

ЖИЗНЬ И ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ СИТУАЦИИ
МОТОЦИКЛИСТА НА БЕЗДОРОЖЬЕ

ПОКОРИТЬ ЖЕЛЕЗНОГО ГИГАНТА: ГРЭМ ДЖАРВИС



“КТО-НИБУДЬ ЗАДУМЫВАЛСЯ О ТОМ, ЧТО ГРЭМ ДЖАРВИС,
ВОЗМОЖНО, НЕ ЧЕЛОВЕК ВОВСЕ?”

ТРИАЛ И МОТОКРОСС

16+

Грэм Джарвис
Покорить железного
гиганта. Жизнь и
экстремальные ситуации
мотоциклиста на бездорожье

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=65794234
SelfPub; 2021*

Аннотация

Это автобиография Грэма Джарвиса: от первого велосипеда и вилли до заслуженного мирового статуса «Короля Хард-эндуро». Книга познакомит читателя с настоящим Грэмом Джарвисом – многократным чемпионом Хард-эндуро (Erzberg Rodeo, Romaniacs, Sea to Sky, Tough One, Hell's Gate) и Триала. Вы узнаете о его нелёгкой жизни, переживаниях и поражениях на пути к поразительным победам, и о том, что может достичь человек, когда в нем есть упорство и значимая цель в жизни.

Представьте, вы много лет готовитесь к тяжелейшей мировой гонке; после 8-10 часов нечеловеческой нагрузки вы финишировали первым, отпраздновали свою победу, разбрызгав шампанское... А после к вам подходит организатор и сообщает, что по определённым техническим причинам победу отдают другому. И это повторилось на следующий год, и на третий

(!)(хорошо, хоть вы не успели облиться шампанским). Вы бы сдались? Вот Грэм не сдался и продолжил свой путь к цели. И в итоге в его жизни появились и титул чемпиона, и победы, и брызги шампанского!

Содержание

Предисловие от переводчика	5
Благодарности	9
Примечание автора	10
Глава 1	12
Глава 2	34
Глава 3	57
Конец ознакомительного фрагмента.	78

Грэм Джарвис Покорить железного гиганта. Жизнь и экстремальные ситуации мотоциклиста на бездорожье

Предисловие от переводчика

Перед вами перевод автобиографической книги Грэма Джарвиса, которая описывает его путь от первого велосипеда и первого вилли до заслуженного мирового статуса «Короля Хард-эндуро». Поскольку автор немногословен в жизни, его книга – отличный источник для людей со всего мира, позволяющий узнать, каков на самом деле Грэм Джарвис – многократный чемпион Хард-эндуро (Erzberg Rodeo, Romaniacs, Sea to Sky, Tough One, Hell's Gate) и Триала. Вы узнаете о его нелёгкой жизни, переживаниях и поражениях на пути к поразительным победам. Вы познакомитесь с настоящим характером человека, которого не видно за всегда

невозмутимым выражением лица Гримбо (как иногда называют Грэма, от слова «grim» – «угрюмый»), и что может достичь человек, когда в нем есть упорство и значимая цель в жизни.

В русскоязычном мире число людей, глубоко уважающих достижения и технику езды Грэма Джарвиса, – просто бесчисленное множество. Полагаю, для многих эта книга – отличный способ узнать, что происходит за кулисами одного из самых экстремальных, изнуряющих, дорогих видов мотоспорта и его самого яркого представителя на сегодняшний день.

Перевод книги на русский язык осуществлен при спонсорской поддержке НИИ «Исследования поведения человека в экстремальных ситуациях», руководителем которого является академик Европейской академии наук Украины Dr. Мальцев Олег Викторович.

В русской версии данной книги я старалась максимально сохранить стиль повествования и придерживаться оригинального текста, насколько это возможно. Поскольку Грэм Джарвис родом из Великобритании, в книге присутствует множество идиом и выражений, свойственных британцам; такие выражения сформулированы на русском языке без потери смысла и юмора.

Думаю, каждый из вас сможет почерпнуть для себя что-то важное из этой книги, независимо от того, занимаетесь ли вы Хард-эндуро, Триалом, Мотокроссом или любым дру-

гим видом спорта. Кого-то вынуждает жизнь, а кто-то сам стремится стать чемпионом. Так или иначе, независимо от поставленной цели – будь то победа на Эрцбергском родео (Erzberg rodeo), победа оппонента в поединке или выполнение задачи в профессиональной деятельности, – принципы едины.

В любой деятельности на том или ином этапе возникают духовные, психологические, физические препятствия, с которыми человеку предстоит справиться. На мой взгляд, данная книга интересна тем, что описывает и демонстрирует на примерах из жизни, чего может достичь человек при наличии упорства, мудрого ментора, условий и значимой цели. Это те компоненты, которые современное общество не считает необходимыми. Однако именно эти составляющие сделали Грэма лучшим в мире гонщиком Хард-эндуро. При этом он остался крайне скромным человеком и по сей день считает, что ему есть чему поучиться и куда расти.

Каково было бы Вам? Представьте, что вы много лет готовитесь к тяжелейшей мировой гонке; после 8-10-ти часов нечеловеческой нагрузки вы финишировали первым, отпраздновали свою победу, разбрызгав шампанское... А после к вам подходит организатор и сообщает, что по определённым техническим причинам победу отдают другому гонщику. Что бы сделали вы? Вы бы продолжили следовать за мечтой, если бы все это повторилось и на следующий год, и на третий (хорошо хоть в третий раз вы не успели облить-

ся шампанским)? «Первым пересечь финишную черту три раза подряд только для того, чтобы тебя дисквалифицировали» – вы бы сдались? Вот Грэм не сдался и продолжил свой путь к цели. И в итоге в его жизни появились и титул чемпиона, и победы, и брызги шампанского.

Я выражаю благодарность моему шефу и наставнику Dr. Мальцеву Олегу Викторовичу за возможность и созданные условия для перевода данной книги на русский язык. Спасибо Грэму Джарвису за подробную, интересную и искреннюю автобиографию. И спасибо Сандре за помощь в предоставлении материалов.

Мне также выпала честь переводить уникальную [беседу-интервью](#) Dr. Олега Мальцева и Грэма Джарвиса о тренировке Хард-эндуро, в которой были рассмотрены основные этапы обучения езды по бездорожью.

Поклонников мотоспорта и офф-роуд мотоциклистов в ближайшее время ожидает сюрприз – совместная книга Dr. Мальцева и Джарвиса о навыках, Эндуро, Хард-эндуро и программе тренировки, изложенной простым научным языком!

Канькей Турсунбаева (Июнь, 2021)
tursunbaeva.kanykei@gmail.com

Благодарности

Книга посвящена Джеку и Элли

Я хотел бы поблагодарить следующих людей за помощь в создании данной книги: Джеймса Хогга, Пола Мерфи, Тима Бейтса, Люсинду МакНейл, Алана Самсона и Джона Халма из журнала *Trial Magazine UK*. Я также хотел бы выразить огромную благодарность моей девушке Сандре за то, что навела меня на правильные мысли и маме с папой за их рассказы и фотографии.

Примечание автора

Те, кто знает меня, вероятно, будут удивлены тем, что я написал книгу. Удивлены – это еще мягко сказано. Я известен тем, что разговариваю в основном сидя на мотоцикле, и должен признаться, что я немного опешил, когда мне впервые предложили написать книгу. Есть только одна вещь, которую я ненавижу больше, чем разговаривать, и это разговаривать о себе, поэтому мой первый ответ на вопрос «не хотите ли вы написать автобиографию», был: «Нет. Ни за что!»

Через несколько дней, издатели снова обратились ко мне.

Они сказали: «Вы будете говорить только с одним человеком. Он поможет вам написать книгу».

Я все еще не был уверен.

Если вы выполните поиск в YouTube по запросу «Грэм Джарвис», то вы обнаружите сотни видеороликов; какие-то из них – видео с GoPro, которые я снимал во время гонок Хард-эндуро (Hard Enduro), таких как «Эрцберг» (Erzberg) или «Романьякс» (Romaniacs), или отрывки из ранних Триалов, когда я потерпел неудачу или делал круговое вилли на горе. Но, если вы поищите в YouTube «Интервью с Грэмом Джарвисом», то вы найдете всего лишь два видео: одно интервью со мной для немецкого веб-сайта длительностью несколько минут, в котором я почти ничего не говорю, и промо-видео обо мне, для шоу Transworld Sport в 2012 году, в

котором я тоже практически ничего не сказал.

Все это не предвещало ничего хорошего.

В конце концов, после долгих размышлений, мне удалось раскрыть в себе талант, и процесс написания книги стал доставлять мне радость, потому что на меня нахлынули воспоминания. Забавно как ты начинаешь вспоминать определенные ситуации, когда начинаешь говорить. И поскольку я участвую в гонках уже давно, то недостатка в историях не испытывал. Не все из них можно повторить, но те, которые можно было, оказались в этой книге.

Глава 1

Для человека, который занимается мотоспортом, это достаточно нетипично, но, насколько я помню, в моей семье и среди родственников нет ни одного человека, кто бы этим занимался – не любителя, не профессионала. Дух соперничества я унаследовал от моего дедушки, который немного занимался боксом, но, насколько мне известно, он единственный член семьи, кто как-то был связан со спортом. Мой отец двадцать пять лет проработал в типографии, а моя мать была домработницей. Конечно, если они ничего не скрывали от меня об одном из моих родственников, или о том, что тайно были в команде мотоциклистов и ездили с коляской сбоку по выходным, то я могу совершенно категорично заявить о том, что я первый человек из своей родни, который делает что-то мало-мальски впечатляющее на двух или четырех колесах.

Мой первый велик был в прямом смысле из леса, его нашли за нашим домом, в местечке под названием Стерри в графстве Кент. Стерри находится примерно в трех милях от Кентербери и самый интересный факт о городе, который я могу вам поведать и который я выискивал в Википедии, заключается в том, что Орландо Блум ходил в одну из местных школ. Бьюсь об заклад, что он никогда не выигрывал Junior Kickstart! (*прим. пер.: Junior Kickstart – программа о соревнованиях подростков-мотоциклистов.*)

Я родился 21 апреля 1975 года, и примерно через четыре года после моего рождения мой отец вошел через черный ход с чем-то подозрительно похожим на детский велосипед (хотя недавно, изучив фотографию, я понял, что это был девчачий велосипед!).

«Смотри, что я нашел», – сказал он.

«Это чье, Клифф?», – спросила мама.

«Думаю, ничье. Я нашел его брошенным в лесу. Он немного ржавый, нет тормозов, но для Грэма сойдет».

Ну да, кому вообще нужны тормоза?

Лесная местность, о которой говорил отец, была похожа на детскую игровую площадку, и именно туда ходили все дети моего района после школы и по выходным. Я думаю, что примерно с четырех до пятнадцати лет 90 процентов свободного времени я проводил там, и большая часть моих воспоминаний связаны с ездой на велосипеде или мотоцикле.

Я помню, насколько я был взволнован, когда получил этот первый велик, но я не помню, чтобы я на нем ездил. По словам моего отца и брата Бэрри, первое, что я сделал, когда сел за его руль, – это вилли на заднем колесе. В этом возрасте вилли обычно делают, упираясь обеими ногами в землю, но я начал ездить на заднем колесе, по их словам, всего через пару дней. Насколько я помню, это стало моей визитной карточкой и теперь вы знаете почему. Видимо для меня это было естественно.

Следующий велик мне купили, когда мне было примерно

6 лет, и это было совсем другое дело! По сути, как раз после того, как он у меня появился, я просто приклеился к сиденью. Хотите – верьте, хотите – нет, мой отец нашел этот велик на свалке (в те дни времена были тяжелые), и, хотя я не помню название велика, у него были большие колеса и тонкие шины. Это было до того, как в наших краях появилась марка VMX. Причина, почему появление VMX было так важно в том, что их дорожные шины позволяли скользить, а в 1970-х и 1980-х годах в Британии молодых парней оценивали по одному из двух критериев: во-первых, насколько далеко вы можете ехать, делая вилли, и во-вторых, как далеко вы можете скользить. Будучи человеком, который уже овладел искусством вилли на колесах, этот велик уже позволил мне скользить, делать заносы. Я не хотел бы заниматься саморекламой (хотя я буду это делать), нужно отметить, что я был чертовски хорош даже в том возрасте.

