



1001 и приключение

Игорь Григорьев – о покорении Марокко

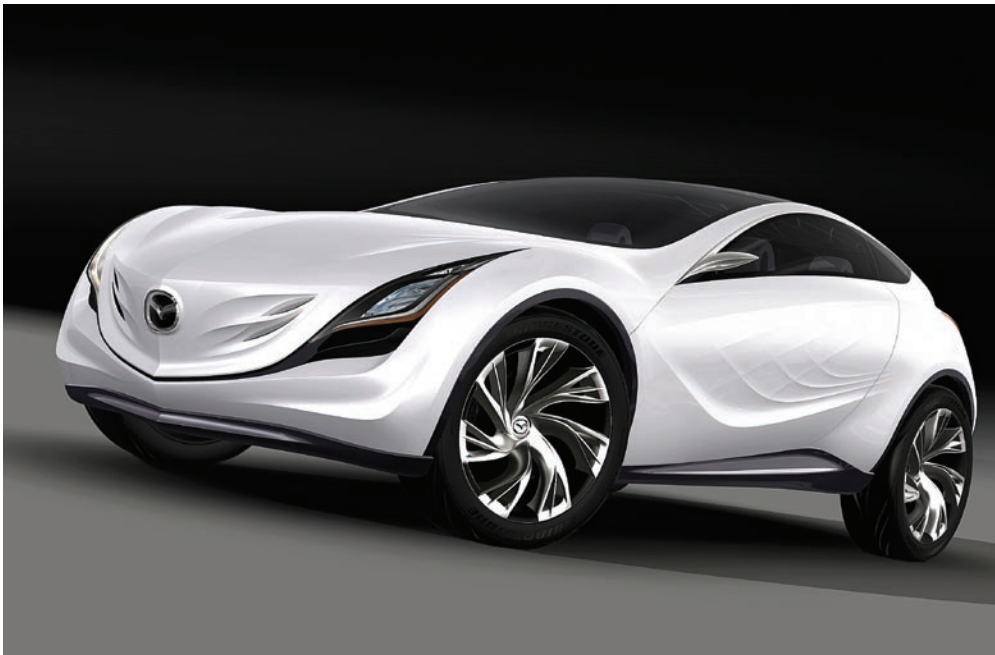
с.7



Сильнее ветра

Почему машины не летают

с.4



В замочную скважину

Некоторые секреты Московского автосалона

с.2

Что, где, когда

Впервые – страница ответов на вопросы читателей

с.6

Одиннадцать быстрых

Определились финалисты Zoom-Zoom Challenge

с.3

Вихрь перемен

Премьера концепта Kazamai на Московском автосалоне

Мazda стала первым международным автомобильным концерном, представившим в Москве концепт-кар – Kazamai.

Новый концепт - это уже шестое поколение автомобилей, созданных на основе новой философии дизайна - Nagare. До него Mazda разрабатывала Nagare, Ryuga, Nakaze, Taiki и Furai, каждый из которых обыгрывал одну и ту же мысль – воплощение в автомобилях различных стихий природы. В основу «русского» концепта Kazamai «лег» вихрь - Kazamai в переводе с японского означает «схватка вихрей», «ветроворот». Концепт создает образ мощного и одновременно легкого и стильного кроссовера.

Работа над концептом велась в рамках программы по

развитию технологий, главной задачей которой является достижение баланса между увлекательной спортивной ездой, экологичностью и безопасностью. Kazamai продолжает ставшую хорошо узнаваемой стилистику Mazda, соединяя плавные тягучие линии с аэродинамическими пропорциями. Пятиугольная радиаторная решетка, акцентированные передние крылья и плавная линия крыши в сочетании с 22-дюймовыми дисками придают автомобилю высокий эмоциональный заряд.

Kazamai не только обладает атлетичной внешностью, он в не меньшей степени примечателен азартным задорным характером и компактными размерами. Kazamai оснащен полным приводом, двигателем нового поколения с системой прямого впрыска

и трансмиссией, разработанной с «чистого листа». Он обладает великолепной аэродинамикой, продолжает тему легкого кузова и улучшенных систем безопасности. В случае воплощения в реальной модели, концепт Mazda продемонстрирует отличные динамические характеристики, топливную экономичность и пониженный уровень выброса углекислого газа

Mazda Kazamai создан специально для Московского автосалона. Он наверняка станет еще одним успешным проектом команды дизайнеров Mazda, получивших в феврале 2008 года Гран-при Международного автомобильного фестиваля в Париже. Kazamai задает направление для создания серийной модели нового компактного кроссовера.

Борис Шульмейстер, главный инструктор Академии Mazda



Мои университеты

С сентября в Москве, на единственной в России кольцевой трассе, начинает работу Академия спортивного вождения Mazda. Главный инструктор, Борис Шульмейстер, приглашает всех желающих вступить в ряды профессионалов: "Я - действующий автогонщик и регулярно участвую в соревнованиях на автодроме Мячково. Очень люблю этот быстрый трек и чувствую себя на нем комфортно. Рад, что в связи с учреждением Академии Mazda смогу поделиться секретами скорости с такой дружной и активной частью человечества, как поклонники Mazda".

