удивляют. Нужна более тщательная проверка.

<sup>38</sup> Четверка молодых французов пересекла центральную часть Сахары после покорения всей Африки, на обратном пути.

## Через три Америки (1953—1954)

*Франция – Канада – США – Мексика – Гватемала – Сальвадор – Гондурас – Никарагуа – Колумбия – Эквадор – Перу – Боливия – Чили – Аргентина – Уругвай – Сенегал – Мали – Алжир – Марокко – Испания – Франция*

Французы – Анри Лошон и Жак Корне – во время поездок по Европе обсуждали будущие большие автопробеги. Анри мечтал проехать от Мексики до Огненной Земли, а его товарищ прокатиться по Северной Америке. Чтобы никому не было обидно, решили объединить оба маршрута.

Анри было двадцать девять лет, Жаку – двадцать семь. Несмотря на молодость, которая была только плюсом, ведь скоро придется работать на пределе человеческих возможностей, у них уже был четырехлетний опыт автопутешествий.

Дело оставалось «за малым» – собрать деньги, детально разработать маршрут, получить визы и подобрать автомобиль – легкий, компактный, быстро разбирающийся для преодоления трудных участков, и, наконец, ни разу еще не преодолевавший выбранный путь.

После долгих обсуждений выбор пал на Citroen 2CV. Тщедушный с виду автомобильчик еще с 9-сильным двигателем рабочим объемом всего 375 «кубиков» был приобретен в апреле 1953 года и назван друзьями Cubitus («Кубитус»).

*В записях Корне и Лошона нигде не упоминается, что часть их маршрута, только в обратном направлении, была пройдена незадолго до их экспедиции на автомобиле «Рено» (сентябрь 1951 – май 1952). Возможно, выбор транспортного средства зависел и от этого. Но это субъективное мнение автора.*

Над подготовкой машины в это безумное, по мнению друзей и знакомых, путешествие они долго не мудрствовали.

Анри и Жак не были пофигистами или фаталистами, причина была банальной: «ноу мани» – не было лишних денег. Им и так для реализации грандиозного плана пришлось продать почти все, что у них было: автомобили, каяк, коллекцию редких книг и золотые украшения (неплохие сбережения у молодых французов через восемь лет после войны).

Но кое-что они все же сделали – слегка усилили подвеску, установили фары с хромированными корпусами и боковые указатели поворотов; убрали задние кресла, освободив место для амуниции, запасов питьевой воды и топлива, и прикрепили дополнительный багажник на крыше.

Окончательно маршрут был утвержден всего за три недели до старта: из Франции морем в Канаду, оттуда на машине в США и Мексику, затем через всю Центральную и Южную Америку до конца континента – до Огненной Земли.

Такой вот скромненький марафон для «зачехленного кресла-качалки», на котором некоторые, как мы помним, еще недавно боялись доехать до ближайшего супермаркета.



*Нулевой километр Франции (Париж)*

Стартовал пробег 8 мая 1953 года в Париже – у нулевого километра на площади у собора Парижской Богоматери. Затем «утенок» с изображением двух Америк на дверях отправился в Гавр, и через двенадцать дней был доставлен на корабле в Квебек, столицу одноименной канадской провинции.

Таможенники хотели содрать с Жака и Анри три шкуры за фотопринадлежности, но при появлении местного телевидения быстро уладили формальности.

Хотя не все. Шесть пар запасных шин не хотели безвозмездно впускать в Канаду. Но и тут телевизионщики выручили – представили французов актерами, а машину как персонаж юмористической постановки. Таможня, тяжело вздохнув, дала добро.

Ну что же, заокеанский вояж начался, автомобиль чувствовал себя прекрасно, экипаж тоже, дороги были хорошими, оставалось лишь искать дешевые, а еще лучше – бесплатные ночлеги<sup>39</sup>.

В пригороде Квебека ситроенисты остановились на берегу озера в шале, принадлежавшему семье очаровательной канадки, с которой познакомились на корабле. В следующий раз ночевали в окрестностях Монреаля, под открытым небом (как и автор этих строк).

*Путешественникам на заметку – здесь не раз будет упомянуто о ночлеге у новых знакомых, так что учите языки и больше общайтесь во время поездки.*

Анри и Жак миновали пограничный городок Ниагара-Фолс, недалеко от Ниагарского водопада, и через пятьсот километров перед ними замаячили небоскребы Нью-Йорка.

Оставив машину на одной из улиц самого большого американского города, друзья отправились на прогулку по Бродвею. Вернувшись на место парковки своего «зонтика», они увидели огромную толпу. Жители мегаполиса, которых, в общем-то, и удивить непросто, сообщили

<sup>39</sup> В среде автостопщиков их называют вписки.

им, что какие-то ненормальные оставили здесь свой «самопал», сделанный из гофрированного железа<sup>40</sup>.

Попытки протиснуться сквозь толпу оказались тщетными. Что делать? Один из местных, которому объяснили, что «ненормальные» они самые и есть, посоветовал единственный выход.

Вскоре четыре полицейских мотоцикла с включенными сиренами сопроводили Citroen 2CV до ближайшего сервиса. Утром французы проснулись знаменитыми и были атакованы журналистами.

По штатовским дорогам перегруженная «жестянка» легко делала по шестьсот километров в день, но в Сан-Франциско так хорошо начавшийся вояж чуть не закончился – Жаку напомнила о себе травма позвоночника после падения на лыжах, и американские врачи настаивали на немедленной операции в США или во Франции.

Друзья договорились заранее: если с одним из них что-то случится, другой должен обязательно закончить путешествие.

Итак, решено – Анри едет дальше один. Причем ему надо поторопиться – в Центральной Америке через месяц начнется сезон дождей.

Оставив все деньги Жаку, который должен был подлечиться здесь или на родине и догнать друга на самолете, Анри всего с 300 долларами в кармане продолжил путь.

Из США он выехал без проблем, а вот на мексиканской стороне к Citroen 2CV докопались таможенники.

Они что-то бурно обсуждали на непонятном для Анри языке, а затем начали взвешивать многочисленный багаж, и неизвестно, сколько бы пришлось за него заплатить, если бы не появление начальника поста, почитателя всего французского.

Увидев отношение шефа к яркому представителю «всего французского», таможенники быстренько поставили штамп в паспорт Лошона, помогли ему загрузить вещи и пожелали счастливого пути.

Пограничные формальности были улажены, но испытания на прочность и выносливость для Лошона и его железного друга только начались.

После ужасной жары и всепроникающей пыли они попали под ливень, и мощные потоки воды, несшие со склонов глину, превратили тракт в липкое месиво. Поток грязи затопил «Кубитус». Двигатель заглох, фары погасли, но стихии было этого мало – селевой поток норвил еще и перевернуть несчастную «жестянку».

Анри полез с фонариком в багажник, чтобы спасти хотя бы фотоаппаратуру. Но было поздно. Из открывшегося чемодана уже выпали кинокамеры и сгнули в темноте. Ливень усиливался, а грязь достигла панели приборов!

Утром, когда вся эта жуть закончилась, он увидел, что еще легко отделался. Если бы не камни под колесами, автомобиль вообще бы смыло в пропасть.

Казалось бы, щедушный «Ситроенчик» такого не переживет, и путешествие накрылось поддоном двигателя, но после нескольких часов очистки мотор завелся, ожили и фары.

После грязевой ванны «утенок» (так и хочется сказать – отряхнувшись), продолжил путь и начал штурмовать затяжные подъемы на подступах к Мехико.

*Вот такой он – Citroen 2CV. Вы теперь уже меньше сомневаетесь в его способностях?*

В столице Мексики, в комнате, которую помог найти консул Франции, Анри наконец-то выспался и отошел от дикого перенапряжения последних дней. Надо ли говорить, как улучшилось его самочувствие, когда неожиданно вернулся Жак?

---

<sup>40</sup> Недаром же некоторые французы, шокированные видом кузовного железа Citroen 2CV, интересовались: «Дает ли Citroen придачу к машине консервный нож?»

Воссоединенный экипаж прокатился по всей Мексике, осматривая достопримечательности – пирамиды, разрушенные конкистадорами древние города, и заодно проверил техническое состояние двигателя.

В Пуэбле на обочине путешественники увидели толпу и очень удивились, узнав, что народ собрался, чтобы их поприветствовать. Здесь же был и консул Франции с семейством, который любезно предложил остановиться у него<sup>41</sup>.

В Гватемале дороги были отвратительными – яма на яме, причем объехать их было невозможно. Путь осложняли и буйная растительность, которую приходилось рубить мачете, и каменистые участки дорог, больше напоминающие тропы для перегона скота, и многочисленные реки, которые из-за отсутствия мостов приходилось преодолевать вброд.

Долго ли протянет «Кубитус» в таких жутких условиях? Но он был все еще жив и даже неплохо себя чувствовал.

После джунглей машину и ее владельцев ждали новые испытания. «Жестянке» с двухцилиндровым моторчиком с воздушным охлаждением предстояло в страшную жару преодолевать головокружительные подъемы.

В некоторых местах пассажиру приходилось спешиваться и идти рядом. Но Жак придумал, как вообще избавиться «Кубитус» от ездоков! Он клал набор инструментов на педаль газа, и полегчавший автомобиль бодренько ехал в гору. Включать такой механический автопилот на подъемах приходилось не раз.

Была и другая сложность – в запутанном клубке горных серпантинных дорог нужно было найти путь к столице. Навигаторов тогда не существовало, а карты не были подробными. Расспросы же аборигенов затруднялись тем, что почти в каждой деревушке был свой диалект испанского языка.

*«Самая необходимая вещь в пути – это карта» (Владислав Кетов, велосипедист, объехавший Землю по берегам континентов).*

Наконец путешественники выехали на асфальтированную дорогу и обрадовались – значит, главный город страны где-то поблизости. Но столица так просто не сдавалась, заставив снова наматывать круги по каким-то деревушкам. В конце концов, они все же ее нашли.

В небольшой гостинице путешественники, едва отдохнув после каторжного труда и многочисленных ночевок под открытым небом, занялись ремонтом системы зажигания, правкой колесных дисков и латанием шин.

Сальвадор, самую маленькую страну континентальной Америки, проехали быстро. Дороги там были без асфальта, местами мощенные камнем, но «жестянка» на них чувствовала себя нормально.

Не заглох ее мотор и на юге страны, когда пришлось форсировать... дорогу, которую местный умник превратил в ирригационный канал. Были и другие препятствия в виде многочисленных стад коров и охранявших их огромных собак.

В Гондурасе, в самой бедной части Центральной Америки, в отличие от Сальвадора, где на каждом шагу росли бананы и кофе, была почти пустыня, а вместо нормальной дороги – утрамбованная земля с ухабами.

Еще в США выяснилось, что панамериканского шоссе в виде непрерывной трассы, соединяющей две Америки, не существует!

Трасса обрывалась в Коста-Рике и появлялась лишь через 240 километров в Панаме. Не было дороги и на 400-километровом участке в джунглях Дарьена на юге Панамы, а также в южной части Эквадора. Для транспортировки машины нужен был самолет или «железка».

---

<sup>41</sup> Нашим бы самостоятельным путешественникам такую заботу!

– А, будь, что будет! Не прерывать же из-за таких мелочей пробег и не бросать автомобиль среди моря грязи?

Друзья, пополнив запасы воды и бензина<sup>42</sup>, решили пробираться через Коста-Рику, в которой и в сухой-то период дороги – сплошное болото, что уж говорить про сезон дождей, в который угораздило попасть французам.

Проехавший месяц назад джип утонул там в грязи. Джип! А тут какая-то «жестянка» на колесах!

Вскоре упрямые путешественники увидели вместо дорог потоки мутной воды глубиной до одного метра. На сухих же участках было не лучше – колеса проваливались в промоины и тонули в глубокой колее.

Кроме таких вот «дорог» приходилось форсировать и множество полноводных в это время рек и речушек. Во время таких переправ мотор нередко оказывался полностью залитым водой, поэтому вместо девяти лошадиных сил начинали работать две человеческие, которые по несколько часов с помощью домкратов и тросов метр за метром перетаскивали обездвиженного «утенка» по каменистому дну на противоположный берег.

*Путешественники четыре раза почти полностью разобрали автомобиль – вот где небольшая масса автомобильчика и легкость разборки пригодились!*

Друзья разделили между собой обязанности, и работа по преодолению водных преград пошла более слаженно.

Жак проверял дно, запоминал подводные ямы и следил за глубиной брода (не выше 10 см от его коленей, чтобы оппозитный мотор с низко расположенными цилиндрами не захлебнулся), а затем быстро преодолевал речку на первой передаче.

В обязанности Анри входила частичная разборка автомобиля – снятие капота, дверей, задних крыльев, крышки багажника (все это было легкоъемным) и обливание двигателя и электрики маслом для создания защитной пленки. Он также корректировал движение машины на переправе с другого берега, не забывая при этом снимать на кинокамеру.

Стоявшая жара была на руку – пока друзья собирали «зонтик» и загружали поклажу, он успевал высохнуть, и можно было сразу ехать. Кстати, Жак проверял брод, не снимая обуви, – она тоже моментально высыхала.

Вскоре речки сменили болотистые участки, в них «Кубитус» увязал по самые ступицы. Но это еще были цветочки. В одной из деревушек местные жители жестами предупредили их, что впереди большое болото.

Вскоре информация подтвердилась. Французам приходилось по сто раз поддомкрачивать и сдвигать автомобиль, чтобы отвоевать несколько сантиметров пути на вязкой дороге, а потом Citroen 2CV и вовсе провалился в клоаку по самые стекла. Целый день ушел на его вызволение из липкого плена.

Настал момент, когда друзья с горечью признали: надо возвращаться и переправлять машину на самолете.

В столице Никарагуа выяснилось, что перелет стоит целых 200 долларов (те доллары не чета нынешним) при условии, что груз будет не больше 500 кг. Багажа можно было взять всего лишь по 30 кг на брата, поэтому пришлось пожертвовать многими вещами и продуктами.

Снаряженная масса Citroen 2CV была как по заказу 495 кг<sup>43</sup> – вот оно преимущество легкого автомобиля!

---

<sup>42</sup> Запас бензина составлял всего три 20-литровые канистры. Вот когда важна экономичность двигателя.

<sup>43</sup> René Bellu. Toutes les voitures françaises – 1950. Salon 1949 // Automobilia. – 2000. – №16. – С. 11.

*Вы убедились, что в дальние края надо ездить на легком, компактном и без особых усилий разбирающемся транспорте?*

Во время полета Анри и Жак смотрели на сплошной ковер джунглей, скрывающий, как они уже знали, только тропы и болота, и окончательно убедились, что сделали все возможное и невозможное. По этим диким местам нельзя было проехать и на танке.

В начале сентября из панамского порта Кристобаль<sup>44</sup> друзья переправились на корабле в Колумбию – посуху из Панамы в эту страну, как они проверили сами, не попасть – высадились в Бьеновентуре и поехали в Боготу через Анды.

Начались затяжные подъемы. За покоренной горой следовала бесконечная череда других.

На одном из спусков автомобиль врезался в огромную кучу камней, пострадали рычаги подвески и колесный диск. Хорошо, что удар был не в полную силу – Анри в последний момент успел затормозить.

После ремонта, во время которых пришлось пережить неприятные минуты – мимо путешественников, не заметив их, проехали непонятные всадники – то ли ковбои, то ли бандиты<sup>45</sup>, продолжили путь по плохой горной дороге, которая местами проходила на высоте трех километров.

Несколько раз французам приходилось спешиваться и толкать «жестянку». Белая пыль забивала глаза и покрывала толстым слоем автомобиль.

В столице Колумбии Анри и Жак сделали основательную ревизию своей «сидячей ванне» и, не найдя нужных запчастей, отправили другу в Париж телеграмму с просьбой прислать рычаги передней подвески и шины. Все необходимое они получили через два (!) дня.

