



МАКСИМ ПРИВЕЗЕНЦЕВ
ВЛАДИМИР РОШИН
АНДРЕЙ ПОЛОНСКИЙ

РУССКИЕ БАЙКИ

СОДЕРЖИТ
НЕЦЕНЗУРНУЮ
БРАНЬ

18+

ВОКРУГ СВЕТА НА HARLEY-DAVIDSON

**Максим Привезенцев
Андрей Полонский
Русские байки. Вокруг
света на Harley-Davidson**

Серия «Книги о путешествиях», книга 1

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42921544
SelfPub; 2019*

Аннотация

Многих из нас манят дальние дороги и страны, но далеко не каждый отважится пуститься в кругосветное путешествие. Тем более не в теплом вагоне, салоне самолета или на автомобиле с кондиционером, а на обдуваемом всеми ветрами мотоцикле. Максим Привезенцев осуществили свою давнюю мечту и побывал на пяти континентах. Надеясь только на себя и свой мотоцикл, он прошел через саванны и пустыни, четырехтысячные перевалы и бандитские пригороды латиноамериканских городов, через фавелы Рио и роскошные пляжи Кейптауна, проехали по Великой Китайской стене и по легендарной трассе 66. Содержит нецензурную брань.

МОСКВА

2013

TOTAL FLAME

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Вначале имен у нас не было. И особых перспектив тоже. Мы оба стояли в гаражах, в разных частях родной Америки, после глупых аварий. И ждали решения своей участи. Скорее всего, нам светило уйти на запчасти. Такой нелепый конец для городского мотоцикла Harley-Davidson Sportster 883. Мы мечтали о дальних странствиях, о бликующих огнях встречных автомобилей, о городах, полных музыки и любви, – и так неожиданно все закончилось. Не успев толком начаться, наш путь обрывался самым нелепым образом.

И вдруг новый слух – нас продали. Причем продали по цене металлолома. И везут на другой континент, в таинственную Россию, о которой дома нам рассказывали самые причудливые истории. Двигатели дрожали от предчувствия приключений.

Что ты знаешь о России? – спросили мы друг у друга.

Практически ничего, это самая большая и самая холодная страна в мире. И люди там отвязные и безбашенные – так у нас в Америке говорят.

А ведь она станет нашей родиной. Как тебе новая родина? Не скучно по крайней мере. Будет где покататься...

В Москве мы познакомились с новыми хозяевами – Максимом Привезенцевым и Владимиром Роциным. Это были

совсем разные ребята. Старшему, Максиму, около 40 лет, младшему, Володе, – 27. Оба очень любили Харлей-Дэвидсон, и, если речь заходила о путешествиях, говорили только о нем. Харлей в их представлении это и был честный мотоцикл.

Нам это льстило, но существовала проблема. Мы выглядели крайне непрезентабельно, казались помятыми, но непобежденными. И они смотрели на нас с сочувствием. Мы сразу ощутили, что попали в нужные руки. Впрочем, выбора-то у нас не было. Или полный хлам, или эти парни.

Выяснилось, что нас выкупили для кругосветки. Безумное решение, не правда ли? Мы же, в сущности, городские байки. С нами хорошо ехать за девчонками, катить в бар, гоняться с друзьями, но чтобы проехать больше 50 000 километров за восемь месяцев без длительных остановок – это надо расстараться. В истории Харлеев-спортстеров таких переходов еще не было. Обычно для этих дел выбирают КТМ или BMW, на которых прокатились Макгрегор с Бурманом. Или специально подготовленных японцев. Но Рошин и Привезенцев ничего не хотели слушать – только Харлей. Причем самый простой Харлей, без лишних наворотов.

Вскоре мы узнали о наших ездовых веселящие подробности. Каждый из них успешно работал в самом северном мегаполисе на планете, но оба в силу разных обстоятельств попали под суд. Ребятам повезло жить в то самое время, когда спорные вопросы в русских столицах решались через уголов-

ные дела и тюрьму, точно так же, как десятилетие назад решались они через бандитов, стрелки и перестрелки. Но «серьезные проблемы и неприятности трезвят» – как любит говорить Максим. Протоколы допросов, подписка о невыезде, встречи с адвокатами – все это, как хорошая приправа, возбуждает вкус к жизни. Но и заставляет посмотреть на многие вещи под другим углом. Что-то заново оценить и переосмыслить. И прежде всего понять самих себя. Свой путь и время на земле. Да и на людей, нас окружающих, взглянуть по-новому. Мечта и подготовка к кругосветке стали для них спасательным кругом, который им бросало будущее, помогая выплыть из мутных вод дурной повседневности. Они решили, что, когда все закончится, им нужно будет перелистнуть страницу и начать все заново.

Новая страница в жизни – это было по-нашему. Мы хорошо усвоили этот штамп. Очень хотелось в дорогу. И поскорее. К тому же свободного человека ничто так не манит в путешествие, как подписка о невыезде. У каждого из парней существовала своя мотоциклетная история.

Максим родился на Сахалине. Его дед уехал туда после войны и работал оператором ТВ, одним из первых делал телевидение на Дальнем

Востоке. Снимал документальные фильмы о Сахалине, Курилах, Камчатке. И любил мотоциклы. Как-то он участвовал в мотопробеге из Владивостока в Кенигсберг на «Уралах» с коляской и снял об этом путешествии фильм «От Ти-

хого океана до Балтики».

«Урал» – это легендарный советский байк с коляской, который прошел всю войну, легко ездил по грязи и бездорожью. В те времена от Дальнего Востока до Урала дорог почти не было. Существовали только почтовые тракты, которые устроили при императорах и императрицах, Екатерине Великой и Николае Первом. Это вам не асфальтовое покрытие. Настоящий гряземес. Как потом мы узнали, некоторые участки дороги с тех времен почти не изменились...

В седьмом классе Максим решил собрать свой первый настоящий байк. Колеса от японских мотоциклов, рама, сваренная из того, что под руку попало. В общем, это был тот еще агрегат. Испытание назначили по весне. Макс промчал метров 200, газ вовремя не сбросил и воткнулся в забор. Отделался ушибами, но техника восстановлению не подлежала. И желание ездить пропало на долгие годы. Он отправился в Москву, учился, работал, защитил диссертацию, женился, стал отцом троих детей и топ-менеджером большой строительной компании. И только в 2005 году в Америке товарищ по имени Алексей снова посадил его на байки. Вернувшись из Штатов, Макс купил себе самый тяжелый агрегат из линейки Харлей-Дэвидсон – электроглайд. Тогда ему казалось, что крупный – это и значит достойный. Примерно как черный джип. Потом он понял, что такой тяжелый мотоцикл – не совсем игрушка для повседневной жизни, и приобрел еще один, городской мотик. Катаясь и странствуя, Макс постоян-

но крутил в голове свою мечту о кругосветном путешествии, она не давала ему покоя.