Однако на этом велосипеде, я мог скользить, но не мог делать вилли, и одна из причин состоит в том, что велосипед был вдвое больше меня и, вероятно, предназначался для ребенка лет десяти или младшего подросткового возраста. Но мне было все равно. Скользить на этом велике было чем-то невероятным.

Несмотря на то, что у меня были брат по имени Бэрри (старше меня на пять лет) и сестра по имени Рита (старше меня на семь), думаю, именно из-за меня родители начали осознавать истинные финансовые затраты на воспитание де-

тей. Дело в том, что я изнашивал задние шины так, как обезьяны пожирают бананы, а в то время шины были не дешевыми. Хотя если подумать, они и сейчас не такие уж и дешевые.

Мою страсть к скольжению вдохновили регулярные поездки по местному гоночному треку и это было моим первым знакомством с мотоспортом. Команда называлась «Кентерберийские крестоносцы», ее больше не существует, но члены команды участвовали в гонках на стадионе Кингсמיד. В свое время «Крестоносцы» были довольно большой командой и выиграли национальный чемпионат еще в 1978 году.

Хотя начало 80-х не было золотым веком спидвея (гоночного трека), он все еще был намного популярнее, чем сегодня, а гонщики были настоящими звездами. Брюс Пенхолл, Ханс Нильсен и Саймон Вигг – вот лишь некоторые из имен, которые я помню с тех времен, и они вдохновили меня на попытки и на то, чтобы я обанкротил своих родителей. Я, должно быть, неплохо поработал в этом направлении, потому что вместо того, чтобы платить за просмотр гонок, как все нормальные люди, мы иногда пробирались через дыры в заборе. Это было не только увлекательно, но и означало, что у отца теперь будет больше денег на шины, так что все в порядке. Однако, спидвеем это не закончилось. Когда мы выезжали куда-нибудь с семьей, скажем, в сафари-парк или куда-нибудь еще, как минимум одному из нас приходилось прятаться на спине другого, накрываясь ковриком, или еще

чем-нибудь.

Когда речь заходит о Спидвее, то первым делом я всегда вспоминаю атмосферу. Я понятия не имею, сколько туда приходило людей, возможно, несколько тысяч. Но семилетнему-восемилетнему пацану они казались миллионами. Кстати, сам вид спорта довольно шумный, он зажигал болельщиков и действительно заводил их, так что я прекрасно помню, что некоторые выражения людей были довольно красноречивыми. Гонщики часто делают вилли в начале гонок по спидвею (хотя не всегда преднамеренно), и я помню, как однажды гонщик упал на задницу и весь стадион начал смеяться. Впрочем, это меня не оттолкнуло от вилли.

Пока я делюсь этими ранними воспоминаниями, я думаю, стоит упомянуть школу, это будет очень быстро.

В общем, я ненавидел ее. Мне там не нравилось. Я действительно терпеть не мог школу. Меня нельзя было назвать общительным, меня не интересовали какие-либо предметы, все, что мне хотелось делать – это кататься на моем велике. Самое ужасное время наступало тогда, когда нужно было возвращаться в школу после летних каникул. Если бы я был азартным человеком, то я бы поставил на то, что многие люди, которые читают это, понимают, о чем я говорю. Это чувство охватывало меня примерно за неделю до окончания каникул. Моя мама или кто-нибудь другой говорили что-то вроде: «Через неделю начнется учеба», и в тот момент, когда они это говорили, мой мир начинал погружаться

во тьму. Облако, которое начинало затмевать мой мир, говорило: «Скажи прощай – веселью, и привет – скуке».

Вся моя жизнь вращалась вокруг игр на открытом воздухе на велике и, если я не был за рулем, я был несчастлив. Это не преувеличение. Это то, ради чего я жил. Иногда папа приходил встречать меня из школы, и он никогда не мог понять, почему я всегда был первым, кто выходил из школьной двери. А я всегда был самым первым. Как штык. Оглядываясь назад, думаю, что это произошло, потому что я меньше всего хотел находиться там, и я превратил это в целое искусство – быстро сбегать оттуда. Хитрость заключается в том, чтобы на последнем уроке находиться как можно ближе к двери в конце класса и, что более важно, быть готовым бежать, как только прозвенит звонок. Большинство учеников тратили несколько минут на то, чтобы собрать свои вещи и поболтать после того, как прозвенел звонок, к этому времени я уже был на полпути домой. Когда звенел звонок, меня охватывала волна облегчения. Как будто я победил в настоящей напряженной гонке.

Настал рассвет ВМХ, и Дед Мороз принес мне и моему брату по велосипеду. Работа над навыками и испытания были бесконечными.

У нас была банда, у всех были велосипеды. Все мы были похожи: время от времени мы могли смотреть телик, но большую часть времени, если ты не в школе, не спишь или пьешь чай, то значит ты катаешься.

Безусловно, крупнейшим событием во всем Кенте в начале 1980-х годов, по крайней мере в моей жизни, стало открытие нового трека ВМХ в Херн-Бэй. Поскольку соревновательный характер дедушки явно выходил на первый план, я спросил отца, согласится ли он со мной участвовать в гонке. К счастью, он сказал «да», и после того, как я прибыл на трек, я поднялся на один из холмов и пытался проделать несколько трюков. Вы, наверное, думаете, что именно здесь я заразился Триалом, но это не так. Впрочем, это не так уж и важно, где именно. Я приехал туда, чтобы участвовать в гонках, и единственное, о чем я мог тогда думать, это то, что я должен прийти первым. Если вы спросите моих родителей или моего брата и сестру, каким я был в детстве, то помимо того, что они скажут, что я молчал – а я действительно молчал – вероятно, они скажут что-то вроде: «Грэм всегда должен был побеждать!» Я думаю, что мой брат Барри испытал это на себе больше, чем кто-либо другой, потому что мы много играли вместе, и я подозреваю, что я время от времени действовал ему на нервы, поскольку мое желание победить было на грани одержимости. Очевидно, это часть моего ДНК, так что можно сказать, что победа была моим первым стремлением.

Как ни странно (хотя в этом нет ничего удивительного) в детстве я начинал много разговаривать только после Триала. Папа вспоминает, что мы могли проехать весь путь до Скарборо, и я мог не сказать ни слова, а вот на обратном пу-

ти, если у меня все прошло хорошо, то я вовсе не затыкался! В качестве стимула отец мне говорил, что, если я хорошо справлюсь в Триале, мы можем остановиться в ресторане Little Chef по дороге домой, и я смогу заказать из меню все, что захочу. Для человека, который любит еду почти так же сильно, как любит побеждать, это было идеальной мотивацией, и отцу это стоило целого состояния.

Не помню, чтобы я особенно нервничал, когда выстраивался в линию на старте гонки ВМХ. Мы проложили собственный трек в лесу возле дома, и, несмотря на разницу в условиях, я уже был тертым калачом, когда дело касалось гонок ВМХ. Фактически единственное, что я еще не испытал во время моих первых гонок – а к тому времени я уже выиграл, проиграл и один раз свалился – это был взрыв шины. К сожалению, именно это произошло на первом повороте в первой гонке в Херн-Бэй. Десять секунд и – БАХ!

Единственным плюсом было то, что мне удалось остаться на велосипеде, и из-за того, что это было неожиданно и очень-очень громко, я заставил половину взрослых, наблюдающих за мной, чуть ли не наложить в штаны. Это не сильно утешало, но лучше, чем ничего. По крайней мере, они меня запомнили!

Почему-то я туда не вернулся, так что это было одновременно началом и концом моей карьеры в ВМХ. Я думаю, что мой отец пытался убедить меня вернуться, но мне было немного стыдно, а еще я понял, что не сильно заинтересо-

ван в гонках. Если только это не в лесу с моими друзьями. К этому времени я также начал делать прыжки назад, я открыл это для себя точно так же, как и скольжение. Единственное, что я мог выдержать в школе, это перерыв на обед, потому что тогда я и мои одноклассники сравнивали значения чисел. Как бы мне хотелось вспомнить насколько хорошо у меня это получалось, но я определенно был одним из лучших.

С девяти до десяти лет я был членом банды. Некоторые люди, которые меня знают, вероятно, не поверят в это, но это правда. Остальные члены банды были старше меня и можно сказать, что я попал в плохую компанию. Я не помню, чтобы избивал старушек или что-то в этом роде, но помимо курения, от которого меня тошнило, мы слонялись по закоулкам и старались выглядеть угрожающе. Для меня это было довольно сложно, поскольку, кроме того, что в моем характере не было ничего угрожающего, я был самым невинным на вид ребенком, которого вы когда-либо встречали, и не был способен даже просто стукнуть кого-то, не говоря уже о том, чтобы кого-то избить или терроризировать пенсионеров. В первый раз, когда я задымил сигаретой, я не затягивался и подумал: «Это круто. Насколько я крут?» Боюсь, что во второй раз я уже затянулся, и примерно через пять секунд меня вырвало на кроссовки моего друга. Он как раз был тем, кто подначивал меня курить в затяг, поэтому после ему уже было нечего мне сказать. Не удивляйтесь, но я навсегда завязал с курением после этого.

Единственная причина, по которой я стал членом этой банды, была как раз в том, что я выглядел таким невинным. Каждый раз, когда им требовались сигареты, я шел в магазин (я говорил продавщице, что это для мамы), и каждый раз мне их продавали. В этом отношении я был бесценен. Но, в конце концов, пребывание в банде меня совершенно не устраивало, поэтому я вскоре отказался от своей преступной жизни.

Как только я снова стал нормальным ребенком, я смог возобновить свою карьеру в качестве ловкача ВМХ (par excellence) в полном смысле этого слова. Освоив бэк-хоп (прыжки назад), я и мои товарищи решили сделать что-то поинтереснее.

«Почему бы нам не сделать холм, и не прыгать потом через огонь?» – предложил один из нас.

Сначала воцарилась тишина, поскольку никто не понял, насколько серьезно это было сказано.

«В смысле?» – сказал один из нас.

«Я видел это по телику. Каскадеры развели большой костер под холмом, а затем прыгали через него на своих байках».

«Что, если мы упадем в огонь?» – спросил один из нас. Тишина.

«Но мы же можем развести маленький костер?» – предложил кто-то.

«А, тогда давай!»

К счастью, в лесу было много естественных откосов, так

как это был старый песчаный карьер, поэтому у нас было много готовых трамплинов. Вместо того, чтобы мучаться и делать его для нашего «трюка», мы просто развели костер на вершине готовых откосов. Если мне не изменяет память, мы потратили много времени и сил на то, чтобы все-таки разжечь огонь, и в конце концов мы забыли о том, что это может быть опасно, и просто продолжили прыгать. Наверное, это было к лучшему.

Самый крутой скат в лесу находился в самом конце старого песчаного карьера и назывался крайним валом. Помимо того, что он был очень крутым (местами он был почти вертикальным), он обрывался вниз в ручей, который раньше сильно пересыхал, и только самые храбрые пытались спуститься по нему. К тому времени, когда я набрался храбрости сделать это, я был почти подростком, и, насколько мне известно, никто никогда раньше так и не смог справиться с этим валом. По крайней мере при моей жизни. По сути, всего за несколько дней до моей попытки один парень буквально нокаутировал себя, пытаясь спуститься с того спуска, и он был последним в длинной очереди травмированных райдеров.

Когда я, наконец, сделал решительный шаг, это оказалось для меня самым естественным явлением в мире, и после того, как я осилил этот спуск, я был очень самодоволен. Крайний вал был для нас легендарным (это был наш Эверест!), поэтому стать первым, кто преодолел его на велосипеде, было большим достижением.