*Пройдет несколько лет, и запчасти к Citroen 2CV можно будет без проблем найти в любом уголке мира, ведь его сборка, кроме Европы, будет налажена в Азии, Африке и Южной Америке.*

Еще неделя ушла на ремонт, причем большая часть времени была потрачена на объяснение индейским механикам, что и куда ставить. Те, соответственно, и наремонтировали. Правильно говорится: хочешь сделать хорошо, сделай это сам.

*Забегая вперед, отмечу, что «сделанный из папье-маше» автомобиль был настолько живучим, что неправильно установленные рычаги подвески продержалась в условиях тяжелого марафона 8 тысяч километров, и лишь на одном из перевалов в чилийских Андах передние колеса разъехались в разные стороны.*

Под проливным дождем друзья въехали в Эквадор.

В одной из деревушек «Кубитус» остановился – закончился бензин, а заправки там не было. У старого индейца французы купили какую-то жуткую гремучую смесь в бидоне. Как ни старались они, чертыхаясь, ее отфильтровывать через... покрывало, половину пришлось отбраковать.

Но машина завелась и поехала, и с высоты трех тысяч метров Анри и Жак начали спуск в долину.

Преодолев вброд реку, добрались до приграничной деревушки Санта-Роза, где, осмотрев автомобиль, обнаружили на раме семь трещин. Сварки нигде не было, пришлось сделать

---

<sup>44</sup> Порт Кристобаль находится на Атлантическом побережье Панамы, в городе Колон, у входа в Панамский канал.

<sup>45</sup> В то время в Колумбии обстановка была неспокойной, в ее столице по вечерам действовал комендантский час. Да и сейчас там не лучше.

бандаж из толстой стальной проволоки. «Ситроенчик» выдержал это издевательство и поехал дальше.

В Лиме рама была заварена, и парни продолжили путь по пыльным горным дорогам в полном одиночестве. Лишь собачий холод составил им компанию, а затем, на высоте четырех километров, и ламы. Спустившись к океану, французы наконец-то согрелись, но счастье длилось недолго – стали досажать комары.

Повернув вглубь континента, они добрались по горным серпантинам до древней столицы инков – Куско, где увидели огромную статую Христа. Здесь же, кроме памятников старины, обнаружили самую высокую в мире железную дорогу и по ней прокатились до открытого в 1912 году древнего города инков – Мачу-Пикчу, который сейчас называют «Новым чудом света».

Анри и Жак хорошо отдохнули, отдохнул и «Кубитус». Пора спускаться с Анд в Чили, но в последний момент им пришла в голову очередная сумасшедшая идея – забраться на гору Чакалтая.

Путешественников даже не остановило, что для такой авантюры придется делать крюк в 4 тысячи километров по самым высоким в мире дорогам. Не остановил их и снег на вершинах – они просто наденут на колеса цепи.

Вот такое неожиданное испытание свалилось на «Ситроенчик», которому еще предстояло добраться до Огненной Земли. Если сможет его выдержать, станет самым маленьким автомобилем, покорившим высоту почти пять с половиною километров и докажет всему миру, на что он способен!

Чем выше друзья забирались в горы, тем сильнее мерзли под сильным ветром и дождем. Грелись они, толкая «Кубитус».

На высоте более четырех километров французы стали задыхаться из-за недостатка кислорода в воздухе. У них учащенно бились сердца, не проходил шум в голове, руки и ноги были ватными. Задыхался и двигатель, теряя часть своих и так немногочисленных лошадиных сил. Терял он их еще из-за некачественного бензина, который приходилось фильтровать от всякой дряни.

На берегу знаменитого озера Титикака Анри и Жак удивили местных жителей своим желанием достичь Огненной Земли. Все аборигены мысленно вертели пальцами у виска, а ведь они еще не знали, что эти авантюристы собираются забраться на этой «сидячей ванне» на горный пик высотой более пяти километров.

Въехав в Боливию, французы с ностальгией вспоминали перуанские дороги, которые они считали до этого наихудшими. Да и горы никуда не делись. Всюду возвышались высоченные пики, по сравнению с которыми Монблан, самая высокая точка Западной Европы, казался холмом.

«Ситроенчик» нередко приходилось толкать, чтобы не глох двигатель. Из-за разреженного воздуха и плохого бензина он работал вполсилы. На одном из подъемов пришлось разгрузить автомобиль и на себе переносить багаж.

Подготовку к рекордному заезду на гору Чакалтая (5421 м) начали в расположенном в тридцати километрах от нее Ла-Пасе, самой высокогорной столице планеты (3600 м).

Дорога на карте была похожа на тропинку. Но это обстоятельство и высота, на которую предстояло забраться, не остановило азартных французов, решивших доказать всему миру, на что способна «жестянка».

На высоте 5220 м находилась астрофизическая обсерватория, занимающаяся исследованием гамма-излучения, но Анри и Жак хотели забраться еще выше – до хижины автоклуба.



### *Через три Америки (1953—1954)*

*Чакалтая (Чакальтая или Чакальтайя) – одна из самых высоких гор Южной Америки (высота 5421 м), находится в Боливии, до 2009 года была покрыта ледником.*

Штурм горы был начат на максимально облегченном Citroen 2CV – без багажа и со снятыми дверями.

На пятикилометровой высоте пришлось остановиться, чтобы подрегулировать карбюратор под разреженный воздух. После этого двигатель перестал запускаться, не помогли попытки завести его и с толкача.

*Перед этим заглох и не смог дальше ехать увязавшийся за «жестянкой» американский автомобиль.*

Обессилившие от нехватки кислорода французы все же сумели оживить мотор и доехать до обсерватории. Из нее вышел астроном и предложил отогреться в помещении, но автоальпинисты отказались. Им мало было достигнутой высоты, они хотели забраться на «жестянке» еще выше. Звездочет удивился и попросил хотя бы на обратном пути заехать на чаек.

Погодка была еще та – ветер со снегом. Но не отказываться же из-за таких пустяков от намеченной цели?

Друзья надели на колеса «Ситроенчика» цепи и начали штурм снежного покрова. Жак – в машине, а Анри пешком. Жаку удалось заехать на высоту 5420 м<sup>46</sup>, затем туда добрался запыхавшийся Анри.

Вечером ситроенисты получили сертификат о своем достижении.

*Установленный 1 ноября 1953 года рекорд высоты в истории французских автомобилей продержался до 2007 года (но к этому времени и ледник на этой вершине сильно ужался, а в 2009 году он полностью исчез).*

Отметив событие, рекордсмены продолжили монотонную езду под дождем и ветром по каменистым высокогорным плато. Из-за некачественного бензина приходилось постоянно чистить карбюратор.

<sup>46</sup> Jacques Cornet. Deux hommes, 2 CV, deux continents / Jacques Cornet, Henri Lochon. – F.O.T., 1963. – С. 118.

По пути к чилийской границе после дорог на уровне 3,5—4 километров вдвое меньшая высота показалась комфортной и путешественникам, и двигателю – ему стало хватать кислорода, и он заработал без перебоев.

Но, на труднейший спуск к океану, во время которого, по признанию Анри и Жака, у них волосы вставали дыбом, понадобилось целых десять дней.

*А на карте кажется такая ерунда.*

В Чили французов впустили без формальностей. В Икике, на севере страны, они запаслись питьевой водой и продуктами, чтобы преодолеть пустыню Атакама.

И вот друзья уже днем и ночью едут по одному из самых засушливых мест планеты, оставляя за собой огромный шлейф пыли. Гнать было нельзя – могли не выдержать шины, их и так приходилось постоянно подкачивать из-за жары, на что уходили последние силы, да и частые проколы давали о себе знать.

Настал момент, когда латанным-перелатанным камерам потребовался серьезный гаражный ремонт. А вокруг простиралась все та же бесконечная пустыня.

Но свершилось чудо – в мареве (уж не мираж ли это?) показались очертания завода. А где завод, там должен быть и вулканизаторщик, обслуживающий грузовики.

Вот и промзона. Настоящая, не мираж. Но вот незадача – охранники не хотели пускать на свою территорию непонятно откуда взявшихся путешественников. Французам повезло – начальником гаража оказался швейцарец из Люцерны, он радушно встретил почти земляков и помог им.

В Антофагасте парни наконец-то поели в ресторане, заправили «жестянку» и продолжили бесконечный монотонный путь, во время которого заснуть за рулем было не страшно – вокруг простиралась ровная, как стол Атакама.

Пыль забивала глаза, прокол следовал за проколом, а тут еще при демонтаже колеса сломался домкрат. Главное, руки остались целы, а инструмент заменили подставленные под «утенка» камни. В другой раз местные жители подняли и держали заднюю часть машины, пока Жак менял колесо.

*Вот что значит легкий автомобиль. А был бы джип?*

В Вальпараисо наконец появилось долгожданное асфальтированное шоссе, по нему друзья 14 ноября въехали в Сантьяго, где решили отдохнуть.

Через две недели они продолжили путь на юг. Впереди сверкали заснеженные Анды, и перед очередным подъемом Жак и Анри, осмотрев машину с поврежденным шасси и почти лысыми шинами, решили не рисковать и обойти горы морем.



*Книга Лошона и Корне «2 человека, 2 континента»*

В Пуэрто-Монт «Кубитус» был погружен на затаренную вином маленькую дизельную шхуну. Проплыв около пятисот километров вдоль густых лесов и заснеженных гор Патагонии, «жестянка» съехала на берег в Пуэрто-Айсен и поднялась по серпантину к городку Койайке.

Граница Чили и Аргентины встретила сильным ветром, но аргентинский пограничник усмехнулся при упоминании о погоде и сказал, что это еще не ветер. В справедливости его слов экипаж «Кубитуса» вскоре убедился.

Голая безлюдная степь, ураганный ветер, холод, постоянные проколы, бесконечная усталость и перспектива встретить Рождество в богом забытом краю – все это действовало на нервы изрядно уставших членов экспедиции. Так часто бывает, когда до намеченной цели остается совсем немного.

После одного из проколов друзья не смогли накачать колесо – сломался насос. Что делать? Вокруг ни души, до ближайшего населенного пункта пару сотен километров.

*– Что за Патагония без патагонцев! – с раздражением повторял он.*

*– Потерпите, почтенный географ, мы еще увидим патагонцев, – утешал его Гленарван.*

*– Далеко не уверен в этом.*

*– Но ведь они существуют, – заметила леди Элен.*

*– Сомневаюсь в этом, сударыня, раз я не вижу ни одного.*

*– Но ведь кого-то же назвали «патагонцами», что по-испански значит «большие ноги».*

*Жюль Верн. Дети капитана Гранта*

Решили ехать на голом диске, как вдруг увидели на горизонте дым, а вскоре и его причину – грузовик. Его водитель без лишних слов достал запаску и с помощью старого бензошланга накачал спустившее колесо.

Тут и патагонцы объявились, вернее, их жильё на горизонте. В деревушке путешественники залатали камеры, на которых живого места не было от проколов. Начавшиеся проблемы с мотором были устранены заменой катушки зажигания. Движок заработал, как новый.

Рождество парни наметили встретить на берегу Магелланова пролива – в Пунта-Аренас. Загадали и сглазили.

Из-за течи масла двигателя (хорошо, вовремя заметили, и было что доливать) приходилось часто останавливаться и проверять его уровень. В гараже одного из редких здесь поселений Анри и Жак залатали камеры и толком осмотрели двигатель. Виноваты были сальники, а для их замены надо было снимать мотор. Оставили это дело на потом.

Наконец под негреющим солнцем друзья добрались до городка Пунта-Аренас на обрывистом берегу Магелланова пролива. Пока ждали корабль, сняли двигатель, заменили сальники и проверили все шины.

*По свидетельству французов, шины были настолько изношены, что на родине они и тридцати километров не решились бы на них проехать, а здесь другого выбора просто не было.*

Ждать корабль пришлось долго. Когда наконец этот счастливый день наступил, Анри и Жак, взяв лишь теплые вещи и максимально затарив автомобильчик бензином-маслом, погрузили его на шхуну и пересекли бурный Магелланов пролив.

Продолжив путешествие по Огненной Земле, они с удивлением отмечали схожесть рыбацких деревушек в этих забытых богом местах с прибрежными поселками Скандинавии. Но чем дальше французы забирались по каменистому бездорожью на дождливый и продуваемый юг (часто ураганный ветер достигал скорости 100—150 км/ч), тем реже встречалось им жильё человека, а из животных попадались лишь малочисленные ламы да дикие кролики.

Нередко поддон двигателя скрежетал о камни – в высокой траве и в глубоких лужах их не было видно. Чтобы не досталось тормозным шлангам (чудо, что они еще не лопнули), Жак подвязал их проволокой.

Вскоре камни сменились другой напастью – зыбким после отлива песком. Когда же «жестянка» увязла в нем, проезжающий мимо всадник без лишних слов помог ее вытащить.

Залитые водой луга приходилось преодолевать на первой-второй передачах на полном газу, как глиссер рассекая воду. После того, как путешественники несколько раз забуксовали под дождем, они решили надеть на колеса цепи. Помогло. А ведь ехали в конце декабря, то есть летом в этой части света.

Вот и Ушуайя, самый южный город планеты (ниже его лишь поселок и деревня).

Местные даже не хотели отвечать на расспросы о дороге на юг – путь туда преградят горы. Но разве могло это остановить французов и их верного четырехколесного друга после всего пережитого и преодоленного? Тем более, в конце путешествия.

Когда колеса упирались в камни, парни поддомкрачивали автомобиль как можно выше, и, толкая изо всех сил, заставляли его качаться над препятствием. Кузов и платформа недовольно скрипели, подвеске с колесами сильно досаждали камни и глубокие ямы. Но что было делать в тех условиях?

А условия были еще те – пронизывающий до костей ветер, дождь со снегом, непролазная грязь и как следствие легкое обморожение ног, но спортивный азарт двигал путешественников вглубь неисследованного автомобилистами острова.

Проваливаясь в сменившийся грязь снег и скользя по льду, тщедушный с виду «Ситроенчик» упорно продвигался в сторону Антарктиды какими-то козыми тропами. Предназначен-

ные для мулов горные дорожки были настолько узки, что иногда транспортное средство оказывалось шире «проезжей части»<sup>47</sup>.

Приходилось пятиться назад и искать приемлемый для «четырёх колес под зонтиком» путь. Спросить его было не у кого – вокруг на многие километры не было ни одной живой души.

Однажды переднее колесо уже висело над пропастью, и малейшее дуновение ветра могло привести к катастрофе. С помощью домкрата Анри и Жак, изнемогая от перенапряжения, сантиметр за сантиметром отвоевывали у бездны автомобиль и, вконец обессиленные, сумели вытолкать его на дорогу.

*Еще раз о преимуществе легкого автомобиля.*

Потом заглох мотор. Его попытались завести с толкача с горки. Но он лишь простужено чихал. Чтобы снова затащить машину наверх, путешественники надели на колеса цепи и метр за метром толкали ее.

Citroen 2CV завелся с третьей попытки, но заглох после преодоления брода. Парни прокалили свечи, просушили контакты, залили бензин в цилиндры – все это под непрекращающимся дождем. Мотор заработал, а когда вновь стал хандрить, заменили контакты и конденсатор. Помогло.

*Неубиваемая простота конструкции классической системы зажигания. Когда меня на экспериментальном ГАЗ-2309 («Атамане») замучила электроника – он неожиданно растележивался в самых неподходящих местах, установил элементы классической системы зажигания, и все мучения прекратились. Газовские конструкторы удивились этому анахронизму, но мне нужно было «ехать, а не шашечки». Подробнее об экспериментальных «Атаманах», на которых довелось поездить, в моей книжке о них.*

Все. Огненная Земля покорена. Пора возвращаться.

Услышав по радию о проходящей недалеко шхуне, друзья помчались на «жестянке» по высокой траве, не обращая внимания на притаившиеся в ней камни и ямы, но парусник их не увидел. В тумане показался чилийский военный корабль, но возьмет ли он на борт гражданский экипаж с его странным автомобилем? Связались с адмиралтейством, и оно разрешило.

В Пунта-Аренас Жака с синими ногами пришлось показать врачу, а «жестянку» три дня восстанавливать.

