

Вашему покорному слуге – автору этих заметок в течение 5 лет довелось работать у автомобильного гиганта Ford. Большая часть этого срока пришлась на представительство в России. Началось же все с 14 месяцев, проведенных в самом сердце «Форда» британского, на Уоли-хилл (Warley Hill), в ближнем предместье Лондона Brentвуде (графство Эссекс). Было это в 2001-2002 гг. И вот спустя 13 лет после окончания моей «британской миссии» что-то потянуло меня записать хотя бы некоторые свои автомобильные впечатления тех месяцев, пока память окончательно не покрывала реальные события пылью переосмысления.

Как известно, движение в Великобритании левостороннее, а руль в автомобиле, напротив, расположен справа. Маленькое, казалось бы, и совершенно симметричное изменение автомобильной геометрии. Но мои наблюдения показали, что за «праворукостью» этой на самом деле лежит глубокое ментальное отличие англичан от нас. Это отличие определяет принятое поведение, писанные и неписанные правила на дороге, обыкновения и странности. Поэтому свои записки я так и назвал:

Мой праворукий Альбион

1. За полгода до Альбиона. Интервью кандидата на работу

Апрель 2001 года. Мы – толпа будущих «звезд бизнеса», как не устают утверждать рекламные плакаты нашей бизнес-школы. Нас человек 30 – парней и девушек, а точнее - молодых мужчин и женщин в среднем 25-30ти лет, заполняющих туристический автобус в лондонском аэропорту Хитроу. Мы едем на «интервью-ивент»: два дня, в течение которых британское представительство «Форда» будет отбирать себе новую волну менеджеров из наших рядов. В голове у каждого – техники успешного прохождения интервью: отрепетированные ответы, «вылизанные» формулировки, необходимые вкрапления бизнес-грамотности. Полтора часа за окном катится пейзаж из британских лужаек с овечками и каменными изгородями, и вот мы уже в Дантоне (Dunton). Раскинувшийся двумя крыльями инженерно-испытательный центр с овалом Ford на фасаде автобус обходит с боку и останавливается у полигона. Едва все успевают выйти, как местный инструктор (как следует из болтающегося на его шее на ленточке бейджика все с тем же овалом) начинает рассказывать нам о расписании сегодняшнего – первого из двух – дня. Оказывается, этот день – «погружение кандидатов в атмосферу «Форд», и автомобильная компания не видит лучшего пути это сделать, чем ... устроить нам тест-драйв на полигоне! А далее инструктор делает широкий жест в сторону, где стоят автомобили.

Весь действующий модельный ряд Ford. Забавная Ka, нахальное мини-спорт-купе Puma, заждавшаяся смены поколений Fiesta, «генератор дохода компании» Focus, новейший Mondeo и смотрящийся переростком в этом ряду Transit. И тут же рядом – «Не забывайте, уважаемые кандидаты: нам также принадлежат бренды Jaguar, Land Rover и Aston Martin!» – без всякого аристократического снобизма встали Range, S-Type и DB7. На каждом из представленных аппаратов нам предлагается сделать три круга по овалу полигона – реальной правильной тестовой «чаше» с плоскими прямыми и наклонными виражами. Где тут подвох? От нас потребуют анализа потребительских качеств, рецептов бизнес-продвижения той или иной модели? «Да Господь с вами, о бизнесе вы побеседуете с другими людьми, и будет это завтра! А сегодня – ПОГРУЖАЙТЕСЬ В АТМОСФЕРУ FORD!»

...Действительно, на другой день нас ждал длинный и насыщенный трудами ассессмент-центр, по окончании которого компания сделала Job Offer (предложение о трудоустройстве – С.Ш.) одним из нас и вежливо поблагодарила других. Но когда спустя несколько месяцев я, уже будучи сотрудником Ford, встречался с бывшими однокашниками (а ныне – сослуживцами) в офисе, у нас регулярно возникала в разговоре одна и та же тема. Нужно сказать, что из нашей школы не только

компаниям выбирали себе подходящих «бизнес-школьников», но и мы – выпускники – зачастую имели возможность выбора из нескольких предложений о работе. Так вот – о теме: если у кого-то из нас и были сомнения, выбрать «Форд» или другую компанию, их решил один день. Тот самый – первый – с «погружением». Угадайте, в чью пользу решил...

