



Ибен Вайсс

Велосноб. Люди, байки и кураж

«Олимп-Бизнес»

2010

УДК 796.072
ББК 75.3

Вайсс И.

Велосноб. Люди, байки и кураж / И. Вайсс — «Олимп-Бизнес», 2010

ISBN 978-5-9909052-5-2

Эта книга, написанная популярным блогером Ибеном Вайссом из Нью-Йорка, предлагает читателю необычную интерпретацию велокультуры. Автор живо и остроумно рассказывает об истории изобретения велосипеда и его популяризации, манерах и взаимоотношениях велосипедистов. Масса полезной информации и практических советов подскажет, как выжить на велосипеде в мегаполисе и получать от езды удовольствие. Прекрасно иллюстрированное издание послужит хорошим подарком для заядлого велосипедиста и для стороннего наблюдателя веломира.

УДК 796.072
ББК 75.3

ISBN 978-5-9909052-5-2

© Вайсс И., 2010
© Олимп-Бизнес, 2010

Содержание

Введение. Велосипед и что в нем такого	6
Часть 1. Основы	9
Глава 1. Подключаемся. История велосипеда	9
Ударим пробегом по Рокауэю. В поисках моих двухколесных предков	16
Начало конца начала	22
Глава 2. Что такое «велосипедист» и зачем кому-то им становиться?	24
Определение велосипедиста	24
Итак, зачем кататься?	25
Запишите меня. Что дальше?	29
Глава 3. Велоклассификация. Многообразие подвидов велосипедистов	30
Паркетник	30
Горный велосипедист	32
Велокроссеры	33
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Ибен Вайсс

Велосноб. Люди, байки и кураж

© 2010 by Eben Weiss Illustrations copyright

© 2010 by Christopher Koelle All rights reserved.

© Ш. Мартынова, перевод, 2017

© Издательство «Олимп – Бизнес», 2018

* * *

Посвящается Рут Вайсс.

Оказаться в виде книги у нее на полке – вот что такое успех.

В Утопии возобладают велодорожки
Герберт Уэллс¹

¹ Из публицистической книги Г. Уэллса «Современная утопия» (англ. «A Modern Utopia», 1905).

Введение. Велосипед и что в нем такого

Мы, люди, наизобретали много всякого. В основном эти изобретения дурацкие и бессмысленные (ручные камни², кукурузные хлопья «Граф Шокула»³, трезвость как способ контроля рождаемости). Многие из них развлекательны (видеоигры, настольные игры, игры разума). Кое-какие – полезны и упрощают нам жизнь (терки для сыра, виджеты в пивной таре для сохранения пены, туалетные ершики). Но порой рождается Воистину Великое Изобретение, которое меняет нашу культуру и самый способ жить на этой планете (ирригация, печатный станок, пиво).

Какое из всех Воистину Великих Изобретений – величайшее? Ну, так запросто не скажешь, у всех свое мнение. Но выборку можно сузить. Чтобы отличить Воистину Великое Изобретение от обычного, есть простой тест, вроде лакмусовой бумажки. И лакмусовая бумажка у нас – амиши⁴.

Амиши держались корней дольше почти любой другой общности в Америке, и удалось им это вот как: они пренебрегали всякими вульгарными современными выдумками. Взгляните, вот всего несколько затей, с которыми амиши отказываются иметь дело:

- электричество;
- застёжки-«молнии»;
- мобильные телефоны;
- автомобили;
- компьютеры;
- моторные яхты;
- тренажеры «Наутилус»;
- пластическая хирургия;
- альбомы Лудакриса⁵.

Жизнь без всего этого может показаться безумием, однако, если всерьез задуматься, обойтись можно без чего угодно в этом списке. Люди тысячелетиями жили без электричества – и справлялись (если не считать темнотищи и холеры). Застёжки-«молнии» – попросту «опасные» пуговицы, телефоны – сатанинские приборы для распространения сплетен, да еще и обольстительно вибрируют у вас в кармане (всё вибрирующее – зло), автомобили – всего лишь повозки, но бестолковые и не умеют избегать столкновений, если возница заснул, а всё прочее – безделицы, с помощью которых одни люди втягивают других во внебрачный секс. Вам и впрямь, что ли, неймется весь день, поигрывая накачанными при помощи «Наутилуса» мышцами, названивать почему зря друзьям по мобильному телефону, стоя на носу собственной моторной яхты? Улучшает ли всё это вас как личность? Вряд ли.

Кроме того, амиши сторонятся не всего подряд в современной жизни. Они избегают лишь того, что, по их мнению, вредит душе. А по-настоящему замечательными, полезными вещами, придуманными не исключительно для прихорашивания, тщеславия и просмотра порнографии, они пользуются. Вот такими, например:

² Крупная галька и камни с пляжей, продаваемые как домашние питомцы; идея американского рекламиста Гэри Росса Дала, привнесена на рынок в 1975 году, мода оказалась быстротечной.

³ «Граф Шокула» (англ. Count Chocula; с 1971 года) – торговая марка американской пищевой компании General Mills.

⁴ Амиши (англ. Amish), они же аманиты или амманиты – религиозное движение, зародившееся как самое консервативное направление в меннонитстве и затем ставшее отдельной протестантской религиозной деноминацией. Амиши отличаются простотой жизни и одежды, нежеланием принимать многие современные технологии и удобства.

⁵ Лудакрис (англ. Ludacris), наст. имя Кристофер Брайан Бриджес (англ. Christopher Brian Bridges; р. 1977) – американский рэпер и актер.

- обычная хирургия, не-пластического извода;
- лекарства;
- холодильники (на керосине, а не на электричестве);
- велосипеды.

Именно: амиши ездят на велосипедах. Многословные отчеты о поездках и фотоснимки своих велосипедов они в блогах, может, и не вывешивают (блоги амишей называются «проповедями»), не остановятся они и у кафе, и потягивать эспрессо из крошечных чашечек, глядя при этом на женщин в коротких юбках, как это свойственно итальянцам, не будут, – и уж точно в облегающую лайкру упаковываться не станут. Однако ногу через седло перебросят и, давя на педали, свои ретро-брюзгливые зады на рынок за сыром повезут. На мой взгляд, это говорит нам о многом. Это говорит нам о том, что амиши не напрочь психи. И о том, что, глядишь, можно заработать денег, если отпустить бороду, внедриться а-ля Харрисон Форд в общину амишей⁶ и открыть там «Старую добрую велолавку». Но, самое главное, это говорит нам, что велосипед – Воистину Великое Изобретение.

Что правда, то правда. Амиши способны устоять перед Брэдом Питтом, Анджелиной Джоли, порнографией, ледяными «маргаритами» на тропических пляжах, перед синтетическими наркотиками, гоночными автомобилями (вообще-то перед любыми), бикини, «Американским идолом»⁷, «Амазоном» и кроссовками. А вот перед велосипедом – нет. А всё оттого, что велосипед – Воистину Великое Изобретение.

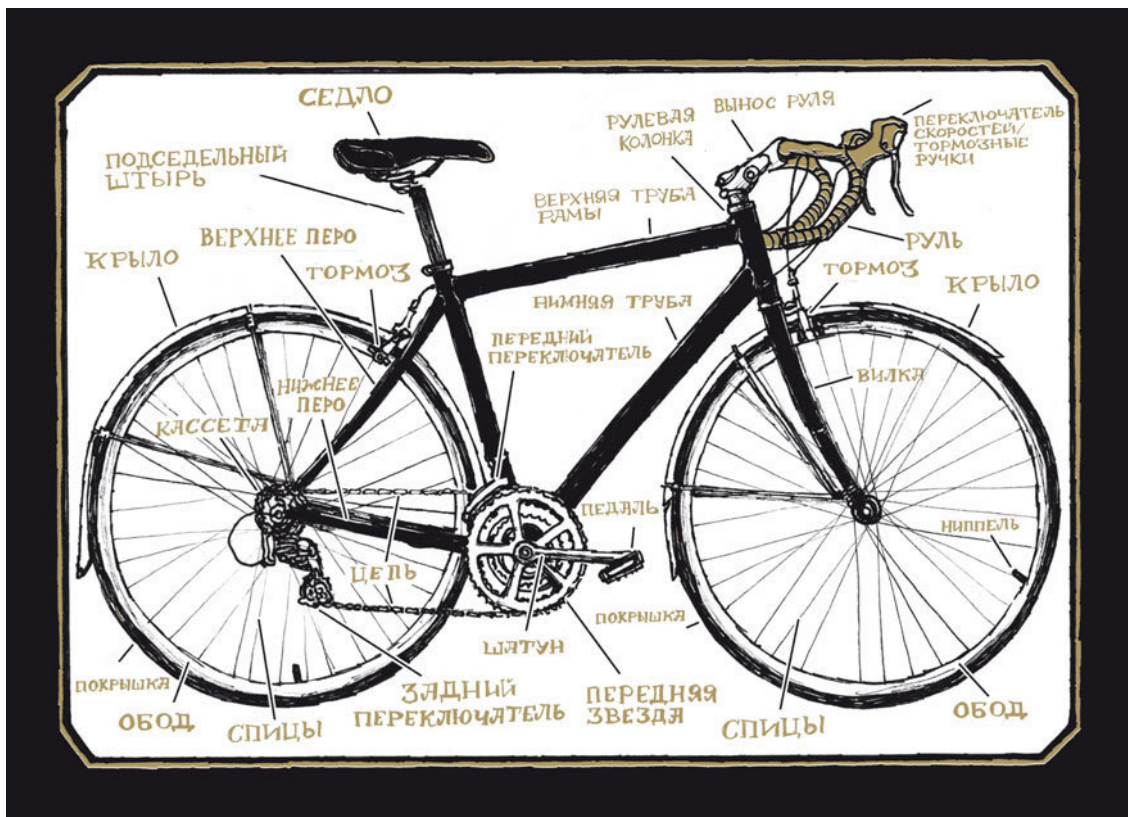
Велосипед – Воистину Великое Изобретение, потому что он – часть единого человеческого опыта, от легкомысленного до необходимого. Велосипед, если его постичь как следует и применять весь его потенциал, – ключ к совершенно иному и во многом более благодатному способу жить. Разумеется, и у использования велосипеда есть ограничения, но их на удивление мало. Велосипед способен подарить вам ощущение свободы и скорость, какие дает мотоцикл; радость жизни и покой, какие возникают при медитации; пользу здоровью, сопоставимую с результатами проведенного в спортзале вечера; самовыражение, каким овладеваешь, учась играть на гитаре, и торжество победы, что бывает на марафонском финише. Велосипед – изобретение, во многих отношениях опередившее свое время, но время его наконец-то пришло.

Как и компьютер, гитара или мотоцикл, велосипед – изобретение, которым можно по неведению злоупотребить. Можно не замечать всей полноты его возможностей (вообразите, что пользуетесь компьютером только для игры в солитер или чтобы смотреть фильмы. Иными словами, и то и другое компьютер делать позволяет, но имеет смысл заниматься и всем остальным). Можно утомлять других и выглядеть полным идиотом (вообразите кого-нибудь, кто понятия не имеет, как играть на гитаре, от «Фендер» и усишком «Маршалл»). И, разумеется, можно погибнуть (всё, что позволяет творить мотоцикл, позволяет и велосипед, в том числе и угробить свою жизнь).

В последующих главах я разберусь со всем перечисленным. Одним словом, выключайте телевизор, бросьте нервно дергать «молнию», скажите друзьям, которые звонят вам с яхт, что вы перезвоните позже, и получите удовольствие от Воистину Великого Изобретения посредством изобретения поскромнее, но всё же иногда полезного – печатного слова.

