

Мечта о Калифорнии, или Путешествие по Америке с \$380 в кармане: путевые заметки непутёвого студента.

На что вы готовы, чтобы поверить в реальность своей мечты? Несбыточной. Такой наивной. Что делать, если на пути к ней, начинающей казаться близкой, вдруг возникают все новые и новые трудности? Довериться уговорам других? Поверить, что возникающие неприятности – это предостережение судьбы и лучше отступить? Или плюнуть на условности и довериться сильному ветру, дующему прямо на Запад...

Жизнь в автобусе, пока ты едешь по разным городам, оказывается увлекательной не только благодаря постоянно меняющемуся за окном пейзажу, но и благодаря людям, которым, пусть недолго, но по пути с тобой. У всех разные цели: один едет домой с учебы, другой возвращается на работу. Кто-то собирается навестить родителей. А кто-то во что бы то ни стало решает увидеть места, где ни разу не был, но куда всю жизнь мечтал попасть. Непохожие друг на друга люди становятся по-своему едины. Объединяет их хотя бы то, что они не привязаны вечно к одному месту. Во время дороги кто-то может слушать музыку в плеере, кто-то – смотреть фильм на ноутбуке, который захватил с собой, или читать книгу. Большинство чередует изучение мира за окном со сном. Но еще интереснее, когда ко всему этому примешиваются разговоры соседей по креслам. Ты рассказываешь про себя и в ответ слышишь истории других человеческих жизней. Непохожие друг на друга, как и их рассказчики: разные по цвету кожи, религии, социальному статусу. Сегодня мы вместе, а завтра скажем соседям по креслу дружеское «пока» и скорее всего никогда уже не встретимся в этом огромном мире. Но жизнь привыкла удивлять нас и, может, линии судеб тех, кто встретился в рейсе американского «Greyhound», однажды пересекутся вновь. История моего самостоятельного путешествия, крупнейшего до той поры, началась в небольшом городке штата Нью-Йорк.

Вечер 18 сентября 2008. Ютика (штат Нью-Йорк). До вылета в Россию – 10 дней.

Часто я представлял себе, как иду по выжженной солнцем земле Калифорнии, находящейся за тысячи миль от меня. Полагаясь на обещания дальнбойщиков взять меня с собой в рейс, я терпеливо ждал своего часа. Но поездка по разным причинам откладывалась. Несколько дней назад начальник гаража, в котором я работал, договорился с шефом автокомпании о том, чтобы меня взяли в Калифорнию. Но после того как мне показали грузовик, готовый через два часа отправиться в рейс, обнаружился перевес груза, и поездка вновь сорвалась. Тогда стало понятно, что жду я напрасно...

Казалось, поздно ехать туда самому, имея так мало времени до вылета в Россию. Ведь даже если не учитывать остановки и непредвиденные задержки дорога в один конец на автобусе занимает три с половиной дня. Совладать со временем мне мог помочь лишь билет на самолет: если бы я вернулся в штат Нью-Йорк из Калифорнии по воздуху. Но все попытки заказать его с помощью интернета остались безуспешными, а ближайший аэропорт находился слишком далеко. Убежденность в том, что я, наконец, ступлю на землю западных штатов, окончательно покинула меня, и я смирился с невеселой мыслью, что не увижу заветной Калифорнии. Все же я подбадривал себя тем, что имел достаточно времени для исследования восточного побережья...

За 329 \$ я покупаю семидневный проездной Discovery Pass позволяющий использовать все междугородные автобусы на территории США. Остается решить, куда отправиться завтра утром. Самые ранние рейсы – Олбани, Бостон, Нью-Йорк, Ньюарк, Спрингфилд...

19 сентября. Олбани (штат Нью-Йорк).

7:15 По совету друзей, слегка опешивших от моего настойчивого намерения поехать хоть куда-нибудь, я выбрал Олбани – столицу штата Нью-Йорк и покинул Ютику, взяв лишь самые необходимые вещи и немного еды.

В неведении того, куда забросит тебя новый день, есть что-то загадочное и приятное. А что будет через день и позже? Пусть это будет сюрпризом для меня. Лишь бы накопленные за время работы в США деньги не закончились раньше времени.

9:52 Олбани находится примерно в 136 милях к северу от города Нью-Йорк, немного южнее места впадения реки Мохок в реку Гудзон. Население — 95,7 тысяч человек. Олбани тесно связан с соседними городами: Трой, Скенектади и Саратога-Спрингс, с которыми он образует Столичный округ — исторический регион Соединённых Штатов. Олбани был построен на месте голландского форта Оранж и прилегающей к нему коммуны Бевервик. Англичане приобрели эту местность у голландцев в 1664 году и переименовали её в Олбани, в честь Якова II, герцога Олбани. В 1686 году документ, выпущенный Томасом Донган, присвоил городу официальный статус. Олбани является вторым старейшим, после Нового Амстердама, городом в стране со дня её объединения.

Автостанция находится в самом центре. В этом я убеждаюсь, как только начинаю исследовать город и выхожу на Бродвей. В глаза сразу бросаются старые здания, построенные стеной к стене, колледж в форме готического замка.

10:18 По старинному пешеходному мосту, проходящему прямо над автострадой, я попал на набережную реки Гудзон. В центре площадки плиткой был выложен рисунок, указывающий все четыре стороны света. Я прикинул, где находится родной дом и стал на стрелку, смотрящую на восток. В обозримой видимости препятствием мне была вышеупомянутая река и еще зеленый в это время года лес. Впереди я заметил двух прогуливающихся людей и попросил одного из них сфотографировать меня:

- Can you take a photo with me, please?

- Sure.

Мало кто отказывал в этой небольшой просьбе. Пожилой человек оказался местным жителем. С детства знакомый с каждой улицей Олбани, он не без гордости упомянул об историческом значении и возрасте родного города. Конечно, он не мог не удивиться, когда я, в свою очередь, рассказал про свой город Курск, тысячелетие со дня основания которого будет отмечено уже через пару десятков лет – срок для города пустяковый.

Скоро тишину, нарушаемую доселе лишь разговорами редких прохожих, да перелистыванием бумажных страниц двух полноватых американцев-книголюбов, нарушило массовое пришествие детей. Их было, наверное, около сотни. Погода была просто превосходная, поэтому учителя привели школьников подышать свежим речным воздухом.