2. Знакомство с правым рулем

Промозглым октябрьским вечером нас с женой – «новую семью Ford» - встречает такси все в том же Хитроу. Съехав по направлению «в область» с лондонской кольцевой M25, мы почти сразу упираемся в массивную постройку штаб-квартиры британского отделения Ford на Уоли-Хилл (Warley Hill). Офис уже спит, но нас здесь должен ждать провожатый с ключами от временной корпоративной квартиры. Ею мы можем пользоваться в пределах месяца, в течение которого необходимо отыскать себе постоянное пристанище в аренду. Охранник в ответ на мой рассказ о том, кто я, куда-то звонит, и спустя минуту появляется наш поводырь, здоровается, вручает мне конверт, в котором лежат... два брелока. На одном, понятное дело, ключи от квартиры, а вот второй – это моя служебная машина на первые месяц-два. Бордовый Ford Focus хетчбек. Конечно же, на «механике», и – Англия, детка! – с правым рулем.

Сказать, что я сажусь за руль с содроганием – не сказать ничего. Темноту за окном усугубляет необходимость ехать за провожатым, который, хоть и не лихачит, но и не особо делает скидку на «чайника» в моем лице. Первая попытка включения передачи заканчивается бесполезным ударом правой рукой в водительскую дверь под нервный смех жены: ручка КПП-то слева! А вот левая рука справляется с переключением передач на удивление споро: все-таки мелкая моторика живет в мозгу, как выясняется! Несколько сложнее с проездом перекрестков: смотреть приходится в непривычную сторону (сначала – направо), а поворачивать на «свою» полосу – наоборот, налево.

В довершение всего нужно отметить, что Эссекс – это такое лоскутное одеяло из городков и деревушек, раскинутых на достаточно большой площади, да еще и на холмистом рельефе. Ограниченные размеры острова заставляют обитателей Англии относиться к территории экономно, и на дорогах это заметно: проезжая часть в целом и каждая полоса в частности заметно уже, чем мы привыкли на своих просторах. Так подробно я это описываю, чтобы было понятно: моей главной проблемой в первое время вождения «праворукой» машины стал левый габарит! Ведь настроенный на «леворукое» вождение мозг привык слева всё видеть, а справа – *чувствовать*. Здесь же тебе приходится чувствовать как раз то, что слева, и ты этого априори не умеешь.

...Вот в эту нашу первую ночную гонку (именно такой мне показалась неспешная, судя по всему, поездка до корпоративной квартиры!) упомянутого левого габарита мне приходится хлебнуть сполна! Справедливости ради скажу: не зря дана жена человеку – она становится моими «глазами слева» и предупреждает о каждом опасном приближении к обочине. В результате эта поездка не приносит нам каких-либо неприятностей (как, кстати, и все последующие в Англии). Спустя какой-то месяц мы с супругой полностью осваиваем «праворукие» законы движения и пересказываем друзьям нашу первую поездку как анекдот.

3. Ка Luxury

В британском Ford менеджеры, начиная со среднего звена, могут брать в льготную аренду 1 или 2 автомобиля на семью. «Льготная аренда» - это 100-200 фунтов стерлингов ежемесячно (в зависимости от модели). Спустя же 8 месяцев или по достижении пробега 8000 миль (смотря что наступит раньше) автомобиль меняется на новый. Комплектация и двигатель на стоимость аренды никак не влияют, поэтому, конечно же, все берут «полный фарш». Страховка и сервис – за счет фирмы, а вот горючка, извините, - твоя личная. Поэтому, учитывая совсем не российские цены на

топливо, машины с «автоматом» здесь мало кто берет, а дизельные версии приобретают все большую популярность.