Рощин же с пеленок фанател на романтике. Ездил в археологические экспедиции, зачитывался рассказами о путешествиях. В 13 лет в дачном сарае он собрал свой первый ИЖ – легкий мотоцикл, который выпускали в СССР. Главным его свойством была неподражаемая ломучесть. Но это давало опыт. В 18 он уже проехался по Америке – по следам культового фильма «Беспечный ездоК», понятно, на совершенно другой технике. Потом, после университета, где только не путешествовал – в России и Индии, в Европе и Латинской Америке. С уважением относился к байкерским клубам и их идеям. В Москве нашел престижную работу. Голова пухла от замыслов и творческих планов. Но кругосветка перекрывала все.

Эта идея их и объединила. А мы стали частью этого единства.

Макс и Рощин познакомились весной 2010 года на сигарной вечеринке в одном из московских ресторанов. Музыка и сигары – еще два их общих увлечения. С первых пристрелочных фраз парни нашли общий язык. Слишком многое их объединяло. Оба активно работали, оба находились под следствием. Это была вынужденная пауза, но она заставила взглянуть несколько иначе на пейзаж за окном. Оба любили мотоциклы и сигары. И главное, мечтали о дальней дороге. О тех самых десятках тысяч километров вокруг Земли. Чтобы

уехать из Москвы на запад, а вернуться с востока. Чтобы посмотреть, как живут люди. Испытать себя и свою удачу. И у каждого в голове существовал свой маршрут кругосветного путешествия. С обсуждения этих маршрутов и начиналась их дружба.

Разумеется, обоим было тяжело оторваться почти на год от привычного круговорота дел и событий. Существовало множество людей, которым надо было объяснять, зачем и почему они срываются с насиженных мест и куда-то едут. Неужели нельзя как-то по-другому, потом, через год, через два, в следующей жизни? Так у большинства – исполнение заветной мечты откладывается раз и навсегда. А эта встреча оказалась знаком на дороге. Она обозначила основное направление, по которому предстояло двигаться. И Максим для Володи, и Володя для Максима в перспективе большого путешествия стали за несколько часов совершенно необходимы.

Макс сразу оценил легкость и творческую натуру Рощина. Володя подхватывал каждую идею, развивал ее, аранжировал на сотни ладов, перетолковывал и интерпретировал, как блюзмен. Иногда казалось, что он делает музыку из своей жизни. И с ним при любых обстоятельствах не было скучно. Безусловное «да» – вот его почти единственный ответ на все рискованные предложения. Конечно, и у него существовали свои тормоза, и в его характере были сложности, но яркость и артистизм искупали остальное. В конце концов, некоторая

разбросанность и необязательность – оборотная сторона любой творческой натуры.

Для Володи же Максим оказался надежным товарищем, само присутствие которого сообщает уверенность в правильности выбранного решения. К тому же – и Рошин это сразу понял – Привезенцев становился прекрасным спутником в дальней дороге, если смотреть на эту дорогу глазами мамы. Не то чтобы ее мнение играло решающую роль в рошинском выборе, но, хороший сын, Володя совсем не хотел ее огорчать. Доставлять лишние переживания. Хватит того, что она вообще смирилась, что он каждый божий день в сезон гоняет на мотоцикле с бородатыми мужиками. А тут совсем взрослый, полностью состоявшийся человек, женатый, с тремя детьми, который явно становился гарантом здравого смысла, а не смертоубийственной авантюры. В общем, успокаивающий для мамы элемент. С Максимом все было повзрослому, не с наскока, а последовательно и продуманно.

Так примерно увидели они друг друга в те первые дни, и оказались правы. Сама их разность – в опыте и характере – дополняла каждого и давала новые силы. С этими ребятами мы – высококлассное железо – могли быть уверены в завтрашнем дне и, главное, в том, что путешествие состоится. Все вчетвером – два мотоцикла и два человека – мы составили грозное существо о двух головах и четырех колесах, остановить которое было невозможно.

Но еще предстоял ремонт. Серьезная и качественная под-

готовка к большой дороге. Механик Рощина, которого тоже звали Володя, нас одобрил. Сказал, что всегда (или почти всегда) можно сделать то, что надо, из того, что есть. И это было правдой. Нас полностью привели в порядок, к тому же изрядно обновили. Все резьбовые соединения посадили на герметик, а некоторые и на сварку для того, чтобы долгие месяцы вибрации не развалили нас по частям. Установили масляный радиатор, вилку и траверсы от мотоцикла XR 1200, второй дисковый тормоз, светодиодную фару, большие тормозные диски XR 1200, крылья ручной работы, вместительный бак спортстер на 19 литров, защиту картера, защиту фары, новое ветровое стекло, задние амортизаторы, а также всякие необходимые мелочи – сшили специальные кофры, сделали дополнительные металлические багажники. Ну и так далее и тому подобное. В общем, смотрелись мы теперь просто восхитительно. По крайней мере изначально свойственный Харлеям нарциссизм был полностью замазан черной матовой краской. И теперь настало время задуматься о более серьезных вещах – когда же в путь? Но до старта было еще далеко. Долгое мотоциклетное путешествие как таковое нуждается в тщательной подготовке. Существуют, конечно, авантюристы, которые все бросают и бездумно двигаются вперед навстречу ветру, но опыт показывает, что такой порыв быстро иссякает и дорога обрывается в самый неожиданный момент. Максим и Володя никак не хотели такого исхода и понимали, что по пути лучше наслаждаться приключе-

чениями и встречами, а не разгребать горы спонтанно возникающих проблем. Необходимо было заранее озаботиться визами, паспортами, перелетами, запастись картами и навигацией, определить перечень вещей, которые мы сможем на себе везти, начиная от запчастей и заканчивая презервативами, и главное, обеспечить нашу транспортировку через океаны, так как по воде мы пока не ездим. Зимой на мотоцикле ехать совершенно невозможно, если только вы не обладатель байка с коляской, поэтому маршрут может быть пройден только летом или в межсезонье.