⁶ Отсылка к американскому романтическому кинотриллеру «Свидетель» (англ. «Witness», 1985), режиссер Питер Уир.

⁷ «Американский идол» (англ. «American Idol», 2002–2016) – шоу на американском телеканале «Фокс», состязание исполнителей-вокалистов.



Часть 1. Основы

Глава 1. Подключаемся. История велосипеда

Когда вижу взрослого человека на велосипеде, я не отчаиваюсь в будущем человечества⁸.

Герберт Уэллс

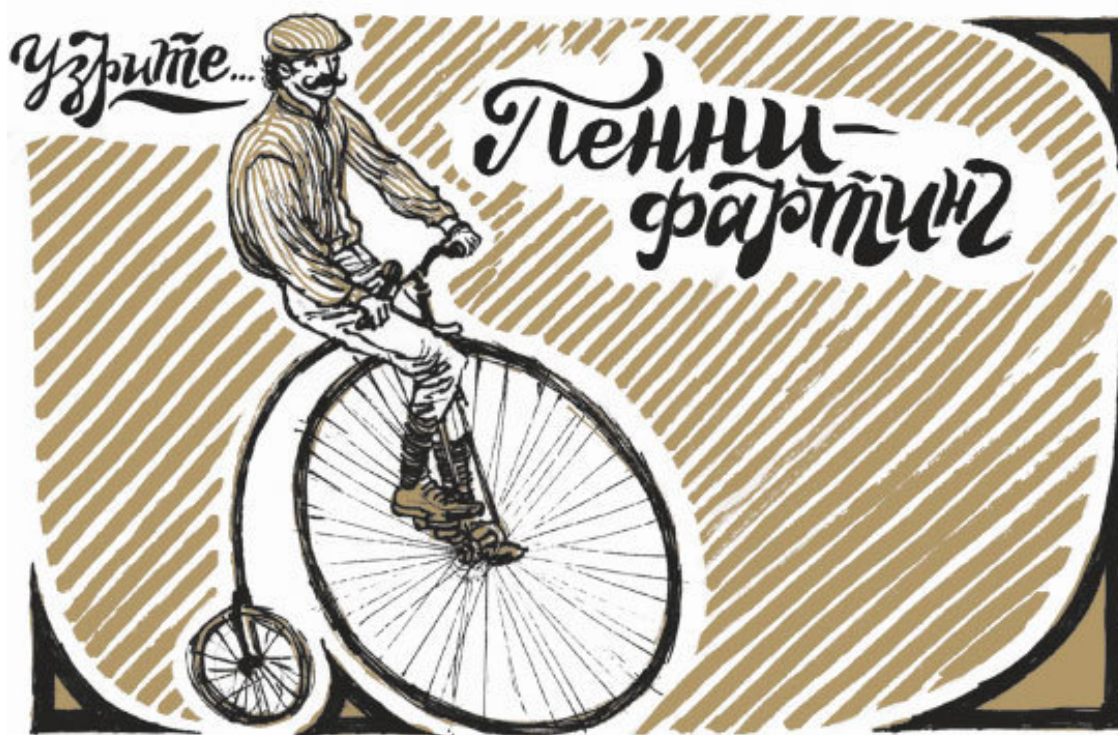
Велосипед – одно из простых изобретений, какие были у нас под рукой словно бы испокон веку. В конце концов, в нем же всё механическое, ничего особенно современного вроде электричества или внутреннего сгорания ему не требуется. Можно счесть, будто еще в 1600-х кто-нибудь посмотрел на лошадь и подумал: «Слушайте-ка, а чего б не сделать такое вот, но с колесами?» Однако ничего подобного не происходило вплоть до 1818 года, когда немецкий барон Карл фон Дрез запатентовал *Laufmaschine*, также известную под названием «дрезина» или «лошадка денди». По сути, то было транспортное средство с двумя колесами, на которое усаживаешься и приводишь всю конструкцию в движение, отталкиваясь ногами, как Фред Флинтстоун⁹. И хотя у этого прибора имелось два колеса и он предшественник велосипеда, всё равно он остался лишь катающейся табуреткой и довольно быстро вышел из моды – по многим причинам, но главное – у него не было педалей и смотрелось это по-дурацки.



⁸ Эту цитату приписывают Герберту Уэллсу, но это не доказано; у Уэллса, впрочем, есть комический роман о велосипедистах «Колеса случая» (англ. «Wheels of Chance», 1896).

⁹ «Флинтстоуны» (англ. «The Flintstones», 1960–1966) – американский комедийный мультсериал, рассказывающий о жизни Фреда Флинтстоуна и его друзей и семьи в каменном веке.

Затем появилось несколько викторианских штуковин с педалями и колесами, разнообразных конструкций, и вот их уже именовали «велосипедами». Наконец, в 1860-х годах во Франции один велосипед оказался почти таким, как надо. К сожалению, его изготовили из железа, колеса – из дерева, ездить на нем было мучительно, и потому его окрестили боншейкером, или «костотрясом». Но всё-таки у него имелось два колеса примерно одинаковых размеров, педали; а это значит, что люди, ездившие на нем, не просто бегали, подложив под зад колесо, как на «лошадке денди». У «костотряса», впрочем, изъянов хватало. Помимо истязания ездой на нем (уверен, сегодня его бы называли бы «яйцебойкой»), у «костотряса» не было цепного привода. Педали и шатуны крепились прямо к переднему колесу. Это называется «прямой привод», и вам он, несомненно, знаком: его до сих пор применяют в таких высокотехнологичных машинах, как детские трехколесные велосипеды. Хорошо в таком приводе то, что с ним никогда не зажует штанину, как в цепном, но беда в том, что со звездочки на звездочку в нем не переключишься, а потому скорость у такого велосипеда не поменять. Можно лишь увеличить диаметр самого переднего колеса.



Это и привело к возникновению всеми любимого старинного велосипеда с колесами разной величины – «пенни-фартинга», которые начал производить в 1870 году в Англии Джеймс Старли.

Свое прозвище пенни-фартинг получил из-за потешно крошечного заднего колеса и несусветно громадного переднего: они смотрелись как маленькая и крупная монетки (соответственно пенни и фартинг), такой вот привет викторианскому такту и сдержанности, иначе эту машину назвали бы «тестикулами наездника костотряса», ибо, вне всяких сомнений, и на это она походила. Раму изготавливали из стальных трубок, гораздо легче чугунных, у колес имелись проволочные спицы, и вся конструкция была в целом гораздо воздушнее, а также, благодаря большому переднему колесу, ездокам удавалось набирать настоящую скорость – такую, что породила спортивные велогонки. Но за такую скорость приходилось платить: конструкция оставалась непрактичной и чрезвычайно опасной. Вылеты из седла лицом вниз – обычное дело. Да вы только *посмотрите* на эту штуку! Она же несуразна донельзя.

Но публика тем не менее новой моделью увлеклась. Каким бы нелепым изделие ни было, люди впервые смогли быстро перемещаться без помощи пара, ветра или косматых смердящих животных. Пенни-фартинг – до того великая штука, что он дожил до наших дней, как символ и рождения велосипеда в частности, и находчивости стародавших викторианских времен вообще. Изображения пенни-фартинга попадают и в витринах велосипедных магазинов, и на футболках, а иногда встречаются и сами они, живьем, под всякими чудиками, которые до сих пор на них катаются.

В 1878 году Алберт Поуп основал в Бостоне компанию «Коламбия Байсикл», а к 1880-му все модники уже гоняли на пенни-фартингах. Но *какова* была езда на велосипедах в те поры? Кто они, наши велоопредки? Чтобы это выяснить, я взялся читать старые «газетные» статьи. Для тех из вас, кому неизвестно, что такое газета: это то, что люди читали до того, как возник интернет. Такое занятие можно уподобить чтению скатерти – такой вот буквенный аналог пенни-фартинга. Короче, из газет я много чего почерпнул.

Вот что сообщает о велосипедной езде «Нью-Йорк Таймс» от 13 марта 1885 года, в разгар пенни-фартинговой лихорадки:

ПОПУЛЯРНЫЙ ВЕЛИКОПОСТНЫЙ СПОРТ

Велосипеды – ныне любимая народная забава

ОГРОМНЫЕ ТОЛПЫ НА ГОНКАХ МИШО

Велоклуб в Бруклине

Уникальное развлечение на катке Клермонт-авеню:

запланирован костюмированный заезд

В сезон Великого поста возник большой бум велосипедных катаний: общество Нью-Йорка, и в частности Бруклина, увлеклось этой забавой так, словно других и не бывает. Посещение академии Боумена на Бродвее, близ 53-й улицы, либо катка Клермонт-авеню в Бруклине подтвердит это наблюдение. Последнее заведение – штаб членов велоклуба Мишо, организации, состоящей из знаменитых публичных персон мегаполиса. Каток Клермонт-авеню открыт в определенные часы и для посетителей с улицы. Велоклуб Бруклина во многих отношениях похож на клуб Мишо. Его члены составляют исключительное светское общество. Они сразу сняли каток Клермонт-авеню только для себя – и гостей из публики не допускают.

Вечерами по вторникам и пятницам, а также после обеда по средам и четвергам члены Мишо полностью распоряжаются академией Боумена. Здесь проходят обычные и костюмированные заезды, которые собирают много людей. В последний вечер и на арене, и на зрительских галереях была

толпа. На послеобеденных встречах подают чай, и они зарекомендовали себя исключительно популярными.

Вчера после обеда зрителей было премного. Вопреки тому, что заезд был организован не Мишо, членов этого клуба собралось немало. Участники клуба и обычные посетители поочередно занимали места в седлах. Тем, кому требовалась помощь наставника, приходилось ждать более часа, прежде чем их успевали обслужить. И старики, и молодежь старательно учились кататься, и юные красотки, и матроны, некоторым удавалось ездить чрезвычайно ловко. Даже мальчишки, едва по колено взрослому человеку, гоняли по просторной арене, словно они с машиной единое живое целое.

Примечательно, что падений случилось немного, и мистер Боумен гордится тем, что в его академии серьезных увечий пока не получил никто.

Каток Клермонт-авеню восхитительно приспособился к велокатаниям. Пространство арены в нем такое же обширное – если не больше, – как в любой академии Большого Нью-Йорка, и члены велоклуба это очень ценят. Вчера после обеда каталось немало дам, а в последний вечер публики собралось великое множество – посмотреть музыкальный заезд и обучение класса юных членов клуба. Сегодня после обеда с трех до шести будет чай и музыкальный заезд. На вечер ближайшего понедельника запланирована изощреннейшая зимняя программа. Она включает в себя костюмированный заезд и увеселения в пользу Дома одиноких женщин и детей.

Управляющий Уильям Э. Уэбстер возглавляет устройство и, действуя по рекомендации некоторых I ведущих дам-наездниц из высшего общества Бруклина, составил программу, которая заинтересует любого члена клуба, а также многих I других. Сначала состоится общий заезд членов клуба в костюмах, и за оригинальность наряда ожидаются следующие призы:

ПЕРВЫЙ ПРИЗ

Главному остроумцу

ВТОРОЙ ПРИЗ

Главному красавцу

ТРЕТИЙ ПРИЗ

Главному любимцу публики

Жюри – миссис Джордж Э. Фэйз, миссис Джеймс М. Фуллер и миссис Уильям К. Уоллес¹⁰.

¹⁰ Супруга Уильяма Коупленда Уоллеса (1856–1901), юриста, члена Палаты представителей (нижней палаты) Конгресса США.

