

Юрий Васильевич Гейко

**Дураки, дороги и другие
особенности национального
вождения**

**Москва
«Книга по Требованию»**

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

зательно — вверх. Жить «горизонтально» или «вниз» — не для человека вообще, и не для меня тем более.

Заметьте, я нашел себя по-настоящему в АВТОжурналистике. Хотя в свое время писал прозу, печатался в «Новом мире» и был объявлен советской критикой *молодым талантливым писателем*, а затем *кинокритиком*.

Зародившись еще в юности, к сорока годам окрепли и тесно переплелись, сплывались две составляющие моей жизни, которые ее и определили: *слово и автомобиль*.

Эта книга не о «железках» — моя основная тема не они, а система «ЧЕЛОВЕК — АВТОМОБИЛЬ». Поэтому главное здесь — рассказ о человеке за рулем. Расскажу я и о себе, о том, как определялась моя жизнь. Для того чтобы вам было легче проанализировать и определить свою.

Вообще-то тема «ЧЕЛОВЕК — АВТОМОБИЛЬ» — исчерпаема. Даже если завтра автомобиль будет летать. И похоже, что за тридцать лет ее исследования я по этой теме выговорился до конца.

Однажды после похорон младшего брата я долго бродил по кладбищу, впервые внимательно читая надписи на надгробиях: слезливые, банальные, вымученные. Редко попадались слова, рвущие душу. Их же пишут те, *кто остался...*

И вдруг я подумал: а что могло бы быть написано на *моем* камне? Какие бы слова точнее всего передали суть моей жизни? Какие бы слова меня устроили?

Долго-долго в тот день бродил я по городу умерших, перебирая в уме и отбрасывая различные варианты. И наконец нашел — пусть вас это не шокирует:

Он был счастливым человеком.

Читатели!

Я очень хочу, чтобы вы тоже были счастливы. Жили долго, не веря ремарковскому: «Лучше умереть, когда хочется жить, чем дожить до того, что захочется умереть». Я хочу, чтобы вы нашли себя. Реализовались. Любили и были любимы. И умерли бы своей смертью.

Именно поэтому я бы издал эту, итоговую книгу даже без единой копейки гонорара. Даже за свой счет, если бы у меня хватило на это денег.

Если честно, то в моей жизни переплелись не две, а три составляющие: *слово, автомобиль — и женщина*. Моя любимая женщина появляется на этих страницах не часто, но без этого никак нельзя. Я долго без нее не могу. В конце концов, меня к ней тоже привез автомобиль.

Потрясающе на вопрос студентов «Как стать миллиардером?» ответил американский нефтяной магнат, в прошлом техасский ковбой, Хант:

— В жизни мимо каждого проносятся мустанги удачи. И миллиардером становится... кто? — Хант хитро прищурился в зашумевшую ответами аудиторию. — Нет, не тот, кто больше мустангов удачи оседлает. А тот, кто сначала их УВИДИТ! А потом уже вскочит в седло и сумеет удержаться в нем на бешеном скаку жизни и крутых поворотах судьбы. Самое трудное — увидеть. А для этого потребуется опыт всей вашей предыдущей жизни.

Мне было бы интересно сейчас, пенсионером, хотя бы бегло проанализировать, а вам, читатели, на примере моей жизни, надеюсь, полезно было бы проследить, когда и как эти «мустанги удачи», эти составляющие жизни и определяющие ее, входят в нее, растут и крепнут — и несут нас к счастью.

Начнем с автомобиля — он появился в моей жизни первым. Вернее, это был мотоцикл, мощный мотоцикл с коляской какого-то папного друга-летчика из нашего военного городка Выползово. Того самого Выползово, которое рядом с Бологое, а оба они — посерединке между Москвой и Питером.

Мне годика два с половиной. Кто-то сажает меня в разлапистое резиновое седло. Хорошо помню восторг от дрожи под собой сильного и горячего животного, острый запах бензина и резины.

Но это был не «мустанг».

Второе острое автомобильное воспоминание там же: отец, в погонах, перетянутый ремнями, в блестящих «храмачах», поднимает меня в кабину огромного, зеленого, крепко пахнущего армией и большой, взрослой жизнью грузовика. И мы едем через сосновый лес на станцию — целых тридцать километров! Какой был восторг! Какой праздник! Какое далекое путешествие!

Но и это тоже был не «мустанг».