«Русская борзая» и другие секреты

Что ожидает посетителей стенда Mazda на Московском автосалоне



В конце августа начинается работа Московский автосалон – главное событие в автомобильной жизни России. О том, что ожидает посетителей на стенде Mazda, читателям MazdaLife рассказала директор по связям с общественностью Mazda Motor Rus Мария Маргайр.

В: Какие идеи лежат в основе стенда Mazda?

О: Автомобили Mazda – это гораздо больше, чем идеально сбалансированные технические характеристики. Mazda – это эмоциональность и вовлеченность в процесс вождения. Так и стенд Mazda – это не просто профессиональные свет, звук и выставочные конструкции. Наши архитекторы были увлечены спортивностью автомобилей Mazda. Неудивительно поэтому, что стенд приобрел форму стадиона, а его наполнение перекликается с экстремальными видами спорта. Над стадионом парят кайты, цвета автомобилей представлены на гоночных шлемах, спецификации к машинам представлены на сноубордах, в стенд встроены элементы роллердрома и велотрека.

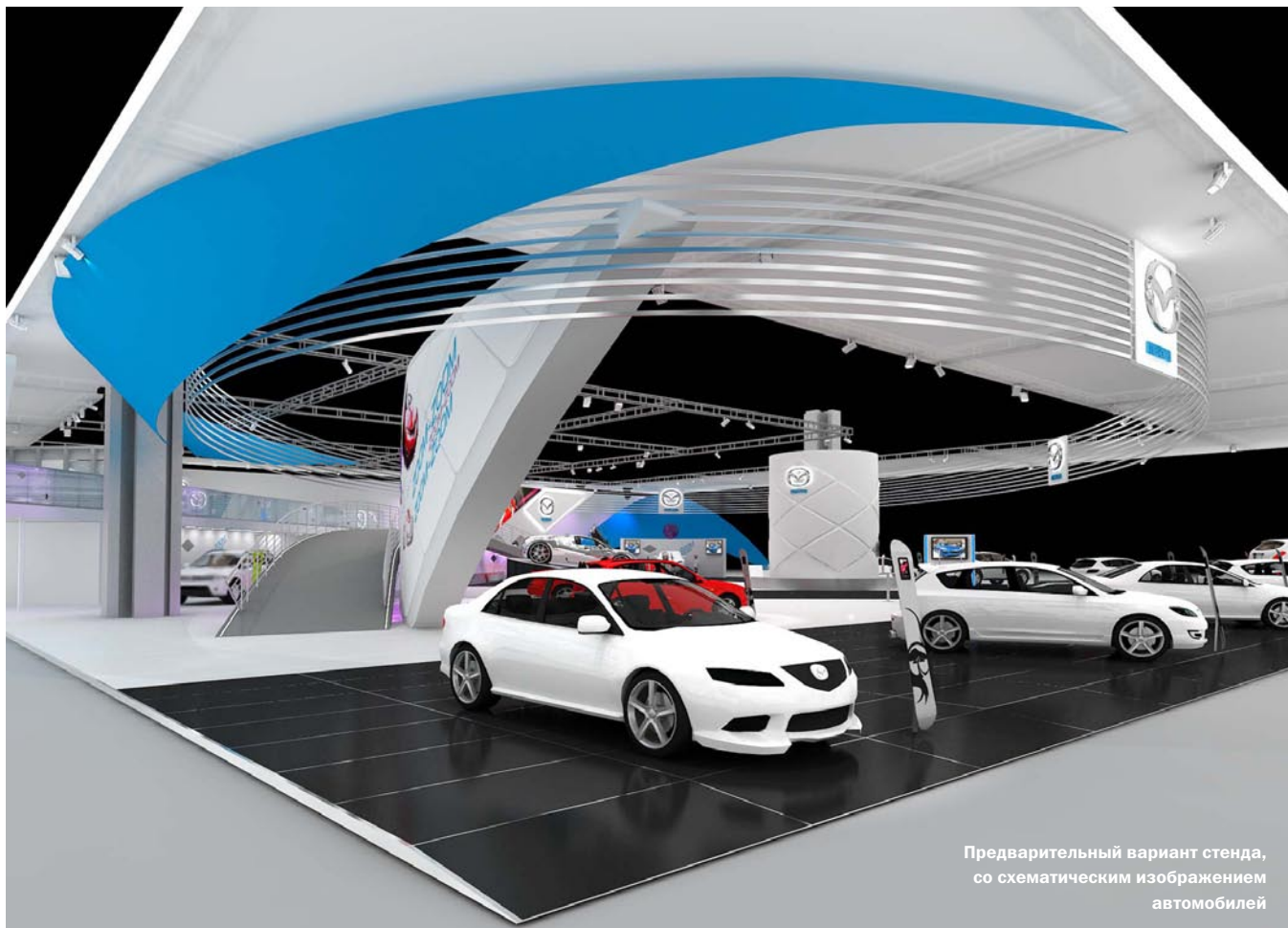
В: А что автомобильного ожидает посетителей выставки?

О: Помимо демонстрации всего модельного ряда, Mazda подготовила много интересных новинок: в центре стенда Mazda «красуется» специально разработанный для России концепт компактного кроссовера Mazda Kazamai. Второй подиум занимает российский дебютант – Mazda CX-9. Среди спортивных автомобилей Mazda внимание посетителей привлечет гоночная версия Mazda CX-7 – «Русская борзая», подготовленная гонщиком Олегом Кесельманом. Одно из самых уютных мест на стенде отведено Mazda2 – обладательнице титула «Лучший автомобиль года в мире».

