

ВелоМир 6-7 '94

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ВЫПУСК ДЛЯ ВЕЛОЛЮБИТЕЛЕЙ

ВЕЛОСИПЕД - ЭТО ДРУГ САМЫЙ ВЕРНЫЙ ДРУГ.

Михаил Богданов

МИРОВОЙ РЕКОРД

САМЫЙ БЫСТРЫЙ. ВЕЛОСИПЕД

Гонщик и бывший спринтер Крис Хубер побил предыдущий рекорд скорости для машины с человеческим приводом, развив на суперсовременном велосипеде под названием "Чита" (по-русски "тепард") скорость 110,59 км/ч. Старый рекорд был на 5 км/ч меньше.

- Я был просто поражен, - сказал Кевин Франц, который спроектировал велосипед космического века вместе с Джоном Гарбарино и Джеймсом Осборном (они начали работать над машиной в 1987 году, будучи студентами инженерно-технического факультета Калифорнийского университета в Беркли). - Когда я посмотрел на табло, я подумал: "Не может быть, чтобы он шел так быстро".

- Меня не удивило, что рекорд был побит, - но чтобы настолько! - добавил Гарднер Мартин, с 1986 года державший старый рекорд - 105,36 км/ч.

Изобретатели добились успеха без какого-либо выдающегося технического новшества. Они сосредоточили внимание на трех элементах: совершенствование посадки велосипедиста, повышении аэродинамической эффективности обтекания и уменьшении веса машины - главного врага скорости. "Чита", изготовленная в основном из карбона и волокнистым наполнителем и алюминия, весит всего 13,4 кг.

Журнал "Америка", июнь 1994г.
Прислан Антон БЕРЗИН

спонсор
выпуска

АЛЕКСЕЙ ЛУТКОВ
(Екатеринбург)

АКАДЕМИК СПОРТА

... "Победитель" - так и пело в душе Сергея.

Разложив на полу перед кроватью свои награды, он лежал с открытыми глазами и мечтал. Скоро в городе построят асфальтовый трек - первый в России. Будут новые гонки.

Сергей рашив бы то ни сало завоевывать звание чемпиона Одессы...

(см. стр. 2)

ПЕНЗА. У нас "заявал" велосипедов и запчастей к ним.

Н.Платов,
440047, Пенза,
пр. Победы, 128-65.



Николай Платов

Мы в Европе

1. ТАК ПРОВОЖАЮТ...

Когда осенью 1992 года генеральный директор "ЗИФа" поддержал предложение организовать турне по Скандинавским странам на пензенских велосипедах, мы не сомневались: наше очередное путешествие, кроме туристской палитры, в общем-то знакомой нам, будет окрашено в яркие и значительные цвета рекламно-испытательного спектра. Именно эти цели определялись основной задачей велопробега на лето 1993 года. Был издан многозначительный приказ по заводу, определены сроки, назначены ответственные.

Мы же, участники велопробега, уверенные в успехе, гордые доверием велозавода и значительностью возложенных на нас задач, приступили к капитальной подготовке. Весной мы получили велосипеды. Взяли их с конвейера, но смотрели на них как на символы предприятия, Пензы и вообще России! Готовили их поэтому с особым старанием. Мы тренировали их и себя километрами, крутыми и труднопроходимыми дорогами, не-мыслимо большим грузом и непогодой.

В заботах и стараниях как-то и не заметили прихода лета: регулировали, дорабатывали велосипеды, шили одежду и экипировку. Хотелось, чтобы пензенский велосипед достойно выглядел среди своих прославленных собратьев на европейских дорогах.

С каждой неделей наши старания и волнения росли, но, наверное, в той же пропорции угасали интерес завода к нам и велопробегу.

Прошел срок выезда команды, определенный директорским приказом. Был уже август, когда каким-то чудом мы добились от завода давно запущенных в производство велорюкзаков. В очередной раз собрались, поговорили, но ехать все же решили. Только вот куда, по какому маршруту, в какую страну? Кроме загранпаспортов, у нас не было никаких документов. Запаслись самодельными, выдуманными нами и нами же изготовленными бумагами и отправились испытывать на прочностьпольскую границу.

На вокзальном перроне Пензы, куда мы заранее свезли яркие, красивые и, честно говоря, очень гордились, похожие на "не наши" и громоздкие рюкзаки и велосипеды, разобранные и тщательно уложенные в заводскую упаковку "на экспорт", вокруг нас, одетых в лучшие костюмы, царила праздничная атмосфера. Половина участников выезжала за рубеж впервые. Улыбки были и на лицах провожающих нас друзей. С любопытством взирала на нас публика на перроне, спрашивали: кто? куда? Вобщем, на лицах и в душах был праздник.