Вслед за этим оригинальным конкурсом состоится причудливый сложный заезд с участием мистера и миссис Чарлз Дж. Килпатрик¹¹. Он – одноногий наездник, творит на велосипеде поразительные чудеса. Миссис Килпатрик – изысканнейшая наездница, и ее представление обещает быть очень интересным.

Далее в программе – детская показательная репетиция танцев, для членов клуба, а также братья Боско из Италии и их номер с мартышкой и медведем.

Покровительницы увеселений: миссис Алфред С. Барнс, миссис Тьюнис Дж. Берген, миссис Флэмен Б. Кэндлер, миссис Джордж У. Чонси, миссис Карл Х. Де Силвер, миссис Джордж Э. Фэйз, миссис Э. Х. Дикерсон, миссис Джон Гибб, миссис Фрэнсис Э. Додж, миссис Джеймс Л. Морган-мл., миссис Кэрролл Дж. Поуст, миссис Уильям К. Уоллес, миссис Уильям У. Росситер, миссис Фредерик Б. Прэтт¹², миссис Генри Т. Ричардсон и миссис Роберт Б. Вудворд.

Содействующий управляющему Уэб стеру Организационный комитет: У. И. О. Биби, А. Д. Бёрнс, Артур П. Клэпп, Джордж Э. Фэйз, Уильям В. Хестер, Фрэнк П. Макколл, доктор Леонард Ч. Макфэйл, Алфред Норрис, Эндрю Питерз, Кэрролл Дж. Поуст-мл., К. Дж. Тёрнер-мл., Фрэнк Д. Таттл и Уильям К. Уоллес.

Первый заезд велоклуба на свежем воздухе состоится в субботу после обеда, предположительно – до Кони Айленда

В общем, велосипедная езда в 1885 году представляла собой встречу общественных «шишек» на крытом катке и катание на больших колесах. Больше смахивает на пафосную дискотеку на роликах, чем на велоезду, известную нам ныне. Не сомневаюсь я и в том, что «посетители с улицы» в 1885-м – те же яппи 1985-го или наши современники-хипстеры. Велоезда во времена пенни-фартингов и впрямь изрядно отличалась от сегодняшней, а общее у них, похоже, лишь одно: хипстерам это дело нравилось всегда.

И всё же зрелище наверняка было ого-го. Судя по приведенной статье, людям, которым нужны были велоуроки, «приходилось ждать более часа, прежде чем их успевали обслужить». И вот это тоже: «И старики, и молодежь старательно учились кататься, и юные красотки, и матроны, некоторым удавалось ездить чрезвычайно ловко». Даже «мальчишки, едва по колено взрослому человеку, гоняли по просторной арене, словно они с машиной единое живое целое». Кстати, эта статья подогрела ажиотаж вокруг мистера и миссис Чарлз Дж. Килпатрик. Между прочим, «он – одноногий наездник, творит на велосипеде поразительные

¹¹ Чарлз Дж. Килпатрик (*англ.* Charles J. Kilpatrick; 1869–1927) – американский артист-эстражник, инвалид, обретший всемирную славу сложными трюками на велосипеде.

¹² Супруги значимых общественных фигур того времени: Алфред Смит Барнс (1817–1888) – американский издатель, филантроп, меценат; Тьюнис Гэррет Берген (1806–1881) – американский политик, член нижней палаты Конгресса; Джордж Чонси – крупный американский предприниматель второй половины XIX века; Карл Хэррисон Де Силвер (1846–1913) – американский предприниматель, меценат; Джон Гибб (1829–1905) – американский предприниматель, соучредитель производственной компании «Миллз и Гибб» (1865–1903); Уильям У. Росситер – американский промышленник, совладелец угледобывающей корпорации «Клирфилд Битуминус Коул»; Фредерик Бэйли Прэтт (1865–1945) – американский потомственный богатый, президент совета учредителей Бруклинского института Прэтта (1893–1937), президент Олимпийского комитета США (1910).

чудеса. Миссис Килпатрик – изысканнейшая наездница, и ее представление обещает быть очень интересным».

Однако то, что случилось позднее, совершило переворот в веломире, и ровно поэтому я не ношу прозвища «ПенниФартингСнобН-Й». Нет, я не назначение Гровера Кливленда¹³ имею в виду. Я имею в виду изобретение «безопасного велосипеда». Безопасный велосипед изобрел Джон Кемп Старли, племянник упомянутого Джеймса Старли, так уж вышло, а название такого велосипеда происходит от того, что на него уже не нужно было громоздиться, как на велосипед со здоровенным передним колесом. У безопасного велосипеда появилась цепная передача, а скорость определяли звездочки. Из этого следовал не только одинаковый размер колес, но и то, что колеса стали *разумного* размера – ну, не выше человеческого роста. Ездить на велосипеде теперь стало просто. Он сделался послушным. А когда через несколько лет компания «Данлоп» начала производить надувные шины, езда к тому же сделалась глаже. Всё встало на свои места. По сути, безопасный велосипед с надувными шинами – тот же, на котором мы все нынче ездим. Разумеется, наши велосипеды теперь куда изощреннее, но замысел не изменился. Грубо говоря, к 1887 году велосипед был готов.

Стоило безопасному велосипеду уйти в народ, как веломир совершенно изменился. Повальное занятие для всех. Большинство велосипедистов – и даже не-велосипедистов – знают, что профессиональная езда на велосипеде была в США когда-то невероятно популярным спортом. Более того, на рубеже прошлого и позапрошлого столетий, окажись вы в садах Мэдисон-сквер, вы не баскетбол пошли бы смотреть, а велогонки. А всё потому, что сады Мэдисон-сквер были велодромом – на котором проходили главные события сезона. Натянули бы наверняка свои парадные твидовые труселя, нафабрили усы и усладились бы старой доброй потехой. Но не все осознают, до какой степени велоезда нравилась публике как вид *деятельности*, а не только как зрительский спорт. Людей охватила новая страсть. Не сомневаюсь: до появления велосипеда народу и занять себя толком нечем было – разве что прогуливаться по паркам с парасольками, ну или, может, в крокет играть. Конечно, был еще конный спорт, но дорожный. И для него требовались угодья, а если живешь в городе, без загородного поместья, лошадь в гостиную держать не очень-то удастся. В общем, как только появились безопасные велосипеды, позволившие людям исследовать пригороды с приятной скоростью и удобством, все запрыгнули на них быстрее, чем кот на кухонный стол, когда вы открываете банку с тунцом.

Из новшества и предмета поклонения высшего общества велоезда превратилась в стиль жизни. В конце 1890-х люди уже гоняли быстро и далеко. Более того, повсюду расплодились велоклубы, места катания и велогонки. «Пробеги» и «сто ярдов на скорость», организуемые местными «колесными», где бы вы ни жили, проходили в каждые выходные. «Нью-Йорк Таймс» постоянно публиковала «Вестник велосипедиста», где обнародовала заезды и результаты гонок, а также сообщала о велосипедных делах в целом.

¹³ Стивен Гровер Кливленд (англ. Stephen Grover Cleveland; 1837–1908) – американский государственный деятель, единственный президент США, занимавший этот пост два срока с перерывом (1885–1889 – 22-й президент, 1893–1897 – 24-й президент), демократ.

ВЕСТНИК ВЕЛОСИПЕДИСТА

**Попечители Бруклинского моста
рассматривают планы велодорожки**

**НИ ОДИН НЕ ПРИЗНАН ПОЛНОСТЬЮ
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫМ**

Английская аристократия обожает велоезду

и катания для высокопоставленных дам. Принц

Уэльский задает моду. Капризный ослик приручен.

Ввиду того что катание через Бруклинский мост вскоре станет затруднительным, а то и опасным, поскольку на мосту уже прокладывают две линии трамваев, радостно слышать, что президент Берри, ведущий инженер и начальник эксплуатации Мартин размышляют над созданием велодорожки исключительно для колесных наездников и наездниц. Они признают, что немедленно это строительство произвести может не получиться, но до недавнего времени велосипедисты сомневались, уделят ли вообще попечители моста внимание их удобству и безопасности.

Начальник эксплуатации Мартин сам передвигается на велосипеде и в недавней утренней поездке наглядно убедился в опасности перемещения по мосту. В прежних условиях полосы движения были заняты транспортом умеренно, ездки пускались в путь под нешуточной угрозой жизни и здоровью; теперь же, когда значительная часть пространства будет занята трамвайными рельсами, неудобства удесятились. Впрочем, в нынешних условиях строительства, сообщает мистер Мартин, ничего поделать нельзя. Когда проезжую часть приведут в порядок, администрация моста выберет тот или иной план благоустройства ради велосипедистов. Мистер Мартин рекомендует клубам и организациям велосипедистов продолжать просветительскую деятельность и призывать к организации велодорожки: чем больше давления общественности, тем, вероятно, лучше.

Несколько проектов уже прислано в контору мистера Мартина – и несколько разработано им самим и его помощниками, и все они ждут отбора. Проект, ныне одобряемый начальником эксплуатации, предполагает сооружение узкой полосы на эстакаде, которую проезжают автомобили. Это полоса шириной чуть более 12 футов, для велосипедистов вполне просторно.

Там, где эстакада заканчивается, велодорожка продолжится на том же уровне вплоть до съездов с моста и там сольется с основной трассой. В этих точках для сообщения между эстакадой и уровнем проезжей части планируются подъемники. Еще один вполне достойный план, но не без недостатков, предполагает полосу шириной примерно четыре – шесть футов, встроенную прямо в проезжую часть, а подъемники и эстакады – по обоим концам моста. Согласно этому плану велосипедисты вынуждены перемещаться по проезжей части, а потому полностью удовлетворительным его считать не приходится.

Велосипедисты требовали для себя лучших условий – как и ныне. Бруклинский мост открыли в 1883 году он в те поры был самым длинным подвесным мостом в мире, а велосипедисты уже требовали себе на нем отдельную дорожку.

Для меня как для велосипедиста поразительно, что газета масштабов «Нью-Йорк Таймс» публиковала результаты клубных гонок, но уж такова была их популярность. В конце концов, я сам – клубный гонщик, и, если только кто-то из моих партнеров по команде не выигрывает, я понятия не имею о результатах гонки, в которой *участвую*: я просто пересекаю финишную черту ближе к хвосту стаи и из последних сил качусь к ближайшей кофейне. Если же мне делается любопытно, кто там выиграл, просто спрашиваю у окружающих. Но в те времена велосипедные события освещали неистово, а «Вестник велосипедиста» был своего рода помесью спортивного обзора и раздела брачных объявлений. Велоезда *гремела*.

Столько народу село на велосипеды, что велоезда начала влиять на городскую среду. Чтобы кататься, велосипедистам нужны хорошие дороги. А в те времена их было не так много. Автомобили всё еще выглядели как моторизованные садовые тачки (да и тех негусто – с 1880 по 1893 год Карл Бенц продал что-то около 25 автомобилей), люди всё еще запрягали лошадей. И потому лучшие дороги, на какие могли рассчитывать ездоки, – с «макадамовым» покрытием (его в 1820-х предложил шотландец Джон Лудон Макадам). В те дни покрытые макадамом дороги были для велосипедистов, как для освоителей фронта – золото: велосипедисты отправлялись буквально на край света, лишь бы дотянуться (покрышками) до таких дорог. Стоило пройти слуху о новой макадамовой дороге, как велосипедисты организовывали на ней «пробег» или «стометровку» – и бросались к ней так же, как скейтбордисты 1970-х в Южной Калифорнии стекались к опорожненным уличным бассейнам.