Первый раз старт был назначен на 15 апреля 2011 года. Предполагалось, что мы двинем на восток, а вернемся с запада. Но ребята к весне не успели. Еще не завершились судебные дела, тянулась адвокатско-прокурорская волокита, и друзья должны были присутствовать в Москве.

Только в начале лета все эти истории закончились. Парни остались на свободе, а путешествие перенеслось на осень 2011 года. Час X был назначен на 15 октября. Только теперь маршрут развернулся. Предполагалось ехать на запад, а вернуться с востока. Старт от собора Василия Блаженного. Из самого сердца Москвы. Мы уже достаточно побыли в России и понимали, как это в принципе понтово – совершить первый оборот колеса по брусчатке Красной площади. Огорчало только, что отъезжать придется в самое противное время года. Мотоциклы, они ведь тоже не любят слякоти. Тем более такие чистые и свежепокрашенные, на новой резине и с кар-

тами для навигаторов всех континентов, кроме Антарктиды.

Однако худа без добра не бывает. За то время, пока парни собирались в кругосветку, они провели блюзово-байкерский фестиваль в Суздале, съездили в Америку, покатались там вдвоем, испытали друг друга в пути, посетили фестиваль в Стурджисе, потусили с Чарли Бретчелом, легендой американского блюза, игравшим с Джон Ли Хукером и Би Би Кингом. В общем, оттянулись по полной и убедились, что вместе в дороге им хорошо и комфортно.

Потом Макс, уже один, провел тест-драйв своего кругосветного мотика, сгоняв на ралли в Клайпеду. И там один из нас выиграл титул лучшего спортстера на Custom Bike Show. Но одновременно выяснились и некоторые слабые черты нашей новой конструкции. Нужно

было менять угол руля, чтобы сделать более комфортной посадку, усовершенствовать базовый свет, поставить защиту траверсов от камней и грязи и придумать более надежную изоляцию электрики.

Но все это чисто технические вопросы. Главное же, за это время возник целый мир байкерских сигар Total Flame, а вместе с ним – большая движуха под слоганом «Life's short do it hard» —

«Жизнь коротка – отжигай по полной»*. Это было не только дело, но и еще одно приключение, захватывающее и интересное. Нам оно нравилось. Харлеи любят приключения.

В кайф, что идея сигар оказалась тоже связана с путешествием. В таком единстве свой смысл. Можно говорить о цельности ситуации, отсутствии расщепленного сознания и мужском взгляде на жизнь. Этот мужской взгляд любят и мотоциклисты, и мотоциклы. Без полутонов и экивоков.

Все началось легко и просто. Представляя себе, сколько кругосветка сулит интересных встреч, Рощин и Макс думали о том, как это веселей обставить. То есть о самом ритуале знакомства. Привычное «выпить – поговорить» показалось им избитым и затертым. Решили сделать свою сигару, собственную. В табачном бизнесе есть такое понятие – private label. Крутят такие сигары для друзей и партнеров, без коммерческой задачи. В конце концов, сигара и музыка – самые мощные, помимо алкоголя, средства, сносящие стены между людьми. Они создают пространство для разговора. Музыкантами наши друзья не были, хотя оба преданно любили драйв и блюз, а попсу терпеть не могли во всех ее проявлениях. Но сразу начинать с разговора о гитаристах как-то несколько навязчиво. Сигара куда ближе к теме. Меньше споров, больше чистого наслаждения. Предположим, на обочине дороги, в пустыне или в горах встречаются байкеры, люди, повидавшие в этой жизни все и сохранившие доброе сердце. Одни – из России, другие – из Аргентины. Они раскуриваются на обочине под хрипловатый вокал Джона Кэша. Смех, конечно, но здорово. Кстати, приблизительно так ро-

дилась идея World Trip – сигары большой и вкусной. С нее-то и начинается отсчет времени Total Flame.

** Данный слоган следует понимать как «Жизнь коротка – отжигай по полной с соблюдением всех мер безопасности и законов».*

Постепенно байкерские сигары из аксессуара к путешествию превратились в проект с большой буквы. Тогда-то и возник девиз нового бренда – Life's short do it hard. Такое понимание вещей нам очень в жилу. Отвратительно, когда все лучшее откладывают на будущее. Завтра никогда не наступает. Особенно эта мысль была острой, потому что назавтра парни могли уехать лет на пять-семь в места, где не очень-то кайфово проводить время. Жить следует сейчас. Выжи-май газ, и никаких компромиссов. К тому же сигары и мотоциклы и вправду многое объединяет. Об этом Роцин наваял как-то даже специальный текст. Мы, харлеи, его хорошо запомнили, поскольку был он по наши души тоже.

«...И мотоцикл, и сигары, – говорил он, – в первую голову мужские увлечения. В наше время, когда все вокруг твердят об эмансипации, гендерных проблемах и равенстве полов, не так много осталось конкретных и даже несколько brutальных мужских тем. Женщина с сигарой – уже вызов. Женщина с сигарой и на мотоцикле – вызов вдвойне. И к тому же она – всегда намек на парня, который должен быть где-то ря-

дом. Так что исключения в данном случае только подтверждают правило».

И с сигарами, и с мотоциклами связано множество предубеждений и стереотипов. Обе страсти – на грани обывательской морали. Они противоположны общеупотребительным правилам техники безопасности, робкому «как бы чего ни вышло». Людям все уши прожужжали: «Мотоциклисты – самоубийцы». На каждой сигарной коробке мы читаем: «Курение убивает». Таким образом и мотоцикл, и сигары становятся некоторым знаком протеста против «равнинного течения жизни», где нет места увлечению, роковой страсти, риску, опасному приключению и подвигу, то есть всем тем вещам, которые, собственно, и делают мужчину мужчиной*.

Вокруг сигар и мотоциклов всегда присутствует романтический ореол. Особенно это видно, когда рассматриваешь историю старых мотоциклетных фирм и сигарных брендов. Обычно в ее основании – чья-то незаурядная судьба. Иногда – история любви. Порой – грустная сага о расставании с родной землей. Но всегда – порыв, преодоление косных

** Авторы хотят сообщить уважаемым читателям, что они в полной мере осознают вред здоровью, причиняемый курением сигар, а также бродячим образом жизни, не предполагающим регулярную диспансеризацию, и не призывают читателей следовать их примеру.*

обстоятельств, причудливая фантазия, блажь и даже поэ-

тическое воображение. Со временем реальные факты обрастают красивыми мифами и легендами, и афисионадо (обожатели сигар), и байкеры (поглотители дороги) вплетают в них собственные маленькие истории, миф развивается, хорошеет и становится с каждым годом увлекательнее.