11:46 Когда-то река Гудзон была углублена для того, чтобы порт города смог принимать морские суда. Мимо меня проплыла одна из «Олбанских уток» - катер-амфибия, начинающий свои экскурсии на городских дорогах и потом продолжающий движение по реке. В туристическом центре я узнал об этой услуге подробнее. Она стоила \$20, но даже не предусматривала скидок для студентов. Пока я размышлял над тем, резонно ли бросаться на каждое попавшееся развлечение, да еще платить за него полную стоимость, со стороны реки что-то загромыhalo. Я прошел немного вдоль набережной и увидел большое скопление людей. Здесь был какой-то праздник. Мне кратко объяснили причину всеобщей радости, а остальное я увидел сам. Вдали показался двухмачтовый корабль, палящий из пушек холостыми зарядами. Мне повезло, что я оказался здесь во время праздничной церемонии прибытия «Месяца» – копии корабля, на котором в период освоения новых земель в эти края приплыл Генри Гудзон. Под радостные возгласы людей и музыку оркестра, приветствуемые мэром города и актером, изображающим самого Гудзона, с борта сошли школьники и их учителя, несколько дней проводившие в плавании. Подобный ритуал повторяется из года в год.

12:35 Я на американском военном корабле USS Slater (DE 766), участвовавшем во Второй Мировой Войне. Он назван в честь уроженца штата Алабама Френка Слейтера. Отличник учебы Френк, едва ему исполнился 21 год, поступил на службу в армию США. 12 апреля 1942 года после двух месяцев тренировок его направили в гавайский порт Перл-Харбор на эскорт USS San Francisco. Но уже 12 ноября 1942 года молодой моряк погиб, когда подбитый им японский самолет рухнул прямо на его огневую позицию. Мать Френка Миссис Джеймс Слейтер спонсировала и осветила новый корабль, вышедший из верфи судостроительной компании Tampa Shipbuilding Company 13 февраля 1944 года, и дала ему имя своего сына.

Сегодня корабль превращен в музей. Ветеран Рас Феррер, воевавший в Японии в 1945 году, проводит экскурсию по нему, показывая, как действовало оружие, как протекала жизнь моряков на эскорте-разрушителе, одном из 565, построенном в годы войны. Это единственный сохранившийся экземпляр в США. Такие смертоносные корабли были предназначены для выслеживания вражеских субмарин и японских самолетов-камикадзе во время конвоирования кораблей через Тихий и Атлантический океаны. В одной из кают на стене висит статья газеты «The San Francisco News», датированная 11 мая 1944 года. В ней рассказывается о том, насколько мобилизованы были военные силы США и поднят дух народа в тяжелое для страны время. Статья была посвящена эскорту-разрушителю USS Fieberling (DE-640), который был построен компанией «Вифлеемская сталь» за невероятно короткий в то время срок – 23 дня и 8 часов.

15:31 Пройдя по улицам исторического центра мимо величественного здания правительства я попал на площадь Empire State Plaza с растянувшимся почти по всей ее длине фонтаном в центре, четырьмя многоэтажными зданиями-близнецами по бокам и беззаконным театром-яйцом. Здесь же стоит памятник: излитые из бронзы, двое пожарных спасают из огня человека. На площади стоят какие-то мужчина и женщина и дуют в охотничьи рога, пронзая своим зовом все окрестности.

19:50 Когда я еще только ехал сюда, со мной рядом сидела девушка Ханна. Она направлялась из Сиракьюса, где она учится в университете, домой в Бостон. После разговора с ней я решил, что в Олбани, где непременно должен был быть аэропорт, нужно еще раз попытаться купить билет на самолет. И сложись обстоятельства иначе, на следующий день юная девушка показывала бы мне свой родной Бостон, но случай распорядился иначе. Следуя подсказкам горожан, с одной пересадкой на автобусе я нашел аэропорт, где всего за \$175 смог купить билет из столицы Калифорнии Сакраменто в небезызвестный мне Сиракьюс. Прodelать расстояние более чем в 3000 миль на автобусе стоило бы больше 200\$. Золотое правило американского туриста – бронировать гостиницы и покупать билеты заранее. Тогда затраты на путешествие не будут такими большими.

Весь двухнедельный заработок в гараже ушел на приобретение билетов. В кармане осталось около 380 \$. Ну да ничего, хватит. Теперь меняю направление. На Запад! К своей мечте!

20 сентября. Ниагарский водопад (штат Нью-Йорк). Кливленд (штат Огайо).

7:00 Рассвет я встретил на улице тихого городка на границе США и Канады. За время работы в лагере с друзьями мы уже ездили на водопады, но поскольку путь в Калифорнию лежал через знакомый мне Ниагара-Фолс, я не мог не задержаться здесь хотя бы на несколько часов, чтобы еще раз ощутить энергию тысяч тон воды, низвергающихся с 50-ти метровой высоты каждую секунду. Над водопадами все так же поднималась водная дымка и когда светило солнце, была видна радуга. Кажется, живи я рядом, то каждый день приходил бы сюда слушать шум воды. Наверное, так думают многие, но когда доходит до дела – мы погрязаем в каждодневных проблемах и ничего не замечаем вокруг себя.

10:21 Среди рекламных брошюр мне попалась одна, рассказывающая об Аквариуме

Ниагарского водопада. Пришлось пройти несколько кварталов до него. Остаток времени я провел, рассматривая диковинных рыб за толстыми стеклами огромных аквариумов и удивляясь способностям морских котиков, которые за угощение от дрессировщика готовы были выполнить любые трюки.

12:17 Автостанция *Ниагара-Фолс* – она же сувенирный магазин, она же музей «*Daredevil*», - находится на углу ничем не выделяющихся улиц в ничем ни примечательном одноэтажном здании. Снова найти ее мне помог лишь записанный адрес: *303 Rainbow Boulevard at Third Street Niagara Falls*. Ожидая следующий автобус, я рассматривал экспонаты музея, посвященного людям разного времени, решившим сыграть пари с жизнью и смертью – покорить Ниагарский водопад. Да, вот уж где действительно не отделишь смелость от безумия... Но вот и мой автобус.

19:07 Кливленд расположен на южном берегу озера Эри, на реке Каяхога. Город был основан в 1796 году и назван по имени генерала Моисея Кливленда, но в результате опечатки в местной газете буква «а» в названии города была пропущена. Транспортировку населения, которое составляет порядка 478,4 тысяч человек, осуществляет метрополитен, построенный здесь в 1955 году. Одна из главных достопримечательностей Кливленда - огромных размеров пирамида из стекла и бетона - Зал Славы Рок-н-ролла.

Выйдя из тени небоскребов, образованной приближающимся к небосклону солнцем, я пошел по длинной улице, идущей, как я предполагал, к озеру Эри, одному из пяти Великих озер, которое пока я успел увидеть только из автобуса. Вдруг я услышал приятную Кантри музыку. Возле арткафе выступала группа “*Lost State of Franklin*”, появившаяся на свет около трех лет назад в штате Огайо. Зрители расположились кто на принесенных с собой стульях, кто прямо на газоне. Я осторожно подсел к последним. После концерта я познакомился со всеми музыкантами, и они оставили на купленном мною диске свои автографы. Немного поболтав с ними и подарив российские флажки, я побрел дальше по улице...

