

18+ ДЕМЬЯН ПОПОВ

# БАРСЕЛОНА ТОЛЬКО СНИТСЯ



# Демьян Попов

## Барселона только снится

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=71219026](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=71219026)*

*ISBN 9785006472372*

### Аннотация

Что для вас путешествие? Для одних это шезлонг на пляже, для других – поход в горы, а для кого-то – образ жизни. Демьян Попов как раз из тех, для кого каждый день – путешествие. В своей книге он делится впечатлениями и наблюдениями, пока за окнами машин и поездов мелькают города и страны. Это не просто сборник воспоминаний, а настоящий гид по жизни, который заставит читателя задуматься о собственном пути.

# Содержание

Глава 1	8
Глава 2	138
Конец ознакомительного фрагмента.	146

# Барселона только снится

## Демьян Попов

*Посвящается всем друзьям. И родителям. Цените дружбу, находите время для общения с друзьями. С годами их становится только меньше. И почитайте своих родителей. Они не вечны. Заботьтесь о них. Именно они дали нам жизнь.*

Дмитрий Соковиков *Редактор*

Дмитрий Соковиков *Дизайнер обложки*

© Демьян Попов, 2024

© Дмитрий Соковиков, дизайн обложки, 2024

ISBN 978-5-0064-7237-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

В чём смысл жизни? Родиться, встать на ноги в прямом смысле этого слова, походить несколько лет в детский садик, потом пойти в школу, но подольше, лет на десять. Можно параллельно ещё и в «музыкалку», кружки разные, секции. Потом продолжить образование в институте, техникуме, университете. Кому что нравится и куда удастся поступить. Потом работа. С утра и до вечера, с двумя выходными в неде-

лю, которые для дачи. Кто-то будет трудиться, сидя в офисе, кто-то за рулём. Кому как повезёт. Нужно обязательно встать на ноги, жениться, построить дом или купить квартиру. Можно взять в ипотеку, лет на двадцать пять, чтобы была хоть какая-то стабильность. В первую очередь это касается ежемесячных платежей. Затем посадить дерево, возможно два, можно целую рощу. Нужно родить и воспитать детей. Потом пенсия, «старость не радость». Опять же есть возможность проводить ещё больше времени на даче. И всё что ли? Это всё?

Но ведь есть ещё хобби, увлечения и предпочтения, образ жизни. Смысл её для ученого математика, это возможность решить уравнение, которое ещё никто не решил или вычислить полностью число «пи». Алкашу достаточно найти денег на бутылку «бормотухи», опустошить её залпом, и находиться как можно дольше в пьяном угаре. В этом весь смысл его жизни. Кто-то любит людей и помогает им, особенно тем, кто находится в трудной жизненной ситуации, кто-то думает исключительно только о себе, набивая карманы и банковские счета, покупая машины. Одну, две, три... Как будто он на них одновременно ездить сможет. Ну, или до обеда на одной, после обеда нужно непременно ездить на другой... Как будто все эти деньги можно будет забрать с собой на тот свет. Там мы окажемся в любом случае, смерть всех уравнивает, но торопиться не стоит. Как, например, светофор уравнивает все машины на улицах города. И Lamborghini, и Lada оди-

наково ровно будут стоять на красный свет и «тошнить» потом в вялотекущей стандартной городской ежедневной пробке: утром и вечером, независимо от количества цилиндров и мощности двигателя, разнообразия опций и «наворотов».

Но что-то определенно должно быть ещё. Кто-то собирает марки, кто-то пишет песни и даже успешно их исполняет. Кто-то учит иностранные языки. Кто-то ходит в зал и занимается спортом. Кто-то пишет картины. Все эти люди, а также все остальные, увлеченные чем то, безусловно, молодцы. Но есть одно такое увлечение, свойственное и применимое абсолютно для всех. Для некоторых это даже образ жизни. Можно называть этот термин как угодно и давать ему различные определения. Речь о поездках. Этаким рецептом счастливой жизни, применимый абсолютно для всех.

Вообще, что такое путешествия? Определенно, это передвижение по какой-либо территории или акватории для их изучения. Преследуются также познавательные, общеобразовательные и другие возможные цели. Конечно, кто-то возразит, мол, для туризма нужны деньги, причём немалые. У кого-то они есть, у кого-то их нет. Поэтому, последние должны «сидеть на попе ровно». И да, и нет. На самом деле, мы все путешествуем каждый день. Ездим на машине, ходим пешком, пользуемся городским и пригородным транспортом. На работу, по делам, на ту же дачу по выходным. Сам за рулём с 1986 года, официально с 1995-го, поэтому, имея определённый опыт и знания в данном вопросе, мо-

гу с большой долей уверенности заявить, что среднестатистический автолюбитель нашей необъятной Родины проезжает в год от 20 до 40 тысяч километров. Это те, кто действительно ездит, а не протирает пыль со своей красавицы в гараже. Длина окружности экватора Земли составляет 40 075,696 км. Как раз те самые сорок тысяч километров, которые каждый из нас проезжает за год, ну или за два. То есть, если бы была дорога там, двигаясь в одном направлении, в течение года можно объехать всю Землю, проехав 40075 км и вернуться в ту же точку. В теории мог бы проехать каждый по экватору, а в сущности, суетимся по одному месту.

# Глава 1

## Европа

Эта история началась в Иркутске, в феврале 2011 года. В ресторане «Винкель», что в районе аэропорта. Вернее, она продолжилась, принимая довольно неожиданный поворот после длительной паузы. Как снег на голову, вдруг, объявился друг Дмитрий, который неожиданно исчез из моей жизни в начале «нулевых». Нет, у него всё было определено хорошо. Даже очень. Вот именно поэтому он и исчез. То есть, более десяти лет о нем не было ни слуху, ни духу. Да, так бывает. Конечно, сразу в ресторане я его не встретил, это была бы уж слишком фантастическая история. Всё случилось намного проще.

Накануне вечером раздался телефонный звонок. Номер неизвестный, было уже поздно, все сводилось к тому, чтобы трубку не брать. Но я почему-то ответил. Голос в трубке заявил, что он есть Дмитрий, тот самый друг детства. Он изначально ошарашил меня уже тем, что вообще позвонил и далее добил главной новостью о своем прибытии в Иркутск. Тут стоит пояснить, что ему позвонить не было никакой возможности, так как банально не знал номера. Всё изменилось у Дмитрия в жизни: и номер телефона, и город проживания. И адрес, который также был неизвестен. В социальных сетях

его нет, и не было. Ни в каких. Теперь он москвич. Москва большая. Все нити оборвались. Соответственно адреса и номера телефона не знали и общие друзья, знакомые. Круг общения сменился. Но вот, Дмитрий сам звонит. Неожиданно и приятно. Мы тогда достаточно сумбурно поговорили по телефону и, естественно, договорились о встрече.

За столом сидели втроем. Приехал третий общий наш друг Николай, правда с небольшим опозданием. Тем для разговоров было миллион, если не два. Ели, пили и говорили. Долго и много. В какой-то момент, казалось, это может продолжаться вечно. Дмитрий рассказал много всего интересного из новой своей жизни. В том числе историю, как пять раз подавал на визу в США и ему каждый раз отказывали. На шестой попытке он подал документы без всякой надежды, просто по привычке. Пришел в назначенное время в посольство. Чиновники посмотрели все документы: придраться не к чему. Затем сотрудница задала ему один единственный вопрос:

– Подскажите, пожалуйста, почему Вам всё время отказывают в визе?

– Вы же сами мне отказываете без объяснения причин! Я не имею ни малейшего представления. Откуда ему знать? – пояснил сотруднице удивленный Дима.

– Хорошо, не вижу причин в отказе и на этот раз мы разрешаем Вам въезд на территорию США, – неожиданно ответила сотрудница.

Дима был просто ошарашен. В голове от волнения роem крутились различные мысли. И это всё? А что, так можно было что ли? Долгожданную визу дали. Хотя он и не надеялся даже. На всё про всё ушло не более пяти минут.

В итоге поездка состоялась, и Дмитрий с супругой побывали в США. Там брали машину напрокат и проехали подряд несколько штатов с севера на юг, вдоль атлантического побережья Америки. Мы с интересом слушали. Естественно, у всех нас присутствовало прекрасное настроение и позитивный настрой.

Неожиданно, после очередного тоста Дмитрий заявил, что очень любит гонки «Формула-1», но на них, к сожалению, ни разу не был. Также, как, собственно, и мы с Николаем. Выходило, что все мы любили машины, соревнования, спорт, но никогда на них не присутствовали. Только по телевизору и смотрели. Но главное – вовремя сгенерировать идею, наметить цель, выбрать вектор движения. И это было успешно сделано. Нашим теперь уже московским другом было вынесено конкретное предложение на обсуждение и иркутянами единогласно поддержано:

– А почему бы нам всем не побывать в этом году на одном из этапов чемпионата мира в классе Формула-1?

– Действительно! Почему бы и нет? – ответили мы.

Дмитрий хорошенько выпил и несколько раз приглашал поехать с нами симпатичную официантку, которая обслуживала наш столик. Главное, с его слов, чтобы у неё был дей-

ствующий загранпаспорт.

В итоге, мы решили, что обязательно съездим. И это нужно сделать именно в текущем, 2011 году. Не стоит откладывать «на потом», иначе всё теряет всякий смысл. Мне, как самому ответственному и трезвому дали поручение распечатать расписание всех гонок – даты и в каких странах будут проводится Гран-при. Очередной сезон как раз начнется традиционно в марте, так что мы теоретически успеваем на любой из этапов.

На следующей нашей встрече мы обсудили календарь. Первый Гран-при Австралии, который должен был состояться 27 марта в Мельбурне, выглядел довольно заманчивым. Помимо посещения Австралии – весьма экзотического континента, с его кенгуру и девятью из десяти самых опасных в мире животных для человека, есть уникальная возможность с размахом отметить и наши Дни Рождения с Николаем, с разницей в один день. Однако возможные проблемы с получением виз нас отпугнули. Могут дать, а могут и не дать. Тем более, что нас трое, вариаций может быть предостаточно. Такой вариант нас решительно не устраивал, особенно Дмитрия, наученного горьким личным опытом.

В итоге, единогласным решением друзей, выбор пал на тринадцатую гонку чемпионата – Гран-при Италии, которая пройдет в Монце 11 сентября 2011 года. Да, в Италию россиянам тоже нужна виза, однако получить её гораздо проще. На тот момент, она, по сути, была символическая. Плюс

сама страна для посещения наиболее интересна, как в культурном плане, так и вообще, в принципе. Достаточно сказать, что это родина моего любимого с детства автомобильного бренда Lamborghini и соответственно мечты Димы – Ferrari. Николай, к слову сказать, в Италии уже был, а мы с Дмитрием – нет. Но в любом случае это именно та страна, в которую можно ездить бесконечное число раз. И всегда будет на что посмотреть.

Разработали нехитрый первоначальный план, от которого предстояло отталкиваться. Согласно нему, мы с Николаем должны долететь до Москвы и там к нам присоединится Дмитрий. Самый простой вариант. Далее перелет втроем в Германию, где Дима покупает автомобиль. Для себя, не для перепродажи. Желательно Mercedes Benz S – класса, на котором мы дальше помчимся по дорогам Евросоюза в Италию на Гран-при. Такая вот изначальная и вполне рабочая схема. На тот момент даже авиарейс был «Иркутск – Кёльн». Сейчас в это трудно поверить. Его мы тоже рассматривали, как возможный вариант.

Дмитрий помог нам с визами и сделал их для всех нас одновременно. Затраты на это вышли символическими, по сто евро на человека. Причём визы сделали испанские. Дело в том, что их проще всего было получить. А поскольку это всё Евросоюз, то ограничились бронированием отеля в Мадриде, на всякий случай, для легенды. Вдруг спросят на границе? А мы, дескать, движемся в Испанию, хотя ехать туда,

разумеется, не предполагали.

Итак, билеты на самолет куплены. Загранпаспорта с визами на руках. Наличная валюта тоже приобретена заранее, и с запасом. Приближается дата поездки. И тут снова звонит неожиданно Дмитрий и говорит, что купил нужную машину. Соответственно в Германию за ней ехать теперь нет никакой надобности. Подходящий вариант подвернулся в Санкт-Петербурге. Это был Mercedes S-Class S500 в кузове W221. Более того, он уже пригнал его домой и подготовил для длительной поездки – сделал большое ТО. Поэтому, мол, сдавайте свои билеты до Германии! Нужно долететь только до Москвы. Дальше поедем на машине. Вообще интересно. Так даже лучше! Сказано – сделано! Сдаем билеты, и летим только до столицы.

### **3 сентября 2011 года**

12:00 Москва. Прилетели в Шереметьево, Терминал «D». Нас с Колей встречает Дима. Ничего удивительного. Так договаривались. Но все равно, наш московский друг – молодец. Машина припаркована прямо напротив выхода из аэровокзала. Намытая, она блеснит на все свои затраченные Дмитрием миллионы, привлекая внимание окружающих. Даже в Москве.

12:30, 0 км. Получили багаж, закинули свои сумки в багажник. Перед отъездом немного переговорили. У всех бодрое расположение духа, что не удивительно: всем нам предстоит увлекательное путешествие. Погода прекрасная, очень

тепло. Небо голубое и ярко светит солнце. В таких условиях ехать одно удовольствие. Поэтому сели в Mercedes и поехали. Парковка рядом с аэропортом довольно пустынная. Все встречающие лица предпочитают дожидаться прилета рейса, сидя в своих автомобилях за пределами зоны Шереметьево, заезжая за шлагбаум лишь в самый последний момент. Потому что надо платить. И деньги немалые. Народ экономит, как может. Зачастую, все свободное место на подъезде к парковочной зоне воздушной гавани отмечено знаками «Остановка запрещена». Всё так и пестрит этими синими кругами с красным крестом. Но народ борется – кто как может. Некоторые включают «аварийку», кто-то завешивает государственные номерные знаки тряпками или открывает крышку багажника. Дневной одометр по моей просьбе Дмитрий обнулil. Поэтому Шереметьево – точка отсчёта, нулевой километр.

15:40, 232 км. Город Вязьма. Заехали на АЗС «Лукойл». Первая наша заправка. Залили до полного бака 80,02 литров бензина АИ-95, на 2254,16 рублей. Первая засечка пробега. Пока пройдено совсем немного, но по факту мы находимся уже в другом регионе России. Это Смоленская область. Первое упоминание о Вязьме относится к 1239 году, то есть город всего на 92 года младше Москвы. Вязьму, как и Москву подожгли местные жители во время их отступления в Отечественную войну 1812 года. Так что наполеоновская армия взяла этот населенный пункт без боя. Чем это закончилось

дальше для французских оккупантов, мы все хорошо знаем. Спустя 129 лет, в 1941 году, в боях под Вязьмой погибло не менее 400 000 советских граждан, и около 700 000 человек попало в плен! Только вдумайтесь в эти цифры. 7 октября 1941 года город оккупировали немецкие войска. Вязьму от фашистских захватчиков освободили только 12 марта 1943 года. Да, такая у нас непростая история. Это надо знать, особенно молодому подрастающему поколению.

17:28, 402 км. Въехали в населённый пункт Старая Ольша. Посещаем АЗС «Лукойл». На всякий случай до полного бака заправили 17,99 литров, вышло на 506,78 руб. Здесь же перекусили и купили «Грин Кард» на 1450 руб. Кроме того, Дима взял новую «симку» Beeline GSM. Зачем-то она нужна была.

18:37, 458 км. Пересекли границу с дружественной Белоруссией. Сама граница чисто символическая. Легковые машины идут сплошным потоком, никаких остановок и проверок. Внешне контрольно-пропускной пункт, если его так вообще можно назвать, со стороны выглядит как обычный въезд на платную трассу. Трасса бесплатная. Но есть один существенный нюанс – как только въехали в Беларусь, качество асфальта стало заметно лучше. Ничего удивительного – в Европу же едем. На Запад.

Весь вечер бодро шагали по скоростному шоссе. Непрерывно мелькали пройденные километры. Ничего особо такого за окнами не видели. Крупные города все остаются в сто-

роне. Деревни, конечно, попадались. Что можно о них сказать? В двух словах – чисто и красиво. Дома аккуратные. Что ещё бросается в глаза, по сравнению с Россией – практически у каждого дома припаркована приличная машина европейского бренда свежего года выпуска. Ну и кругом бесконечная равнина. Ни гор, ни даже намеков на них нет. Да, летом 1941 году танковая группа Гудериана стремительно шла здесь прямо в противоположном направлении, на Москву. 28 июня 1941 был захвачен Минск, а уже 28 июля, то есть через месяц пал Смоленск... До столицы СССР фашистам оставалось всего 400 километров. То есть при сохранении первоначально взятого темпа блицкрига вражеские танки в Москве могли оказаться уже в сентябре того же года. Но, к счастью для нас, Гитлер решил по какой-то причине сменить план действий и вместо стремительного продолжения наступления на столицу СССР по его приказу танки развернули на Киев. По мнению самого Хайнца Гудериана, именно из-за вывода ударных танковых частей с московского направления, которыми он командовал, была потеряна стремительность наступления на Москву. Таким образом, мы успели перебросить Сибирские дивизии и отстоять столицу Родины!

23:59, 1048 км. Добрались наконец-то до Бреста. Это и было нашей сегодняшней целью. План на день выполнен. Все очень устали, «бросаем якорь». Где-то совсем рядом Польша. Остановились на ночевку в гостинице «Дружба».

Сильно ничего не искали и не выбирали, просто она попала первой. Одноместный номер в стиле «привет из СССР» обошелся каждому из нас по 600 рублей. Берём три номера и одну бутылку водки. Поужинали здесь же, в ресторане «Националь».

Немного статистики не помешает. Время в пути составило 10 часов и 27 минут, средняя скорость – 100 км/час. Это весьма неплохо. Обычно, за долгие годы личных наблюдений, средняя скорость при движении в России по «межгороду» составляет, как правило, 70 километров в час. Средний расход топлива у нас вышел 10,8 л/100 км. Пройдено 1048 километров пути. Здесь всё как обычно – стандартная норма 1000 км в день выполнена. Эта цифра тоже взята не с потолка и выведена из многочисленных перегонов автомобилей и опыта дальних поездок. После ужина обсудили план на завтрашний день. Обязательным пунктом, в нем числится посещение Брестской крепости. Далее планируем выдвигаться непосредственно в Европу. Главное – пересечь границу. А там – как пойдет....

**4 сентября 2011 года**

09:37. Брест, гостиница «Дружба». Завтрак прошел всё в том же ресторане «Националь». Затем немного прокатились по улицам города. Целый час ушел на покупку цветов. Посещаем Брестскую крепость.

Здесь обязательно стоит сказать, что это вообще за крепость и какое важное значение она имеет для всех нас. Как

известно, в воскресенье 22 июня 1941, в 4 часа утра, года в Советский Союз вероломно вторглись войска нацистской Германии и их приспешников. Согласно плана, под названием Барбаросса, СССР должен быть полностью захвачен в короткие сроки, а его территория заселена немцами. В первую очередь западная часть нашей страны. Коренные народы, населявшие нашу Родину, должны были быть истреблены. Оставшуюся небольшую их часть планировалось поглотить в рабство и переселить в Сибирь. Таким образом, нам была уготована незавидная участь.

В ходе наступления вражеских войск почти четыре миллиона солдат вторглись на нашу территорию одновременно. Образовалась линия фронта протяженностью около трёх тысяч километров. В мировой истории войн такого масштаба ещё не было. На пути мощнейшей вражеской силы оказалась в том числе Брестская крепость.

Тут стоит сделать небольшое отступление. Во-первых, принято считать, что Великая Отечественная Война началась ровно в 04:00 22 июня 1941 года, причем неожиданно для нас. Это была официальная позиция руководства СССР, общепринятая и утвердившаяся в нашей стране. Однако, как оказалось, были многочисленные донесения разведки о большой военной подготовке с той стороны границы. То есть мы знали о готовящемся вторжении. По крайней мере, высшее руководство. Кроме того, самое интересное, что уже в 03:00 подвергся бомбардировке наш Севастополь. На город

налетела армада бомбардировщиков Люфтваффе. Несколько машин удалось сбить силами нашей противовоздушной обороны. То есть, к версии о внезапном переходе немцами границы ровно в 4 утра есть некоторые вопросы.

Во-вторых, за два года до наступления Великой Отечественной Войны, СССР подписал с Германией ряд политических и экономических пактов, включая Договор о ненападении между двумя странами, известный как Пакт Молотова – Риббентропа. Он был подписан 23 августа 1939 года. В нем в том числе, был секретный протокол, согласно которому определялись границы советской и германской сфер влияния. Таким образом, Польша была поделена между странами. Германия вторглась в неё 1 сентября 1939 года и уже 14 сентября немцы заняли Брест, а через три дня – 17 сентября 1939 года Брестскую крепость. СССР начал оккупацию своей части Польши 17 сентября. Однако 22 сентября 1939 года немецкая сторона передала захваченный Брест и Брестскую крепость нам. Таким образом, этот населенный пункт, вместе со своим старинным укреплением стал частью нашей Родины.

После этих вторжений на территорию Польши, образовалась новая общая государственная граница между СССР и Германией, зафиксированная дополнительным протоколом к германо-советскому договору. Она проходила по реке Западный Буг. Брест был включен в состав СССР как центр новообразованной Брестской области Белорусской Совет-

ской Социалистической Республики. Сама крепость относится к 19 веку, строительство её началось в 1833 году, тогда это была Российская Империя. В 1918 году здесь был подписан Брест-Литовский мирный договор, ознаменовавший заключения мира между СССР и Центральными державами.

Итак, 21 июня 1941 года в 04:15 немецкие части атаковали Брестскую крепость и к 09:00 утра её полностью окружили. Защитники цитадели героическими усилиями противостояли значительно превосходящим силам врага. Последние наши герои сдались в плен только 23 июля, то есть держали оборону больше месяца. Это был майор Пётр Гаврилов и еще несколько солдат. Все они героически сражались до последнего патрона. В честь Героя Советского Союза Гаврилова названы улицы в нескольких городах, в том числе в Бресте и Иркутске.

Надо понимать, что силы Вермахта обошли крепость, и пока она героически сопротивлялась, немецкие войска зашли далеко вглубь территории СССР, и были уже на подступах к Москве. Однако защитники Брестской крепости выполняли свой долг и мужественно защищали свою Родину, проявив истинный героизм. За проявленную доблесть она 8 мая 1965 года была удостоена звания «Крепость-герой», наряду с другими двенадцатью городами-героями СССР.

С 1971 года Брестская крепость является мемориальный комплексом. Здесь установлены Памятник защитникам и Вечный огонь. Была произведена масштабная реконструк-

ция, но местами специально оставлены стены, как есть. Видны следы прилетевших снарядов. Стены испещрены пулями и многочисленными осколками. Местами даже это не стены, а руины. Чтоб было понимание потомкам, какой ценой нам досталась Победа.

Брестская крепость есть не что иное, как символ непоколебимости, стойкости советского народа и важным символом Победы в Великой Отечественной Войне. Поэтому мы не могли просто проехать мимо. К стене крепости возложили цветы. Внимательно всё осмотрели. Естественно, много фотографируемся. Здесь встречаем местную свадьбу: видимо тут такая традиция заведена. Очень даже похвально, что люди при создании новой ячейки общества посещают места боевой славы. Дальше мы прошли снаружи крепостной стены. Вдоль реки Западный Буг, являвшейся в 1939—1941 годах частью линии разграничения между немецким вермахтом и войсками Советской Красной Армии. Вода здесь такая тихая и спокойная. Река совсем не широкая. По крайней мере в районе Брестской крепости и протекает в непосредственной близости от неё, буквально в нескольких метрах от стены. Берега невысокие. Сейчас здесь художникам можно писать пейзажи: такая красота! Деревья наклонились к водному зеркалу и отражаются в нем, птицы поют. Идиллия! Возможно, такая обстановка и присутствовала здесь утром 22 июня 1941 года, которая была нарушена ревом бронетанковой техники и лязганьем гусениц. Именно

эту несложную водную преграду штурмовали многочислен-  
ные немецкие танки. И не только они. Дай Бог, чтобы такого  
больше не повторилось.