После суровых реалий Огненной Земли путь по восточному побережью Южной Америки до Рио-де-Жанейро был сравнительно легким.

Было уже не так холодно, множество мелких речек, которые приходилось преодолевать вброд, уже не считались препятствием. Если залитый водой двигатель глох, напарники «на автопилоте» переносили снаряжение на другой берег реки, снимали двери и полегчавшего «утенка» выталкивали с помощью лебедки.

*Вы в курсе, что двери у «жестянки» легко снимаются? Надо лишь поднять их и вывести из петель наподобие рояльных? Правда, лучше один раз это увидеть – на видео, в начале второй минуты (1.08): <https://www.youtube.com/watch?v=3ZCZ0Sa-cGE>*

За полторы тысячи километров до аргентинской столицы вылетевший из-под грузовика камень разбил лобовое стекло. И по закону подлости именно в это время начался ливень, кото-

---

<sup>47</sup> Ширина Citroen 2CV 1480—1500 мм.

рый бывает здесь лишь два-три раза в год. Одежда путешественников промокла до нитки, досталось и проводке «Ситроенчика».

Когда же все более-менее подсохло, пришел черед новой напасти – множество насекомых попадало в глаза, и они стали красными.

*Путешественники, пожалуйста, не забывайте в дорогу очки.*

После всего пережитого Корне и Лошон уже не обратили внимания на такую мелочь, как полный износ второго комплекта шин. В столицу Аргентины Citroen 2CV въехал с грохотом на голых колесных дисках. Отрихтовав их и «переобув» в присланные из Франции новые шины, друзья продолжили путь.

Без особых формальностей французы пересекли бразильскую границу у расположенного недалеко от океана городка Чуй и решили ехать по побережью, но автомобиль стал зарываться в песок. Вытаскивать его помогали любопытные чернокожие ребята.

Тогда Жак и Анри решили ехать прямо по воде во время отлива. Ее уровень был 30—40 см, но песок на дне был твердым, и машина уверенно шла вперед.

От Порту Алегри началась хорошая дорога и, казалось, оставшиеся несколько сотен километров до Рио будут легкой прогулкой. Но не тут-то было. Не дали расслабиться сезон дождей и гонки местных жителей, результатом которых были сплошные аварии.

Вот и долгожданный город, в котором «... все поголовно в белых штанах!»<sup>48</sup> – конечная точка грандиозного путешествия. Намеченная программа выполнена: покорены две Америки (если считать Центральную отдельно, то и три), можно с чистой совестью возвращаться домой.

Перед отплытием на родину «утенка» оживили в ситроеновском гараже: подварили, подкрасили, заменили шины. Автомобиль настолько преобразился, что Жаку и Анри пришла безумная, как они потом скажут, идея отправиться на корабле не во Францию, а в Африку, чтобы через Сенегал, Мали, Нигер, Алжир, Марокко и Испанию вернуться в Париж.

*На дверях автомобиля были изображены лишь две Америки – лишнее подтверждение, что заезд в Африку был импровизацией.*

Но выдержит ли «Кубитус» дополнительные 10 тысяч километров, многие из которых придется на величайшую пустыню мира – Сахару?

*Каких-то тридцать лет до этого для ее пересечения потребовались усилия целой фирмы «Ситроен» – были задействованы вооруженные пулеметами полугусеничные вездеходы, которые везли с собой кучу материалов, продовольствия и воды; предварительно были заложены промежуточные базы со всем необходимым, да и команда, в которой были опытные механики, состояла не из двух человек.*

Решено – сделано. Через неделю плавания троица («жестянка», конечно же, была членом команды) высадилась в Дакаре. Там путешественники запаслись бензином и маслом, консервами и фильтрованной водой, и 19 марта отправились покорять Сахару.

Такое вот ралли «Париж-Дакар», только наоборот.

Но сначала предстояло проехать по Черной Африке, и хоть это еще не Сахара, а всего лишь ее «подбрюшье», но оно тоже не подарок – это один из самых жарких регионов континента.

От Дакара до Каолака друзья промчались по отличной асфальтированной дороге. После этого довольно короткого участка, построенного под руководством французов, начались ямы и ухабы. К ним добавились всепроникающая пыль и жара – только ночью можно было более-менее дышать. А ведь совсем недавно, в Патагонии, Жак и Анри мечтали о тепле.

---

<sup>48</sup> Илья Ильф, Евгений Петров. Золотой теленок.

*Ах, вы жару не заказывали? Но это именно вы выбрали неудачный сезон для африканского сафари – ведь в Сахаре нормальные путешественники ездят исключительно зимой.*

Один за одним начались проколы, а тут еще и покрышки стали быстро изнашиваться из-за неправильного схождения колес и мятых, правленных молотком дисков. Вдобавок еще автомобилисты сбились с пути, что было немудрено из-за отсутствия указателей, а навигаторов тогда не было.

Машина вязла в песке, из зыбучего плена ее вытаскивали с помощью домкрата. И все это при нестерпимой жаре и отсутствии питьевой воды – кипяченой нигде французы найти не могли.

В одной из деревень они накипятили 25 литров, а когда и эта вода закончилась, пять литров живительной влаги дал французский легионер, но этого было недостаточно. Жара и постоянная жажда вынудили пить нефilterованную некипяченую воду. «Черт с ней, с дизентерией», – решили друзья.

Дорога преподносила все новые сюрпризы.

Однажды «жестянка» увязла в топком месте по самый кузов. Пришлось вытаскивать весь багаж и в полной темноте с помощью домкратов вытягивать машину. Тут еще стартер закапризничал. Завели с толкача – хорошо, что автомобиль легкий.

После черной полосы кратковременно наступила белая. Анри и Жак встретили пастухов, которые дали им напиток и уверили, что они едут в правильном направлении. Действительно, через некоторое время показалась заправка.

Потом была серо-черная полоса.

На подступах к Бамако начались проколы, а дорога превратилась в настоящую «стиральную доску». Шум и тряска была такая, что французы не слышали друг друга. Удивительно, что «Ситроенчик» не раскрутился по винтику. Ну, и, конечно же, жара стояла, как в духовке. Ехали-то в неправильный сезон.

Вскоре бурлящая столица Мали осталась позади. Через городишки Сегу и Мопти, меняясь за рулем каждые три часа, французы доехали до расположенного у реки Нигер города Гао.

Правда, не просто доехали, а постоянно вязли в песках, поддомкрачивали «Кубитус», и толкали, толкали, толкали... А чтобы не было скучно, дорожная судьба подбрасывала Жаку и Анри новые приключения. В виде промчавшегося стада буйволов, например, которое чуть не затоптало тщедушный «зонтик».

В Гао Анри и Жак получили разрешение на пересечение Сахары.

Да, не все так просто. Бюрократия была вызвана тем, чтобы не множилось количество скелетов путешественников и их машин в пустыне (на страницах этой книги еще будут упомянуты трагедии в Сахаре), поэтому власти и подстраховывались.

В самом начале апреля после двух дней подготовки напарники начали штурм величайшей пустыни мира.

Поначалу все было хорошо, «Кубитус» уверенно мчался на север, лишь насекомые постоянно бились о лобовое стекло и затрудняли обзор, но вскоре Сахара стала показывать свой крутой нрав.

Колеса вязли в песке, при пятидесятиградусной жаре постоянно спускали шины, выкипал электролит в аккумуляторе, а по ночам было холодно. Но самое страшное – быстро таяли запасы питьевой воды.

*Вопреки расхожему мнению, что Сахара – сплошные пески, в ней больше каменистых участков, да и горные плато есть, и сухих каменистых русел рек (уэдов) немало.*

Встретили поврежденный Citroen 2CV, но автомобиль не был виноват – водитель заснул за рулем и врезался в камни. Анри и Жак не смогли помочь коллеге – не было нужных запчастей. Пообещали, что сообщат обо всем на ближайшем посту<sup>49</sup>.

Лишь в Тессалите путешественников ждала свежая вода. Следующий пост Бализ был через 250 километров. По жаре, песку и камням добрались до него на второй и третьей передаче. Но даже при езде на скорости 40 км/ч пыль стояла столбом и покрывала все в салоне.

Пересекли тропик Рака, о чем сообщил указатель. Дорога, если ее можно назвать таковой, была похожа на стиральную доску. Много раз французы застревали в песке, на что они уже не обращали внимания – поддомкрачивали автомобиль и ехали дальше.

После одной из заправок стал чихать мотор. Но вины «жестянки» в том не было – в карбюраторе обнаружилась вода! В Сахаре!

Водяной конденсат образовался в цистерне с топливом из-за сильных перепадов температур (днем +50 в тени, ночью +5). Друзья, как смогли, отфильтровали некачественный бензин. Машина продолжила путь, но мотор глох почти каждые десять километров.

Проехали Регган, состоящий из нескольких домиков военный пост. Через 150 километров показался Адрар. В этом оазисе уже по меркам пустыни кипела жизнь – верблюды, пальмы, солдаты, ну и кофе можно было испить, правда, без круассанов. Здесь Анри и Жак встретили сумасшедших, ехавших автостопом на Мадагаскар и в Гану.

До самого Бешара дорога была сплошной «стиральной доской». Из-за дикой тряски срезало два болта крепления рулевого механизма, а два других едва держались.

На рассвете французы увидели огромный грузовик, его водитель не смог помочь с ремонтом и взял «Ситроенчик» на буксир. В Бешаре не было нужных запчастей, и механик решил проблему проволокой. Таким нехитрым способом реанимированный автомобильчик покати́л дальше – уже по асфальту.

Друзья с нетерпением ждали встречи с родиной, которую не видели уже год, но неожиданное препятствие возникло недалеко от родных мест, на границе с Испанией. Путешественников не хотели пускать из-за устаревших документов. К тому же это была суббота, а начальство могло разрулить ситуацию лишь в понедельник, но после долгих уговоров полицейский сдался и пропустил «зонтик».

Ним, Авиньон, Лион проскочили на одном дыхании, и 10 мая 1954 года, через год с начала автопробега, французский экипаж Citroen 2CV финишировал в месте старта – на площади у собора Парижской Богородицы.

Позади остались 23 страны и 52 000 км (из них 33 000 км по грунтовым дорогам), пройденных на самом маленьком массовом автомобиле; семь пустынь, среди которых были огромные Сахара и Атакама; 65 речек, преодоленных вброд (для этого четыре раза пришлось разбирать машину), 240 ночевков под открытым небом и 310 залатанных проколов шин.

Путешественники не просто прокатились по далям и весям, а привезли из дальнего похода 5000 фотографий, 3500 метров отснятой киноплёнки, которые потом были смонтированы в фильмы, и их смотрела вся Франция.

По масштабу вояж Анри Лошона и Жака Корне, в котором они семь раз чуть не погибли, превзошел знаменитый ситроеновский «Желтый рейд».

Тем самым вопрос «Куда можно поехать на этой „жестянке“?», казалось, был окончательно закрыт. Но, несмотря на такие веские аргументы, все новые и новые фанаты («вспять безумцев не поворотить») продолжали и продолжают доказывать миру, на что способен Citroen 2CV.

---

<sup>49</sup> В то время в этой части Африки располагались французские воинские контингенты.

## 1954

В начале 1954 года «четыре колеса под зонтиком» опробовали свои силы в Азии.

Робер Года и Маргерит Батинь 4 марта 1954 года отправились из Франции в Тибет через Афганистан и Индию на новеньком, выпущенном за месяц до поездки Citroen 2CV A (с покупкой они немного поспешили: в сентябре появилась более мощная версия – Citroen 2CV AZ, см. следующую главку).

*В книге «La 2CV de mon Père»<sup>50</sup> указаны другие даты: март 1953 – октябрь 1954, а также другая фамилия дамы – Батиг (Batigue).*

На автомобиле, в котором был заменен лишь стандартный воздушный фильтр на более объемный и немного доработана передняя подвеска, они добрались до высокогорного района, преодолев шесть перевалов на высоте трех километров.

Путешествие этой пары закончилось через девять месяцев – 29 ноября того же года. На одомере «Пегасика» (Pegasette), такое прозвище получил их авто, к тому времени значились 30 тысяч км.

С апреля по май Жирар и Фабр намотали 7500 километров по Мавритании, а значит и по Сахаре.

В июле 1954 года двоюродные братья Антуан и Андриен Мустье на купленном в мае Citroen 2CV A, установив лишь запаску на капоте, отправились из Парижа в столицу Индии. Свой пробег, спонсором которого стали компании Marchal и Mobil, они назвали рейдом «Европа-Азия-Африка». Проехав 33 тысячи километров, вернулись домой в декабре.

В ноябре Ватрине и Буржинён на Citroen 2CV проследовали по маршруту «Париж – Бомбей – Париж». 33 680-километровый марафон закончился лишь в сентябре следующего года.

«Закрyla» этот год мадам Тийи, которая умудрилась за один декабрь проехать 34 тысячи километров по дорогам Ближнего Востока.

---

<sup>50</sup> Antoine Demetz. La 2CV Citroën de mon père / Antoine Demetz. – P.: ETAI, 1998.

## Citroen 2CV AZ (сентябрь 1954)

Французов поначалу вполне устраивали 9 л. с. выпускавшегося с октября 1949 года Citroen 2CV. С таким двигателем он разгонялся до 65 км/ч, расходовал всего 4,5 л/100 км и облагался минимальными налогами. Но в начале пятидесятых годов разработчики «народного автомобиля» узнали, что немало владельцев Citroen 2CV сами форсируют двухцилиндровый оппозитный моторчик, пытаясь выжать из него побольше «лошадок».

Спрос родил предложение, и в сентябре 1954 года появилась новая модель – Citroen 2CV Type AZ (или просто AZ; фургон на его базе получил индекс AZU). Благодаря двигателю с увеличенным до 425 куб. см рабочим объемом и мощностью 12 л. с. скорость машины возросла до 80 км/ч.



*Citroen 2CV AZ второй половины 1950-х, экспонат Национального автомобильного музея в Мюлузе (Франция, 1997)*

Во внешности Citroen 2CV Type AZ изменились лишь некоторые детали.

Например, большая эмблема на облицовке радиатора лишилась окружающего ее овала. В начале 1955 года у автомобиля появились два задних фонаря, но самым заметным отличием от предшественника было наличие указателей поворотов, расположенных на задних стойках крыши.

Для французских заморских территорий выпускалась модификация PO (или P.O.) с усиленной подвеской, воздушным фильтром с масляной ванной и более защищенной электропроводкой.

### Технические характеристики Citroen 2CV AZ (1954)

Кузов – соединен со сварной платформой 16 болтами, с 1953 г. окрашивался в серо-голубой цвет; число мест – 4—5; снаряженная масса – 495 кг; максимальная скорость – 80 км/ч; средний расход топлива – 5—7 л/100 км.

Длина – 3,78 м, ширина – 1,48 м, высота – 1,60 м, колесная база – 2,40 м, колея – 1,26/1,26 м.

Двигатель: 2-цилиндровый, оппозитный, бензиновый, с воздушным охлаждением; расположен спереди продольно; рабочий объем – 425 куб. см; диаметр цилиндра и ход поршня – 66х62 мм; мощность – 12 л. с. при 3500 об/мин.

Особенности конструкции: верхнеклапанный газораспределительный механизм (ГРМ). В 1953 г. восьмилопастный вентилятор заменен на четырехлопастный; с октября 1955 г. поршни с плоским днищем уступили место поршням с выпуклым днищем (степень сжатия возросла с 6,2 до 7,0).

Трансмиссия: привод – на передние колеса; сцепление – центробежная муфта; коробка передач – механическая, 4-ступенчатая (4-я передача повышающая).

Подвески: независимые.

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом.

Рулевой механизм: реечный.

Шины: 125—400 (135—380 – с 1960 г.).

## 1955

Не менее урожайным выдался и следующий год. В гонку за лидерами включились новые авантюристы. Тем более, как уже отмечалось, с осени 1954 года рабочий объем двигателя «жестянки» увеличился, и силенок у него прибавилось.