20:39 Почти стемнело. А длинной улице, по которой я продолжал идти, казалось, не было конца. Встретившийся прохожий, которому я подсказал время, в шутку назвал меня храбрецом, но сначала я не понял, почему. Пока ясно не осознал, что темные улицы совершенно пустыньны... А озеро, как оказалось, находилось совсем в другой стороне. В небольшом продуктовом магазине у дороги я нашел холодный чай с разными вкусами, разлитый по жестяным банкам. Будучи в Штатах, я не раз покупал его и везде он неизменно стоил 1 доллар. Вообще говоря, холодный чай в США популярнее горячего. Пока продавец подогревал в микроволновой печи булочки с мясом, я снова выслушал историю о небезопасности гуляния здесь.

- *Be careful.* – сказал мне по-отцовски, казалось бы, случайный в жизни человек.

Поблагодарив его за добрый совет и за булочки, я пошел назад к станции.

23:59 Возвращение в людное хорошо освещенное место окончательно прогнало из головы мысли о темных переулках, которых я, по правде сказать, и сам стал побаиваться. Но еще больше я был рад, когда узнал, что автобусная станция работает круглосуточно. В Ютике, например, она закрывается на ночь. Поскольку мой автобус должен был быть только в 4 часа утра, я поставил на зарядку батарею от фотоаппарата и попробовал заснуть. Как ни странно, после первой ночи в автобусе металлические сиденья показали мне лучшей в мире постелью. Не желая проспать слишком долго, я попросил охранника разбудить меня перед отправлением автобуса.

21 сентября. Музей Генри Форда. Детройт (штат Мичиган).

8:25 В годы II Мировой Войны его называли Арсеналом демократии, позже – городом рок-музыки, хоккея, автомобилей или просто 3-1-3 по телефонному коду – все это Детройт, автомобильная столица мира, где выросли автогиганты *General Motors*,

Ford и Chrysler. Именно автомобильная слава города привлекла меня. Попав в Америку, я сразу стал выпытывать у американцев все, что они знали о Музее Генри Форда. Как ни странно, но далеко не первый человек тогда смог дать мне более-менее ясное представление об этом месте. Дело все в том, что мало кто был там сам.

Ожидая на остановке автобус, на котором можно было добраться до пригорода, где находится музей, я разговорился с местным жителем. Этот бедно одетый человек оказался безработным. Из разговора с ним я понял, что многие горожане страдают от отсутствия работы. Хотя, по его собственному признанию, сам он просто не хотел искать ее. В крупных городах очень часто встречаются и более запущенные личности - бродяги. Большинство из них опустилось на социальное дно, став на губительный путь наркотиков и алкоголя. Живут они, как правило, на пособия по безработице и всякие дотации от государства. Если заработок гражданина США очень низок, то государство доплачивает ему недостающие до прожиточного минимума деньги.

9:36 *Передо мной памятник Генри Форду, выдающемуся деятелю 20-го столетия, который решил запомниться потомкам не только как основатель крупнейшей в мире автомобильной компании, но и как начинатель культурных дел. Одним из них стало создание крупнейшего в США музея, известного сегодня как Henry Ford Museum and Greenfield Village.*

9:40 *Первое, что бросается в глаза при входе в музей – застывший блок бетона с воткнутой туда лопатой. Оставил ее там сам Томас Эдисон, не забыв расписаться и поставить число – 27 сентября 1928. Между прочим, изначально музей носил имя «Институт Эдисона», и лишь после смерти Форда в 1947 получил имя основателя.*

10:00 *Ряд президентских машин возглавляет элегантная и в то же время необычайно простая с виду карета Brougham. Ее бессменный пассажир Теодор Рузвельт не принадлежал к числу любителей автомобилей, поэтому использовал их крайне редко. Для публичных парадов и встреч он предпочитал старомодную карету, скрывающую его силу и власть.*

Железные друзья первых лиц государства в силу разных обстоятельств получили каждый свое прозвище. Своими глазами они наблюдали за течением истории. Теперь же они часть ее.

"Sunshine Special" ("Особый солнечный свет" или "Особая радость") использовался с 1939 по 1950 год. Это был первый автомобиль, спроектированный и построенный для президента. Обслуживающий персонал Рузвельта послал 5 страниц со специальными инструкциями и требованиями к этому новому средству для передвижения президента. На горизонте маячила мировая война. А после того, как был разгромлен Перл-Харбор и Соединенные Штаты вступили во II Мировую войну, автомобиль был снабжен дополнительной защитой. Другие изменения были сделаны, чтобы Президент Рузвельт мог использовать эту машину, когда ему парализовало ноги от страшной и неизлечимой болезни Полио. Но, несмотря на все тяжелые испытания, Рузвельт получал большое удовольствие от поездок к народу, а крыша его "Sunshine Special" часто была откинута назад, чтобы он мог видеть людей Америки.

"Bubbletop" или "крыша-пузырь" использовался с 1950 по 1967 год. Президент Трумэн первым проехал в этом кричащем современностью автомобиле с откидным верхом, когда тот был доставлен к Белому Дому вместе с девятью лимузинами с закрытым верхом в 1950 году. Президент Эйзенхауэр установил на машине съемную крышу Plexiglas, которая позволяла ему видеть все вокруг и быть увиденным даже в плохую погоду. Эта крыша скоро стала названием целой машины.

Президентский лимузин Кеннеди использовался с 1961 по 1977 год. Современный новый четырехдверный автомобиль с откидным верхом казался очень удобным молодому, прогрессивно думающему президенту. Но случилась трагедия: 22 ноября 1963 года Кеннеди был застрелен во время поездки в этом автомобиле по улицам Далласа штата Техас. Лимузин был перестроен, чтобы лучше защищать будущих президентов. Более поздние модификации в течение сроков правления Джонсона и Никсона лишь служили иллюстрацией того, как президентское желание быть всегда на виду боролось с мерами

секретных служб по защите первых лиц государства.

11:00 Как только наступает осень, дороги всех без исключения американских городов и провинций начинают пестреть желтыми школьными автобусами. Типичная утренняя картина в американской семье – родители в последнюю минуту собирают сухой паек в школу, спешно намазывая арахисовое масло и джем на тосты, и торопят детей на уже ждущий их автобус. Он везет детей в школу, а вечером возвращает домой. В день прощальной лагерной вечеринки я имел случай проехать на таком автобусе, причем это была одна из последних его модификаций. Теперь передо мной стоял его прародитель – первый школьный автобус фирмы “Blue Bird”, построенный в 1927 году. Интересно, что официально желтый цвет стал стандартом для покраски школьных автобусов лишь в 1939 году.