Каждые выходные на несколько часов лес превращался из детской площадки, на которой дети катались на велосипедах и не разжигали костры, несмотря на все их усилия, в бесплатную площадку для тренировок на всех видах великов, скутеров, самокатов и всего остального.

В те дни Кент был своего рода рассадником Триала, и лучшими гонщиками в наших краях были три брата по фамилии Морфетт. Их звали Стив, Фил и Кевин. Они были противоположностью меня, так как у них в роду были представители мотоспорта, и я думаю, что им выпала сомнительная честь стать первыми людьми на двух колесах, которыми я восхищался, не считая гонщиков спидвея. Помимо совершенно новых байков, у них было все остальное оборудование, и, наблюдая за их ездой, больше всего я запомнил, как они демонстрировали легкость выполнения техники. Я просто стоял и смотрел на них, думая: «И я так хочу!»

Был еще один райдер по имени Брайан Добин, который тоже приезжал кататься. Он расчищал участки и делал нам секции, используя ветки в качестве маркеров (секции – это по сути препятствия и участки, на которых оцениваются райдеры Триала), это всего лишь была практика, но все делалось как положено. Брайан тоже немного ездил, но у него не очень хорошо получалось. Уж прости, Брайан! Однако он был полон энтузиазма, и как только он начал строить секции, я подбегал и помогал ему. Мне это показалось увлекательным, и, к счастью, он заметил, насколько мы все полны энтузиазма, и

он объяснял нам, что делает на каждом этапе. Это означало, что еще до того, как я стал ездить на байках Триала, благодаря Брайану Добину я уже немного знал, как там все устроено. Как только мотоциклы уезжали, мы катались по секциям на наших великах до конца выходных и после школы на следующей неделе. Мы также сами считали очки. По сути, мы делали все, что делали гонщики Триала! Только без двигателей и шлемов, и на гораздо более низком уровне сложности.

Что по-настоящему делало это захватывающим, и что я ценил больше всего – вместо просмотра профессионалов по телеку или на мероприятии, что приходилось делать большинству людей, если они хотели увидеть своих спортивных героев, я мог смотреть на них каждые выходные и бесплатно, почти что в моем собственном саду.

Честно говоря, я не думаю, что слышал о Триалах до того, как они начали там тренироваться, но через несколько недель мне уже не терпелось сесть на мотоцикл и прокатиться. Для тех из вас, кто имеет опыт Эндуро или совершенно новичок в Триале, как я в то время, позвольте мне дать вам краткое, быстрое и, надеюсь, не высокомерное объяснение. По сути, Триал – иногда называемый «наблюдаемым триалом» – это не скоростной мотоспорт с использованием специализированных мотоциклов, и идея состоит в том, чтобы преодолевать различные препятствия, которые находятся в секциях, не опуская ноги, не падая и без резких остановок. В каждой секции вас оценивает наблюдатель, отсюда и на-

звание «наблюдаемые испытания – наблюдаемый триал», и каждый раз, когда вы касаетесь земли или препятствия ногой, вам дается штрафное очко. Безусловно, есть много нюансов, но я описал вам Триал вкратце.

Триалы казались естественным продолжением того, что мы делали на наших великах. Это касалось не только секций, по которым мы ездили после того, как уезжали мотоциклы, но и всего остального, например, преодоление скал и перелет над самодельными пандусами. А что же мотоцикл? Если бы мои руки коснулись мотоцикла, я стал бы самым счастливым человеком в мире, и чем больше я наблюдал за братьями Морфеттами и всеми другими гонщиками, тем больше мне хотелось на нем ездить. Это было незадолго до моего десятого дня рождения и это был лучший момент, чтобы начать приставать к моему отцу.

Прежде, чем я смог это сделать, Брайан Добин взял моего брата Барри соревноваться на Триал. Он начал заниматься этим за несколько месяцев до меня, но, к сожалению, был примерно так же хорош, как Брайан. Я в хороших отношениях с Бэрри, поэтому я могу так говорить. Он не был лучшим. Но он умен, как и моя сестра, так что они определенно забрали себе все мозги.

Поскольку мой отец только что купил мотоцикл моему брату, он не мог сказать мне «нет». Когда-то мы говорили о том, что возможно мне стоит заняться ездой по траве или спидвеем, но потом ребята из Триала начали тренироваться

в лесу, и на эти тренировки открывался отличный вид из нашего окна. Думаю, отцу удалось обмануть меня, но это продлилось лишь неделю, и в конце концов сопротивление было бесполезным. Я, кстати, шучу. Мои родители всегда делали все возможное и невозможное для того, чтобы поддерживать меня и, если бы моему отцу надо было купить мне мотоцикл, он бы это сделал. Он знал, насколько я полон энтузиазма, и, наблюдая за нами в лесу, я думаю, он также подозревал, что я мог бы преуспеть в этом. Плохо или хорошо у меня получалось, я просто хотел этот чертов мотоцикл!

Несколькими месяцами ранее, когда мой брат начал участвовать в соревнованиях, папа купил Nissan Cabstar, разновидность пикапа. После ухода из полиграфического мира он начал работать с моим дядей Роном, который управлял обслуживаемыми заправочными станциями, поэтому он использовал автомобиль каждый день. Он также купил прицеп, который прикреплялся сзади машины, поэтому у нас было достаточно снаряжения, чтобы доставить на Триал пять мотоциклов, не говоря уже об одном. Или двух, как это произошло в скором времени.

В конце концов мы остановились на подержанном TY80, который папа купил примерно за 300 фунтов стерлингов у человека, жившего в Уотфорде по имени Майкл Гай. Кстати, теперь Майкл является спортивным редактором *Motorcycle News*, и за эти годы он даже написал странную статью обо мне. Мир тесен. К счастью для папы, это был первый и по-

следний мотоцикл, который ему пришлось купить мне, так что я не так уж дорого обошелся родителям.

TY80, или Yammy 80, как его еще называли, был стандартным байком начального уровня для Триала, и именно его я надеялся получить. Даже в детстве я был не слишком восторженным ребенком, и я спокойно относился к подаркам на Рождество и дни рождения. «О, классно, – сказал бы я, открыв свои подарки, – Спасибо большое.» Не было бы ни крика, ни прыжков. Я просто не такой. Но в этот раз все было по-другому, и, хотя я не прыгал, когда папа сказал мне, что достал мне байк, я действительно почувствовал приступ волнения и спросил, могу ли я получить этот байк немедленно. К сожалению, он находился недалеко от Лондона, и забрать мы его могли только в следующие выходные. Насколько помню, он сказал мне об этом в воскресенье, так что мне пришлось ждать еще целых пять дней. Прибавьте к этому необходимость ходить в школу эти дни, так что это были самые длинные пять дней в истории мира. Это было пыткой!

Байк действительно был в хорошем состоянии и, когда я впервые его увидел, мой живот начал делать сальто. Я любил свой ВМХ и продолжал ездить на нем, но это был новый вызов. Между прочим, на моем ВМХ я научился делать трюк, смотря на который мой отец чесал затылок, он никак не мог понять, как я это делал, и поэтому я делал его все время. У нас была стена в конце нашего палисадника шириной с кирпич и обычно я ехал до конца стены, поднимал свой велоси-

пед в воздух, делал разворот, а затем снова возвращался обратно. По сегодняшним меркам это довольно элементарный трюк, но папа его обожал. Он всегда был очень благодарным зрителем.

Как и байк, мой шлем и перчатки тоже были подержанными, и первые пару лет на соревнования я надевал джинсы. Есть фотография, на которой я где-то прохожу Триал в джинсах, и я был в них, даже когда выступал на своем первом национальном мероприятии на севере. Но мне было все равно. У меня был байк, и это самое главное.

Первое, что я начал делать после того, как получил свой байк, помимо того, что рыл колесами лес за домом, это странное вилли. Как я сказал ранее, мой второй велик был слишком большим, чтобы я мог ездить на колесах, но TY80 был меньше и у него был двигатель. Примерно через пять дней после того, как мы получили байк, я делал вилли в лесу, но, к сожалению, он получился слишком высоким, и я улетел назад и разбил брызговик. Как вы понимаете, я не спешил показывать байк отцу и прошло около получаса, прежде чем я набрался смелости и притащил его домой. В конце концов папа сказал, что все нормально.

«Меня больше беспокоят погнутые вилки», – сказал он.

«Чтооо?!!»

Я был абсолютно опустошен. Я понятия не имел, что я погнул вилки.

«Не беспокойся. Я могу это починить. Нам просто нужен

новый брызговик».

Какое облегчение!

Несмотря на то, что я был бывшим членом пресловутой банды, большую часть времени я вел себя вполне прилично, так что, когда я делал что-то плохое, обычно родители реагировали нормально. Однако я не всегда был таким. Когда я был очень маленьким, я был настоящим маленьким засранцем, и одно из моих самых ранних воспоминаний – это как я бросаю что-то в маму с лестницы в середине истерики. Кто бы мог подумать? Вскоре я перерос это (хотя я все еще склонен время от времени устраивать странные истерики). Мама не могла долго выдерживать этого дерьма.

Я впервые участвовал в соревнованиях на мотоцикле в Триале в месте под названием Invicta Barracks, которое представляет собой старые армейские казармы недалеко от Мейдстона.

Это был стандартный клубный Триал, и я попал в категорию новичков. Единственное, что я помню о Триале, это то, что наблюдатель освобождал его на первой секции. Это не было особенно сложно, но, поскольку, я не изучил территорию должным образом заранее, я не знал где именно находится конец этой секции, и когда я остановился, думая, что уже все закончил, некоторые зрители начали буквально на меня орать.

«Продолжай! – кричали они. – Это еще не конец!»

Очевидно, я на мгновение опустил ногу, но поскольку я

был новичком и, вероятно, выглядел так, как будто я испуган до смерти, наблюдатели просто улыбались, махали мне рукой и дали мне 3 штрафных очка вместо пяти.

Один из следующих Триалов, в котором я участвовал, был закрытым мероприятием, которое проходило в конноспортивном комплексе. Мой отец снимал Триал на видео. По его словам, диктор, человек по имени Рон Стивенс, который также был председателем КЮТС (Молодежный клуб Триала Кента – Kent Youth Trials Club), в который мы входили, был весьма впечатлен моими способностями. Во время своего комментария он сказал: «А вот молодой Грэм Джарвис. Посмотрите на него, он занимается этим всего пару недель. Вероятно, он будущая звезда?».

Результаты клубных Триалов всегда отправлялись в следующий понедельник и почти всегда приходили во вторник. Я помню первый раз, как будто это было вчера. Поскольку наша почта обычно приходила до того, как я уходил в школу, я мог открывать конверт сразу же, как его доставлял почтальон. Я помню, как сидел со своей миской кукурузных хлопьев у окна и как только в поле зрения появлялся почтальон, я выбегал из дома и фактически нападал на него.

«Дайте нашу почту, пожалуйста, – говорил я. – Могу я ее забрать?»

Бог знает, что подумал почтальон, но с тех пор это стало обычным делом и, если бы он не приехал до того, как я должен был выходить в школу, я бы отправился его искать! Каж-

дый вторник, при условии, что до этого был Триал, я требовал у него нашу почту, правда очень вежливо. Вторник стал для меня Рождеством, как и для тысяч других детей по всей стране. Я не всегда получал результат, на который надеялся, но никто не мог избавить нас от волнения, которое мы испытывали, открывая конверт.

Тот первый конверт был действительно особенным, так как я выиграл в категории.

«Мама, папа, я выиграл. Я выиграл класс для начинающих».

Я, вероятно, говорил это очень прозаично, но на самом деле я был на грани взрыва.