Подали состав. Веселой гурьбой мы легко притащили все к своему

вагону и... Показавшаяся из тамбура проводница, пожилая, хмурая, усталая женщина, на высокой ноте, даже как-то агрессивно крикнула:

- Я вас не посаджу!

От первых спокойных объяснений, что у нас все сделано как того требуют железнодорожные правила, до уже напористого требования - где начальник поезда, на проводницу не произвело никакого впечатления, более того, побуждало ее к все возраставшей неуступчивости. Она кричала, пинала вещи ногами. Кто-то из проезжающих вместе с проводницей ушли за начальником. Мы стали заносить вещи в вагон - до отправления поезда оставались минуты. Появившийся начальник, не вникая в существование конфликта, скомандовал: "Не сажать!" А оказавшемуся рядом наряду милиции: "Вещи из вагона выбросить". И ушел. Два здоровенных парня с дубинками мигом влезли в вагон и начали сбрасывать с полок наши вещи. Тащили "экспортную упаковку" к выходу и вышвыривали ее на перрон. В этот момент поезд тронулся. Кто-то сорвал стоп-кран. Вагон остановился.

По всему проходу в беспорядке валялись велорюкзаки, превращенные в

бесформенные, вываленные в пыли мешки, разорванная "экспортная" упаковка с торчащими из нее деталями велосипедов. Два мужика в милицейской форме, размахивая дубинками, потные, возбужденные, старались выкинуть все это имущество из вагона. Тех, кто как-то возникал на их пути, распихивали, размахивая словно палицами дубинками. Иных просто валили напол. Испуганные пассажиры жались к стенкам, не выпуская из рук свой багаж. Вновь появился начальник поезда и небрежно, мимоходом, вроде бы и никому, буркнул "Пусть едут". И удалился.

Тут же исчезли и громогласная, в конец рассерженная проводница, и потные милиционеры. Всюду валялись наши изодраные, пыльные вещи. Надо отдать должное милицейскому наряду, их силе и хватке: за какие-то минуты они сумели не только разодрать упаковку, но и изрядно поуродовать велосипеды. В вагоне мертвая тишина. Поезд тронулся. В окне, как на экране, проплыли взволнованные, испуганные лица наших друзей.

(Продолжение следует)

ВО СНЕ И НА ЯВУ

Если крутить педали быстро, то тогда велосипед поднимется в небо!.. Ведь это так, и увидел он это во сне.

Швейцарец Рэмонд Джимми, которого некоторые знакомые счита-

ют, ну как бы это выразиться, чудаком, что ли, исполнил-таки свою детскую мечту. Правда, несколько скитрил. Он съехал на велосипеде из люка летящего самолета. секунд семьдесят крутил педали, потом открыл парашют велосипеда, потом свой и... приземлился счастливым.

Прислал В.ПЕРЕБАТОВ

Николай ПЛАТОВ

Мы в Европе

2. ТАМОЖНЯ

То ли нам всегда везло, то ли по иной какой-то причине, но всегда Брест встречал нас ярым, ласковым, даже нежным днем. Я бывал в этом городе не один десяток раз, и так уж получалось, что всегда вступал на его благословенную, многострадальную землю непременно солнечным безветренным днем. И теперь мне кажется, что здесь не бывает ни ночи, ни плохой погоды.

Так было и на этот раз. Выгрузившись на перрон мы с удовольствием вдыхали показавшийся нам даже вкусным воздух уютных малолюдных улиц. Медленно мы проезжали улицу за улицей, наслаждаясь ни с чем не сравнимым ощущением почти полета, как бывает иногда во сне. В уютном магазинчике нашли знаменные, с коричневой одинаковой по всей поверхности корочкой, белорусские лепешки. Хлебушек этот не черствеет, оставаясь всегда вкусным и свежим. Купили много лепешек, на все загранничное время, и тут же на крылечке съели по одной, запивая молоком.

И как бы в дополнение к этому "празднику желудка" перед нашими глазами явилось "велосипедное чудо". По тротуару не спеша, с чувством собственного достоинства на нашем пензенском, женском, достаточно потрепанном велосипеде ехал мужчина. Видимо, дальняя и непростая дорога превратила его когда-то дорогие выходные брюки, модного покроя рубашку и штормовку в одежду на выброс. Весь он был одного цвета, густые,

седые длинные волосы, серое усталое лицо. Ботинки набосу ногу были одного цвета с брюками и штормовкой. На руле велосипеда висела почти пустая авоська, а на багажнике веревкой был привязан рюкзак, из которого виднелся аккордеон.