Полдня прошли незаметно. Погода выдалась прекрасная.  
Пообедали здесь же. Ели вкусные окорочка прямо на тер-  
ритории крепости, в уютном кафе. Оно организовано непо-  
средственно в бывшем фортификационном сооружении.

12:50, 1075 км. Выезд с Брестской крепости. Дальше в са-  
мом городе приобретаем сувенирную продукцию в одном  
из магазинов. Как полагается, берём магнитики и многое  
другое. Таксист, стоявший на парковке и скучавший в ожи-  
дании клиентов, спросил нас:

– Молодые люди, Вы откуда приехали?

– С Москвы – ответили мы.

– О, отлично! Давайте я Вас отвезу обратно в Москву,  
за недорого! – предлагает нам таксист вполне серьёзно.

– Нет, спасибо, мы на машине – отвечаем ему.

– Может быть, вам нужно поменять деньги на местные?  
Есть доллары? – не унимается водитель.

– Нет, спасибо. Нам ничего не нужно.

К 13:05, 1080 км. Добрались до границы с Польшей. Тут  
недалеко. Проходим контрольно-пропускной пункт на Бело-  
русской стороне. Проверяют документы. Машину не смотре-  
ли. Совсем. Вообще не вызываем никакого интереса со сто-  
роны таможи. И это хорошо.

В 14:20 въехали в Польшу. На польской стороне девушка

в форме и с пистолетом марки «Глок» в кобуре также достаточно быстро проверила наши документы.

– Пан Демьян?! – неожиданно прозвучало с её стороны в мой адрес.

– Да, это я – ответил ей по-русски и улыбнулся.

Она меня прекрасно поняла и сверила фото в паспорте с моей физиономией. И тоже улыбнулась. Да... Пан Демьян. Надо запомнить. Так ещё никто меня не называл. Багажник не открывали. Сотрудница польской таможни лишь бегло глянула в салон и сверила паспорта с остальными пассажирами машины. Её просто интересовало количество людей в салоне и наличие у всех паспортов. Пробег в момент пересечения границы с Польшей составил 1082 км.

14:45, 1133 км. Заехали по пути на АЗС в Польше в первом попавшемся населённом пункте. Название не запомнил. Да, честно говоря, и таблички то не видел. Запахло цивилизацией. Заправили машину до полного бака на 100 евро. Кругом дорожные знаки с пояснительной надписью «выпадки». Перевели. Оказывается выпадки – это не что иное, как пешеходы. Забавно. Видимо они неожиданно так для водителя выпадают на проезжую часть с тротуара. Асфальт стал ещё лучше. То есть, чем дальше едешь на Запад, тем состояние автодороги улучшается.

Вообще, с двумя навигаторами (один штатный, установленный с завода в центральном торпедо Mercedes, второй – переносной компактный Garmin) у нас не должно было быть

проблем с поиском нужного маршрута. Задали им обоим конечным пунктом поездки Венецию. Маршруты, предложенные этими устройствами, различались коренным образом. Навигатор, тот, который штатный, предлагал двигаться по Польше исключительно по автострадам. Garmin же наоборот советовал нам более заковыристый маршрут, используя сеть местных второстепенных дорог. Понимая, что в первом случае, ничего кроме железобетонных отбойников мы не увидим, мы выбрали второй вариант. И не прогадали.

Как же приятно неспешно двигаться по извилистым двухполосным местным дорогам, проплывая мимо неизвестных небольших населенных пунктов, которых больше не увидишь никогда. Вот, в одной деревеньке люди продают свой урожай простым и известным способом, прямо как у нас – на капотах припаркованных у домов машин. Рядом с ними, на крышках багажников обустроены ящики, лотки с различной домашней продукцией. Ну а что? Осень. Время сбора урожая. У одной такой машины мы притормозили. Немного пообщались с поляками, поторговались, и в итоге купили несколько крупных и красивых, как с картинки, помидор. Они настолько были прекрасны, что лучше и не видели. Только что с грядки. Съели их быстро. Вкуснейшие!

Дальше по ходу движения нам чуть ли не в лесу попался большой стадион. Неожиданно. Причём прямо сейчас на нем идёт футбольный матч. Мощное освещение, много машин, шум болельщиков. Всё по классике. Видимо, как в этот мо-

мент, когда мы проезжали мимо, в одни из ворот влетел мяч, не иначе. Народ ликует. Децибелы зашкаливают. Окна у нас открытые, всё прекрасно видно и слышно. Снизилась скорость до минимума. Практически остановились. Захотелось даже выйти и посетить мероприятие. Но нет, едем дальше. А между прочим, сборная Польши по футболу два раза в своей истории становилась обладателем почетного третьего места на чемпионатах мира. Это было в 1974 году в ФРГ и 1982 году в Испании. На чемпионатах Европы, к сожалению, полякам таких успехов достигнуть не удалось. В Польше есть футбол и его определенно очень любят. Поэтому, вполне закономерно, что есть здесь и знаменитые, высококлассные игроки. Например, Роберт Левандовский. Уроженец 1988 года, он заслуженно является одним из лучших нападающих в мире. В 2012 году Польша принимала у себя матчи чемпионата Европы по футболу. В общем, мы прочувствовали местный колорит. Вокруг всё очень чудесно и ухожено.

В небольших населенных пунктах, как правило, располагаются ровными рядами добротные дома. Типа наших коттеджей, только аккуратные и без перекосов в сторону – этот богатый, а этот очень богатый. Всё как-то гармонично. Между тем, заборы у всех на низком уровне, в прямом смысле. В плане высоты. Чисто символические, прозрачные и их спокойно можно перешагнуть. Никто не делает ограду сплошной и двухметровой. У въездной группы с калиткой обычно располагается скульптура католического характера, ино-

гда за стеклом, в специальной нише. Зачастую эти малые архитектурные формы выполнены в человеческий рост. Очень красиво. Выходит, народ здесь живёт набожный. Машины во дворах все чистые, без кузовных дефектов. Чаще – свежих годов выпуска. Зажиточная Польша. Получается так.

19:15, 1409 км. Вёл нас Garmin, вёл по настоящей, сельской Польше. Но рано или поздно, это бы закончилось. Так и произошло. Двухполосная дорога местного значения оказалась позади. Впереди замаячил неизбежный выезд на автостраду европейского уровня. Почти автобан. Это произошло в районе населённого пункта Пчетриков. Или как-то так. Уверенно, мы направляемся в сторону границы с Чехией.

В 22:22, 1655 км. Незаметно въехали в Чехию. Все бесконечные гостиницы и придорожные мотели, расположенные в приграничной зоне, незаметно исчезли. Мы их проигнорировали, решив немного проехать дальше. В итоге по Польше прошли 573 километра.

### **05 сентября 2011 года**

00:15, 1829 км. Мы чертовски устали. Пора бы найти гостиницу на ночлег. Garmin нас завез куда-то совсем не туда, выполняя задание по поиску жилья. Что ж, так бывает. Потеряли немного времени. Далее поплутав, находим всё-таки отель под названием «Брно» в одноименном городе. Останавливаемся здесь. Берём три одноместных номера по 40 евро за каждый. Ну просто шикарные апартамен-

ты! Далее посещаем недалеко расположенное заведение всемирно известной сети McDonalds. Для нас, сибиряков, это экзотика. В Иркутск до сих пор эта сеть не зашла. Ходили слухи о том, что для открытия ресторана быстрого питания McDonalds в городе должен жить минимум один миллион жителей. Но Анапа со своими ста тысячами населения опровергла это утверждение. Неплохо покушали. При этом вышло всего по восемь евро на человека. Понятное дело, никто экономить не собирался, просто цены такие. Никак привыкнуть не можем. Да, кто-то скажет, что это вредно. Действительно, в США у большинства населения наблюдаются проблемы с лишним весом. И всё это в первую очередь благодаря коле и гамбургерам. Но, во-первых, мы, мягко говоря, не каждый день так питаемся. Во-вторых, любимые наши бутерброды тоже никто не отменял. По своей концепции они недалеко от заокеанских аналогов ушли. И ничего, все в нашей стране за завтраками их уплетают и не кричат потом о вредности на каждом углу. Пройдясь немного по улицам вечернего Брно, возвращаемся в гостиницу. Город очень понравился. В глаза бросается выверенная европейская архитектура и полный порядок. Культурные люди живут тут. Однозначно.

11:02, 1834 км. Выспались. С утра нас ждал хороший завтрак. Входит в стоимость проживания. Выезд из отеля BRNO. Едем по городу.

11:45, 1837 км. По пути в Венецию заехали на АЗС

«OMV». Заправили машину на 134 евро. На территории этого автозаправочного комплекса расположена автомобильная мойка-автомат. У нас такие заведения называют роботами. Не сразу, но разобрались с порядком действий. Какие кнопки нажать, в какой последовательности и как рассчитаться за услугу. Никого не было поблизости, кто бы мог нам это подсказать. Приведение машины в божеский вид обошлось нам в 219 крон. На чистой заправленной машине, сытые и довольные, мы едем дальше.

12:30, 1885 км. Граница с Австрией. Она – безусловно условная. Всё-таки Евросоюз. Мы рассчитывали просто увидеть очередной дорожный знак и въехать в следующую страну без проблем, но так не получилось. И вот почему. Справа на обочине по ходу движения неожиданно оказался микроавтобус Ford Transit с мигалками и характерной раскраской по бортам. Около него скучали полицейские. Кроме нас, в этот момент на дороге больше никого не было. Mercedes S-класса с российскими номерами сам по себе привлекает внимание служителей правопорядка в этой местности, и смотрится он как волк в стаде овец. Шансов просто проехать мимо у нас не было, и нас остановили. Проверили документы. Нашли-таки к чему придраться. Оформили протокол за отсутствие медицинской страховки. Она нужна, и самое интересное, что она у нас есть. Сделали заранее. Но, как это водится, просто забыли дома. После пятнадцатиминутной беседы с полицейскими, с нас взяли штраф, по двадцать пять

евро с человека. На том и отпустили.

Въезжая из Чехии в Австрию, сразу же замечаешь разницу. И, конечно же, в положительную сторону. Первый австрийский населенный пункт в две улицы сильно впечатлил. Настолько аккуратные здесь домики! Всё в целом ухожено и имеет такой совершенный вид, что складывается впечатление, как будто всё это происходит во сне. Ущипните меня! А может, это всё специально подготовленные и заранее установленные декорации для съемки какого-нибудь высокохудожественного фильма? Нет. Всё происходит на самом деле. Вокруг нас расположены дома обычных граждан. Они настоящие, как и сами люди, и всё остальное.

15:20, 2130 км. Паркинг на шоссе перед городом Грац. Мы находимся где-то в предгорьях величественных Альп. Кругом потрясающая природа. Неподалёку несколько тракторов вдоль дороги косят траву специальными длинными косилками, поддерживая порядок на высоте. Остановились отдохнуть. Сразу бросается в глаза ну очень культурный придорожный туалет. Абсолютно бесплатный, стоит небольшой себе такой павильон у дороги. Внутри него уровень – как у нас в туалете приличного ресторана. Не ниже. Само собой, наличествует вода горячая, вода холодная, современная сантехника, зеркала, мыло, бумага. Что там говорить, даже стиральные машины есть. При этом никого из персонала нет. По крайней мере, на момент нашего визита. Но при этом чистота и порядок. Приятно зайти. Почему-то никто не гадит.

Может быть, все дело в камерах видеонаблюдения?

Вспомните наши придорожные туалеты, которыми народ пользуется, только при самой крайней необходимости. Причём, нередко, делает свои дела, извините, не внутри, а снаружи помещения, за ним. И если внутри, то обязательно мимо. Ну и стены у нас все исписаны различными уравнениями. Где, как правило, фигурируют такие символы, как «икс», «игрек» и ещё какая-то неизвестная. Здесь никому в голову почему-то не приходит мысль разбить зеркало или что-нибудь повредить. Плюнуть на пол или, скажем, вывести на стене корявыми знаками какую-нибудь «народную мудрость».

16:15, 2202 км. Двигаемся дальше по Австрии. Альпы становятся всё выше и выше. И при этом все более прекрасней. Известно, что лучше гор могут быть только горы. Где ещё ни разу не бывал. Заехали в отменный придорожный ресторан. Именно сейчас становится понятно, что первый раз за всю поездку мы действительно вкусно, по-настоящему, обедаем. Наверное, сие заведение имеет пять мишленовских звезд. Не меньше. Но название не запомнил. Спешить некуда, да и уезжать отсюда явно не охота. Хочется, чтобы это тянулось вечно. Как же здесь хорошо! Сели за стол на открытой веранде. Слышно, как жужжат пчелы, непрерывно выполняя свою каждодневную работу. Сидя за столом и сделав заказ официанту, потихоньку осознаем всю прелесть бытия. Сполна. Трапезничали целый час. Австрийский шницель заходит «на ура». Вокруг – отменные пейзажи. Как с картин-

ки. Только лучше. Трава – сочно-зелёная, небо – голубое. Ни облачка. Кругом горы. Где-то вдалеке пасутся коровы. Чистые, как будто только что участвовали в съёмке рекламного ролика шоколада «Milka». Ну просто идиллия какая-то. Даже простой черный чай в такой обстановке ощущается вкуснее обычного. В местном сувенирном магазинчике купили магнитики и что-то ещё.

По шоссе на юг шли с максимально возможной разрешенной скоростью. Лишний раз не нарушали правила дорожного движения. Но нас, «как стоячих» обогнала Skoda Fabia с огромной лестницей на крыше и польскими номерами. Смотрелось это несуразно. Ему бы правый ряд занять и ехать спокойно. Но нет, парень куда-то явно спешит. Машина шла с превышением скоростного режима. Нет, я, конечно, знал, что финны горячие парни, ездят быстро и среди них много хороших гонщиков мирового уровня, как и хоккеистов, впрочем, тоже. Но, чтобы поляки... Это открытие. Удивило. Впоследствии мы не раз встречали по Европе лихачей, и, как правило, на этих машинах красовались именно польские номера. У нас в России тоже есть такие гонщики. При этом их машины совсем для этого не подходят. Особенно это напрягает в городе, который вообще не располагает к гонкам. Особенно на груженых бетоном миксерах-бетоновозах. Так вот, пока мы ехали и рассуждали, как же так, зачем вообще рисковать, подвергать себя и окружающих опасности, еще и с габаритным грузом на крыше, как через несколько кило-

метров увидели эту Skoda на обочине, «зажатую» полицейской машиной со включенными проблесковыми маячками. Тут стоит отметить, что по трассе, ни до, ни после мы не наблюдали полицейских машин и каких-либо постов ДПС. Видимо, нарушителя вычислили по многочисленным камерам и потом приняли меры.

18:25, 2336 км. Продолжаем движение. На юг. Въехали в Италию! Как прекрасна эта страна! Буквально с первых километров. На этот раз действительно было незаметно. Не было никаких полицейских, никаких контрольно-пропускных пунктов и даже намеков на их присутствие. На въезде в страну только скромный стандартный дорожный знак. Убери его и не поймешь, где ты в сейчас. В Австрии или Италии? Может быть, в Швейцарии?

Когда-то границы между странами существовали, в прямом смысле этого слова. Мало того, их постоянно двигали туда-сюда в многочисленных конфликтах и междоусобных войнах. Понятное дело, иной раз они были «на замке». На жестком. Как же здорово, когда для путешественника нет никаких препятствий, по крайней мере в пределах Европы. Можно спокойно перемещаться, наслаждаясь поездкой. Что мы, собственно, и делаем. Вокруг автострады обалденные горы, пронизанные потрясающими воображение тоннелями. Вершина инженерной мысли. Как же их здесь много! Один за другим, с небольшими перерывами нам неизменно попадают они – тоннели, тоннели...

Внутри горного массива эти транспортные порталы изви-ваются зачастую причудливым образом. Между тоннелями попадаются водопады. Причем вода ниспадает вниз не с са-мого верха, как мы привыкли видеть, а прямо из скалы, посредине её. По Австрии мы прошли в общей сложности 451 км. Вроде бы немного. Но страны Европы, они такие. Весьма компактные. У нас, например, чтобы пересечь толь-ко Иркутскую область, один из многих регионов Российской федерации, потребуется проехать как минимум вдвое боль-ше – почти 900 км.

19:10, 2408 км. Всё хорошее когда-нибудь заканчивается. Вот и Альпы остались позади. Этакий серьезный природный барьер, на преодоление которого раньше потребовалось бы гораздо больше времени. В голове сразу мелькают мысли, как удивил в свое время европейских жителей Ганнибал, пе-решедший Альпы во время Второй Пунической войны, при-чем не просто так, а с боевыми слонами. Не отставал в вопро-сах удивлять европейцев, пусть и не очень приятно, и наш великий полководец Александр Суворов, совершив подвиг со своей армией. Он перешел этот величественный горный массив в 1799 году во время войны против Франции.

В Италии нас встретила непогода. Неожиданно пошёл ли-вень. Горы они такие и есть, непредсказуемые. Впереди про-стиралась равнина. Были мысли заскочить по дороге из Ав-стрии в Словению. Это государство в южной Европе: как раз граничит и с Австрией, и с Италией. Бывшая часть Юго-

славии. Имеют сильную экономику, самую лучшую и мощную среди всех бывших коммунистических стран. Более того, из всех славянских стран у нее самый высокий показатель валового внутреннего продукта в расчёте на душу населения. Этим она нас и привлекла. Плюс, безусловно, здесь очень красивая природа. Но, как говорится в известной русской пословице, за всеми зайцами погонишься, ни одного не поймаешь. Поэтому решили не импровизировать и первоначальный план не менять: проследовали мимо Словении.

19:45, 2456 км. Остановились на придорожной АЗС «Agip», относящейся к сети одной из крупнейших мировых нефтяных компаний в мире. Пополнили свои запасы бензина. Заодно посетили туалет. Там же зашли в супермаркет. Он манит своим изобилием. Даже если тебе ничего не нужно, всегда найдется то, что обязательно надо купить. Навязанная маркетологами культура потребления. Витрины сверкают разнообразными яркими упаковками и «нужными вещами». Шумно и не привычно. Здесь уже много людей. На парковке встретили машину с прицепом, на котором стоял ретро автомобиль. Насколько могу судить, он был ориентировочно пятидесятих годов выпуска. Марку определить не удалось, но раритет находился в идеальном состоянии. На тягаче и прицепе красовались московские номера. Пока разглядывал классику, тут же подошел хозяин техники. Разговорились. Оказалось, он едет из Москвы в Италию на очередной тематический ежегодный конкурс. Постоянно в них участву-

ет. Как приятно осознавать, что наши не обходят стороной такие мероприятия. Могут себе позволить! Просто молодцы!

20:30, 2548 км. Добираемся до городка Lido Di Jesolo. На русский язык населенный пункт правильно переводится как Лидо-Ди-Езоло. Это курорт, расположенный в Венецианской лагуне, в провинции Венеция. По сути, это пригород известного на весь мир города. Между ними всего шестнадцать километров. Это финальная точка нашей сегодняшней поездки. Совсем рядом находится она – Венеция! Даже не верится, что мы до неё добрались. По суше, на машине и завтра увидим сей шедевральный город с многовековой историей во всей его красе. Остановились в гостинице под банальной вывеской «New Hotel», но на улице с впечатляющим названием *Via Dante Alighieri*. Надо полагать, она носит имя того самого Данте, великого итальянского поэта, основоположника западной литературы, создателя Божественной Комедии.

Итак, что мы имеем на данную минуту? Мы, приехали на море! Адриатическое, являющееся частью Средиземного моря. Оно плещется буквально в двух шагах от нашей гостиницы, расположенной на второй линии. Его даже слышно. Прямо сейчас. Оно манит к себе и зовёт.

Выгружаем вещи из машины и с большим трудом находим место для её парковки. Для этого надо иметь немного везения и очень много старания, кружа в поисках по району. Тес-

новато. Добавляет сложностей тот факт, что наш Mercedes имеет не маленькую длину. Она больше пяти метров. Поэтому он смотрится тут, как слон в посудной лавке. Все свободные в непосредственной близости от отеля легальные места заняты припаркованными компактными автомобилями буквально бампер в бампер. Кроме того, повсюду запрещающие знаки, подкрепленные весьма убедительными табличками с изображением эвакуаторов. Кто-то на них не обращает внимания. В незнакомой стране, с таким мощным языковым барьером, надо быть полным идиотом, чтобы игнорировать эти дорожные знаки. Итальянцы в основной своей массе не знают английский язык, ну а нам в свою очередь, не знаком итальянский.

Разместившись в гостинице, поздним вечером пошли на пляж. Ну а какие ещё могут быть варианты? По пути проходим мимо стройных величественных столетних кедров. Хвойные деревья – они и в Италии хвойные. Только иголки заметно крупнее, относительно наших, сибирских. Кедры дают непередаваемый аромат. Таким воздухом приятно и полезно дышать. На протяженной бесконечной береговой линии скучает многочисленная армия шезлонгов. Пустуют и кабинки для переодевания, душевые. Ни души. Весь берег разбит на секторы, согласно рангу местных отелей. У каждого из них имеется свой кусок пляжа. У кого-то побольше, у кого-то поменьше. Об этом говорят установленные соответствующие таблички. Вокруг очень много песка, еще боль-

ше воды и никого. Но это только сейчас. Возможно, завтра с утра всё будет по-другому. Но это не точно. С одной стороны, даже хорошо, что берег в данный момент пустынный. Есть возможность спокойно послушать море, погулять. Отвлечься от всей этой суеты, подумать о вечном. О настоящих ценностях. Этому способствуют волны, неспешно переливающиеся друг с другом, в бесконечном движении, создавая свой ни с чем несравнимый, приятный уху шум. Небо хмурое. Даже очень. Вдалеке периодически сквозь этот мрак зловеще сверкает молния, разрезая небо на части рваными яркими линиями. Но у нас пока сухо, осадков не наблюдается. Дождь скорее всего льёт на противоположном берегу, где-нибудь в Хорватии. Наслаждаюсь данной идиллией, создается такое ощущение, что на мгновение время остановилось. Нет, конечно, оно идёт, но все эти минуты не имеют абсолютно никакого значения.

## **6 сентября 2011 года**

11:01, 2587 км. Едем смотреть одно из чудес Света. По пути в Венецию заглянули на АЗС «IP Gruppo API». Заправили 83,07 литров бензина до полного бака. Вышло на 134 евро. Дорога между Лидо-Ди-Езоло и самым красивым городом мира очень причудливо петляет. Такое ощущение, что едем буквально кругами. Вызвано это в первую очередь тем, что местность вокруг сильно заболоченная. Удивительно, но как оказалось, брошенные дома здесь не редкость. По какой причине оставлены столь добротные двухэтажные ка-

менные строения? Не понятно. Они стоят без окон и дверей, с небольшими приусадебными участками, проплывают за окном и грустно смотрят нам в след.

12:00, 2598 км. Венеция. Миновав длинный, прямой мост, расположенный не очень высоко относительно водной поверхности, въезжаем в историческую часть города. Тут же нас встречает сложный перекресток. Много машин и ещё больше дорожных знаков. Они буквально пестрят. Большинство – запрещающие. Здесь же многочисленные полицейские в белоснежных рубашках, следят за их неукоснительным выполнением. По правой стороне сразу же заметили многоуровневый паркинг. Понимаем, что тут без вариантов, нам однозначно нужно попасть туда. Заезжаем на третий этаж и без проблем находим там свободное место.

Паркуем машину, пешком добираемся до чудесного общественного транспортного средства. Бесшумный, без машиниста, то ли трамвай, то ли поезд. Такое наземное короткое метро. Стоит такой современный транспорт, состоящий из нескольких вагонов. Двери открыты, народ заходит. Через некоторое время двери закрылись и он бесшумно, стремительным броском переместил нас на некоторое расстояние в сторону самого центра Венеции. Выходим на конечной остановке, осматриваем этот центр притяжения туристов. Дальше только пешком. Поблизости на якоре стоят два гигантских круизных лайнера. Местный порт ежегодно принимает их в огромном количестве: не менее шестьсот бортов

В год.