Ну и, разумеется, клубы, такие разные и такие манящие. Иные сосуществуют в любви и согласии. Иные борются за лидерство и атакуют друг друга. Но так или иначе принадлежность к байкерскому или сигарному клубу – знак вовлеченности в целый мир, который определяет судьбу.

К тому же и у афисионадо, и у байкеров, даже если они встретились совершенно случайно и до той поры ни разу не видели друг друга, всегда найдется о чем поговорить. Они готовы почти до бесконечности обсуждать свои мотоциклы и содержимое сигарных коробок. Рассказывать о вкусах, пристрастиях и антипатиях, о коллекциях и дорожных историях. Собственно, из предвкушения таких встреч и вырос Total Flame – «тотальное пламя».

И байкеры, и любители сигар всегда радостно узнают друг друга. Но при всей открытости и в том, и в другом деле очень важен выбор правильной компании. Каждый мотоциклист знает, что, если рядом едет человек, стиль езды которого напрягает, приятные покатушки могут превратиться в ад. Что-то подобное происходит и с курением сигары. Курить лучше среди своих, когда уверен, что никто не спугнет минутное настроение, случайную мысль, а каждый жест будет прочи-

тан и правильно понят. Как бы то ни было, и совместная езда на мотоцикле, и сигара в кругу друзей – очень «атмосферное» занятие. Тут многое зависит от состояния души и общего настроения. И, быть может, самое главное, что и езда на мотоцикле, и курение сигары обладают особым «медитативным» действием. Когда хочется подумать, на чем-нибудь сосредоточиться, нет ничего лучше, чем сесть за руль и отправиться в путь – куда глаза глядят. Но с тем же успехом можно устроиться поудобнее в глубоком кресле и закурить сигару, на час-полтора полностью выключая себя из суетливого круговорота повседневности...

... Чем больше наши наездники и хозяева обкатывали в голове тему с собственными сигарами, тем больше убеждались, что это здорово и перспективно. То есть байкерские сигары многим будут в жилу. Получался не рядовой бизнес, а игра с полным погружением – со своими шутками, подколками, знаками и ритуалами. Встречаясь со славным человеком или каким-нибудь любопытным делом, парни говорили теперь: это total flame или это не total flame. И им, и их друзьям было все понятно.

Однако надо было действовать. Перейти от мысли к делу – самое важное. Оригинальные проекты сочиняет множество народу по всему миру. Но чаще всего такие истории заканчиваются там же, где и начались, – в воображении.

План по созданию сигар был придуман и продуман до мелочей*. Предстояло только выбрать из двух знаменитых

фабрика – La Aurora Гильермо Леона в Доминикане и фабрики Нестора Пласенсия в Эстели, Никарагуа. Володя полетел в Манагуа, а Максим – в доминиканский Сантьяго, чтобы определиться с выбором. Это было абсолютно правильное решение. Когда хочется сделать что-то стоящее, надо все делать самим. В итоге обе сигары получились настолько интересными и разными, что отказаться от одной из них оказалось невозможно. И жизнь распорядилась так, что у Total Flame появилось сразу две линейки, причем созданные у лучших мастеров.

...Раз уж довелось нам стать байками у создателей байкерских сигар, поговорим немножко о сигарах вообще. Для нас это теперь любимая тема.

Мир сигар – такой же богатый и разнообразный, как и мир вина. Стоит в него окунуться, и он забирает человека целиком, только уши торчат. Тут свои мифы, легенды, свои герои и негодяи, победители и неудачники. Но всем им сигары в разные времена дарили покой, безмятежное удовольствие и чувство, что ты в правильном месте и в правильное время делаешь то, что надо, – куришь.

Очень часто лучшие сигары делали европейцы-авантюристы, приезжавшие на карибские берега по совершенно другому поводу. Обычно это происходило на Кубе, и столетие-полтора назад хорошая сигара без обиняков называлась «гаваной».

Но не надо думать, что все лучшие табаки мира растут под

окнами у братьев Фиделя и Рауля Кастро, а крутят их исключительно в Гаване и Сьенфуэгосе. Когда кубинские барбудос устроили у себя государственный переворот и стали испытывать население социализмом, многие

**Рассказ о создании сигарного бренда не преследует цель рекламы сигар и образа жизни курильщика. Авторы напоминают читателям, что курение – причина рака легких и множества других серьезных заболеваний.*

знаменитые кубинские сигарщики, наследники старых табачных семей, со свистом бежали вон. Кто – в Майами, кто – в Доминиканскую Республику, кто – в Никарагуа. И за последние 50 лет там вырастили табаки и стали крутить сигары, которые если и не лучше, то точно не хуже кубинских. Несколько другие, правда, но чем больше разнообразия, тем интересней мир.

Табачные плантации, как и виноградники, сами по себе совершенно уникальны. Табак различается не только по сортам и годам выдержки, но и по тому, какой взят лист – нижний, средний или верхний, как выращен сам табак – в тени или на солнце. В общем, создание мешки, выбор покровного листа (а качество покровника – половина, если не больше, сигары), начинки, связующего листа – не просто сложный процесс, а искусство и мастерство, которое требует чутья и таланта. Люди, которые придумывают лучшие на земле сигары, так же знамениты, как марки самых известных байков. Нестор Пласенсия и Гильермо Леон, к которым явились

Максим и Володя, – лучшие из немногих.

Наши хозяева очаровали знаменитых мастеров дерзостью. Первая мешка, которую им предложили на фабриках, была по-своему хороша, но слишком стандартна. Тогда парни попросили дать им возможность исполнить что-то свое. И сигарщики прониклись. Они привыкли, что к ним приходит множество народу, заказывает *privat-label*, чтобы не хуже, чем у других, и только. А тут упертые фанаты с байкерской идеей, твердо знающие, что хотят получить в итоге. И тогда Гильермо с Нестором сказали, каждый на свой лад: «Дерзайте, а мы поможем».