Победа в категории для новичков означала, что на следующем Триале я сразу переходил в класс С, в категорию для детей от восьми до двенадцати лет. У меня была состязательная жилка с самого начала, я помню, как чувствовал огромный прилив энергии перед поездкой на Триал, а затем снова перед соревнованиями. Такой опыт является неотъемлемой частью жизни человека с соревновательным духом, и несмотря на то, что сначала он меня нервировал, очень скоро он стал частью меня. Думаю, если спросили бы любого профессионального спортсмена, что он испытывает перед поездкой на мероприятие и перед соревнованием, он бы описал вариации этого чувства.

Ранее я сказал, что Кент был своего рода рассадником Триала в 80-х годах, и КУТС там процветал. В клубе, думаю,

было не менее сотни райдеров, а если включить всех жен, мужей и родителей, которые обычно сопровождали нас, то у нас были задатки довольно оживленной общественной жизни. Клуб устраивал разные мероприятия практически каждую неделю, но в дополнение к этому через пару часов нас ожидали еще два или три Триала. Это, можно сказать, поглотило нас как семью, и всего через несколько месяцев после того, как я начал участвовать в Триалах, мы стали частью такой жизни. Дело в том, что, думаю, всем нам это очень нравилось. Мама и папа нашли много друзей, как и мой брат, сестра и я. Это звучит немного банально, я полагаю, но это было очень похоже на то, что мы стали частью действительно большой семьи, и когда я сказал, что Триал поглотил нашу семью, я не преувеличивал. Это то, ради чего мы все жили. Думаю, что существуют разные версии этого в сфере мотоспорта. На четырех колесах это обычно картинг, а на двух колесах это обычно Триал, мотокросс, спидвей, спидвей на траве или Эндуро.

Когда я начал выступать в С-классе, я был одним из самых молодых в группе. По сути, большинство моих конкурентов были примерно на год старше меня. В каком-то смысле это было хорошо, так как это помогло мне быстрее совершенствоваться, и сама ситуация была из рода «пан или пропал». Может показаться немного высокомерным, но, если бы мои соперники были того же возраста, что и я, думаю я мог бы выиграть большую часть раундов и, кроме того, меня бы

успокаивало чувство ложной безопасности, и все это мешало бы моему прогрессу. А так я столкнулся с группой парней, которые были старше и опытнее меня и все, чего я хотел, это достичь их уровня. Мне удалось добиться этого примерно через три месяца, и осознание того, что мне удалось это сделать, придало мне огромную уверенность. Думаю, что даже в этом юном возрасте я был непреклонен в том, что хочу стать гонщиком Триала, когда вырасту. И не отвлекаясь на посторонние аспекты моей жизни (школа продолжала быть бессмысленной, а девочки по-прежнему были пугающими), я уделял все свое внимание лишь этому стремлению.

Глава 2

Если вы регулярно входили в тройку лучших в С-классе на Чемпионате Юго-Восточного центра по испытаниям (South East Center Trials Championship) – а я входил – то вы квалифицировались на ежегодное соревнование, называемое Интерцентральные командные испытания (Inter Center Team Trial). В 1986 году Триал проводился в Сетле в Северном Йоркшире и накануне первого дня мы всей семьей приехали туда и поселились в гостинице по типу «кровать и завтрак» (B&B). К тому времени мой брат и сестра были уже взрослыми, и я уверен, что мысль о том, что придется проводить долгие часы в машине, только чтобы потом посмотреть на их надоедливого младшего брата на мотоцикле в поле, заполненном фермерами, стала такой же невыносимой, как свинцовый воздушный шар.

Так как поездка была длинной, у меня было достаточно времени, чтобы обдумать, что может произойти на Триале, и я начал ужасно нервничать при этих раздумьях. Эта нервозность была почти подавляющей. Если бы поездка длилась час или около того, как обычно во время поездки на клубный Триал, то все было бы нормально. К сожалению, наша поездка длилась около 10-ти часов, поэтому я был просто измотан от своих мыслей к тому времени, как мы приехали в гостиницу. «В следующий раз, – размышлял я, – начинай

думать об этом тогда, когда ты почти у цели.»

Самая большая разница между соревнованиями на клубном уровне в Кенте и на национальном уровне на севере, помимо общего стандарта, была в том, что во втором были еще скалы и камни. Я не уверен почему, но у нас в Кенте их было немного, и участки, на которых мы ездили в клубных триалах, казалось, были больше всего на грязи, бревнах и корнях деревьев. Йоркшир же был полон камней, и одна из причин, по которой я так много думал по дороге на соревнования, заключалась в том, что я никогда раньше не ездил по камням. С одной стороны, я с нетерпением ждал этого, с другой стороны, я был обеспокоен. Нам сказали использовать шины Michelin на камнях, а не Pirelli, к которым я привык, и это еще больше тревожило меня. В некотором смысле мне казалось, что я отправился в путь в другую страну.

Северный контингент в целом был очень дружелюбным и гостеприимным, и единственное, что нас разделяло помимо акцента и умения не транжирить деньги, это то, что половина из нас умела ездить по грязи и бревнам, а другая половина умела ездить по скалам и взбираться на крутые склоны. Пару раз мне реально казалось, что мне нужен переводчик. Там, в Сетле, они говорят на правильном йоркширском языке и, если вы к нему не привыкли, то это может заставить вас врасплох (я до сих пор не говорю на нем в совершенстве, хотя живу в Йоркшире, но, как известно, я иногда использую странные словечки типа «aye up» или «nowt», эквива-

лент «да» – «нет»).

К сожалению, я не могу вспомнить, как я закончил тот Триал, но я точно не опозорил себя. Учитывая тот факт, что это сильно расходилось с тем, к чему я привык, я бы сказал, что справился неплохо. Опять же, если бы у меня получилось очень хорошо, то я мог бы уйти оттуда со спокойной душой, полагая, что я уже мастер скал. Я думаю, что финишировал где-то в середине, так что в целом это было неплохое начало для моего опыта как езды по скалам на национальных чемпионатах, так и встреч с людьми из Йоркшира.

Спорт прогрессировал, гонщики начали делать остановки и прыгать во время езды. Будет справедливо сказать, что это произвело революцию в спорте, и, к счастью для меня, я уже много лет останавливался и прыгал на своем ВМХ, особенно когда был в лесу. У подавляющего большинства молодых гонщиков был такой же опыт, как у меня, так что это не давало мне преимущества. Но это превращало спорт в более захватывающее шоу как для зрителя, так и для гонщика, ведь это давало новый размах гонкам и усложнило каждый участок Триала. Мне пришлось освоить несколько новых навыков, но это сделало езду только интереснее.

В 1987 году Мотоциклетный клуб Folkestone, клуб Триала, в котором участвовали взрослые и дети, организовал поездку в Бельгию, чтобы посмотреть чемпионат мира на открытом воздухе. Мероприятие проходило в месте под названием Bilstain Park, которое славится проведением Триалов.

Как только я узнал о поездке, я начал приставать к папе. Оказалось, что он был так же увлечен, как и я, и почти сразу сказал «да».

Самая известная часть Bilstain Park с точки зрения Триалов – это подъем Bilstain, огромная скользкая скала, которая внушала почти божественный страх большинству гонщиков и считалась практически непреодолимой. Именно она стала главной темой разговора по дороге в Бельгию, и мне не терпелось ее увидеть. В то время у нас, конечно, не было таких вещей как YouTube, и, поскольку, соревновательные Триалы не показывали по телику, то можно было только воображать. В наши дни скала Bilstain на самом деле маленькая по сравнению с большим количеством препятствий на мировой арене, но тогда она была заклятым врагом нескольких поколений гонщиков Триала, и мне не терпелось увидеть как современные величайшие имена этого вида спорта пытаются справиться с ней.

С точки зрения зрителя Триалов, особенно ребенка, который является членом клуба и ни о чем другом не думает, лучшей вещью было то, что вы можете очень близко подойти к своим героям. На самом деле это обернулось не в мою пользу, когда я стал профессиональным гонщиком. Я расскажу об этом позже. Однако для молодого зрителя – это была лучшая возможность во всей вселенной. Гонщики, которых я ждал больше всего, были Тьерри Мишо, который уже дважды выигрывал чемпионат мира и снова выиграл его в 1988

году, Эдди Лежен, который выигрывал чемпионат мира трижды, и Стив Сондерс. Теперь мой выбор героев перешел от братьев Морфеттов к Стиву. Для тех из вас, кто не знаком с мистером Сандерсом, Стив доминировал на британской сцене Триалов в 1980-х и в самом начале 1990-х, а также занял третье и второе место на чемпионате мира, в 1985 и 1986 годах соответственно, он также выигрывал чемпионат Великобритании не менее десяти раз. Он был и остается абсолютной легендой этого вида спорта, и я естественно даже не мог подумать, что через несколько лет он станет моим соперником в Триале. Когда это произошло, было так странно!

Тем не менее все заголовки газет в том году украл двадцатилетний испанец, который занимал лидирующие позиции в спорте следующие десять лет. Его звали Жорди Таррес, и, несмотря на то, что это был только его третий раунд в чемпионате мира, он уже выводил спорт на совершенно другой уровень, а его техника была просто невероятной. Наблюдать за тем, как кто-то в таком молодом возрасте так хорошо выступает на соревнованиях, само по себе очень вдохновляло меня и, поскольку, он был всего на восемь лет старше меня, успех казался более достижимым. В наши дни мы не понимаем, насколько нам повезло, потому что независимо от того, каким видом спорта вы увлекаетесь или занимаетесь, велика вероятность, что будет какой-то канал или веб-сайт, который освещает это. В то время, нельзя было регулярно смотреть на своих героев, было лишь два варианта: *Motorcycle News*,

который выходил в среду (я думаю, что он все еще выходит), и *Motocross Magazine*, который выходил в пятницу. Вот так мы могли познакомиться с более глобальным миром Триала, но нам это нравилось. Самым лучшим в *Motorcycle News* было то, что они печатали результаты всех клубных и национальных соревнований, и, если хотя бы раз в газете упоминали ваше имя, то это было большим событием. Самое первое, что я делал, когда приходила газета, я искал там свое имя, и если я его находил, то был счастлив весь день. Я никому не рассказывал об этом в школе. Такое не по мне. Я просто сидел и мечтал о езде, и смотрел на фотографию Жорди Тарреса на обложке моего учебника.

На самом деле был еще один способ получать удовольствие от Триалов. Время от времени выпускались записи видео одного из мировых раундов, и иногда – только иногда – мне удавалось одолжить у кого-нибудь эту копию. Качество неизменно было ужасным, потому что все кассеты были не только копиями, но и просматривались бесчисленное количество раз. Они считались почти контрабандой – запрещенные товары, которые приходилось передавать в темноте, – и я никогда не забуду то чувство, когда мне удавалось заполучить одну такую запись. Как это ни парадоксально, но в самом запоминающемся из этих видео не было ни одного гонщика Триала; в нем участвовал каскадер из Франции по имени Жан-Пьер Гой. Сейчас Жан-Пьер работает в основном в киноиндустрии и снялся в десятках фильмов, включая

007: «Координаты «Скайфолл», «Завтра не умрёт никогда» и «Бэтмен: Темный Рыцарь», но тогда он делал трюки и прочее, думаю я пересматривал это видео сотни раз. В видео показывались трюки на велосипедах и мотоциклах, и была одна вещь, которую я пробовал и совершенствовал – это медленное вилли, то, с чем я игрался с четырехлетнего возраста. Эрик выполнял трюки так легко, но на самом деле, конечно, они были совсем не такими. Как я уже упоминал ранее, вилли почти стал моей визитной карточкой, и всякий раз, когда я посещаю школы Hard Enduro по всему миру, которые включают в себя обучение групп энтузиастов, в первую очередь меня всегда просят показать именно его. Сейчас я делаю вилли на мотоцикле, но не стоит забывать, что я научился этим трюкам на девчачьем велосипеде в возрасте четырех лет!