В: Наверняка, запланированы какие-нибудь сюрпризы?

О: Внушительное место отдано музыке: специально для вы-

ставки, совместно с музыкальным гигантом Universal, Mazda запустит революционный для автоиндустрии проект www.mazdamusic.ru. Сайт предлагает посетителям стенда Mazda более 1,5 тысяч треков для бесплатного скачивания в течение месяца. Треки можно послушать прямо на стенде, с помощью аудиосистем Bose. Часть нашего стенда можно будет взять с собой в автомобиль: специально для автосалона мы подготовили бодрый диск Drive'n'Motion, который выддим всем желающим. Кстати, прямо со стенда можно передать привет своим менее везучим коллегам, сидящим перед компьютером, встав перед одной из веб-камер. Но я надеюсь, что менее везучих не будет. На стенде мы ждем всех, кто не равнодушен к нашим машинам.



Предварительный вариант стенда, со схематическим изображением автомобилей

На 80% больше

В первом полугодии продажи Mazda росли как на дрожжах

За первые шесть месяцев 2008 года в России было продано более 38 тысяч автомобилей Mazda.

Это на 81% больше, чем за тот же период годом ранее. Хитом продаж стала Mazda3: новых владельцев нашли 22 374 автомобиля этой модели. Отличную динамику показывает Mazda CX-7 – только в июне покупателям была передана без малого тысяча машин.



Крупнейший в регионах

В Екатеринбурге открыли новый дилерский центр

В столице Урала Екатеринбурге открылся «Автосан Центр», крупнейший дилерский комплекс Mazda в городе и один из трех самых крупных центров Mazda в России и Европе.

Шоу-рум Mazda занимает около 1100 м², общая площадь сервисной зоны, оборудованной 50 подъемниками, составляет 2600 м². К услугам клиентов центра несколько зон отдыха с рестораном и детской комнатой. На территории центра предусмотрена парковочная зона, рассчитанная на 150 машин.

Марина Белинская, коммерческий директор Mazda Motor RUS: «Новый центр входит в тройку крупнейших по площади центров Mazda не только на территории России, но и в Европе. Его открытие обеспечит нашей компании ощутимый прирост сервисных мощностей в Екатеринбурге». По результатам продаж новых иномарок в 2007 году, в Екатеринбурге Mazda занимала долю рынка 3,41 процента, а за первый квартал 2008 года доля увеличилась до 5,94 процентов.

Одиннадцать быстрых

Определились финалисты Zoom-Zoom Challenge



Завершился второй полуфинал масштабного кубка Zoom-Zoom Challenge. Он начался в мае и в течение лета проходил во всех дилерских центрах Mazda.

В результате, к концу июля, в соревновании приняли участие более 8 тысяч человек. В финале, 13 августа, на трассе в Мячково сразятся две команды: 11 клиентов Mazda и 11 журналистов.

Главный приз Zoom-Zoom Challenge – поездка на Нюрбургринг, знаменитую гоночную трассу в Германии.

Финал проведет Олег Кесельман, руководитель Академии спортивного вождения Mazda.



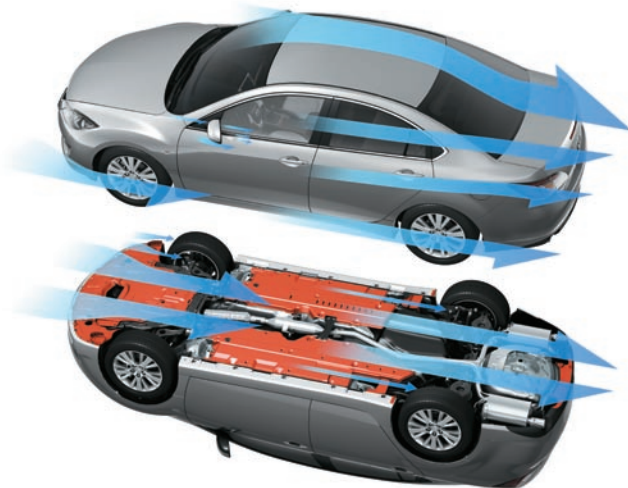
От противного

Почему автомобили не летают, как самолеты

Автомобиль и самолет – ровесники, и общего у них немало. Есть одна незначительная разница: самолеты должны уметь летать, а автомобили – не делать этого ни при каких обстоятельствах.

Необходимость снижения аэродинамического сопротивления объясняют экономией топлива. И это логично. Оно зависит от квадрата скорости. А расходующая на преодоление мощность – от куба. Поэтому, с увеличением скорости, потребляемая для движения мощность стремительно растет. Например, для движения со скоростью 110 км/ч Mazda6 расходует на преодоление сопротивления воздуха всего лишь 14,9 л.с. А при скорости в 220 км/ч – уже 119,1 л.с. Разница в восемь раз или, как видите, почти в 105 л.с. Соответственно меняется и расход топлива. И, разумеется, прямо пропорционально ему растет выброс отравляющих веществ.

Поэтому в европейских странах ограничивают скорость движения на магистралях – главная задача тут вовсе не уменьшить вероятность ДТП, а повысить экономичность проезжающих автомобилей и снизить загрязнение окружающей среды.