...Вот так мы с женой за год с небольшим пребывания в Англии покатались на 5 машинах: у каждого было по паре арендованных плюс тот «временный» бордовый Focus, который нам выдали сразу по приезду. Вместо «Фокуса», кстати, я заказал и вскоре получил наиболее популярный у менеджеров компании аппарат Mondeo 2.5 Ghia X, а вот с автомобилем для супруги вопрос был не так однозначен. Ведь машинку она хотела (особенно с учетом семейного бюджета, упомянутых уже узких островных дорог и правого руля!) маленькую. В модельном ряду Ford на тот момент таких было две: скучноватая «пенсионерка» Fiesta – серийный выпуск нового поколения должен был начаться буквально через 3-4 месяца – и смешная машинка Ford Ka.

Кто помнит эту модель (она даже продавалась, хотя и без большого успеха, в России до 2003 г.!), Ka – этакий «Еврозапорожец». Короткий корпус почти без свесов, забавный дизайн (основная тема – две дуги разного радиуса, словно нарисованные циркулем дизайнера), миниатюрные колеса, единственный мотор (вполне, впрочем, достаточные для такой массы 68 «лошадок»). Можно даже сказать: машинка стильная, но для русской девушки (если она не студентка младших курсов) чего-то в ней все же не хватает. Это «что-то» нашлось, когда я стал изучать возможные комплектации. Ka Luxury!!!

...Кожаный салон цвета топленого молока. При этом не двухцветная, а абсолютно в тон салона приборная панель. А еще шикарный обтянутый кожей пухлый руль – я не встречал «баранки» большего сечения ни до, ни после! Снаружи: темно-синий «металлик», литые диски 14 дюймов, хромированная радиаторная решетка и накладка на выхлопной трубе. Я не выяснял статистики продаж этого экзотического аппарата в Великобритании, но меня никогда не покидало ощущение, что Ka Luxury – типично британская маркетинговая шутка: тонкая и массовому потребителю «уху» не обязательно понятная.

А вот супруга моя в Ka'шку просто влюбилась. За прошедшие с тех пор 13 лет у нее были куда более интересные машины с точки зрения потребительских качеств и технических параметров. Но даже сегодня, если ее попросить сегодня назвать одну машину, КАЖДАЯ встреча с которой вызывала бы настоящий взрыв положительных эмоций, ответ будет однозначным: Ka Luxury!

Или это просто естественная ностальгия по тем временам, когда мы были много моложе...?

4. Экзамен на «права» a la Brit

Получая российские «права» в далеком 1992 г., я искренне верил в то, что сдал последний в своей жизни водительский экзамен. Чем, вероятно, вызвал ехидную усмешку бога. Ибо 10 лет и 5 машин спустя, не будучи (упаси бог!) лишенным «прав» ни за какое водительское прегрешение, я снова встал перед необходимостью их получения. Только не в России, а в Англии, где наше отечественное удостоверение действует только 12 месяцев. И хотя вероятность проверки «прав» британскими дорожными полицейскими примерно так же высока, как шанс встречи с внеземным разумом, я решил не шутить с законом и сдать на английскую «карточку». Тем более что она без ограничений применима во всех странах Евросоюза.

Как и наш, британский водительский экзамен образца 2002 г. состоял из 2 частей. Первая – теоретическая, по Motorway Code (местному аналогу наших ПДД) – проблем у меня не вызвала вообще никаких. Ибо написан этот «код» языком очень простым и повествовательным (вероятно, во избежание «взрыва мозга» у неважно читающего любой письменный текст нынешнего молодого поколения бритов). В общем, после кондового милицейского языка наших ПДД британский «код»

читается, как легкий детективчик в мягкой обложке. Столь же элементарен и компьютерный тест с выбором одного правильного ответа из нескольких предложенных на каждый вопрос.

