

## СТРІМГОЛОВ

**Н**авчаючись у пансіоні, куди мене, малого, запроторили під час війни, я почувався безпорадно, немов у в'язниці, прагнучи руху й сили, свободи пересування та надлюдських можливостей. Я насолоджувався ними у своїх снах або ж коли катався верхи в селі біля пансіону. Мені подобалися міць і піддатливість мого коня, я неначе зараз відчуваю його легку жваву ходу і тепло його тіла, що солодко пахло сіном.

Понад усе я любив мотоцикли. Мій батько перед війною мав Scott Flying Squirrel<sup>1</sup>, оснащений двигуном із водяним охолодженням, що пронизливо рокотів під час вихлопу. Я також мріяв про потужний мотоцикл. Мене цілковито поглинали зображення мотоциклів, літаків і коней, так само як і світлини мотоциклістів, пілотів чи вершників. Мені уявлялося, що вони здатні тріумфально підкорювати свої норавливі засоби переміщення. Моя хлоп'яцька уява живилася кінострічками про ковбоїв, а також фільмами про героїчні повітряні битви, де ризикували життям пілоти на винищувачах Hurricane і Spitfire, які, втім, були в захисних льотних костюмах, як мотоциклісти у шкіряних куртках і шоломах.

Коли у 1943 році я десятирічним хлопчиком повернувся у Лондон, то полюбляв сидіти біля вікна у нашій вітальні, намагаючись розпізнати мотоцикли, що мчали повз (після війни,

<sup>1</sup> Scott Flying Squirrel — мотоцикли, які виготовляла британська The Scott Motorcycle Company з 1926 року до початку Другої світової війни. — Прим. перекл.

коли бензин став доступнішим, ці транспортні засоби все частіше почали з'являтися на вулицях). Тоді я міг розрізнити з десятків чи й більше фірм: AJS, Triumph, BSA, Norton, Matchless, Vincent, Velocette, Ariel і Sunbeam, а також рідкісні іноземні екземпляри на кшталт BMW та Indian.

У підлітковому віці ми з кузенком, який поділяв мої вподобання, регулярно відвідували Кристал-пелес<sup>2</sup>, щоб подивитися мотогонки. Я часто добирався попутками, щоб видертися на узгір'я Сноудонії<sup>3</sup> чи пірнути у води Озерного краю<sup>4</sup>, а іноді мене підкидали мотоциклом. Я захоплено мчав на задньому сидінні, ще більше марячи гладеньким потужним мотоциклом, власником якого я стану одного дня.

У вісімнадцять років у мене з'явився перший мотоцикл — BSA Bantam, що раніше був у вжитку, з маленьким двотактним двигуном і, як виявилось пізніше, несправними гальмами. Я здійснив свою першу поїздку на ньому у Ріджентс-парку. Вона виявилася вдалою, я б сказав, рятівною, позаяк, коли я мчав на повній швидкості, заїло дросель, а сили гальм виявилось недостатньо, щоб зупинити мотоцикл чи принаймні трохи сповільнити його рух. Дорога пролягала навколо парку, і я просто намотував кола, не маючи змоги зупинитися. Я сигналив і волав, щоб попередити перехожих, щоб ті тікали з мого шляху, проте після другого чи третього кола вони самі почали розступатися, щось підбадьорливо викрикуючи, а я тим часом знову й знову проносився повз них. Я знав, що мотоцикл рано чи пізно зупиниться, коли закінчиться паливо, і нарешті після десятка кіл, мимоволі намотаних навколо парку, двигун зафиркав і заглух.