Без шума и пыли

Понятно, что многие автомобили никогда не достигают своей предельной скорости, проехать по городу выше «сотни в час» - проблема. Но аэродинамика сказывается и на других параметрах автомобиля.

Прежде всего – шум. Плохо обтекаемый автомобиль издает звуки, на возникновение которых требуется энергия. А значит – растет расход топлива.

Не меньше неприятностей, чем шум, водителю и пассажирам доставляет грязь на автомобиле. И, если грязь на дверных

ручках, – просто неприятность, то грязь на стеклах и зеркалах ограничивает видимость и тем самым снижает безопасность. А когда автомобиль разбрызгивает грязь на пешеходов и другие машины, это совсем никуда не годится. Все эти факторы приходится учитывать при проектировании. Например, на новой Mazda6 для улучшения обтекания передних колес были придуманы подковообразные обтекатели. Они решают проблему не только аэродинамического шума, но и снижают вероятность разбрызгивания грязи.

Почти совершенство, почти идеал

В разные времена конструкторы по-разному представляли себе обтекаемый кузов. Бельгиец Камиль Женатци (Camille Jenatton) для своего электроавтомобиля «Ля жамэ контант» (La jamais contente – Всегда недовольная или Никогда не удовлетворенная) выбрал форму веретена. Правда, при этом сам гонщик торчал из машины более чем наполовину, да и вся ходовая часть была ничем не прикрыта. Но это не помешало ему в 1899 году преодолеть отметку 100 км/ч, достигнув официально зафиксированного рекорда в 105,882 км/ч. Но это был последний раз, когда рекорд достался электроавтомобилю – дальше началась эпоха двигателей, работающих на ископаемом топливе. Отметку 1000 км/ч преодолевали уже машины с реактивными двигателями... Австрийский инженер Эдмунд Румплер решил, что настоящий автомобиль можно сделать обтекаемым по бокам, иначе в нем просто трудно будет разместить людей и их багаж. Поэтому он сделал машину, которая сверху напоминала идеально обтекаемое тело – каплю. Так эта модель и называлась – Tropfenwagen, «автомобиль-капля». Форме было подчинено всё, даже компоновка агрегатов и салона. Шестицилиндровый мотор стоял перед ведущей задней осью (похоже, это был ещё и первый среднеторный автомобиль в мире), а водитель в одиночестве сидел впереди – там было мало мест для того, чтобы посадить кого-то еще. В 1979 году машину продули в аэродинамической трубе. Результат оказался потрясающим: C_x был равен всего 0,28! Уровень, которого в то время не достиг ни один серийный автомобиль в мире. До 1925 года Rumppler выпустил около сотни таких машин. Из-за необычной формы они не пользовались спросом и практически все работали в качестве такси. Машина также вошла в историю благодаря участию в фантастическом фильме «Метрополис».



Улучшение аэродинамики не всегда имеет однозначно положительный итог. Когда автомобили были примитивными по форме, почти вертикальное ветровое стекло создавало высокое давление у кромки капота. Так что размещенные в этой зоне воздухозаборники были очень эффективны: воздух сам «проваливался» в них. На моделях 60-70 годов можно было не включать вентилятор уже при скорости 50-60 км/ч. Современные автомобили настолько хорошо обтекаются воздухом, что и на 120 км/ч воздух в систему вентиляции уже не идет самотеком, так что приходится вентиляторы держать включенными постоянно.

Более или менее эффективно решается задача подачи воздуха для охлаждения и питания двигателя: он входит в отверстия на передке машины. Без него никак, это необходимо для нормальной работы двигателя. А поскольку пики давления располагаются в нижней части, у большинства моделей сегодня воздухозаборник именно там. Не слишком хорошо для плохих дорог, но что делать? В СССР строили самолеты с высоким расположением двигателей, чтобы в них не попадал мусор, и с шасси для слабых взлетно-посадочных полос. А весь мир тем временем строил хорошие

ВПП и учился их чистить. И вот теперь российские авиакомпании покупают Airbus и Boeing – с низко расположенными двигателями и шасси для хороших ВПП. Похоже, нам придется изменить свою точку зрения и относительно дорог.

Всегда нелётная погода

При движении на высоких скоростях автомобиль подстерегает ещё одна опасность – на него действует подъемная сила, которая уменьшает контакт шин с дорогой. И пусть бы это касалось только снижения возможностей реализации силы тяги – ну, будет автомобиль разогнаться медленнее... Даже пусть при этом растет расход топлива. Но это явление негативно влияет на управляемость и устойчивость, а это снижает уровень безопасности. Этот параметр контролируют довольно строго, и для моделей, предназначенных для высоких скоростей, предусматривают специальные меры снижения подъемной силы.

Иногда можно обойтись аэродинамическими навесными элементами: спойлером под передним бампером, и так называемой юбкой на боковых порогах. Спойлер направляет поток воздуха вокруг машины или на капот, юбка - не

дает возможности воздуху подойти с боков. Поэтому под автомобилем образуется зона разрежения, так что машина присасывается к дороге. Когда-то на гоночных автомобилях Chaparral использовали даже вентиляторы, которые отсасывали воздух из-под днища, но администрация гонок это запретила.