Ударим пробегом по Рокауэю. В поисках моих двухколесных предков

Именно верхом на велосипеде лучше всего узнаешь очертанья страны, поскольку приходится потеть вверх по горкам и скатываться с них. На моторе впечатление оставляют лишь высокие холмы, и точной памяти о крае, по которому проехал, в отличие от велосипедного путешествия, не получишь¹⁴.

Эрнест Хемингуэй

Одно дело – узнать, что и сто лет назад твое любимое занятие уже гремело на весь свет. Совсем другое – убедиться в этом самому и выяснить, каковы велоезда и велосипедисты были в те времена. Кто его знает, когда какая-нибудь крупная компания вроде «Трека» начнет выпускать машины времени, а заодно и пробные велосипеды времени, а пока добыть такое

¹⁴ Из очерка Хемингуэя, включенного в авторский сборник «By-Line: Selected Articles and Dispatches of Four Decades» (1967).

знание можно лишь одним способом – читать, а также посещать дороги, по которым тогда катались, и надеяться отыскать оставшиеся следы того, какими были велосипедисты.

Выясняется, что дороги, по которым они ездили, всё еще есть, а вдобавок к ним – куча новых. Более того, обнаруживаются и новые здания, и люди, и машины. Может показаться, что история наших велопредков похоронена под всякими новыми постройками, но вскоре выясняется, что это новое строительство – наследие веломира и в той же мере часть истории, как и пенни-фартинг.

В конце 1800-х где пролегали макадамовые дороги – там же обретались и велосипедисты. А где велосипедистов было изрядно, там возникали всякие деловые предприятия, а следом – и городки. Постепенно эти городки сделались предместьями. К примеру, все знают Куинс и Лонг-Айленд. Куинс – район Большого Нью-Йорка, располагается на Лонг-Айленде, обитает в нем 7,5 миллиона человек, и это во многих отношениях типичный современный пригород. Но в 1895 году Куинс еще не вошел в состав Нью-Йорка, а большая часть Лонг-Айленда оставалась сельской. Зато там имелась макадамовая дорога. Называлась Меррик-роуд. Вообще-то она до сих пор называется Меррик-роуд (или бульвар Меррик, или Западная Меррик-роуд, в зависимости от того, где вы находитесь). Разнообразные скоростные шоссе обошли эту трассу по значимости, но она по-прежнему важная транспортная артерия восточного Куинса и Лонг-Айленда.

В поисках своего велопрошлого я нацепил твидовый костюм для чтения, погрузился в «Вестник велосипедиста» и узнал, что в 1890-х Меррик-роуд была обязательной к посещению на велосипеде. Славилась на всю страну. Ездоки катались по ней и для удовольствия, и в запуски. Забеги на 100 ярдов вели в восточную часть Лонг-Айленда. Здесь проходили гонки, здесь ставили рекорды. Один из первых героев велоспорта – Чарлз «Миля в минуту» Мёрфи¹⁵, названный так не потому, что болтал без умолку, а потому что первым в мире проехал милю менее чем за минуту. Этот подвиг дался ему неподалеку от Меррик-роуд, и Мёрфи поставил рекорд на специально выстроенной деревянной дорожке, догоняя поезд, шедший по Лонг-Айлендской железной дороге 30 июня 1899 года.

Словом, для велоезды лонг-айлендская Меррик-роуд была как Бонневилльские соляные равнины и Дейтона-Бич вместе взятые¹⁶. И уж так дорога эта была популярна, что вдоль нее стали строить гостиницы и организовывать обслуживание – для велосипедистов, наезжавших из города. Оказывается, городок Вэлли-Стрим в округе Нассо, на границе с Куинсом, выстроил ли для обслуживания толп велосипедистов, какие прибывали на Меррик-роуд во всякие выходные. Велоезда, по сути, сотворила Вэлли-Стрим в той же мере, в какой азартные игры – Лас-Вегас. Допустим, Вэлли-Стрим – не один в один Лас-Вегас (что, впрочем, хорошо), да и в наши дни он не велорай, но в любом случае не баран чихнул. Всё способное породить целый город значимо в культуре. Благодаря велосипедам возникали города – как возникали они из-за автомобилей, поездов, рек и фабрик. А вот города, возникшего из-за роллеров, вам отыскать не удастся.

Я обнаружил не только город, выстроенный ради велосипедистов, но, как выясняется, он вырос практически по соседству с другим таким городком, в том месте, которое сейчас в черте города Нью-Йорка, на восточной оконечности полуострова Рокауэй, который, как оказалось, был рассадником велоезды еще в Пурпурное десятилетие¹⁷. Видите ли, для нью-йоркцев в те времена Фар-Рокауэй был тем же, что для нас сейчас Хэмптонс, – модным пляжным местом, а Вэлли-Стрим – модным веломестом. Ни за что б не догадался, что улицы

¹⁵ Чарлз Минторн Мёрфи (*англ.* Charles Minthorn Murphy; 1870–1950) – американский спортсмен-велосипедист.

¹⁶ Бонневилль – пересохшее соленое озеро площадью 260 кв. км в штате Юта, знаменито высокоскоростными гоночными трассами; Дейтона-Бич – прибрежный городок во Флориде, где проходят ежегодные гонки NASCAR.

¹⁷ Так называли 1890-е – из-за широкого промышленного использования искусственного красителя мовеина, синтезированного ранее английским химиком-органиком сэром Уильямом Генри Перкином-старшим.

моей юности, по которым в субботний день евреи шли в синагогу и над которыми заходили на посадку в аэропорт Кеннеди самолеты, располагались в самом центре Клещей Малаки¹⁸ по части хиповости и культурной злободневки 1890-х. В некотором смысле это всё равно что восхищаться Марком Твенем, посвящать ему свою жизнь и вдруг обнаружить, что ты по чистой случайности вырос через дорогу от дома, где он родился.

Вооруженный этим новым знанием о местах моего детства и любимого занятия, я понял, что мне необходимо навестить Меррик-роуд – былой Великий Белый Путь¹⁹ веломира – на велосипеде и поглядеть, сохранилось ли там хоть какое-то историческое наследие. Вероятно, проехав таким вот популярным в давности маршрутом, я смогу отдернуть завесу времени и по-настоящему, пусть и мельком, узреть полураздетую девушку с игривых фотокарточек, что каталась здесь в 1890-е.

ДОРОЖНЫЙ ПРОБЕГ ДО ФАР-РОКАУЭЯ

Лучший велоспособ добраться до приморского курорта

Собравшись проехать старинным маршрутом славной ве-ло-эры, я решил, что лучше способа не придумать: совершу-ка я настоящий «пробег» 1895 года до Фар-Рокауэя. Мой путь доведет меня до дома моего детства, в места, где я учился кататься на велосипеде. Более того, я заодно проеду по Меррик-роуд, через Вэлли-Стрим, наш велосипедный Вифлеем. Вот так я снял твидовый костюм для чтения, облачился в твидовый велокостюм, смазал свой безопасный велосипед – и двинул.

Чтобы добраться до пляжа Фар-Рокауэй, как ни крути, все дороги ведут через Джамейку. Разнообразные способы добираться до Джамейки приведены в статье, посвященной «Любимому стоярдовому пробегу до Пачоуга».

Джамейка – в Куинсе. В статье говорится, что до Джамейки можно добраться, стартовав у Центрального парка, миновать 96-ю улицу, далее до паромы у истока Восточной 99-й, а затем на пароме до Колледж-Пойнта, он тоже в Куинсе. В той же статье пишут: «Паромы ходят нечасто». Будь здоров как нечасто. Я бы сказал, последний паром от Восточной 99-й до Колледж-Пойнта отплыл примерно во времена администрации Маккинли²⁰; отправься я туда и подожди паромы – вероятно, нашел бы компашку скелетов в цилиндрах и моноколях, пустые глазницы устремлены на карманные часы. И потому я решил стартовать от Колледж-Пойнта и *сделать вид*, что приехал туда на пароме.

От Колледж-Пойнта рельсы электрического трамвая ведут к 13-й улице, где необходимо повернуть направо – на дорогу, ведущую к Флашингу, куда от паромы всего три мили.

Никаких рельсов электрического трамвая в Колледж-Пойнте я не обнаружил – как не нашел и 13-й улицы. Есть там, правда, бульвар Колледж-Пойнт, и вот он-то аккуратно ведет к Флашингу, и я решил, что это вполне подходящая замена. Приободрившись, я взобрался на велосипед и покатыл! Я изо всех сил старался сохранять настрой велосипедиста XIX столетия, однако признаюсь: из-за плотного потока автотранспорта и самолетов над головой (я находился совсем рядом к западу от шоссе Ван-Вика и прямо под авиамаршрутами аэро-

¹⁸ Клещи Малаки – выражение, заимствованное из американского комедийного телесериала «Счастливые дни» (англ. «Happy Days», 1974–1984): так два его персонажа братья Малаки называли прием хулиганского зажатия в тиски водителя-соперника на автогонках.

¹⁹ Великий Белый Путь (англ. The Great White Way) – участок Бродвея на территории Театрального квартала, называется так из-за агрессивной белой рекламной засветки.

²⁰ Уильям Маккинли-младший (англ. William McKinley Jr.; 1843–1901) – политический деятель, 25-й президент США (1897–1901), республиканец.

порта Ла-Гуардия) давалось это непросто. Растерянный, я прибыл во Флашинг, но «Нью-Йорк Таймс» забыла предупредить, что здесь полным-полно машин. Оставила она за скобками и то, что во Флашинге теперь второй крупнейший на весь Нью-Йорк Чайна-таун. А где Чайна-таун, там толпы. А где толпы, там пешеходы, сигаяющие под колеса, словно ящерицы-самоубийцы на горячей автостраде.

Моя персона XXI века была готова ко всему этому, а вот персона века XIX-го, вне всяких сомнений, нет. За 114 лет с тех пор, как была написана статья в «Таймс», город позволил себе дерзость поглотить то, что когда-то было маленьким городком. И потому, чтобы обрести историческую почву, мне отчаянно требовались какие-нибудь старинные приметы местности. Статья упоминала фонтан в центре городка, но никакого фонтана не обнаружилось. Имелась, впрочем, своего рода городская площадь, вся в вывесках, гласивших «Добро пожаловать» по крайней мере на шести языках, и все они указывали на те или иные исторические здания поблизости. Утешенный, я решил продолжить путь и еще раз сверился со статьей. Она направила меня на Главную улицу, которая, к счастью, всё еще существует. Главная улица, сообщила статья, доведет меня до Джамейка-авеню – эта тоже пока есть, – а дальше, по уверениям статьи, возникнет особая дорога «с великолепным макадамом, и по ней взбираться на немногие грядущие горки – подлинное удовольствие».

Макадам! От одной мысли о нем я чуть не обслюнявил себе твидовую жилетку. О, наконец-то ощутить макадам под своими надувными «данлопами»! (Вообще-то компания «Данлоп» прекратила выпуск велосипедных шин лет сорок назад. Думаю, я ощущал «континенталами».) Вновь верхом, я направился по Главной улице, где едва избежал попадания под рейсовый автобус. Главная улица во Флашинге, даже по субботам, забивается машинами запросто, ездят по ней так же лихорадочно, как в любом городском узле Западного мира, и потому я решил, что лучше пусть пока возьмет верх моя особа XXI века. Я вилял в транспортном потоке без всяких приключений, но, как ни парадоксально, машина чуть не сбила меня на тротуаре, когда я ненадолго остановился еще разок заглянуть в «Таймс». Потрясенный, я немедленно вернулся на середину улицы – там «безопаснее».