Тут стоит обязательно сказать, что Италия не всегда была такой, какой мы её знаем сейчас. На момент нашего визита она как раз отмечала свой сто пятидесятилетний юбилей. О чем свидетельствуют в том числе многочисленные национальные флаги, развешанные на балконах домов. Совсем молодое государство. Именно в марте 1861 года страна объединилась под руководством Джузеппе Гарибальди из нескольких независимых княжеств и королевств в одно мощное государство под названием Италия. До этого существовали отдельно друг от друга Королевство Савойя-Сардиния, Миланское Герцогство, Великое герцогство Тосканское, Неаполитанская республика, Римская республика и другие независимые государства и территории.

Отдельно процветала и Венеция, как Венецианская республика, имевшая место быть с 697 по 1797 года. Причём она имела не только свою исконную территорию на северо-востоке современной Италии, но и располагала своими колониями в бассейнах Чёрного, Эгейского и Мраморного морей. В период расцвета Венецианской республики с ней считались абсолютно все. Это было очень могущественное государство, оставившее весьма существенный след в мировой истории. Своего пика в развитии Венеция достигла в период серии крестовых походов, организованных в XI – XV веках Латинской церковью из стран Западной Европы и направленных против язычников, еретиков и мусульман.

К концу XV столетия Венецианская республика была мощным и богатым государством, вселявшим страх в своих соседей. Процветала торговля и промышленность. Было организовано грамотное налогообложение, вследствие чего простые венецианцы жили очень даже хорошо. Самые известные уроженцы Венеции – это безусловно купец и путешественник Марко Поло, композитор и скрипач Антонио Вивальди, авантюрист и путешественник Джакомо Казанова, живописец Тициан Вечеллио. В честь первого из этих людей названа местная воздушная гавань – международный аэропорт имени Марко Поло, один из крупнейших в Италии. Все бы ничего, но так случилось, что в 1797 году Венеция была захвачена Наполеоном. Так что ничто не вечно под Луной. Всё в этой жизни имеет свой жизненный цикл. Города и страны не исключение. Сначала расцвет, развитие, приходит некая стабильность. Но неизбежно, когда-нибудь настанет закат и всё придёт в упадок.

Сам город меня впечатлил. Самое интересное, что ежегодно здесь бывает громадное число туристов, которое сложно только представить – около двадцати миллионов человек. И каждый для себя найдет что-то своё. Но есть и такие, кому город не понравится. Такой турист обратит внимание лишь на облезлые стены домов да сильный запах нечистот, который, к слову сказать я так и не заметил. Дома действительно местами обшарпаны, но это только придает шарм, некий местный колорит. Так и должно быть. Это как старая доброт-

ная машина премиум класса – крепкая, ещё поедит, но местами просто обязана иметь ржавчину, с которой нужно бороться!

Венеция – это не остров, как могут подумать многие. Она построена на целой плеяде из 117 островов и к тому же имеет материковую часть, которая досталась при слиянии в 1926 году с городом Местре. Среди осколков суши, разбросанных в Венецианской лагуне есть группа из семи островов под общим названием Мурано. Это родина знаменитых стеклодувов. Здесь венецианскими мастерами изготавливается уникальное художественное стекло по особым технологиям, разработанным ещё в XIV веке. Первые поселения на острове Мурано датируются V веком н. э. Рядом располагается остров-ресторан Маццорбо с плантациями виноградников.

Есть и остров-кладбище под названием Сан-Микеле. Изначально здесь была крепость, в которой располагался местный монастырь. Спустя некоторое время в монастыре организовали тюрьму. После захвата Венеции Наполеоном, по его личному приказу в 1807 году остров был превращен в городское кладбище, где стали хоронить венецианцев. И не только. На кладбище соседствуют три части: католическая, протестантская и православная. Здесь покоятся наши соотечественники. В том числе русский театральный и художественный деятель Сергей Дягелев, композитор, один из крупнейших представителей мировой музыкальной

культуры XX века Игорь Стравинский, а также поэт и лауреат Нобелевской премии по литературе 1987 года Иосиф Бродский. в 1469 году на острове Сан-Микеле по проекту итальянского скульптора и архитектора раннего Возрождения Мауро Кодуччи была построена церковь, являющаяся главной достопримечательностью острова.

Есть на просторах Венецианской лагуны и остров чумы – Повелья. Сюда в разгар эпидемии одновременно свозили трупы и больных людей, где затем сжигали. Всех вместе. Даже представить сложно, какой кошмар тогда здесь имел место быть. Позже на острове была организована психиатрическая больница. Она действовала с 1922 по 1968 года. Изначально это был обычный остров, заселённый в 421 году жителями Падуи, которые спасались здесь от разрушительных набегов варваров. Затем, в XVIII веке Повелья превратилась в карантинную станцию для кораблей, прибывающих в Венецию. Остров имеет дурную славу. Поэтому не удивительно, что здесь распространено множество легенд про не упокоенные души.

На удалении семи километров от центра Венеции расположен другой известный остров лагуны – Бурано, известный своими цветными домами. Здесь с XVI века процветает специализированное производство кружев.

Интересной особенностью является то, что в Венеции нет мусорных урн и соответствующих баков. Но город чистый. Проблему сбора отходов решают следующим образом.

На домах внизу имеются многочисленные крючки для мусора, внешне напоминающие таковые для одежды. На них вешают пакеты с мусором. Жители верхних этажей, чтобы лишний раз не спускаться вниз, аккуратно на специальной веревочке перемещают сверху свой мусор, и он также висит на крючках в мешках. С утра его собирают обученные люди и вывозят на материк на специальных катерах.

Еще одной особенностью Венеции является то, что в городе совсем нет лавочек. Это сделано специально для того, чтобы многочисленные туристы заходили посидеть в кафе. Это дополнительная выручка. Хочешь, не хочешь, а надо что-нибудь заказать. Очень умное решение, учитывая, что ежедневно в Венецию приезжает более пятидесяти тысяч человек.

Посмотрели знаменитый мост Риальто. Это один из четырёх мостов, перекинутых через Гранд-канал Венеции. Это, наверное, самая узнаваемая часть города, растиражированная по всему миру миллионами снимков и видео. И, естественно художественными фильмами. Самый известный мост Венеции, являющийся одним из символов города. Мост очень старый и первоначально появился в 1181 году. Затем, в середине XIII века был возведён новый деревянный мост, который в 1444 году успешно рухнул. Третий вариант моста, построенный вскоре после обрушения предыдущего, был более сложным с инженерной точки зрения и имел конструкцию, позволявшую разводиться пролеты для пропуска проходивших здесь судов. Он просуществовал ровно восемьдесят

лет, прежде чем обрушился в 1524 году. Но ещё раньше власти стали прекрасно понимать, что городу нужен новый мост и старая переправа со своими задачами явно не справляется. Рассматривались различные проекты каменных сооружений, первый из которых датирован 1503 годом. В результате новый мост был построен только к 1591 году. Несмотря на то, что, ссылаясь на неудачный проект, известный выдающийся архитектор Винченцо Скамоцци предсказывал третье крушение конструкции, оно не состоялось и мост Риальто дошёл в таком виде до наших дней. То есть ему уже исполнилось 420 лет. Весьма почтенный возраст.

Пешком неспеша дошли до центральной площади Святого Марка. Пообедали в одном из многочисленных ресторанчиков, расположенных по периметру площади. Удивило то, что при наличии такого количества туристов мы без проблем нашли свободный столик и сама трапеза обошлась относительно недорого. Может быть, нам просто повезло. Кушали под открытым небом. Нам выпала такая прекрасная возможность при не менее хорошей погоде. Мимо проплывает бесконечный поток людей. Ещё больше по площади гуляет голубей. Полюбовались собором Святого Марка, впечатлила отдельно стоящая башня, изображение которой, наверное, видел каждый житель Земли. Это колокольня собора святого Марка, служившая раньше маяком и даже сторожевой башней. В том запоминающемся виде, в каком мы её знаем, башня была построена к 1514 году. В 1902 году она рухнула,

на восстановление ушло десять лет. Памятник архитектуры мирового значения был восстановлен в 1912 году в перво-зданном виде. Иногда на площадь, во время приливов прибывает вода, доходящая по щиколотку. Но нам повезло. Сухо.

Прогулявшись вдоволь по центральной площади, тут же обнаружили стоянку гондол. Обратный путь решили проделать по воде, причем классическим историческим способом, чтоб полностью прочувствовать местный колорит. Да если быть до конца откровенным, на самом деле устали ходить пешком. С непривычки. Обычная стоимость поездки составляет сто двадцать евро, но нам удалось сторговаться до ста. Не без труда, но разместились втроем. На корме четвертым встал наш капитан, он же рулевой – один из гондольеров, в обязательных чёрных брюках. При движении он смотрел вперед, находясь сзади по ходу движения, немного раскачивал лодку с боку на бок и пел свои песни. Лодка черного цвета, очень узкая и длинная. Управление ей осуществляется одним единственным веслом, которое является одновременно и рулем, и движителем. Неспешно мы маневрировали по каналам города. Местами, где была совсем ограничена видимость, гондольер при подходе издавал резкий звук и в ответ мы слышали похожий отклик его коллеги. Другой гондольер с встречной гондолы успешно извещен о нашем присутствии в мертвой зоне и столкновения не будет. Вот такие правила движения.

Профессия гондольера очень почётна и романтична, она чисто мужская, требует лицензии и как правило передается от отца к сыну. Приятно осознавать, что традиции и свою самобытную культуру здесь стараются сохранить. Для полноты картины, стоит сказать, что в Венеции всё-таки была одна единственная женщина-гондольер. По какой-то причине ей сделали исключение, подтверждающее собственно существование самого правила. Еще обратили внимание на такой нюанс – женщина в одном из домов вышла на свой балкон и вдруг стала разговаривать с соседкой с другого балкона, на торце здания, не имея физической возможности её видеть. Каким образом она узнала, что на невидимом балконе в данную минуту вообще кто-то есть? Или они выходят поговорить в определенное время? Вы разговаривали когда-нибудь с невидимым собеседником не по телефону? По пути следования, между песнями наш гондольер рассказывал нам разную полезную информацию, словно экскурсовод. Не навязчиво так.

– Посмотрите пожалуйста, вот в этом доме жил Казанова – начал он.

Мы с интересом смотрели и кивали. Николай в шляпе с широкими полями, которую он приобрел в местном сувенирном магазине, вообще смахивал на настоящего мафиози. Я купил детям венецианские маски, изготовленные здесь. Они подороже китайских массовых поделок. И выглядят приличнее. Очень красивые. Их вряд ли можно с чем-то спу-

тать.

Кстати, интересная история насчет самого карнавала. Он проходит ежегодно в феврале месяце. Костюмированный праздник, которому не менее тысячи лет, привлекает всеобщее внимание. В разное время он несколько раз запрещался, но тем не менее дожил до наших дней. Интересной особенностью является тот факт, что маска и костюм полностью скрывают человека и изначально непонятно, кто перед вами – мужчина или женщина. Раньше приходилось еще сложнее – не известно было какого сословия и рода деятельности человек, скрывающийся за маской. Этим раньше вполне успешно активно пользовались, в том числе для достижения самых разных целей.

– А вот в этом доме жил Марко Поло. Знаете такого? – Продолжал свой рассказ гондольер. Кстати, они обязаны знать английский язык.

Смотрим на дом. Самый обычный. Никакой мемориальной таблички. Так про любой дом сказать можно, проверить информацию сложно. Но мы доверяем, наш гондольер солидный, в его знаниях сложно усомниться. А вообще, здесь не дома, а дворцы.

Добравшись на гондоле до нашей конечной точки, вернее сказать, начальной утрешней, довольные и уставшие выбираемся из неё и плетемся на паркинг.

17:00 г. Венеция. Выежаем с паркинга. После посещения этого удивительнейшего города получили несомненно неза-

бываемые впечатления. Да, каналы есть, например, в Санкт-Петербурге, карнавалы в Бразилии, маски также не столь редки в мире и встречаются в некоторых странах. Но только здесь квинтэссенция этого всего сразу одновременно. На мой взгляд, сочетание этих трех моментов высокой аутентичности, подкрепленное гондолами с гондольерами и удивительной красоты архитектурой и создает узнаваемый образ Венеции во всем мире, знакомый людям как правило со школьной скамьи. Нина Алексеевна нам тоже в начальных классах рассказывала про этот город, ссылаясь на тот факт, что при строительстве Венеции широко использовалась сибирская кедровая сосна. А еще здесь на ежегодной основе проводится Венецианский международный кинофестиваль, к слову сказать, старейший в мире. Он был основан в 1932 году итальянским диктатором Бенито Муссолини. Но об этом мы узнали гораздо позже.

В любом случае, каждый гражданин мира обязан хотя бы раз в жизни побывать в Венеции. Это обязательный пункт программы. Нужно воочию убедиться в совершенстве и изяществе этого чуда Света. Есть угроза, что в результате изменения климата и таяния ледников, поднимется уровень мирового океана. Тогда Венеция, много чего пережившая за все эти столетия будет под очевидной угрозой своего исчезновения. Так что спешите. Пока есть такая возможность.

**07 сентября 2011 года**

Сегодня у нас настоящий, классический день отпуска для

сибиряков, живущих, между прочим, дальше всех на Земле от моря и видящих его большую часть своей жизни лишь по телевизору. И иногда в своих снах. Никуда сегодня мы не ездили. Мы это заслужили. Никаких экскурсий. Несмотря на то, что не менее семидесяти процентов всего мирового культурного наследия находятся именно в Италии. Наши лучшие друзья на сегодня это пляж и море. Машина благополучно стоит, занимая своё законное место на парковке. Мы её даже не заводили. И вообще к ней не подходили. Поэтому пробег за сегодня ноль километров. Причем, и пешком мы прошли тоже не много. Если говорить современным сленгом, то, наиболее подходящими терминами к тому, чем занимались мы сегодня, наиболее подходят, пожалуй, слова батониться и чилить.

Весь день провели на пляже с перерывом на обед. Во время него посетили местный ресторанчик, где отведали чудеснейшей средиземноморской кухни. К своему удивлению, я обнаружил, что некоторые итальянские слова не нужно переводить на русский язык. И так всё понятно. Видимо имеют место прямые заимствования. К услышанному ранее на АЗС слову (бензин), во время изучения меню добавились новые примеры. Так, котлета здесь есть не что иное, как , а например помидор – . А я предполагал, что это будет что-то вроде «томато». Не угадал. Таким образом, одно из первых блюд, отведанных мной на итальянской земле, была Миланская котлета, или котлета по-Милански – . Чудеснейший вкус.

## *benzina cotoletta pomodoro Cotoletta alla Milanese*

Сегодня мы много купались в море и много загорали. Сложно сказать, чего было больше. Вода была просто прекрасна. Во вторую половину дня, ближе к вечеру от Николая поступило предложение не ехать ни на какую Формулу-1, а оставаться здесь.

– Тут мы на море, всё нужное есть. И так хорошо. Гостиницу можно продлить. Кормят тут вкусно, зачем менять отличный отдых на непонятно что? – резюмировал Коля.

Но, нас с Димой двое – большинство. И мы голосуем за гонки, а значит – мы едем. На пляже, кстати, рядом с нами весь день топлес загорала, находясь кверху большими яркими глазами симпатичная девушка с хорошей фигуркой, приехавшая отдыхать с родителями. Похоже на два её высших образования, кроме нас никто здесь не обращал внимания. Странно. Пляж тут обычный, не нудистский. Жили они недалеко, в соседней гостинице. И тоже приехали на машине. И, судя по номерам – они с соседней Австрии.

### **08 сентября 2011 года**

Вторые сутки подряд, весь день находимся на пляже. Купаемся, загораем, кушаем вкусности. Некоторые параллельно выпивают. Итальянская кухня определенно хороша. И климат неплох. Всё располагает для высококачественного отдыха. Набираемся сил, поправляем здоровье. Из воды выходить не охота. Совсем.

Прямо над головами пролетают низколетящие военные

истребители, держа курс на Африку. Не стоит забывать, что недалеко отсюда проходит военная операция в Ливии, где силы стран блока НАТО вмешались в гражданскую войну в этой североафриканской стране. Данная интервенция продолжалась с марта по конец октября 2011 года, то есть мы её вполне застали. В результате действий интервентов было свергнуто законное правительство Каддафи, а сам он убит. Таким образом, американские солдаты и их союзники из восемнадцати стран вторглись в независимое государство и пытались навязать там свои порядки. Этакое принуждение к демократии с автоматом наперевес. Отношение к этому многих россиян, включая официальное руководство, резко негативное. Любая война – это сотни, тысячи, а иногда и миллионы загубленных жизней в чьей-то грязной игре. Россия, Беларусь, Китай, Турция и ряд других стран решительно выступили против данной интервенции. Понятное дело, что в результате действий стран НАТО погибли в том числе мирные жители. Как говорится, когда дрова рубят, щепки летят. Оценка масштабов трагедии разнится очень сильно, смотря кто как считает. В разных источниках можно встретить кардинально отличающиеся цифры друг от друга – от 700 человек до сорока тысяч. Кроме того, 20 октября 2011 года с повышенной жестокостью произошло зверское убийство ливийского лидера Муаммара Каддафи, который правил страной сорок два года, с 1969 по 2011 год. От Венеции до столицы Ливии Триполи строго на юг лететь почти полторы ты-

сячи километров. Для современного самолета не проблема преодолеть такое расстояние всего за пару часов.

Но к вечеру всё-таки произошли некоторые изменения нашего раслабона. Раз решили ехать на гонки, то нужно заранее позаботиться о том, чтобы попасть туда. А билетов на руках у нас на ту минуту не было. Это недоразумение решили исправить во второй половине дня.

20:35, 2646 км. Поднимаем якорь и едем за билетами на Formula Uno. Посмотрели в интернете, где есть ближайшая возможность их приобрести. Дали задание навигатору и выдвигаемся туда.

22:00, 2689 км. Купили билеты! В итоге взяли их в большом супермаркете, название которого не запомнил. Там на первом этаже есть отдел One Ticket, где можно приобрести билеты абсолютно на любое мероприятие в одном месте – хоть в театр, хоть на оперу, хоть на Формулу 1. Очень удобно. Всё для людей.

**09 сентября 2011 года**

Третий день подряд находимся на море. Если конкретно, то на пляже. Опять купаемся. Снова загораем. Дима, ничего нам не сказав, отлучился. И пропал надолго. На всю вторую половину дня. Вечером выяснилось, что он один ездил за аккумулятором. По какой-то причине решил купить новый, хотя со старым проблем не было. По крайней мере машина заводилась нормально. Впрочем, хозяин – барин. Решил, так решил. Но лучше было бы, конечно, съездить всем

вместе. Проветриться. Дмитрий нашел станцию техобслуживания автомобилей, там и была приобретена и заменена батарея на новую. Во время посещения сервиса, к Дмитрию подошел негр и стал навязчиво что-то предлагать. Тут стоит сказать, что в принципе в округе их обитает довольно много. Даже на пляже. Ходят между отдыхающими и без конца предлагают купить часы, очки от солнца и прочую дешевую китайскую ерунду, которую пытаются выдать дороже, чем она есть на самом деле. Некоторые персонажи все облеплены товаром. Например, типа дорогими часами. У них все руки от запястий и выше в продукции, которая дешево играет зайчиками на солнце. Их же видно, за километр, что это не швейцарские брендовые часы, а блестящие, сверкающие дешевые ширпотребные изделия. Так вот, Дмитрий не совсем понял, что было нужно данному афроамериканцу и вежливо отказался от его услуг, сказав, что ему ничего не нужно. Но чернокожий парень не унимался и стал вести себя явно агрессивно. В таких условиях, Диме пришлось даже достать с бардачка нож, и продемонстрировать его оппоненту. Он показал всем своим видом, что готов обороняться. Увидев в руках «жертвы» оружие, наглец опешил. Это его явно отрезвило. Конфликт был мгновенно исчерпан. Что-то бормоча, негодяй удалился восвояси, а наш друг спокойно сел в свою машину и вернулся в гостиницу. Вот такие вот приключения на ровном месте имеют место быть.

В Лидо-Ди-Езоло на этот раз мы жили в одном трехмест-

ном номере. В тесноте, да не в обиде. Тем более, что для ночевки он вполне подходил, а днем мы были на улице. Взяли его за сорок евро в сутки, так как других свободных номеров в гостинице просто не было. Его изначально оплатили на один день и потом каждый раз продлевали на сутки вперед. Благо бронирований не было. Ведь его кто-то мог застолбить через интернет. Но мы ведь не знали наверняка, на сколько суток нам здесь понадобится жильё. Вообще, с проживанием нам определенно везло, так как, не зная, где нас застанет ночь, мы не бронировали заранее гостиницы, а делали это только лишь по мере своего продвижения. По факту пребывания. К вечеру сегодняшнего дня выяснилось, что в соседний с нашим номер заехали три очень даже симпатичные молодые девушки, национальную принадлежность которых с ходу нам установить не удалось. Да, в принципе, это и не важно. Но у нас совсем другие цели. Завтра нам нужно уезжать. Жалко, конечно, что они не заселились раньше, но мы имеем то, что имеем.

Вечером сходили в супермаркет и набрали хорошего вина и других вкусняшек. На обратном пути посетили фирменный отдел мороженого и попробовали там местную продукцию. Понравилось. Очень вкусно. Честно говоря, другого и не ожидали. Решили отметить прощание с морем и вообще с таким замечательным местом. Да, нам крупно повезло. И когда теперь мы сюда ещё вернемся? Допоздна, сидели на балконе нашего номера. Он как раз выходит на море.

Второй этаж, самое то. На балкон вынесли стол и три стула. Пили, кто что. Ели. Наслаждались жизнью. Вели разные разговоры. В частности, говорили про жизнь, наслаждаясь средиземноморским воздухом и красивым видом округи, находящейся в зоне нашей видимости. На полу балкона всё уложено в кедровых иголках. Но они совсем не мешают, наоборот, только дополняют прекрасную атмосферу.

Надо сказать, что вечерами Лидо-Ди-Езоло, и так сам по себе весьма красивый населенный пункт, неожиданно превращается в городок сказку. Прекрасную архитектуру в темное время суток дополняет грамотно организованная подсветка улиц. Народу на улицах города вечером и поздно вечером заметно прибавляется. Массы людей с пляжей перебираются сюда и неспешно слоняются по многочисленным магазинам, барам и ресторанам. Всё в совокупности дает ощущение некоего нескончаемого праздника в уютной, теплой атмосфере.

Трудно себе представить, но даже здесь не всегда было мирно. В частности, в Первую мировую войну в Лидо-Ди-Езоло состоялось несколько сражений между итальянскими и австро-венгерскими войсками. В дальнейшем, в 30-е годы XX века в данной местности активно началось развитие туризма. В это время в городе были построены первые отели и многочисленные виллы. В 60-х годах тенденция продолжилась второй волной. Именно тогда центр Лидо-Ди-Езоло и протяженная береговая полоса были застроены новыми со-

временными отелями. Сюда, через Альпы, на отдых массово отправились на своих автомобилях немцы и австрийцы целыми семьями. Благо компания Volkswagen к тому времени уже выпустила свой знаменитый бестселлер, микроавтобус Transporter T1. Европа оправилась от последствий Второй мировой войны и все народы здесь стали жить дружно.

### **10 сентября 2011 года**

С утра выспались и плотно позавтракали. Сам завтрак в этой гостинице был потрясающий, по популярной системе всё включено. Стол ломился от изобилия, и голодными уйти отсюда было точно невозможно. Жалко, конечно, но всё когда-нибудь заканчивается. Нам нужно ехать дальше.

11:30, 2810 км. Выехали с города Lido Di Jesolo. Всё у нас спонтанно, чёткого плана нет. Как показала практика, это только плюс. Много вопросов можно решить на месте. Главное добраться до этого самого места. Гонки только завтра, поэтому у нас впереди есть целый день. Квалификацию можно посмотреть по телевизору, либо узнать результаты в интернете. Расстояния в Италии маленькие, но в любом случае хочется использовать время с толком, пользой и расстановкой. Поэтому решаем по ходу движения заехать на завод Ferrari. Ну а что нам стоит дом построить, нарисуем – будем жить. По мелочам не размениваемся.