Было еще два важных события в 1987 году, о которых я должен вам рассказать. Во-первых, мне удалось выиграть C-Class в моем клубе. Прошло всего два года с тех пор, как я получил свой TY80, поэтому я позволил себе порадоваться, хотя со стороны никто этого бы не сказал. Главная причина – мне нужно было пойти на презентацию. Они проводились каждый год и вне зависимости от того, выиграли вы или нет, собиралась большая часть клуба. Я совсем не ждал этой презентации. Хотя она ничего бы для меня не испортила, я, тем не менее, мог бы обойтись и без нее. Я не любил преклонения, и уж точно мне не нравилось, когда это делала огромная

толпа людей.

Другим важным событием было то, что у меня появился первый спонсор. Трудно переоценить важность спонсорства в таких нишевых видах спорта как Триал, поэтому, когда владелец Rex Autos, которому принадлежал гараж недалеко от того места, где я жил, подошел ко мне и предложил мне куртку с их логотипом и с моим именем на ней, я реально думал, что чего-то достиг. Тогда я все еще ездил в джинсах и подержанном шлеме, но, по крайней мере, у меня была хорошая куртка. Кажется, что я еще наклеил на свой мотоцикл наклейку, короче я стал большой шишкой. К моему удивлению, у меня еще не было менеджера...

Если серьезно, то получение спонсора дало мне огромный импульс, и, хотя у меня уже были амбиции зарабатывать на жизнь ездой на мотоцикле, спонсор немного приблизил меня к этой цели. Я действительно начал верить, что это может произойти.

За спонсорством в виде куртки с Rex Autos вскоре последовало предложение мотоцикла. Точнее, это был мотоцикл Honda TLM50. Думаю, у моего отца сложилось впечатление, что 300 фунтов, которые он потратил на мой TY80, были лишь вершиной айсберга, поэтому, когда мне предложили байк, он был счастливее меня. Человека, сделавшего это предложение, звали Рой Фрэнсис, и он руководил компанией Paul Smart Motorcycles. Не думаю, что они все еще существуют, но Пол Сمارт был довольно успешным гонщиком

Гран-при (MotoGP) в 1970-х годах и после ухода на пенсию открыл дилерский центр. Рой был увлечен и, увидев меня однажды в Триале, приехал и сказал мне пару слов. То, что я нашел Роя, или, правильнее сказать, что Рой нашел меня, было большой удачей, и он так много сделал для нас. Он был именно тем человеком, которого нам не хватало.

Впоследствии, как оказалось, это подняло меня на более высокий уровень и, помимо того, что я начал принимать участие в соревнованиях намного дальше от дома, я начал кататься по субботам и воскресеньям. Забавно, но я настолько увлекся Триалом, что не помню кроме этого больше ничего из того периода. Мое отношение к школе не изменилось, поэтому тут даже нечего вспоминать, и даже те вещи, которые происходили дома, для меня расплывчаты. Все, что меня интересовало, – это езда на мотоцикле или ВМХ, и я использовал любую возможность, чтобы схватиться обеими руками за руль. Меня даже не нужно было спрашивать. Достаточно было направить нас с отцом в сторону Триала, и мы будем там. Непременно.

Вишенкой на торте стало то, что после привлечения раннего спонсорства, Мотоциклетный клуб Фолкстона, который после решения продать клуб, решил вложить в меня часть полученных денег. Кроме того все участники клуба, казалось, думали, что меня ждет светлое будущее. Это были весьма значительные знаки внимания: за несколько лет мне дали около 5000 фунтов стерлингов, а для того времени это были

чертовски большие деньги. Мне повезло, и я многим обязан всем, кто имел отношение к этому клубу.

Полагаю, моей самой большой мечтой в то время, как и для любого молодого спортивного фаната, было начать соревноваться либо с моими героями, либо против них. В 1988 году это действительно произошло. Ну, почти. Я забыл, когда именно это произошло, меня спросили через клуб не хочу ли я принять участие в профессионально-любительском соревновании, которое покажут по телевидению. Это было частью программы под названием *Kick Start*. Те из вас, кто помнит ее, уже напевают смешную запоминающуюся тематическую мелодию.

Kick Start – это соревнование Триала, которое транслировалось по BBC с 1979 по 1988 год. Оно было разработано тем же человеком, который создал *Top Gear*, а секции для ранних шоу были разработаны легендарным Сэмми Миллером, который в 1950-60-х годах, вероятно, был самым известным британским мотоциклистом по бездорожью. Программа *Kick Start* была настолько успешной, что в 1980 году BBC решила создать детскую версию программы, и так родился *Junior Kick Start*. Помимо Триала и Хард-эндуро, *Junior Kick Start*, – наверное, то, чем я наиболее известен, и это, безусловно, вызывает больше всего вопросов. Ее вел человек по имени Питер Первес, который также вел телепрограмму под названием *Blue Peter* и, когда люди узнают, что я участвовал в *Junior Kick Start*, первое, что они всегда спрашивают:

«Каким был Питер Первес?». Я полагаю, вы могли бы охарактеризовать шоу как культовый хит, поскольку о нем по-прежнему много говорят спустя столько времени, и, если вы зайдете на YouTube, то вы найдете десятки клипов из этого шоу, в том числе один или два эпизода, о которых я вам сейчас расскажу. Если вы никогда не видели этого раньше, будьте осторожны с тематической мелодией. Предупреждаю, вы начнете напевать ее неделями!

Я помню тот день, когда получил подтверждающее письмо, что меня выбрали для участия в шоу. В нем было около трех страниц и первое, что я понял после его прочтения, это то, что появление на шоу означает пропустить два учебных дня в школе. Целых два дня! Без лишних слов я попросил маму написать письмо, чтобы передать его классному руководителю. Мне кажется, что я практически бросил это письмо в нее!

«Что это, Грэм?» – спросила моя учительница.

Я не сказал ни слова. Я просто стоял и улыбался.

Никогда не забуду выражение ее лица, когда она начала читать. В письме должно было быть сказано что-то вроде: «Боюсь, Грэма не будет в эти дни, так как он будет участвовать в телешоу» и, когда она прочитала это, ее глаза начали расширяться.

«Ого, – сказала она. – Подумать только!»

Думаю, я был первым гонщиком из моего района, которого выбрали для участия в *Kick Start* или его младшей версии,

так что это было действительно большое событие. Насколько я знаю, меня выбрали из-за моих выступлений на национальных чемпионатах, которые являются следующим шагом после клубных Триалов и проходят по всей стране. Очевидно, что на этих мероприятиях конкуренция намного жестче, а секции более сложные.

В том году я финишировал третьим в общем зачете на национальном уровне, что, вероятно, было следствием спонсорской поддержки и дальних поездок, которые пошли мне на пользу. В любом случае, у меня было два выходных дня в школе и 50 фунтов стерлингов на расходы. Я почти забыл об этом. Для такого молодого парня, как я, это было эквивалентно примерно 1000 фунтов стерлингов для взрослых, и об этом говорилось в другой части письма, которая произвела на меня самое сильное впечатление. Когда мой отец сказал, что я могу оставить себе деньги, я был на седьмом небе от счастья. Хотя думаю, ему стоило целого состояния, чтобы доставить меня туда и обратно.

«Это твой заработок, – сказал он. – Они будут твоими».

Как я только что сказал, это были бешеные бабки для молодого парня. *Junior Kick Start* становился все лучше и лучше!

Профессионально-любительские соревнования проходили в месте под названием Истон-Нестон в Нортгемптоншире. Когда мы появились там в первое утро, я помню, как у меня скрутило живот, когда я увидел телекамеры. Это может

прозвучать странно, но ни одну версию *Kick Start* я не смотрел до конца (я все свое время проводил на улице), поэтому не думаю, что я действительно осознавал, куда я попал. Однако телекамеры и машины службы освещения все оживили и, думаю, что я перешел от очень тихого, что было и остается моим состоянием по умолчанию, к фактической немоте.

«Профи» в Pro-Am (*прим. пер.: профи-любители от слова pro – professional, и am – amateur*) были взрослыми профессиональными гонщиками, а «Am» – детьми и, очевидно, я был одним из них. Всего было шесть пар, и я был в паре со шведским райдером по имени Ульф Лундквист. Да, боюсь, я тоже никогда о нем не слышал. Самыми известными взрослыми райдерами на соревнованиях были Стив Сондерс, Джон Лэмпкин, дядя Дуги Лэмпкина, когда-то финишировавший четвертым на чемпионате мира, и покойный Диего Бозис, который финишировал вторым на чемпионате мира 1987 года и повторил то же самое в 1990 г. Что касается молодежи, то единственным райдером кроме меня был Дэн Хемингуэй, который потом стал райдером Хард-эндуро.

Условия в тот день были абсолютно ужасными и, хотя во время соревнований не было дождя, было адски грязно. Обычно это меня устраивало, но в новом месте, где повсюду камеры, можно точно сказать, что я немного растерялся. Что еще хуже, я был первым в очереди, вернее мы с Ульфом, хотя это могло сработать в нашу пользу, так как маршрут, несомненно, становился еще более коварным в течение дня.

Всего было шесть препятствий и, поскольку это было телевидение, я думал, что у нас будет больше одной попытки.

«Нет, – сказал человек, который приглядывал за нами. – Безусловно вы можете пройти маршрут заранее, но, если вы напортачите, то вы напортачите». Это заставило меня немного успокоиться...

В тех немногих случаях, когда я смотрел *Kick Start* или *Junior Kick Start*, я видел множество аварий. В частности, на ум приходит один конкретный случай. Думаю, он стал сейчас довольно известным – по крайней мере, на YouTube. Парень по имени Марк Шофилд упал в искусственный овраг во время одного из раундов и, когда два человека из скорой помощи Святого Иоанна пошли к нему, они оба упали вверх тормашками, и их обвинили, хотя и в шутку, в пьянстве. Незадолго до того, как Марк отправился в свой раунд, Питер Первес говорил, что должно быть он был очень напуган тем, что предыдущие участники сделали с площадкой, и он упал через двадцать секунд после старта! Это один из тех роликов, который смотрят снова и снова. Он никогда не стареет. За несколько секунд до того, как я должен был выходить, выглянуло солнце. Было уже слишком поздно, но я был рад, что оно появилось. Я пересек финишную черту за 1 минуту 20 секунд, только с одним штрафом в 20 секунд. На самом деле это было нормально, учитывая обстоятельства и, когда Ульф отправился в свой раунд после того, как я закончил, ко мне вернулась большая часть моей уверенности. К

сожалению, длилось это недолго, так как Ульф упал еще до того, как добрался до первого препятствия. Честно говоря, я думаю, что его байк просто поскользнулся на грязи, но, когда я это увидел, помню, как подумал про себя: «Ну почему моим напарником не мог быть Стив Сондерс?». Извини, Ульф.

К счастью, моему шведскому товарищу по команде удалось оправдать себя, показав хороший раунд, и наше общее время, включая штрафы, составило 3 минуты 26 секунд (Ульф тоже получил штрафное очко, в общем, я и он – два штрафника). В итоге нас обыграл молодой парень по имени Эндрю Джонсон, которого поставили в пару с Диего Бозисом, но второе место тоже неплохо. Лучшим событием дня, не считая денег и прогула в школе, было то, что мы побили Стива Сондерса, который был в паре с парнем по имени Эндрю Холдсворт. Это было потрясающее чувство, поскольку он по-прежнему был одним из моих героев (Стив, а не Эндрю), хотя я держал язык за зубами, когда можно было с ним поговорить или попросить автограф. Чтобы это произошло, мне нужно было бы напиться до чертиков, но мне было всего двенадцать.

Когда шоу, наконец, вышло в эфир, я был очень взволнован, хотя немного беспокоился о том, какой может быть реакция в школе. Полагаю, что большинство детей кричали бы об этом с крыш, если бы их показывали по телевидению, но я этого не делал. На самом деле я никому не сказал ни слова. К счастью для меня, единственные люди, которые видели это,

были дети, у которых были мотоциклы, и кроме того, что они задали мне несколько вопросов о Стиве Сондерсе, на которые я не мог ответить, они не сильно брали в голову это событие. Если бы я пришел первым, все могло бы быть иначе, но знаете, как говорится, никто не помнит второго места. И Слава Богу!