Нас он не заметил, мы же не могли отпустить коллегу без знакомства и разговора. Не спеша и с неохотой он подъехал, и первое, что бросилось в глаза еще до приветствий, надпись на штормовке "Казань - Лиссабон" зеленою краской, какой красят заборы, и тем же "зaborным" почерком по диагонали во всю спину.

- Почему Лиссабон, Ренат Насырович? - так называл себя наш коллега. - Не очень далеко? Одолеете? Туда направляетесь или уже обратно?

- А, просто взял карту и выбрал самый дальний от Казани город. Еду туда четвертую неделю. Тяжеловато, все время встречный ветер. Завтра буду границу пересекать, она где-то недалеко, а сегодня попытаюсь доллары добить. Не подскажите где?

- А как у вас с визами, Ренат Насырович?

- Да никак. У меня вот аккордеон и вырезки из газеты "Татарстан", где я писал о велотуризме. Дам почитать пограничникам и спою... Думаю, пропустят.

У нас было много вопросов к велотуристу из Казани, но он заторопился:

- Ну, пока, ребята, счастливо. Я вам напишу через месяцишко, когда вернусь домой. Время к обеду, попытаюсь

Продолжение. Начало в № 6.

где-нибудь доллары добыть.

Ренат Насырович выполнил обещание: дома, в адресованной мне стопке корреспонденции, лежало и его письмо. Он сообщал "...Через мост меня не пропустили. Есть приказ начштаба: велосипедистов не пропускать. По ж/д напоролся на жирного майора в парандийной форме, который никаким доводам не стал внимать. Велосипед и аккордеон стоимостью выше 5.000 и по перечню не подлежит провозу. Все! Я говорю: это личные вещи - средства передвижения и заработка на жизнь. Без результата!"

Предпринимаю попытку через "Татнефть" добыть доллары, границу перейти налегке, а там приобрести необходимое и продолжить марафон. Время позволяет. Жена подсказала ехать через финскую границу, то есть в противоположную намеченному сторону, но тем же маршрутом. Если "Татнефть" откажет - выкожу на площадь с плакатом за пожертвованиями. И в конце письма: - Нельзя ли с вами заключить контракт? Завод явно ищет доллары и нуждается в рекламе продукции. Я мог бы, например, поехать в Китай, Камбоджу, Лаос. Помимо всего прочего, могу освещать в прессе, телевидении велопробеги в свете достоинств велосипедов".

Сели на велосипеды и мы. По опыту - знали: наша граница встречает нашего брата, мягко говоря, враждебно. Знали, но ведь всегда надеешься и настраиваешь себя на лучшее. Однако и на этот раз у первого же шлагбаума (их почему-то всегда на наших границах семь и все они всегда опущены) молодой парнишка-пограничник без "здравствуйте" спросил:

- А справка из ГАИ у вас имеется?
- Какая справка? - уточнили мы.

- Об экологической чистоте вашего транспортного средства, - четко, военному ответил солдат. Мы сначала опешили, потом, приняв это за шутку, заулыбались.

- Вон в 16 км отсюда пункт ГАИ, там выдают справки, - уточнил пограничник и рукой показал, чтобы мы убрались на обочину.

У второго шлагбаума такой же молодой пограничник встретил нас еще более категоричным заявлением:

- А я вас не пропущу.
- Почему же?

Как мне показалось, вроде бы даже радостно он объяснил

- До Варшавы велодорожек нет, а по автотрассе на велосипеде ехать нельзя.

И все же в конце концов нам удалось пробиться через все семь шлагбаумов. Уже совершенно униженными мы подползли наконец к польскому пограничнику. Молодой ульбающийся парень поприветствовал нас на русском и польском языках. Взял наши паспорта и наши самодельные бумаги, мельком глянув на них, как-то по-доброму хихикнул, посмотрел на нас, сказал "Липа", поставил въездные штампы и добавил: "Счастливого пути попольской земле!"

Мы свернули в первый же придорожный лесочек, и первая же осознанная реальность, которую я понял, - тишина. Лес не отличался от нашего, он привычен, понятен и добр. Мы поставили палатки, разожгли маленький - исключительно для души - костерок. В этот первый вечер на польской земле мы почти не говорили, не принимали никаких решений, не подводили итогов. Теплым, светлым вечером в не понашему чистом небольшом лесочке у теплого огня мы врачевали наши души.

(Продолжение следует)

Николай ПЛАТОВ

Мы в Европе

(Продолжение. Начало в №№ 6-8)

3. ВСТРЕЧИ

Утро по сути первого походного дня сияло ярким солнцем. Было безветренно, от того, наверное, со всех сторон слышалось птичье многоголосье. Бывает в путешествиях иногда такое "райское состояние", чувствуют и поддаются ему все, и, как правило, заставить себя покинуть это место непросто, находятся тысячи причин, чтобы продлить пребывание в этом необычно прекрасном "земном раю".