К счастью, довольно скоро я оказался в жилом районе Кью-Гарденс, где обитает небольшая община ортодоксальных евреев. Здесь на Главной улице была тишь да гладь – в основном благодаря шаббату, и никто за руль не садился. Мемориальная табличка подтвердила, что до начала XX века большая часть этих мест по-прежнему оставалась сельской, и потому – а также из-за того, что набожность на некоторое время расчистила окрестности от машин, – мне почти удалось обмануть себя и вообразить, что на дворе XIX век. Впервые после того, как отъехал от Колледж-Пойнта, я увидел и велосипедиста. Вне себя от радости, я окликнул его воодушевленным «Ахой!», но он явно подумал, что я с приветом, и из всех сил не обратил на меня внимания. Здесь же – тоже впервые на маршруте – я заметил знак «Уступи дорогу», с изображением велосипеда.

Пусть сто лет назад эти места были настолько популярны среди велосипедистов, что «Таймс» опубликовала статью, – я на своем пути впервые за весь день почувствовал, что мне тут хоть сколько-нибудь рады.

Прежде чем Главная улица сомкнется с Джамейка-авеню, ее пересекает бульвар Куинс, также известный местным СМИ как «Бульвар Смерти» – из-за того, как часто автомобили сбивают здесь пешеходов, когда те пытаются перебраться с одной стороны улицы на другую. Будь где-нибудь в округе дорога поблагонадежнее («Аллея сыра», допустим), я, может, и подался бы туда, но, если нужно пересечь Куинс, одноименного бульвара, в общем, не избежать. К счастью, Бульвар Смерти я пережил и свернул влево, на Джамейка-авеню. Я бы не назвал ее такой уж прям «великолепной» (если «великолепный» не равно «изрытый выбоинами»), но до Джамейки, Куинс, она меня довела, как и предполагали и название улицы, и статья в «Таймс».

Примерно в восьми милях от Колледж-Пойнта дорога внезапно спускается, и вот вы – в Джамейке: дорога завершается резко, у главной улицы городка. Обычно делается краткая остановка в трактире «Петтитт».

Ну, спусков не оказалось – ни внезапных, ни иных; не нашлось и трактира «Петтитт». Тут вообще мало что намекало, будто в окрестностях когда-то был велорай. Зато обнаружилась прорва магазинов «Всё по 99 центов», а также старый дом под названием «Кингово поместье». Судя по всему, здесь жил Рафэс Кинг, отец-основатель и один из авторов черновиков Конституции, и этот дом – вероятно, первое, что я увидел после Флашинга, существовавшее во времена статьи в «Таймс». Взбодрившись этой прямой исторической ссылкой, я продолжил с новыми силами.

Далее двигаться по главной улице на восток, к Канал-стрит, а затем повернуть налево, далее прямо, пока Канал-стрит не сольется с Меррик-роуд.

Нет больше ни трактира «Петтитт», ни канала, ни Канал-стрит. Однако если упорно катиться дальше по Джамейка-авеню, то окажешься прямо на Меррик-роуд. (Если проскочили «Скидкофон»²¹, значит, уехали слишком далеко.) Вообще-то Меррик-роуд в этих краях теперь называется бульваром Меррик, но дорога та же. Вот он – главный велосипедный тракт конца XIX века! Наша Дорога из желтого кирпича, наша Аппиева дорога, наш Великий шелковый путь, а может, даже наша Виа Долороза! Мне казалось, что где-то рядом должна быть статуя или по крайней мере мемориальная доска. Но нет – сплошь растерянные пешеходы, пытавшиеся понять, чего я уставился на дорожный указатель рядом с магазином кроссовок. Вздохнув, я вернулся в седло, двинул вправо на Меррик-роуд и далее на восток.

Держитесь Меррик-роуд. Бурливые потоки, которые вам предстоит пересечь, освежают взор и несут прохладу чувствам куда щедрее, чем болота Рокауэй-авеню.

Я последовал совету в статье, поскольку и впрямь не выношу болота и мне не улыбалась мысль оказаться в пасти у одного из многочисленных аллигаторов Джамейки. Однако – если не считать, конечно, ручейков собачьей мочи – никаких потоков близ Меррик-роуд не нашлось, ни бурливых, ни иных. Да и велосипедистов не обнаружилось – за вычетом случайного доставщика, ехавшего по тротуару на фирменном велике какого-то торгового центра. Нашлись, впрочем, многочисленные автостоянки подержанных автомобилей, а также множество забегаловок, где подавали жареных кур.

И всё же, вопреки разрастанию города, вообразить времена, когда эта дорога была сельской и кишела велосипедистами, оказалось вполне возможно. Более или менее прямой, бульвар Меррик, в отличие от дорог поновее, следует мягким уклонам и изгибам местности, как старая дорога. И, как известно многим велосипедистам, разница между дорогой прямой по струнке и «органической» – колоссальная. Это разница между приятной поездкой и отупляющей. К тому же, пусть вокруг и несколько не живописно, на самой дороге места для езды среди автомобильного потока навалом. Видал я дороги поприятнее, но эта куда лучше Главной улицы Флашинга. Убираем все «Кей-эф-си» и светофоры – и можно вообразить сельский тракт с велосипедистами, любезно приветствующими друг друга при встрече. Наконец-то я приобщился к истории и начал получать удовольствие.

Езжайте по Меррик-роуд до самого Вэлли-Стрим и Пирсоллз.

²¹ «Скидкофон» (англ. Save-A-Ton) – нью-йоркский сетевой бюджетный магазин тканей и товаров для рукоделия.

Когда я выбрался из Куинса и въехал в округ Нассо и в Вэлли-Стрим, дорога заметно улучшилась, и стоянки подержанных автомобилей уступили салонам новых. Бульвар Меррик превратился в Западную Меррик-роуд. Разница между ними эпохальной не показалась: она примерно та же, какую чувствуешь, возвращаясь в гостиничный номер, а там кровать заправлена, а в ванной помыто. Хотя и чище восточного Куинса, но Вэлли-Стрим не менее оживленный. И громадной вращающейся статуи пенни-фартинга в фонтане, освещенного разноцветными огнями, я тоже не увидел, вопреки тайным надеждам.

Катись я, строго следуя наставлениям статьи в «Таймс», – вероятно, заблудился бы, поскольку Пирсоллз стал в начале 1900-х Линбруком, когда жители находчиво (и нелепо) поменяли местами слоги в названии соседнего Бруклина, откуда многие из них были родом. (Хорошо еще, что эти люди родились не в Гованусе, иначе Пирсоллз переименовали бы в Анус-Гов.) Не зная я этого, проскочил бы Линбрук насквозь, не обратив на него никакого внимания, – просто какой-то анклав заплутавших бруклинцев-дислексиков. Более того, никакого «универмага» в Линбруке нету (если не считать супермаркет «Грин-Эйкерс»); не похож он на провинциальный городок, нисколько, а потому следующая рекомендация статьи совершенно несуразна с виду:

В этом городке поверните направо, когда доедете до типичного провинциального универмага. Ошибиться невозможно...

Ошибиться еще как возможно. Более точно дорогу теперь следует указывать так: «поверните направо у „Белого замка“»²². Так или иначе, впрочем, неувязки никакой не возникло. Я, так уж вышло, хорошо знал тот перекресток: здесь был кинотеатр, где я в 1989 году смотрел «Ультравысокую частоту» со Странным Элом²³ (очень рекомендую: фейерверк Странного Эла Янковича – нет, это не оксимогон).

Проезжайте через Фенхёрст, Вудсберг и Лоренс прямоком до Фар-Рокауэя.

Фенхёрст – это современный Хьюлетт, Вудсберг – старая часть нынешнего Вудмера, а вот Лоренс по-прежнему Лоренс. Есть еще два близлежащих городка под названием Сидархёрст и Инвуд, а всё целиком именуется «Пятью городками».

Свернув направо на Бродвей и въехав в Пять городков, я заметил нечто, не виданное мною аж с Кью-Гарденс: дорожный знак с изображением велосипеда. Под знаком красовались слова «Велосипедный маршрут». Наконец-то хоть какой-то намек, что дороги, по каким сто лет назад беспрестанно ездили велосипедисты, всё еще ими востребованы – ну или, во всяком случае, востребованы мной. Единственные велосипедисты, кроме меня, которых я заметил, ехали по тротуару на «би-эм-иксах»²⁴ по другую сторону улицы от Линбрукского почтамта, скребя бетонный бортик втулками колес.

После краткой остановки в кафе, во время которой посетитель сообщил мне, что у меня такой вид, будто я отправляюсь на лыжную, невзирая на полное отсутствие при мне лыж и лыжной экипировки, я продолжил катиться вниз по Бродвею. Пейзаж делался всё более знакомым, но я вплоть до того дня понятия не имел, что когда-то эта улица полнилась первыми велосипедистами. Жутковато. В смысле, кроме того, что в Вудмере имеется веломагазин, где я когда-то салил витрины носом, любовно вперившись в выносы руля «Хатч», какие

²² «Белый замок» (англ. White Castle; с 1921 года) – американская региональная (Средний Запад, Среднеатлантические штаты) сеть закусочных.

²³ Алфред Мэттью Янкович (Странный Эл Янкович, англ. Alfred Matthew «Weird Al» Yankovic; p. 1959) – американский музыкант-пародист, актер. // «Ультравысокая частота» (англ. «UHF», 1989) – американская кинокомедия, режиссер Джей Леви.

²⁴ BMX (bicycle motocross, веломотокросс) – спортивный велосипед-внедорожник, используется в гонках и для выполнения трюков.

мне были не по карману, никаких следов велосипедной истории не нашлось вообще. Ныне имеется множество мест, где велосипедное наследие живо, но полуостров Рокауэй к ним не относится. И всё же я стал велосипедистом. Впитал ли я это, сам того не ведая, пока здесь рос? Не навяли ли мне мою страсть здешние усадебные и облаченные в бриджи призраки?

По мере движения сквозь Пять городков улицы делаются всё тише и зеленее, а дома встречаются реже. Из всех районов, какие пересекаешь на маршруте Рокауэйского пробега 1895 года, в Пяти городках вообразить себе, как оно было когда-то, легче всего. И если б в 1898 году не возник Большой Нью-Йорк, а городская черта не пролегла – от балды – между Фар-Рокауэем и Лоренсом, словно исполинский разрыв между страницами в вордовском документе под названием «Лонг-Айленд», это ощущение оставалось бы со мной вплоть до точки моего назначения – Фар-Рокауэя:

Здесь вам предложат прекрасное размещение в гостиничных номерах и славный ужин. Достопримечательности этого места хорошо известны. Купание в прибое или в спокойной воде – по желанию ездока.

Да, в те поры Фар-Рокауэй был местом что надо.

БРИЗЫ ФАР-РОКАУЭЯ

На этом модном курорте – ни единого скучного дня или вечера Фар-Рокауэй, Л.-А., 21 июля. Из-за прохладных бризов, милостивых девушек и достопримечательностей это место – в одном ряду с главными курортами Лонг-Айленда. Ни единого скучного дня и ни единого скучного вечера – такова слава Фар-Рокауэя. Общественные мероприятия происходят буквально по часам, и так часто, что летние посетители едва успевают переводить дух между светскими раутами. Жизнь в гостиницах и пансионах – всё, что можно желать в жаркий сезон. Купание в прибое или в спокойной воде, автомобильные прогулки и приятные собрания на просторных верандах – популярные виды отдыха...

Став восточной оконечностью Нью-Йорка и политически отделившись от Хемпстеда, Фар-Рокауэй постепенно начал угасать. Нет здесь больше гостиниц, а понятие «славного ужина» относительно. Последняя статья о Фар-Рокауэе, которую я читал в «Нью-Йорк Таймс», – от 27 января 2008 года, и заголовок ее гласил: «Потрепан – и не только природой». Впрочем, здесь по-прежнему красиво. Моя поездка завершилась, и я оказался там же, где когда-то начал.