В следующем году, когда мне удалось сохранить свои позиции на национальных чемпионатах, меня пригласили во второй раз выступить на *Junior Kick Start*. И снова пришло подтверждающее письмо. После того, как я спросил папу, могу ли я оставить деньги себе, он сказал, что могу, и я вручил маме ручку и бумагу и умолял ее написать самое важное письмо. Когда я отдал его своему классному руководителю, у нее была такая же реакция, как и в прошлый раз. Я просто должен был молиться, чтобы она не наделала глупостей, например, посмотрела это шоу!

Короче говоря, в итоге я добрался до финала *Junior Kick Start* 1989, выиграв серию отборов и обойдя ребят, которых мне нужно было обыграть, это были Марк Уэйтман, Гарет Томас, Эндрю Джонсон, Иэн Нидхэм и многообещающий райдер, прибывший из Йоркшира, по имени Дуглас Лэмпкин, который, как мне сказали, имел все шансы выиграть.

Хотя было немного грязно, условия были гораздо лучше, чем в прошлый раз, и несмотря на то, что я вышел четвертым, я не слишком беспокоился о маршруте. На самом деле, я помню, что чувствовал себя довольно спокойно за несколь-

ко минут до начала раунда и я действительно ждал его с нетерпением. Но после того, как парень, который шел передо мной, Гарет Томас, дошел до последнего препятствия, все изменилось. В то время лидировал Дуги, набрав 1.36 на раунде без штрафных, и, поскольку, Гарет, вероятно не был самым быстрым гонщиком в финале, давление было очевидно. Самым последним препятствием была тонкая балка, которая проходила над водой, и, к несчастью для Гарета, он неверно оценил свой выход на балку и в итоге промок до нитки. И снова люди «Скорой помощи Святого Иоанна» были там через несколько секунд, но на этот раз они сумели остаться в вертикальном положении. Авария выглядела намного хуже, чем была на самом деле, что было облегчением, и Гарету удалось вернуться и завершить раунд. Однако его время было не лучшим, так что Дуги все еще оставался в лидерах, и тем, кого мне необходимо было победить.

Пока Гарет не упал, я был полностью сосредоточен на том, чтобы обыграть Дуги, но наблюдая за его падением моя концентрация нарушилась и это подорвало мою уверенность. Теперь я думал только о том, что могло пойти не так, и каждое препятствие стало моим врагом. Это как раз тот момент, когда нервы либо делают вас победителем, либо ломают вас, и мне пришлось попытаться забыть о том, что случилось с Гаретом, и заставить мою нервную энергию, которой в то время было много, работать на меня. В конце концов мне это удалось. Я просто вернул свое внимание на «здесь и сей-

час», сконцентрировался на своем раунде и преодолевал одно препятствие за раз. К сожалению, по мере того, как я становился старше, это становилось все труднее.

Мне удалось пройти маршрут за 1.34.9, на пару секунд опередив Дуги. К концу первого раунда Эндрю Джонсон оказался между Дуги и мной со временем 1.36.6. Впрочем, оставался еще один круг, в котором нам пришлось ехать в обратном направлении.

Во втором раунде я вышел последним и, когда спустили флаг, единственное, что стояло между мной и трофеем *Junior Kick Start*, был мастер Лэмпкин, который показал общее время 3.20.6. Я снова попытался не думать о том, что сделал Дуги, и просто сосредоточился на своей езде. Оглядываясь назад, я понимаю, что телекамеры принесли с собой совершенно новый уровень давления вместе с новым уровнем ажиотажа. Может, я и не хотел славы или даже признания, но мне понравилось появляться на *Junior Kick Start* по той простой причине, что это было чем-то новым, чем-то другим. И потому что я познакомился с Питером Первесом.

Закончилось все тем, что я выиграл благодаря тому, что прошел круг быстрее на чуть больше секунды и, если бы я знал, насколько я близок к победе во время раунда, я бы, вероятно, показал еще лучший результат. Наблюдать за этим – настоящая нервогрёпка, и Питер Первес был действительно очень взволнован! Дуги, должно быть, был опустошен, но в конечном итоге он отомстил.

Когда я смотрел этот эпизод пару недель назад, то обнаружил, что во время моего второго тура Питер Первес сказал: «Он хорош, этот парень [имея в виду меня]. Он родом из Кентербери и очень тихий. Он много смеется, но мало говорит». Это действительно всецело описывает меня, так что мой приятель Питер был очень проницательным. Кстати, он был очень хорошим парнем. Если вам, конечно, это интересно.

Трофей, который был настоящей стартовой точкой, был подарен мне менеджером по маркетингу Norwich Union Insurance. Я узнал об этом только недавно, потому что снова просмотрел программу, но, когда он вручал мне трофей, я помню, как думал: «Что, черт возьми, мне теперь делать?» В конце концов я просто стоял и улыбался. Если они думали, что я собираюсь поднять его над головой и крикнуть: «Смотрите сюда!», то они были бы очень разочарованы. На самом деле, максимальное количество эмоций радости я выразил тогда, когда поднял трофей до высоты лица, а затем снова улыбнулся. Боюсь, это мой удел! Кстати, призовых денег не было, потому что в то время не разрешалось раздавать призовые деньги детям. Как жаль.

К сожалению, когда этот эпизод показали по телевидению, мне показалось, что его смотрела вся проклятая школа, и когда я пришел на следующий день, то был в центре внимания. Для человека, который, вероятно, был крайне стеснительным со дня своего рождения, это был худший кошмар.

До этого времени мне всегда удавалось сохранять анонимность в школе. Вероятно, были ученики и учителя, которые даже не подозревали о моем существовании! А затем, резко, я чертов селебрити. Реакция на победу была весьма разнообразной, и на каждого человека, который говорил, что он впечатлен увиденным, находился один или два, кто говорил, что я кретин. Полагаю, что они завидовали, но в этом не было необходимости. В конце концов, все, что я сделал, это получил приз Kick Start на подиуме! Может, все дело в двух выходных днях в школе и пятидесяти фунтах?

Худший момент наступил меня, когда мой классный руководитель встала и объявила всему классу о том, что произошло.

«Так, ребята, – сказала она. – Не знаю, все ли вы это видели, но вчера Грэма показали по телевидению, не так ли, Грэм?»

Я помню, как подумал про себя: «О, господи боже. Пожалуйста, остановите ее!»

«Да, мисс», – смиренно сказал я.

«А что ты выиграл?»

«*Junior Kick Start*, мисс».

«Как интересно! Итак, Грэм. Не мог бы ты выйти сюда и рассказать нам об этом, пожалуйста?»

«Нет, мисс».

Очевидно, она знала меня не так хорошо, как думала.

«Серьезно? Да ладно, Грэм. Я уверена, что все хотят по-

слушать».

Был единственный способ все это остановить – это замолчать, я так и сделал.

Вскоре учителю надоело меня упрашивать, и через день или два все в школе забыли об этом, как я и надеялся. Думаю, что больше всего моя победа в *Junior Kick Start* помимо моей семьи впечатлила членов Мотоциклетного клуба Фолкстона и Кентского молодежного клуба Триала, но, поскольку, они меня знали, то никто не поднимал шума.

Я имел честь выиграть самую последнюю серию *Junior Kick Start* в 1992 году, в результате чего мой счет увеличился до трех, а еще я выиграл его в 1990 году. Я думаю, Дуги снова занял второе место в 1992 году. Честно говоря, я был на год старше него, но он определенно совершенствовался.

Когда мы добрались до написания этой главы, я вспомнил, что мои родители записывали видео каждой серии программы, в которой я появлялся, но, когда я пошел искать кассеты, оказалось, что у нас больше нет видеоплеера! Да и у кого они остались в эти дни? В итоге пришлось полагаться на память и YouTube.

Моя телевизионная карьера началась за пару лет до *Kick Start*. Фактически, к тому времени, когда я впервые появился на *Junior Kick Start*, я был уже третьим калачом. Я впервые появился в программе под названием «*Номер 73*». Те, кто моего возраста или старше, могут ее знать, это было одно из тех субботних утренних шоу, которое длилось пару часов и со-

бирало много разных гостей. Некоторых членов нашего клуба попросили приехать на съемку и, поскольку, это транслировалось в прямом эфире и довольно рано утром, мы остановились в отеле накануне вечером. Это было круто! Мы катались на мотоциклах по съемочной площадке телевизионной студии, но я не могу вспомнить, почему мы были там. И это длилось всего несколько секунд. Больше всего в этот день я запомнил встречу с актрисой Летицией Дин, которая появлялась на *EastEnders*. Она была гостьей на шоу и подарила нам всем фотографии с автографом. У меня еще где-то есть эта фотка.

После этого нас попросили появиться в программе под названием «*Going Live*», которая меня менее смущает, чем «*Номер 73*». Это было настоящим событием в середине 1980-х и в ней снимались Филлип Шофилд и Сара Грин. В эпизоде, в котором появился я, среди главных гостей была поп-группа под названием 5-Star, которая была немного бредовой, и парень по имени Рой Кастл. Рой, который вел программу под названием «*Рекордсмены*» (*Record Breakers*), в которой люди пытались побить мировые рекорды. Она и появилась из-за попытки установить мировой рекорд, и я почти уверен, что именно поэтому мы тоже были там. Я думаю, что кто-то пытался балансировать на мотоцикле или что-то в этом роде. Этот эпизод стал очень известным после того, как один из звонящих на шоу, чтобы поговорить с 5-Star, начал использовать матерное слово «Фак» и поливать их всех

самыми что ни на есть матерными словами. Это то, что я запомнил больше всего! Опять же, мы были там просто для того, чтобы покататься и, хотя это было более масштабное шоу, мы были на нем всего несколько секунд.

В какой-то момент в 1980-х я также появился в местных новостях вместе с вышеупомянутым Стивом Сондерсом. Поскольку я должен был быть многообещающим гонщиком Триалов, они попросили прийти меня, а чтобы сделать программу более интересной, решили пригласить уже признанного гонщика. Удачливый старик Стив. Наверняка он был вне себя от радости, когда ему позвонили. Он был так же взволнован, как и я, так что это было короткое интервью. Представьте наш комический дуэт!

Глава 3

Мотоцикл Honda TLM50, о котором я вам рассказывал ранее, поначалу был просто дерьмом, так как ему не хватало мощности. В попытке сделать TLM50 более мощным, Рою Фрэнсису пришлось за свой счет отправить его Стэну Стивенсу, очень известному тюнеру мотоциклов. Стэну удалось довести его примерно до 80сс, более того он разработал версию мотоцикла с водяным охлаждением, что потребовало огромных усилий.

Вернув байк, мы услышали, что кому-то удалось разогнать свой TLM50 до 100 кубов. Дабы не отставать, Рой снова отправил его Стэну, чтобы он посмотрел, что можно сделать. Примерно через неделю мы вернулись забрать байк и Стэн сказал Рою и папе: «Либо он поедет, либо взорвется». К счастью для нас, он поехал и, насколько я знаю, он и по сей день где-то еще существует.

В итоге я выиграл C-Class на TLM50, но наше партнерство с мотоциклом и с Honda после этого вскоре закончилось, поскольку когда я перешел в B-класс, он был слишком маленьким, а единственная доступная Honda была слишком тяжелой, а значит неконкурентоспособной. К счастью, Рой заключил отдельную сделку с компанией Fantic, которая была чрезвычайно щедрой, потому что был Рой. Я думаю, что Пол Смарт был эксклюзивным представительством компа-

нии Honda в то время, так что нам повезло.

Я полагаю, что Рой продолжал мне помогать, потому что я был не только коммерческим золотом и международной телевизионной суперзвездой, но потому что я все еще продвигался в Триале. Помимо хороших показателей на национальном уровне, я стал чемпионом в В-классе в 1989 году для подростков от двенадцати до четырнадцати лет, и чемпионом А-класса для пятнадцатилетних и шестнадцатилетних в 1990-м и снова в 1991-м, так что я продолжал оправдывать ожидания. Кроме того, примерно с тринадцати лет между мной и другими райдерами начал образовываться разрыв, и я довольно легко побеждал. Я также более серьезно относился к физической подготовке, действовал и думал как профессионал, хотя все еще был более или менее ребенком. По крайней мере, я постоянно думал о том, как бы поступил профессионал.