Тогда же блаженность эта не расслабила нас, а, напротив, вселила какуюто радостную силу. Очень скоро утренние хлопоты были закончены, без дебатов пришли к единому мнению и о маршруте — едем по основной дороге с востока на запад через Варшаву. Познань и до упора в германскую границу.

Тот первый день пути был по-летнему жарким, мы наслаждались им и великолепной дорогой. Сто километров одолели чуть ли не к обеду, и, довольные успехом, скоро облюбовали для ночевки прелестный густой дубовый лесочек. Было вдоволь тепла и солнца, была приятная усталость и сколько хочешь — вдоль всей дороги — спелых сладких слив.

Мы очень долго сидели у костра. По-степенно ушла усталость, долгие светло-сиреневые сумерки сделали более ярким пламя, а оно, в свою очередь, отогрело наши сердца и осветлило помыслы. А темная звездная ночь и гитара вовсе настроили нашу компанию на лирику. Пели, как бывает нечасто — обычно усталость растаскивает туристов по палаткам, — несколько часов

кряду, в удовольствие, от души, с наслаждением.

Кто мог тогда предвидеть, что все остальные дни пути, кроме предпоследнего, двадцать пятого, будут холодными, дождливыми, как правило, с сильным встречным ветром.

На третий день как-то без пафоса, просто и буднично, въехали в первую на нашей дороге европейскую столицу — Варшаву. Без затруднений кружили по ее улицам до самых сумерек. Чистота, улыбчивость, спокойствие польской столицы заслонили наши повседневные походные заботы.

Прямо в центре города один берег красавицы — Вислы не тронут цивилизацией, оставлен в естестве — песчаный, с живописными валунами и густыми островками кустарника. Вот в этих зарослях мы и устроили свой бивуак. На редкость удобное и удивительное место. Как будто в лесу, ни шума, ни людей. А выйдешь из зеленого шатра — берег реки с причудливыми пейзажами современного города.

Вечером мы сидели на валунах, у воды, любовались, говорили. К нам подходили варшавяне и с не меньшим удовольствием, чем мы, подолгу общались. Именно здесь мы узнали о Старом городе. Одним из наших гостей в тот вечер был почтенного вида старец, который и поведал нам прекрасную наполовину легенду, наполовину быль о старой Варшаве. Он говорил долго, красиво, проникновенно... Мы и во сне потом, как оказалось, видели этот Старый город. Потому с пробуждением сра-

зу заговорили о нем же. Найти район Старого города было не сложно. Он действительно оказался прелестным. Мостовые из отполированных до блеска булыжников, дома — разные и красивые, как на открытках, улыбающаяся, приветливая публика.

Качество покрытия наших российских путей сообщения мало разнится между главной и второстепенной дорогой. Может, при высокой скорости автомобиля разница и ощущается, но велосипед трясет одинаково на любом нашем асфальте. Заграничные же дороги велосипед чувствует сразу. Все — и маленькие, и большие дороги имеют качественное покрытие. Однако их все же можно различить. Второстепенные, по нашему проселочные, повторяют рельеф местности, то поднимаясь в гору, то спускаясь в низину.

Обочины этих дорог — настоящие сады: яблони, груши, сливы, шелковицы и всякая иная вкусная всячина в большом выборе и великим изобилием. Много жилья — хутора, деревеньки, крошечные городки. Нередки лесочки, очень похожие на наши, только маленькие, без валежника и заливов. По таким дорогам ехать вкусно, сытно.

И совсем другое дело — широкие автобаны. Встречное движение разделено двойным бетонным парапетом с кустарником в середине. С краю полотна желтой сплошной лентой отделана широкая, метра в четыре, резервная зона, которая на одном уровне переходит в плотную песчаную обочину такой же ширины. Еще дальше — глубокая канава, покрытая тщательно ухоженной травой. По другую сторону канавы сплошным забором идет металлическая сетка.

На автобане нет перекрестков, он

минует жилье, не имеет ни спусков, ни подъемов. Ехать скучно, утомительно и однообразно. Однако самая большая не приятность для российского велосипедиста заключается в другом. В процессе заводского изготовления велосипедное колесо, конечно, центруется, по форме оно очень близко к окружности. Но первая же сотня километров родных российских дорог, а точнее бездорожья, превращает окружность в эллипс, а потом вообще в многоугольник. На отечественных дорогах такие далеко не круглые колеса дискомфорта почти не добавляют. А вот автобан со своим же зеркальной ровности покрытием сразу начинает ритмично трясти велосипед и седока. Впечатление такое, будто ты с велосипеда пересел на лошадь.