Чего никак нельзя сказать о практической части – вождении! На первом же занятии по уличной езде инструктор огорошил меня необходимостью кое-чему переучиваться заново. Потому как рулил я, с точки зрения перспективы сдачи местного экзамена, вовсе не плохо, но – НЕПРАВИЛЬНО. Приведу несколько наиболее ярких примеров.

Использование руля в поворотах. Мои (как мне казалось) почти эталонные, перенятые еще у отца и инструкторов ДОСААФ широкие и экономные вращения вполне могли убедить английского экзаменатора в том, что... я «не контролирую транспортное средство»! В Британии нужно крутить руль короткими перехватывающими движениями рук навстречу друг другу, причем возврат руля в «нулевое» положение должен сопровождаться шуршащим звуком трения о касающиеся его ладони.

Упражнение «Езда в ограниченных проездах». Это мое самое любимое! Вообще говоря, в Эссексе – с учетом ширины проезжей части - к «ограниченным» можно отнести 95% всех проездов. Первое занятие. Быстро и безопасно развернувшись по заданию инструктора на своем Mondeo на какой-то тихой и безлюдной улочке, я сразу же услышал, что «экзамен так не сдашь»! Ведь ни один габарит автомобиля не может в процессе маневра выходить за геометрию проезжей части. То есть – никаких «зависаний» капота или багажника над тротуаром, и даже мыслить не сметь о касании бордюра колесами! А как вам такое: при езде задом обе руки должны оставаться на руле, а голова водителя при этом обязана безостановочно крутиться от переднего окна к боковому и обратно!

В целом я оказался учеником неплохим: обучение «правильным британским» повадкам вождения шло успешно. Всё, кроме описанного выше разворота! И на одном из последних занятий инструктор неожиданно деликатно осведомился, нет ли у меня или моих друзей «машины покороче, чем Mondeo длиной 4,73 м». В этот момент я понял, каким идиотом до сих пор был: на парковке около нашего дома стояла новенькая, едва прошедшая обкатку машина моей жены – Fiesta – вышедшая «ростом» короче моего крейсера аж на 80 (восемьдесят) сантиметров!!!

«Генеральная репетиция» водительского экзамена принесла мне значительное облегчение в сравнении с предыдущими занятиями. Сам экзамен на «Фиесте» также прошел без неожиданностей: какие-то штрафные баллы я, конечно, набрал, но это было далеко от критической планки «Не сдал». Нужно, правда, отметить, что экзамен длился 40 минут, а дома, несмотря на прохладный октябрь, жена снимала с меня насквозь промокшие рубашку вместе с курткой.

Сейчас все это выглядит смешным и забавным приключением для застольных рассказов. Но вот – хотите верьте, хотите нет – «пошуршать рулем» в завершающей фазе поворота мне до сих пор порой хочется. Ведь это – свидетельство того, что машина под контролем (не так ли учат британские инструктора?)...

5. Сервис на неизвестном языке

Так уж сложилось в жизни, что с английским языком мои пути-дорожки связаны давно и крепко. Сначала была выдающаяся «англичанка» в обычной средней школе, затем – сильнейшая языковая группа в универе. Первым моим работодателем стала иностранная компания, командировавшая меня на полгода в Англию еще в «лохматом» 1995-м. Потом - бизнес-школа, где преподавание велось только по-английски. И вот я на работе в Ford of Britain.

Зачем здесь нужен этот экскурс в мою языковую историю? Для того, чтобы читателю было понятно: уж по крайней мере понять собеседника и обсудить с ним необходимый в конкретной ситуации

круг вопросов я в состоянии, будь то в быту или на службе. В таком счастливом заблуждении пребывал и я сам – вплоть до описанного ниже случая.