До этого времени весь мой фитнес-режим представлял собой дорогу в школу и обратно. Мой путь составлял около трех или четырех миль, и в школу я шел медленно, а обратно бежал как ветер. Моя мама была в отчаянии из-за расходов, потому что каждый месяц мне требовалась новая пара обуви. Серьезное отношение к моей физической форме дало мне еще одно преимущество, потому что, насколько я знаю, я был единственным молодым райдером в стране, за исключением, возможно, Дуги, который в той или иной степени концентрировался на таких вещах, как фитнес и диета.

С точки зрения остальной части страны, Дуги и я были райдерами, которых нужно было победить, а с точки зрения Дуги, только я был райдером, которого нужно было победить. Полагаю, я был его заклятым врагом, и моя задача заключалась в том, чтобы оставаться впереди. По сути, прогресс Дуги, вероятно, и подтолкнул меня к тому, чтобы очень серьезно относиться к тому, чем я занимался. Безусловно, я не могу говорить за Дуги, но, вероятно, именно мой прогресс побудил Дуги становится лучше. Если бы не было меня, или же не было бы его, то оставшийся из нас довольно легко обыграл бы всех остальных. Более того, я не думаю, что смог бы стать таким профессионалом, если бы его не было.

Единственный раз, когда я по-настоящему общался с Дуги в те времена, был на шестидневном испытании YMSA – Youth Motorcycling Sporting Association (Молодежной ассоциации мотоспорта), которое раньше проходило в районе Мэтлока и в шести разных местах. Тогда это было действительно большим событием, все приходило со своими семьями и превращало это в праздник. Атмосфера была прекрасной, даже для такого тихого парня, как я, и все, казалось, знали друг друга. Единственный праздник, который у нас был не касающийся Триала – по крайней мере, который я помню – был, когда мы поехали в Батлинс, но мы перестали туда ездить, как только я начал ездить.

Что касается обучения езды на Триале, мероприятие Молодежной ассоциации мотоспорта было одним из самых по-

лезных, в которых я принимал участие в детстве. Оно всегда проводилось профессионально, и из-за длинной продолжительности мероприятия, не говоря уже о сложности Триалов, было, пожалуй, самым увлекательным. Именно его я ждал больше всего, будучи ребенком. Наверное, это относится ко многим другим людям тоже.

Помимо Роя Фрэнсиса, человека, который больше всего помог мне в те первые дни со спонсорством, был Рой Кэри, он работал импортером для Fantic. Некоторое время он был деловым партнером Роя, и в итоге вложил много времени и денег в мое продвижение.

Когда мне было около пятнадцати лет, Рой Кэри отвез меня и двух других райдеров в тренировочную школу на юге Франции, и это было невероятно щедро с его стороны. Двумя другими райдерами были Стив Колли, о котором вы еще много услышите позже, и парень по имени Эндрю Филлипс. Я не помню, чтобы тосковал по дому или что-то в этом роде, когда отправился туда. Я был так взволнован! Рой привез нас всех и, поскольку, мы приехали поздно ночью, нам пришлось спать в машине. Я помню как проснулся, и первое, что я увидел, когда выглянул в окно, был пляж и Средиземное море. Я, очевидно, и раньше видел пляжи, но в том возрасте я особо не встречал женщин с обнаженной грудью. В то утро, казалось, они были повсюду. Я помню, что думал: «Я смогу привыкнуть к этому. Добро пожаловать во Францию!» В итоге мы провели первую половину дня на пляже, что было

очень приятно, а затем после обеда поехали в школу в горы. Рой высадил нас, а затем, я почти уверен, он поехал на фабрику Fantic, которая находится в Италии. Курс длился неделю, и человеком, который нас инструктировал, был участником чемпионата мира, который обычно финишировал примерно в середине таблицы, Габино Реналес. Чемпион мира Тьерри Мишо также преподавал на той неделе, но, к сожалению, мы у него так и не потренировались. Но Габино был великолепен, и как только мне удалось перестать думать о пляже, он начал улучшать нашу технику. Больше всего я запомнил о той неделе то, что до смерти испугался собак. Нам сказали, что все собаки во Франции больны бешенством и всякий раз, когда мы видели собаку, мы пугались до чертиков.

«Собака! Быстрее! Беги!»

Хотя мы неплохо ладили во Франции, Стив Колли стал единственным гонщиком Триала, с которым у меня когда-либо было то, что можно назвать соперничеством. Именно серьезным соперничеством. Там мы не поссорились только потому, что Стив немного старше меня, и нам никогда не приходилось соревноваться друг с другом. Но, когда мы стали взрослыми, все изменилось. Стив – солидная фигура, он довольно громкий и общительный, а я – очевидно, нет. Он имел обыкновение много болтать и до, и после Триала, и он пытался поставить меня в неловкое положение перед другими людьми. Поскольку я был очень тихим, наверняка он ду-

мал, что может меня запугать, поэтому я обычно избегал его, хотя между нами всегда было взаимное уважение. Я полагаю, что запугивание в определенной степени сработало, поскольку оно погрузило меня еще глубже в собственный мир, но это никогда не влияло на мою результативность в Триалах. На самом деле, вероятно, это имело противоположный эффект, поскольку я видел единственный способ победить Стива – это победить его на байке.

В 1990 году Рой организовал еще одну поездку, на этот раз в Финляндию, Германию, Швейцарию и Италию. Двумя другими райдерами на этот раз были Гэри Маршман, который вроде как все еще катается, но профессионалом так и не стал, и Стефан Мерриман, который четыре раза выигрывал чемпионат мира по Эндуро. Больше всего мне запомнилась поездка в Финляндию отчасти из-за местности, я на такой местности никогда не ездил, а еще потому что нам удалось посмотреть один раунд чемпионата мира. Жорди Таррес был действующим чемпионом и его еще предстояло победить. Самым близким к нему человеком был Диего Бозис, выигравший профессионально-любительский Триал, в котором я участвовал в Kick Start. После Триала Стефан и Гэри, которые немного старше меня, смогли проехать по участку, счастливые черти! После этого мы поехали в Германию, где мы смотрели следующий раунд перед поездкой в Швейцарию, а затем в Италию. В Италии мы побывали на фабрике Fantic, это было захватывающе, потому что вместо того,

чтобы просто собирать детали на конвейере, они фактически делали свои собственные детали. У них даже был собственный литейный цех, где отливали двигатели. В итоге мы провели там целый день и почувствовали себя желанными гостями.

Еще одним ярким событием этого периода стала тренировка с великим Миком Эндрюсом, который выигрывал чемпионаты Европы по Триалу в 1971 и 1972 годах (соревнование в конечном итоге стало чемпионатом мира в 1975 году, когда в нем стали участвовать гонщики из США), Мик также был пятикратным победителем шотландского 6-ти дневного Триала. По сути, он – король Триала. Поучиться у человека вроде него было большой возможностью и захватывающим событием. Папа привозил меня к Мику в Бакстон пару раз в год, после отъезда на рассвете я мог провести с ним несколько классных часов. Что касается моего отца, то он мог с легкостью отвезти меня туда, но вот забрать обратно становилось крайне сложно, потому что надо было меня как-то силой оттащить от байка! Когда он говорил, что нам уже пора, и нужно уходить, меня охватывало ужасное чувство. Кстати, туда мог попасть любой человек. Вам просто нужно было позвонить и забронировать место, там было много камней и все пространство было таким, как нужно.

Трудно переоценить важность такой возможности, хотя это относится не только к Триалам, в мире не так уж и много таких видов спорта, когда вы можете позвонить одному из

лучших профессионалов своего дела и записать своего сына на тренировку. Можете ли вы представить подобное в футболе или Формуле-1?

«Это Льюис Хэмилтон? Я хочу зарезервировать места для молодого Оливера на завтра. Какие обычно у вас расценки?»

Дело в том, что Мик Эндрюс был одним из лучших райдеров Триала в мире, поэтому ситуация была эквивалента тому, как если бы фаната Формулы-1 обучал сам Дэймон Хилл или Льюис Хэмилтон. Но это Триал. Триал движет сообщество и все хотят сделать этот спорт лучше, насколько это возможно.

В то время Мик также работал в союзе ACU (Auto-Cycle Union – руководящий орган мотоспорта в Великобритании) в качестве молодежного тренера и, помимо того, что он научил меня и многих других молодых ребят страны проходить Триалы, он также помогал нам в таких аспектах, как диета и физическая подготовка, и следил за тем, чтобы все, что мы делали дома и за его пределами было правильно. К счастью, он дал нам самое основное, и как только он придумал этому новый смысл, у меня получилось сосредоточиться на езде и только на ней.

Я помню, как однажды Мик пришел на Триал ради молодежной команды Кента, частью которой был я. Во время занятий мы находились на территории местного стрелкового клуба и он решил, что нам стоит прокатиться к большому спуску. Мик пошел первым, но, к сожалению, у него получи-

лось пройти только полпути, поэтому он попытался снова.

«Нет, это бесполезно, – сказал он. – Грэм, почему бы тебе не попробовать?»

Как и Мик, я попробовал один раз и у меня не получилось, но я справился уже при второй попытке. Было видно, что Мик был ошеломлен, но так как была толпа детей, за которыми нужно было смотреть, он продолжал преподавать. После занятий Мик сказал: «Хорошо. Я собираюсь штурмовать этот спуск, была ни была,» – и он снова повторил попытку. У него получилось, хотя ему потребовалось несколько попыток. Этот райдер – беспрекословная легенда. Вернувшись домой, я продолжал тренироваться в лесу, как можно чаще, либо на ВМХ в течение недели, так как он не шумел и мне это разрешалось, либо на моем мотоцикле по выходным. К сожалению, практика на мотоцикле прекратилась в один прекрасный день после того, как собачники и местные жители пожаловались на шум и беспорядок от наших тренировок. Если честно, это наверное было не лучшее место для летающих триал-мотоциклов. Хотя собачники не всегда убрали за своими питомцами, так что мы были не единственными, кто создавал беспорядок!

Некоторых нарушителей раньше останавливала и ловила полиция, но меня – никогда. А потом, однажды, воскресным днем снова появилась полиция, некоторые из нас были на велосипедах и, погрозив нам пальцами, они отвезли нас домой к родителям. До этого события не думаю, что я когда-либо

попадал в неприятности, и уж тем более с полицией. Когда полицейский постучал в нашу парадную дверь, я стоял рядом с ним и был абсолютно опустошен из-за того, что потерял свою тренировочную площадку.

К счастью для меня, полицейский был вполне понимающим и, казалось, он оценил то, что мы не разрывали лес просто от скуки, а делали это ради тренировок. Несмотря на это я получил нагоняй и мне сказали, что, если нас еще раз поймают в течение недели, последствия будут серьезными. Я понятия не имел, что это на самом деле означает, но и не собирался это выяснять. Справедливости ради, полицейский вместо того, чтобы сказать о прекращении нашей деятельности навсегда, просто сказал оставить это на пару месяцев, а затем мы могли бы вернуться. Видимо, он смотрел за нами минут пятнадцать, прежде чем отвезти нас домой, и был впечатлен увиденным.

Прежде, чем мы перейдем к моей взрослой жизни, я хотел бы вам рассказать о встрече с консультантом по профориентированию в школе. Как вы уже знаете, если бы я не был вынужден ходить в школу, я бы вовсе не ходил, и в моих глазах беседа с консультантом по профориентированию была просто дополнительными пятнадцатью минутами, когда я не ездил на велике.

«Итак, Грэм, – сказал консультант. – Что ты собираешься делать, когда закончишь школу?»

«Я стану профессиональным райдером Триала».