В 13:50 добрались до Маранелло. Этот итальянский городок в области Эмилия-Романья провинции Модена с населением менее двадцати тысяч человек известен всему миру

тем, что это родина Ferrari. И этим всё сказано. Знаменитый итальянский бренд имеет здесь свой главный офис, завод, музей и штаб-квартиру своей гоночной конюшни Scuderia Ferrari, а также гоночную трассу «Фьорано», на которой тестируются все автомобили бренда.

Около фабрики, основные видимые нам цеха и офисные здания которой выполнены из красного кирпича, высотой в два этажа, увидели контору по прокату машин. Не знаю, относится ли данная структура к самой Ferrari, или это просто удачно присоседились некие коммерсанты, но на большой площадке были выставлены все свежие актуальные модели и некоторые недавно выпускавшиеся и снятые с производства машины именно этого одного бренда. И не просто выставлены. За чисто символическую плату на них даже можно прокатиться. И не просто прокатиться в кресле пассажира, а непосредственно за рулем. Вот это удача!

Первым делом взяли две машины на тест драйв. Дмитрий поехал на красной Ferrari 458 Italia, созданной при участии Pininfarina. Что уж говорить, многие модели из Маранелло созданы с привлечением специалистов именно этого ателье. Николай также быстро подобрал себе подходящий вариант. Я же был немного расстроен, так как с детства люблю совсем другой итальянский бренд Lamborghini. Нет, их нельзя сравнивать напрямую. Это две совершенно разные философии в производстве спортивных машин. Но вот, очутившись здесь, на родине Ferrari, пришлось стоять и ду-

мать, на чём же, собственно, можно поехать? Брать машину в аренду или не брать? Вот в чем вопрос. Пока стоял и размышлял, какая модель с жеребцом на капоте подойдет мне больше всего, параллельно разглядывал огромную парковку. А может все-таки доехать до Сант-Агата-Болоньезе? Тут всего-то 26 км. Это не расстояние. Но, с другой стороны, есть ли там вообще такая возможность взять машину на прокат? Доподлинно никто не знал. А здесь такая возможность есть. Значит, надо использовать.

Мысли роем кружили в голове. И тут я увидел её! В самом дальнем углу стояла никому не нужная Lamborghini. Всеми забытая, к ней даже никто не подходил. Более того, на неё даже издалека никто не обращал никакого внимания. Как будто её нет. Вообще, зачем она здесь? Чтобы давать людям возможность сравнить и показать превосходство Ferrari? Сложно сказать, но в моей голове в тот момент, в ту самую секунду, молнией промелькнула одна единственная мысль, что это судьба! Бегом мчу на ресепшн и объясняю менеджеру, что мне нужна именно она! Оформляем авто на прокат на двадцать минут. Стоимость – сто евро. Страховка включена. Моей избранницей оказалась ярко-зелёная, прямо кричащего лягушачьего цвета Lamborghini Gallardo LP570—4 Superleggera. Это модификация базовой модели, представленная широкой публике на Женевском автосалоне в марте 2010 года. Относительно оригинальной Gallardo, эта вариация имеет меньший вес и большую мощность. Как раз

то, что нужно.

Усаживаюсь за рулем. Приставленная ко мне помощником симпатичная девушка, сотрудница компании, долго возится с многоточечными спортивными ремнями безопасности, пытаясь меня пристегнуть. Справа устроился инструктор. Сзади в салоне прикреплена камера, которая всё снимает. После тест-драйва на руки выдается компакт диск с записью поездки. Всё! Наконец-то меня пристегнули, проинструктировали, начинаем движение.

Lamborghini Gallardo LP570—4 Superleggera выпускалась в период с 2010 по 2013 года и имеет следующие характеристики. Мотор V10 с рабочим объемом камеры сгорания в 5204 кубических сантиметров выдает пятьсот семьдесят лошадиных сил, что и зашиито в названии модели. При этом масса машины всего 1340 килограмм. Этого удалось достичь благодаря широкому применению карбона. Максимальный крутящий момент 540 Nm. Разгон с нуля до ста километров в час составляет 3,4 секунды. С места первые две сотни километров в час машина набирает всего за 10,2 секунды. Максимальная скорость при этом составляет 325 км/час. Кстати, Lamborghini Gallardo и Ferrari 458 Italia являются прямыми конкурентами на рынке, но все равно нужно понимать, что философия у брендов разная. Об этом чуть позже. Lamborghini Gallardo LP570—4 Superleggera имеет время прохождения круга 7,38 минуты на знаменитой эталонной трассе Нюрбургринг в Германии. Всего за три года производ-

ства было выпущено не более 150 экземпляров этой модели. По кузову от стандартной Gallardo не так много отличий, зато внутри здесь установлены оригинальные ковшеобразные сиденья и при изготовлении деталей салона широко использован карбон. В частности, из этого прочного, но очень легкого материала сделана центральная консоль и дверные панели.

Выехали с территории парковки. Едем исключительно по городу. По самым обычным улицам, с пешеходами и пешеходными переходами, светофорами и разнозначными дорогами. В обстановке быстрого знакомства с машиной и её органами управления и ещё более быстрого ускорения при малейшем нажатии педали акселератора, не успеваю толком следить за дорожными знаками, слишком быстро они мелькают за окном. Попытаюсь описать свои ощущения от перемещения в пространстве за рулем Lamborghini. При нажатии педали газа в пол происходит что-то потрясающее. Молниеносный подхват и стремительнейшее ускорение сопровождаются раскатным громом, издающим силовой установкой, расположенной прямо за спиной. Это удалось прочувствовать в полной мере, как только смог выехать на затяжную прямую. Но она быстро закончилась, пришлось сбавлять темп. Вот тут-то и проявилось самое, на мой взгляд, интересное. Машина была явно недовольна таким положением дел и при резком сбросе скорости, сопровождавшемся перебором передач сверху вниз, начала недовольно вздыхать

и всхлипывать. Это просто надо слышать! Вообще, с учетом инструктажа, пристегивания меня к сиденью и самой поездки, в общей сложности вышло ровно полчаса. Тридцать минут владения мечтой, во время потрясающих воображение ускорений с которой, я испытал за рулём настоящий оргазм.

В детстве в моей комнате висели два плаката над кроватью. На одном была изображена черная Lamborghini Countach, а другом черная De Tomaso Pantera последней генерации. В книжном шкафу стояли две модели производства итальянской фирмы Bburago выполненные в масштабе 1:18. Это были Lamborghini. Чёрная Countach и жёлтый Diablo. Тогда, двадцать лет назад даже не предполагал, что могу их увидеть вживую, не то, чтобы ездить. И вот, Lamborghini Diablo удалось в свое время увидеть в Москве, на выставке и даже посидеть тогда в её салоне. А теперь и прокатился. На Gallardo за рулём. Несомненно, сегодня один из самых счастливых дней в моей жизни.

После удивительной поездки на самых лучших машинах в мире, в обязательном порядке посещаем музей Ferrari, расположенный тут же. Для Энцо Феррари гонки были самым важным делом в жизни, и он в них всегда участвовал. Начинал он, будучи гонщиком, на машинах FIAT выступая за команду Alfa Romeo. Энцо Феррари, создатель всемирно известного бренда Ferrari, родился в 1898 году в Модене. В 1920 году он устраивается водителем в гоночное подразделение Alfa Romeo. С этого момента началась его стреми-

тельная успешная карьера автогонщика. Он выигрывал гонку за гонкой, набирая свой престиж и делая Alfa Romeo одним из самых успешных производителей спортивных автомобилей тех лет. В 1929 году Феррари создает свою гоночную команду Scuderia Ferrari, которая переводится как «Конюшня Феррари». Это было гоночное подразделение Alfa Romeo. В 1932 году Энцо уходит из гонок, решив сосредоточиться на управлении командой. Кроме того, он был конструктором машин. В то время за рулём Alfa Romeo P3 блистал знаменитый Тацио Нуволари. В начале тридцатых годов XX века на автомобилях команды появляется знаменитая эмблема – вздыбившаяся лошадь на желтом фоне. По одной из версий, эмблема была взята со сбитого во время Первой мировой войны немецкого самолета. Конь – символ Штутгарта, а золотистый цвет, на котором он изображен – цвет города Модены. Alfa Romeo в сотрудничестве с гоночной командой Ferrari в тридцатых годах успешно боролась на трассах с такими именитыми конкурентами, как Mercedes и Auto Union. Последняя компания известна нам всем теперь, как Audi. Потом у вспыльчивого Энцо были конфликты и разногласия с руководством материнского производителя машин, вследствие чего Alfa Romeo и Ferrari расстались. В 1947 году была основана Scuderia Ferrari. Дебютом же самостоятельной, независимой гоночной команды считается следующий, 1948 год. И теперь главным конкурентом становится именно Alfa Romeo.

Команда Формулы-1 «Скудерия Феррари» на данный момент является старейшей командой, участвующей с 1950 года в этих гонках и более того, самой успешной командой чемпионата за всю его историю. Шестнадцать раз Ferrari завоевывала Кубок конструкторов – главную награду для производителей машин в классе гонок Формулы-1. Наибольшее количество побед команде принес немецкий гонщик Михаэль Шумахер. Семикратный чемпион мира завоевал пять кубков именно с Ferrari, причём сделал это подряд с 2000 по 2004 года. Галерея Феррари, которую мы сегодня посетили, находится всего в трехстах метрах от одноименной фабрики, где производят автомобили Ferrari. Она была открыта в 1990 году. Ежегодно музей посещают до полумиллиона человек. Экспозиция, представленная здесь, разделена на несколько тематических залов. Машины Формулы-1 выставлены по кругу, под немаленьким наклоном вперед. Освещение подобрано грамотно. Очень интересно смотрится. Напоминает чем-то цирковую арену. Причём ряд помещений музея выполнено в суперсовременном футуристическом стиле, а ряд – как будто бы в тщательно отреставрированных и приспособленных для экспозиции бывших заводских корпусах. Хотя это вполне может быть новодел, грамотно имитирующий фабричный цех. Здесь размещены многочисленные модели Ferrari разных лет выпуска, моторы, призы, фотографии и другие исторические ценности.

Ферруччо Ламборгини, в отличие от Энцо Феррари, ни-

когда особо не интересовали гонки. В этом и состоит принципиальная разница между двумя брендами, созданными этими великими людьми. Это надо понимать. Нет, конечно, он один раз всё-таки попробовал, но вышло не очень удачно. Может, это и к лучшему. В конце сороковых годов XX века Ферруччо участвовал в гонке на выносливость Mille Miglia на модернизированном собственными силами автомобиле марки FIAT, но попал в аварию. Есть довольно известная история, как познакомились Ферруччо и Энцо и что из этого вышло. Ферруччо Ламборгини родился 28 апреля 1916 года в местечке Ченто провинции Феррара, что в регионе Эмилия-Романья. То есть он был младше Энцо на восемнадцать лет. С детства Ферруччо проявил любовь к технике. После Второй мировой войны в Италии имелось множество разбитых военных машин, разбросанных на полях. Между тем, экономика страны, в частности аграрный сектор нуждался в сельскохозяйственной технике. По ней наблюдался явный дефицит. В 1948 году Ламборгини основал собственную компанию Lamborghini Trattori S.p.A, а в следующем, 1949 году выпустил первый трактор собственной конструкции. То есть, как бизнесмены, Ферруччо Ламборгини и Энцо Феррари стартовали одновременно, только один успешно занимался тихоходными тракторами, а второй не менее успешно быстроходными спортивными автомобилями. А это, как говорят у нас в Одессе, две большие разницы. Будучи уже успешным итальянским промышлен-

ником, Ферруччо в 1960 году основывает еще одну компанию по производству промышленного охлаждающего оборудования. Как человек весьма состоятельный, он мог себе позволить покупку дорогого спортивного автомобиля, и это был Ferrari. Покатавшись на нем, Ферруччо не был в восторге от работы трансмиссии. Она регулярно выходила из строя. В конце концов, устав от бесконечных поломок, Ламборгини решил лично разобраться в проблеме и с удивлением обнаружил, что некоторые детали, примененные в Ferrari, имеют низкое качество и самое главное, их можно заменить запчастями с собственного склада. Что и было сделано. Проблема низкой надежности трансмиссии Ferrari была успешно решена. Воодушевленный этим фактом, в один из прекрасных летних дней Ферруччо Ламборгини наведялся с визитом в офис к Энцо Феррари. Причем не с претензиями, а с готовым решением известной проблемы. Но разговор дружеским не получился. Энцо был возмущен, что какой-то там производитель тракторов смеет явиться нагло вот так посреди дня и критиковать его машины. Он не имеет права, так как определенно ничего в них не понимает. Оскорбленный, Ферруччо Ламборгини выскочил из кабинета Энцо с идеей создать машину лучше, чем Ferrari, а Энцо в свою очередь выкрикнул в след уходящему визави, чтобы он не смел сюда больше приходить, а секретарше велел больше не пускать этого деревенщину в подтяжках.

Богатому владельцу нескольких компаний Ферруччо Лам-

боргини не составило труда основать в 1963 году Automobili Lamborghini S.p.A. Новую фабрику по производству спортивных автомобилей организовали в коммуне Сант-Агата-Болоньезе, в регионе Эмилия-Романья, провинции Болонья. Территориально, это не далеко от фабрики Ferrari. Более того, Ферруччо пригласил к себе на работу некоторых ведущих специалистов Феррари, своего главного конкурента. В частности, Боба Уоллеса и Джанпаоло Даллару. Бывший главный инженер Ferrari, талантливейший конструктор Джотто Биццарини также работал на Ламборгини.

Результат не заставил себя ждать – уже спустя всего три года, в 1966 году мир увидел потрясающую воображение Lamborghini Miura. Это был первый суперкар в истории. Автомобильная промышленность ранее ничего подобного не производила. Lamborghini изобрели новый класс автомобилей. Не больше и не меньше. Серийная Miura, оснащенная мотором V12, стала не только первым суперкаром в мире, но и первой гражданской моделью с центральным расположением двигателя, и вообще с таким количеством цилиндров, причем предназначенная для движения не на гоночных трассах, а на дорогах общего пользования. Более того, настроенный изначально против гонок, Ферруччо всячески отвергал участие его компании в любых видах соревнований, даже посредством технической помощи независимым гоночным командам. Дизайн кузова для Miura разработало ателье компании Bertone, под руководством Джорджетто Джуджа-

ро, при непосредственном участии Марчело Гандини, ставшим в итоге автором окончательного варианта.

Дальше были не менее удачные модели. В частности, немало удививший публику на Женевском автосалоне 1971 года Countach, продержавшийся в производстве шестнадцать лет. Своим названием Countach нарушил традицию, согласно которой названия моделей Lamborghini связаны с корридой. Кунта! Это высшая степень восхищения. Именно это слово произнес маэстро Нуччо Бертоне, когда впервые увидел новый проект в своей студии. Да, в наши дни есть суперкары и помощнее и гораздо быстрее, но именно Countach обладает особенным шармом и способен как никакой другой автомобиль в мире заставлять поворачивать свои головы прохожих и смотреть ему в след. Фактор крутости у этой модели Lamborghini зашкаливает, и он до сих пор не превзойден никаким другим автомобилем в мире. Да, тесноватый педальный узел, смещенный до упора вправо. Не каждая обувь подойдет для управления этим чудом. Да, мягко говоря, не самая удобная посадка за рулём и далеко не самая образцовая обзорность. Даже по меркам суперкара. Эргономика, мягко говоря, страдает. Но это вынужденная необходимость, обусловленная спецификой транспортного средства. Боковые окна, и те открываются на чуть-чуть. Открыв одновременно капот и задний багажник, нужно закрывать их в определенной последовательности, иначе никак. Есть много ещё чего такого, странного. На первый взгляд.

Но эти все недостатки ничто, по сравнению с тем, что предлагает ощутить этот шедевр инженерной мысли своему водителю за рулём. Весь этот спектр сугубо положительных эмоций и неподдельной радости сложно описать и чем-то измерить. Это сделать просто невозможно. Это нужно ощущать. Что и удается тем немногим счастливицам, обладающим в своем гараже таким сокровищем, как Countach. Несмотря на возраст, с годами цены на него только растут.

Miura была первым суперкаром в мире, но не являлась первой моделью компании. Первенцем был прототип Lamborghini 350 GTV, который был представлен публике на автосалоне в Турине в октябре 1963 года. За ним последовала серийная модель 350 GT, на которой установили сдвоенные круглые фары головного света, вместо убирающихся. В марте следующего, 1964 года она стала серийно выпускаться, насколько вообще можно назвать производство высококлассных дорогих автомобилей серийным. В 1966 году увидела свет следующая модель – 400 GT. Настоящая жемчужина компании, Lamborghini Miura в качестве прототипа появилась в 1965 году, а в марте 1966 г вышла полноценная рабочая версия этого шедевра инженерной мысли. Espada – так называлась новая модель молодой компании, выпуск которой освоили в 1968 году. Это был переднемоторный четырёхместный автомобиль гран турино, специально разработанный для комфортного перемещения водителя и пассажиров в пространстве на дальние расстояния. Фер-

ручко очень гордился этой моделью. Нужно заметить, что у Ferrari в то время в портфеле не было ничего подобного. Espada получила свое традиционное название для бренда Lamborghini, связанное с корридой и боевыми быками. Espada означает «шпага», которую тореадор использует в общении с быком. Машина оснащалась двенадцатицилиндровым мотором Lamborghini, расположенным спереди и оснащенный шестью двухкамерными карбюраторами. Мощность была достаточной и составляла 325 л. с. при объеме 4,0 литра. Данная модель продержалась в производстве десять лет.

Lamborghini Islero 1968 модельного года, это было, по сути, дальнейшее развитие второй модели компании – 400 GT, переработанное и глубоко осмысленное, но выпущенное мизерным тиражом. Потом в 1970 году появилась Jarama, продержавшаяся в производственной программе 6 лет. В 1970 г вышла трехлитровая модель Urraco с 8 цилиндровым двигателем, тогда как остальные модели имели под капотом различные вариации могучего V12.

Дальше темпы вывода новых моделей у компании заметно поутихли. Так, Countach производился с 1974 аж до 1990 года. Понятное дело, постоянно получая модернизацию узлов и агрегатов, а также изменение дизайна. Самая мощная серийная версия имела в своём распоряжении 455 л. с. Lamborghini Silhouette с дизайном Bertone стал первым автомобилем компании с кузовом тарга. Модель увидела свет в 1976 году. В 1982 году появилась Jalla.

Первый серийный внедорожник LM002 вышел в 1986 году. До 1993 года было выпущено всего 328 экземпляров этой уникальной модели. Истоки создания внедорожника компании своими корнями идут ещё в семидесятые годы. Тогда планировалось ни много, ни мало, наладить поставки для армии США. А почему бы и нет? Тем более, что соотечественникам из старейшей оружейной компаний в мире – Beretta, это удалось. Таким образом, в 1977 году увидел свет прототип под названием Lamborghini Cheetah. Но во время испытаний в пустыне данный прототип был утрачен. Потом последовали другие прототипы, LMA001, LMA002 и так далее. Инженеры компании в дальнейшем отказались от схемы с задним расположением двигателя в пользу классической переднемоторной. Это наилучшим образом сказалось на управляемости, были решены многие другие проблемы. В армию США поставок не было. Конкурс выиграла другая компания со своей моделью HMMWV, ставшей впоследствии известной всему миру как Hummer. Но гражданская версия LM002 выпускалась успешно. Она оснащалась по премиальному уровню и стоила на рынке Германии в два раза дороже BMW 750i. Справедливости ради стоит заметить, что военный вариант все же существовал и были поставки в вооруженные силы пары государств. Ливия заказала для своих нужд 100 таких автомобилей, а Саудовская Аравия – 40. Так что свое название машина оправдала сполна, ведь LM расшифровывается не иначе, как Lamborghini

Military.

Замена Countach и одновременно новый флагман компании, модель Diablo появилась в 1990 году и продержалась в производстве до 2001 года, имея большое количество версий и модификации, включая даже полноприводные.

В 2001 году новым флагманом становится Murcielago, который завершил свой жизненный цикл к 2010 году. Данная модель стала выпускаться гораздо большим тиражом, чем предшественники. Счёт шёл уже не на десятки и сотни, как было раньше, а на тысячи штук.

С 2003 по 2013 выпускалась Gallardo, на одной из модификаций которой мне удалось прокатиться в Италии. В 2008 году вышла очень дорогая Lamborghini Reventon. Понятно, что и раньше модели компании были далеко не бюджетные, но здесь по цене счёт уже шёл под миллион евро за экземпляр. Новый флагман Aventador вышел в 2011 году. Sesto Elemento также появился в 2011 году. В 2013 увидела свет Lamborghini Veneno. Тоже очень дорогая и не менее редкая модель. В 2014 вышла очередная новинка – Huracan. В 2016 ограниченным тиражом появился полноприводный Centenario в честь столетия Ферруччо Ламборгини. Время разгона от нуля до сотни у него занимает всего 2.8 секунды. До 300 км/ч – 23.5 секунды. Впечатляющие показатели. Мощность двигателя составляет внушительные 770 л. с. В 2018 в угоду рынку вышел первый кроссовер этого итальянского производителя Urus. Успешные продажи не за-

ставили себя ждать. В любом случае, моторы с количеством цилиндров менее восьми на автомобилях Lamborghini никогда не применялись, причем исключительно всегда это были свои собственные конструкции.

Справедливости ради стоит отметить, что компания Lamborghini всё-таки принимала участие в королевских гонках Формула-1, хоть и неудачно. Получился классический антагонизм: самая успешная в Формуле-1 Ferrari и одновременно с этим, одна из самых провальных Lamborghini. Но это было уже после ухода из бизнеса Ферруччо Ламборгини, вынужденного уступить свою компанию в 1973 году. Итак, в чемпионате Формулы-1 1991 года принимал участие гоночный автомобиль Lamborghini 291, разработанный конструкторским бюро команды Scuderia Modena. Болид был оснащен 3,5 литровым мотором V12, выдававшим 700 л. с. Но не было ни побед, ни поулов позиций ни соответственно очков. Кроме того, моторами Lamborghini в разное время оснащались и некоторые другие машины сторонних команд. В частности, французская команда Larrousse с моделями Lola LC88B и Lola LC89 использовала моторы Lamborghini 3512 3,5 V12 в сезонах 1989—1990 годов. Позже было шасси Venturi LC92 в сезоне 1992 г с этим же мотором. Итальянская команда Minardi также использовала двигатели Lamborghini на своих болидах. Были и другие примеры.

В Сант-Агата-Болоньезе мы так и не побывали. Баналь-

но не хватило времени. Но лично мне в полной мере удалось прочувствовать всю мощь производимых Lamborghini автомобилей. Здесь же, на территории Феррари вкусно пообедали. Мы можем сказать, что трапезничали именно на заводе Ferrari, в считанных метрах от легендарного производства. В помещении столовой на мониторах шла трансляция квалификации F1. Интересно наблюдать, как все посетители болеют за родную команду. Понятно за кого! Все настолько увлечены процессом, как будто в Мире больше ничего не происходит. Здесь собрались и местные работники, и приезжие, такие как мы, разных возрастов и разных жизненных взглядов. Но всех нас определенно объединяло одно – любовь к автомобильной технике и гонкам. Один пожилой итальянский дедушка пристальней других смотрел в монитор, искренне переживая за происходящее. В итоге, по результатам заездов наш российский гонщик Виталий Петров оказался седьмым! Весьма неплохо! Виталий в квалификации обошел даже Михаэля Шумахера на Mercedes, пришедшего восьмым. Российский гонщик в этом сезоне выступал за команду Renault.

Покидаем этот адрес, а именно 43, Via Dino Ferrari – 41053 Maranello (MO). Пробег нашего Mercedes уже составляет 3050 километров.

19:30, 3230 км. Возле города Брешия посещаем по пути автозаправочную станцию известного мирового бренда Total. Мы находимся в провинции Брешия области Ломбар-

дия. Заправили машину на 150 евро. Заодно проверили уровень масла в двигателе. Вовремя. Оно на минимуме. Купили за 20 евро здесь же литровую канистру моторного масла Shell. Залили её целиком.