Графство Эссекс – это не только «царство британского «Форда», где расположены практически все офисы и исследовательские центры компании. Это еще и общепризнанно худший во всей Британии диалект английского языка! Если посмотреть на карту, то видно, что Эссекс, считающийся ныне частью «большого Лондона» (что-то типа современной «Новой Москвы»), примыкает к району Ист-Энд «центрального» Лондона. Ну, а последний – исторически сложившийся ареал расселения пролетариата. Вот за долгие годы здесь и сформировался этакий монстровариант английского – предмет возмущения британских интеллигентов. Слово water, например, тут произносят как «Уо-а».

...В один сыроватый позднеосенний денек у меня окончательно лопнуло терпение: двигатель моего дизельного Mondeo, которому едва пошел 3й месяц, снова завелся с 5го раза. Это происходило с ним и прежде – по несколько раз в неделю – и, как я для себя понял, именно в такие непогожие, влажные дни (о морозе или ночных заморозках, естественно, речи не идет – здесь о них только слышали, не более того!). Так что я отпросился в офисе с обеда и направился к ближайшему дилеру Ford со своей проблемой. Мою машинку оставили на сервисе до завтра.

На следующий день мы вместе с женой приехали забирать моего боевого коня. Нас встретил мастер-приемщик, внешний вид которого безошибочно говорил о принадлежности к пролетарской династии в нескольких поколениях. На английских дилерствах вообще (в отличие от наших) никто не стремится навести на себя лоск, показать свою «отесанность» или образованность; здесь рабочая специальность в почете. Итак, после приветствия он объявил мне, что я могу забрать свою машину, а дальше черт дернул меня спросить у него, что же с машиной, собственно, было. Мастер выдал речь минуты на две, после чего стоявшая рядом жена поинтересовалась у меня по-русски: «Сереж, ну и что было?». На что я ей ответил честно: «Из всего, что он мне сказал, я понял только местоимения и название модели». И было это святой правдой! В том потоке слов, который на меня вылился, я с трудом разобрал отдельные мне известные, но в логичные предложения мой мозг их выстроить не смог, потому как связи между ними не нашел. Просьба повторить причину неполадки привела к еще одной оплеухе моему (считавшемуся до этого едва ли не безупречным!) английскому: слова изменились, но уровень моего понимания сказанного не вырос ни на грамм. Под аккомпанемент неудержимого истерического смеха супруги я поблагодарил мастера и вышел из дилерства...

Что там было с моим Mondeo, я так и не узнал. Впрочем, нужно отдать должное сервису: заводиться машина стала существенно лучше, хотя время от времени проблема и далее продолжала возникать. Да вот только к дилеру я с нею больше не поехал. А в легенду, что можно владеть языком «почти на уровне местных», и вовсе верить перестал. Хотите со мной поспорить? Приезжайте в Эссекс, а потом уже поговорим!...

6. Предпродажка «для своих»

Каждый менеджер британского «Форда», имевший право на льготную аренду автомобиля, отлично знал эту эссекскую деревеньку – Dagenham (местные произносят «Дэгнэм»). Ведь именно в ней на громадной парковке располагался склад, с которого мы получали все свои авто. И, конечно, сдавали после 8000 миль / 8 месяцев эксплуатации сюда же. То есть фактически осуществляли обмен «старых» коней на новых. Бюрократия при обмене «старого» авто на новое - минимальная: получаешь один документ на машину, сдаешь свой такой же, пара подписей – и вперед! И все бы ничего, но бывалые коллеги с самого начала предупреждали меня об одном косяке, который условно назовем «предпродажкой для своих». Состоял этот косяк в том, что, как только сервисная

служба узнавала, что автомобиль идет не покупателю, а сотруднику «Форда», интерес к этой машине полностью терялся. А значит – предпродажную подготовку ей делали чисто условно (если вообще делали!). Поэтому твоей задачей было внимательно «обшмонать» машину на предмет ее готовности к эксплуатации ДО того, как расписался в получении. Ибо при обнаружении дефектов постфактум машину обратно на склад не сдашь – только к дилеру на ремонт.