Но зато по автобану можно легче и быстрее преодолевать расстояния. Дорожные знаки разрешают въезд на автобан только высокоскоростным лимузинам, мощным международным трайлерам и стремительным, бесшумным, похожим на аквариум тоже международным пассажирским автобусам. Заградительная проволочная сетка, всегда покрашенная и исправная, тянется вдоль дороги от города до города и надежно предохраняет мчащиеся автомобили от столкновения с животными. Броде бы все возможное предусмотрено: ни перекрестков, ни других каких-то помех на трассе быть не должно... Так или примерно так считали водители тех самых трайлеров, лимузинов и автобусов, с удивлением и улыбкой стараясь жестами разъяснить нам нашу ошибку.

Конечно, мы, как все русские, руководствуясь сугубо нашим национальным "авось", позволяли себе проехать по автобану, чем, наверное, немало удивляли европейского, приученного

неукоснительно соблюдать законы дороги водителя и еще более законопослушного полицейского. Поначалу вроде бы побаивались патрульных машин, потом поняли, что наше крайне грубое нарушение правил дорожного движения прощается, осмелились и уже с чувством дозволенного скользили по отполированной ленте автобана.

Через неделю мы въехали в Прагу. Нет, совсем недаром эта столица зовется "Золотая Прага". Если в Варшаве нас поразила маленькая часть — Старый город, то Прага вся достойна восхищения. На улицах вроде бы и нет местных жителей — все одеты и ведут себя так, как будто они восхищенные и благодарные гости. Празднично и красиво все — дома, магазины, улицы и скверы, мосты и парки. Привычных для нас захолустных окраин в Праге нет, районы города отличаются друг от друга только архитектурным стилем, но везде непременно интересно, прекрасно и приятно.

Кстати, не только славная чешская столица красива и неповторима. На всех встречающихся на пути городах, городках и хуторах неизменно лежала печать характерной привлекательности. Да и контакты с людьми здесь устанавливаются без труда: встретились взглядами и вроде бы уже приятели, нашли язык, на котором можем понимать друг друга.

Несомненная жемчужина Праги, конечно, Вацлавская площадь, украшенная старинным чудом — зданием Национального музея и сквером, который ведет на прекрасную, словно в сказке, Староместскую площадь — с двумя костелами дивной красоты и часами, которые отсчитывают и отмечают не время, а саму жизнь. Далее эта площадь через Карлов мост соединяется с парковой зоной — вообще уже неописуемой красоты

"градцем златых дел мастеров".

По всему этому не короткому дивному пространству люди ходят только пешком, хотя, по-моему, автомобильное движение и не запрещено, просто ехать здесь невозможно, так много красоты и пешеходов. Шли этой сказочной дорогой и мы. И вот, когда чуть осознаешь себя, посмотришь на людей — они как бы все твои друзья, все улыбаются, создавая лучшую в данной ситуации возможность продвигаться со ставшим здесь каким-то громоздким и неповоротливым велосипедом.

(Продолжение следует)

ВЕЛОМАНИЯ

(шутка)

Надоело сиднем сидя
Стул терять под старость лет...
В магазин пришел — увидел
И купил велосипед.
С той поры сажусь и еду
Каждым летом по стране.
И привык к велосипеду
Так, что стал он другом мне.
То в тиши, то споря с ветром,
То с туманом, то с дождем —
Километр за километром,
Час за часом, день за днем...

По завалам, по заносам,
По дороге, по тропе
Мчат меня его колеса,
Может статься, что к судьбе...
Может там, за поворотом
(на удачу — на беду)
Неизведенное что-то,
Что-то новое найду!

Владимир ХАНАКОВ, г. Псков

Николай ПЛАТОВ

Мы в Европе

(Продолжение. Начало в №№ 6-10)

Карлов мост запомнился нам особо. Ему более пятисот лет. Он весь сложен из темного гранита. Парапеты его образуют скульптурные группы примерно в два раза выше человеческого роста. Сюжеты этих загадочных гранитных изваяний нам не известны, да, наверное, их мало кто знает. Их рассмотреть-то, по-моему, невозможно, так много в каждой композиции "действующих лиц" и деталей. Они завораживают. Долго-долго разглядываешь скульптуру, взор и душу ласкают линии и формы, и уже не в состоянии размышлять о смысле увиденного — впадаешь в эйфорию. В конце моста мы решили сфотографироваться на фоне этого загадочного мистического сооружения. Прислонили велосипеды к парапету и огляделись. Сплошным потоком, как-то удивительно и естественно-слаженно двигались люди. Те, кто проходил рядом, как всегда улыбались, приветственно взмахивали руками, с любопытством разглядывая велосипеды и нас. Я обратил внимание на двух немолодых людей, мужчину и женщину, остановившихся напротив.