Макс и Володя перепробовали множество табачков и в конце концов нашли то, что искали. Пласенсия и Леон одобрили их выбор. Так родились два стиля Total Flame – Dark Line и Bright Line. Dark Line скрутили на La Aurora у Леоне в Доминиканской Республике. Bright Line – в Никарагуа, на фабрике Placencia Cigars. Для знатоков в самом распределении линеек по странам оказалась скрыта очередная интрига, смещающая угол зрения. Обычно никарагуанские сигары считаются крепкими, а доминиканские – мягкими. Тут все наоборот. К тому же Dark Line и Bright Line еще и два возможных подхода к дороге и курению. Брутальный, мужской и жесткий – с одной стороны. И медитативный, настраивающий на внутренний покой и общение – с другой. Кататься ведь тоже можно совсем по-разному. Уж нам-то, мотоциклам, это очень хорошо известно.

В каждой линейке – сигары пяти размеров, профессионалы называют их форматами. Флагманская Total Flame – World Trip – мощная и многообещающая, как приглашение в дорогу. Custom названы в честь эффектных и пижонских байков с длинной вилкой. Стилю езды на таких мотоциклах близки сигары формата Churchill, классические и имиджевые одновременно. Old School – мотоцикл «старой школы» на сухой раме, с открытым передним крылом и маленьким бензобаком. В названных этим именем torpedo от Total Flame все сдержанно и уравновешенно. Это и вправду «старая школа». Bobber – толстый и приземистый мотоцикл с укороченной задней рамой, большими сумками, большим рулем, большим бензобаком, собранный, внушительный и мощный. Образ отлично подходит к формату robusto. И, наконец, все завершает одна из самых интересных и оригинальных сигар – 8 Ball. Маленькая figurado со сложными табаками, очень разнообразная и – в линейке Dark Line – неожиданно крепкая. Выкурить ее – как послушать хороший блюз. Уже в самом названии сигары скрыта провокация. Легальная версия гласит, что имя 8 Ball взято из культуры бильярдистов и означает решающий удар, «все или ничего». Это еще одна метафора нашего стиля. Life is short, do it hard...

С 8 Ball в Bright Line связана одна любопытная история. Форма пресса (на профессиональном языке сигарщиков – молта) для этого редкого формата существовала только на La

Аутога. Но так как по замыслу Total Flame все сигары должны быть парными, ребята уговорили Гильермо Леона поделиться им с Пласенсией. Говорят, такого вообще не бывает в сигарном бизнесе. Но, видимо, бывает, если это не просто бизнес, а байкерский, наш, родной...

...Первые партии сигар были собраны к началу 2011 года. Но к тому времени, когда был назначен наш отъезд в кругосветку, продажи Total Flame ни в России, ни в Америке еще не начались. Макс и Рощин привезли домой только несколько сот штук, чтобы угостить друзей и заполнить дорожные сумки. Мы стартовали с Красной площади, а сигарная тема только начиналась.

Накануне путешествия Макс и Володя решили съездить в Суздаль, один из самых любимых городов Макса, где он провел половину жизни. Отец Андрей, настоятель храма Бориса и Глеба в

Кидекше, откликнулся на просьбу ребят освятить нас перед дальней дорогой. Так вышло, что мы сильно запоздали и приехали в село глубокой ночью. Стояла классическая русская осенняя непогода, батюшка встретил нас на пороге вместе со своими многочисленными детьми. Это был пронзительный обряд, пел детский хор, и отец Андрей молился о плавающих и путешествующих, о том, чтобы всей земле даден был мир, благорастворение воздухов и в человеках благоволение. Он передал нам небольшую икону, которая должна была пройти весь путь и потом, по возвращении, остаться

в храме.

...А уже перед самым-самым отъездом Паша Ангел сделал Максиму и Володе татуировку Life's short do it hard. У этой татушки своя история. Ребята договорились, что, когда они зарегистрируют права на свой логотип и слоган по всему миру, они забьют его на спинах. Так они и сделали. Роцин спросил тогда Ангела:

– А татуировка меняет жизнь?

– Как раз ты и расскажешь мне об этом после путешествия, – ответил Паша.

Дальняя дорога всегда похожа на кино. Пространство разматывается у тебя перед глазами, как киноплёнка. И, разумеется, любой путешествующий хочет сохранить этот фильм не только у себя в памяти.

Поначалу Макс и Володя хотели снять кино о дороге сами. Они сделали небольшой ролик о московских байкерах и некоторое время ходили на операторские курсы. Но потом поняли, что количество аппаратуры и время, которое требуется для хорошего фильма, может превратить их кругосветку в многолетнюю этнографическую экспедицию. И тогда было решено договориться с профессиональной командой канала «Моя планета», которой всегда не хватает настоящих путешествий. Но у Макса и Володи было одно условие. Они ни в коем случае не хотели ехать в сопровождении киношников. Тут нашлось остроумное, хотя и затратное реше-

ние. Съемочная группа будет прилетать туда, где ребята думают задержаться на несколько дней, если, разумеется, в эти места вообще можно прилететь. Ехать безо всякой дополнительной технической поддержки – это то, о чем Привезенцев и Роцин договорились с самого начала.

НАМАТЫВАЯ ПЕРВЫЕ КИЛОМЕТРЫ

...Мало кто верил, что 15-го в 11 утра мы и в самом деле стартуем. Накануне в клубе Rolling Stone гудела вечеринка в связи с закрытием мотоциклетного сезона и предстоящей кругосветкой. Петя Подгорецкий пел свой блюз, девчонки и парни отрывались по полной. Пили, дышали «тотальным пламенем», отчаянно танцевали. Роцин всех приветствовал, со всеми разговаривал, всем улыбался, обнимался и с музыкантами. Максим же бродил по клубу с сыновьями и смотрел на происходящее несколько отсутствующим взглядом – перед глазами у него уже стояла дорога. Люди подходили и с особенной такой, заинтересованно-внимательной интонацией спрашивали: «Так что, вы и вправду завтра утром уезжаете?» Дальше следовали поощрительная улыбка, характерное покачивание головой и наилучшие пожелания.

Кажется, где-то в глубине души они думали, что все это игра, что как-то она, решимость парней уезжать ранним московским утром из теплых, уютных квартир, сама собой рассосется и назавтра с похмелья в 11 они будут только глаза продирать. Ведь вокруг ликовала московская жизнь, такая

приятная в некоторых своих проявлениях, но главное – надежная и привычная. Гудела музыка, в воздухе пахло сексом, табаком и алкоголем, и казалось совершенно невероятным, что эти двое через несколько часов заведут свои харлеи и оправятся в кругосветку. Причем сделают это осенью, в промозглую погоду, за месяц с небольшим до полной зимы. Конечно, в южном полушарии будет и свое лето, но до него еще надо пройти несколько тысяч километров.