Я это правило помнил и все свои машины всегда осматривал, но как-то мне везло: у первых трех авто ни явных, ни скрытых дефектов не выявлялось. И вот я приехал менять ту самую «смешную машинку» Ка Luxury на последнее достижение Ford в малом классе – долгожданную абсолютно новую Fiesta. Вон она – поблескивает изумрудным «металликом». Забрать ее и поскорее обрадовать дражайшую супругу ох как не терпелось! Осмотр машины в очередной раз никаких проблем не выявил, пока я не дошел до передней пассажирской двери. А она зияла пустым глазком на том месте, где у автомобиля должен быть дверной замок! Именно так: вместо личинки замка в двери была просто дырка, сквозное отверстие! Демонстрация моего открытия местному мастеру несколько последнего не впечатлила (видал, похоже, и не такое!), потому как он только равнодушно бросил мне: «Старую машину сдавать будете?» – «Нет, конечно, не буду!»

Спустя неспешные пару недель проблема была решена, и я таки забрал уже полностью укомплектованную новую «подружку жены» все с того же склада. Но в последующие 4 года работы на «Форде», в том числе и в России, от привычки неизменно очень придирчиво осматривать каждого своего рабочего коня я так и не избавился. Этому немало удивлялись мои коллеги – но только до того момента, как я рассказывал им ту же историю, что сейчас услышали вы. Про то, как делают предпродажку «для своих»...

7. Авиакомпания Ford

Однажды – шел, помнится, 2002 год – потребовалось мне по службе слетать из Лондона в Кёльн. Именно в Кёльне расположено «сердце» европейского «Форда» – штаб-квартира – хотя британцы по обыкновению отказывались это признавать, считая, что штаб-квартир две (вторая – местный головной офис на Уоли-хилл в Brentwude). Т.к. подобная поездка мне предстояла впервые, я обратился к «бывалым» коллегам за консультацией: как правильно оформить в административном отделе билеты, к кому подойти, и проч. В ответ мне махнули рукой на доску объявлений, которую я видел много раз, но за ненадобностью никогда не интересовался ее содержанием. А там под расписанием «челночного» автобуса от завода до офиса висело еще одно – с заголовком Ford Air, под которым шли три маршрута: Лондон – Кёльн, Лондон – Детройт и еще какой-то. Расписание **авиакомпании Ford!** А я-то думал, меня здесь уже нечем удивить...

Дальше – интереснее. На вопрос, как забронировать себе место, я получил весьма любопытный ответ: «Приезжай в бизнес-терминал аэропорта Стэнстед (Stansted) за полчаса до вылета – и не волнуйся, места будут. Да, не забудь свой служебный бейджик с чип-картой: в терминал тебе нужно зайти через такие-то ворота, нашим бейджиком они открываются». То есть, чтобы попасть на рейс, достаточно – что на твоём входе в офис – приложить чип-карту к турникету!

...Днями позже в урочное время я успешно нашел выгороженную для Ford Air зону упомянутого бизнес-терминала, скорее похожего на большой отапливаемый сарай. Помимо меня здесь сидело еще человек 20, не больше. Когда же дежурный объявил посадку на Кёльн, с мест и вовсе встала дай бог половина! Я мысленно нарисовал себе самолет, который нас повезет. С учетом смешного расстояния (по прямой через Ла-Манш здесь и 500 км не будет!) и количества пассажиров в моей голове возник некий игрушечный турбопроп из приключенческих фильмов, перелетающий с острова на остров – такая этажерка с плоскостью крыла прямо над кабиной. Ничуть не бывало! На поле нас ждал полноформатный белый «Боинг-737» с темно-синим хвостовым оперением - правда,

без какой-либо коммерческой раскраски. Заняв все три кресла в самом широком первом ряду, я обнаружил только одного попутчика, сделавшего то же самое через проход напротив. Остальных немногочисленных пассажиров нашего рейса было просто не видно: они словно растворились где-то в недрах 100-местного салона. Вскоре мы взмыли в воздух, чтобы почти тут же приземлиться. Как на трамвае проехал, право слово!