Пять месяцев, с января по июнь, провели в Африке на Citroen 2CV Гравели. Они преодолели 28 тысяч километров<sup>51</sup> по африканской саванне. С марта по апрель Баселье и Эли проехали 18 тысяч км, чтобы добраться из Абиджана, столицы Кот д'Ивуар, в Париж.

*В 1973 году их маршрут с более сложными этапами будет повторен участниками грандиозного Citroenовского рейда, о котором речь впереди.*

С мая по июль еще одни французы проехали 14 тысяч километров из Парижа в иранский Персеполис и обратно<sup>52</sup>.

И снова Америка. В начале июня Анри Лошон со своим другом Жаком Корне и новым членом экспедиции Эриком де Вобером на более мощной версии – Citroen 2CV AZL – отправились в Мексику, к тамошним индейцам (*подробнее в следующей главке*).

В июле, в самую жару, Фредди и Мирей Тондор с товарищами проехали из Алжира к Красному морю и обратно. За два месяца 3 машины с 6 людьми на борту преодолели 13 тыс. км<sup>53</sup> и благополучно вернулись домой (подробнее об этом путешествии – через главу).

На фоне таких пробегов как-то теряется вояж господина Арана, который в августе 1955 года скромно, без помпы, съездил на Citroen 2CV А 1952 г. в. из Парижа в Стамбул. А ведь каких-то три года назад это вызвало бы бурю эмоций. Но «жестянка» уже доказала, что способна на большее, и такими поездками уже нельзя было кого-то удивить.

---

<sup>51</sup> По другим данным 35 000 км.

<sup>52</sup> На этом маршруте в 1970-м году более масштабно отметится целый выводок «утят».

<sup>53</sup> По другим данным 8 тыс. км.

## К индейцам тараумара (1955)

*США: Нью-Йорк – Ричмонд – Майами*

*Мексика: Норогачи – Чихуахуа – Сисигичи – Норогачи – Сисогичи –  
Креэль<sup>54</sup>*

*США: Сан-Диего – Лос-Анджелес – Нью-Йорк*

Уже известные нам Анри Лошон и Жак Корне решили отправиться на Citroen 2CV на северо-запад Мексики в труднодоступный район Сьерра-Мадре, чтобы познакомиться с бытом и традициями индейцев тараумара, о которых не так много было известно в то время.

Компанию уже слаженному коллективу составил Эрик де Вобер. Этот парижанин, бегло говорящий на английском и испанском языках, не был столичным мажором и классическим гуманитарием – «ботаном» в современном понимании. В прошлом он был десантником, и такой компаньон был очень кстати в опасном путешествии.

В начале июня 1955 года французы высадились с корабля в Нью-Йорке, но в отличие от первой поездки – без автомобиля.

В американском агентстве Citroen они приобрели новенький, окрашенный в светло-желтый цвет 2CV. Это был экспортный вариант с большим задним окном, собранный на бельгийском заводе и доставленный в США месяцем ранее.

В честь первой «жестянки», покорившей две Америки в 1953—1954 годах, он был назван «Кубитусом», к его имени лишь добавили римскую двойку (Cubitus II).

Как и в предыдущем рейде, машину к пробегу специально не готовили – не усиливали подвеску и не форсировали мотор (но, как уже говорилось, его показатели были улучшены заводом – мощность 425-кубового мотора возросла до 12 л. с.). Захватили с собой лишь цепи для колес, противотуманки и кое-какую туристическую мелочь.

В начале июля компаньоны отправились в Мексику, но порознь. Эрик улетел на Кубу на встречу с другом, оставив Лошону свой «Крайслер», на котором тот должен был добраться до Мексики, а Корне поплелся за мощным автомобилем на «жестянке».

В Майами друзья решили отдохнуть перед трудным путешествием, но неожиданно Жак получил телеграмму – ему срочно надо было лететь домой, но он все же решил немного проехать в составе экспедиции.

---

<sup>54</sup> Не все названия можно найти на русскоязычных картах, возможны расхождения в написании.



*Путешествие Лошона и Корне к индейцам тараумара (1955)*

На мексиканской границе ответ на вопрос «Куда едете?» – «К индейцам тараумара» удивил американского пограничника, но за свою службу он насмотрелся на разных чудачков. Мексиканцам же не понравились визы европейцев, и они полчаса куда-то звонили, но все же пропустили экстравагантный автомобиль, на который потом смотрели крестьяне с вытаращенными глазами.

Мексика встретила экипаж ухабистыми серпантинами с высокими кактусами на обочинах. Только главная дорога была асфальтированной, остальные – просто утрамбованная земля. Но это все же были дороги, по которым худо-бедно можно было ехать, а вот к индейцам, по заверениям встреченных французами земляков, невозможно было добраться на автомобиле – реки разлились, мостов нет, кругом болота и затопленные рисовые поля; там и на джипе нечего делать, не то что на какой-то «жестянке».

Конечно же, матерых путешественников, покоривших две Америки и Сахару, это не остановило. Но все-таки они не сразу ринулись в бой, а отправили на разведку Жака на поезде. В полученной от него телеграмме говорилось, что дорога трудна, но все же шанс есть. Анри, хорошо знавший друга, понял, что шанс этот минимальный и предстоящий путь будет ужасным.

Договорились о встрече через два-три дня в Сисогичи, до которого надо было преодолеть две сотни километров по страшной жаре. Ведь они сунулись в Мексику в июле месяце! В разгар лета!

Асфальтированное шоссе вскоре закончилось, и Citroen 2CV начал подъем в горы Сьерра-Мадре. Вокруг простирался лунный пейзаж с минимумом растительности. Двигатель натужно ревел, и Лошон думал, что их «Боливар» не вынесет троих; может, и хорошо, что один из ездоков скоро их покинет.

Каково же было удивление французов, когда они в первой богом забытой деревушке увидели не индейцев, а немецких колонистов, как когда-то на суровом юге Патагонии. Оказывается, правительство выделило им землю в этих диких местах: пашите, старательные немцы, поднимайте мексиканскую целину!

Первый разлившийся на пути ручей, который по заверениям мексиканцев был вполне преодолим для лошадей, маленькому автомобилю мог не понравиться, поэтому путешественники стали превращать Citroen 2CV в «амфибию». Загерметизировали, как смогли, систему

зажигания, а выхлопную трубу удлинители с помощью гибкого шланга и вывели наверх его конец.

После успешного преодоления первого водного препятствия, продолжили путь по мокрому от дождя горным серпантинам. Свыше 25—30 км/ч ехать не получалось – дорога была настолько ухабистой, что у машины иногда вывешивались одно или два колеса. Лишь красивые виды компенсировали трудности пути.

Поездка осложнялась и полным отсутствием дорожных указателей. Поехав наугад после одной из развилки, экипаж «жестянки» попал в деревню с вооруженным до зубов народом, но все же это была какая-никакая цивилизация. Дальше уже были неизведанные горы, в которых могло случиться все, что угодно.

Через десять километров, которые из-за ям и камней пришлось преодолевать на первой и второй передачах со средней скоростью около 15 км/ч, автомобиль, пару раз чихнув, неожиданно остановился. Лошон быстро нашел причину – из-за постоянной тряски протерлась изоляция двух высоковольтных проводов, и они коротили на массу. Обмотав их изолентой, Анри, довольный, что так быстро нашел причину остановки, начал заводить двигатель. Но тот не запускался.

Крутившийся рядом Эрик попросил ввести его в курс дела. Напарник нехотя это сделал, ведь переводчик экспедиции не был технарем. Но новичкам, как говорится, везет. Эрик причину сразу нашел – по рассеянности Лошон забыл надеть колпачки высоковольтных проводов на свечи. Двигатель завелся, и оба расхохотались. Правильно говорится – одна голова хорошо, а две лучше.

Дальнейшая дорога была ужасной. Застывшая на ней грязь была прорезана глубокой колеей от повозок, а вне колеи все было словно перепаханно и покрыто твердой коркой. Приходилось частенько съезжать на более гладкую, но очень скользкую обочину, где автомобиль подстерегала другая опасность – можно было запросто увязнуть в трясине.

И это вскоре случилось – передняя часть машины оказалась в болоте. Пришлось ее под дождем поддомкрачивать и сантиметр за сантиметром, подкладывая под колеса камни и ветки, сдвигать в сторону.

*«Да, нелегкая это работа – из болота тащить бегемота». Хорошо все-таки, что Citroen 2CV легкий автомобиль, а был бы бегемотом-внедорожником?»*

Вызволив «Ситроенчик», путешественники сразу же надели на колеса цепи, потому что и на этом, казалось бы, более-менее твердом участке он все норовил погрузиться в липкое месиво. Когда это случилось в очередной раз, пришлось разгружать «жестянку» и метр за метром вытаскивать ее из трясины, подкладывая под колеса камни и ветки. На преодоление двухсот метров у перепачканных с ног до головы ездоков ушло три часа.

У французов была в запасе ручная лебедка, но тросом не за что было зацепиться – у дороги не росли деревья. Приходилось вбивать в землю кол на глубину до одного метра, только тогда можно было вытащить автомобиль из грязи.

После таких приключений было решено, что Эрик будет идти впереди и показывать Анри, куда поворачивать руль.

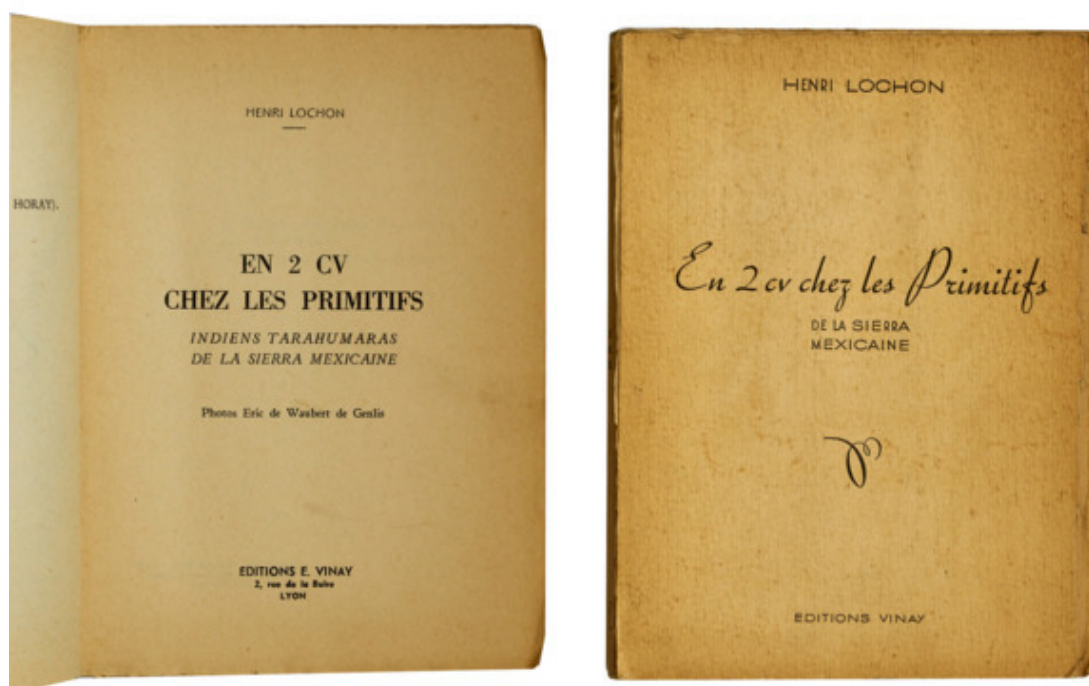
С компаньоном Анри не ошибся. В этом он окончательно убедился, когда защита картера со скрежетом наехала на препятствие, и Эрик, не раздумывая, лег в грязь, чтобы вытащить камень.

Это была не езда, а каторга. Руки были в крови от нейлонового троса лебедки, вдобавок Лошон поскользнулся и ударился локтем о камень. За семь часов компаньоны смогли преодолеть всего лишь около двух десятков километров.

Утром, которое, как известно, мудренее вечера, стало повеселее – дорога расширилась и пошла по прерии, по которой удавалось ехать со скоростью 40 км/ч, и вчерашний грязевой кошмар стал понемногу забываться.

Как все-таки мало нужно путешественникам для счастья. Впрочем, длилось оно недолго: до нового водного препятствия, которое на карте выглядело несерьезным – узкой речушкой, а на деле оказалось сильно разлившейся рекой.

Поиск брода в бурных водах ничего не дал, и в наступавшей темноте решено было вернуться к гасиенде, мимо которой французы проехали. Ее хозяева были удивлены появлением перепачканных с ног до головы иностранцев, специально переплывших океан, чтобы посетить эти дикие места.



*Книга Анри Лошона о путешествии к индейцам тараумара*

Утром глава семейства отправился к реке на тракторе, чтобы на буксире перетащить Citroen 2CV на другой берег, предупредив французов, что вода затопит двигатель и его надо по возможности загерметизировать. Но те решили попробовать обойтись своими силами.

Эрик, не раздеваясь, пошел искать брод и на середине реки исчез из поля видимости – оказалось, в этом месте на дне была яма. На обратном пути он нашел все же место для переправы, и нет худа без добра – запомнил, где затаилась коварная ловушка.

Чтобы максимально облегчить автомобиль, друзья вытащили всю поклажу, сняли двери, крышку багажника, крылья и капот. Все это погрузили на трактор. Затем двигатель облили маслом, электрику покрыли консистентной смазкой, а пробку бензобака обмотали изоляцией.

В тот день не только Эрику было суждено искупаться в бурной реке. Анри с кинокамерой был сбит быстрым течением. Пришлось снимать запасной, как трактор тащил несчастный Citroen 2CV через бурный поток и пару раз чуть не перевернул его вместе с Эриком.

Все обошлось. Машина оказалась на другом берегу бурной реки. Напарники стерли масло с двигателя и смазку с проводов, поставили на место панели кузова и тщательно проверили, не попала ли вода в бензобак и двигатель.

*Последствия попадания воды в цилиндры страшны – от гидроудара могут погнуться шатуны, оборваться поршень, и тогда шатун может пробить картер, показав «руку дружбы»...*

Затаив дыхание, стали гадать – запустится двигатель? Но он не завелся даже при помощи «кривого стартера»<sup>55</sup>.

Стартер и батарея были в норме. Анри предположил, что намokли контакты прерывателя. Но, чтобы к ним добраться, надо снимать вентилятор, а без спецключа это сделать невозможно<sup>56</sup>. Наверняка, Жаку, забывшему положить столь нужный инструмент в дорогу, долго икалось в тот день.

Выход путешественники все же нашли – отковали нужный ключ в мастерской гасиенды. С его помощью сняли вентилятор, почистили контакты, и мотор с первой попытки заурчал. Это была самая лучшая музыка в тот момент.

За рекой первопроходцев ждала езда по жуткой грязи, а затем снова река. И опять без моста. Но, к счастью, глубина препятствия было небольшой, и не надо было разгружать автомобиль.

А это представьте на минутку: чемоданы с одеждой, паяльные лампы, консервы, канистры, фильтры для воды, термосы, газовая плита, одежда, кинофотоаппаратура и отдельно изо-термический бокс для неотснятой пленки.

Бедный Cubitus II! И бедные его выгрузальщики!

Как там у Самуила Яковлевича:

*Дама сдавала в багаж:*

*Диван,*

*Чемодан,*

*Саквояж,*

*Картину,*

*Корзину,*

*Картонку*

*И маленькую собачонку.*

Река была хоть и неглубокой, но доставила много хлопот и никак не хотела прощаться. Она сильно петляла, и эту водную змею пришлось форсировать восемь (!) раз. Но это несколько не удручало парней – они отдыхали, глядя на дикую природу и непуганых зверей, и радовались, что не сидят в офисе.

В сумерках заезжим европейцам вновь преградила путь река. Глубиной она была всего по колено, но с топкими берегами. Надо было придумать, как переправиться. Медлить было нельзя – уровень воды мог повыситься в любую минуту, и тогда будет потеряно несколько дней. А ведь Жак наверняка уже нервничает, ожидая их в назначенном месте.