20:30, 3305 км. Территориально мы всё ещё в регионе Ломбардия. Через час после последней нашей заправки прибываем в небольшой городок Carenno. Он расположен чуть в стороне от основной трассы. Съехав с автострады направо, мы начали карабкаться высоко в горы. По пути нас обгоняли местные ребята на Fiat Panda и других подобных автомобилях малого класса. Смотрится забавно. У нас в распоряжении есть целый табун в 388 лошадиных сил, но нет желания лихачить. Кроме того, местность совсем нам не знакомая. Добавляет сложностей то, что дорога очень сильно извилистая. Местами попадаются серпантины с элементами «тёщиного языка». За очередным поворотом в таких условиях нас вполне может ожидать неприятный сюрприз. Например, в одном месте, чтобы преодолеть крутой изгиб дорожного полотна, совмещенный с не менее крутым набором высоты, нужно проехать по небольшому кругу, организованному здесь, иначе просто не впишешься в траекторию дороги. Первый раз вижу такое техническое решение. Периодически попадаются большие стационарные зеркала, установленные в местах с самой ограниченной видимостью. Местные джигиты, несмотря ни на что, бодро раскручивают свои литровые или около того зажигалки, уверенно идя на обгон. У них

машины пушки, гонки. Они всех делают. Особенно те машины, которые даже не подозревают, что участвуют в гонках. В данном случае, это мы.

Вкарабкавшись на самый верх, достигаем населенного пункта. Движение крайне затруднено и скорость падает практически до нуля. Местами такое ощущение, что боковыми зеркалами зацепим дома, расположенные близко к друг другу. Справа и слева. Вот такая тут местами ширина улиц. Чисто символическая. В данных непростых условиях не сразу, но находим гостиницу. Паркуем машину тоже с трудом. Мы остановились в «Hotel Rosa Albergo», снова взяв на сутки один трехместный номер. Вокруг потрясающе красиво. Архитектура впечатляет, природа даже еще больше. Нас объятиями окружают горы, но справа они значительно больше. По выверенной годами траектории на посадку заходят авиалайнеры, пунктом назначения которых, судя по всему, является Милан, находящийся от нас западнее, на удалении всего то в сорок пять километров. Вдалеке внизу, в долине красуется величественное озеро Комо. Это третье по величине озеро Италии и при этом одно из самых глубоких озёр Европы, имея максимальную глубину свыше четырехсот метров. Здание нашей гостиницы имеет сложную архитектуру, с учетом перепада высоты, в доме максимум три этажа. Но при этом имеется скоростной современный лифт. Потрясающе.

Судя по всему, это семейный бизнес и постояльцев бы-

ло немного. Хозяйка спросила наши предпочтения в еде и вскоре нам накрыли по-домашнему шикарный ужин, прямо на улице. Сидели за столом, и неспешно потребляя чудесные блюда итальянской кухни, наслаждались видом прекрасных окрестностей. Благо мы сверху и вниз нам открывалась поистине великолепная картина. Сказать, что вкусный ужин, это ничего не сказать.

Уставшие, но страшно довольные, мы поднимаемся в номер. Дмитрий сразу же занял место на балконе, почему-то решив, что оно самое козырное и за него мы непременно будем бороться. Но к его удивлению, у нас таких намерений не было. Заночевать он решил именно там. Для этих целей, Дима не без труда вытащил на балкон один из матрасов с кровати и другие необходимые постельные принадлежности. Балкон в нашем случае выходил на правильную сторону и предоставлял поистине большие возможности для созерцания. К четырем утра, видимо всё-таки замерзнув на балконе, он вернулся обратно в помещение.

В этот вечер долго не удавалось заснуть. В голове прокручивал сегодняшний успешный день. Как много было всего пережито! Он, несомненно, удался. Бывают такие сутки, наверное, в жизни у каждого человека. Когда в них не 24 часа, а 48. Или больше. Когда всё получается, всё клеится, всё идёт как по маслу. Мысли роились одна за другой. Одни удавалось отгонять, но на их место тут же приходили другие. Пришлось задуматься, какая же это прекрасная страна, Ита-

лия! Всё у неё как по Антону Павловичу Чехову. Всё здесь хорошо – и природа, и архитектура, и еда. И самое главное – машины! Пожалуй, нигде в мире больше не найдется такого разнообразия элитных спортивных брендов, подаривших нам столько замечательных, красивых и порой просто уникальных конструкций и решений.

Да, все более-менее известные нам двигатели внутреннего сгорания придумали немцы. Николаус Август Отто в 1861 году изобрел непосредственно сам двигатель внутреннего сгорания как таковой, с искровым зажиганием. Дизельный двигатель, с воспламенением от сжатия в 1893 году изобрел Рудольф Дизель, а роторно-поршневой создал уже в тридцатых годах XX века ещё один немецкий инженер Феликс Ванкель. Более того, первый в мире автомобиль с двигателем внутреннего сгорания был готов уже в 1885 году и запатентован Карлом Бенцем в следующем, 1886 году. Он имел незатейливое название Benz Patent-Motorwagen. Параллельно с этим, также в 1886 году и независимо от Бенца двумя талантливыми инженерами Готлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом была создана своя конструкция автомобиля – моторизованная повозка Даймлера. Все эти фамилии нам сейчас более чем известны. Первый в мире серийный четырехколесный автомобиль тоже родом из Германии – Benz Velo, созданный также Карлом Бенцом появился в 1894 году и продержался в производстве целых семь лет. Но вот именно итальянцы дали автомобилям особенный шарм и красо-

ту, вывели машины и механизмы на принципиально новый уровень. Только вдумайтесь, сколько здесь было и есть кузовных ателье: Bertone, Pininfarina, ItalDesign Giugiaro, Ghia, Zagato, Carrozzeria Vignale. Еще больше родом из Италии марок автомобилей, причем в большинстве своем это не массовые, а эксклюзивные бренды. Помимо упомянутых выше Lamborghini и Ferrari, есть много других компаний. Среди них есть и ушедшие, к сожалению, с рынка, по разным причинам, есть процветающие и здравствующие в наши дни. В целом получается великое многообразие. Maserati, Abarth, Alfa Romeo, Lancia, FIAT, Pagani. Существовали ранее Isotta Fraschini, De Tomaso, Bizzarrini, Innocenti, Bianchi, Autobianchi, ISO, Cizeta, Bugatti Automobili (1987—1995) и многие другие. Пока всех вспомнишь и перечислишь, уснуть можно. Но пока не получается.

Среди всех этих безусловно замечательных компаний, в контексте автоспорта и вообще, в целом, хотелось бы отдельно выделить фирму Lancia. Для небольшого, но важного упоминания о ней. Между прочим, это самый успешный бренд в ралли за всю историю этих гонок. В командном зачёте чемпионата мира Lancia побеждала десять раз! Причем был непревзойденный рекордный период с 1987 по 1992 года, когда на легендарной Lancia Delta HF Integrale, раскрашенной в узнаваемые всеми цвета Martini было выиграно шесть титулов. На мой взгляд, помимо того, что это была тогда самая лучшая машина, она является и самой краси-

вой раллийной машиной: она и до сих пор выглядит превосходно! В середине 50-х годов Lancia участвовала и в гонках Формула-1. Кстати, Alfa-Romeo тоже участвовала и участвует в королевских гонках F1 и вполне успешно, становясь чемпионом мира два раза. Maserati – также дважды чемпион Формулы-1.

А вообще, виной всему Альпы. В хорошем смысле этого слова. Лично моё мнение. Красивые, величественные горы. Вы только посмотрите на карту, и всё станет ясно. Всё крутится вокруг них. Судите сами. Какие страны граничат с этой высочайшей и протяженной горной системой в Европе, такие и имели и имеют исторический успех в автомобильной промышленности. Германия, Италия, Франция. Думаю, тут всё понятно.

А пока у нас безусловно получается увлекательное автомобильное путешествие. Ещё не добрались до Формулы-1, а уже так много посмотрели. Кстати, первый в мире автопробег совершила Берта Бенц, супруга создателя первого автомобиля. В августе 1888 года она с детьми на изобретенном мужем трехколесном безлошадном транспортном средстве доехала самостоятельно до дома своей мамы, которая жила в другом городе, а до него – больше ста километров. Это сейчас такое расстояние кажется смешным. Некоторые из нас его преодолевают каждодневно, не менее двух раз в день, добираясь, например, от дома до работы. Но тогда, 123 года назад всё было по-другому. Берта доказала всему миру

полезность данного изобретения, ведь автомобили в конце XIX века только-только начинали свой путь и зачастую вызывали смех и скептицизм у современников. Поездка не была простой, как может показаться сегодня. Ведь между Мангеймом и Пфорцхаймом не было автомобильной дороги. Их и в принципе-то нигде тогда не было. Весь мир по суше перемещался тогда на лошадиной тяге, да по железной дороге, используя паровозы. В то время не было автозаправочных станций, станций техобслуживания и никакой другой инфраструктуры. Вообще ничего не было. Берта Бенц с детьми совершила подвиг. По пути следования, за руль иногда садился её тринадцатилетний сын Ойген. На некоторые подъемы «Моторваген» не мог заехать: самостоятельно и его нужно было толкать. Что периодически успешно делал второй сын – пятнадцатилетний Рихард. Заправились первые автопутешественники, купив топливо в аптеке. Таким образом, первой автозаправочной станцией в истории стала аптека. Кто бы мог подумать!

Были по пути и мелкие поломки. Без них никак. Но Берта решила тогда раз и навсегда доказать всему миру, а главное – своему мужу, Карлу, что его изобретение необходимо обществу и имеет право на будущее. И у неё это получилось, хотя в то время были резонные сомнения относительно изобретения Карла Бенца. Относились к нему, мягко говоря, скептически, полагая, что это бесполезная игрушка. На всю дорогу ушло около двенадцати часов. Сейчас, когда почти каждая

семья имеет в своем распоряжении автомобиль, а то и два, это кажется чем-то нереальным, но начиналось всё именно так, каких-то сто с небольшим лет назад. Для истории в целом, это, в общем-то капля в море.

## **11 сентября 2011 года**

9:40 выезд с населенного пункта Каренно. Держим путь в город Монца. Сегодня наша главная задача состоит в посещении Гран-При Италии. Собственно, это и есть изначальная цель нашей поездки: она родилась в феврале текущего года в иркутском ресторане Винкель.

Монца – один из крупнейших городов Ломбардии. По факту в наши дни это уже пригород Милана. Монца – старинный итальянский населенный пункт, известный как минимум с VI века н. э., где развита культура и богатая история. Однако нам он интересен в первую очередь тем, что именно здесь расположен легендарный автодром, один из старейших в мире. С 1950 года здесь проводятся ежегодные гонки Гран-при Италии Формулы-1. Трасса знаменита своими затяжными прямыми, на которых гонщики развивают максимальные скорости. Это самая быстрая трасса F1. Здесь в первую очередь важна мощность мотора и только потом – аэродинамика болида и мастерство пилота. Открытие автодрома и первая гонка на нем состоялись в сентябре 1922 года. В двадцатых и тридцатых годах XX века это был один из крупнейших и известнейших автодромов мира. Старше только, пожалуй, Индианаполис-500, первая гонка на котором состоялась аж

в 1911 году. Получается, что ровно сто лет назад. Поэтому старейшим автодромом планеты является именно Индианаполис Мотор Спидвей в США, штат Индиана. Старейшим автодромом Европы можно считать Монцу, куда мы сегодня прибыли.

Из интересных фактов жизни автодрома можно выделить событие, которое случилось 14 мая 1975 года. Тогда союзными войсками в честь победы над фашистской Италией и нацистской Германией, ознаменовавшей окончание Второй мировой войны на европейском театре боевых действий в Монце был проведён парад Победы. По автодрому прошла колонна бронетехники одной из дивизий, в результате чего было серьёзно повреждено асфальтированное полотно.

В 2000 году здесь победил Михаэль Шумахер на Ferrari, а в прошлом, 2010 году испанец Фернандо Алонсо, причём тоже на Ferrari. Трасса в Монце является домашней для команды Scuderia Ferrari, поэтому победа итальянцев здесь является делом чести. Ferrari побеждала в Монце восемнадцать раз, и этот рекорд не превзойден. Причем рекорд круга в гонке принадлежит именно этой команде. Бразилец Рубенс Баррикелло преодолел его за 1:21,046 в 2004 году. Абсолютный рекорд скорости здесь установлен на болиде McLaren и составляет 372,6 км/час. Протяженность автодрома по центральной линии 3,6 мили или 5,793 км., а дистанция гонки составляет пятьдесят три круга, 306,720 м. Вместимость трибун 60 000 человек. Самая длинная прямая 1320 м., при

этом в режиме «газ в пол» гонщики проходят 75% каждого круга, переключая, при этом передачи не менее сорока раз.

Согласно рекомендациям навигатора, до автодрома мы доехали быстро и без проблем. Добрались до «перехватывающей» парковки, где все оставляют свои машины. Приехали достаточно рано, поэтому свободного места на ней было достаточно много. Припарковались без проблем. Потом бы только найти свою машину на этой громадной площади. Дальше мы совершили небольшой пеший переход до другой парковки, где многочисленные автобусы по мере наполнения своих салонов отвозили болельщиков непосредственно на автодром. Но, как оказалось, они не добираются до него, а высаживают людей заблаговременно, в определенном месте. Дальше идти только пешком, причем довольно далеко.

По дороге расположились многочисленные сувенирные палатки. Заглянули в одну из них. Померили и купили несколько футболок. Все вокруг берут себе именно красные. Обязательно с логотипами Ferrari. На выбор предлагается несколько вариантов по дизайну. Взял себе красную футболку, Ferrari, с элементами рекламы Shell. Вот, теперь мы сливаемся с основным большим потоком людей. И вот, словно река, ограниченная руслом, люди в красном идут по широкой дороге к автодрому. Было бы странно, если было бы по-другому. Это как перед футбольным матчем в Москве с участием «Спартака».

Газон вокруг аккуратно постриженный. Кажется, что его

закончили стричь буквально только что. Перед приходом гостей. Всё кругом чисто, опрятно и красиво, но много какой-то мошки. Она роем кружит над зелёной сочной травой. Не знаю, почему так, но она не кусается и вообще сильно не докучает. Есть, да есть. Можно не обращать на неё внимания. Причём это было только утром, когда мы пришли на автодром. Чуть позже, ближе к обеду, солнце стало светить гораздо ярче и стало жарко. Мошка полностью исчезла. У нас простые билеты, не на трибунах, поэтому прошлись вдоль трассы и нашли, на наш взгляд, самое подходящее и удобное для просмотра место. Народ в основной своей массе только прибывал, поэтому места для размещения было предостаточно. Определенно не тесно. По крайней мере, первое время.

Сначала по трассе гоняли прототипы с кузовами, внешне напоминавшими Porsche 911. Кто, что, на чем едет? Нам было всё это непонятно, как и сам регламент этих заездов. Для нас они прошли фоном. Заезды проводились строго по часовой стрелке. Типа разогрев публики. Прибывающие итальянцы зачастую имели беруши или наушники. Поначалу мы не придали сему факту никакого значения. Потом поняли, что это не просто так и данные аксессуары здесь просто жизненно необходимы.

И вот, началась гонка. Грохот и рёв машин. Кто мимо тебя проезжает, вернее пролетает в данный момент – совершенно непонятно. Скажу сразу, гонки в классе Форму-

ла-1 лучше смотреть по телевизору. Там российский голос Формулы-1 Алексей Львович Попов всё подробно расскажет и объяснит, а на экране постоянно отображается много полезной информации. Кто за кем идёт, сколько кругов осталось до финиша и многое, многое другое. Здесь же обо всем этом можно только догадываться. И не всегда это получается. Но побывать на соревнованиях лично, хотя бы раз в жизни, определённо стоит. Чтобы почувствовать колорит гонки, понять её атмосферу.

К середине мероприятия, поначалу казавшийся прикольным рёв моторов, уже таковым не казался. К тому же выяснилось, что наш Виталий Петров в самом начале гонки попал в аварию и выбыл из соревнования, не проехав ни одного полного круга. Об этом мы узнали гораздо позже других. Теперь не понятно, за кого нам болеть. Остается только за Ferrari. Посидев сначала на выбранном нами месте некоторое время, потом решили побродить вдоль автодрома, что и успешно проделали. Сама трасса отделена прозрачными ограждениями, это и понятно. Учитываются вопросы безопасности в первую очередь. К концу мероприятия мы изрядно устали от рёва моторов и сентябрьской жары.

Но вот, гонка закончилась. Затихли моторы. Теперь народ запускают внутрь. Желающие, а их немало, в спешном порядке выбегают на покрытие, где пару минут назад в сумасшедшем темпе проносились болиды. Кто-то банально фотографируется, но были и такие, кто, падая на колени, целова-

ли трассу. Кто-то собирает куски резины, отлетевшие от колёс, и кладёт их в карман. Странные сувениры, но так считают не все. Мы находим болид победителя и фотографируемся на фоне него. Получились классные кадры. Мы успели поймать момент, до того, как эвакуатор убрал машины с трассы.

Победителем сегодня ожидаемо стал немецкий автогонщик Себастьян Феттель на своем Red Bull-Renault. По итогам 2011 года он станет чемпионом мира, а «Кубок конструкторов» заберет австрийская команда Oracle Red Bull Racing, имея в своем активе к концу сезона 650 очков. На втором месте британец Дженсон Баттон на McLaren-Mercedes. Он также будет вторым по итогам года и его британская команда McLaren в кубке конструкторов с 497 очками тоже станет второй. Вот такое совпадение итогов конкретного этапа с результатами всего чемпионата. Третьим сегодня к финишу пришёл испанец Фернандо Алонсо на Ferrari и по итогам сезона в кубке конструкторов Скудерия Феррари также будет третьей. Но бронзу Фернандо не заберет, пропустив вперед австралийца Марка Уэббера.

Вообще, шестьдесят второй сезон чемпионата мира по шоссейно-кольцевым гонкам в королевском классе Формула-1 прошел в восемнадцати странах мира и состоял из девятнадцати этапов. Такое несоответствие обусловлено тем, что два раза гонки принимала Испания. Это Гран-при Испании и Гран-при Европы. Интересным фактом было то, что

впервые в истории один из этапов чемпионата прошел в такой экзотической для автоспорта стране, как Индия. Вот полный список стран участниц этого сезона: Австралия, Малайзия, Китай, Турция, Испания, Монако, Канада, Великобритания, Германия, Венгрия, Бельгия, Италия, Сингапур, Япония, Южная Корея, Индия, ОАЭ. Бразилия. Таким образом, мы видим весьма обширную географию. Гонки проходят везде, кроме Африки и России, причем девять раз Гран-при встречается европейский континент. Еще должна была состояться гонка в Бахрейне, но она была отменена FIA из-за сложившейся там неспокойной обстановки.

Весной 2011 года по всему арабскому миру прошла волна протестов, беспорядков и даже вооруженных мятежей, преследовавших своей целью свержение действующей власти и получения народом большей свободы. В обиход даже вошел такой устойчивый термин, как «Арабская весна». В результате произошли революции Египте, Йемене и Тунисе, а в Ливии, как уже упоминал ранее, разразилась гражданская война. В Бахрейне ограничились столкновениями демонстрантов с силовиками, в которых погибло около ста человек. В любом случае, в результате страна лишилась своего Гран-при.

Команды, страны и гонщики сезона 2011 выглядят следующим образом:

, Австрия. Пилоты Себастьян Феттель из Германии и Марк Уэббер из Австралии **Red Bull Racing**

, Великобритания. Пилоты из этой же страны. Это Льюис Хэмилтон и Дженсон Баттон **Vodafone McLaren Mercedes**

, Италия. Пилоты испанец Фернандо Алонсо и бразилец Фелипе Масса. **Ferrari**

, Германия. Пилоты оба немцы, это семикратный чемпион Формулы-1, легендарный Михаэль Шумахер, один из лучших гонщиков за всю историю автоспорта и Нико Росберг.

**Mercedes-Benz GP Petronas**

, Великобритания. Пилоты немец Ник Хайдфельд, бразилец Бруно Сенна и Виталий Петров из нашей страны. **Lotus Renault GP**

, Великобритания. Пилоты Рубенс Баррикелло, Бразилия и Пастор Мальдонадо, Венесуэла **AT&T Williams**

, Индия. Пилоты Адриан Сутиль, Германия и Пол ди Реста, Великобритания **Force India F1 Team**

, Швейцария. Пилоты японец Камуи Кобаяси, мексиканец Серхио Перес и Испанец Педро де ла Роса **Sauber F1 Team**

, Италия. Представлена пилотами Себастьян Буэми, Швейцария и Хайме Альгерсуари, Испания. **Scuderia Toro Rosso**

, Малайзия. Пилоты Ярно Трулли, Италия, Карун Чандхок из Индии и финн Хейкки Ковалайнен **Team Lotus**

, Испания. Пилоты Кумар Рам Нараин Картикьян, Индия. Первый пилот в истории из этой страны, дебютировавший в 2005 году, Даниэль Риккардо, Австралия и Витантонио Льюцци из Италии **HRT**

, Россия. Пилоты Тимо Глок, Германия и Жером Д'Амброзио, Бельгия. **Marussia Virgin Racing**

Поставщиков двигателей для Формулы-1 не так много. В текущем сезоне это Ferrari, Mercedes-Benz, Renault и Cosworth. Что касается резины, то поставщик для всех команд вообще один. Это итальянский шинный концерн Pirelli. Раньше это были японцы, но в предыдущем, 2010 году, Bridgestone ушел.

Регламент гонок постоянно меняется. Так, например, с каждым годом мощность моторов неуклонно растет и в ответ организаторы пытаются отвечать разнообразными мерами, включая ограничения максимального рабочего объема моторов, количества цилиндров и так далее. Периодически команды на своих болидах внедряют передовые технические решения в области аэродинамики и не только, причем некоторые технологии впоследствии объявляются организаторами соревнований под запретом. Так, в текущем сезоне FIA запретила воздуховоды, меняющие эффективность заднего антикрыла. Это решение первой внедрила на своих машинах команда McLaren. Пока используется следующая конструкция моторов – это 2,4 литровые агрегаты с конфигурацией V8. В дальнейшем, постоянно идут об этом разговоры, планируется отказ от этой схемы в пользу перехода на 4 цилиндра. Меньшего объема, разумеется.

За всю историю автомобильных гонок в классе Формула-1 было немало интересных и самобытных команд.

И у всех из них были взлёты, и падения. Кто-то особенно удачлив, а кто-то никак не может выбраться из аутсайдеров. Из всего этого внушительного списка участников за долгую многолетнюю историю, хочется особо выделить, пожалуй, Lotus. Так как именно эти ребята внесли значительный вклад в развитие автоспорта в целом и Формулы-1 в частности. Создатель компании Lotus Cars Limited Колин Чэпмен имел свою идеологию и всегда считал, что главное в спортивной машине, это низкий вес. Он решает всё. Поэтому, при создании Lotus это учитывалось в первую очередь. Они были легче, по сравнению с конкурентами, и только потом уже рассматривалась мощность мотора и все остальные факторы. С момента основания компании Lotus в 1952 году, она не переставала удивлять мир своими оригинальными моделями и техническими решениями, порой революционными. Небольшая британская компания, помимо Формулы-1, активно участвовала и в других важных гонках, в частности в Инди-500, 24 часа Ле-Мана, FIA GT и многих других.

В Формулу-1 компания пришла в 1958 году. Причем Колин Чепмен отпраздновал свою пятидесятую победу в Гран-при раньше, чем это сделал Энцо Феррари. И это несмотря на то, что Ferrari гораздо раньше пришли в эти гонки и стали побеждать там. В итоге Lotus – шестикратный чемпион мира, обладатель Кубка конструкторов. Да, у их соотечественников из McLaren побед гораздо больше, ровно в два раза. Но именно команда Lotus внесла в королевские гонки мо-

менты, многие из которых позже стали для всех обыденным делом. Но, благодаря им, мы знаем Формулу-1 именно такой, какой она есть. Это использование монокока, антикрыльев, изготовленные в виде клина корпуса машин.