Ford Air – пример одного из многих неожиданных и сумасбродных удобств для сотрудников, внедрившихся владельцами мировых промышленных гигантов в «тучные» годы (такие, как 2ая половина 90-х). Большинство их смёл последовавший затем период «затягивания поясов». Такие удобства трудно себе представить сегодня, а об их экономической целесообразности и вовсе говорить не стоит. Ну, а лично для меня эпизод с полетом на Ford Air навсегда останется одним из самых экзотических впечатлений моей профессиональной карьеры.

8. Мост, любящий хорошую погоду

На востоке лондонской кольцевой, не имеющей даже имени – все местные зовут ее банально «M25» – есть место под названием «Переправа Дартфорд» (Dartford Crossing). В этом месте кольцевая пересекает Темзу в непосредственной близости к устью последней, поэтому ширина реки здесь довольно значительна. Два берега соединяет красавец-мост: высокий, с летящей формы аркой 3-километровый вантовый гигант. У него и название соответствующее – помпезное: «Мост Елизаветы II», правящей королевы Великобритании.

Одна незадача: двигаться по мосту можно только в одном направлении. Да еще и рядом с ним прорыт тоннель. С той же самой целью прорыт: для пересечения Темзы по M25! И едешь ты в итоге в одну сторону по мосту, в другую – под землей. Эта странная на первый взгляд комбинация имеет на самом деле вполне себе тривиальное объяснение. То ли инженерное решение моста-исполина было изначально далеким от идеала, то ли в угоду монументальности и величия конструкции инженерный компромисс был вынужденным – короче, не любит мост Елизаветы II сильных ветров, и все тут! А они здесь – практически у берега Атлантики! – частые гости. Дело в том, что в ветреные дни раскочка моста становится небезопасной для автомобильного движения, и... его перекрывают! И вместо него открывают вторую «ветку» тоннеля, в тихую погоду закрытую.

Так и стоит вот уже 40 лет «Мост Елизаветы II», благодаря своей сомнительной славе превратившийся в туристический объект. Памятник человеческого тщеславия.

9. Полисмен охотится в дождь

Про ужасную лондонскую погоду не писал, наверное, только ленивый. Хотя, по большому счету, ничего особенно ужасного для жителя средней полосы России она не представляет. Как по количеству выливающейся сверху атмосферной воды, так и по привычно затянутому облаками небу наша столица может составить британской достойную конкуренцию. Разве что полное отсутствие выраженной зимы (такой, чтобы со снегом и морозцем!) на юге Британии раздражает: где-то с ноября по март здесь стоит затяжная слякотная осень.

Вот в один такой непогожий (кажется, январский) денек мы с женой почему-то как по команде оба проснулись рано, несмотря на субботу. Этим ранним подъемом решено было воспользоваться, чтобы пополнить боекомплект продуктов: грядущим вечером мы ждали гостей, а чего-то там рыбного моей благоверной не хватало. Ближайший магазин с приличным выбором рыбы располагался прямо на центральной улице Brentвуда, в каком-то километре от нашего жилища.

Выпив утренний кофе и как следует утеплившись, мы поскорее запрыгнули в машину: сверху лило, как из ведра – это в дополнение к пронизывающему ветру при +5 градусах.

Парковаться в небольших британских городках сложно. Особенно – бесплатно. Самый реальный вариант – большие наземные и подземные гаражи в центре или у крупных универмагов. Но в нашем случае беда состояла в том, что нужный нам магазинчик был небольшим и стоял, как уже упоминалось, на центральной улице, а посему обладал совершенно условной парковкой в 4 «посадочных» места. Конечно же, уже занятых. А ближайший паркинг находился отсюда примерно в том же километре, что и наш дом! Желания гулять по ветру и дождю, как понимаете, мы не испытывали никакого. Поэтому, не солоно хлебавши объехав круг по кварталу в поисках разрешенного места стоянки, мы были несказанно рады, когда одно из мест у нашего магазинчика освободилось! Вот только засада: было оно маркировано значком «Для инвалидов». Учитывая краткосрочность предстоящего визита в магазин (как я уже упоминал, нам не хватало одного-единственного ингредиента для приготовления званого ужина), мы с супругой приняли коллегиальное решение все-таки припарковаться здесь.