11:12 *Vugatti Royale Type 41 Cabriolet*. Мощность - 300 лошадиных сил. Оригинальная цена - \$43 000. Этторе Бугатти хотел построить 25 таких автомобилей. Но даже высшее общество не покупало такие дорогие вещи в годы Великой Депрессии. Поэтому Бугатти смог продать только 6. В начале 1932 года второй по счету был передан заказчику в Нюрберг. Доктор Йозеф Фукс, вращаясь в высших кругах германской элиты, не смог отказать себе в слабости приобрести самый выдающийся автомобиль современности по цене равной стоимости четырех *Rolls-Royce Phantom II Continental*. После вынужденных перемещений по всему миру вместе со своей машиной, трижды проехав через всю Америку, после поломки двигателя и отказа всех мастерских отремонтировать его, доктору ничего другого не оставалось, как согласиться с ценой аукциона и продать «короля дорог» за 350 \$... В 1943 году Чарльз Чейн, вице-президент компании Джeneral Моторс нашел *Vugatti* на одном из автомобильных кладбищ. Сейчас он восстановлен и находится в Музее.

12:05 Особое внимание в Музее уделено истории развития гоночных автомобилей...

Packard Old Pacific Runabout 1903 года. Репортажи об этой машине не сходили в течение нескольких недель с первых полос ведущих газет: отважные гонщики пересекали на ней американский континент от побережья до побережья. Местами экипажу приходилось нелегко: одноцилиндрового 12-сильного горизонтального мотора с водяным охлаждением едва хватало, чтобы справиться с непроходимым бездорожьем.

Победитель многих гонок в своем классе *Willys* 1933 года выпуска проезжал четверть мили за 9,34 секунды со скоростью 155,97 миль в час.

Ford Sunliner Convertible, 1953 год. Один из двух официальных пэйс-каров на гонках *Indy 500* 1953 года.

Лотус-Форд 1965 года. Когда этот автомобиль - с шасси, построенным в Англии, двигателем, построенным в Диборне, и водителем, рожденным в Шотландии - победил в *Индианаполис 500*, это изменило американские автогонки навсегда. Типичная американская гоночная машина была большой и тяжелой, двигатель располагался впереди водителя. Компания "Лотус" последовала новейшим европейским течениям - двигатель был расположен прямо над задней осью, а маленькое легкое шасси было обернуто вокруг водителя как перчатка. На *Индианаполис 500* Джим Кларк выдерживал лидерство в течение 190 из 200 кругов. С тех пор больше ни одна машина с двигателем, расположенным впереди, не победит на самых грандиозных гонках Америки.

Ford GT40 – первый американский суперкар, сумевший преодолеть гегемонию *Ferrari* в многочасовых гонках на выносливость. В период с 1966 по 1969 год ему практически не было соперников.

13:20 Огромное пространство занимают самолеты и поезда.

Построенный в 1941 году и весящий 600 тонн, *Allegheny* был одним из самых больших паровых локомотивов, когда-либо построенных. Спроектированный для того, чтобы толкать угольные составы через горы Западной Вирджинии, он мог развивать скорость более 60 миль/час.

Передо мной один из 36 снегоочистителей, которые компания *Canadian Pacific's Angus Shops* построила в период с 1920 по 1929 год. Этот 20 – тонный гигант не имел

собственного источника силы, поэтому приводился в действие одним или двумя локомотивами. Хотя снегоочистители редко видны в действии, они являются важной частью железнодорожной жизни.

13:34 Chrysler Turbine – одна из первых попыток сделать жизнеспособный легковой автомобиль с газотурбинной силовой установкой. В 1963 году была выпущена опытная партия из 55 купе Chrysler Turbine. Их передали на потребительские испытания. Но врожденные недостатки газотурбинной тяги, такие как высокий расход топлива, шумность и очень горячие выхлопные газы, тогда так и не сумели победить. Поэтому большая часть этих любопытных машин была уничтожена сразу после окончания испытаний.

14:05 В 2008 году исполнилось 100 лет с начала конвейерного выпуска модели Ford T. В связи со знаменательной датой руководство музея подготовило для посетителей сюрприз – возможность ближе познакомиться с легендарным автомобилем. Поэтому с гаечным ключом в руках я исследовал незамысловатый корпус Ford T.

14:50 Rosa Parks Bus. С этим автобусом связано начало новой эры в американском вопросе за свободу и равенство. 1 декабря 1955 года чернокожая швея из штата Алабама отказалась уступить место в автобусе белому человеку. За это ее арестовали и приговорили к штрафу, и тогда местные негры, возмущенные решением властей, начали бойкотировать транспорт. Пламя неповиновения, вспыхнувшее в городе Монтгомери, вскоре перекинулось на все штаты. В итоге Верховный суд США отменил расовую дискриминацию в стране. Незыблемая доселе стена расизма дала трещину, а вскоре и пала совсем. Как знать, сумел бы темнокожий Барак Обама стать президентом США, не сядь тогда Роза в этот автобус?

15:00 Goldenrod. В 1965 году эта машина установила новый мировой рекорд, пронесшись по солевой равнине Бонневиль штата Юта со скоростью 409,277 миль в час. Залогам успеха были длина автомобиля (9,6 метра) и четыре двигателя, размещенные в тонком корпусе, минимизировавшем сопротивление воздуха.

15:25 В Штатах повсеместно развивалось сельское хозяйство. Конечно же, эта тематика отражена в экспозиции – комбайны, тракторы...

Введенные в эксплуатацию в 1917 году, тракторы Fordson стали первыми легковесовыми тракторами, запущенными в массовое производство. Зарекомендовавшие себя как "Модель Т фермерской мощи", Фордсоны были отправлены на корабле в Великобританию в качестве военной помощи от США. Пройдя Первую Мировую войну, Fordson стал самым популярным трактором в Америке. Было произведено около 750 000 тракторов Fordson - это более чем половина всех имеющихся на тот момент тракторов в Штатах.

15:37 Для желающих проводится экскурсия в «дом будущего», будущего для первого столетия 20 века. Задуманный и спроектированный в конце 1920-х годов, но построенный лишь к 1945, Dymaxion House должен был стать доступным, легко транспортируемым и экологически чистым жильем. Он сделан из алюминия. Использование новейшего для того времени материала сделало его не только легкоразборным, но и достаточно крепким, чтобы устоять при торнадо. Дом рассчитан на семью, состоящую из четырех человек. Предполагалось, что в 1946 году стоимость дома будет равна \$6,500. Восстановленный до его оригинального вида, этот дом сегодня является единственным прототипом в мире. Я был внутри этого дома и он показался мне современным даже для сегодняшнего времени благодаря натуральным материалам, мебели-трансформеру, потайным шкафам и полкам...