...Макс был почти собран, вещи аккуратно разложены по местам, все определено и упаковано. Оставалось только выспаться. С вечеринки он ушел рано, хотелось немного подольше побыть дома, привести в порядок мысли и чувства, чтобы с утра со спокойной душой двинуться в путь.

За семейным ужином он подумал, что никакой ностальгии или трепета не испытывает, только драйв и кураж в предвкушении большой дороги. Тем более встречи с родными были назначены, и будет так мило, увидеться, к примеру, в Париже. Или где-нибудь в Австралии. С этими приятными мыслями он и заснул, надеясь проснуться бодрым и полностью подготовленным к путешествию.

Володя же догулял в Rolling Stone до утра, выжал московский драйв до последнего гитарного рифа. К тому же он долго ссорился со своей тогдашней девушкой, которая не нашла ничего лучшего, как устроить ему сцену ревности в последнюю ночь. Ее просто зациклило на том, что Рошину показалось прикольным позвать на вечеринку старых подруг. Де-

вушка кричала, что она сама по себе, а он сам по себе, и желала ему состариться в одиночестве.

В итоге, когда часов в девять подруга хлопнула дверью, Роцин испытал невероятное облегчение. Теперь он был полностью независим: никаких обязательств. Гораздо сложнее в свое время было объяснить маме, зачем и куда едет. Когда полгода назад Володя ей сообщил, что 15 октября отправляется в кругосветку на байках, она отнеслась к этому делу очень легко. И даже иронизировала время от времени, а потом почти забыла. Оставила идею где-то на заднем плане памяти. В начале октября Роцин напомнил о путешествии. Тогда мама сказала: «Что ж, теперь я уже не смогу тебя отговорить». И все-таки почти каждый день так или иначе пыталась это делать. Без всякого успеха, конечно. В итоге умная мама поняла, что сын – уже совсем не ребенок и если он решил наконец осуществить заветную мечту, то ни при каких обстоятельствах от нее не отступится. Это перевесило материнские тревоги, которые в принципе неизбежны, когда речь заходит о сыновьях и мотоциклах...

...В изнуренном алкоголем и бессонницей мозгу блудного сына проносились все эти мысли – о матушке, родном доме и о том, насколько хорошо уезжать, когда все проблемы решены и тебя никто не ждет. Он бродил из угла в угол и собраться толком не успел. Вещи кинул как попало и куда попало, и, когда сел в седло, мир плыл, как в тумане. В итоге опоздал минут на 20...

15 октября 2011 года

Проводить нас к Василию Блаженному собралась целая гудящая толпа всадников на мотоциклах и пеших двуногих. Максова жена Маша, сыновья Степа и Сеня, даже младшую дочурку Василису привезли. Разумеется, пришли мама Рощина, много народу из байкерской тусовки и близкие друзья. Кое-кого из них не было, они настолько набрались накануне на вечеринке, что не могли отодрать голову от подушки. Но это мы понимаем...

Друзей и родственников тревожили разные чувства, но сводились они, так или иначе, к восторгу, смешанному с удивлением. Родные все-таки надеялись где-то в глубине души, что в последний момент парни передумают и никуда не поедут. По крайней мере отложат старт на неделю. На один день. На несколько часов. Даже близкие друзья полагали, что уложиться минута в минуту ребятам точно не удастся. Они делали ставку на расслабленность и общий пофигизм после доброй вечеринки. Но если ты год готовишь кругосветку и хочешь завершить ее к новому фестивалю, это требует четкости и дисциплины. Наши ездоки заранее договорились, что будут придерживаться графика и стартуют вовремя, чего бы это им ни стоило.

На наши железные торсы все смотрели с некоторым удивлением. Многие видели нас первый раз, подходили, внима-

тельно изучали и качали головами. Сама идея ехать на спорт-стерах на такие расстояния казалась людям рискованной. Кое-кто даже ржал: «А доедет ли этот велик до Черного моря?!» Но мы-то знали, что доедем. И поедем дальше. И если все пойдет хорошо, вернемся назад. В общем, были полны решимости не меньшей, чем наши седоки.

Теперь, собственно, предстояло определить, как ехать. Дело в том, что в последний момент мы узнали, что отменены паромы в Турцию из Сочи и Одессы. Первая и не последняя гримаса продуманного путешествия... Остановились на Одессе, поскольку оттуда можно было в крайнем случае добраться до Стамбула и по суше, берегом, через Румынию и Болгарию. Разве что только погода не благоприятствовала такому раскладу.

Дима Хитров, искушенный странник, посоветовал двигаться через Оршанский поворот, сперва по Минке, а потом по трассе Санкт-Петербург – Одесса. Парни легко согласились. Тем более, мешаясь с дождем, пошел первый снег, дул пронизывающий ветер, и хотелось как можно быстрее сменить картинку.

Четверо друзей-байкеров проводили нас до первой заправки на трассе, где-то в десяти километрах от МКАДа. Еще одни короткие братские проводы, и вот Роцин с Максимом вдвоем на дороге. Удивительное ощущение, как будто целый мир остался позади. Московские мысли бродили в голове, но усталость схлынула. Восторг и предвкушение пол-

ного world trip'a победили ее.

Сразу после границы нас приняли первые, уже белорусские, гайцы. Вроде как был автобан, разрешенная скорость 120, навигатор так и показывал. Но мужики сказали: «Ерунда. Тут 90 – и без разговоров. Кто больше замерз – идет в машину». Ребята пошли вдвоем. Полицейские бегло взглянули на сопроводительные письма (не лишнее все-таки дело – бумаги) и, узнав про кругосветку, стали наперебой задавать вопросы, которые станут потом вроде припева: «Какой маршрут? Как по времени? Вдвоем? А как по деньгам?»

Штрафа никакого, разумеется, требовать не стали, пожелали доброго пути и разрешили с ними сфотографироваться...

В Орше остановились на первый ночлег. Могли бы проехать еще километров 100–200 в сторону Гомеля, но Роцин прошел 800 на Red Bull и в конце стал подвливать. Рисковать было нелепо – слишком долгая дорога впереди.

Первая ночевка большого путешествия – она всегда по-особому сладка. Макс и Володя поужинали в кафе «Лесном», не спеша распили по 300 местной настойки, съели отварной язычок, приготовленный по-домашнему белорусским поваром, и стали проваливаться в сон. Это именно то, что им было нужно, особенно после нервотрепки и усталости последних московских дней.