...Каких-то десять минут спустя, совершив необходимую покупку, мы вышли из магазина. На улице ничего не изменилось: все так же сыро, зябко и безлюдно. И нашего мелкого административного правонарушения, кажется, никто не заметил. Но что это лежит у нас на лобовом стекле под щеткой стеклоочистителя?! Аккуратный целлофановый пакетик, а в нем – квитанция штрафа в 30 фунтов за неправильную парковку. И ни души вокруг.

Граждане России! Находясь в Великобритании, берегите содержимое своих кошельков - старайтесь неукоснительно соблюдать правила парковки! Ведь это для вас дождь и ветер – плохая погода; для невидимых британских полисменов это – время выхода на охоту.

10. Русская смекалка против английского круга

Одна из интересных особенностей автомобильного движения в Англии - перекрёстки типа Roundabout (читается «Раундэбаут»). В переводе на русский это означает "Круговое движение". Казалось бы, чего тут особенного: круги как круги? Да, если не принимать во внимание их количество! Roundabout'ы тут везде: от загруженных центральных улиц до тихих закутков спальных кварталов, где потоков трафика, вообще говоря, просто-таки нет. И есть у Roundabout'ов одна важная функция: они заменили собой массу светофоров, которые иначе пришлось бы на перекрёстках устанавливать, регулировать, обслуживать, и прочая.

Как и почти у каждого удачного решения, есть у Roundabout'ов обратная сторона. Она состоит в том, что эффективно выполнять свою задачу распределения и разделения транспортных потоков "круги" могут, только если участники этих потоков дисциплинированы и чётко выполняют требования Правил. (В качестве иллюстрации того, что происходит, когда это не так, возьмём печально знаменитый у москвичей "круг" в Химках около "Меги".)

Одно из таких требований британских ПДД гласит: "Если водитель транспортного средства желает воспользоваться первым съездом с круга, он заранее (ДО круга - *С.Ш.*) должен встать в крайний левый ряд".

Здесь нужно обратить внимание читателя на то, что при левостороннем движении "круги" закручиваются не как у нас (против часовой стрелки), а наоборот (т. е. ПО часовой). Съезды же, соответственно, идут не вправо, а влево.

И ещё: круг ВСЕГДА является главным по отношению к тем, кто на него въезжает.

А теперь представьте себе, что получается в час пик при четком соблюдении описанного выше правила! Перед кругом в левом ряду выстраивается очередь (порой на сотни метров), а правый ряд свободно себе движется. И ох как не хочется русской душе маяться в очереди! Но от нашего привычного подхода ("Да ладно, я тороплюсь, народ поймёт!") на дорогах Англии отучаешься очень быстро: "скакнуть" из второго ряда налево тебе просто никто не позволит, а возмущение всех водителей в твой адрес будет единодушным.

Однако русские не были бы самими собою, если бы рано или поздно не нашли способа сделать по-своему, не нарушив при этом британского закона. Делается это так. Если тебе нужен ближайший съезд с круга налево, а в очереди стоять желания нет никакого – спокойно въезжаешь на круг по правому ряду. Ну, а далее элегантно проходишь ВЕСЬ круг, чтобы затем – дорога-то главная! – непринужденно съехать с него в нужном направлении. Занавес. И пусть кто-то скажет, что это обман! Со своей стороны приведу два контраргумента: 1) Правилами маневр не запрещен, а значит – разрешен; 2) с точки зрения безопасности дорожного движения маневр абсолютно «чистый».

А гордость за державу, когда его совершаешь, испытываешь каждой клеточкой.