Начало конца начала

Первый бум велоезды начал спадать, когда автомобили стали лучше и подешевле. В 1909 году полиция установила на Меррикроуд ловушки для лихачей-автомобилистов. На некоторое время велосипед сделался причудливым реликтом, а «Нью-Йорк Таймс» публиковала теперь не «Вестник велосипедиста», а извещала о смерти велоезды, которую объясняла тем, что велоезда подразумевает «относительно немалые усилия, относительное неудобство поездки и неизбежный предел возможностей ездока». Более того, в отличие от автомобиля велосипед «не признавал неравенства, вследствие коего выражаются любовь к хвастовству, превосходство, приобретаемое за деньги, и необходимое удобство потребителя». Иными словами – слишком много возни, слишком мало шика.

Конечно, в итоге оказалось, что всё совершенно не так. Мода на велоезду, может, и увяла ненадолго, пока мир привыкал к автомобилю, но она едва ли умерла. Именно потому,

как сообщил нам автор той статьи, что это «чудо удобства» и «здоровая физкультура на свежем воздухе». А то, что велоезда подразумевает «немалые усилия» и «пределы возможностей ездока», оказалось преимуществом, а не недостатком, поскольку немалые усилия делают нас сильнее, а знание своих ограничений позволяет их преодолеть. Но самое главное – на велосипеде гораздо труднее предаваться «любви к хвастовству, превосходству, приобретаемому за деньги», чем в автомобиле. И это хорошо. Какая угодно «любовь к хвастовству» мимолетна. И можно ли, положив руку на сердце, сказать, что дороги, забитые дорогими автомобилями со сверхмощными стереосистемами и сверхначищенными колпаками, могут сделать этот мир краше?

Те же самые обстоятельства, приведшие к концу первого велобума, – причины, почему велоезда не только по-прежнему с нами, но и стала более повсеместной, чем даже в стародавние времена. Я, может, ни одного велосипедиста на своем Пробеге до Рокауэя не встретил, но это всего лишь означает, что они «бегали» где-то еще, на других дорогах. Так же, как ездоки 1895 года искали макадам, велосипедисты наших дней ищут наилучшие и приятнейшие дороги. Они теперь просто дальше от городов. Всё в езде на велосипеде подталкивает к красоте. Более того, в то время как автомобиль урбанизировал и субурбанизировал букоческий Лонг-Айленд, публика в центре Манхэттена всё больше пересаживается на велосипеды. В Нью-Йорке и в других уголках страны велосипедисты чувствуют себя как дома и на окраинах городов, и в самом сердце их. Езда на велосипеде – занятие одновременно и городское, и провинциальное, и эти две грани делаются в наше время всё ближе друг к другу.

Заманчиво отнести к преображению Рокауэя из фе ше небель ного курорта в городской анклав, а к превращению Меррикруд из рая велосипедистов в автомобильный тракт как к «упадку». Но это всего лишь перемена, а перемены – это хорошо. Разреженное пространство роскоши и праздности неизбежно уступает практичности и доступности. Это и есть современная велоезда. То, что начиналось как развлечение под крышей для высшего общества, всё более демократизировалось, делалось более доступным. Меррик-руд – больше не чудесное велосипедное место, но дух Меррик-руд – всюду, и если катишься на велосипеде – наверняка найдешь его, и на дорогах, и в себе самом.

Глава 2. Что такое «велосипедист» и зачем кому-то им становиться?

*Мой отец – голливудское подобие паяной рамы. Мой брат – из
алюминиевых «кэннондейлов», с толстыми трубками. Сам я, скорее, –
из тайваньских «маси».*

Эмилио Эстевес²⁵

Определение велосипедиста

В наши дни, независимо от того, где вы живете, велосипеды – всюду. Более того, они настолько повсеместны, что вы их, вероятно, почти и не замечаете. Они пристегнуты к столбам на городских тротуарах, висят по стенам пригородных гаражей, прикреплены на задах семейных фургонов, катящихся по автостраде, – даже на распродажах по сниженным ценам в «Уол-Марте», рядом с 30-фунтовыми мешками чипсов «Читос». А иногда на глаза попадают люди, которые на них прямо-таки *ездят*. Велосипед – из одного ряда с автомобилем, кроссовками, гитарой, он такой же вездесущий культурный символ. Он из тех вещей, что составляют часть нашей жизни на том или ином ее этапе. Кто ж забудет первые катания без вспомогательных колесиков? Велосипед – первое транспортное средство, которым мы управляем полностью самостоятельно, впервые в жизни сами прокладываем маршрут и выбираем пункт назначения. Едва ли найдется человек, который никогда в жизни не владел велосипедом или хотя бы разок на нем не проехался. Разумеется, попадают люди, так и не научившиеся ездить на велике, но это большая редкость – и не по-хорошему странно-вато. Всё равно что встретить того, кто не в состоянии управиться со стиральной машиной, или тридцатидвухлетнего парня, не научившегося писать стоя. Вежливо улыбаешься, молча жалеешь их, а затем пересаживаешься в другой конец бара.

Вопреки повсеместности велосипеда, впрочем, определить велосипедиста – задача непростая. Очевидно, чтобы быть велосипедистом, нужно ездить на велосипеде, и всё же против правды не попрешь: навалом людей верхом на велосипедах – и не велосипедистов при этом. Они просто люди, которым приходится пользоваться велосипедом по работе. Если бы ресторан предоставил им мотороллер, или машину, или магазинную тележку, влекомую таксами, они бы с тем же успехом воспользовались любым вариантом. Разумеется, это не означает, что не существует доставщиков еды, которым действительно нравится ездить на велосипеде, или что среди них нет велосипедистов, но зачастую они в той же мере велосипедисты, в какой среднестатистический человек, работающий на компьютере, свихнут на технике, или среднестатистический врач – энтузиаст стетоскопа. Велосипед – попросту инструмент, который они применяют в работе.

Велосипедист же, напротив, применяет велосипед не только как инструмент. Велосипедист выберет велосипед, даже когда под рукой другие транспортные средства. Если вы – велосипедист, вы катаетесь на нем, даже если вам вообще никуда не надо. Просто садитесь на него, крутите педали по ближайшим окрестностям и возвращаетесь домой, никуда не доехав и ничего не свершив. Словом, если езда на велосипеде для звания велосипедиста –

²⁵ Cannondale Bicycle Corporation (с 1971 года) – американское подразделение канадской компании Dorel Industries, производящее велосипеды. // Masi – торговая марка производителя широкого ассортимента велосипедов, основанная в Италии в 1950 году Фальеро Маси, бывшим профессиональным велогонщиком и велоремонтником, ныне транснациональная корпорация. // Эмилио Эстевес (англ. Emilio Estevez; p. 1962) – американский киноактер, кинорежиссер, сценарист; сын американского актера Мартина Шина и брат американского актера Чарли Шина.

требование обязательное, из этого следует, что велосипедист – человек, который выбирает велосипед, даже если это не необходимо, так? Отлично, тогда вот:

Велосипедист (*сущ.*) – человек, едущий на велосипеде, даже если в этом нет необходимости.

Ну, пусть вот так, но суть в том, что я – *велосипедист*. Легких путей я не ищу, не принимаю ответы, которые нашел не сам, и двигаю в гору, а не в объезд. Неувязка с приведенным определением в том, что оно не описывает людей, которые ездят на велосипедах даже когда нет необходимости, но занимаются этим в основном потому, что ощущают родство с самим велосипедом – вплоть до одержимости. Да, многие велосипедисты любят велики, но любовь к великам *не обязательно* делает из вас велосипедистов. Если с великами вы возитесь достаточно, велика вероятность, что вы таких людей видали. Для них дело не в езде, а в велике, катание же – способ приласкать эту свою собственность. Свои велосипеды они всегда держат в чистоте, царапин боятся так, будто это герпес, они даже под дождем не катаются (дождь они именуют «мокрым герпесом»), – всё ради того, чтобы их велики не пачкались и не ржавели. Они – вроде коллекционеров игрушек, которые не вынимают свою добычу из упаковки, чтобы не снижать ее ценности, или гоняют вино во рту, но не глотают, или не добираются до настоящего секса, потому что им нравится нюхать туфли на шпильке, нарядившись Дартом Вейдером. Такие – не велосипедисты, а *велофетишисты*.

В свете всего сказанного я бы решил, что определение велосипедиста требует уточнения, и оно таково: 1) человек, едущий на велосипеде, даже если в этом нет необходимости; 2) человек, который ценит акт езды на велосипеде превыше инструментов, которые для этого нужны.

Такой вариант меня устраивает. Согласно этому определению, велосипедистом может быть кто угодно – от парня на гибриде, в джинсовых шортах и кроссовках, до «паркетника» на «червело»²⁶ в полной командной амуниции или человека на лигераде в розовом костюме кролика, подпевающего колонкам, из которых орет «Приглядеть за делом» команды «Бэкмен-Тёрнер Овердрайв»²⁷. Более того, такое определение устраняет тех, для кого велосипед важнее, чем езда на нем, а также тех, кто *катается* от случая к случаю и при малейшей возможности от поездки откажется (работа поменялась, или в «Колесе Фортуны» досталась новенькая автомашина, или магазинная тележка на таксах, как тут устоять). Но важнее всего вот что: велосипедист – человек, встроивший велосипеды и велоезду в свою повседневную жизнь.

Итак, зачем кататься?

Мы, люди, связаны по рукам и ногам. Связаны физическими ограничениями, делами, страхом. Независимо от стиля жизни правда такова: нами что-то управляет. Ясное дело, можно не обращать внимания на начальство, учителей или даже полицию. Можно отключиться от электросети, перестать пользоваться дезодорантом, выстроить себе юрту, засадить поле *сальвией дивинорум* и ежедневно приглашать своих столь же зловонных соседей на юртные галлюциногенные вечеринки. Да, можно до конца своих дней скакать в галлюциногенном ступоре под аккорды песен Девендры Банхарта²⁸, наигрываемые вашим соседом на самодельной мандолине, но от законов физики – от необходимости питаться и дышать, от мрачной неизбежности смерти – не уйти.

²⁶ Cervélo Cycles (с 1995 года) – канадский производитель гоночных и трековых велосипедов.

²⁷ «Приглядеть за делом» (*англ.* «Takin' Care of Business») – песня канадской рок-группы Bachman-Turner Overdrive (с 1973 года, с перерывами и сменой состава) из альбома 1973 года «Bachman-Turner Overdrive II».

²⁸ Девендра Оби Банхарт (*англ.* Devendra Obi Banhart; р. 1981) – американский автор и исполнитель психоделического фолка.

Вот поэтому мы все ищем передышки от скорбей бытия. И для тех из нас, чей выбор – оставаться подключенным к электричеству (как сам я: на мой взгляд, жизнь без телевизора и туалета в доме не стоит ни шиша), есть много разных способов эту передышку обрести: читать книги, ходить в кино, смотреть телевизор, употреблять крепкие напитки, эмоционально и финансово ввязываться в спортивные предприятия, обклеивать стразами джинсовые жилетки, слушать «Холла и Оутса»²⁹ (знаю наверняка, что я в этом не одинок) или одержимо копаться в повседневных подробностях из жизни знаменитостей.