16 октября 2011 года

...Проснулись в восемь часов утра, а у нас на спидометрах иней. Всего плюс 2. Зато, к счастью, парни выспались. И, освежившись, были готовы пуститься в дорогу. Однако не тут-то было. Первые сборы заняли больше двух часов. Это был урок на все путешествие. Брать с собой можно лишь то, что сумеешь унести в руках. *Omnia mea mecum porto*. Остальное – лишний груз. Уже потом, из Парижа, каждый отправил домой по чемодану. Но сразу разобраться со шмотками было непросто. В первые дни ни Макс, ни Володя никак не могли попасть в погоду. То жарко, то холодно. Электроподогрев, на который они так надеялись, мог обогревать только какую-нибудь одну одежду. Куртку, штаны или перчатки. Вот они их и чередовали. При нуле-то градусов, да на скорости 100 километров в час, сзади парит, а пальцы – лед. Полный улет!

...В общем, стартовали мы только в пол-одиннадцатого утра. До Одессы – 1000 километров. Пройти их в такую погоду, тем более до наступления темноты и гололеда, – задача совершенно нереальная.

Ощущение было странное – чем дальше мы двигались на юг, тем становилось холоднее. Вся дорога была похожа на большую лужу, которая покрылась коркой льда. В такой ситуации седок обязан вцепиться в руль обеими руками и все время быть начеку: если, не дай Бог, поведет, руль надо удерживать...

...Украинская граница далась на удивление легко. Парни проходили ее в шлемах. Сказали, снимут шлемы – и им хана. Погранцы только смеялись. Дальше все пошло как по маслу. Бумага про кругосветку, два-три доброжелательных вопроса от таможни – и мы на Украине. Минут 20 на все формальности.

...На закате въезжали в Киев. Тормознули погреться на объездной, решили двигать дальше. Сделали еще 300 километров в ночи. В шлемах у ребят мерзли уши. Стоял туман. Они чувствовали себя очень крутыми парнями.

Остановились на ночлег в 200 километрах от Одессы. Вкусный ужин, предельно горячий душ и, разумеется, горилка. Подняться решили не позже семи утра, чтобы попасть в Одессу в первой половине дня и узнать все про паром. Перспектива путешествия вокруг Черного моря мало кого привлекала, в такую-то погоду...

17 октября

Въехали в Одессу и сразу ощутили атмосферу большого южного города-порта. Все нарушают правила как хотят, откуда ни возмись вылетают на перекресток, собаки – и те со зверским лаем бросаются под колеса. Люди окликают друг друга на улицах, ругаются, шутят, прикалываются, ищут свою маленькую выгоду – и все это с неизбежной улыбочкой, характерным местным: «А вы как думали?» Евреи

из Одессы почти разъехались, но колорит свой Одесса-мама не потеряла. Такое передается с воздухом, архитектурой, походкой местных женщин, повадками местных воров, Молдаванкой и Дерибасовской, песнями и долгими прогулками по паркам и пляжам. Вообще, неизвестно с чем и как...

Остановились у Морского вокзала, у подножия Потемкинской лестницы. Макс отправился искать паром, а Роцин остался сторожить мотоциклы – Одесса все-таки, надо уважать местные нравы.

...Роцин охранял байки, наблюдал за морем, перебрался двумя-тремя фразами с прохожими и неожиданно сам для себя разговорился со старым одесситом. Тот рассказывал смешные городские истории про друзей-картежников и местных шалав, плакался, что город уже не тот и никогда не будет таким, каким был когда-то, и Роцин почему-то страшно растрогался. Этот пожилой человек напомнил ему его собственного деда Симона Натановича, тоже коренного одессита, работавшего главным инженером Вилюйской, Братской и Усть-Илимской ГЭС. Роцин этого дедушку никогда не видел, но всегда именно так примерно себе и представлял – веселым, интеллигентным, трагичным и страшно трогательным в своей суровой и циничной жизненной правде. Дедушка вернулся из Сибири домой в Одессу и разошелся с бабушкой, когда роцинской маме исполнилось всего восемь лет. В семье он стал вполне легендарной личностью. Однажды, мальчиком, Володя даже видел про него сон. Дед

что-то ему рассказывал и хотел объяснить. Потом оказалось, что именно в ту ночь старик умер...

...Пока Рошин предавался ностальгическим воспоминаниям, Максуду удалось выяснить, что паромов нет и не будет. Но Одесса не была бы Одессой, если бы после небольшого разговора с охранниками не открылось, что существует человек, способный помочь. Это был директор турфирмы, который в данный момент обедал тут же, на втором этаже, в местном ресторане.

Турдиректора по имени Константин официанты указали сразу. Вполне вменяемый мужик, к тому же мотоциклист. Узнав про кругосветку, он обрадовался и начал сразу же разруливать ситуацию. Все вышло как нельзя лучше, хотя и не без некоторых приключений. В тот же день отходил паром из грузового порта Ильичевска, что в 40 километрах от Потемкинской лестницы. Хозяин посуды – финн, год ее выпуска – 1974. Но почему-то мотоциклы они на борт не брали.

Финна пришлось убеждать минут 30. Когда он наконец объявил ценник, Костя аж поперхнулся. И только Максуду «ок» вернуло его к борщу. В итоге при цене удовольствия в 400 баксов – по 100 баксов с носа – образовались две каюты и перспектива через сутки оказаться в Стамбуле. «Нас же двое», – было возразил Макс. «А мотоциклы? – был неуклонон финн. – За них – как за людей». Так в нас признали живые души. Именно тогда, на пароме из Одессы, как некогда праотец Адам нарек всех тварей земных, Рошин и Макс на-

рекли нас Могучим и Иванычем. Рощин выбрал Могучего – в память о пробеге Че Гевары по Латинской Америке на мотоцикле Norton 500, который он прозвал Могучим. Макс – Иваныча, потому что Иваныч, и все тут. Пограничники и таможенники не возражали. Им было реально все равно. Стандартные пара вопросов – и мы, и наши путешественники покинули территорию вильной и самостийной Украины.

18 октября

Всю ночь штормило, и паром Sea Partner стоял в порту. Отчалили только утром, но задержки нас уже не волновали. Главное – войти в ритм. Четвертый день в дороге, и, втягиваясь в нее, ты перестаешь лихорадочно считать часы, дни и пройденные километры.