Также для создания прижимной силы используют антикрыло. Спойлеры и щитки обтекаются с одной стороны, антикрыло – с двух. Как и просто крыло, антикрыло создает подъемную силу, но только направленную вниз. Имейте в виду, что оно нуждается в достаточно тщательной и точной настройке в зависимости от предполагаемых условий движения.

Самое главное, что создание прижимной силы неизбежно повышает расход топлива, ведь откуда ещё взять дополнительную энергию, как не от набегающего потока воздуха? Поэтому у болидов «Формулы 1» средняя аэродинамика. Зато прижим к дороге у них работает очень хорошо, а для преодоления виражей на скорости в 250 км/ч и выше это важнее. Как и во многих других явлениях в нашей жизни, для достижения положительного результата в одном приходится уступать в другом.

По другому пути пошли Tatra и Chrysler – их автомобили воздух должен был обтекать сверху. Однако Chrysler оказался слишком оригинальным, и провалился на рынке. Tatra достигла впечатляющих результатов – модель T77 по итогам замеров в аэродинамической трубе имела C_x менее 0,22! Роскошные (они оснащались мощными моторами V8 воздушного охлаждения) чешские автомобили были популярны даже среди немцев, так что после оккупации Чехословакии легковые Tatra продолжали выпускать для новых «хозяев» страны. Аэродинамическую тему фирма продолжила и после Второй мировой: легковые «Татры» всегда выглядели немного футуристически.

Нарисованный Фламиньо Бертони без всяких проверок в аэродинамической трубе Citroen DS не только выглядит обтекаемым, эта модель достигла невероятных для года своего рождения, 1955, результатов – C_x равен 0,32. Похоже, некоторые конструкторы умели инстинктивно чувствовать, как сделать форму оптимальной. Не зря советский авиаконструктор Олег Антонов говорил, что красивый самолет всегда хорошо летает. В форме DS подчеркнуты концепция переднего привода (передние колеса не только открыты, но и выделены, в то время как задних почти незаметно) и несущего кузова (мощный низ, почти незаметные стойки, «летающая» крыша), и этот дизайнерский ход сделал форму близкой к идеалу.

В СССР самым удачным с точки зрения аэродинамики, вероятно, был «Москвич 2141». Хотя проектировать машину начинали как копию французской SIMCA 1307, в итоге конструкция и форма получились совсем иными. Хотя аэродинамическое сопротивление было на среднем уровне для того времени (C_x не менее 0,37), конструкторы успешно решили вопрос с загрязнением заднего стекла. Удачный угол его наклона в сочетании с пропорциями крыши гарантировал полное отсутствие грязи на стекле, так что машина в любую погоду не нуждалась ни в «дворниках» (как «Самары»), ни в спойлерах (как универсал «Волга» ГАЗ-24-02).



Mazda ответит

Впервые – страница ответов на вопросы читателей

Вы можете прислать нам любой вопрос, касающийся Mazda, ее дилеров, обслуживания автомобилей, а мы постараемся в самые сжатые сроки (но не чаще одного раза в месяц) получить на них ответы из самых первых уст. Почтовый ящик работает по адресу

AskMazda@gmail.com

В предыдущих изданиях вы писали что в 1 квартале 2008 года в г. Оренбурге откроется ваш дилерский центр, но до сих пор его нет, что вы ответите по этому поводу.

Алексей Карнаухов

К сожалению процесс выбора потенциального партнера Mazda в г.Оренбург занял больше времени, чем мы планировали. При этом статус участников и качество предложений

рые имеются у официальных поставщиков Mazda. Ведется работа по их улучшению, после чего они будут доступны для россиян.

Здравствуйте! Когда в продаже появится Mazda 6, 2.5 литра с АКПП. Почему изначально этот автомобиль не комплектуется АКПП. Одним из основных конкурентов Mazda 6 является Honda ACCORD, а до 80 % продаж Honda ACCORD 2.4 литра, приходится на комплектацию с АКПП. Зачем отсекать такой большой круг покупателей?

Павел Гавриков

Нам тоже не хватает 2,5 АТ, но Россия имеет европейский модельный ряд, в котором нет автомобиля в данной комбинации.



Официальные цифры дорожного просвета обычно указываются как расстояние от земли до картера двигателя, тогда как могут быть другие точки автомобиля, которые расположены ближе. Чтобы адекватно прокомментировать ваш запрос, нам нужно понимать, в каком месте было измерение

это такая установка компании или местная инициатива по снижению количества участников тест-драйва?

Николай Жернов

MazdaLife рада сообщить, что мы попросили нашего уважаемого дилера связаться с Николаем, и, как только у Николая найдется свободное время, он сможет протестировать автомобиль в искомой комплектации.



В 2007г. я купил Mazda Familia, чему надо сказать очень рад, не буду описывать все эмоции от знакомства с маркой, но они исключительно положительные. В настоящий момент задумываюсь о покупке нового автомобиля, один из фаворитов - Mazda3. Выбирать я решил не «в слепую» как первую машину, а с чувством с толком с расстановкой, изучил прессу и интернет, взгляды на жизнь не поменялись. Но решив сходить на тест-драйв обнаружил что в Новосибирске на тест-драйв предлагается вариант только с механической коробкой передач. Мне интересно знать

Скажите пожалуйста, планирует ли Mazda делать гибридный мотор или мотор на альтернативном топливе. Если да, то когда примерно это планируется. Данный вопрос очень важен для меня, так как я являюсь поклонником Mazda, а топливный кризис в мире лишь набирает обороты.