Но есть и более долговечные и благодатные способы преодолевать боль человеческого существования. Книжки и искусство могут в этом помочь, но могут и отвлекать. Я не хочу сказать, что отвлекаться – это плохо. У меня, как у любого восприимчивого американца, устойчивая диета развлечений, но всё же редко какое кино – или история, или картина, или песня – способны и помочь с времяпрепровождением, и доставить удовольствие, и удовлетворить духовные нужды, и научить кое-чему о жизни – и уж конечно они не переместят вас по городу из точки в точку и не придадут вашей заднице должную форму. Велосипедисты ускользают от мук и скуки бытия, занимаясь тем, что любят, но способны также опрятно и практично встроить это занятие в повседневную жизнь. Я могу ездить на велосипеде на работу. (Могу даже употребить велосипед в работе – если б трудился курьером, профессиональным гонщиком, велотаксистом или кем-нибудь в этом духе.) Могу кататься по своим делам. Могу заниматься на велике физкультурой. Могу соревноваться и отдыхать с его помощью. Велоезда может быть сколь угодно практичной или легкомысленной, на ваше усмотрение. Это стиль жизни.

Конечно, существует масса занятий для отдыха, которые тоже считаются стилем жизни, – но сам я не в силах придумать ничего *полезнее* велосипеда. К примеру, серфинг – и форма отдыха, и стиль жизни, но на доске для серфинга на работу не поездишь. И даже если жить в бунгало и учить серфингу в нескольких сотнях ярдов пляжной полосы от дома, и поэтому, вообще говоря, *можно* серфить на работу, – тормознуть у магазина и закупиться едой на обратном пути не получится.

Велосипедисты – не просто люди увлечения или фанаты этого стиля жизни: мы во многих отношениях другой тип существ. Мы – люди с колесами. Если честно, во многих смыслах велосипедист подобен вампиру. Во-первых, и велосипедисты, и вампиры – культурные изгои со своими культами, неуклюже балансирующие на грани между клевыми и придурочными. Во-вторых, и велосипедисты, и вампиры похожи на нормальных людей, но тайком ведут при этом двойную жизнь, наделены сверхъестественными силами и не подчиняются правилам остального человечества, – зато велоезда не имеет недостатков, присущих вампиризму. Велосипедист способен ехать и днем и ночью, потреблять чеснок сколько влезет, и очень немногие из нас подвержены жажде крови или движимы неукротимым желанием убивать. Далее я объясню, что имею в виду.

Велосипедисты тайно ведут двойную жизнь

Многие велосипедисты постоянно пользуются запасной личиной, совершенно отличной от их профессиональной, семейной или общественной. Не-велосипедист может понятия не иметь, что его сдержанный коллега – на самом деле самый стремительный парень в городе, постоянно выигрывающий велогонки. И для этого совсем не обязательно быть велогонщиком. Достаточно быть велотуристом, горным велосипедистом или просто упорно перемещаться только на велосипеде. Однако благодаря этой тайной второй жизни понима-

²⁹ Дэрил Холл (англ. Daryl Hall; р. 1946) и Джон Оутс (англ. John Oates; р. 1948) – музыкальный дуэт, играющий в жанре психоделического рока, новой волны и соула.

ешь, что значит – совершать что-то физически, и постигаешь, какой болью это дается. Понимаешь, что значит – нащупать собственные пределы. Боль в ногах на следующий день – памятный сувенир или же почетный значок, и, имея дело с каким-нибудь придурком-преподавателем, или коллегой, или еще с кем-нибудь, можно извлекать тихое удовлетворение, зная, что ты, вероятно, куда выносливей их. И, что важнее всего, это позволяет облачаться в странные шмотки.



Велосипедисты наделены сверхъестественными силами

Сидите вы в машине, застряв на трассе, потому что авария или починка полотна превратила милую 25-минутную вылазку в трехчасовой кошмар, или же – полчаса в вагоне метро в тоннеле после исключительно гнусного рабочего дня и чувствуете себя бессильным, а ничто так не достает, как бессилие. Иногда беретесь торговаться со Вселенной: «Если этот поезд тронется, *клянусь*, буду приличным человеком». Следом вы принимаетесь думать о тех, кому повезло еще меньше: «Ну, я по крайней мере не в тюрьме». Но вот правда, вы в тюрьме и, что еще хуже, совсем этого не заслужили. Рано или поздно вы, может, прибегнете к последнему средству всех застрявших в пути: медитировать вплоть до самого просветления и напрочь превзойти материальную сторону бытия. Увы, очень мало кто способен добиться в этом деле результата.

А вот на велосипеде подобного сводящего с ума бессилия пережить практически никогда не случается (если только седло у вас не отрегулировано скверно, из-за чего возникает онемение в области мотни). Ясное дело, порой приходится ездить и машиной, и поездом, и автобусом, но, по правде сказать, необходимость в этом значительно меньше, чем кажется. Частенько поездка, рассчитанная на час, на велосипеде может занять лишь долю этого часа. И если даже поездка на велосипеде займет больше времени, вы, по крайней мере, полностью независимы. Можно выбрать себе маршрут, расписание и двигать в потоке машин. А

когда доберетесь, куда собирались, не придется искать парковочное место. На велосипеде вы самодостаточны – и практически полностью застрахованы от задержек.

Что же до рабочих перемещений или личных разъездов по делам, настрой у вас значительно изменится, когда вы начнете завершать свой день небольшим отдыхом. Конечно, кое с чем придется разобраться: что надеть, как перемещать вещи, которые при вас, и так далее. Но уладить всё это – пара пустяков. Толкаться в метро или в автобусе, да и застрять в машине посреди пробки – значит чувствовать себя скотом, а это отвратительное чувство. Не хотите больше ощущать себя коровой – хоть физически, хоть умственно, – пересаживайтесь на велик.

Велосипедисты не подчиняются общечеловеческим правилам

Велосипед – средство передвижения, как и автомобили и мотоциклы, и в большинстве мест на них распространяются многие дорожные правила. Это хорошо. Однако многие не осознают, что это и хорошо, и плохо. Плохо, поскольку есть идиоты на автомобилях, которые считают, что они важнее вас, потому что вы – на велосипеде или потому что вам на дороге не место. Почти любого велосипедиста хоть раз увещевал какой-нибудь недоумок с мотором: «Убирайтесь на тротуар!», – и наплевать, что езда по тротуарам в большинстве мест запрещена законом. (Указывать велосипедисту, чтоб ехал по тротуару, – всё равно что велеть водителю ехать сквозь торговый центр.) Но хорошо в этом деле то, что подобное невежество можно употребить себе на пользу – делать что заблагорассудится, раз никто всё равно толком не понимает, как вам полагается себя вести.

Не поймите меня превратно. Я не анархист – я зануда. И, как зануда, хороший закон люблю. Разумеется, попадают среди них и дурацкие (о марихуане, о содомии, против удавления водителей, которые отправляют тебя на тротуар), но многие всё же полезны. Одна из моих величайших фантазий – арестовать кого-нибудь за плевки. И всё-таки закон в отношении велосипедистов не очень-то скроен под наши нужды, и потому я глубоко убежден: если вы – просвещенный велосипедист, вам можно без всякого риска не обращать внимания кое на какие законы, – время от времени, главное – осторожно. Дело тут не в общественном неповиновении, а в здравом смысле. Останавливаться на красный свет и у знаков «стоп» – имеет смысл (и обязательно по закону), а вот тормозить около них, когда вокруг вообще никакого движения, – просто дань поклонения Царице Юстиции. Многие понимают, что в некоторых городах рассматривают законы, позволяющие велосипедистам проезжать под знаки «стоп», если никакого транспорта на дороге нет. Такие называются «законами Айдахо» – не потому, что они связаны с корнеплодами, а потому, что основаны на существующем законодательстве штата «Знаменитого картофеля». В той же мере вам, строго говоря, не разрешается пристегивать свой велосипед совсем уж где ни попадя (по крайней мере, в Нью-Йорке). Но, по чести сказать, не слишком-то много вокруг велосипедных стоек, и большинство людей не догадываются, что ими можно пользоваться, а потому, если вы более-менее смыслены и осторожны, можете оставлять свой велик практически где угодно. (Просто не забывайте о нем и не бросайте на слишком долгий срок – полиция время от времени применяет циркулярные пилы.) Как велосипедист, вы – в меньшинстве, и поэтому иногда можете позволить себе увиливать от законодательства, как виляете в потоке машин. Пользоваться время от времени своим положением отщепенца – совершенно нормально.

Скажу вам больше: как велосипедист, вы также совершенно свободны от регистрации транспортного средства, от страховок и прав на автовождение. Никаких экзаменов сдавать не надо, возрастных ограничений тоже никаких – и никаких правил, когда и где вы имеете право ездить (исключение – скоростные магистрали, конечно, но вы туда и сами не захотите). В худшем случае могут существовать какие-нибудь правила, по которым вы обязаны

кататься с фонариком, на вашем велике должны быть тормоза, а на вас самом – шлем. Подумаешь – всем этим, возможно, имеет смысл пользоваться в любом случае. Но ждать в очереди в автотранспортном управлении не придется, не нужно сдавать экзамены на умение парковать велик (хотя потешно было б глянуть на такое) – и никому не надо платить за возможность ехать. Нет другого такого вида транспорта, столь же многофункционального и при этом настолько не связанного ограничениями.

Запишите меня. Что дальше?

Как и в вампиры, в велосипедисты нужно посвящение. Не в том смысле, что необходимо как-то по-особому выглядеть или соответствовать чьим-нибудь представлениям о том, что такое «велосипедист». Да, чтобы быть велосипедистом, необходимо любить велоезду, но, в общем, не важно, быстро вы ездите или медленно, или какие на вас штаны, когда вы на велике (хотя кое-какие штаны лучше других). Все ездят по-разному – так и должно быть. Нет, посвящение – это физическая боль. Да, чтобы освободиться от душевных страданий бытия, необходимо пережить физические неудобства. В основном они постепенно исчезнут, но в некоторой мере пребудут. Но хорошо вот что: вы постепенно привыкнете к ним и даже начнете получать от них удовольствие.

Велоезда – занятие на свежем воздухе. В общем, можно кататься под крышей, но таким манером никуда не *добраться*, и потому рано или поздно придется выдержать дождь, ветер и холод. А это значит, что вам необходимо подготовиться – и физически, и умственно. Предстоит мерзнуть – и в этом нет ничего страшного, и есть всякие уловки, чтобы холод стал вполне терпимым, и что лучше уж чувствовать себя сосулькой, чем скотиной. Более того, иногда *здорово*, когда холодно. Слушайте, мне нравятся теплые пляжи, мне нравится сидеть дома в хреновую погоду – как любому из нас; однако правда в том, что жизнь, проводимая исключительно в оптимальных температурах, не достойна упоминания. Ценили бы вы удовольствия, не существуй боли? Любили бы сладкое, если б не соленое? Осознали бы, до чего отстойный этот Сэмми Хагар, если б не шел он сразу следом за Дэвидом Ли Ротом?³⁰ Не-а. Так чего ж тогда прятаться от великолепного разнообразия природных атмосферных капризов?

Когда влезете на велосипед, поймете, каково это – быть другим, во многих смыслах – лучшим существом. Потому что вы познаете истинную свободу более-менее неограниченной подвижности. А познав ее, вы попались. Вскоре ваши не-ездящие друзья покажутся вам довольно занудными, поскольку вы сообразите, сколько времени они тратят, чтобы добраться куда-нибудь, и до чего подчинены они всяким расписаниям, перерывам в обслуживании и наличию парковочных мест. Вас начнет бесить, что они не способны запрыгнуть на велик и рвануть. Ощутите себя крылатым среди нелетающих птиц. Посвящение себя велосипеду способно по-настоящему изменить вашу жизнь.