16:00 Перечислять представленные здесь экспонаты можно бесконечно: старинные фото- и кинокамеры, пишущие машинки, музыкальные инструменты, радиоприемники, телефоны, телевизоры, генераторы, печатные станки, самолеты и вертолеты — все, что когда-либо было изобретено, усовершенствовано или просто производилось в Америке за последние 300 лет! А еще здесь есть кресло Авраама Линкольна, жилет и штаны Майкла Джексона. Можно увидеть типичную кухню

американской семьи и школьный класс 30-х годов, обычный гостиничный номер середины этого столетия...

В парке *Greenfield Village* есть домик, в котором родился Генри Форд, сарай, где он создал свой первый безлошадный экипаж, копия завода *Ford*, где впервые в мире удалось внедрить конвейерную сборку автомобилей. Есть и школа, где в 1871 году начал учиться Форд.

Здесь история Америки оживает на глазах. Как нигде в другом месте ты убеждаешься, что развитие этой молодой страны сопровождалось непрерывной чередой открытий во всех областях науки и техники...

16:27 Найти способ возвращения в Детройт оказалось не так просто. Я не запомнил путь, когда шел к Музею от остановки автобуса, и, на удивление, никто не мог указать мне верное направление. Но одна супружеская пара вдруг вызвалась мне помочь. Говоря точнее, яркую инициативу проявила супруга - стройная женщина с короткими каштановыми волосами. Она без умолку что-то говорила. А ее добросердечный молчаливый муж следовал за ней. Их поиски также не дали каких-либо результатов. Но они хотели мне помочь. Вспоминая свои юношеские годы и их путешествия, они, похоже, узнали во мне себя, и были готовы сами отвезти меня в город.

22 сентября. Чикаго (штат Иллинойс). Сент-Луис (штат Миссури). До вылета в Россию – 6 дней.

1:24 В Чикаго автобус стоял чуть больше часа. В черной ночи возвышались сверкающие небоскребы. Главный среди них – «*Sears Tower*» - высочайшее здание в Америке. 110 этажей, 443 метра — почти полкилометра стекла уносились вверх. На его крыше установлены две светящиеся белым светом телевизионные антенны, прибавляющие к общей высоте сооружения еще 84 метра. - Говорят, будто эти антенны принимают удары молний не реже 600 раз за год. «*Sears Tower*» представляет собой девять квадратных труб, образующих в основании здания большой квадрат. Ступенчатая структура в меньшей степени является дизайнерской прихотью архитектора, главным образом она предназначена для придания устойчивости небоскребу во время сильных ветров. А это не редкость для мегаполиса, прозванного «городом ветров». Уникальность «*Sears Tower*» состоит еще и в том, что он мог бы расти вверх – этому способствует его трубная архитектура, но никак не регламент Военно-Воздушных сил США. Просто более мощное сооружение стало бы серьезным препятствием на пути следования самолетов. Удивительно, но этот стальной гигант был построен еще в 1973 году.

Если опустить взгляд на земную поверхность, Чикаго обдает тебя своей энергией, и хотя он, конечно, изменился со времен Аль Капоне, главного мафиози Америки, который правил там гангстерами не одно десятилетие, однако, не потерял прежнего духа намечающейся «заварушки». Трудно сказать, где здесь фантазия, а где реальность, но, кажется, что вот-вот по той пожарной лестнице побежит, скрываясь от преследователей, загадочная фигура в сером плаще, шляпе и с «Томпсоном» в руке... Я, конечно, не собирался ночью идти гулять по городу, так хорошо известному своей мафией. Просто решил размять немного ноги и отошел на сотню метров от станции. Но и этого хватило, чтобы чуть не нарваться на неприятности. Какой-то худощавый афроамериканец стал выпытывать, кто я, и откуда. По виду он был безработный. Да работающие люди в такое время попросту спали бы, а не шатались бесцельно по улицам. Мы нормально, хотя и осторожно разговаривали, пока он не приступил к наиболее интересовавшей его теме:

- У тебя есть деньги?

- Я не могу дать тебе деньги. Я ведь только студент.

Потом он начал плести какую-то нелепицу. Что-то вроде того, какая у него

жизнь тяжелая. И снова стал требовать денег:

- Я знаю, что ты понял все, что я говорил...

Ну и в этом духе. Не желая больше находиться в его компании, я скорее вернулся на станцию, слыша по пути ворчание незнакомца.

9:15 *Когда я остановился в Сент-Луисе штата Миссури, то ничего не знал об этом городе. Может, так и остался бы в неведении его богатой истории, если бы после часовой прогулки по городу я вернулся на станцию и благополучно сел на свой автобус. До этого я не придавал особого значения тому факту, что в билетах не стоял номер места. Но когда прямо передо мной в салон вошел последний пассажир, которому еще досталось место в автобусе, а мне уже нет, я, наконец, осознал всю важность заблаговременного занятия места в очереди. Надеюсь, что как и в России, можно будет «постоять» во время дороги, я стал упрашивать водителя взять меня. - Тот был непреклонен. Конечно, все пошло немного не так, как я думал, но жалеть о задержке здесь долго не пришлось.*

До пришествия французских колонистов, земли, где сейчас находится мегаполис, населяли индейцы, представители культуры строителей курганов, благодаря которым Сент-Луис получил свое прозвище «Город курганов». США приобрели Сент-Луис у Франции в 1803 году в результате сделки, получившей название «Луизианская покупка».

15:12 *Город оставляет приятное впечатление. Многоэтажная архитектура начала прошлого столетия делает его в чем-то похожим на старые кварталы Нью-Йорка. Я нашел огромную металлическую арку GateWay Arch, взмывающую прямо в небо. Конечно, я заметил ее сразу, как только стал прогуливаться по городским улицам. Не увидеть это сооружение издали было бы невозможно из-за его 192-метровой высоты. Со смотровой площадки, находящейся на самой верхушке арки, открывается изумительный вид на сам город с одной стороны и на реку Миссисипи – с другой. В окрестностях простираются холмистые прерии и известняковые курганы Кахокии. В основании арки, получившей прозвище «Врата на Запад», находится музей истории Америки. Там я встретил молодую русскую девушку, живущую в Штатах, и ее друга, приехавшего к ней в гости из Москвы.*

Кроме того, я дважды ходил в библиотеку, чтобы написать письма родным. То же я делал в Баффало. Очень удобно, потому что во всех библиотеках интернет бесплатный.