Андрей

Mazda уже были представлены живые автомобили, работающие на водороде, т.е. работа ведется, но трудно сказать, когда будет коммерческое применение.

было очень высоким. На сегодня мы закончили конкурсный отбор кандидатов и планируем назначить дилера до конца августа 2008 года. Дата открытия центра Mazda в Оренбурге будет зависеть от того, кто будет выбран.

Добрый день. Планирую купить авто и выбрал Mazda3, ориентируюсь на конец осени, но могу подождать до весны 2009, скажите можно ли надеяться, что к тому времени выйдет новая Mazda3?

Александр, Н.Новгород

Мне интересно почему в Россию не поставляются машины с системой навигации, ее ставят у дилеров, производства Carmax и Pioneer, стоимость инсталляции 120 тысяч рублей, при этом с руля остается только управление громкостью. Почему Mazda не ставит «родную» навигацию?

Шаранов М.Ю.

Наши расчеты показывают, что рассчитывать на весну 2009 года не приходится.

Здравствуйте! Заводские данные обещают весьма приличный дорожный просвет: 165 мм у Mazda6. Измерив, реально клиренс составляет всего 125 мм. Вопрос: почему расходятся цифры заявленные с фактическими?

Альберт Николаевич

Пока мы не удовлетворены качеством карт России, кото-



1001 И МИГ

Воспоминания о волшебном Марокко

Игорь Григорьев, один из самых выдающихся журналистов современной России, продолжает делиться с читателями MazdaLife впечатлениями от различных закоулков планеты. На очереди – путешествие на другую планету: в Марокко.

Сердцу прикажешь

Про Марокко я слышал давно и много. Но пути меня туда не вели.

Знаете, есть такая штука – называется зов сердца. Это когда ты никак не можешь взять в толк, почему тебе надо мчаться в Гималаи, и никак, например, не в Магриб. Так вот, когда все вокруг настойчиво советовали мне отправиться в Марракеш, я упрямо летел в Катманду.

Но сердце – орган лукавый и часто коварный. По крайней мере, моё сердце. Я его не просто не слушаю, а даже научился обманывать. Потому что, если я его не обману, оно обязательно обманет меня.

Эти подозрительные сопротивления сердца я стал замечать не так давно. Если, например, в фитнес-клубе у меня быстрее всего утомляется спина и мне не хочется ею заниматься, это значит, что спина – мое слабое место и на нее надо обратить

внимание в первую очередь.

А вспомните, кстати, как часто человек, который вам поначалу был безразличен и, более того, противен, становится вдруг вашим самым близким другом. Лично я так нашел жену.

Так что так – приступы сердечной аллергии указывают на уязвимые места в жизненном пространстве, с которыми следует разобраться как можно быстрее, раз и навсегда.

Начните с того, что в ближайший отпуск поезжайте туда, куда оно, это ваше хитрое сердце, вас совсем не зовет. Уверю, вас ждут сюрпризы.

Вообщем, в Марокко я отправился лишь после того, как выяснилось, что в мае больше ехать некуда. Европу я оставил для неспешных прогулок на пенсии, Азия порядком поднадоела, в наилюбимейшей Южной Америке, куда сердце зазывает постоянно, и где часть его я все же оставил – зима, плюс 25, Австралия далековато, и тоже зима, плюс 30.

Что я знал о Марокко до поездки?

Ну, знал, что в Марокко живет и тусуется богемный интернационал. Это, кстати, привлекало. Потому как я вроде тоже богема.



Началось всё с Делакура, который бежал из Парижа в Танжер в поисках простой и примитивной жизни, и где написал около ста картин, полагая, что местные марроканцы своим видом и отношением к жизни наиболее напоминают древних греков. Под впечатлением от марроканских картин Делакура в Танжер направился Матис и назвал ту страну «землей света и цвета».

Настоящее же паломничество началось после войны. Дело в том, что с 1923-го по 1956-й год Танжер принадлежал Марокко, а находился в статусе международной нейтральной зоны, образованной после империалистических дележек Африки между Францией, Испанией и Англией. Особое положение Танжера – лояльное финансовое зако-

нодательство, смешение европейской, мусульманской и африканской культур, дешевый секс, дешевые наркотики и, вообще, дешевая жизнь – все это притягивало сюда эксцентричных миллионеров, аферистов и свободных художников. В Танжере поселился Пол Булз и написал там роман «Под покровом небес», по которому Бертолуччи снял один из лучших своих фильмов. За Булзом переехал Берроуз и написал там «Голый завтрак». За Берроузом потянулись Керуак, Капоте, Тенесси Уильямс, Боуи, «Битлз» и «Роллинг Стоунз».

В 1956-м Танжер вернули Марокко, и вся развеселая богема направилась в Марракеш, где за бесценок принялась скупать роскошные дворцы и ряды.

Самый известный и самый красивый дом в Марракеше – синяя вила «Мажорель» – принадлежал Ив-Сен Лорану. Я был в этом доме в мае 2008-го, а в июне друзья Лорана, взяв по пригоршне праха хозяина, разбросали его среди розовых клумб в саду.