Благодаря такой форме, улучшилась аэродинамика болидов и увеличилась их скорость А как вам радиаторы, размещенные по бокам в специальных понтонах, а не по центру, в передней части, как классически всеми практиковалось ранее? Lotus первыми применили тормозные барабаны, размещенные в центре корпуса, граунд-эффект, благодаря которому машина буквально присасывалась к дорожному полотну. Были и другие интересные, прорывные решения. Например, использование на болиде двойного шасси, которое впоследствии запретили применять. Потому что все остальные команды разом стали аутсайдерами и подали коллективный протест. Lotus за свою многолетнюю историю комплектовала свои болиды двигателями разных поставщиков. Среди них Cosworth, Renault, Honda, Lamborghini, Judd. Интересным фактом является то, что карбоновый монокок болидов команды Lotus в начале 90-х годов производился в Москве на заводе КБ имени Сухого. Поэтому те машины на бортах имели логотип российского производителя самолётов. В текущем, 2011 году Lotus на гонках Формула-1 представлена сразу двумя командами. Интересный случай. У обеих команд поставщиком моторов выступает Renault и обе команды имеют схожую раскраску своих болидов, выполненную

в классических для бренда чёрно-золотистых цветах.

Вообще, немного о расцветках машин. Почему Ferrari как правило красные, а Lotus, например, чаще зелёный? Дело в том, что использование разными компаниями определённых цветов для окраса кузовов своих автомобилей уходит корнями к первым гонкам Гран-при, которые позднее эволюционировали в современную Формулу-1. Ранние Гран-при проводились в начале XX века в Европе, и управляла ими организация, позднее ставшая всем известной FIA. Долгое время для окраски кузовов гоночных автомобилей было категорически запрещено использование пестрого дизайна и нанесения названий компаний спонсоров. Вместо этого для каждой страны рекомендовался определенный цвет. Поэтому все машины были легко узнаваемы. Франции достался синий, Италии – красный, Германии – белый, Великобритании – зелёный. Поэтому в наши дни даже для вполне дорожных моделей Jaguar и Aston Martin исторически правильным цветом будет темно-зелёный, «бритиш рейсинг грин». Когда к Гран-при присоединились другие страны, цветов стало не хватать, и они стали сложнее. В итоге, к ним добавились дополнительные элементы, в виде полос и кругов. Lamborghini, как было сказано ранее, не участвовали в гонках, но им свойственен оригинальный жёлтый цвет. Понятное дело, что машины этой итальянской марки тоже бывают самых разнообразных цветовых решений: и красные, и зелёные и любого другого оттенка. Но именно жёлтые машины

этого бренда чаще всего красуются на фотографиях, попадают в клипы и даже тексты музыкантов. Почему так происходит? Известно, что Lamborghini почти всегда сознательно выбирали для своих моделей броские цвета. Это вполне логично. Но вот именно с появлением суперкара Miura с брендом стал ассоциироваться жёлтый. Возможно потому, что эта знаменитая модель впервые предстала миру в жёлтом цвете кузова.

19:00, 3353 км. После гонки впечатлений много. Все не описать. Осмысливая в голове прожитый очередной итальянский день, едем в городок Гави. Добрались до него довольно быстро. Рядом находится другой знаменитый город Италии – Генуя. По дороге было решили заехать в Милан, уж больно грандиозен он. Как никак – мировая столица моды. И не только. Но, увидев хвост пробки длинную несколько километров на подъезде к этом мегаполису и простояв неподвижно несколько минут, отказались от этой идеи. Жалко, конечно. Когда теперь мы увидим величественный Милан? И увидим ли его вообще? Но что поделать. Ограниченный временной бюджет нам никак не поправить. Поэтому на ближайшей развязке уходим в другую сторону.

20:31, 3484 км. Коммуна Гави. Она располагается в регионе Пьемонт, в итальянской провинции Алессандрия. Здесь имеется целая винодельческая зона Италии под одноименным названием Гави. Территориально к вечеру сегодняшнего дня мы сместились на самый запад Италии. Недале-

ко расположена граница с Францией. Пьемонт является второй по размерам областью Италии, главный город здесь Турин. Причем, сам исторический регион находится на территории обеих этих стран – и Италии, и Франции. Пьемонтезе – пьемонтский язык, он считается самостоятельным, а не диалектом итальянского, как может показаться. И именно на этом языке слово «Кунта» обозначает удивленный возглас мужчины при виде красивой женщины. Восторженный возглас, ставший именем бессмертному бестселлеру Lamborghini Countach.

На тихой улочке, где возможно, что мало что происходит или вообще ничего, находим небольшую гостиницу. Паркуем машину возле неё. Номера свободные есть, поэтому решили больше ничего не искать. Размещаемся в этом отеле. В уютном номере на втором этаже отсутствует отопление, как таковое. Возможно, тут круглый год так тепло, что нет необходимости в установке батарей. Зато имеются оригинальные ставни на окнах со встроенными в них жалюзи, тёмно-зеленого цвета. Но они не регулируются. Стационарные. Если прямо смотреть через них в окно— ничего не видно. Но если подойти вплотную и заглянуть через щели горизонтальных рёбер, расположенных под наклоном, то часть улицы будет хорошо видна. Их можно распахнуть полностью, убрать вообще, что мы кратковременно сделали. Перед нами предстала прекрасная местная центральная площадь, со вкусом вымощенная камнем. Да и вообще, всё выполнено

здесь предельно аккуратно. Классическая брусчатка. По центру площади расположена клумба, а чуть дальше от неё идет длинная каменная лестница времен крестовых походов, ведущая куда-то вверх. Дальше – то ли замок, то ли просто смотровая площадка. Из-за перепада высоты, нам это достоверно установить не удалось. Хотели подняться по лестнице наверх и посмотреть, что там. Возможно, оттуда открывается потрясающий вид и даже видно море. Но узнать нам это так и не довелось. Не хочется каждый раз давать очевидные советы, но здесь позволю это сделать. Если что-то задумали делать – делайте. Лучше сожалеть о содеянном, речь идёт исключительно о хороших деяниях, чем думать потом с сожалением о своих упущенных возможностях.

Вечером ужинаем в классном ресторане неподалёку. Еда обычная. Вроде бы ничего такого особенного, но очень вкусно. По деньгам вышло всего 120 евро на троих.

Сегодня 11 сентября. Ровно десять лет назад случилась страшная трагедия. 11 сентября 2001 года в Соединенных Штатах Америки произошел ряд чудовищных террористических актов, в результате которых погибли невинные мирные жители. Всего около трёх тысяч человек. Тогда террористы, состоящие из нескольких групп общим количеством девятнадцать человек захватили четыре самолёта Boeing с пассажирами на борту, выполнявшие обычные регулярные рейсы и направили воздушные суда тараном на здания небоскребов Всемирного торгового центра и другие объекты.

Кадры, которые облетели тогда весь мир, напоминали конец Света, либо новый фантастический фильм-катастрофу. К сожалению, это было реальностью. Да, мир опомнился от той страшной трагедии, но нужно это знать и помнить. Скорбим по погибшим невинным гражданским людям. Терроризму нет оправдания.

## **12 сентября 2011 года**

09:00 на часах. С утра наш маленький, но дружный коллектив решил съездить в Аутлет. Это такой большой город магазинов. В одном месте представлены практически все бренды. Целые улицы из магазинов, можно легко заблудиться. Этакая мечта шопоголика. Хорошо, что мы находимся в Италии без жен, иначе отсюда нам не выбраться. Как говорится в современной поговорке, жена шопоголик – беда в доме. Город магазинов расположен совсем рядом от Гави, поэтому добираемся до него довольно быстро. Проблем с парковкой нет. Далее неспешно бродим по бесконечным магазинам, совершаем покупки и неизбежно обрастаем новыми пакетами и сумками. Шопинг в итоге у нас занимает не менее трёх часов. Помимо прочих магазинов удалось, удалось посетить и сделать покупки в фирменном Ferrari F1 Store.

Далее по платному скоростному шоссе направляемся на север Италии, в сторону границы со Швейцарией. По дороге нам попадаются мощные заводы и фабрики, в том числе цеха всемирно известного в автомобильных кругах бренда Brembo. Поэтому можно с уверенностью ответить скепти-

кам, что далеко не всё в наше время делают в Китае. По пути встретили и мощное металлургическое производство. Италия в Европе занимает ведущее место по производству стали. И не только. Помимо автомобилей и мототехники, страна успешно производит и поставляет на мировой рынок разнообразную продукцию – от холодильников и стиральных машин до промышленного оборудования, судов и самолетов.

17:00, 3641 км. Добрались до нашей конечной точки путешествия по Италии – городу Варезе. Размещаемся в гостинице. На прилегающей территории – открытый бассейн.купаемся в нем, отдыхаем. Вечером прогулялись по окрестностям. Во время прогулки случайно увидели китайско-итальянский ресторанчик, там и поужинали. Сейчас мы снова находимся в Ломбардии, которая граничит с Пьемонтом. Ломбардия – один из трёх самых богатых регионов Европы. Здесь уровень ВВП на душу населения на тридцать процентов выше, чем в других регионах Италии. Именно здесь в свое время придумали бизнес, когда коммерческие организации дают гражданам кредитные деньги под залог их имущества или на возмездной основе хранят вещи. Отсюда и происхождение слова «ломбард».

В Ломбардии находятся многие значимые производства Италии, начиная от обувной до электротехнической и автомобильной промышленности. А в Милане, главном городе не только этой области, но и вообще всей северной Италии имеют свои штаб-квартиры масса местных и международ-

ных компаний.

Варезе – город старинный, известный с 922 года н. э., с населением около восьмидесяти тысяч человек. Расположен он рядом с границей со Швейцарией, здесь же – одноименное, живописное ледниковое озеро. Озеро мы не видели, зато рассмотрели город во всей его красе.

Обратил внимание, что здесь, как и в других местах в Италии, где мы побывали, девушки ходят в сапогах. Понятно, что на календаре сейчас осень, но по нашим, сибирским меркам, да, и по сути, вообще сейчас именно лето. Наверное, это просто модницы. Наши девушки, уставшие от зимних и осенне-весенних сапог, уже весной, и тем более, летом предпочитают, как можно быстрее раздеться. Скинуть лишнюю одежду и облачиться в открытую, более удобную и свободную в жаркую погоду обувь.

**13 сентября 2011 года**

11:52 Выспались, позавтракали. Всё как обычно. Собираемся покидать Италию. На душе грустно. Но ничего не поделаешь, отпуск потихоньку подходит к концу. Всё хорошее когда-нибудь заканчивается. Не торопясь, выкруливаем с парковки и «низенько» двигаемся по узким улочкам красивого старинного итальянского города. Нам некуда спешить и движение под стать, спокойное. Пробок нет. Едем как бы к границе со Швейцарией, но по дороге туда, вбили в навигатор адрес известного производителя качественной одежды. Дело в том, что так случайно получилось, что мы находимся непо-

далеку. Почему бы и не заскочить? И не посмотреть, как, собственно, шьют изделия раскрученного в России бренда? Адрес фирмы взяли с ярлыка на футболке, надетой на Диме. Снизу изделия есть такой мягкий пришитый шильдик, где указана информация с рекомендациями: как стирать вещь, гладить её и всё такое прочее. Иногда там ещё пуговица запасная присутствует. Так вот, решили проверить, насколько указанный адрес производства соответствует действительности и вообще есть ли тут, в Варезе, такая фабрика. Может, как говорят злые языки, ничего итальянского нет и на самом деле всё шьют в Китае, Вьетнаме и Бангладеш, а потом продают у нас доверчивым россиянам втридорога под видом «Made in Italy».

К сожалению, на нашем местном рынке именно так зачастую бывает с импортными товарами. И не только с одеждой. Так, например, по адресу одного известного у нас производителя тормозных колодок для легковых автомобилей в Японии обнаруживается обычный жилой дом. А при проверке моторного масла из страны восходящего солнца, упакованного по всем правилам в металлические канистры, и даже с нанесенными на них иероглифами, оказывается, что его льют в Московской области на одном заводе под разнообразными брендами с громкими вымышленными названиями. Порою придуманными предприимчивыми россиянами. А народ верит. Голосуя рублем, покупает.

12:15, 3648 км. Навигатор, замысловато петляя по ули-

цам, привел-таки нас к нужному адресу. Без него бы точно с задачей не справились. Итак, мы в Варезе, на фабрике Paul & Shark, производителя недешевой одежды класса «люкс». По адресу обнаружили фабричный цех, вполне современно оформленный. К нему на втором этаже пристроен фирменный магазин. Сначала зашли не в ту дверь, по ошибке. Нет никакой охраны. Распахнув центральный вход, очутились в швейном цехе. В большом светлом помещении много швейных машинок и другого оборудования. Работа кипит полным ходом. За столами сидят трудолюбивые представительницы Азии, шьют одежду. То ли вьетнамки, то ли девушки с Лаоса, сразу не разберешь. На нас никто не обращал внимания. Понаблюдав немного за работой, поднялись наверх в магазин. Померили и прикупили себе одежды. Фирменные ярлыки у неё почему-то все были обрезаны. Бренд, основанный в Италии в 1975 году, имеет узнаваемый стиль и эмблему в виде акулы. Ткань используется очень качественная. Носятся вещи исключительно хорошо и имеют свой узнаваемый дизайн. Италия вообще задает тон всему миру в этом вопросе. Через полтора часа покидаем фабрику Paul & Shark. Наш путь лежит в Швейцарию.

В заключении хочется сказать, что Италия в футболе далеко не самая последняя страна. Скорее всего, здесь дела обстоят с этим популярнейшим в мире видом спорта с точностью наоборот. Squadra Azzurra или «Лазурная команда». Именно такое прозвище имеет национальная сборная

по футболу с Апеннинского полуострова. Достаточно сказать, что сборная Италии является обладательницей мирового рекорда по проведенным матчам без поражений, имея в своем активе 37 таких игр подряд. Этот рекорд был установлен 8 сентября 2021 года. Но при этом итальянцы умудряются несколько раз пропускать финальные первенства, не проходя в них квалификационный отбор. Так, на 21 чемпионат мира по футболу ФИФА, который прошел в России в 2018 году, итальянцы не прошли. Как же это было грустно! Но самое страшное, то же самое случилось на следующем мундиале в Катаре, спустя четыре года.

Но не стоит забывать, что сборная Италии по футболу является четырехкратным чемпионом мира, победив всех в 1934 году, причем сделав это у себя дома во время своего дебюта на соревнованиях такого уровня, а также в 1938 во Франции, в 1982 в Испании и в 2006 году в Германии. Итого на мировых мундиалах команда за всю историю завоевала четыре «золота», два «серебра» и одну «бронзу». В мире найдется не так много стран с подобными достижениями. Италия входит в число сильнейших команд по футболу, занимая по достижениям мирового уровня третье место и уступая только Бразилии и Германии.

На Чемпионатах Европы Италия блистала не меньше. В её активе – победа на домашнем чемпионате 1968 года, и «золото» 16-го розыгрыша Чемпионата Европы, который прошел в 2020 году.

За всю историю итальянского футбола было немало выдающихся игроков. Но особо хочется выделить именно Роберто Баджо. В 1993 году он был признан лучшим игроком Европы и мира. Кроме того, в 2000 году ФИФА под своей эгидой провела опрос в интернете, согласно которому в списке лучших игроков XX века, Баджо занял почётное четвертое место, уступив таким мастодонтам, как Марадона, Пеле и Эйсебио. Роберто знаменит ещё и тем, что это единственный итальянский футболист, которому удалось забить мячи сразу на трёх чемпионатах мира. Он является бронзовым призером ЧМ 1990 года, серебряным призером ЧМ 1994 года и чемпионом Италии нескольких сезонов. Есть множество других наград. Но в историю Роберто Баджо вошел еще и потому, что не смог забить решающее пенальти. 17 июля 1994 года, в США прошел решающий матч чемпионата мира. В нем встретились сборные Бразилии и Италии. Впервые в истории мундиалей в финальной игре не было забито ни одного мяча. Также впервые финал завершился вничью, поэтому для определения победителя пришлось прибегнуть к пробиванию серии пенальти. К пятым ударам Бразилия вела со счётом 3:2. Чтобы продолжить борьбу за титул, Италии было просто необходимо забивать. На точку подошел полузащитник Роберто Баджо. Никто в нём не сомневался, но удар на этот раз не получился. Мяч прошел сильно выше створа ворот. Так Бразилия взяла свой очередной титул, став четырехкратным чемпионом мира. Италии досталось только

серебро. Баджо играл под номером 10.

14:30, 3665 км. Граница со Швейцарией. Неожиданно на нашем пути оказался стационарный полицейский пост. Он был по ходу движения с противоположной стороны дороги и по всему своему виду напоминал хорошо всем нам знакомые старые добрые посты ГАИ времен СССР. Их у нас по области уже давно все ликвидировали, но тут, оказывается не все. И вот, пожалуйста: стоят себе, скучают без работы местные полицейские.

Увидев проезжающий мимо него Mercedes S-класса с российскими номерами, дежуривший постовой не смог удержаться от соблазна взмахнуть своим жезлом. Продемонстрировать власть.... Да, нам крупно повезло и нас остановили. Началась обычная проверка документов, сначала ничего особенного. Проблем с документами у нас не было, но стражи порядка на этом не остановились и решили досконально досмотреть машину. Мы особо не переживали, так как ничего незаконного не перевозили. По крайней мере, мы так думали. Но дотошный полицейский в итоге в нашем бардачке нашел нож. Перочинный. Его никто и не прятал, вообще забыли о его существовании. Самый обычный, такие с собой возят. И не только такие. Но к нам привязались, измерили длину лезвия, и она оказалась более трёх сложенных вместе пальцев руки проверяющего... После этого события всех нас вежливо попросили пройти в участок.

В итоге в полицейском приграничном отделении мы за-

стряли не менее чем на полтора часа. Кроме того, сказывался жесткий языковой барьер. Нож у нас изъяли, составив при этом административный протокол о правонарушении. Ничего не понятно, что там было написано, но Дмитрий внизу его подписал. Затем довольно долго пробивали наши личности, запросив информацию через Интерпол. На всякий случай. Нет ли за нами чего? Подал запрос, ждали ответ. Он пришел для нас положительный, а для них отрицательный. Нет повода больше нас задерживать. Казалось бы, всё в порядке, нас можно отпускать. Но перед этим произошел довольно курьезный случай. Изначально нас за решетку сажать не стали. Отвели в отдельную комнату, где мы ожидали решение представителей власти в полной тишине. Тут младший по званию полицейский решил дополнительно провести наш личный обыск, для чего попросил достать содержимое карманов и положить его на стол. Мы повиновались. Тут страж порядка увидел в достаточном количестве пятитысячные рублёвые купюры. Видимо, ему вскружило голову количество нулей на банкнотах, и он радостный побежал докладывать начальству в соседний кабинет, что им была обнаружена крупная партия наличных денежных средств, происхождение которых нужно проверить дополнительно. Через несколько минут они вернулись уже вдвоем. Но бегло взглянув на деньги на столе, офицер махнул рукой и с безразличным видом пошагал к себе обратно в кабинет. Не зря носит погоны. Он-то по всей видимости разбирается в экономике,

знает курсы валют и понимает, что для них это не что иное, как цветные фантики. Сумма не такая уж и крупная была при нас. По их меркам. После урегулирования инцидента, нас отпустили. Нож не отдали. Он остался навсегда в Швейцарии. Сели в машину, продолжаем движение.

16:06, 3666 км. На въезде в Швейцарию посетили автотолкательную станцию. Заправили 54,13 литра бензина на 90 евро. Буквально в километре от контрольно-пропускного пункта, где нас приняли и были неприятности, в придорожном магазине свободно продаётся швейцарский шоколад, сувенирные магнитики и перочинные ножи, известного на весь мир швейцарского бренда Victorinox. Красные, с белым фирменным крестом, они лежат спокойно на витрине, с длиной лезвия, сопоставимой с нашим, который ранее был в бардачке. Ещё совсем недавно.

19:10, 3910 км. За три часа пересекли всю Швейцарию. За это время мы преодолели Альпы. Сделали это второй раз в жизни и второй раз на машине. Сейчас мы ехали в обратную сторону, с юга на север. Всё получилось так быстро, что эти несколько часов пролетели одним мигом, совершенно незаметно. Если в Италии некоторое время назад мы были одеты в шорты и футболки, и чувствовали себя в этой одежде исключительно комфортно, и это в середине сентября, то по пути ближе к Германии вдруг резко всем захотелось переодеться. Например, в джинсы, а сверху надеть курточку, желательнее кожаную. Вот такое разделение климатических зон

имеет место быть. Альпы есть не что иное, как естественный забор, непреступная граница между ними. Массы теплого воздуха с Африки и Средиземного моря не проходят дальше на север Европы и наоборот. И эту непреступную природную границу мы прошли на одном дыхании.

Отдельно хочется упомянуть автостраду. Насколько она совершенна и прекрасна выполнена, какие молодцы тут инженеры, проектировщики, архитекторы и строители. Всё реализовано на каком-то недостижимом для нас уровне. Едешь и наслаждаешься дорогой и красотами, проплывающими за окном. Мелькают неизвестные швейцарские деревеньки, не успеваю фиксировать их названия. Они столь же чудесны, как и окружающая их природа. Эти населенные пункты, разумеется, вписываются в общий прекрасный ландшафт, не выпадая из него. Периодически высоко в горах, порою в самых сложных местах, попадаются замки. Очень интересно, как их там строили? Но ведь построили же! И стоят. Порою, веками стоят.

В такой гармонии достигаем границы с Австрией. Опять стоят люди в форме и снова без «клиентов». Дмитрий приготовился даже включить указатель поворотов и прижаться вправо, но на этот раз не остановили. Странно, но мы этих товарищей ничем не заинтересовали. Проезжали мимо, незадолго до этого, карликовое независимое государство Лихтенштейн, прямо-таки практически коснулись его границы, но решили не заезжать в эту страну. По Швейцарии

всего проехали двести сорок пять километров.

19:30, 3934 км. Из Австрии въехали в Германию. Идём на Мюнхен. В отличие от стран Европы, которые мы посетили ранее, дороги здесь бесплатные, а туалеты, наоборот, платные. Но если, например, в придорожном заведении купил кофе или оплатил бензин, пустят по нужде без дополнительной оплаты. То есть, для посетителей, которые выступили здесь покупателями, туалет бесплатный. Вполне рабочая схема. Сегодня по Австрии проехали всего то двадцать четыре километра, причём из них 6700 метров пришлось на тоннель, с вялотекущей пробкой с австрийской стороны. Такое затруднение на трассе видели впервые. Причём навстречу движение гораздо свободнее. Но аварий или чего-нибудь подобного нами впоследствии обнаружено не было. Просто очень много машин.

20:30, 4051 км. Въехали в город Ландсберг (Landsberg), который входит в округ Верхняя Бавария земли Бавария. Городок небольшой, с населением около тридцати тысяч человек. Он известен тем, что здесь расположена тюрьма, в которой в своё время отбывал наказание Адольф Гитлер. Потом в этом же исправительном учреждении были казнены нацистские преступники калибром поменьше, приговоренные к смертной казни на Малых Нюрнбергских процессах 1946—1949 годов.

Посетили местный ресторан, довольно вкусно там поужинали.

22:25, 4179 км. Форсируем реку Дунай. По мосту, разумеется. Это вторая по полноводности и протяженности река в Европе. По этому важному показателю она уступает только нашей великой Волге. Дунай протекает по территории десяти государств, местами являясь государственной границей между ними. Более того, река проходит через четыре европейские столицы – Вена, Братислава, Будапешт, Белград. На территории Европейского союза это самая длинная река, ее длина – 2850 километров.

22:50, 4185 км. Ближе к одиннадцати вечера добрались до крупного немецкого населенного пункта Ингольштадт. Город известен, и интересен нам тем, что здесь расположена штаб-квартира, завод и музей Audi. Это надо обязательно посетить, к тому же уже поздно, поэтому решили заночевать здесь. Ингольштадт также расположен на Дунае, в земле Бавария, является пятым по численности городом региона с населением в сто тридцать тысяч человек.