— Говорите по-английски? — спросил я.

— Да-да! — даже с какой-то радостью темпераментно ответили они и, видимо, поняв вопрос как приглашение, сразу же подошли к нам. Мужчина, расплываясь в улыбке, похлопывая меня по плечу и обнимая, повторял: "Кэй, джи, би. Кэй, джи, би..." Я отвечал ему теми же дружескими жестами, но не понимал его слов. Он смеялся. Я снова и снова повторял, что не понимаю. Они этой си-

туации, казалось, радовались еще больше. И уже спустя какое-то время Валера, один из наших парней, вообще-то в школе изучавший немецкий, неуверенно произнес:

— По-моему, они говорят КГБ... Он угадал. Так мы познакомились с прекрасной парой велотуристов из Калифорнии, шестидесятилетними Рут и Недом. Разобравшись "кто есть кто", поняли, что их велосипеды (рюкзаки они с собой не взяли) остались в будапештской гостинице, что в Прагу они приехали на автобусе, так сказать, в порядке отъезда от велосипедной езды, на пару дней, что они очень любят велотуризм и много путешествуют, что их способ путешествия совсем не похож на наш, что наша велосипедная поклажа поражает их воображение, и они не понимают, что, зачем и так много надо везти с собой. Наконец, что у себя дома Рут и Нед считаются почти выдающимися велопутешественниками, так как в прошлом году по своему континенту сумели преодолеть 7.000 миль! Что их "голубая мечта" — проехать по Сибири, но опасаются, потому что слышали, что вроде бы в Сибири нет ни гостиниц, ни кемпингов.

Общаться с обаятельными американскими велоколлегами было приятно. Вообще американцам присущи лучшие черты русского характера — открытость, непосредственность, простота в общении, сердечная доброта. И все это на фоне отсутствия каких бы то ни было комплексов. Но было и трудно, во-первых, потому, что они не в состоянии по-

нять, почему мы не можем, например, приехать в Калифорнию, куда они, Рут и Нед, настоятельно приглашали, где у нас, по их словам, не будет проблем, так как у них свой дом на берегу океана, откуда мы вместе поедем на велосипедах по Штатам. Вы же все имеете работу, а до лета-94 еще целый год и вы, конечно, успеете заработать...

А, во-вторых, потому, что Америка разговаривает, как мне кажется, совсем не на английском. В сочетании с нашим мизерным знанием, а точнее незнанием, так сказать, классического английского, понять американское произношение порой просто невозможно.

На прощание мы расхлопали гитару и спели наши русско-туристские песни. Женя Шабатин, будучи в тот раз, как говорится, в ударе, а поет и играет он вообще хорошо, собрал вокруг себя порядочную аудиторию. И как бы в ответ, без капли смущения, Рут взяла гитару и, не умея не только играть, но даже держать ее, они дуэтом спели, или скорее рассказали, две своих песни, подыгрывая себе ударами по струнам или просто по гитаре. Окружающие с одинаковым удовольствием хлопали в ладоши, и мне показалось, что хлопали всем — и исполнителям, и нам, и себе. Просто отмечали, что всем очень приятно и хорошо.

От Праги до Будапешта, с заездом на озеро Балатон, нам показалось совсем недалеко, ну, приблизительно, как если бы мы проехали от Кузнецка до Белодемьяновска через Саранск. В обоих случаях на пути граница, у нас с Мордовией, а там — между Словакией и Венгрией. И там, и здесь пересекается она без проблем. Правда, на венгерской таможне нам пришлось долго уговаривать пограничников, чтобы, ну хоть как сувенир, на память поставили нам штампами в паспорта. Пограничники

улыбались, желали нам доброго пути, хорошей погоде на Балатоне и шутили, что русским открыты все европейские границы, что добро пожаловать в Венгрию, что в следующий раз привозите бутылочку — вместе выпьем за дружбу.

Чехию и Словакию мы будем помнить долго, наверное, еще и потому, что они ближе нашему сердцу всех остальных стран своей любовью к велосипеду. В северо-западной части Чехии расположен основной массив Татр. На его живописнейших горных серпантинах, как нам показалось, одни велосипедисты. Они не туристы в нашем понимании. Одеты в яркие, красивые специальные велокостюмы, что называется, от туфель до шапочек, и велосипеды под стать одежде, тоже яркие, красивые, причудливого дизайна конструкции, оборудованные миниатюрными компьютерами, противоугонными и прочими устройствами, обязательно многоскоростные. А здешние автомобили, в знак уважения что ли, практически все везут сверху или сзади, на специально оборудованных багажниках, по два-три велосипеда.