Что еще?

Сент-Экзюпери служил в Марокко начальником затерянного в глубокой пустыне «промежуточного» аэродрома, где останавливались на дозаправку французские самолеты. Пустыня, в которой совершает аварийную посадку Пилот из «Маленького принца» это и есть марроканская Западная Сахара, которую Экзюпери считал самым красивым и самым грустным местом на Земле. В нее же он ушел навсегда в 1944-м, вылетев на моноплане-





разведчике и исчезнув через час полета с радаров.

Еще я видел фильм «Касабланка» с Богардом и Ингрид Бергман.

Еще пробовал где-то марокканский кус-кус и слышал про мавров, которые вроде как тоже из Марокко.

Первое впечатление

Первым сильным впечатлением было необнаружение моего собственного чемодана в аэропорту Марракеша.

Еще в Ницце я подошел к французской тете и умолил ее проследить за огромным розовым сундуком, прилетевшим из Москвы. Тетя втупилась в компьютер, ткнула пальцем в монитор, сладко улыбнулась мне в глаза и велела не волноваться. В аэропорту Касабланки, где я менял самолет на Марракеш, я подошел с той же просьбой к марроканской тете, которая сделала вид, что ищет что-то в компьютере, потому как я точно знаю, что компьютеры в аэропортах третьих стран никогда не работают. Тетя улыбнулась и успокоила меня тем, что видит мой чемодан и что с ним все в порядке. В результате, когда в Марракеше весь багаж выплонули на транспортную ленту, моего чемодана там не оказалось.

Не менее улыбочивый марроканский дядя в lost&found офисе лихо цокнул по клавишам своего компьютера и на самом деле обнаружил мой чемодан застрявшим в аэропорту Ниццы. Надо сказать, что за всю богатую историю своих путешествий, такое приключилось со мной впервые. Меня охватила паника, потому что в руках

у меня была только сумка с ноутбуком, документами, кредитной карточкой и небольшими наличными.

Дядя направил телеграмму «Аэрофлоту», по вине которого чемодан не загрузили в марроканский самолет, и тоже велел не волноваться: «Деньги ведь при вас. С голоду не умрете, на улице не останетесь, зубную щетку купите завтра с утра. А к обеду, может, и чемодан подлетит».

Унылый и растерянный, я ступил на брусчатку Джема-эль-Фна, главной площади Марракеша, которую мне нужно было пересечь по диагонали, чтобы попасть в свой риад. Ступил, да так и остался там стоять с полукрытым ртом. Ибо, несмотря

на богатую историю своих путешествий, такое я тоже видел впервые.

Зачем лететь в Марокко?

Чтобы поздним вечером оказаться на Площади Отрубленных Голов.

Джема-эль-Фна, или Площадь Отрубленных Голов, получила название в Средние века, когда тут публично казнили воров и других преступников и вывешивали их головы на стенах. Каждый вечер часов с семи движение на главной площади перекрывают и тут начинается дьявольский цирк.

Керосиновые лампы освещают горы апельсинов, рассыпи вареных виноградных улиток, лотки с миндалем, лукумом и жареной саранчой. Под треск кастаньет и аккомпанемент дудок, исполняющих гнауа, мистическую музыку гвинейских рабов, прыгают акробаты. Танцоры выкрикивают сакральные тексты, к концу танца у них закатываются глаза, руки обвисают плетями, и они впадают в транс. Одни бормочут что-то себе под нос, другие замерли и смотрят сквозь тела, навесы и стены. Танцовщицы исполняют «танец рук» - сидят, укрытые плотными покрывалами, и руками трогают воздух, подминая его под себя. Заклинатели змей выдувают волынчатые звуки в открытые пасти кобр. Знахари и колдуны смешивают

и варят эликсиры – куски амбры для колдовства, сушеная шкура варана для приворота, кожа хамелеона для восстановления девственной плевы, рог ящерицы хум для прободения плевы, которую по каким-либо причинам не удалось вскрыть в первую брачную ночь. С минарета главной мечети Кутубья обезумевшими голосами орут муэдзины.