Еще раз внимательно проверили брод, глубина которого достигала метра. Многовато для «жестянки», но другого варианта не было. По уже выработанной привычке был вытасен «балласт» и загерметизирована система зажигания.

Эрик сел за руль и на максимальных оборотах двигателя повел машину через реку. На ее середине раздался глухой удар днища о камни, и автомобиль, как корабль, сел на мель. Еще немного, и его перевернет сильным течением. Моментально созрело решение – открыть двери, чтобы поток походил сквозь салон. Снизить ее парусность, так сказать.

---

<sup>55</sup> Шоферское название заводной рукоятки (отсутствует на современных легковых автомобилях, что очень плохо для таких вот путешествий).

<sup>56</sup> Один из немногих конструктивных недостатков Citroen 2CV.

В этот раз французы схлтурили и не полностью разгрузили «жестянку», и хранившиеся под передним сиденьем консервы могло смыть водой. Да что консервы! Вода уже достигла уровня стекол! Тут могло унести течением сам автомобиль.

Эрик кинулся спасать консервы, Анри на ощупь откручивал в затопленной машине аккумулятор. Когда тащил его на берег, увяз в иле и смог выбраться только с помощью Эрика.

*Мораль: ездить надо не одному.*

В наступившей темноте путешественники перенесли оставшийся скарб на противоположный берег, при этом их не раз сбивал с ног бурный поток. Вещи были спасены. Причем одежда, деньги, карты, диктофоны, фото- и киноплёнки даже не намочили – они были тщательно обернуты намокнутой тканью.

Но как вытащить автомобиль?

Анри и Эрик сняли с него двери, запаску, кресла, забрали коробку с запчастями и решили утром спасти железного друга с помощью лебедки. Правда, деревьев, за которые можно было зацепиться, поблизости не было.

Утром к реке подъехали три всадника с револьверами и патронташами. Несмотря на грозный вид, ковбои оказались вполне мирными гражданами и согласились помочь французам. Анри по пояс в холодной воде привязал трос, и три лошадиные силы начали тянуть машину. Но она стала крениться на бок и чуть не перевернулась.

Эрик, как всегда, не стал мешкать и с помощью одного из ковбоев поставил Citroen 2CV на колеса. Лошади потянули, но сдвинуть его не смогли. Эрик бросился в воду, с помощью заступа освободил колеса от ила и камней, и лошади рывком вырвали автомобиль из гиблого места.

Всадники отказались от награды и приняли в дар лишь голубой «Голуаз», который Вобер курил только по особым случаям. Попрошавшись с помощниками, бывший десантный медбрат начал перебинтовывать раны Анри.

*Да, в третьем члене экипажа не ошиблись – и любую тяжёлую работу выполняет без «отдельного приглашения», языки знает и лечить умеет.*

Предстояло собрать авто заново и оживить его.

После таких водных процедур первым делом нужно было заменить масло в двигателе. Чтобы не трогать свежее из НЗ<sup>57</sup> Анри, переливая из одной консервной банки в другую, как смог отделил масло от воды.

На реанимацию «Кубитуса» ушло три часа. После первого поворота ключа зажигания мотор завелся и заработал без перебоев. Даже Анри не ожидал такого.

Путешественники планировали добраться до Норогачи за два-три дня, но к утру четвертого проехали от Чихуахуа всего лишь 180 километров. Надо было спешить – Жак мог пойти или поехать на лошади навстречу, и был риск разминуться. Поэтому, несмотря на усталость, решили ехать и ночью.

Болотистые места кончились, уступив место бесконечной череде крутых гор. Эрик часто спешил на середине подъема, чтобы облегчить автомобиль. Скорость хоть и выросла до 15—20 км/ч, но приходилось часто ехать на первой передаче, а это повышенный расход бензина. Нужно было где-то пополнить его запасы (канистру с НЗ унесло во время «кораблекрушения»). Но и речки никуда не делись, у которых, естественно, не было мостов, поэтому все водные преграды приходилось преодолевать вброд.

Особенно запомнилась парням двадцать первая по счету река (а всего их будет пятьдесят одна!), шириной в сто метров и глубиной 60 см.

---

<sup>57</sup> Неприкосновенный запас.

Несмотря на наступающую ночь, напарники решились на переправу (ведь их ждет Жак), но вскоре пожалели о таком опрометчивом решении: если что случится, придется ждать рассвета. К счастью, на дне не оказалось вязкого песка, и Citroen 2CV на полном газу преодолел водное препятствие, чуть замешкавшись у противоположного берега, напугав Анри и Эрика.

После реки французов ждала в непроглядной темноте узкая горная дорога, похожая больше на тропу для вьючных животных с неогороженными обрывами. Подъем, как всегда, оказался менее трудным, чем спуск.

Главной проблемой было отсутствие заправок на пути, а запасенный бензин был уже на исходе.

В одной из деревушек, где их в очередной раз приняли за гринго, – номера-то у них были нью-йоркские – удалось переночевать. Там заезжим иностранцам предложили купить ружье с патронами, но их интересовал только бензин, а его, как раз и не было. Две недели без заправки! Все, как говорится, «на своем».

Что делать? Эрик предложил залить алкоголь, он ведь тоже горит. Продавец-мексиканец сразу оживился – у него было четыре литра спиртного, которое хорошо горит.

Два литра крепкого напитка французы залили в бак. Этого должно было хватить до Сисигичи, где их ждал Жак. Потрясли автомобиль, как шейкер с коктейлем. «Жестянка» чихнула, завелась, пару раз заглохла, затем двигатель заработал, как ни в чем не бывало.

*Остались ли у вас сомнения, что на таком автомобиле можно ездить по миру? Если остались, то не пропустите главу о первой кругосветке на Citroen 2CV – в пустыне Атакама вместо масла в коробке передач были использованы... бананы.*

С топливом разобрались, это здорово, но остался последний сложный участок, а местные в Сан Хуанито предупредили, что в Норогачи нельзя проехать. Тем более, на таком маленьком автомобиле. К таким заявлениям автопилигримы уже привыкли, ведь аборигены, обманутые неказистой внешностью «четырёх колес под зонтиком», не знали, на что он способен.

Впереди действительно был трудный путь – узкая и довольно тряская дорога со спекшимися краями, словно из обожженной глины, и с глубокой колеей проехавшего несколько недель назад грузовика. Указатели, как и следовало ожидать, здесь не попадались, спросить правильный путь было не у кого – путники были редки в этих забытых богом краях, а от тех, кто встречался, толку было мало.

Однажды Анри и Эрик решили спросить дорогу у мексиканца. Тот, увидев двух гринго, вылезших из странной машины и шедших к нему непонятно зачем, потянулся за кольцом. Лишь улыбки путешественников помогли избежать конфликта. Правда, проку от мексиканца было никакого – на все вопросы он отвечал утвердительно.

*Почаще улыбайтесь, и будет вам счастье в пути.*

Вновь закашлял двигатель, но после чистки распределителя-прерывателя, в котором скопилось много грязи (немудрено, столько речек и болот форсировать!), и замены в нем контактов все наладилось.

*А если бы современная электроника? Нет, ездить по диким местам надо на таких авто – с карбюраторными двигателями и классической системой зажигания.*

После неожиданно налетевшего урагана автомобиль выглядел, как настоящая скульптура из грязи. Отмывать ее не было нужды – по пути было много ручьев и мелких речек, служивших «Кубитусу» автомойками.

Однажды при форсировании довольно глубокой речки мотор заглох, но попытка его завести в воде удалась! Машина самостоятельно выбралась на берег.

*Все-таки какой живчик этот Citroen 2CV!*

Вскоре путешественников ждало неприятное приключение. На спуске с горы не сработали тормоза – не успели просохнуть после реки, ручник тоже не помог. Выбор был невелик – слететь в обрыв или притереться к скале и с ее помощью затормозить. Анри выбрал последнее, крикнув Эрику, чтобы тот выпрыгивал.

Вынужденная остановка обошлась ценой вырванной водительской двери и сломанного крепления левой фары, помятого капота и бампера, но, к счастью, ни шасси, ни передняя подвеска не пострадали. Автомобиль легко отделался, у членов экипажа были лишь царапины, ну, и шок некоторое время. В такую ситуацию они еще не попадали.

*Вывод, который сделал Анри и которому необходимо следовать всем автомобилистам – после преодоления водной преграды надо обязательно просушить тормоза (кратковременными подтормаживаниями на ровном безопасном участке).*

Спеша добраться до темноты в первый базовый лагерь, так и не поев, решили форсировать реку. Самодельным щупом, которым проверяли уровень бензина в баке, проконтролировали глубину брода и решили, что она для «Кубитуса» приемлемая.

Переправа прошла без происшествий, а вот выбраться на противоположный берег оказалось делом нелегким из-за множества валунов. Пришлось поддомкрачивать автомобиль и сантиметр за сантиметром передвигать «утенка» через большие плоские камни.

Следующим элементом полосы препятствий были упавшие деревья, которые приходилось рубить топором. Но и это было не все. Неожиданно дорога превратилась в дно каменистого ручья, которое очень не понравилось подвеске «жестянки».

Наконец напарники выбрались к населенной метисами и индейцами деревушке Сисогичи, в которой был запланирован первый базовый лагерь. Каково же было удивление Анри и Эрика, когда они не нашли там Жака, и никто не знал, куда тот подевался.

Решили ехать в следующую деревню Креэль, но из-за непрекращающегося дождя и вышедшей из берегов реки сделать это было невозможно. Пришлось ждать четыре дня.

Наконец связались с французским консулом и были ошарашены новостью: Жак выехал в Нью-Йорк, откуда напрямик отправится на родину (причину столь внезапного отъезда Анри Лошон в своих записках не указал, но с тех пор они ездили с Жаком порознь).

Отныне дорогу должны были осилить только двое путешественников и их верный железный конь, но в целях безопасности по этим диким местам предпочтительнее было ездить все-таки втроем. Хотя третий – лишняя нагрузка на машину.

*Забегая вперед, скажу, что у них появится третий компаньон. Бедный «Кубитус»!*

Во втором базовом лагере в Норогачи парни должны были увидеть наяву жизнь малоизученного племени тараумара. Со всех сторон они слышали предупреждения, что никто в дождливый сезон, когда плохонькая дорога превращается в сплошное болото, не отваживался туда добираться на автомобиле, тем более на таком.

*Даже сегодня на рельефной спутниковой карте видно, насколько дикие там места.*

Местные не зря отговаривали этнографов-любителей от столь опасного предприятия – в тех местах французы не встретят ни одной машины на своем пути.

Итак, за ручьем, который они форсировали без проблем, появилось более серьезное препятствие – широкая и довольно глубокая река, которую лошади не переходили, а переплывали. Путешественники приуныли – на автомобиле здесь не проехать.

А если попробовать по неохраняемому железнодорожному мосту?

Правда, проехать по нему быстро не получится из-за слишком большого расстояния между шпалами. Можно подкладывать доски, чтобы колеса не проваливались, но главная проблема была в другом – неизвестно было, как часто здесь ходят поезда. Так что риск был велик.

Другого выхода у Анри и Эрика не было, и они решились на авантюру. Впрочем, «Ситроенчику» еще надо было вскарабкаться на высокую железнодорожную насыпь. И он, скользя по камням, все-таки сумел заползти на нее.

*А вы сомневались?*

А уже на мосту с неравномерно уложенными шпалами и глубокими ямами между ними перегруженный автомобиль рысачил и все норовил увильнуть в сторону.

Не обошлось и без смертельно опасного момента – из-за неловкого движения рулем переднее левое колесо соскользнуло со шпалы и повисло над рекой. А высота моста 25 метров! Полчаса понадобилось, чтобы с помощью домкрата вернуть «Кубитус» на прежнее место.

Два часа каторжного труда, нервов и страха, и злосчастные 200 метров над рекой были преодолены. Путешественники вырвались на оперативный простор, где можно было не ползти, а ехать, о чем они уже подзабыли за последние дни.

На сухих участках можно было развивать скорость до 45 км/ч. Лишь проколы ограничивали резвость «жестянки». Один из них очень удивил Анри и Эрика: шина была пробита не острым камнем, а... здоровенным гвоздем. В такой глуши, вдали от цивилизации! Наверняка они поймали единственный бесхозный гвоздь в этих горах.

Вскоре «Четыре колеса под зонтиком» ждала новая «проверка на дорогах» – надо было забраться на двухкилометровую высоту по довольно крутому серпантину, размытому дождями и засыпанному свалившимися с гор большими камнями.

425-кубовый моторчик тянул в гору двух ездоков и 120 кг поклажи. Хорошо, что полсотни килограммов груза остались в первом лагере. В конце подъема по выработанной привычке один из ездоков спешилался и подталкивал автомобиль.

Наконец въехали в Креэль (сейчас, спустя семь десятков лет, это уже не деревушка, а городок с отелями), где (о, удача!) французы смогли заправиться на допотопной АЗС.

Наконец пошла хорошая дорога, по такой друзья еще не ездили. Пугали лишь неогороженные обрывы. Но счастье длилось недолго. Уперлись в тупик, пришлось возвращаться. А дальше все, как обычно: преодоление препятствий, разгрузка и загрузка автомобиля, уборка тяжелых камней.

Несмотря на каторжные работы, к которым себя приговорили исследователи, их настроение с каждым пройденным километром улучшалось – они все ближе и ближе к местам, где живут загадочные индейцы.

Омрачало поездку лишь то, что уехавший Жак прихватил с собой три фотоаппарата и пленки. Это ставило под удар всю экспедицию – без документальных свидетельств жизни и обычаев малоизученного племени ее ценность сводилась к нулю.

Хорошо, что у Эрика остался фотоаппарат. Но пленок было мало, и приходилось хорошенько думать над каждым кадром. Причем надо было сначала решить, какую заряжать – черно-белую или цветную? Ведь фотоаппарат-то один.

*Как все это знакомо мне и всем делавшим фоторепортажи до века цифрового фото.*

Все остальное не «грузило» Анри и Эрика. Ни плохая дорога, ни горы, ни разлившиеся реки, считавшиеся непреодолимыми для автотранспорта в дождливый сезон, ни капризная в этих местах погода – нередко налетал ветер с дождем и дорога сразу превращалась в жидкое месиво. Но Citroen 2CV упорно ехал вперед.

Путешественники разработали свою тактику – Эрик с зеркалом уходил на разведку и с самого высокого места посылал три сигнала, если можно было проехать. Если нет, два сигнала.

Бывший десантник стал незаменимым членом экипажа – кроме медицинской практики, знания языков, а также готовности выполнять самую тяжелую работу, обладал еще одним ценным качеством – отлично ориентировался на местности и с помощью компаса уверенно выводил в нужную точку.

На пути к запланированному второму базовому лагерю в Норогачи (какие-то «японские» названия в этих диких местах) парни ехали по песку, вынесенному на дорогу мощной, еще невидимой рекой.

Застывший волнами песок превратился в «стиральную доску», не давая разогнаться более 25 км/ч. Тряска была такая, что французы опасались, как бы «жестянка» не развалилась на части. Если же они снижали скорость при объезде больших камней, она начинала козлить, и все незакрепленные предметы в салоне падали со своих мест.

Наконец выехали на берег бурной Урики. Виновница такого количества песка была широка и глубока – до трех метров. Вброд такую преодолеть, конечно, было нельзя.

Появившиеся ниоткуда аборигены с любопытством рассматривали странный автомобиль, который смог сюда забраться. Удивляться было чему, ведь на преодоление последних шестидесяти километров этой «противотанковой местности» европейцам и их железному помощнику понадобилось две с половиной недели! Пришлось форсировать семьдесят рек и речушек!

С большим сожалением оставив перед непреодолимой преградой свою боевую подругу вместе со снаряжением экспедиции, Анри и Эрик переплыли на берег, на котором жили индейцы. Дальнейший путь по непроходимым для авто местам продолжили на лошадях, и на это ушло больше трех недель.

Из ученых записок французы знали, что индейцев тараумара около сорока тысяч, они ни с кем не контактируют и отчаянно сопротивляются проникновению цивилизации в их мир.