В южной части Словакии, где-то на границе с Австрией, мы проезжали небольшой, по нашим понятиям, городок, чуть меньше Кузнецка, где все ездят на велосипедах. Такое впечатление, что попал в Китай. В центре городка увидели велогараж: участок размером с футбольное поле обнесен высокой, метров шесть, сеткой. Внутри в два этажа стоят на полу и подвешены на специальных вешалках великое множество велосипедов. В целом городе, а мы проехали его весь, нет ни пешеходов, ни автомобилей, нет и велодорожек — этого обязательного градоэлемента Европы, да и всего мира, наверное. Люди или едут на велосипеде, или ведут его рядом. Едут в

одиночку, группами, семьями, поспортивному быстро, прогулочно-медленно, по-деловому споро.

Венгрия по велолюбительству страна победнее, здесь велосипедов значительно меньше и они подороже против наших цен, наверное раза в два, а престижные марки, типа нашего пензенского горного, и того больше, приблизительно раз в пять.

Озеро Балатон, знаменитый европейский курорт, нам не очень приглянулось, хотя мы и проехали четверть его побережья, а по сердцу места для остановки так и не нашли. Искали что-то особенное, балатоновское. В конце концов решили пообедать на территории ухоженного и, видимо, дорогого кемпинга. Без труда договорились с администрацией въехать на территорию, расположиться на самом красивом месте часа на два-три. Но так уж получилось, что пробыли целый день.

Был как раз тот отведенный нам судьбой второй за это путешествие теплый, солнечный день. Мы отмылись, отогрелись, накупались, отдохнули. Это была наша первая и последняя "дневка", у туристов так называется день, когда никуда не двигаешься, по существу, выходной. Хотя была и великолепная душевая, нежно-перламутрового цвета вода; чистый и теплый светло-желтый мелкий песок, и всего этого сколько хочешь и бесплатно — наши не столь уж именитые Селигер и Телецкое озера, например, показались нам здесь, пожалуй, все же поинтереснее.

(Окончание следует)

ЗНАКОМСТВА

Георгий Федорович Гончаров — человек, которого интересует все, что связано с велосипедом. Обладатель коллекции книг, марок и значков на "велосипедную" тему. Но самое интересное — он автор более 150 стихотворных миниатюр. Действующие лица в них — Карл и Клара, а цикл называется "Велоклариада". Предлагаем вниманию одну из миниатюр:

ПЕРВЫЙ ЗАКОН ЧИЗГОЛМА

"Все, что может испортиться — портится."
Фрэнсис Чизголм,
Зав. кафедрой
Висконсинского Колледжа

— Все, что работать может, все, —
Ворчал Карл, обливаясь потом, —
И даже это колесо,
Дадим ремонт — должно работать!

Но Фрэнсис Чизголм утверждал,
Что все сломается, что может.
Вот обод трещину и дал.
И рама может лопнуть тоже.

Фортуна мудрою была —
Все упростила вплоть до гайки,
Одно лишь колесо взяла.
Теперь ее, поди, поймай-ка!

* * *

Николай ПЛАТОВ

Мы в Европе

(Окончание. Начало в №№ 6-11)

Балатон — озеро как озеро, вроде именно таким оно и должно быть, а наши, все без исключения, каждое имеет свое "лицо". Одно особенно тем, другое — этим, у Балатона же нет своей "изюминки", в нем все такое "классическое", как и должно быть.

Венгерская столица стала финишем велосипедной части да и, по сути, всего путешествия. Будапешт, пожалуй, поменьше и попроще Праги. Его набережная — а мы проехали ее по тому и другому берегу — действительно великолепна. Впечатляет чудесная архитектура зданий и мостов, кажется, красивее эти сооружения сделать просто невозможно. А люди показались нам как-то приземленнее, что ли, хотя ни у кого в руках не увидаишь ни авоськи, ни хозяйственной сумки, ни тем более баула, столь характерных для нашего российского бытия. Да и на лицах будапештцев сквозь непременную улыбку проглядывали заботы. Вообще же по Венгрии нам сжалось легко. К этому времени мы уже, как говорится, "разъехались", без особых усилий преодолевали за день сотни километров. Поклажа заметно полегчала, еда, а именно она составляла наш основной груз, уже кончалась. И уже сложился определенный порядок, каждый знал, что и когда делать, привыкли ко времени подъема и отбоя, приоровились к походному распорядку питания. Научились еще издали определять лесок для ночевки.

Обычно в последних перед остановкой на ночлег домах мы брали воду. Набирали много воды — на еду в ужин и завтрак и на ежедневную баню у костра. Каждый наливал литров по сорок. И дом следовало выбирать такой, где был бы колодец. За водой мы шли все сразу с канистрами и фляжками, по несколько штук в каждой руке. Колодцы мы обычно примечали в саду и, пока наполнялись емкости, знакомились с хозяевами, которые, как правило, нас чем-нибудь еще и угостили.