20:43 *Я снова в пути. Со мной сидит Франсиско – полицейский на пенсии из Айовы, мечтающий стать шерифом. Невероятно обаятельный человек, он поддерживает бодрую атмосферу во всем автобусе, обращаясь чуть ли не к каждому его пассажиру:*

- Привет! Что это вы такое интересное читаете?

- Фильм! А можно с вами посмотреть?

- Приятного аппетита, мэ? Можно к вам присоединиться?

- Так ты серьезно из России?

К слову, почти весь «удар» пришелся на меня, потому что я сидел на соседнем с ним кресле. Сон я без сожаления отложил на потом, да мой сосед это сделать мне и не позволил бы. Франсиско расспросил меня обо всем, чем можно и в, свою очередь рассказал про свою работу и семью. С особенным удовольствием он рассказывал о трех своих красивых и добрых дочерях:

- Алэкси, я бы хотел познакомить тебя с ними.

Мы ехали вместе около трех часов. Потом Франсиско вышел на станции какого-то городка, где его встретила красивая девушка с длинными светлыми волосами – его дочь.

23 сентября. Трасса 66.

5:10 *Лесостепь и зеленые холмы восточных штатов, так напоминающая родные края, где я рос, где бегал по пшеничным полям и лазил по ветвистым кленам и каштанам постепенно сменяется невиданной ранее природой - пустынями, горами и кактусами*

величиной с человеческий рост. Остановка в городе Талса штата Оклахома.

11:10 Становится жарко. Сейчас мы едем через тexasский городок Грум, один из 14 городов-призраков, находящийся на трассе 66. Грум почти полностью забыт: брошенные здания кафе и мотелей, заржавевшие остатки заправочных станций. Среди редких ферм появляется водонапорная башня Britten U.S.A., одна из опор которой намеренно сделана конструкторами короче другой и белый металлический крест высотой 57 метров, второй по величине в западном полушарии планеты.

Трасса 66 изначально была построена для перевозки грузов и мало кто, помимо водителей-дальнобойщиков ездил по ней, поэтому 66-я была прозвана «самой одинокой дорогой». Когда же Штаты выбрались из Великой Депрессии, многие люди стали путешествовать в гости к родственникам и просто так, а раз трасса была кратчайшим путем между Лос-Анджелесом и Чикаго, она приобрела популярность. Населенные пункты вдоль дороги немало выиграли от большой интенсивности движения, но позже все они вымерли, когда новые шоссе обошли их стороной.

12:07 При подъезде к Амарилло штата Техас я увидел конный музей. Город был основан в 1887 году как железнодорожная станция на линии «Форт-Уэрт-Денвер» и как центр торговли сельскохозяйственной продукцией. Сегодня это важный промышленный центр северного Техаса, один из крупнейших в США поставщиков гелия. Колонна в честь этого элемента системы Менделеева – местная достопримечательность. Неподдалеку от города расположена инсталляция вкопанных в землю автомобилей «Cadillac Ranch», созданная креативными художниками в 1974 году.

Раскаленная почва, да и вся атмосфера Амарилло уже отдает Диким западом, а номерные таблички с надписью “Texas” на припаркованных автомобилях окончательно удостоверили меня, что я нахожусь в Техасе. Американское стремление к простоте выражается даже в этой прямоугольной жестянке. Если в России каждой области присвоен свой номер, не зная который, не всегда можно догадаться, в каком регионе зарегистрирована машина, то в США принадлежность к тому или иному штату более наглядна. Значительно легче понять и то, о чем говорит дорожный знак, потому что свое наставление он выражает словами, а не разноцветными геометрическими фигурами с палочками или без них, так что растолковать его как-то не так будет трудно. С одной стороны, это хорошо, ведь в дороге водителю не приходится вдаваться в глубокие размышления относительно значения того, или иного знака. Но с другой стороны, если водитель опытный и он хорошо знает правила дорожного движения, ему будет достаточно быстро взглянуть на знак как на символ, а не читать его словно инструкцию.

Улица, по которой я шел, была полностью выложена камнем. Машин было очень мало, поэтому с одинаковым успехом можно было идти как по тротуару, так и по проезжей части. На самом деле в ближайших кварталах я не нашел ничего очень интересного кроме гипсовой скульптуры ярко разукрашенной лошади и памятника у банка, изображавшего бабушку, читающую своим внукам Библию. Местная автостанция выглядела очень заброшенно и уныло как снаружи, так и изнутри. Единственное, что изрядно развеселило меня в ней, так это надписи на дверях в не самые чистые для Америки уборные, где «мужчины» на испанский манер назывались “Caballeros”, а женщины – “Dames”. В юго-западных штатах количество мексиканцев больше, чем где бы то ни было в Америке, да и до границы с Мексикой отсюда рукой подать. Уехать из Амарилло, как я позже убедился, было труднее, чем попасть сюда. Желающих на мой автобус было больше, чем он мог с собой увезти. Спасло меня только то, что я правильно оценил ситуацию и вовремя занял очередь.

18:25 Остановка на один час в Альбукерке, крупнейшем городе штата Нью-Мексико. Город был основан испанцами в 1706 г. и назван в честь герцога Сан-Фелипе де Альбукерке.

Стоит невыносимая жара. Если не заходить периодически в помещения с кондиционерами, становится дурно. В такие моменты начинаешь по-настоящему ценить холодную содовую...

24 сентября. Большой Каньон (штат Аризона). 2 дня до вылета в Сиракьюс. 4 дня до вылета в Россию.

00:30 Флагстаф – ближайший к заповеднику Большой Каньон туристический городок. Вот и последствие непредвиденной задержки в Сент Луисе – нужно думать, как и где скоротать ночь.

3:15 Сидя в помещении, я смог немного отдохнуть, хотя сном, конечно, это не назовешь. Когда автобусную станцию собирались закрывать, приятный старичок, только что подметавший пол, разрешил мне поставить на зарядку аккумулятор фотоаппарата. В Америке, кстати, форма электрической вилки отличается от российской, вдобавок там другое напряжение – 110 В. Ночи в юго-западных штатах, несмотря на изнуряющую жару днем, довольно холодные. Еще не зная, что делать до рассвета, я оделся в самое теплое, что у меня было – джинсы, свитер и легкую куртку и пошел по улице, которая, без сомнения, была главной в маленьком городке. Кругом на обозримом расстоянии не было ни души. Я увидел большой круглосуточный магазин с горящими витринами и пошел поближе к свету и людям. Если отнестись к походу в магазин как к музею, то изучение его экспонатов становится весьма интересным занятием. Особенно меня привлекли товары для Хэллоуина. Здесь, как и во всех супермаркетах страны, задолго до праздника нечистой силы появился уголок, посвященный любимому американцами празднику.