А определили мою жизнь обычные слова одноклассника по МАМИ (Московский автомеханический институт), друга моего Сеньки Соколова, накануне летних каникул после первого курса: «Юр, тебя родители отпускают на месяц в Ереван? Там чемпионат Союза по ралли будет. Мишка нас обоих возьмет, я с ним говорил». Мишка — Эммануил Лифшиц — сводный брат Семена, член сборной АЗЛК по автоспорту.

Отпускают! Меня родители отпускают!!

И вот — пересечение Каширского шоссе с МКАД. Сажусь в спортивный «Москвич» капитана сборной АЗЛК по авторалли Виктора Щавелева. Сажусь в эту машину, как обычно, как во многие другие машины, не догадываясь, что жизнь моя через несколько секунд перевернется. Щавелев заводит движок, трогается — и!..

Мир расплывается в цветных полосах скорости. Стрелка спидометра упирается в ограничитель. Душа ухает, как на качелях, от каждого обгона потеют ладони. Но страх проходит, когда я уясняю, что Щавелев — мастер. Да какой! Один из лучших в стране! И понятно, что он хочет жить ничуть не меньше меня и едет с большим запасом надежности. После этого от каждого его обгона я испытываю восторг, один сплошной восторг. Я открываю для себя, что в повседневной жизни мы познаем лишь верхушку айсберга под названием: «автомобиль». Даже езда «с ветерком» с лихачом — это езда вслепую: она не дает никакого представления о возможностях автомобиля, ведомого рукой истинного мастера все ближе к той грани, за которой кончается его повиновение.

...Измученный восторгами, я просыпаюсь глубокой ночью от визга баллонов. Тело мое, хоть и притянутое ремнем, кидает в разные стороны, спина горит и, кажется, стерта до крови — это начинаются кавказ-

ские серпантины. Свет фар прыгает с асфальта на отвесные стены скал и на мгновение исчезает вовсе — в черноте неба и пропасти. Когда до меня доходит, что светлячки на обочине, в метре от колес, вовсе не светлячки, а огни селений на дне долин и ущелий, меня опять охватывает животный, липкий, настоящий страх.

— Что это вы, — жалобно спрашиваю я Щавелева, — тренируетесь?

— Да нет, Юрок, сон разгоняю.

Теперь я понимаю, что шли мы тогда на шестьдесят — семьдесят процентов от возможностей машины. Обычный частник использует их на десять — пятнадцать процентов, таксист — на двадцать — тридцать, лихач — на тридцать — сорок, не больше. Та грань, за которой кончается повиновение машины, — это сто процентов ее возможностей. Вообще-то, это грань между жизнью и смертью. Ближе всех к ней подбираются, как вы понимаете, чемпионы. И конечно же не на улицах городов, не на шоссе, а на специальных, перекрытых от движения трассах.

Лишь однажды мне посчастливилось оказаться к этой грани близко-близко и навсегда опалить душу счастьем приближения к абсолюту — несколько скоростных участков я проехал на тренировке с Иваном Ивановичем Астафьевым, заслуженным мастером спорта, многократным чемпионом раллийных и кольцевых трасс, участником супермарафонов века: «Лондон — Мехико», «Лондон — Сидней». Светлая ему память!.. Но ни в одной моей книге вы не найдете описания этого случая — здесь я беспомощен.

Поверьте, автомобиль — мощнейший источник наслаждения в человеческой жизни, стоящий (для меня, по крайней мере) на третьем месте после царя наслаждений — секса с любимой. На втором месте — счастье, когда встаешь в полночь-заполночь, а то и под утро из-за стола, а на столе остается такое!.. Такое!!!

Это счастье творчества.

И это уже «мустанг»!

Если в МАМИ я попал случайно (ткнул наугад карандашом в список московских вузов), то после Еревана заболел автомобилями, авто-

спортом и, отслужив два офицерских года начальником автослужбы ракетной площадки в Казахстане, пришел проситься на АЗЛК испытателем, не обращая внимания на самый маленький для той поры инженерный оклад: девяносто пять рублей.

Так в моей жизни появилась и прочно в нее вошла первая составляющая: *автомобиль*.

Десять лет, работая инженером-испытателем АЗЛК, я мотался по стране на не совсем серийных «Москвичах» с надписью на госномерах: «проба». В году пару месяцев меня дома не было, частью из-за этого рухнул мой первый брак.

И одновременно вечерами, ночами в течение многих-многих лет, пусть и не каждый день, я писал свои дневники, стихи, рассказы. И из-за этого тоже рухнул мой первый брак.

Зато случился второй.