А ведь, казалось бы, здесь не джунгли Амазонки, а близкая к США Мексика (не будем забывать, что это было уже давно – в середине прошлого века). Ну а в том, что индейцы живут в труднодоступных горных районах, где нет автомобильных дорог, путешественники уже убедились сами.

С редкими местными жителями Анри и Эрик общались с помощью жестов и рисунков на песке. Но, к счастью, встретили забравшегося в такие дебри миссионера, который немного говорил по-французски. Он-то и рассказал друзьям, что для тараумара не было сюрпризом их появление. Давно уже индейский «телеграф» передал весть, что двое белых на странном шумном создании движутся в их края, преодолевая горы и реки, иногда даже паря в воздухе.

Миссионер всячески отговаривал от посещения индейской среды обитания – места дикие, животные тоже (включая горного льва – пуму), плюс опасные насекомые, да и питаться там нечем. Тем более не следует отправляться туда вдвоем, нужен проводник или просто третий мужчина (Жак, ау!).

Третьим, но не лишним, вскоре стал 42-летний местный уроженец Пепе, с которым французы познакомились в одной из деревушек, где искали лошадей.

Покорять индейские места отправились на трех маленьких нервных лошадаках, а семенивший сзади мул вез три четверти снаряжения экспедиции. Проехав мимо брошенного автомобиля, путешественники обрадовались – никто ничего не растащил. Наглядный пример тому, что индейцы, чьи нравы они едут изучать, еще не испорчены цивилизацией.

Местный в качестве проводника здесь очень пригодился, а то, кто его знает, чем могла бы закончиться встреча двух гринго с немногословными индейцами-охотниками, знающими каждую пядь родной земли? Аборигены хоть и имели, как потом выяснилось, земельные наделы,

но в поисках редкой здесь добычи постоянно невидимо перемещались по своему затерянному миру, к которому вплотную подступил маленький французский автомобиль.

Сопrotивляющиеся проникновению цивилизации индейцы, которые не ассимилировались ни с мексиканцами, ни с белыми, на поверку оказались не дикарями, а длинноволосыми аккуратными людьми.

Они носили белые одежды с узорчатыми поясами, а по праздникам – пончо. Удивительно, после многочасовой ходьбы босиком в жару по пыльным дорогам им удавалось оставаться довольно чистыми, и это несмотря на то, что купались индейцы лишь в сезон дождей.

Узнали Эрик и Анри во время своего путешествия и другие малоизвестные тогда внешнему миру подробности. Например, у тараумара не было представителей власти. Суд они правили сами, с помощью миссионера, да и споры в основном у них были мелкими, обычно между соседями; кражи были редки, еще реже прелюбодеяние и практически никогда – убийства.

Другая интересная подробность из жизни замкнутого в себе племени была в том, что здесь женщины выбирали мужчин, а не наоборот (впрочем, в цивилизованном мире то же самое, лишь не так заметно на первый взгляд).

Исповедовали индейцы аж три религии – католическую, протестантизм – могли по горам сходить за 20—30 км и помолиться в храме или часовне, а также свою собственную, которая была довольно простой: у мужчин – бог солнца, у женщин – богиня луны.

Кто обошел всех претендентов по этим параметрам? Конечно же, Citroen 2CV!

На базе выпускаемого в Великобритании<sup>58</sup> «Де-шво» был создан десантный пикап (усиленная платформа поставлялась французским заводом).

Окрашенные в боевой камуфляж «жестянки» участвовали в маневрах в Кении и на далеком острове Калимантан (Борнео). Только в конце шестидесятых годов прошлого века они были заменены специальными облегченными вариантами Land Rover.

Превосходство солнца над луной подчеркивало преимущество мужчины. Большое влияние имел и шаман, он присутствовал на всех церемониях и исполнял ритуальные танцы, которые европейцы запечатлели на киноленту.

Сельское хозяйство в этих горных краях было примитивным, но, как ни странно, эффективным. Индейцы подрубали деревья и ждали, когда лес засохнет, затем сжигали его, на пепелище получали отменные урожаи кукурузы, которые предсказывали по цвету дневного светила – по совместительству еще и главного божества.

Незаметно настал час расставания. Французам жалко было покидать индейцев, к которым уже успели привыкнуть. Многие из них пришли провожать исследователей.

Анри и Эрика терзали мысли: «Как там любимый „Ситроенчик“? Заждался поди хозяев?» Если он жив еще и не растащен по частям.

Волновались они напрасно – брошенный у реки без маскировки Citroen 2CV стоял нетронутым. А ведь он и оставленный багаж представляли собой бесценный клад для неизбалованных цивилизацией индейцев.

Обратный путь из затерянного мира не обошелся без приключений. Больше всего досталось, как всегда, «жестянке». Как ни старался Анри ехать по шаткому мостику аккуратно, но тот подломился, и машина спикировала носом в речку. В результате правый передний рычаг подвески был погнут, а у бампера срезало болты крепления.

Напарники, как ни старались, своими силами не могли вытащить автомобиль. Но места эти были близки к цивилизации, и должен был кто-то объявиться.

Этими «кто-то» оказались всадники, которые, спешившись, приподняли передок «утенка», а французы его задок. Добровольные помощники отказались от вознаграждения, и друзья продолжили марафон.

---

<sup>58</sup> Завод в Слоу с 1953 года начал выпуск Citroen 2CV (а собирать «Ситроены» на нем начали аж с 1926 года).

*Вот такой легкий и живучий автомобиль!*

Когда же парни наконец выехали из грязи на хоть и плохонький, но настоящий асфальт, их радости не было предела! Они даже вышли его потрогать. После горных троп это было счастье – ехать без шума, тряски и с большой скоростью.

Да, все познается в сравнении.

В городе Чихуахуа полицейский остановил ситроенистов, но не за нарушение правил, а поинтересовался, те ли это путешественники, портреты которых он видел в газетах? Затем остановил движение и дал французам беспрепятственно повернуть.

В Мехико друзей атаковали журналисты, пришлось задержаться и давать интервью газетам, на радио и телевидении.

По шоссе без приключений они доехали до границы. Американские таможенники без задержки пропустили странную машинку, едва взглянув на багаж. Анри и Эрик быстро пересекли каменистую пустыню в Аризоне, по берегу океана добрались до Сан-Диего и немного отдохнули в Лос-Анджелесе. Затем домчались до конечной точки автопробега – Нью-Йорка. По дороге им оказывали горячий прием во французских консульствах.

Citroen 2CV, которому путешественники были благодарны за выносливость, надежность и неприхотливость, был оставлен в Нью-Йорке, а экипаж погрузился на корабль и 8 ноября 1955 года прибыл на родину.

*Участники экспедиции, преодолев 22 тысячи километров на автомобиле, на лошадях и пешком, привезли множество фото- и киноматериалов о жизни малоизученного индейского племени.*

## Из Алжира к Красному морю (1955)

*Алжир – Тунис – Ливия – Египет – Ливия – Тунис – Алжир*

Фредди Тондор, президент Алжирского клуба подводных охотников и один из лучших в этом виде спорта во Франции<sup>59</sup> решил добраться на Citroen 2CV в египетскую Хургаду, чтобы снять фильм про морских обитателей и охоту на них.

В июле 1954 года он выехал с двумя спутниками из Алжира.

В день французы проезжали в среднем по 600 км, но на подступах к Бенгази случилась авария, которая и поставила точку так хорошо начавшемуся автопутешествию. В больнице у Фредди было время подумать и извлечь уроки из неудачной поездки.

Первая ошибка – старт в самый жаркий период. В такое время было просто безумием ехать по Ливийской пустыне и другим районам Сахары! Как кошмар вспоминал он невыносимую июльскую жару и постоянно спускавшие из-за нее шины.

Вторая – поездка по дорогам Сахары на одном транспортном средстве слишком рискованна. Случись что, помощи придется ждать слишком долго: в середине лета в тех местах машину можно встретить лишь раз в три дня.

Подготовка ко второму турне заняла больше года и началась с главного – с выбора автомобиля и тщательного отбора нового экипажа (бывшие спутники не смогли поехать по разным причинам).

Для 2500-километрового марафона по Ливии и Египту, как и в прошлый раз, был выбран Citroen 2CV.

Новая модификация с уже 425-кубовым двигателем, по мнению Фредди, полностью отвечала задачам пробега – «у нее была очень мягкая подвеска, воздушное охлаждение двигателя и низкий расход бензина».

Что же касается команды, то первой в списке кандидатов оказалась жена Фредди – Мирей.

Тондор не считал, что «баба на борту – быть беде». Наоборот, в суровых буднях экспедиции женская улыбка всегда к стати, как и вкусно приготовленный обед. К тому же, супруга была аквалангисткой, да и взяла на себя ведение бортового журнала – отмечала пройденные за день километры, населенные пункты, расход бензина и даже вела метеорологические наблюдения.

Следующим в списке был фотограф Жильбер Гаета, оставивший комфортное чиновничье кресло и организовавший в пригороде алжирской столицы фотостудию, специализировавшейся на подводной съемке.

Троица подводников не была сильна в автоделе, поэтому пригласила Фернана Мартинеса, долгое время работавшего в агентстве Citroen в Алжире и хорошо знавшего довольно новый тогда Citroen 2CV.

Последними к пробегу присоединились господин Декер по прозвищу Тубиб (в переводе – «врач», впрочем, он действительно был обладателем очень нужной для экстремальной поездки профессии) и его жена Регина.

В авангарде шла машина Жильбера и Фернана. У них на борту было 200 кг груза – все необходимое для кемпинга, 60 кг запчастей и оборудования, плюс фото- и кинокамеры с кофрами для пленки. Тубиб и его жена – во втором «зонтике», среди полутора центнера их поклажи были медикаменты для всей экспедиции. Мирей и Фредди замыкали колонну «жестянок», везя сто восемьдесят общественных килограммов – оборудование для погружения под воду, походную газовую плиту и продукты.

---

<sup>59</sup> Алжир тогда принадлежал Франции.

Дополнительный багажник на крыше автомобилей вызвал настороженность у военных в Константине, куда вечером после преодоления первого 400-километрового этапа прибыли французы. Ничего удивительного: шла алжирская война. Город находился на осадном положении, о чем свидетельствовали светомаскировка на окнах и военные патрули.

Накануне был совершен теракт, было много жертв, а сама война началась буквально перед началом автопутешествия<sup>60</sup>, когда в Филиппвиле<sup>61</sup> повстанцами было убито больше сотни мирных жителей, а от него до Константины по прямой было каких-то 60 км! По этой причине нельзя было разбить лагерь на природе, пришлось жить в запертом отеле, как в тюрьме.

Вообще, этот вояж был рискованным. Езда по Сахаре была мелочью по сравнению с тем, что рядом шла кровопролитная война за независимость Алжира, да и ехала компания в сторону Туниса, где были партизанские базы и множество необезвреженных со Второй мировой войны мин.

*Знакомый нам уже Жак Корне, проехавший по этому маршруту четыре с половиной года спустя, тоже отмечал опасность подрыва на минах (см. главу «Из Франции в Египет и Эфиопию (1960)»).*

На границе с Тунисом погранцы ограничились минимумом формальностей, а вот таможенники отвели душу – заставили вытащить все из машин и два часа тщательно проверяли. Особенно их заинтересовали подводные ружья (можно ли из них убить человека?), фото- и кинокамеры. Потерянное время французам пришлось наверстывать усиленным темпом и за день проехать 500 километров по асфальту, но без указателей.

Ночной холод сменила утренняя жара, которая держалась весь день на отметке 40 градусов, ведь дорога повернула на юг, к Сахаре. Навстречу все чаще попадались караваны верблюдов, везущие финики. Появились надоедливые мухи. Но путешественники не унывали, за день они осилили 500 км, а всего за три дня – почти полторы тысячи.

Заехали на тенистый из-за множества растущих пальм, но очень пыльный остров Джерба. Провели на нем два дня, поныряли, поохотились. Формальности на выезде из Туниса были минимальными, ведь на въезде все было досконально проверено. Хоть какая-то компенсация за потерянные тогда часы.

Автотуристы были предупреждены, что до самой египетской Александрии, на протяжении 2,5 тысячи километров съезжать с дороги опасно: в местах, где проходили ожесточенные бои между армией Роммеля и англосаксов были установлены десятки тысяч мин, часть из которых не обезврежена до сих пор. На них подрываются верблюды, но пустыня заглушает звуки и лишь со временем находят скелеты несчастных животных.

До первого ливийского пограничного поста в городке Зуара надо было проехать восемьдесят километров по безжизненной пустыне. Решили отдохнуть на берегу, заодно и рыбы настрелять на обед.

В разгар купания и охоты подошел парусник с бородатыми вооруженными мужиками. Это были не пираты, а тунисская морская полиция, которая следила за всеми, кто ловит рыбу в их территориальных водах. Улов французам простили, но паспорта проверили. На вопрос европейцев, где они находятся – еще в Тунисе или уже в Ливии? – морские волки ответить не смогли.

На ливийском посту в отличие от алжиро-тунисской границы таможенный контроль был минимальным, а вот пограничный прошел по полной программе, с заполнением кучи бумаг.

---

<sup>60</sup> Путешествие началось 2 сентября 1955 года. Во французских и в итальянских источниках указывается не 1955-й, а 1956-й год. К сожалению, автопутешественники в своих книгах, которые надо считать первоисточниками, не всегда указывают даты своих поездок. Отсюда и разночтения. Автор остановился на 1955-м годе, потому что упомянутая в книге пятница в сентябре приходилась на этот год.

<sup>61</sup> Современная Скикда.

Пока мужчины были заняты формальностями, жена Тубиба расспросила едущего из Каира водителя грузовика о пустыне, Красном море, и о главном – есть ли в тех местах асфальтированные дороги? Оказалось, есть. Эти скудные сведения обрадовали путешественников.



### *Книга Фредди Тондора о путешествии к Красному морю*

В Триполи, столице Триполитании, было легко общаться на итальянском – местные еще хорошо помнили язык недавних колонизаторов. Единственной неприятностью были назойливые мошки, которые не дали экипажам толком выспаться. Нет худа без добра – из-за них французы выехали в Бенгази рано, еще по холодку. Впереди их ждали 1100 километров дорог по Ливийской пустыне.

Перед стартом заправились под завязку – следующая АЗС ожидалась только через 600 км в Сирте. Чтобы расплатиться, пришлось менять франки. В этих местах в ходу были лишь фунты стерлингов и доллары.

*Сейчас это расстояние чуть больше 400 км. В книге километраж дан по оценкам путешественников. В ряде случаев он не совпадает с нынешними реалиями – и дороги сейчас спрямлены, да и одометр – вещь не совсем точная.*

С начала пути незаметно прошла неделя. В дневнике Мирей значилось, что их дружная компания проехала уже 2100 км – в среднем по 300 км в день.

Такими темпами, учитывая запланированную остановку в Каире, понадобится целых три недели на путь до Красного моря! Чтобы уложиться в график, решено было стартовать рано (тем более, в первые два утренних часа было комфортно, позже жара становилась невыносимой), и продолжать ехать после захода солнца.

В местах остановок валялось много гильз, под ногами путешественников хрустели осколки бомб и снарядов. Ничего удивительного – недавно, каких-то двенадцать лет назад, в этих местах разыгралась последняя большая битва в Ливии, отсюда Роммель со своими танками откатился в Тунис.

В одном из мест подводные охотники за целый час не встретили ни одной рыбешки, но когда они наткнулись на остов затонувшего корабля, обнаружили в нем просто тучи рыб. Французы шутили потом, что встретили огромную «банку шпрот». Даже Фредди, один из пионеров плавания с аквалангом<sup>62</sup>, никогда не видел столько рыбы. Ее он настрелял за десять минут два десятка килограммов.

Дорога вдоль залива Сидра была плохой, часто приходилось по жаре ползти на второй передаче.

Вечером автопутешественники приехали в Сирт – была пройдена почти половина пути между Триполи и Бенгази. Здесь они запаслись водой и бензином – впереди езда по пустыне, а заправка лишь через 450 км – и продолжили путь, наверстывая запланированный график движения.