Где-то под Балатоном остановились у большого трехэтажного кирпичного дома с богатым садом и красивой ухоженной на манер украинской "хаткой", откуда к нам вышла симпатичная, улыбчивая довольно упитанная молодайка и на хорошем русском языке сразу же после "здравствуйте" предложила на брать в саду груш и яблок. Она была словоохотлива, и мы с удовольствием беседовали. Русский язык она выучила, когда по комсомольской путевке строила какую-то фабрику под Воронежем. Теперь вот власти вернули ей отцовскую мельницу, она кивнула на крепкое кирпичное здание без окон. Все в нем было поломано и разрушено, продолжала хозяйка, а теперь здание отремонтирова-

"ВМ"

Для Вас
и ваших друзей!

но, оборудование действует, и со всей округи свозят сюда свой урожай. "Вырабатываете качественную муку, давайте я вам немножко насыплю, вечером испечете блины". Обаятельная венгерка моментом вынесла нам целое ведро золотистой, легкой, как пух, и очень вкусной муки. Пока мы обсуждали, куда ее пересыпать, в чем и кому везти, она принесла еще и яиц, сала и масла. "Кушайте на здоровье!" - пожелала на прощание щедрая, обворожительная и, похоже, деловая мельничиха.

Мы лакомились всяким печивом из этой муки почти до Пензы. Татьяна, наш великолепный завхоз, творила из нее неописуемую вкусноту: пироги, клецки, торт, блины, ватрушки - весь ассортимент и не перечтешь, в поварских делах Татьяна большая мастерица.

Последняя наша ночевка пришлась точно на пограничную полосу. В десяти метрах от палатки с одной стороны проходила контрольно-следовая полоса, а с другой на том же расстоянии — дорога на таможню украинского города Чоп, находившегося в каком-то полукилометре от нашего бивуака.

Утром мы осознали, что эти полкилометра отделяют нас от другого мира, хотя и безалаберного, но родного, от конца этого путешествия, но в каком-то смысле от начала очередного, другого, которое, конечно, уже в наших мечтах.

ОТ ПЕРЕВАЛА К ПЕРЕВАЛУ

От перевала к перевалу...
А много это или мало,
Когда в Седле ты постоянно,
А мышцы ноют и болят?
Как тянет в плен весь этот яд
Усталости и Наслажденья...
Цена всему - Преодоленье
Себя и Гор, Сомнений, трат...
Как Сладка мука Покоренья
Больших и малых, но Преград!
Когда на гребень перевала
Въезжаешь из последних сил,
То понимаешь — счастлив был,
Когда поднялся, все увидел,
Объял Душой Величье Гор,
Всем Сердцем ощутил Простор!
И как в Свободное Паденье
Несешься вниз от Перевала,
От Виража до Виража...
А много это или мало,
Когда наполнена Душа
Счастливым Единением с Миром,
Дыханьем гор, Свободой Гор,
Когда от скорости лихой
Дыханье вдруг перехватило...
Но ты спустился с Перевала.
Как быстротечен Счастья Мир!
А много это или мало —
Когда ты главное Постиг?
И будут вновь и вновь еще
За перевалом перевалы,
Вершины, взлеты и провалы,
Потерей терпкое питье...
А много это или мало?
Ответ всю жизнь искать дано.

1983-й год, Бахчисарай.

Александр КАЧИКОВ,
Херсон.

ПУСТЬ СОСТОИТСЯ НА РУСИ ПРАЗДНИК РОССИЙСКОГО ВЕЛОСИПЕДА!

В начале ноября 1994 года в г.Саранске собрались высшие велосипедные авторитеты России - дирёктора всех велозаводов страны во главе с руководителями отрасли, Президент Союза велосипедистов России и представители Академии физкультуры РФ.

Была принята программа возрождения российского велосипеда. Одним из значительных мероприятий этой программы намечен большой велопробег по маршруту, связывающему все велозаводы страны. Предполагается начать его 21 мая 1995 года от флагмана Российского велостроения - Пензенского велосипедно-

го завода и закончить 2 августа в г.Саранске.

Представители всех заводов России, выпускающих велопродукцию, примут участие в этом рекламно-испытательном пробеге протяженностью 6 тысяч километров, где будут выявлены лучшие достижения отечественного велостроения, налажены деловые контакты.

Организаторы велопробега приглашают на старт всю велолюбительскую общественность страны, велотуристов и велоспортсменов.

Николай ПЛАТОВ,
Пенза.