Вторая составляющая — *слово* — впервые проклюнулась в 1956 году в военном авиагарнизоне на краю Пскова, в Крестах: на восьмой день рождения мне кто-то подарил «сталинский» красный альбом, с золотыми вензелями, тиснением и грозной надписью: «АЛЬБОМ ДЛЯ СТИХОВ». И я не посмел вписывать туда ничего другого: пришлось начать писать стихи. И я начал — в духе своего времени:

*Огонек одинокий горит,
Мрачный крестьянин над книгой сидит.
Он мечтает о годах,
Когда не будет царя никогда...*

А через пару лет я уже вкусил сладость славы, прочитав что-то со сцены псковского Дома пионеров. Но это был еще не «мустанг» — стихи пишут многие. Я только готовился к тому, чтобы его увидеть.

Читал я, правда, запоем, во вред урокам, наперекор запретам отца, украдкой, иногда даже с фонариком под одеялом. Но и это был не «мустанг» — запоем читают тоже многие.

Отцу я благодарен безмерно — за то, что заставил меня вести дневник. Да, начиная с третьего класса я вел его — из-под палки, вымучи-

вая мысли, но иногда увлекаясь и получая удовольствие. Писал не для себя, для отца, — но... замечать в событиях большее, зная, что вечером придется их описывать, но... задумываться над увиденным, отделять главное от неглавного, но... подбирать, взвешивать слова все же приходилось.

Ведение дневника считаю обязательным для любого человека, стремящегося к совершенству, а уж тем более для того, кто хочет складно излагать свои мысли на бумаге!..

И это был второй «мустанг».

Еще один «мустанг» — и тоже литературный — хотел пронестись мимо меня первого сентября 1964 года. В девятый класс московской 101-й школы вошла наша новая учительница литературы и русского языка — Софья Филипповна Иванова. И я влюбился в нее.

Черный тяжелый пучок на затылке, гордая осанка тонкого девичьего стана, чуть насмешливый взгляд, резкий, высокий голос — как же она умела с нами разговаривать! Как интересно и страстно рассказывала она о классиках — они оживали для нас, и мы глотали, впитывали их строки, мысли. Отчего возникали и свои строки, свои мысли. А как она читала «Евгения Онегина» — мурашки по коже бегали! И какие же потрясающе нестандартные темы сочинений она давала!

Естественно, что мне из всех сил хотелось ее удивить, обратить на себя внимание: однажды домашнее сочинение я написал в стиле русской былины, в стихах. И она прочитала его классу. Да как прочитала! Я влюбился в нее еще больше.

Она наверняка видела это и отвечала «взаимностью» — выделяла меня, советовала и приносила мне книги, которые навсегда определили мои вкусы: Паустовский, Куприн, Тургенев, Пушкин, конечно же Байрон в переводе Пастернака, Бунин, Драйзер, Ремарк...

Она научила меня чувствовать слово — оно имеет вес, цвет, запах, может быть невесомым и тяжелым, скользким и шероховатым, теплым, горячим и ледяным.

Причем, одно и то же слово в окружении разных слов разное. Я научился слышать поэзию прозы в таких, например, фразах Паустовско-

К ЧИТАТЕЛЮ

го: «Пахло мокрыми заборами и укропом». Или у Ремарка о любимой женщине, выходящей из моря: «С ее плеч стекал мокрый блеск».

И с помощью своей учительницы литературы я оседлал литературного «мустанга». Исписав за двадцать лет горы бумаги, накопив папку отказов редакций, в тридцать два года я пробил наконец ту «великую редакторскую стену», которая встает перед каждым пишущим, и начал много и успешно печататься.

Тут-то, в 1980 году, мне навстречу устремился третий «мустанг» — двадцатипятилетняя и тоже разведенная актриса Марина Дюжева...

Но я был готов к этой встрече — увидел и «взлетел в седло» в мгновение ока... И не просто «удерживаюсь в седле» — слившись в единое целое, мы летим по жизни вместе уже почти тридцать лет.

Итак, самая главная книга...



АВТО — НЕ РОСКОШЬ, А ЖИЗНЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО

Автомобиль — на канцелярском языке — механизм, предназначенный для увеличения человеческих возможностей. Автомобиль — на человеческом языке — безвредный наркотик. Источник мощнейшего наслаждения, стоящий для меня, как вы уже знаете, на третьем месте...

Но в источник мощнейшего наслаждения автомобиль превращается ТОЛЬКО ТОГДА, когда становится подвластен человеку. Первую дозу этого наркотика человек получает, когда овладевает управлением автомобилем настолько, что перестает бояться и его, и того, что вокруг него. И чем подвластнее человеку становится автомобиль, тем мощнее, продолжительнее и стабильнее его автомобильный ор-газм.