На ночевку остановились в месте, где было полно скорпионов, причем огромных – до пятнадцати сантиметров в длину. Не порадовала французов вычитанная накануне поездки информация, что самые ядовитые членистоногие водятся именно в Ливийской пустыне.

Остановившись перекусить, члены экспедиции увидели силуэт приближающегося человека. Изумлению их не было предела. Что может делать пешеход в раскаленной пустыне? Через четверть часа они уже поили водой ливийца и с нетерпением ждали, что тот раскроет секрет своего появления.

Оклемавшийся незнакомец показал содержимое сумки, там было пять небольших яиц. Пока потрясенные мужики смотрели на аборигена с израненными ногами, проделавшего босиком (!) длинный путь по раскаленному песку, чтобы продать этот нехитрый товар, женщины стали деловито выяснять, свежие ли яйца?

Продавец не знал ни французского, ни английского, ни итальянского языков, но все же с помощью жестов и мимики удалось выяснить, что яйца не свежие. Это ввело в ступор мужчин и их спутниц. Подумав, что незнакомец местный сумасшедший, автотуристы все же купили его товар из жалости. Пешеход бросил несколько монеток в походную кошелку и отправился под палящим солнцем восвояси.

Французы тупо смотрели на приобретенный товар, потом решили сделать омлет – у них как раз осталась упаковка шампиньонов. Но на сковородку ничего не вытекло – первое яйцо, как и все остальные, было сварено вкрутую. Путешественники посмотрели в сторону уже далеко ушедшего ливийца и дружно чертыхнулись. Только в Бенгази им разъяснили, что это был не обман – в пустыне кочевники возят с собой кур и всегда варят яйца вкрутую, чтобы подольше сохранить на жаре.

К плохой пыльной дороге, невыносимой жаре, скорпионам и необезвреженным минам прибавилось еще одно наказание в виде местного гibli.

*Гibli – ветер, несущий из пустыни раскаленный песок, дует несколько часов, а иногда и несколько дней безостановочно. В это время на сотни километров все небо покрывается песчаными тучами, и вокруг ничего не видно. Песок забивает глаза, нос, рот, он везде. Все чешется, и жара, как в духовке. Французы читали накануне поездки, что во время гibli человек умирал без воды в течение двух часов от полного обезвоживания.*

Гibli начался неожиданно, когда до Бенгази оставалось двести пятьдесят километров. С юга пришла огромная туча, она, словно волна, накрыла «Ситроенчики» и превратила их в духовки – столбик термометра над приборной панелью в машине Мирей и Фредди поднялся до 53 градусов. Видимость упала почти до нуля, еле просматривался багажник впереди идущего автомобиля. Пришлось включить фары, но это мало, что дало.

---

<sup>62</sup> Этот аппарат был изобретен Жаком Ив Кусто и Эмилем Ганьяном всего лишь за 12 лет до описываемых событий.

Тут еще и дорогу стало заносить песком, колеса «жестянок» в нем вязли, и скорость каравана резко упала. Вдруг первая машина встала, как вкопанная. Она чуть не снесла неожиданно возникший из песчаного вихря шлагбаум. Это был контрольно-пропускной пункт в Аждабие, хозяин которого с удивлением рассматривал едущих во время гибели иностранцев.

До Бенгази оставалось 160 километров, но в такую погоду дальше ехать было нельзя, да и команда подводных охотников валилась с ног от усталости. Палатки на таком ветру тоже было не поставить, пришлось просить приюта у стража дорог. Того уговаривать долго не пришлось – в его маленьком домике была специальная комната для путешественников!

Одичавший от одиночества недавно овдовевший полицейский откровенно пялился на женщин и, отведя в сторону Фредди, спросил, сколько он заплатил за жену в Париже? Тот с удивлением ответил, что ничего, и долго объяснял озабоченному служащему, что французские женщины абсолютно бесплатны. Сраженный наповал этим открытием ливиец попросил Фредди оставить на обратном пути одну из «своих» дам, раз они ему ничего не стоили.

Оказалось, гибели – это была еще не вся казнь египетская, путников ждала новая напасть. Они не могли заснуть, борясь с полчищами клопов. Неравная борьба продолжалась всю ночь и закончилась поражением заезжих автомобилистов, которые, так толком и не поспав, на расвете начали собираться в путь. Полицейский же спокойно храпел за стеной.

Гибли стих, но облегчение не наступило: жара никуда не делась, да и дорога стала труднее – на нее нанесло целые дюны песка. После четырех часов пути по вязкому песку путешественники увидели первую зелень – до цивилизации оставалось пара десятков километров.

В Бенгази экипажи наконец отоспались после жуткой ночи, потом осмотрели столицу Киренаики. Во время Второй мировой войны здесь шли ожесточенные бои, город не раз переходил из рук в руки враждующих сторон. Многие здания были разрушены, и в таком печальном виде часть из них так и осталась.

Город откровенно был запущен после ухода колонизаторов. В построенном итальянцами порту раньше базировался огромный флот, а сейчас белело лишь несколько парусов.

За Бенгази пустыня уступила место средиземноморской растительности, вдоль дороги стали попадаться кипарисы, дикие оливы и другие деревья.

*Эти благодатные места были по достоинству оценены еще в античности – отсюда вывозили пшеницу в Грецию и Рим, да и недавним колонистам они очень нравились (по пути было много деревушек с итальянскими названиями).*

Заехали на плато. Двигатели с облегчением вздохнули, глотнув более-менее прохладного воздуха. Подводные охотники разбили лагерь среди колонн древнего порта. Хотели остаться подольше и основательно заняться подводной археологией, но график есть график – надо было еще преодолеть сотню километров до известной по Второй мировой войне Дерны.

Казалось бы, расстояние пустынное, но в таких местах к ним надо относиться с уважением. Вскоре новое препятствие не заставило себя ждать. Началась пустынная буря. Пришлось надеть очки и включить фары. За ночь погода не улучшилась, и завтрак был всухомятку с песком на зубах – бесполезно было зажигать плиту.

После Дерны караван машин спустился с плато и вновь очутился в плоской, как стол, пустыне. Началась монотонная езда по жаре. Одно лишь радовало, что во время стоянки можно было искупаться и настрелять рыбы, которой здесь было немерено.

*Обязательно берите с собой удочки или подводное ружье (не за границу) – всегда будет свежая рыба на походном столе.*

Вечером проехали Тобрук – знаменитое место боев минувшей войны. Четырнадцать лет назад немецкие войска под командованием Роммеля много дней пытались взять этот город.

Пора было заправить автомобили. У шустрого ливанца купили два бидона бензина, сильно разбавленного сырой нефтью, да еще и втридорога. Но неприхотливые желудки Citroen 2CV переварили без последствий и эту адскую смесь.

Асфальт был сильно размягчен от жары, и на некоторых участках машины вязли в нефтяных лужах по самые ступицы. Приходилось заниматься настоящим слаломом – резко жать на газ и аккуратно работать сцеплением.

Вдоль Суэцкого залива ситуация не улучшилась – на шоссе лужи пролитой нефти, придорожный песок тоже был ею загрязнен. Это шелловские грузовики постарались – здесь проходила «нефтяная дорога» из Рас-Гариба до Суэца.

В Рас-Гариб, город, основанный совсем недавно – в конце сороковых годов двадцатого века, когда в этом районе были открыты огромные месторождения нефти, путешественники въехали ночью, ориентируясь по нефтяным факелам. Последние километры дались с трудом – шоссе было изуродовано тяжелыми грузовиками (в начале добычи нефти такого не было, ее транспортировали на верблюдах).

С размещением не возникло проблем – директор предоставил пустую школу, дети были на каникулах. Но пришлось вскоре расстаться с комфортным жильем и спешно покинуть город. Оказалось, не только дороги и придорожные пески загажены нефтью, но и море – его дно покрывал толстый слой мазута и погибшие кораллы

Предстояло проехать трудных 200 км до Хургады во время сильной жары. И если высокая температура воздуха не смогла доставить неприятностей двигателям – воздушное охлаждение справлялось, то ухабистая дорога все-таки доконала «жестянку» Фредди – был погнут рычаг подвески и выхлопная труба. Но несколькими ударами молотка тот все поправил.

*Вот таким должен быть автомобиль для дальних поездок – неприхотливым и ремонтпригодным! Да и воздушное охлаждение ни разу не вызвало перегрев моторов, а ведь машины везли, кроме двух человек и много снаряжения.*

Вскоре остановил «зонтик» и Жильбер, в двигателе послышался сильный шум. Фернан кинулся разбираться и уже подумал, что шатун показал «руку дружбы», пробив картер<sup>63</sup>. Все оказалось не так страшно – из-за постоянной вибрации на плохой дороге ослабли гайки крепления аккумуляторной батареи.

Лишь ночью подводные охотники добрались до расположенной недалеко от Хургады деревушки, рядом с которой находилась океанологическая станция, куда вскоре они будут носить выловленных рыб для опознания. Но приехали искатели приключений сюда не за всякой мелочовкой, а поснимать акул. Совсем, как в вышедшем три года спустя советском фильме «Последний дюйм» по одноименному рассказу Джеймса Олдриджа.

В Хургаде тоже когда-то добывали нефть, но пласт истощился и вышки демонтировали. Это спасло экологическую ситуацию. Французы, по всей видимости, были первыми, кто плывал в этих местах с аквалангами. Они не переставали удивляться разительной перемене после родного Средиземного моря – здесь были красивейшие кораллы и множество разноцветных рыб.

*Вот тебе и Хургада! Сейчас известный центр отдыха, а раньше здесь, оказывается, и нефть добывали, и акул снимали.*

Местных морских хищников охотникам показалось мало, и они на грузовике съездили по плохой дороге в Акулю бухту.

Расположенная в 50 километрах от Хургады бухта свое название полностью оправдала – на мелководье грелись трехметровые акулы. Путешественникам, наоборот, постоянно при-

---

<sup>63</sup> Так называли эту ситуацию там, где я работал мотористом.

ходило охладиться, обливаясь водой или плавать. Правда, вода была слишком теплой – от 28 до 33 градусов.

Не боясь акул и даже подплывая к ним довольно близко, французы постоянно исследовали богатый подводный мир. Среди кораллов можно было увидеть сотни разноцветных рыб самой причудливой формы. Нашли аквалангисты и колонию устриц, и дамы соревновались между собой, собирая каждый день раковины разных расцветок. А вот жемчуг в них не находили.

Впрочем, и профессионалы этого дела, приезжающие в эти места даже из соседних стран, тоже не могли похвастаться уловом. Они сновали по заливу на парусных лодках и просматривали дно с помощью «прибора» – бидона со стеклом вместо металлического дна.

Кроме морских обитателей были и сухопутные. Под ногами сновали полчища любопытных крабов, которые, как ни странно, предпочитали коротать время на суше, а морские ванны принимать лишь в сильную жару. Они не убегали при появлении людей и даже навевались в палатку. Хорошо, что скорпионы и змеи не норовили зайти в гости – в этих местах их оказалось довольно мало.

Конечная цель экспедиции – египетская Хургада была достигнута. Были отсняты сотни метров пленки под водой. Но французам этого показалось мало, и они решили еще ниже спуститься вдоль Красного моря. Местные жители не раз предупреждали, что ситроенисты разобьют свои машины.

Путь, действительно, оказался ужасным. Но все же путешественники доехали до Сафаги и после проведенных там трех ночей решили посетить Эль-Кусейр, несмотря на предупреждения, что дороги туда сейчас нет – сильный ливень, такого здесь не видели десять лет, ее смыл. Французы удивились размытым дорогам в одном из самых сухих мест Земли и все же захотели сами это проверить. Добрались до Эль-Кусейра ценой двух погнутых платформ.

Неисправности были устранены в походных условиях, и после отдыха в палаточном лагере на берегу Красного моря команда подводных охотников начала готовиться к обратному пути. Он был хоть и трудным, но знакомым и прошел без особых приключений.

## 1956

Открыли летопись 1956 года Севи и Томас, которые за девять месяцев, с февраля по октябрь, совершили вояж длиной 8 тысяч километров из Парижа в Дакар (Сенегал) и Чад. Затем журналист Жан Бюлер из швейцарского города Ла-Шо-де-Фон отправился на Citroen 2CV в Кабул, чтобы запечатлеть на фото пленку далекий и неизвестный европейцам в те годы Афганистан. Через полвека он опубликует эти фото в своей книге.

На фоне пробегов, которыми отметились взрослые дяденьки, примечателен вояж Бернара Рикара по Западной Французской Африке. Эту авантюру предложил ему отец, которого не смутило, что будущему покорителю Черного континента на тот момент было всего шестнадцать лет. Он решил эти проблемы – нашел юному водителю сопровождающего, доверив ему и новенькому Citroen 2CV AZU судьбу сына.

Из Марселя на корабле Бернар прибыл в Дакар и вместе с водителем на «жестянке» проехал через Сенегал, Гвинею, современные Мали и Буркина-Фасо<sup>64</sup>, а также Кот д'Ивуар<sup>65</sup>. Несмотря на возраст, все трудности африканского пути подросток-исследователь выдержал с честью.

Об этом автопутешествии мир узнал из написанной им книги<sup>66</sup>, на обложке которой он запечатлен сидящим на капоте Citroen 2CV в окружении африканцев (подробнее об этих приключениях в следующей главе).

*В некоторых источниках указывается, что Бернар Рикар совершил свой рейд в 1957 году. Это неверно. Отец предложил шестнадцатилетнему путешественнику вояж во Французскую Западную Африку во вторник 17 января 1956 года, и уже 10 февраля того же года Бернар в сопровождении Жана-Шарля Арно отплыл на корабле вместе с фургоном Citroen 2CV из Марселя.*

Каких-то три года назад такая поездка вызвала бы фурор в Европе, но в середине пятидесятых после успешных длительных марафонов «утят» по нескольким континентам уже трудно было чем-то удивить их почитателей. Разве что кругосветкой. И она не заставила себя долго ждать. О ней вы скоро прочтете.

В начале августа Жак Корне с новым напарником и земляком (лионцем) Жоржем Кимом отправился в 9-месячное турне по маршруту «Париж-Токио-Париж» на экспортном варианте Citroen 2CV AZ PO (425 куб. см.) 1956 г. в.

Со 2 августа 1956 года по 19 (20) апреля 1957 года они проехали 44 120 километров, израсходовав 2800 литров бензина. Кроме спортивной составляющей в пробеге присутствовала и гуманитарно-познавательная – изучение стран (их было больше тридцати), политических режимов, знакомства с простыми людьми. Французы пытались, по их словам, постичь душу загадочной Азии.

Они стали первыми лауреатами «ситроеновской» премии, учрежденной в 1957 году для участников дальних путешествий. В честь этого рейда выпущена масштабная модель.

*Подробнее в главе «Париж-Токио-Париж (1956—1957)».*

<sup>64</sup> До 1984 года Верхняя Вольта.

<sup>65</sup> До 1986 года на наших картах – Берег Слоновой Кости (дословный перевод с французского, хотя для франкоязычного мира название этой страны и прежде было Кот-д'Ивуар).

<sup>66</sup> Bernard Ricard. L'Afrique Noire en 2CV / Bernard Ricard. – Bendor, 1957.

В сентябре Дюбок, Жено и Лельевр поехали на Citroen 2CV из Швейцарии в Иорданию, а затем посетили Ирак и Египет. Поездка длилась месяц, за который было пройдено 14 тысяч километров.

## Вояж 16-летнего Бернара Рикара в Западную Африку (1956)

*Франция: Марсель*

*Сенегал: Дакар, Каолак, Тамбакунда, Кунгэль*

*Гвинея: Самбаило, Кундара, Маму, Конакри, Маму, Курусса, Канкан,  
Сигири, Кинтиниан*

*Французский Судан (Мали): Бамако, Сегу, Маркала, Нионо, Сан, Мопти*

*Верхняя Вольты (Буркина-Фасо): Уаугуйя, Уагадугу, Бобо-Диуласо*

*Кот д'Ивуар: Феркеседугу, Корого, Одиенне, Бейла, Ман, Далоа, Абиджан*

*(в Марсель на корабле)*

Как уже говорилось, путешествие по Западной Французской Африке Бернару Рикару предложил за семейным обедом отец. Сын с радостью согласился. Он, как и все в его возрасте, жаждал приключений.