7:50 В Макдональдсе я купил кофе и подкрепился имевшимися у меня консервами. Воспользовавшись безлюдностью заведения, я скрылся в дальнем конце зала, удачно прикрытом небольшой перегородкой, и с удовольствием вздремнул. Появившиеся вскоре местные жители, оторвавшись от газет, с охотой ответили на все мои вопросы о Большом Каньоне. Так что, к тому времени, как рассвело, я уже знал, как добраться до него и нашел микроавтобус «Шатл», единственный дорожный транспорт, курсирующий между Флагстафом и заповедником.

10:05 У меня в запасе целых восемь часов. Узнав в туристическом центре, что можно отправиться в поход на дно каньона, я пошел по направлению к нему и неожиданно столкнулся со стадом оленей, мирно пасущихся на лужайке... Близость туристических домиков, которых здесь в изобилии, похоже, нисколько не смущает парнокопытных.

Вот он! Сейчас я понимаю, что в мире не найдется места, которое я хотел бы увидеть больше, чем то, что вижу сейчас перед собой! Апокалипсичная трещина в земле, словно гигантский овраг, уходит своими крутыми каменистыми склонами куда-то глубоко вниз. В то же время из недр земли возносятся к небу окрашенные в бурый цвет гряды камней и скал. Подумать только, но каких-то шестьдесят миллионов лет назад река Колорадо текла по равнине. Постепенно она проторила себе дорогу через породу, но на этом не успокоилась – каньон и сейчас постоянно растет из-за эрозии. Ни одна фотография не передаст того ощущения, которое испытываешь, глядя на это великое архитектурное сооружение природы, одновременно страшное и прекрасное своей грандиозностью - Большой Каньон тянется между несколькими штатами на 270 миль, достигает 10 миль в ширину и 1 мили в глубину.

10:27 (больше 7 часов до автобуса) Я начал спуск вниз. Тропинка прорублена по периметру каменных склонов Она непрерывно граничит с пропастью. По дороге мне встречаются туристы со всего мира. Я настолько привык, что каждый встречный здороваются со мной, что невольно и сам стал наперед приветствовать каждого путника. Что касается возрастного контингента туристов, делающих переходы по каньону, то это были мужчины и женщины от 20 до 60 лет. Некоторые, как впрочем, и я, даже не захватили с собой какой-нибудь шляпы от палящего солнца. Другие заблаговременно обзавелись всем необходимым, даже туристическими палками.

11:39 Рыжая пыль, поднимаемая с дороги, уже придала моим новеньким кедам оттенок ржавчины. Когда светит солнце, в особенности, когда заря только занимается

или день близится к концу, каньон становится похожим на красный Марс. Но набегают облака и скалы меняют цвет на голубовато-серый. Мертвая тишина самого каньона больше завораживает, чем устрашает. Но, несмотря на кажущуюся отверженность этого места от всего живого жизнь сумела пробиться даже здесь, сквозь камни и бесплодные почвы. Растительность в основном представлена кактусами и папоротниками, но иногда на склонах или в основании каньона можно увидеть редкие деревья. Мне попалось несколько белок. А до этого – таблички, предостерегающие любителей животных от общения с этими милыми существами: «Зверьки-то кусаются!» По дороге оборудовано несколько мест для отдыха. В беседках можно найти тень, в кранах – воду. Но я ограничиваюсь самым необходимым и, пополнив свой питьевой запас, иду дальше...

13:09 (5 часов до автобуса) Кажется, я достиг середины пути. Тропинка внизу каньона кажется уже не такой далекой. Странно только то, что мне навстречу постоянно идут люди, но на этой тропинке не видно ни одного человека.

14:23 (3,5 часа до автобуса) Навстречу мне шел обливающийся потом парень. Увидев у меня в руках бутылку, он обрадовался и воскликнул:

- Water!

Я охотно поделился своим запасом и на всякий случай поинтересовался:

- Are you OK?

С ним все было в порядке. Хотя он и выглядел изнуренным, но, похоже, не жалел, что довел свой организм до такого состояния. Я вдруг понял, почему тропинка в основании каньона казалась безлюдной. Люди там, разумеется, были, и через какое-то время я различил их в виде точек. Насколько обманчиво было расстояние! Кажущаяся близкой, дорога внизу заставила меня забыть о времени, которого становилось все меньше. Сейчас я достиг самых глубин. Осталось увидеть реку Колорадо, до которой, как я полагаю, нужно немного пройти по дну каньона. Но нужно торопиться, поэтому я, как могу, ускоряю шаг...

14:57 (3 часа до автобуса) Градусник показывает 39 градусов Цельсия. Я миновал Индейский Сад, палаточный городок, но реки все еще не видно. Встретившиеся туристы сказали, что до реки идти не меньше часа. Я смотрю на часы и теперь ясно осознаю, что могу не успеть на последний шестичасовой автобус во Флагстаф. Времени осталась так мало, что не попади к вечеру в город, я не успел бы доехать до Сакраменто и опоздал бы сначала на один самолет, а потом и на другой из Нью-Йорка в Москву. Перспектива эта меня не обрадовала.

Начинаю бежать, пока могу, уstraивая короткие передышки. Сердце готово вырваться из груди. На пути несколько раз взгляд останавливается на табличках с надписью «Не стремитесь возвращаться из похода в тот же день, когда вы его начали»... Я бы с удовольствием последовал этому совету, ведь в палаточном городке, покрытом тенью от растущих здесь деревьев, были все условия, чтобы провести здесь ночь.

15:24 (2,5 часа до автобуса) Добравшись до основания, я посмотрел ввысь и попробовал сопоставить свои силы с оставшимся временем и расстоянием до поверхности: у меня есть всего 2,5 часа для дороги, спуск по которой занял порядка 4 часов. Правда, вниз я шел не спеша. Нужно чудо, потому как идти уже становится тяжело. Но появляется план, немного рискованный, но...

16:05 Где-то внизу я заметил женщину из Швейцарии, с которой разговаривал еще находясь внизу. Она с рвением что-то объясняла стоящим вокруг нее туристам. Вдруг она показала в мою сторону и сказала: «Руссо». Теперь понятно, своими движениями она показывала, как я карабкаюсь вверх.

Я с хорошей скоростью поднимаюсь вверх, сокращая расстояние между дорожками извилистой тропы там, где это возможно. И физически это делать сейчас значительно проще, чем идти, потому что задействованы другие мышцы. Продолжая в том же темпе, я наверняка успею на автобус.