Без проблем находим отель под названием «В&В», который выполнен весьма странным образом и внешне напоминает тюрьму. Дело в том, что здание гостиницы реализовано по кольцевой схеме, в форме буквы «О». Причем по внутреннему периметру на каждом этаже идут коридоры, смотрящие во внутренний двор заведения. Соответственно номера расположены по наружному периметру, с окнами, выходящими на улицу.

По свободным апартаментам выбора особого не было, по-

этому взяли то, что есть. Единственным возможным вариантом оказался трёхместный семейный номер за 69 евро. Немка-администратор несколько не удивилась тому, что такое жильё берут три здоровенных мужика. Видимо в своей профессиональной практике она видела и не такое. К слову сказать, рядом с гостиницей расположен эротик-маркет, размером с наш обычный супермаркет. Туда не ходили, зачем нам это? Остается только догадываться, чем там можно торговать на такой огромной площади. Сам номер оказался не менее интересным, чем само здание гостиницы. Он был двухэтажным, огромной площади. Прямо целый отдельный дом внутри гостиницы. Интересно.

Вечером прокатились по городу на местном такси, стареньком Mercedes. Водителем оказался наш бывший соотечественник, Владимир из Владивостока. Живет здесь уже несколько лет, освоился. Поговорили с ним обо всем на родном нам русском языке. Оказывается, в Ингольштадте проживает многочисленная русская диаспора, состоящая преимущественно из немецких переселенцев и членов их семей. Сразу вспомнил, что наши соседи из микрорайона Солнечный в Иркутске, жившие на втором этаже нашей пятиэтажки по улице Байкальская, прямо над нами, семья Ширяевых переехала сюда в начале девяностых годов по специальной программе. Возможно, они тут так и живут, но это не точно. Все связи оборвались и проверить невозможно. В городе есть русские магазины с русскоязычным персоналом и да-

же действующая православная церковь. Более того, Ингольштадт является побратимом Центрального административного округа города Москвы.

**14 сентября 2011 года**

12:30 выехали из отеля V&B, держим курс на Audi.

14:45, 4190 км. Музей Audi, с удовольствием посетили его. За вход взимается чисто символическая плата в два евро с человека. Само здание выполнено в современном стиле из металла, стекла и бетона. Оно круглой формы, снаружи выглядит как полностью стеклянное. Три этажа, есть даже непрерывно движущийся пассажирский лифт, с кабинами, но без дверей. Экспозиция музея классная, всё нам очень понравилось. Но, поскольку мы были без гида, то так и не поняли, что там, например, делают мотоциклы японского бренда Kawasaki? К слову сказать, мототехники в музее представлено достаточно много, всего около тридцати штук. Это удивительно, ведь в наши дни, как известно, Audi делает только автомобили, а мотоциклов в её производственной программе нет совсем. Но исторически, а об этом чуть позже, с компанией были ранее связанные бренды, в том числе DKW, производивший в своё время и автомобили, и мотоциклы. Машин в музее побольше, их около пятидесяти штук. Это, безусловно, интересные экземпляры разных эпох. Вообще в экспозиции представлены экспонаты нескольких брендов, а не только самой Audi. Помимо вышеупомянутой фирмы DKW, это ещё и NSU, Horch, Wanderer. Сам музей основан

в 2000 году, то есть он довольно молодой.

Раз уж упомянул про несколько компаний, представленных в музее Audi, то стоит попытаться разобраться в довольно запутанной истории этого концерна. Изначально в Германии в 1932 году было создано объединение Auto Union, логотипом которого были четыре перекрещивающиеся кольца. Новый автопроизводитель был организован путём слияния в одну сразу четырех компаний. Отсюда и значение эмблемы – по кольцу на каждого равноправного партнера. Это были уже известные нам по экспозиции музея компании Audi, Horch, DKW и Wanderer. Причем у первых двух был один и тот же отец основатель – Август Хорьх. Но самое интересное то, что сам он начинал свою трудовую деятельность не где-нибудь, а в отделе моторостроения компании Карла Бенца. Того самого, создателя первого в мире автомобиля. Вы только посмотрите, насколько тут всё переплетено и связано между собой и вполне логично выстраивается в ровную цепочку!

Набравшись знаний и опыта в фирме Бенца, Август Хорьх в 1899 году в Кёльне открывает свою собственную компанию. Как бы вы думали, с каким названием? Правильно, Horch & Cie. Motorwagen Werke. Из ворот нового предприятия уже в 1900 году вышел первый автомобиль собственной разработки. Через пять лет фирма была перерегистрирована и получила новое название «August Horch & Cie. Motorwagenwerke AG. С 1932 года она вошла в состав вновь

образованного концерна Auto Union в г. Цвиккау, наравне с Audi, Wanderer и DKW. Однако еще в 1909 году создатель собственной компании из-за разногласий с акционерами, к сожалению, вынужден был её покинуть. Но долго не думая, уже через месяц, Август Хорьх создаёт с нуля новое предприятие, назвав его August Horch Automobilwerke GmbH. Таким образом получилось, что в Германии одновременно действовали две независимых фирмы по производству автомобилей с одним и тем же названием, что естественно не понравилось предыдущим акционерам. Они подали иск в суд и успешно выиграли его. Поэтому новое предприятие Августа Хорьха вынужденно было переименоваться. Ничего не придумав нового, решено было в названии снова использовать слово Horch, но на другом языке. Так появилась Audi. Дело в том, что с латинского это слово переводится как «слушай» и оно имеет ровно такое же значение, что и на немецком Хорьх. Таким образом, 1909-й считается годом создания бренда. Именно с этого времени стало действовать новое автомобильное производство Audi Automobil-Werke, годом позже из ворот которого выехал первый автомобиль. Причем, есть такой интересный факт – именно модель Audi выпущенная в 1921 году, стала первым немецким автомобилем с левосторонним рулевым управлением.

Другой участник концерна и бывший независимый немецкий автопроизводитель, компания DKW была зарегистрирована в 1916 году. Но ведёт свою историю она аж с 1904 года,

когда её основатели Йорген Расмуссен и Карл Эрнст. Первоначально они начали заниматься изготовлением любого промышленного оборудования, сосредоточившись впоследствии на паровых двигателях. В начале Первой мировой войны компания получила выгодные военные заказы и расширила своё производство. Как правило, любая война, помимо горя, страданий и смерти, неизбежно тянет за собой развитие промышленности. Чтобы выиграть, каждой из сторон для успешного ведения боевых действий нужна современная техника и высокоточное оружие. Получается, что не лень двигатель прогресса, как иногда принято считать. Аббревиатура DKW расшифровывается как Dampf Kraft Wagen, что буквально переводится как «Паровая силовая тележка». Компания с 1916 года активно занималась созданием автомобиля с паровым двигателем, но не совсем успешно. Будущее было за двигателем внутреннего сгорания, поэтому вполне закономерно, что идея зашла в тупик. Но название осталось. Понимая, куда движется весь мир в техническом плане, параллельно со своими паровыми разработками, компания купила права на производство обычного двухтактного двигателя и соответственно начала производство автомобилей, оснащенных более традиционными моторами. Это её и спасло.

В 1921 году появился велосипед, дополненный вспомогательным движком мощностью всего 1 л. с., но обретший неслыханную популярность. А уже с 1922 года компания

DKW приступила к производству мотоциклов. Они были дешевле конкурентов и вполне конкурентоспособны на рынке. DKW является пионером использования переднего привода на автомобилях, используя эту схему на своих моделях начиная с 1931 года. В 1928 году DKW становится одним из крупнейших производителей мотоциклов в мире, кроме того, в том же году основателем марки Йоргеном Расмуссеном был приобретен завод Audi. Но как раз в то время в Германии и не только там случилась Великая депрессия. Просто у немцев она прослеживалась наиболее четко. Когда рабочим зарплату выдавали несколько раз в день, чтобы они могли хоть что-то купить, настолько быстро обесценивались деньги. Из немецких марок в то время делали одежду, их клеили на стену, вместо обоев. Это было гораздо дешевле, чем купить в магазине новые обои. Кругом практиковалось банкротство. На улицах городов устраивались аукционы, где любой желающий, проходя мимо, мог купить за бесценок имущество, а вырученные деньги шли на погашение долгов кредиторам. В таких условиях, чтобы избежать краха, было принято решение об объединении и укрупнении. Так в 1932 году появился новый концерн Auto Union. Три компании из его состава мы обсудили и теперь в них вполне разбираемся.

Остался четвёртый игрок под названием Wanderer. Эта компания выпускала легковые машины средней ценовой категории, а также велосипеды, мотоциклы и различную

другую технику. Wanderer Werke AG основали в Хемнице в 1896 году Йохан Винкхольфер и Рихард Йеник. Это тот самый немецкий город Хемниц, имевший в период соцлагеря другое имя – Карл-Маркс-Штадт и бывший в советские годы побратимом родного Иркутска. Первоначально предприятие так и называлось Winklhofer & Jaenicke. Видимо никаких других вариантов в той Германии быть просто не могло. Однако уже в 1911 году компанию переименовали в Wanderer, что в переводе с немецкого означает «путешественник». Из всей великолепной четвёрки именно этому производителю повезло меньше всего. В 1945 году, после поражения в войне нацистской Германии данная компания была полностью ликвидирована. И теперь машины марки Wanderer сложно найти даже в музеях, а сам бренд известен лишь узкому кругу специалистов.

После окончания Великой Отечественной Войны, часть заводов Auto Union была демонтирована и вывезена в СССР. Как победители, мы имели на это полное право. Германию впоследствии разделили на два независимых государства, и 7 октября 1949 года образовалась Германская Демократическая Республика, сокращенно ГДР. Восточным немцам досталась часть заводов Auto Union, и они на этой материально технической базе в дальнейшем стали развивать свою собственную автомобильную промышленность. В частности, после Второй мировой войны завод Horch в Цвиккау оказался в советской оккупационной зоне, из которой и была обра-

зована ГДР. В дальнейшем предприятие стало частью производственного объединения IFA, чьи грузовики экспортировались в СССР и заслужили репутацию у наших водителей, как надёжные рабочие лошадки. Сама марка Horch в условиях развивающегося социализма просуществовала после войны недолго и прекратила свое существование в конце пятидесятых годов XX века. Были попытки делать под этим брендом машины представительского класса для верхушки руководства ГДР, что-то вроде наших «членовозов» ЗИЛ, но данная идея претерпела сокрушительное фиаско. Таким образом, Horch, второй участник концерна Auto Union, также, как и Wanderer, канул в лету.

У DKW из этого квартета судьба сложилась чуть лучше, но тоже не совсем удачно. На момент окончания войны, некоторые заводы компании исторически тоже были расположены в Саксонии, которая стала впоследствии частью ГДР. На данных национализированных предприятиях были освоены и выпускались восточногерманские машины марок Trabant, Wartburg и те же самые IFA. Чуть раньше, 23 мая 1949 года была образована Федеративная Республика Германии, и часть заводов бывшего Auto Union оказалась на её территории. На них был возобновлен выпуск автомобилей под маркой DKW, который продолжался до середины шестидесятых годов. Сама Auto Union AG, прекратившая свое существование в 1948 году была возрождена под названием Auto Union GmbH, но в 1964 году она перешла под контроль кон-

церна Volkswagen. Тогда и было возобновлено производство машин под маркой Audi, которой в итоге по наследству досталась известная всем эмблема, состоящая из четырёх равнозначных колец.

Первая же действительно новая послевоенная модель концерна Auto Union GmbH появилась только в 1950 году. Это был компактный переднеприводный двухдверный седан DKW F89, продержавшийся на конвейере четыре года. Позже к седану добавили кузова двухдверный универсал и кабриолет. Модель оснащалась двухцилиндровым двухтактным двигателем рабочим объёмом 684 куб. см., выдававшим всего двадцать три лошадиные силы. DKW F89 имел трехступенчатую механическую коробку передач и с трудом достигал максимальной скорости в сто километров в час. Вот с чего начинала автомобильная промышленность Германии после войны! Для сравнения, наш послевоенный первенец Москвич-400, выпускавшийся на Заводе Малолитражных автомобилей в Москве с 1946 года на основе конструкции Opel Kadett K38 образца 1937 года, имел кузова 4-дверный седан, 4-дверный кабриолет и двухдверные варианты «фургон» и «пикап». Мотор первого «Москвича», рядная карбюраторная четвёрка рабочим объёмом 1074 куб. см. выдавал всё те же самые двадцать три лошадиные силы. То есть автомобильная промышленность СССР стартовала после войны в схожих условиях и обладала теми же технологиями, какие были в распоряжении у немецких коллег. И что

мы видим сейчас?

В 1958 году немецкий концерн Daimler-Benz AG покупает 88% акций Auto Union. Всего через год, в 1959 году сделка полностью завершается и ингольштадтская фирма целиком поглощается и становится обычным филиалом. Однако в дальнейшем, финансовое положение холдинга несколько пошатнулось и Daimler-Benz решает избавиться от ненужного актива. Пока не поздно. Покупателя не пришлось искать долго. Им в 1964 году стал конкурирующий немецкий концерн Volkswagen. Со следующего, 1965 года, боссы VW принимают решение, согласно которому все новые модели утратившего независимость концерна Auto Union теперь будут выпускаться исключительно под единой маркой Audi. Так проще. Хотя первоначально предполагалось, что в новом бренде надобности нет, и концерн Volkswagen на вновь приобретённых мощностях будет выпускать автомобили исключительно только марки Volkswagen. Так получилось, что первой моделью нового филиала VW стала выпущенная в 1968 году Audi 100.

Кроме того, в дальнейшем, концерн Volkswagen не останавливается на достигнутом и продолжает активно развиваться. Так, в 1969 году он поглотил независимого немецкого производителя автомобилей и мотоциклов, фирму NSU. В результате, Volkswagenwerk AG под своим крылом объединил Auto Union GmbH и NSU Motorenwerke AG в одно подразделение. Образовавшаяся в результате новая ком-

пания получила замысловатое название Audi NSU Auto Union AG. Вообще, NSU был неплохим игроком на рынке. В первую очередь компания прославилась своими разработками в области роторных двигателей Ванкеля. В 1955 году NSU стала крупнейшим мировым производителем мотоциклов. А в 1967 году на рынок вышла уникальная в своем роде модель NSU Ro 80, ставшая «Автомобилем года 1968 в Европе». Её главной особенностью стало применение в качестве силовой установки двухсекционного роторного двигателя системы Ванкеля, выдававший приличные по тем временам 115 л. с. Безусловно, стоит упомянуть не очень известную у нас модель NSU Prinz 4, которая уж больно походит на наш «Запорожец» ЗАЗ-966. Или, наоборот. Но если немецкая модель увидела свет в 1961 году, то отечественная малолитражка вышла с конвейера спустя пять лет и производилась в общей сложности, с учетом модернизированного варианта ЗАЗ-968 с 1966 по 1994 года. К поразительному сходству кузовов этих моделей, стоит отметить, что технически они также были похожи. Например, Prinz 4 имел двигатель воздушного охлаждения, располагавшийся в задней части машины. Ничего не напоминает? Инженеры NSU внесли значимый вклад в развитие автомобильной отрасли в целом, однако в августе 1969 года бренд упразднили. Последняя модель компании NSU Ro 80 производилась вплоть до 1977 года включительно, после чего марку NSU более не использовали. В дальнейшем завод NSU в Неккарзульме выпускал та-

кие известные автомобили, как Audi 100, Audi 200, Porsche 924, Porsche 944. В наши дни там проектируют и производят полностью алюминиевые кузова для автомобилей Audi.

В 70-х годах, пытаясь занять лидирующие позиции в отрасли, компания Audi концерна Volkswagen встала на путь технического прогресса. Так, в 1976 году мир увидел пятицилиндровый двигатель. С 1979 года машины марки комплектуются турбонаддувом, а с 1980 года на них появляется революционная система полного привода «Quattro». Audi Quattro имела в своем распоряжении прорывные технологии и одержала в свое время ряд громких побед в ралли. В 80-х годах темпы наращивания технических разработок и внедрения их в производство не снижаются. Как раз в это время большое внимание уделяется совершенному аэродинамическому дизайну, появляется полностью оцинкованный кузов, дизеля с непосредственным впрыском топлива, алюминиевый кузов. С тех пор имеет место быть обостренная конкуренция большой немецкой тройки, куда входят независимые Mercedes-Benz, BMW и Audi.

Но самое интересное это то, что компания Lamborghini с 1998 года также входит в состав Audi AG, являясь теперь одним из его брендов в рамках большого концерна Volkswagen Group. Круг замкнулся. Получается, что всё между собой взаимосвязано. Нам не удалось побывать на заводе Lamborghini, зато посетили, по сути, главный завод материнского концерна Audi AG. Несколько дней назад, пи-

лотируя Lamborghini Gallardo LP570—4 Superleggera, пришлось обратить внимание на тот факт, что некоторые переключатели в салоне, особенно блок климат-контроля, очень подозрительно напоминают мне таковые детали с обычных гражданских моделей Audi. Для полноты картины, стоит добавить, что с этого же, 1998 года известный своими роскошными моделями, британский автопроизводитель Bentley Motors Ltd. также входит в состав концерна Volkswagen. И это не последнее приобретение. В 1998 же году, (какой удачный год для Volkswagen!), этот немецкий концерн покупает права на французский бренд автомобилей класса «люкс» Bugatti. Глобализация процветает, однако!

Рядом с музеем расположен сам завод Audi, где выпускают автомобили. На само производство нас, разумеется, не пустили, зато мы поели у них в столовой. Вход свободный. Получилось очень вкусно и демократично. Вышло всего по семь евро с человека. Организовано питание работников концерна по системе «шведский стол». Ассортимент блюд поистине очень разнообразен. Глаза разбегаются, не знаешь, что и выбрать. Понимая, что всего не съесть, дилемма выбора становится целой проблемой. Девушка на кассе мне улыбалась так, как будто я президент страны, не меньше! Возможно, тут так принято и она целый день улыбается всем. При расчете возникла заминка. Дело в том, что мне совсем не знаком немецкий язык. Кроме пары слов. Она мне на немецком что-то сказала, но что именно, было непонят-

но и пришлось переспросить. Кассирша в ответ продолжила говорить по-немецки. Не имея представления, о чем вообще идёт речь, слыша только характерную грубую интонацию букв и слов, передаваемую посредством ласкового и приятного женского голоса, исходившим из уст молодой красивой девушки, у меня стали появляться определенные интересные мысли. Догадайтесь, о чем? Как сказал в свое время один классик, немецкий язык годится только для разговора с врагом. Вот не согласен. Определенно, он подходит и ещё для кое-чего.

Тут же, в соседнем здании счастливые обладатели забирают свои новенькие Audi. Посмотрели эту процедуру. Понятное дело, по всему миру есть целая развитая сеть дистрибуции и тысячи автосалонов. Но, видимо выкатить свою мечту непосредственно из ворот завода-изготовителя является определенным шиком, доступным не многим. Всё происходит в торжественной обстановке, целая церемония передачи машины клиенту, выверенная годами. Что ж, пора в путь. Трогаемся в сторону Польши.

17:07, 4422 км. Посещаем АЗС, расположенную где-то на немецком автобане. Заправили 85 литров на 140 евро. Неожиданно, неподалеку, по дороге встретили наш КрАЗ-256Б. Самосвал, работающий на реконструкции развязки автобана, внешне находится в великолепном состоянии, это просто чудо какое-то. Кабина отреставрирована до идеала и качественно выкрашена в тёмно-синий цвет. Ма-

шины, выходявшие с конвейера Кременчугского автозавода таких цветовых решений явно, не имели. Видимо, грузовик достался по наследству от ГДР! Видно, что водитель машину любит и относится к ней с большим уважением, за что ему огромное спасибо. Грузовик даже чем-то напомнил мне своих североамериканских собратьев. Не столько компоновочными решениями, сколько, прежде всего, лоском.

Отдельное упоминание следует сделать, собственно, об автобанах. Все знают, что здесь нет ограничения скорости. То есть ты можешь ехать ровно с такой скоростью, с которой тебе позволяет это делать двигатель твоего автомобиля. Таких мест в мире немного. Помимо Германии, скорость за пределами населенных пунктов не лимитируется на острове Мэн. Но он крошечный и на его извилистых сельских двухполосных дорогах совершенно негде разогнаться. Есть еще без ограничений несколько развивающихся стран Африки, но нет уверенности, есть ли там вообще дороги. Автобан как таковой придумали в Германии. Кто бы мог сомневаться, ведь и двигатели внутреннего сгорания, и сами автомобили родом отсюда!

Сама идея создания сети скоростных магистралей витала в немецком обществе ещё в двадцатых годах двадцатого века. Однако, как мы знаем, Германия в то время испытывала значительные финансовые трудности и текущие проблемы ей не позволяли воплотить идею в жизнь. Но пришедший вскоре к власти Адольф Гитлер сразу же подхватил эту

затею. Причем настолько быстро, что уже через двенадцать дней после начала своего правления им была объявлена государственная программа строительства автобанов. Нацистский лидер полагал, что это лишь укрепит его власть, так как только самые амбициозные правители в истории отличились хорошими дорогами. Это и Наполеон и другие лидеры, например инков и древних римлян. Так что встречающаяся информация о том, что автобаны придумал Гитлер как бы не совсем верная. Он лишь дал толчок к их строительству. Воплотил в жизнь.

В настоящее время общая протяжённость высокоскоростных автомагистралей Германии составляет тринадцать тысяч километров. Это четвёртая по протяжённости национальная сеть скоростных автодорог в мире. Первое место занимает Китай со своей Системой высокоскоростных автодорог, далее следует США с Системой межштатных автомагистралей. Неожиданно, замыкает тройку лидеров Испания со своей системой автомагистралей. Эти дороги в Германии имеют следующее своё официальное название – Bundesautobahn, что в переводе означает «федеральная автодорога».

Вообще же в широком употреблении слово «автобан» не требует перевода. Интересной особенностью является то, что здесь всё-таки есть одно правило, которое все неукоснительно соблюдают. Оно несложное и сводится к тому, что всегда нужно держаться как можно правее. В жизни это вы-

глядит так – даже если ты едешь на сверхмощном Ferrari, при очередном обгоне или опережении, нужно занять правый ряд. Ведь сзади тебя может ехать еще более мощный и быстрый автомобиль, например Lamborghini.

У нас в России хоть и нет подобных автомагистралей, но всё же есть загородные шоссе отличного качества. Однако, к сожалению, такое правило соотечественниками не соблюдается, хотя оно у нас также прописано в Правилах Дорожного Движения. Люди любят у нас занять левый ряд при свободном правом и ехать в нем в свое удовольствие с удобной только себе любимому скоростью, при этом, не обращая никакого внимания на окружающих. С умным видом полагая, что кому нужно, пусть объезжают справа. Немцы в этом плане молодцы, дисциплинированный народ. И они гордятся своими автобанами. Не раз Евросоюзом поднимался вопрос о несоответствии немецких ПДД общеевропейским и соответственно о необходимости приведения их к общему знаменателю. Но каждый раз немцы отстаивают своё право, мотивируя это тем, что это их историческое наследие.

20:10, 4797 км. Проезжаем мимо города Франкфурт-на-Одере. Да, есть и такой. Въехали в Польшу. В общей сложности по Германии проехали 863 км.

Германия тоже любит футбол и успешно в него играет. Здесь есть Бундеслига – один из сильнейших футбольных дивизионов во всём мире. По состоянию на 2024 год она располагается на почетном четвертом месте, уступая в рейтин-

ге только чемпионатам Англии, Испании и Италии. Немецкий футбольный клуб «Бавария» из Мюнхена является наиболее титулованной командой Германии и чаще других выигрывала Бундеслигу. Всего на счету этой команды 33 победы в домашнем чемпионате. Успешна и сборная Германии. Она является четырёхкратным победителем чемпионатов мира по футболу. Сначала они взяли Кубок мира в 1954 года в Швейцарии. Затем повторив свой успех спустя 20 лет на домашнем чемпионате 1974 года. В Италии в 1990 году обыграв Аргентину «на тоненького» со счётом 1:0, взяли свой третий титул. В 2014 году в Бразилии немцы снова оказались лучше аргентинцев, вырвав в финале в дополнительное время победу с минимальным счетом 1:0.