³⁰ Сэмюэл «Сэмми» Рой Хагар (англ. Samuel Roy Hagar; p. 1947) – американский гитарист и рок-певец, промежуточный вокалист рок-группы «Ван Хален» (1985–1996). // Дэвид Ли Рот (англ. David Lee Roth; p. 1954) – американский рок-вокалист, автор песен, актер, изначальный и нынешний вокалист «Ван Хален».

Глава 3. Велоклассификация. Многообразие подвидов велосипедистов

*Велосипеды – новые роллеры, бездарность – новая одаренность,
я счастлив до пороссячьего визга.*

Райан Сикрест³¹

Мир велоезды подобен исполинской площадке хлопьев Lucky Charms³²: тут навалом потешных фигурок разных цветов и размеров, но все они вместе – вкуснятина. Более того, разные люди включаются в мир велоезды по-всякому. Кому-то нравится вытаскивать из этой кучи зефиринки по одной, другим – хрустящие составляющие, а третьи оставляют площадку постоять часок и потом едят всё вместе клеклой плюхой. Если вы в велоезде новичок, вам это поразительное разнообразие людей может показаться непонятным и пугающим, и потому вы, возможно, станете влезать во всё это с некоторой осторожностью. Однако, пусть та или иная неведомая общность людей может поначалу казаться закрытой и непроницаемой, будьте уверены: вообще-то в них довольно легко врубиться. Вот несколько самых узнаваемых типажей, какие плавают в молоке велоезды.

Паркетник

Паркетник – в некотором смысле классический велосипедист. Шоссейные велогонки уж точно не старейшая форма соревновательной велоезды, но история у них, тем не менее, древняя, и пока это самая популярная разновидность соревнований. В конце концов, даже те, кто не отличает шоссейный велосипед от горного, слышали о «Тур де Франс». Горбатый руль, футболка с карманами сзади, шорты в обтяжку и велокепка с крошечными полями – образ велосипедиста в общественном сознании.

Поскольку шоссейная велоезда коренится в давней традиции (а иногда и приправлена особым понтом), любая грань шоссейной езды – от одежды и оборудования до особых сигналов руками, какой стороны держаться в командном заезде, – подчинена правилам. И, как и всякие правила, кое-какие сложились по необходимости, а некоторые – попросту традиция ради себя самой. В этом отношении шоссейные велосипедисты – вроде амишей или евреев-хасидов: самые ортодоксальные среди велосипедистов. Конечно, таким *становиться*, наверное, не хочется, но радостно, что они вообще есть. Как и ортодоксальные религиозные секты, паркетники мгновенно узнаваемы по внешнему виду, хотя в основном предпочитают суровым темным хламидам веселенькую разноцветную лайкру.

³¹ Райан Джон Сикрест (англ. Ryan John Seacrest; р. 1974) – американский теле- и радиоведущий, лауреат «Эмми», продюсер, актер.

³² Lucky Charms (с 1964 года) – торговая марка овсяных хлопьев компании General Mills, с добавлением мелких разноцветных фигурок из маршмэллоу.



Неодобрительный взгляд на паркетников: они чрезмерные педанты, заносчивые и высокомерные – Юстас Тилли или даже Марта Стюарт³³ веломира. Впрочем, романтический взгляд на паркетников таков: они самые главные молодцы среди велосипедистов, а их тщательная подготовка и вдумчивый подход к внешнему виду – естественное выражение их умственной и физической молодцеватости. Ну действительно: настоящий велогонщик привычен ко многим часам в седле, зачастую работает в команде. Велоколонну иногда называют

³³ Юстас Тилли – аристократ при манишке, цилиндре и пенсне, символ американского еженедельника «Нью-Йоркер» с самого начала (с 1925 года); прообраз – французский граф Альфред Гримо д’Орсэ (1801–1852), живший в Англии. Марта Хелен Стюарт (*англ.* Martha Helen Stewart; р. 1941) – американская предпринимательница, телеведущая и писательница.

«кандальниками», и против правды не попрешь: велогонщик – отчасти мазохист, а отчасти – дисциплинарно подчиненный строю.

Но есть в паркетниках и истина поглубже. Под всеми их тренировками, страданиями, лайкрой и растираниями мазью таится вот какая правда: все паркетники – тунеядцы и жулики.

Дело не в допингах. Нет, паркетники – тунеядцы и жулики, потому что суть шоссейной езды – энергосбережение. Естественно, велосипед поедет только при условии, если человек вкладывает в него энергию, и паркетники делают всё возможное, чтобы быть сильными, но на этом старания заканчиваются. Остальное основано на том, чтобы *не* напрягаться. Чтобы всё было как можно легче и аэродинамичнее, на том, чтобы тащиться позади прочих ездовых как можно дольше – и тратить как можно меньше сил, как можно реже и как можно эффективнее. Паркетник всегда выискивает колесо, за которым поехать, – и преимущество, которое можно использовать. Понаблюдайте, как профессиональные велогонщики пьют у командной машины. Эти цепляются за бутылку как можно дольше. Особенно французы.

Захребетничество паркетников не сводится к жизни на велике. Они распространяют его и на *остальную* свою жизнь. Любой, кто бывал в веломагазине, знает: паркетники – худший извод охотника на скидки. Никакой приверженности своей мастерской, даже если она спонсирует их клуб или команду. Если паркетник накопал в сети то, что ему нужно, на четыре доллара дешевле, – купит в сети. Зато 2000 долларов они высаживают за комплект колес – если сочтут, что это даст им преимущество, а если вы сдуру одалживаете им деньги – не ждите, что вернут. Паркетники – торчки веломира, тощие и не заслуживающие доверия, и они пойдут на что угодно, лишь бы кормить свою привычку. В жизни у паркетника полно разочарованных людей – супругов, друзей, родственников: все они невольно так или иначе финансируют этот низменный стиль жизни.

ЗА ЧТО ИХ НЕ ЛЮБЯТ ОСТАЛЬНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Непохоже, что паркетникам нравится их занятие и что они догадываются о вашем существовании.

СОВМЕСТИМОСТЬ С ДРУГИМИ ВЕЛОСИПЕДИСТАМИ

Замечены на горных велогонках и на велокроссах, но в основном совместимы только с себе подобными.

Горный велосипедист

В некотором смысле горный велосипедист – противоположность паркетнику, как ян и инь, перец и соль, «Солт и Пепа»³⁴. Главное различие между горным велосипедистом и паркетником – в предпочитаемой ими местности, но есть, впрочем, и разница в складе характера. Горные велосипедисты практикуют гораздо более молодую дисциплину, их словарь и образ куда современнее, западнее, чем у старосветских паркетников с их европейскими умонастроениями. Это особенно очевидно по многочисленным – серферским прямо-таки – любовным описаниям грязи у горных велосипедистов: «летающая», «клейкая», «жидкая», «узловатая». Горные велосипедисты к тому же обычно более открыты, чем паркетники, – в основном благодаря тому, что склонны «переться» по всему на свете и, похоже, не на

³⁴ Salt-N-Pepa (с 1985 года) – американское женское хип-хоп-трио из Куинса.

шутку оттягиваются катаясь. В то же время – из-за значительного разнообразия профилей местности и настроек общения по стране и в мире – всяких разновидностей горных велосипедистов развилось множество. Бывают затянутые в лайкру, гладко выбритые гонщики по пересеченной местности (в общем, смахивающие на паркетников внешне), а бывают и экстремальщики в мешковатых шортах и с волосатыми ногами, которые устраивают «сессии» на великах с бóльшим буйством, чем ведет себя какой-нибудь неуправляемый старшекласник. Горные велосипедисты к тому же гораздо чаще наделены пивным брюхом и волосатыми ногами в татуировках в виде велосипедных звездочек, пресмыкающихся или китайских иероглифов, – и это мы пока о дамах. В смысле экипировки горные велосипедисты менее склонны к традиции и более – к новаторству, из-за требований, налагаемых ездой по бездорожью. Некоторые паркетники тоже ездят по бездорожью, но многих из них отвращает всякая безвкусица вроде грязи, камней, потехи и братанья. Более того, между паркетниками и горными велосипедистами бытует традиционное соперничество, которое подталкивает горных совершать чудовищно раздражающие выходы – например, провоцировать паркетников на гонки, когда те выбрались просто покататься, а это для паркетника то же, что подначивание гостя художественной галереи каким-нибудь вахлаком.

ЗА ЧТО ИХ НЕ ЛЮБЯТ ОСТАЛЬНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Горные велосипедисты готовы четыре часа добираться до места, где будут кататься час; они слушают музыку типа «Крида» и «Пёрл Джема»³⁵; у них Адам-Сэндлеровский³⁶ подход к велооблачению; они из категории людей, у которых очень крупные собаки и которые обожают шашлычные пикники.

СОВМЕСТИМОСТЬ С ДРУГИМИ ВЕЛОСИПЕДИСТАМИ

Способны иметь дело с паркетниками, хорошо ладят с велокроссерами, хотя обычно их выдают козлиные бородки (у мужчин), небритые ноги (у женщин), майки-безрукавки и щитки на шлемах (унисекс).

Велокроссеры

Велокросс – странная, болезненная разновидность гонок, вызывающая привыкание, в ходе которой надо слезать с велосипеда и перетаскивать его через препятствия на маршруте, который может пролегать и по грязи, и по асфальту. В некотором смысле велокросс – это велосипедное употребление крэка, поскольку гонка краткая, но невероятно насыщенная и включает, считайте, все составляющие велоезды в 45 минут. Соответственно, как крэк в 1980-х, велокросс в этой стране год от года делается всё более и более популярным.

У велокросса глубокие европейские корни, и потому в последнее время он стал демилитаризованной зоной для паркетников и горных велосипедистов: тут тебе и грязь найдется, и колеса из углепластика пригодятся, и костюмчик в обтяжку. Велокроссеры варьируют в диапазоне от приверженных участников соревнований с двумя идентичными великами (велик «А» и запасной) и бесконечным многообразием шин для различных условий до едва укомплектованных минималистов, выбравшихся просто ради удовольствия. Однако у всех

³⁵ Creed (1994–2004, 2009–2012) – американская рок- и пост-гранж-группа. // Pearl Jam (с 1990 года) – американская рок- и гранж-группа.

³⁶ Адам Ричард Сэндлер (англ. Adam Richard Sandler; р. 1966) – американский комик, актер, музыкант, сценарист и кинопродюсер; в кадре часто одет спортивно-разгильдяйски.

приверженных велокроссеров есть одно общее качество, независимо от их возраста, пола или подхода к спорту: страсть ко всему бельгийскому. Хотите верить, хотите нет, но в причудливой альтернативной вселенной под названием Бельгия (это страна, где диско-музыка и прическа «маллет» – всё ещё последний писк), велокросс – невероятно популярный спорт.



Всё равно что керлинг для Канады, только гораздо быстрее. Поэтому велокроссеры в Штатах имеют раздражающие причуды – называют жареную картошку «*frites*», глубоко ценят бельгийское пиво и делают вид, что понимают по-фламандски.

Смотрели «Уходя в отрыв»³⁷? Эти ребята – как тот пацан, только говорят не по-итальянски, а производят уйму гортанных отхаркивающих звуков. Когда не заняты в гонке, скрывшись под маской муки, велокроссеры обнаруживаются в резиновых сапогах по колено, в грязи, они позванивают боталами, жуют выпендрежную жареную картошку и пьют пиво по девять долларов за бутылку, которое держали теплым в багажнике своего «субару».

³⁷ «Уходя в отрыв» (англ. «Breaking Away», 1979) – американская кинокомедия о подростках британского режиссера Питера Йейтса (1929–2011).

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.