<sup>2</sup> Кристал-пелес — житловий район на півдні Лондона, названий на честь колишньої місцевої архітектурної пам'ятки — Кришталевого палацу. — *Прим. перекл.*

<sup>3</sup> Сноудонія — регіон на півночі Уельсу, де розташований національний парк. — *Прим. перекл.*

<sup>4</sup> Озерний край — заповідник у Північно-Західній Англії. — *Прим. перекл.*

Моя мати від початку була страшенно проти того, щоб я обзаводився таким транспортом. Це не стало для мене новиною, але я був здивований, що її підтримав батько. Адже він сам їздив на мотоциклі. Вони намагалися відмовити мене від цієї ідеї, купивши невеличке авто — Standard 1934 року, що могло заледве витиснути 65 км/год. Я переймався все більшою неприязню до цієї машини, аж поки, підкорюючись імпульсу, не продав її, придбавши на виручені гроші Vantam. Тепер мені довелося пояснювати батькам, що легенька машина чи мотоцикл є небезпечними — вони недостатньо потужні, щоб врятувати мене від халепи, тому значно безпечніше мати більший і потужніший мотоцикл. Вони неохоче погодилися і виділили мені кошти на покупку Norton.

На своєму першому Norton, обсяг двигуна якого сягав 250 см<sup>3</sup>, я кілька разів мало не потрапив в аварію. Першого разу надто швидко підрулив до перехрестя, коли горіло червоне світло і, розуміючи, що не зможу безпечно загальмувати чи розвернутися, просто поїхав уперед і якимось дивовижним чином прослизнув між двома рядами машин, що рухалися у протилежних напрямках. Реакція не забарилася: я проїхав ще з квартал, припаркувався на бічній дорозі і знепритомнів.

Друга пригода трапилася вночі на звивистій сільській дорозі. Страшенно дощило, зустрічною смугою рухалася машина. Водій не пригасив фари і вони засліпили мене. Я вже готувався до лобового зіткнення, та в останню мить зіскочив із мотоцикла (ця фраза є сміховинно м'якою для опису такого потенційно рятівного і потенційно фатального маневру). Отже, мотоцикл подався в один бік (він уникнув зіткнення з автомобілем, але все одно був розтрощений), а я — в другий. На щастя, на мені був шолом, бутси та рукавички, а також шкіряний одяг. Цей захист був таким надійним, що хоч я і проїхався метрів із вісімнадцять слизькою від дощу дорогою, примудрився не дістати жодної подряпини.

Батьки були шоковані, але дуже втішені, що я повернувся цілим. Вони, на диво, майже не заперечували, щоб я

обзавівся потужнішим Norton Dominator на 600 см<sup>3</sup>. Тоді я завершував навчання в Оксфорді й збирався їхати до Бірмінгема, де у місцевій лікарні здобув посаду хірурга-практиканта на перше півріччя 1960 року. Я завбачливо повідомив їм, що завдяки нововідкритій автомагістралі М1, що сполучала Бірмінгем та Лондон, і швидкому мотоциклу зможу навідуватися додому щотижня. У ті часи автострада не мала швидкісних обмежень, тож я міг подолати цю відстань трохи більше, ніж за годину.

У Бірмінгемі я познайомився з групою мотоциклістів і тепер міг смакувати задоволення від присутності у такому товаристві, поділяти з кимось свою пристрасть. До цього моменту я був їздцем-одинаком. Сільські околиці Бірмінгема доволі незіпсовані цивілізацією, тому особливо приємно було їздити до Стретфорда-на-Ейвоні, щоб побачити чергову п'єсу Шекспіра.

У червні 1960-го я подався на ТТ — мотогонки «Турист Трофі», які щорічно відбуваються на острові Мен. Мені вдалося роздобути нарукавну пов'язку служби екстреної медичної допомоги. Це дало змогу проникати на заправно-ремонтні пункти й бачити деяких гонщиків зблизька. Я ретельно нотував побачене, маючи намір написати роман про мотоциклетні перегони на острові Мен; провів чимало досліджень із цього приводу, але так і не зрушив із місця<sup>5</sup>.

\* \* \*

У 1950-ті роки Північна кільцева дорога навколо Лондона також не мала швидкісних обмежень, чим вабила до себе любителів гострих відчуттів. Там було відоме кафе Асе («Туз»), де переважно зависали власники швидкісних мотоциклів. «Розміняти со-

<sup>5</sup> У щоденнику, який я тоді вів, відзначав свої наміри написати п'ять романів (враховуючи книгу про мотоцикли), а також спогади про своє «хімічне» дитинство. Романів я так і не написав, проте 45 років тому написав книгу спогадів «Дядько Вольфрам».