17:03 Очередной подъем. То, что произошло дальше, длилось не больше трех

секунд. Казавишиеся надежными, оба камня не выдержали моего веса и я стал срываться вниз... В уме лишь промелькнула мысль о том, что подо мной огромное ущелье и лишь небольшая дорожка, над которой я уже успел высоко взобраться. Но я наткнулся на что-то. Поднялась густая пыль. Туристы, идущие за мной, не на шутку испугались. Все-таки спешка – плохое дело. Всю оставшуюся дорогу наверх я корил себя за то, что сразу не рассчитал имеющееся у меня время, и мое путешествие чуть не стало последним. А ссадины и царапины еще долгое время будут напоминать мне о моем безрассудстве.

19:20 Когда я уже добрался до поверхности, на глаза попала статистика несчастных случаев, происходящих на Большом Каньоне: более 250 человек погибает здесь каждый год... Как мне, наверно, повезло. Но сейчас я еду в автобусе, на который все-таки не опоздал. Пишу, хотя меня подташнивает и раскалывается голова...

25 сентября. Калифорнийский сон.

10:10 Все-таки долгий сон – хорошая штука. После вчерашнего инцидента осталась лишь непонятная эйфория. Я подкрепился купленными напоследок во Флагстафе картофельными чипсами и соком.

12:29 Сейчас мы проезжаем мимо места, где среди гор стоит более четырех тысяч ветряных мельниц, преобразующих энергию ветра в электрическую. Ветропарк *Atlamont Pass Wind Farm* появился в калифорнийских горах еще в 1970-х годах после энергетического кризиса. Тогда ветряные электрогенераторы считались одним из самых перспективных источников энергии. Преимущество этого специфического участка состоит в том, что на Центральных равнинах Калифорнии развиваются низкие потоки воздуха, которые затем приносят с собой прохладный прибрежный морской воздух через этот парк, приводя турбины в движение с максимальной скоростью. Средняя мощность "долины мельниц" составляет примерно 100 мегаватт и сравнима с мощностью атомной электростанции. Однако в последнее время экологи стали выступать за прекращение работы мельниц – генераторы построены как раз на маршруте миграции диких птиц.

13:23 Сан-Бернардино – одно из старейших поселений в «Золотом штате» Калифорния. Местное население долины Сан-Бернардино и окрестных гор называли горцами или серрано. Они жили неподалеку от места, сегодня называемого Большим Медвежьим Озером, и назывались юхавиатам, что означало «люди сосны». В 1866 году, для расчистки места для переселенцев и золотоискателей, военизированные соединения населения штата организовали 32-дневную кампанию по вытеснению юхавиатам из этих мест. Лидер племени Сантос Мануэль увел своих людей из исконных земель проживания к подножию Сан-Бернардинских гор, в деревенскую зону. В 1891 году правительство США основало в этой зоне племенную резервацию и назвала её в честь Сантоса Мануэля. В 1883 году здесь была создана Южно-калифорнийская железная дорога. Вторая мировая война принесла району военную авиабазу «Нортон». В 1948 году братья МакДональды основали фирму по производству фаст-фуда и назвали её в свою честь — *McDonald's*. В 1980 году случился большой пожар, названный *the Ranogata Fire*, который уничтожил 284 жилых дома. В самом конце XX века военная база Нортон закрылась для того, чтобы стать международным аэропортом Сан-Бернардино. В пригороде расположены виноградные плантации. Вот где рождается распространяемый по всей стране в красных коробочках Калифорнийский изюм!

16:05 Лос-Анджелес находится на побережье Тихого океана. Даже не верится, но ничего кроме воды уже не отделяет меня от Владивостока. Город Ангелов, как еще называют Лос-Анджелес – второй по численности населения город США после Нью-Йорка, один из крупнейших мировых культурных, научных, экономических, образовательных центров. Но, конечно же, больше всего он известен благодаря колыбели американского кино – району под названием «Голливуд», где еще в далеком 1909 году начала свое строительство первая киностудия, основанная компанией *Selig Polyscope Company*. Сегодня большая часть киноиндустрии сосредоточена в окрестностях, таких

как Вестсайд, но значительная часть вспомогательной индустрии, такой как эффекты, освещение, реквизиты и окончательный монтаж, остается в Голливуде, как и съемочная площадка Paramount Pictures. На холмах показались буквы «HOLLYWOOD» и мне сразу вспомнились рассказы Тома О'Хара, ведь он долгое время жил в Калифорнии. В середине 60-х годов, когда ему было всего 16 лет, он в одиночку на попутках добрался сюда с восточного побережья. Тогда автостоп или, как его называют в Америке "hitch-hiking", не был запрещен – водитель не боялся брать случайного попутчика, а попутчик не принимал водителя за серийного убийцу или маньяка. В молодости Том участвовал в пивных вечеринках, проводящихся прямо перед огромными белыми буквами на южном склоне горы Маунт-Ли. Сегодня этот символ киноиндустрии оборудован системой безопасности. Так что подойти к нему ближе, чем на 50 ярдов не удастся – сработают детекторы движения, включится сигнализация и приедет полиция. Такие серьезные меры были приняты где-то в 2000 году из-за участившихся случаев вандализма. У знака интересная история. Изначально на нем было написано слово «HOLLYWOODLAND», и создавался он с целью рекламы новых жилых кварталов на холмах над районом Голливуд города Лос-Анджелес. Каждая буква была 9 метров в ширину и 15 метров в высоту и содержала около 4 тысяч лампочек. Знак был официально открыт 13 июля 1923 года. Предполагалось, что он простоят около полутора лет, однако с развитием американской «фабрики грёз» и обретением ей мировой известности знак решили оставить. Знак стал настолько плотно ассоциироваться с Голливудом, что в сентябре 1932 года актриса Пег Энтуисл совершила самоубийство, прыгнув с буквы «Н», выразив протест Голливуду, который её отверг. В начале 40-х годов официальный хранитель знака Альберт Кофе вёл автомобиль по дороге на Маунт-Ли в состоянии алкогольного опьянения, потерял контроль над управлением и, упав с утёса, врезался в букву «Н». Альберт Кофе не пострадал, но его Форд 1928 года выпуска и буква «Н» были разбиты. В 1949 году знак восстановили, причём последнее слово «LAND» было удалено. Не раз знак становился предметом для шуток, и разные смельчаки формировали из надписи другие слова, прикрывая части букв. Так, например, в январе 1976 года в честь нового закона штата Калифорния о марихуане знак был изменён на «HOLLYWEED», что означало уже не «святой лес», а «святая трава».

∞:∞ Каждый миг, каждый день, в мыслях и наяву я шел к тебе. Ты стала наваждением сумасшедшего и любимой девушкой искателя приключений. Калифорния... Здесь круглый год тепло.