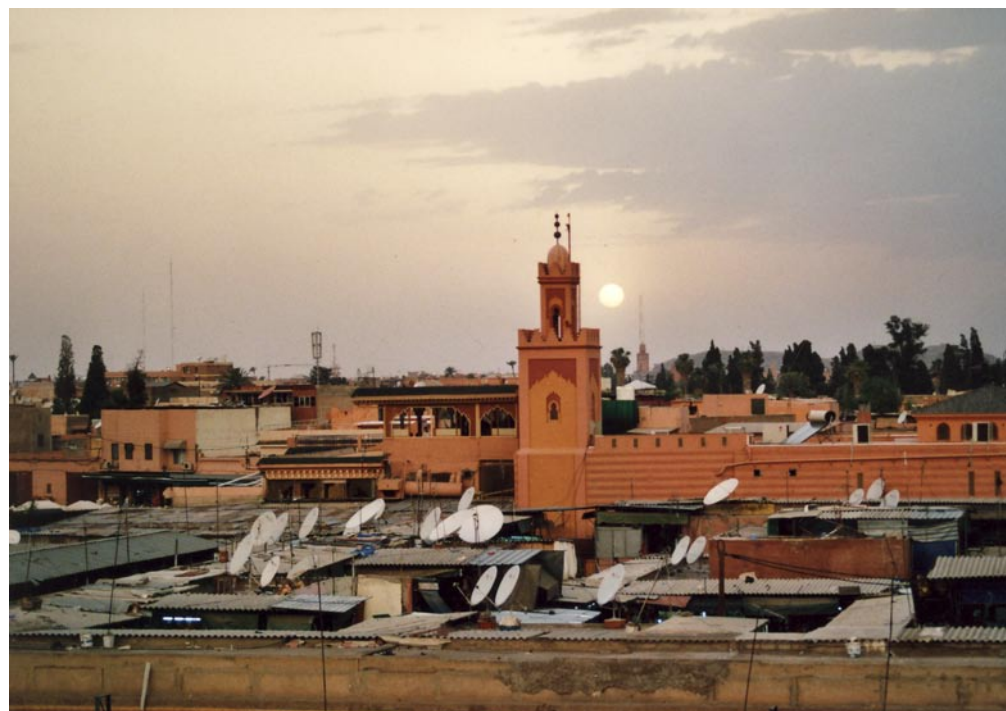
Приходить сюда надо на голодный желудок. Десятки, если не сотни лоточников готовят гриль на открытых языках пламени. Дым клубами носится по площади и вместе с огненными всполохами играет роль пиротехники на грандиозном шоу по мотивам арабских сказок в реальных декорациях тысячелетнего города.

Lost & Found

Я пересекаю ревущую площадку с полукрытым ртом, протискиваясь среди поющих, танцующих, изрыгающих огонь, беснующихся лицедеев. Проводник заводит меня в лабиринт узких улочек медины, по которому мы петляем минуты три, но мне кажется, что вечность, после чего мне становится понятно – мне самому обратной дороги отсюда не найти никогда.

Я полагаюсь на проводника и вместе с ним проваливаюсь в пространстве и времени.

Когда вас что-то вышибает из привычных ориентиров, на



которых покоится ваша рутинная жизнь, это означает одно - вы отправились в путешествие. В такое путешествие, кстати, можно отправиться даже не выходя из собственной спальни, но я все-таки предпочитаю реальную дорогу.

Мое первое настоящее путешествие случилось, когда мне было три с половиной года отроду. Я смерть как не любил заниматься деревенским трудом, к которому меня приучали с ранних лет, и мама как-то в сердцах сказала, что лучше б в семье была девочка и была б она ей помощницей, а что толку от такого ленивого и ничемного балбеса, как я. Затаив горькую обиду, я решил навсегда покинуть отчий дом.

Прихватив с собой горшок, без и вне которого я наотрез отказывался справлять нужду, и положив в него провиант в виде трех апельсинов, я отправился через мост на другую сторону реки в соседнюю деревню. Подробностей той первой дороги в моей жизни я не помню. Мама рассказывала, что после моего исчезновения она подняла на ноги полдеревни, и меня искали в пролесках и прибрежных камышовых зарослях, пока кто-то не доложил, что видел меня

марширующим через миусскую дамбу с горшком в руках, а в горшке - апельсины. Нашли меня к вечеру сидящим под покосившимся забором какой-то заброшенной мазанки в деревне, что в пяти километрах от нашей. Нашли и в мотоциклетной люльке вернули восвояси.

Я так думаю, что ту мазанку я присмотрел под свое новое жилище, в котором намеревался коротать жизнь в одиночестве, подальше от людей, которые меня не понимают и не признают.

Любое путешествие происходит по одной и той же модели - вы одержимы желанием потеряться, чтобы потом вновь найтись. С одной стороны, вы покидаете своё насиженное и намоленное место, чтобы спустя время опять заскучать по нему. С другой стороны, сознательно или подсознательно вы отправляетесь на поиски своей лучшей доли, своего собственного рая, поскольку в насиженном месте вас много чего не устраивает.

Рано или поздно вы неизбежно встречаетесь с необходимостью таких перемен.

Спустя 36 лет после моего первого отчаянного маршброска в неизведанное, одним серым московским утром в ак-



курат накануне сорокалетия, я проснулся в своей арбатской квартирке и, взглянув на унылый пейзаж за окном, осознал, что, прожив добрую половину жизни, я почти не видел мира. А мир не видел меня.

Мне всегда казалось, что я много ездю по белу свету: за последние несколько лет я поменял три заграничных паспорта. Но, когда я решил подсчитать количество стран, в которых побывал, то их оказалось пятнадцать, и все мои маршруты были ограничены служебными командировками в Лондон-Париж-Нью-Йорк, а длинные каникулы в мае и январе традиционно ограничивались Турцией и Таиландом.

Но более всего угнетало то, что, перевалив на вторую половину жизни, которая - кто перевалил, тот поймет меня - представляет собой пологий холм со скоростным спуском вниз, я до сих пор не нашел берега своей мечты. Берега, где круглый год светит солнце, где нет войн, землетрясений, цунами, птичьего гриппа и Аль-Каиды, где за вкусный ужин в уютном ресторане не надо оставлять весь свой дневной заработок, где всегда весело, и где добрые люди будут бескорыстно любить меня каждый день и каждый миг моей счастливой беззаботной жизни. И я снова отправился в дорогу. С целью потеряться на ней и потом найтись...