Если у вас автомобиля еще нет, то готовьтесь к тому, что он, автомобиль, — живое существо, которое вы берете в семью. Он изменит почти все в вашей жизни — ее темп, бюджет, ваше мировоззрение и мироощущение, ваш характер. Он вполне может переменить ваших любовниц или любовников, если они есть. Он в какой-то степени по-



домнет вас под себя, изменит ваши привычки, заставит вас пахать на капиталистической ниве гораздо эффективнее, чем вы делали это до сих пор.

Автомобиль — это дверь в особый мир, в который пускают только посвященных, это та дверь, которая может захлопнуться только за вами единственным. Если вам очень плохо и требуется уединение, он даст вам его в любое время суток и любое время года — сухой, теплый и комфортабельный кусочек пространства ждет вас под окном. Поворот ключа — и вы наедине с самим собой, со своими проблемами и даже иногда с вечностью. Автомобиль, как собака, никогда вам не изменит, не предаст, не расскажет вашим друзьям, врагам о другой вашей жизни — тайной, которую знает только он.

Вашему автомобилю лучше самого близкого друга знакомы ваши привычки, он ждет вас на стоянке долгими ночами, радуется вашему появлению рано утром, но молчит, потому что железный.

Сейчас автомобиль выбирают совсем не так, как еще 15—20 лет назад, — «Москвич» или «Жигули»? Сначала полжизни копили. Потом определялись: на что проще записаться, чтобы отстоять несколько лет в очереди и перейти всей семьей в категорию зажиточных граждан, имеющих автомобиль.

Сейчас автомобиль — это такое же жизненное пространство, как ваша квартира, дача, кабинет. Это продолжение той жизни, которую вы себе сумели построить, — он должен соответствовать вам, вашим зарплате, уровню жизни, комфорту, к которому вы привыкли, вашему темпераменту, характеру, ощущению прекрасного, взглядам на жизнь. Автомобиль должен давать вам только положительные эмоции, ведь в жизни их так немного...

Ваш автомобиль не только становится частью вашей жизни, хотите вы этого или не хотите, он самим своим существованием закладывается в ваши генные клетки, становится частью вас самого, вашим «я», и если уж говорить совсем откровенно, то ваш автомобиль — это вы.

И что из этого следует? А то, что об автомобиле надо знать как можно больше, потому что от этого зависит слишком многое в вашей жизни.



АВТОМЕНТАЛИТЕТ РОССИЯН

Мой приятель-журналист, проживающий ныне в Швейцарии, раз в три-четыре месяца приезжает в Россию. Не по бизнесу приезжает — только за «ощущением жизни», как он сам выражается. *«Понимаешь, символ Швейцарии для меня — холеная корова, пасущаяся на зеленом лугу. Она пасется сегодня, завтра, год, пять, десять лет пасется, жрет, зараза, траву, и ничего вокруг не происходит! Сытое, размеренное и дико скучное бытие!! А здесь, у вас, время спрессовано событиями. Вы за месяц, да даже за неделю проживаете столько, сколько „цивильные нации“ за годы!»*

С ним трудно не согласиться. Когда я окидываю взглядом изменения, если так можно выразиться, произошедшие в автомобильном менталитете россиян всего лишь за мою шестидесятилетнюю жизнь, я поражаюсь тому, что вижу. Какой гигантский скачок! Но судите сами.

Во времена моей юности иметь собственный автомобиль было все равно что сегодня иметь собственный самолет. В нашем военном городке на окраине Пскова на владельцев «Победы» и «Волги» с оленем на капоте — заметьте! всего два человека на весь город — смотрели так, как сегодня смотрят на долларовых миллионеров, — с восторгом и неприязнью одновременно. Это были годы пятидесятые.

В шестидесятые и даже в семидесятые, когда в СССР «Фиат» вприснул 660 000 автомобилей в год, ситуация мало изменилась, разве что «Победа» исчезла, а «Жигулей», «Москвичей», «Волг» и горбатых «запоров» стали выпускать больше, но все равно на них были очереди, но все равно «Москвич-412», например, стоил 4900 рублей, «Жигули» — 5500 рублей, при средней зарплате того времени 120 рублей — более 40—50 зарплат за автомобиль!! И тем не менее на черном рынке за автомобиль просили двойную магазинную цену. На машину семья полжизни копила, чтобы оставшиеся полжизни на ней ездить, а потом еще и передать ее потомкам.



Мы были единственной страной в мире, где, как говорили западные радиостанции, старая машина стоила дороже новой.