Бернар сразу стал готовиться к отъезду, тем более, сроки поджимали: по словам старых колонистов, с которыми он встречался, чтобы побольше узнать о Черной Африке, надо было попасть туда до конца апреля – начала сезона дождей в тех краях.

Отправиться в столицу Сенегала – Дакар молодой француз должен был на корабле. А на чем исследовать саму Западную Африку? Самолет и поезд были отклонены, это не настоящее путешествие. В качестве средства передвижения был выбран самый мобильный вариант – автомобиль.

Но вот какой?

После взвешивания «за» и «против» решено было остановиться на Citroen 2CV – фургоне в тропическом исполнении.

Бернар отлично водил машину, но ему было шестнадцать лет, и отцу пришлось найти ему сопровождающего. Им стал Жан-Шарль Арно. Вместе с ним юный путешественник поехал из Марселя в Париж – забрать заказанный фургончик и затариться всем необходимым для экспедиции в столичных магазинах.

Список приобретенного был внушительным. Непонятно, как все это поместилось в «жестянку»?

Вот некоторые из позиций: палатка, две походные кровати с противомоскитными сетками, одеяла и подушки, тропическая одежда и обувь, посуда, фильтры для воды, фонари, плита, работающая на бензине, холодное и огнестрельное оружие (винтовка с 100 патронами и малокалиберный пистолет с 200 патронами), компас, гигрометр, барометр, термометр...

*Славные были колониальные времена: можно было взять с собой оружие – и для самообороны, и для охоты. Участники африканских Citroenовских рейдов середины двадцатых годов, как я уже упоминал, вообще ехали с пулеметами.*

Кроме того, в Citroen 2CV было загружено много фотоаппаратуры (кинокамера, 3 фотоаппарата – для черно-белой и цветной пленок), сами пленки и изотермические боксы для их хранения и транспортировки.

Плюс куча запчастей и расходников: катушка и свечи зажигания, вентилятор, бензопланг, прокладки, проволока и провода, две запасные шины с камерами, насос, банки с моторным маслом и тормозной жидкостью, канистра для бензина, фонари, стоп-сигнал и две фары, а также много инструмента, включая шанцевый.

И это еще не полный список.

Была в нем еще тяжелая ламповая радиостанция, и куча другой мелочовки, под которую под сиденьями были установлены два ящика. Бедная «жестянка»!

Ну и, конечно же, путешественники надели пробковые шлемы и солнцезащитные очки. Куда же без них? Ехали же в колонии, и образ должен быть соответствующим.

Верхняя половина фургона, включая капот, была окрашена в белый цвет, чтобы он меньше нагревался на солнце, а кузов сделан изотермическим с помощью фанеры и утеплителя.

И как только все это успели? Впрочем, наверняка, не сами – отец, Поль Рикар, был не бедным человеком и, скорее всего, нанял целую бригаду помощников.

10 февраля 1956 года – менее, чем через месяц после спонтанного предложения отца, сын и его сопровождающий, сделав прививки от желтой лихорадки и прихватив с собой сертификат о них, чтобы показать в Африке, отплыли вместе с машиной из Марселя в Дакар.

По пути сделали несколько остановок. После экскурсии на Балеарских островах, был Алжир. Причем еще мирный Алжир. Совсем скоро, осенью того же года, здесь начнется кровопролитная война за независимость с многочисленными терактами.

На корабле едущие в колонии французы подтрунивали над «Ситроенчиком» и его командой, давая понять, что не верят в эту затею – автомобиль не выдержит испытаний африканскими дорогами. Но юный Бернар верил, и это было главное.

18 февраля 1956 года путешественники вместе с фургончиком высадились в Дакаре и встретились там с колониальными чиновниками. Те скептически отнеслись к затее соотечественников, но парня и его спутника это не смутило. Они все равно продолжают экспедицию. Тем более, уже находятся на африканской земле. Что вскоре они и сделали, получив разрешение на охоту, пополнив запасы воды, докупив еще батареек для фонариков и кое-что из мелочовки, забытой дома.

Испытав 2CV в окрестностях Дакара, Бернар и Жан-Шарль 24 февраля отправились вглубь континента. Встретившиеся по дороге два европейца на американском шикарном авто, посмеялись над тщедушной машиной, но им стало не до смеха, когда «жестянка» добралась в следующий пункт на десять часов раньше их.

Асфальт вскоре кончился, началась ухабистая дорога, а потом и вовсе песок, в котором машина вязла.

Наступил момент, когда она обездвижила, утонув в нем по ступицы. Пришлось ее откапывать и подкладывать под колеса срезанные ветки, благо кустарники были поблизости, и шанцевый инструмент, предусмотрительно прихваченный в дорогу, имелся.

*Во французской части колониальной Африки асфальт уже давно присутствовал. Еще французские путешественники Гранэн и Дюверн с ноября 1924 г. по март 1925 г. пересекли поперек Африку – от Дакара до Красного моря – на легковом автомобиле. В начале пути они ехали по хорошему асфальту.*

И так несколько раз.

Выручил грузовик с африканцами, которые, удивившись застрявшей крохе, протолкали ее три сотни метров по дюнам и выпихнули на твердую поверхность.

Покрытые красной пылью путешественники продолжили путь в разогретой, как духовка, машине. Им часто приходилось съезжать с плохой дороги и двигаться параллельным курсом по целине, пугая мелких животных и птиц.

Однажды загруженный под завязку (вспомните, сколько в нем поклажи<sup>67</sup>) и сильно осевший Citroen 2CV со всего размаху плюхнулся в замаскированную на дороге яму. Бернар и Жан-Шарль вышли, осмотрели автомобиль: все нормально, ничего не сломано, и покатали дальше.

Отрезок пути до Тамбаунды был тяжелым и для машины, и для людей. Отдохнув, французы принялись за техобслуживание «жестянки», чем немало удивили местное население, привыкшее к тому, что всю грязную работу выполняют африканцы. А работа действительно была такой – смазка ходовой и замена масла в воздушном фильтре<sup>68</sup>.

Затем была езда по ухабистым дорогам Гвинеи, а на подступах к Мали песок и траву сменили множество острых камней, норовивших пробить шины. А ведь французы ехали по большаку или точнее – дороге со звучным названием Route Intercoloniale («Межколониальная дорога»).

Выматывавшие своим состоянием дороги и жара при стопроцентной влажности компенсировались посещениями природных достопримечательностей, таких как водопады, а также встречами с соотечественниками в различных организациях и центрах, включая научные. Узнали автопутешественники, например, как добывают бокситы, ну и про охоту не забывали, отводя в ней душу.

Гвинейские дороги сказались на состоянии подвески, перегруженная «жестянка» еще больше просела. Пришлось подрезать глушитель, чтобы ему не доставалось на ухабах. Одна шина пришла в негодность, и ей купили замену. Благо Бернар со спутником ехали по какой-никакой цивилизации и проблем с запчастями на машину из метрополии во французских колониях не было.

Вскоре африканская дорога преподнесла сюрприз осевшей «жестянке» и ее экипажу. В результате удара о спрятавшийся в пыли камень была погнута платформа и смещен двигатель, а до деревни, где должен быть механик, оставалось около полусотни километров. И пешком неблизко, тем более по жаре, и добраться на попутке было нельзя из-за выходного дня.

Пришлось добираться своим ходом. Раненая «жестянка» не подвела и довезла экипаж до ближайшей цивилизации. Механик, осмотревший машину, поохал и решил, что надо менять прогнувшуюся и изрядно уставшую от перегрузок платформу.

Благо здесь был не Афганистан и не Индия, где другим путешественникам в такой ситуации приходилось химичить и даже добывать эту важную часть автомобиля из ... (впрочем, читайте дальше, и вы все узнаете), поэтому ее просто заказали в столице Гвинеи – Конакри. Доставить ее должны были через два-три дня, в течении которых французы решили отдохнуть.

Когда автомобилисты пришли в гараж забирать свою «ласточку», они увидели тринадцать (!) африканцев внутри своей открытой машины. Вот таким приемно-сдаточным испытаниям подверглась «жестянка» и ее новая платформа.

Через несколько километров выяснилось, что механик попался рассеянный – забыл полностью прикрутить двигатель к шасси, да и рулевая колонка болталась. Вот такой он человеческий фактор – поэтому идеально в автопутешествии все делать самому или проверять работу других сразу после ремонта.

Подлеченной «жестянке» вскоре пришлось вновь доказывать свою профпригодность. Из-за ремонта моста, которому не было видно конца, она была вынуждена преодолевать довольно глубокую реку вброд, и перегруженная машина с поставленной задачей справилась.

Там же где были мосты, вернее, мостики, ситуация была не лучше. Они были настолько хлипкими, что каждый раз, проезжая их, приходилось молиться автомобильной Нотр-Дам.

---

<sup>67</sup> Подробнее о перегрузе в конце главы.

<sup>68</sup> В старых конструкциях воздушных фильтров масло служило для улавливания частичек пыли.

На подступах к Куруссе, недалеко от протекающего Нигера, путешественникам пришлось при 43-градусной жаре (середина марта, полдень) менять пробитое колесо. А вскоре устанавливать единственную запаску вместо пришедшего в негодность еще одного колеса.

В Канкане дорога вновь преподнесла сюрприз, и за неимением запасного колеса пришлось купить новое. Вот такая Западная Африка – с запчастями к французским авто не было проблем.

18 марта, преодолев несколько бродов, Citroen 2CV въехал в Бамако, столицу Французского Судана (ныне Мали).

*Кстати, это было не просто форсирование водных преград, что, впрочем, тоже непростое занятие, а рек, в которых полными хозяевами чувствовали себя крокодилы. Недаром на гербе Бамако их изображено аж три штуки, и название столицы по основной версии переводится как «река крокодилов».*

Новая французская колония своими дорогами не порадовала. Они были каменистыми и быстро вывели из строя шину, остальным колесам тоже основательно досталось. Способствовали этому износ подвески и как следствие неправильное схождение колес.

Более двух сотен километров до Сегу были преодолены по затопленным участкам и дорогам с асфальтовым покрытием лишь посередине проезжей части. После этого в третьем городе колонии, на узких улочках которого Citroen 2CV едва не скреб боками дома, пришлось восстанавливать шины и вновь покупать новую.

За неимением нормального места для отдыха французам пришлось пожить на чердаке одного из домов. Тот был своеобразным большим кондиционером – с температурой «всего лишь» в 31 градус, в то время, как на улице на солнце были все +54.

Но свято место пусто не бывает, такое «прохладное» место было облюбовано местными крысами, поэтому путешественникам пришлось делить кров с ними.

Несмотря на страшную жару, а ведь это был лишь конец марта (учитывайте это при планировании путешествий), искупаться в Нигере было нельзя. Из-за крокодилов.

В одной из деревень путешественники стали свидетелями какого-то обряда и захотели приобрести ритуальную маску, но им отказали. Настаивать было опасно – были случаи убийства белых, слишком назойливых в таких чувствительных для местных вопросах. Но маску французы все же получили. Один из местных тайком ее принес и продал.

Уже чувствовалось жаркое дыхание Сахары – все чаще попадались караваны верблюдов, дорога становилась мягче и мягче, и вскоре раскаленная как духовка машина увязла в песке.

Просто откопать ее было недостаточно, надо было еще узнать правильный путь, а в ближайшей деревушке как назло не говорили по-французски.

В другой все же нашлись те, кто смог ответить на вопрос «парле-ву франсе?», но полученных сведений хватило ненадолго, и экипаж «жестянки» вновь потерял дорогу. Что, впрочем, было немудрено – дороги на перекрестках, словно на круговых развязках, расходились веером, и указателей на них, конечно же, не было.

Когда правильный путь был найден, для этого пришлось расспросить довольно много народу и изрядно поколесить, начались проколы. На невыносимой жаре было тяжело не то что менять шину, но даже просто наклониться и взять ее с земли. Одежда сразу прилипла к телу, а голова начинала кружиться.

Ну и в довершении, чтобы служба «бойцам» медом не казалась, началась песчаная буря. Когда она закончилась, стало стучать по кузову колесо из-за ослабшего рычага подвески. Тут еще прибавились переживания, хватит ли бензина до ближайшей заправки? Которую еще предстояло найти – бензин был не во всех деревушках, и стоил он здесь почти в два раза дороже, чем в Сенегале.

Заварить рычаг в ближайшем оазисе цивилизации не получилось (механик уезжал в отпуск во Францию), пришлось запланировать ремонт в Уагадугу, а до него было почти две сотни километров.

Чтобы облегчить страдания машине и не усугублять проблемы с ремонтом, следовало ее полностью разгрузить, но путешественники ограничились лишь тем, что Бернар избавит «жестянку» от своего веса и доберется в столицу Верхней Вольты<sup>69</sup> на попутном транспорте.

Бернар рассчитывал, что грузовик, идущий по следу «жестянки», сможет помочь ей в случае необходимости. Но Citroen 2CV с проблемным рычагом подвески без посторонней помощи добрался по плохим дорогам в Уагадугу.

В городе Бернар почувствовал себя плохо, и врачи предписали ему 10-дневный покой. Что было весьма некстати. Время поджимало – в Абиджане, откуда путешественники должны были отплыть в родную Францию, они должны были доехать менее, чем за месяц. А для этого предстояло преодолеть две тысячи километров по ухабистым дорогам.

Уколы и лекарства помогли Бернару встать на ноги, и еще неокрепший подросток продолжил нелегкий путь со своим старшим товарищем по жару на починенной «жестянке».

После проживания на чердаке путешественники хотели останавливаться в более комфортных условиях, да и Рикар еще чувствовал себя неважно, но по пути встречались лишь грязные караван-сарай с подсохшей едой в тучах мух.

Французы всю дорогу сетовали на жару, и их пожелания были учтены. На них обрушилась стихия, пылевые облака сменились черными тучами, и плохонькая дорога превратилась в ручей, по каменистому дну которого начала скользить «жестянка».

Такая дорога сразу же стоила жизни одной из шин, но Citroen 2CV упорно продвигался вперед и 10 апреля въехал в Бобо-Диуласо – второй город Верхней Вольты, который еще десять лет до этого принадлежал другой колонии – Кот д'Ивуар. В нее-то и лежал дальнейший путь экспедиции.

На подступах к Кот д'Ивуар пейзаж стал меняться, полупустыня начала уступать место пальмовым рощам и посадкам сельхозкультур, видны были и красивые водопады.

Стало прохладнее. Хотя для Европы +35 – самая настоящая жара, но все познается в сравнении, как говорится. Поэтому и купание в грязных речках уже не вызывало у путешественников прежнего отвращения.

До Абиджана, где должна была состояться погрузка на корабль, оставалось семьсот километров. И это по прямой. Сроки поджимали, а разогнаться не давали плохие дороги и постоянные проколы шин, а также полное отсутствие указателей, из-за чего приходилось плутать. К местным же обращаться было бесполезно – одни из них просто убегали, другие в географии были не сильны.

И в довершении всего – налетевший ураган, ломавший деревья и бросавший огромные ветви прямо в «жестянку». Дороги моментально превратились в речки со скользкими берегами.

Кусок дерева рухнул на машину и вырвал задние фонари с проводкой, а у отремонтированного рычага подвески разошелся сварной шов. Двигателю тоже досталось – в бензобак попала вода, но он, прочихавшись, вновь заработал без перебоев.

Когда природа перестала испытывать «жестянку» и ее друзей, погасив последнюю молнию, проблема поиска правильного пути никуда не делась. Аборигены, проку от которых было никакого – никто из них не мог показать правильную дорогу – смогли пополнить свою лексику новыми яркими выражениями.

---

<sup>69</sup> Ныне Буркина-Фасо.

## **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.