Хоть мы и переживали шторм, на море все равно была качка, три-четыре балла. Максим слушал Клэптона, потягивал Jack Daniels и читал Довлатова. Рощин собирался было написать пару текстов и поснимать забавные сценки на борту, но почти сразу вырубился. Видимо, сказывался московский недосып.

Компания у нас была самая что ни на есть причудливая. Так как паром грузовой, легковушки на борт не брали. И в Стамбул на нем шли одни фуры, а с ними дальнбойщики – русские (ну и украинцы с белорусами, разумеется) и турки. Русские, гладко выбритые, сплошь с красными носами, си-

дели в одном зале, а турки, все как один черноволосые, уса-
тые и глазастые, – в другом. Но когда на видике поставили
боевик, все перемешались и уселись смотреть кино.

Тут Макс и познакомился с огромным дальнобойщиком
по имени Леха. Леха скушал килограмм водочки и сказал,
что это его норма. Больше ему нельзя. Однажды, мол, он съел
два килограмма и пошел на обгон. Фура вылетела на обочи-
ну и чуть не свалилась на скорости в кювет. В общем, страсть
Господня. И поэтому теперь Леха норму свою твердо знает
и больше литра, когда назавтра за руль, не пьет. Жизнь до-
роже.

Макс очень проникся Лехиной жизненной правдой, суро-
вой, как сама украинская степь холодной осенней ночью, и
даже представил себя на секунду за рулем фуры после двух
литров выпитой. Но это был явно не его удел, и от этой мыс-
ли Максу сразу стало легче на душе. В конце концов, байк,
скейт или даже какая-нибудь другая доска очевидно привле-
кательней. И по части испытания себя – надежней...

К кругосветке дальнобойщики отнеслись сразу с полным
почтением. И маршрут, и саму идею очень одобрили. Об-
завидовались просто. По мере того как они напивались, за-
висть росла, а традиционные вопросы «Куда?», «Зачем?»,
«Как решились?», «А что жена?», «А как же работа?» все
больше задавались невпопад. Смотрели фотки, удивлялись
и радовались, как дети. Особенно умилялись нам, мотоцик-
лам. Такие легкие, такие спортивные. И что, пройдут? Мы

же внятно им отвечали: «Ну да, мы – не фуры, мы легче. Но вы не волнуйтесь, мы всюду, где надо, пройдем...» Впрочем, они не могли нас слышать, слишком много дринка...

Однако всему приходит конец. Наступает такой счастливый момент, когда и последний украинский дальнобойщик, порыгивая, идет спать.

Уже ночью Макс написал два стихотворения:

Бабочка, попавшая в шторм. Хрупкий ангел в плену стихии. Твое счастье и твой псалом
Улетает с ветром, забыв, где дом.

Шторм и бабочка. Представив сюжет,

Понимаешь – нет шансов продолжить жизнь. Но она летит, разгадав секрет:

Не сколько, а как! – и несет нам свет.

И еще:

Шторм, паром заперт в порту. Каюта, приют родины и уют.

Шалом, одессита и в 70 не сотрут года.

Палуба – ипподром в сотню фур, и два одиноких мото.

Турки с хохлами в разных залах.

Хохлы бухают, турки в нарды играют. Сутки пути из Одессы в Стамбул.

Рваные мысли в черноморский шторм.

19 октября

В Стамбул мы пришли в восемь часов утра и сразу поняли, что это город пробок и ожидания. Для начала пограницы увезли Макса и Рощина куда-то в центр, ставить штамп, и мариновали в пробках часа четыре. Потом еще три часа заняла таможня. Что поделаться, Восток. Все ласковые, обходительные, медленные и английского языка не знают. Да и зачем им английский? В грузовом порту достаточно турецкого и международного матерного. Но в данном случае до ругани дело не дошло. В четыре часа пополудни наших путешественников отпустили в город на полностью легальных основаниях. И не взяли ни цента. Просто обычные бюрократические формальности, к тому же, как потом выяснится, выполненные недостаточно аккуратно. С типичным азиатским разгильдяйством. Интересно, на азиатском или европейском берегу все это происходило? Впрочем, там, у Золотого Рога, где когда-то вершилась почти вся всемирная история, Азия с Европой настолько перемешались, что черт ногу сломит.

Настроение у парней было отличное, как и сама погода в городе. Солнце, тепло, это вам не украинский степной ветер с дождем в октябре месяце. Максим сказал, что наконец его отпустила Москва. Роцин слукавил, что она его не особенно-то и держала. В гостинице главным удовольствием для обоих стала горячая ванна. Несколько дней мотопутешествия заставляют ценить простые радости жизни с особой силой...

Вечером надо было отправляться на прогулку к Босфору. Люди на то они и люди, что ценят культурно-исторические памятники. Места озарений и битв. Кого только не видал этот пролив. Византийцев и венецианцев, греков и римлян, жестоких османов и даже русского князя Олега, который куда-то прибывал тут щит. Врата Царьграда, интересно, где они стояли? Правда, в греческих документах об этих славянских подвигах ни слова. Но у всех своя память, об этом мы знаем давно.

Вот и Макс с Роциным хотели поснимать красоты и памятники на Босфоре. Только одна беда – ехали пять километров три часа. Пешком было бы значительно быстрее. И только потом местные объяснили, что единственный вид транспорта в городе, на котором легко попасть куда-либо в срок, – это кораблик или лодка. Стамбул – ворота моря. Он на такие расстояния раскинулся по своим азиатским и европейским берегам, что по воде и короче, и быстрее. Надо только уметь ориентироваться на местности. Макс и Роцин не умели, поэтому решили закончить осмотр достопримечательностей и с удовольствием отправились в ресторан, есть мясо. Мясо было вкусным. Турки, как все мусульмане, умеют его готовить. Закурили сигары, и тут же разговорились с хозяином заведения. Сигара как повод к общению оказалась беспроигрышным вариантом. Хозяин рассказал все, что знал и мог сформулировать, исходя из своего английского, о Стамбуле, Турции, Европе, женщинах, мужчинах и жизни

на земле. Парни отправились спать с самым причудливым набором сведений.

20 октября

Следующее утро, по заранее расписанному плану, было посвящено съемкам фильма. Друзья героически поднялись в шесть часов утра, и это помогло, но ненадолго. В одиннадцать город встал. В районе Большого базара нельзя было пройти даже пешком. Только наше умение ездить по лестницам и тротуарам спасло положение. Отделались достаточно легко – несколько царапин на переднем крыле у Иваныча и уроки мата местным водителям. Но из города надо было валить – сомнений в этом не оставалось.

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.