Есть в истории немецкого футбола и выдающиеся футболисты. Например, Мирослав Клозе. Это единственный футболист, обладатель четырёх медалей в истории чемпионатов мира. К тому же Мирослав – лучший бомбардир в истории сборной Германии с забитым 71 голом. Но самое главное достижение этого нападающего заключается в том, что он занимает первое место среди бомбардиров в истории чемпионатов мира, имея в своём активе 16 забитых мячей.

20:37, 4820 км. Уставшие, останавливаемся где-то в Польше, в лесу, в одном из мотелей. Но не на ночевку, а просто передохнуть. Здесь же поели. Вышло по пять евро с человека, что по текущему курсу равнозначно пятнадцати злотым. В евро не принимают оплату, нужна именно местная валюта.

Но это не проблема. Здесь же расположен импровизированный курс обмена валют, где мужик за столом вам обменяет любую валюту на местные деньги. Причем, известно, что Польша входит в еврозону, но по какой-то причине от своих злотых отказываться не спешит. Стоит заметить, не в обиду полякам будет сказано, но по факту еда здесь по качеству заметно хуже немецкой, а люди злее и грязнее. Возможно, потому что рядом одни дальнобойщики. И вообще не факт, что все они поляки. Кругом расположены бесконечные гостиницы, мотели и отели, ночные клубы.

22:33, 4959 км. Robor Oplat – по-польски «сбор денег». Въезжаем на местную автомагистраль, классическое двухполосное шоссе заканчивается. Цена вопроса – 13 злотых.

23:05, 4977 км. В прямом смысле пролетаем город Познань. Имея около полумиллиона жителей, это пятый по населению город Польши, который находится в центре западной части страны. Старинный, с красивыми улицами, но мы этого не замечаем. Что и неудивительно, ведь местами наша скорость доходит до 140 км/час. Улицы пустые, никого нет. Автобаны без ограничения скорости остались где-то позади, но мы темпов не снижаем. Хочется домой. Нарушаем, наверное. Чуть позже мы всё-таки поняли, что нарушаем. Скоростной режим. Об этом нам напомнили остановившие Mercedes польские патрульные полицейские. Скандала не было, просто заплатили штраф на месте наличными и поехали себе дальше. Как в старые добрые времена. Никаких

квитанций.

Нет, конечно, мы планировали посетить в Польше как минимум Освенцим. Но банально не хватило времени.

Стоит упомянуть об этом страшном заведении. Ныне, это музей, действующий с 1947 года, но что здесь было во время Второй мировой войны, сложно понять и осмыслить. Не поддается никакому логическому объяснению и оправданию. Здесь происходило масштабное преступление против всего человечества. Освенцим, или как сейчас более правильно принято говорить Аушвиц – концентрационный лагерь и «Лагерь смерти», основанный нацистским режимом Германии 20 мая 1940 года на оккупированной территории Польши. Лагерь был основан в районе польского города Освенцим, отсюда произошло название. Местное население было принудительно выселено из этих мест.

Число заключенных данного ужасного заведения составляло более одного миллиона триста тысяч человек, при этом количество погибших из них не менее одного миллиона ста тысяч человек. Только вдумайтесь, поистине страшные цифры! Говоря простым языком, население целого города миллионника было умерщвлено за пять лет нацистскими преступниками. Причем, это самые скромные цифры, на самом деле жертв было гораздо больше. Основными заключенными лагеря были советские военнопленные, а также поляки, евреи, цыгане.

Лагерь был освобожден нашими, советскими войсками

27 января 1945 года. Большинство погибших здесь людей, а это более одного миллиона человек были еврейской национальности. Людей ежедневно завозили сюда целыми составами, до десяти раз в день, по железной дороге, ветка которой заходила прямо на территорию лагеря. Узники делились на классы, о чем свидетельствовали специальные нашивки на одежде. Каторжный труд шесть дней в неделю при скудном питании и отсутствии медицинской помощи был главной причиной смертей. Кроме того, практиковались пытки заключенных различными способами, некоторые из которых приводили к летальным исходам. Людей морили голодом до смерти, либо сажали в герметичную камеру, где в результате нехватки кислорода они погибали. Практиковались расстрелы заключенных, массовые отравления их газом «Циклон Б» в специальных газовых камерах. Людей обманывали, говорили, что они идут мыться в душевую, но вместо воды по трубам пускали ядовитый газ. Таким образом, казнили узников первой категории, которая подразумевала негодных для каторжных работ людей. В неё входили женщины, старики, дети, просто визуально не подходящие по состоянию здоровья и даже люди неправильных на взгляд злодеев параметров, например низкого роста.

Обманом была и надпись на воротах лагеря – «Труд освобождает». На самом деле, никого отпускать нацистские изверги, естественно не собирались. И никаким трудом свободу здесь получить было невозможно. В оригинале на немец-

ком языке этот зловещий слоган, выполненный большими чугунными буквами, выглядел так – ARBEIT MACHT FREI. Просто жуть. На втором этаже одного из блоков заведения функционировал публичный дом.

Действовало несколько крематориев, в печах которых сжигали людей. Самое страшное, что крематории порой не справлялись, тогда тела погибших сжигали в специальных рвах. Живых здоровых людей тут превращали в крайне изможденных, буквально за несколько дней. Некоторые узники лагеря были настолько истощены, что внешне напоминали скелетов.

Их взгляд был затуманен, а кожа едва покрывала кости. Сохранилось множество фото и видеоматериалов о том страшном времени. Рассказывала о жертвах Освенцима и наша первая учительница, Нина Алексеевна. Сбежать отсюда было практически невозможно. Люди либо «вылетали в трубу», так на местном сленге означало быть сожженным в крематории, либо погибали другим способом. Более того, над узниками регулярно проводили опыты и медицинские эксперименты. Местные «врачи» тренировались на живых здоровых людях, проводя совершенно не нужные для «больных» хирургические операции.

Были многочисленные случаи проведения испытаний фармацевтических препаратов, перед этим испытуемых специально заражали порой страшными заболеваниями. Жертвам деваться было некуда. Колючая проволока ограждений

лагеря была под высоким напряжением, кроме того, учреждение тщательно охранялось эсэсовцами. Побег, конечно, были, но единичные. На самом деле, точное количество жертв установить сейчас невозможно, так как вновь прибывших и явно не подходивших категорий граждан уничтожали сразу, их никто не считал. По предварительной оценке, так поступали с семьюдесятью пятью процентами новичков. Более того, в конце войны, немцы, понимая своё неизбежное поражение, уничтожили большую часть архивных документов. Таким образом, встречающаяся в Большой советской энциклопедии цифра в четыре миллиона пострадавших человек не выглядит завышенной. Конечно, можно посчитать примерное количество составов, регулярно прибывших в лагерь уничтожения, но сколько было каждый раз вагонов и в конечном итоге в каждом из них людей – определить не представляется возможным.

23:45, 5057 км. Заезжаем на АЗС «Orel». Заправили 70 литров бензина на 105 евро.

**15 сентября 2011 года**

00:55, 5165 км. Закончилась автомагистраль, опять пошла двухполосная дорога. Продолжаем движение.

02:30, 5273 км. Въезжаем в Варшаву. Мы насквозь проехали столицу Польши в ночное время. Поэтому неудивительно, что народу на улицах нет, машин практически тоже, город мирно спит. Светофоры, и те не работают, только лишь монотонно приветствуют нас своими желтыми мигающими

сигналами.

02:57, 5295 км. Выезжаем из Варшавы. Резюмируя, могу отметить, что главный город Польши нас не впечатлил. Совсем. Судите сами: дороги в городе убитые, на проезжей части – ямы, стыки, и трещины. Здания по большей части своей представляют, по сути, типичный «совок», местами разбавленный новостройками. Иллюминации минимум. Мы точно в Варшаве? На остановочных пунктах общественно-го транспорта ждут своих клиентов многочисленные проститутки. Возможно, просто мы ехали не по тем улицам. Но говорю, как есть: всё, что увидели своими глазами.

05:40, 5476 км. Наконец-то добираемся до границы между государствами Польша и Белоруссия. Очереди нет. Вообще никого нет. Такого положения вещей мы точно не ожидали. Подъезжая, готовились к очереди. В итоге по Польше прошли 679 километров. Обратили внимание на объявления такого содержания, что, мол нельзя с собой провозить больше определенного количества сигарет и чего-то там ещё. Так местные власти пытаются бороться с контрабандой. Этим ремеслом здесь в основном занимаются таксисты. Они с Республики Беларусь направляются в соседнюю Польшу с полными баками бензина, а возвращаются с пустыми, при минимальных пробегах, но зато с блоками сигарет. В Польше гораздо дешевле сигареты, зато дорогое топливо. В Белоруссии – наоборот.

Нас никто особо не проверял. Мы явно не похожи на бе-

лорусских таксистов. Вообще, на границе мы не вызывали никакого интереса со стороны таможенников, что тех, что других. Определенно, на контрабандистов мы явно не смахиваем.

06:55, 5477 км. Без каких-либо приключений въехали в Белоруссию, в знакомый нам уже, тихий и уютный город Брест.

15:15, 5493 км. Ночевали в проверенном и надёжном месте, в гостинице «Дружба». После вчерашнего маршброска из Германии в Белоруссию через Польшу, длинную в 1308 километров выспаться нам не удалось. Но ничего поделать мы не можем, на дополнительный отдых нет времени, нужно ехать дальше домой. Перед выездом заехали пообедать в крутой брестский ресторан. Еда очень вкусная.

Вообще в Белоруссии необыкновенно вкусно кормят. Всё настоящее. Сказываются строгие ГОСТы, которые все соблюдают. Никаких заменителей и лишних ненужных ингредиентов в еде не содержится. Во всём чувствуется полный порядок. В итоге, после трапезы, официантка принесла нам счёт в местной валюте аж на 142 000 рублей. Не кисло мы поели.

– А можно перевести счёт в рубли Российской Федерации? Нам так удобнее! – на всякий случай мне пришлось поинтересоваться у официантки.

– Конечно! – Она не возражала. Без промедления согласившись, девушка удалилась на пересчёт. Через некоторое

время вернулась. По новому счёту вышла совсем другая, более красивая сумма. Ровно 888 наших деревянных рублей.

– А у нас евро есть! – мне пришлось похвастаться, неожиданно для работницы и самого себя. Хотя готов был уже расчитаться рублями.

– Хорошо, сейчас пересчитаю! Улыбаясь, она снова ушла. Вернулась через несколько минут уже с третьим счётом. На этот раз итог нашего обеда вышел на шестнадцать евро. Всего-то. И это на троих! А поели мы нескромно. Мы не собирались проверять текущие курсы валют и пересчитывать. Результат нас более чем устроил, впрочем, также, как и официантку. Рассчитались. Все были довольны. И девушка, и мы тоже. Окончательный бумажный вариант счёта как реликвию оставил себе на память. На этой оптимистичной ноте, сытые и довольные, выезжаем в сторону России. Домой, пора домой!

17:45, 5764 км. Всё ещё Белоруссия. По дороге заезжаем на какую-то АЗС. Название, к сожалению, в памяти не осталось. До полного бака нам влезло 71,5 литров бензина на 2000 российских рублей. Местный же ценник за 1 литр составляет приличные 4950 рублей!

Вообще, Белоруссия или Республика Беларусь, правильными являются оба варианта, оставила после посещения только приятные впечатления. Люди здесь живут добрые, открытые, трудолюбивые. Дома в деревнях красивые, добротные, хоть и не богатые.

Откровенно брошенных или пустующих домов замечено не было. Из этих мест, кстати, мой родной и уважаемый прадед, Афанасий Иванович Комков, уроженец Могилевской области. Но это сейчас есть такой субъект независимого государства Белоруссии, а тогда, когда жил мой предок, это была часть Российской империи. Если конкретно, то Могилёвская губерния. Афанасий Иванович рискнул и со своей семьёй отправился по железной дороге покорять Дальний Восток нашей необъятной Родины. Что доподлинно удалось установить, это то, что им удалось благополучно добраться до станции Архара Амурской области, где переселенцами, моими родственниками, была основана деревня Митава.

Уверен, сейчас её непросто найти на карте, скорее всего это сделать даже невозможно. Деревни по всей России вымирают, исчезая навсегда. Иногда остаются покинутые избы, покосившиеся от времени, но и они не вечны. Природа всё поглощает и перемалывает без остатка. Со временем некоторые населенные пункты в лучшем случае представляют из себя кружок на карте, а по факту там уже нет ничего. В худшем их нет даже на картах, причём самых подробных – местных. Раз упомянул про одного прадеда, он, кстати, по материнской линии, нужно сказать и про другого. Тем более, что он этого заслуживает.

Егор Емельянович, уроженец Мглинского уезда Черниговской области. Сейчас этот район принадлежит Брянской области Российской Федерации. Самый запад нашей страны.

Так вот, Егор Емельянович совершил ещё более фантастическое путешествие. В конце XIX века на кораблях, выйдя из Одессы, вместе с другими переселенцами, они также отправились заселять Дальний Восток по специальной царской программе. Их путь лежал через Суэцкий канал и остров Цейлон. Очутившись на Дальнем Востоке, мои предки поселились в селе Николаевка, это рядом с Уссурийском. Так что всё новое – это давно забытое старое, что подтверждают принятые в наши дни государственные программы по раздаче дальневосточных гектаров. Нужно же чем-то привлекать туда население, где его исторически нет или очень мало. Всё это уже когда-то мы проходили.

### **16 сентября 2011 года**

03:00, 6590 км. Как-то незаметно, в череде мелькающих километров и населённых пунктов, наступил следующий день нашего путешествия. Оно, несомненно, подходит к концу. В три часа ночи добрались до города Истра в Московской области. Всё, финиш. За последний ходовой день нами было преодолено 1097 км по Белоруссии и России. За две недели мы проехали почти семь тысяч километров по территории восьми стран мира, если считать Россию, нашу Родину. Ну а как её не считать? Она для нас самая главная Страна. По возвращении в Истру, а именно здесь живет Дмитрий, отдохнули и на следующий день мы с Николаем, купив билеты на рейс «Аэрофлота», вылетели в Иркутск из Шереметьева. До свидания, Москва! Новое место жительства Дмитрия на-

ходится в сорока километрах от столицы. В этих живописных местах гуляли когда-то друзья Антон Павлович Чехов и Исаак Ильич Левитан. Потрясающе красивая природа Подмосковья. Особенно впечатлили лиственные леса, по которым мы успели немного прокатиться перед отлётом на квадроциклах.

# Глава 2

## Азия

С Азией меня связывает многое, но самое главное, здесь находится родной мне Иркутск. Прекрасный город, столица Восточной Сибири. Родина. А ещё здесь живёт Дмитрий. Нет, не тот, что друг детства, с которым мы прокатились по Европе некоторое время назад. Другой. Просто данное имя раньше, особенно в семидесятые годы, было весьма популярно и распространено в СССР. Сейчас так мальчиков не называют, давая им, как правило, более экзотические имена. На детской площадке в наши дни запросто можно встретить Евсея, Тамерлана, Марка, но никак не Диму. Но это имя в обиход скоро обязательно вернется. Как и другие, временно забытые мужские и женские имена. Всё идет и развивается по кругу. Ну, или спирали, кому как больше нравится.

Дмитрий – большой любитель путешествий, особенно в Монголию. Чаще на джипах. В этой стране он бывал несметное количество раз. Мне тоже приходилось посещать эту страну, в общей сложности раз шесть. Собственно, с неё и начинал свои заграничные вояжи. Ну а что тут удивительного? Монголия – ближайший к России сосед. Это как Финляндия для жителей Санкт-Петербурга. Поэтому не ред-

кость, что иркутяне заглядывают в соседнюю заграницу. Но мы с Дмитрием решили пойти дальше. Несколько усложнить маршрут и «захватить» вместе с Монголией другое государство – Китай. Причём поездка планировалась исключительно на машинах. К тому же мы хотели посетить две страны и две столицы этих государств на ближайšie новогодние праздники. А почему бы и нет? Сейчас уже и не припомню, кому изначально пришла в голову эта шальная идея. Долго думали, обсуждали, как её реализовать. Более того, решили ехать на нескольких машинах, пригласив для участия в автопробеге знакомых заинтересованных лиц. Единомышленников не пришлось искать долго. Такие люди нашлись в ближайшем Димином окружении. Итого собралось два экипажа на двух автомобилях:

– Экипаж номер один. Темно-зеленый автомобиль Land Cruiser UZJ100, дооборудованный в том числе для работы на газе. Водитель – Дмитрий. Пассажиры – Татьяна, супруга Дмитрия, две его дочери пяти и семи лет, Татьяна юрист, Маргарита – архитектор, Ася и я.

– Экипаж номер два. Белый автомобиль Nissan X-Trail. Водитель Стас и пассажирка Татьяна. Эта супружеская пара едет на своем автомобиле и дополнительно пассажиров к себе на борт они не нашли. Может и не пытались.

Чтобы хоть как-то разбираться, и в дальнейшем не запутаться в Татьянах, а их, как видно из списка, в поездке у нас будет сразу три, одну из них, согласно профессиональ-

ной деятельности, будем называть Татьяна-юрист. Думаю, она не будет возражать. Это имя тоже было в своё время очень популярным. Подготовка к поездке заняла пару месяцев. За это время изучили много полезной информации, особенно того, что касается путешествия по Китаю. Дело в том, что для перемещения по этой стране за рулём, были определённые сложности. Нужно было обязательно иметь китайское водительское удостоверение. Где его взять? Получить его кому-то из нас не представляется возможным. Более того, чтобы проехать на своей машине вглубь территории Китая с российскими номерами, надо пройти непроходимый квест. Например, предоставить в китайский аналог нашего ФСБ точный маршрут своего следования, отклоняться от которого ни в коем случае нельзя. Более того, нужно там в этих пунктах отмечаться в определенное согласованное время, и с нами должен постоянно находиться китайский чекист. Он будет наблюдать за нашими действиями. Смотреть, что мы фотографируем и не сделали ли мы чего-то лишнего. Ну и вообще необходимо получить соответствующее разрешение. Не факт, что его дадут. Короче говоря, нам первоначально показалось, что миссия невыполнима. Это государство, на самом деле, довольно закрытое, поэтому нечему тут удивляться. Однако, как показывает практика, при желании выход из любой ситуации найти можно. И мы нашли такое подходящее компромиссное решение, устраивающее всех.

Отыскиали в Поднебесной человека, который встретит нас

на границе, как туристическую группу. Заранее получили визы. Для посещения Китая гражданам Российской Федерации они необходимы. Причём делали групповую визу на всех. Тут мы немного рисковали. Если бы у нас кто-то заболел, и не смог поехать, то нас не пропустили на границе. А времени делать индивидуальную визу каждому по отдельности, у нас бы уже не было. Кроме того, помимо китайского товарища, нашли человека на монгольской стороне. Это тот, кто организует парковку наших машин в Монголии и трансфер до границы. Ну и самое главное: нужно было договориться с транспортом для поездок по Китаю. В этом вопросе нам помогал Олег, руководитель иркутского спелеологического клуба «Икс», за что ему отдельное спасибо. В итоге микроавтобус с водителем был найден, все попутные вопросы урегулированы и решены. Причем это была не рейсовая маршрутка, а частник на своей машине.

В назначенное время, и в назначенном месте он будет ждать нас по ту сторону границы. Олег и сам хотел ехать вместе с нами, но по непонятной причине отказался. Соответственно визу ему в нашей туристической группе мы не делали.

Дни летят стремительно, и дата нашего выезда подошла достаточно быстро и незаметно. Время вообще имеет свойство ускоряться, причём всё отчетливее человек это начинает осознавать по мере взросления. Если вы этого не заметили – значит, пока ещё молоды. Продолжайте радоваться жиз-

ни!

**28 декабря 2017 года**

21:35, 424750 км. Старт. Наша поездка начинается в иркутском микрорайоне Солнечный. Дима заехал за мной уже с пассажирами, загруженный, с дополнительным боксом на крыше. Сегодня весь день, как назло, не просто идёт снег, а как у нас принято говорить в таких случаях – он валит. Соответственно при таком раскладе вечером неизбежно образуются 9-бальные пробки. Город встает колом. Изначально планировали выезд на 20:00, но из-за пробок припозднились. В Иркутске объехали несколько аптек, искали лекарства для монгола, который только что сделал заказ Диме. Мы старались, но, к сожалению, так ничего и не нашли. Просто монгольской стороне надо было об этом подумать несколько раньше.

Выдвигаемся в сторону Бурятии. Решили двигаться через новый, Академический мост. По городу было тесновато, но вот на трассе машин почти не было. Похоже, желающих ехать в такую погоду за городом нашлось не так много. Все водители дружно кучкуются на тесных улицах Иркутска. Ветер местами так сильно метет, что дороги не видно. Один сплошной перемерёт. На Култукском перевале немногочисленные фуры буксуют, не могут одолеть крутые подъёмы.

Мы движемся вполне уверенно на легендарном автомобиле повышенной проходимости Toyota Land Cruiser UZJ100. В машине восемь человек, и много багажа. Второй наш

экипаж, на Nissan X-Trail выехал с Иркутска сегодня рано утром, соответственно сейчас они уже в Улан-Удэ, ждут нас в гостинице. Так изначально и договаривались.

**29 декабря 2017 года**

00:30, 424893 км. Иркутская область, посёлок Утулик.

Первая наша остановка. Посетили известное местное природо-рожное кафе «Полина». Традиция такая. Хоть и кушать пока не хочется, пьём с удовольствием горячий кофе. К тому же, посещаем платный туалет, стоимость – пятнадцать рублей с человека.

01:45 Посёлок Танхой, заехали на газовую автозаправочную станцию. Заправились газом. Пассажиры все спят. Не спим только мы с Димой. Понятное дело он – водитель. Мне же не спится и приходится бодрствовать «за компанию». Разговаривали про всё и обо всём. За окном проплывают шикарные пейзажи, мелькают километры... Вообще, если брать все автодороги, что выходят из Иркутска, именно эта мне импонирует более всего. Дорога на Байкал. Красиво здесь всё, как само шоссе, так и окрестная природа. Достигаем и проезжаем мимо величественного Байкала, самого глубокого на Земле. Огибаем его с южной стороны. Дальше по пути у нас город Бабушкин.

Кстати, именно в этом месте, до постройки Кругобайкальской железной дороги, грузы с парома перегружали на Транссиб и обратно. В начале XX века здесь действовала Байкальская паромная переправа, которая связывала между

собой западный и восточный берега великого озера. Мало кто знает эту историю, поэтому немного её проясним. Дело в том, что сквозного железнодорожного сообщения между Москвой и Владивостоком не было вплоть до 1905 года. Кругобайкальскую железную дорогу по маршруту «порт Байкал – станция Мысовая» Забайкальской железной дороги строили с 1899 по 1905 года. А пока она возводилась, нужно было каким-то образом наладить сообщение с Востоком страны. Тем более, что там нам постоянно угрожала милитаристская Япония. Для этих целей в Англии были заказаны и построены два корабля – ледокол «Ангара» и паром-ледокол «Байкал». Их в разобранном виде доставили до посёлка Лиственичный, что находится напротив порта Байкал, в истоке реки Ангары. Сейчас это – Листвянка.

Так вот, на местной судоверфи, которую в наше время благополучно распилили и разобрали до основания, были собраны и спущены на воду два корабля. Железнодорожные составы двигались со стороны Иркутска, вдоль левого берега реки Ангары и доходили до порта Байкал. Далее происходила перегрузка. Причем сами вагоны не разгружали, а загоняли прямиком на водный транспорт. Паром-ледокол «Байкал» принимал на свой борт целые железнодорожные составы, правда, не очень большие. Из порта Байкал он их успешно перемещал на станцию Мысовая. Туда, где сейчас расположен город Бабушкин и где сейчас находимся мы. В зимнее время, когда ледокол «Ангара» уже не справлялся со сво-

ей задачей, рельсы со шпалами прокладывали прямо по льду озера Байкал и бедные лошадки тянули вагоны до станции Мысовая, словно бурлаки. Тянули и обратно. В метель и в мороз. Сохранились даже архивные фотографии этого действия. Сама станция Мысовая была построена в 1897—1900 годах. Паромное сообщение и ледовая переправа действовали на Байкале в общей сложности пять лет.

# 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.