Это несколько не впечатлило моего инквизитора и, даже не спросив, есть ли другие основания моему ответу кроме мечтаний, он приподнялся.

«Дорогой мой, тебе придется перестать летать в облаках, — сказал он. — Такие люди, как ты, не становятся профессиональными спортсменами».

Я молчал. Я просто улыбнулся.

Росс Ноубл использовал эту историю, когда читал закадровый текст к фильму, который я снял несколько лет назад под названием «Трудный путь Эрцберга», но вместо того, чтобы сказать в фильме, что я просто улыбнулся консультанту, он сказал что-то вроде: «Грэм молчал, потому что он начал разговаривать только когда ему исполнилось тридцать два года!»

Я так смеялся!

Думаю будет справедливо сказать, что успех, которого я добился будучи подростком сработал против меня, когда я начал соревноваться взрослым в семнадцать лет и я не скрываю, что мне действительно было очень тяжело перейти на следующий этап. Если бы не было Дуги в те ранние годы, все, вероятно, было бы хуже, но отсутствие конкуренции в младших рядах вкупе с тем фактом, что в течение многих лет меня считали следующей большой звездой, не приносили во-

обще никакой пользы. То давление, которое накапливалось годами, было особенно сложным. Чем больше я выигрывал, тем больше людей писали и говорили обо мне. И чем больше люди писали и говорили обо мне, что мне по любому не нравилось, тем больше они были уверены, что однажды я выиграю чемпионат мира. Безусловно, я не расслабился, упиваясь самодовольством. Всё, что угодно, но не это. Я просто не был готов к этому давлению, к ступени выше. Сначала это устрашало, потом подрывало силу духа. Казалось, что я перестал идти вверх, перестал прогрессировать. Мой темперамент тоже, наверное, не соответствовал тому, который необходим для взрослого уровня, потому что я немного походил на пугливую лань и даже моя физическая подготовка, к которой я всегда относился серьезно, оказалась недостаточной.

Оглядываясь назад, мне действительно нужно было начать готовиться к переходу, хотя бы за год до этого, и это совет, который я бы дал любому, кто сейчас находится в такой же ситуации. Союз Auto-Cycle Union (ACU), который является руководящим органом мотоциклетного спорта в Великобритании, недавно начал курс для молодых райдеров, специально посвященный переходу с детских соревнований к взрослым, но для меня было уже поздно. Я должен был пойти на одно из первых занятий, но после поездки в Ливерпуль мы обнаружили, что занятие отменилось, и ACU забыли сообщить нам об этом. Отец нормально отнесся к этому, они покрыли его расходы.

Наблюдение за взрослыми в качестве зрителя сильно отличалось от наблюдения за ними в качестве соперника, и я перешел от мысли: «Вау, посмотри на это, они классные!» к следующей мысли: «Твою мать, как же мне научиться так ездить?»

Единственный райдер, который действительно превратил этот разрыв в перспективу для меня, был испанец Марк Коломер. Он был моего возраста, поэтому я сравнивал себя с ним. В школьные годы он занимал такие же лидирующие позиции в Испании, как я в Великобритании, но, если честно, он далеко опережал меня. Я помню, как однажды увидел его в действии на Международном молодежном Триале в Скарборо, на котором я ездил пару раз, и я был просто раздавлен тем, насколько он был хорош. Триал – один из основных видов спорта в Испании, и спонсоры и производители вкладывают огромные средства, равно как и толпы людей. Если здесь вы сможете привлечь несколько сотен человек, которые придут посмотреть на Триал на открытом воздухе, то в Испании, особенно на Триалы в помещении, валили десятки тысяч зрителей. Они очень серьезно относятся к спорту, я, конечно, не хотел бы принижать наши усилия, но мы просто не тянем до их уровня. По крайней мере, не в то время. Это вложение отражалось во всех аспектах перформанса Марка и чем больше я наблюдал за тем, как он ездил, тем больше я отчаивался. Он был эталоном.

Что касается физической подготовки, то мне не хватало

физической силы. Я был в хорошей форме, но я не был большим или сильным от природы, а во взрослой категории нужно иметь и то, и другое, но особенно силу. Именно над этим мне действительно было необходимо поработать в подростковом возрасте, и когда это, наконец, до меня дошло, я начал кусать локти. Секции в Триалах не очень длинные, поэтому выносливость необходима, но она не настолько важна как сила. В таких событиях, как Шотландский Триал и Шестидневное испытание Шотландии, все немного по-другому, поскольку расстояние, которое вам нужно преодолеть между секциями, – огромное, но все же в целом вам приходится беспокоиться о силе.

Вообще-то я пошел в тот первый год в класс для взрослых с большой надеждой, поскольку в дополнение ко всем успехам, которые у меня были в детстве, я только что подписал трехлетний контракт с Fantic. Мечта сбылась, но вместо того, чтобы заранее изучить контракт, я просто прочитал заголовки, перелистнул на финансовую страницу и подписал его.

Стоимость контракта составляла 2000 фунтов стерлингов, это была бешеная сумма денег в начале 90-х годов. По крайней мере, для шестнадцатилетнего парня. Я также думал, что подписать контракт с производителем, не важно какой контракт, было так же круто, как быть гонщиком, работающим напрямую с производителем. Увы, оказалось, что это не так. К сожалению, Рой Кэри больше не был импортером, и у человека, который теперь там руководил, скажем так, цели от-

личались от тех, которые я обсуждал с Роем. Я хотел расти и стать чемпионом мира, а он хотел как можно скорее наклеить как можно больше спонсорских наклеек на байк. В каком-то смысле его можно было понять, поскольку он только что взял на себя управление бизнесом и хотел немедленно продавать байки, но с такими противоречивыми амбициями мы никогда бы не нашли общий язык, и по мере все больших и больших разочарований с обеих сторон, наши отношения испортились.

Первые два раунда чемпионата мира на открытом воздухе 1992 года прошли в Испании и Бельгии, но поскольку мне не исполнилось бы семнадцати лет до апреля, я не мог самостоятельно поехать на соревнования. Если бы у меня хватило смелости, я бы сделал это в любом случае, потому что в то время я уже мог водить машину, но я был хорошим мальчиком, поэтому придерживался правил. В конце концов, я отправился в поездку со своим приятелем Дэвидом Пайем. Честно, он не был на том же уровне что и я, но он хотел получить опыт участия в мировом чемпионате, поэтому он сел за руль и мы разделили расходы пополам.

Во времена, когда я был школьником и ездил куда-нибудь за границу, папа всегда брал фургон в аренду у человека по имени Дэвид Джонс, который ездил в Триал Клуб Ситтинг-бурна и управлял дилерским центром Mercedes под названием «Sparshatts». Он был еще одним из моих первых благотворителей и незадолго до того, как я стал профессионалом,

он мне дал его собственный фургон, старый Mercedes 609, и даже обложил налогом и застраховал машину для нас. К сожалению, Дэвида больше нет с нами, но если бы не он, Рой Кэри и Рой Фрэнсис, я бы не смог продолжать соревноваться, так как это стало слишком дорого к тому времени.

Как только мы вернули фургон домой, отец сразу же начал превращать его в нечто среднее между мастерской и гостиницей, готовясь к моим путешествиям и, как мы надеялись, к мировому господству. Денег в то время было все еще очень мало, так что все нужно было сделать как можно экономнее. Но он проделал хорошую работу и фургон был очень удобным. Тем не менее, отец ничего не мог поделаться с конденсатом, который собирался на внутренней стороне крыши. Это был долбаный кошмар, поскольку мы часто просыпались промокшими насквозь. Тормоза тоже не внушали доверия и, если вы тормозили на спуске вниз, то сильно трясло весь фургон.

По дороге в Бельгию из Испании нам пришлось проехать через Андорру и мы застряли в снегу. Я помню как мы с Дэвидом пытались надеть цепи против скольжения на шины, но эти тупые штуки продолжали отходить от шины. Мы так и не пересекли гору, поэтому пришлось сделать трехчасовой объезд. Это был один из положительных моментов того первого года поездок. Каждая поездка – это приключение, несмотря на то, что мы чуть не отморозили себе конечности и дрались с цепями противоскольжения, это было намного лучше, чем

сидеть в офисе. К тому возрасту я уже провел большую часть своей жизни, катаясь на байках или думая о велосипедах и мотоциклах, и я не знал – или не хотел – чего-то иного. Возможно это и стало предзнаменованием того, что единственные экзамены GCSE (для общего свидетельства о получении среднего образования) для британских школьников, которые я сдал, – это по географии, и единственная причина, по которой меня действительно интересовала география, заключалась в том, что я хотел выиграть чемпионат мира. А чтобы выиграть чемпионат мира, нужно было много путешествовать! Некоторым людям надоедало так много разъезжать, но для меня это стало обычным делом. Во-первых, мне нравится видеть новые места, и большую часть времени ты путешествуешь самостоятельно, и это меня полностью устраивает. Раньше я ездил на старом фургоне 609, и я должно быть проехал на нем десятки тысяч миль, как только сдал экзамен по вождению!

Сейчас я обычно летаю на самолете. Мне приходится летать по крайней мере пятьдесят или шестьдесят раз в год, а может и больше. Мне нравится быть с другими людьми, но мне также нравится компания самого себя, и в этом отношении Триалы и Хард-эндуро всегда подходили мне, поскольку я беру лучшее от обоих миров. Когда я участвую в гонках, обычно это только я и трек, и именно там я чувствую себя наиболее комфортно и наиболее счастливым. Конечно, есть зрители и другие райдеры, но чаще всего они просто исчеза-

ют в мгновение ока. Затем, когда я заканчиваю гонку, я беседую с другими райдерами или со своим механиком, а затем отправлюсь домой к семье. Я, конечно, люблю это общение, но довольно скоро мне уже снова не терпится сесть на байк.

В конце концов, я стал зрителем Дэвида в Испании, поскольку я был недостаточно взрослым, чтобы кататься. Для меня это предвещало что-то новое. Зритель – это тот, кто помогает гонщику Триала во время секций, консультирует, оказывает физическую помощь, если он в ней нуждается. К сожалению, Дэвид вылетал из каждой секции, но мне это нравилось. Секции были огромными и вместе с толпой они, казалось, идеально отражали доминирование Испании в этом виде спорта. Все было просто бооольше! Опять же, это увеличивало мою тревогу по поводу класса для взрослых и я был рад, что я не принимал в этом участия в качестве гонщика. Бельгия должна была стать моим дебютом на чемпионате мира на открытом воздухе, но если я думал, что будет намного проще, чем в Испании, то я ошибался. Да, секции были меньше и не такие устрашающие как в Испании, но они были заковыристыми и очень скользкими. Только за два дня соревнований у меня возникли все возможные проблемы. Как я уже сказал, это был совершенно не мой формат. По крайней мере я так себя чувствовал.

Закончилось это тем, что я финишировал тридцать первым, проехав всего пару секций за круг. Было бы неплохо, если бы райдеров было сто, тогда прийти тридцать первым было бы не так ужасно, но нет, там было всего около шестидесяти гонщиков. Я не знаю своих итоговых результатов за те два дня (и я не хочу знать), но должно быть, у меня было более сотни штрафных очков, и я не набрал ни одного чемпионского очка, так как не оказался среди пятнадцати топовых гонщиков.

Сказать, что я покинул Бельгию сломленным, будет гигантским преуменьшением. В дополнение к результату у меня были всевозможные проблемы с байком, а импортеру, который все еще был моим основным контактным лицом, было просто все равно. Кроме того, путешествовать с райдером, у которого не было особых навыков или опыта, означало, что в этой первой поездке не было особого вдохновения, и уж тем более от моего перформанса.

Вернувшись домой, я затаил на пару дней и попытался критически оценить ситуацию. Как бы я ни смотрел на это, я просто не мог понять, как я смогу преодолеть разрыв между мной и большими парнями, с точки зрения способностей и ресурсов. Дело в том, что я все еще был лучшим молодым райдером в стране в то время, а Дуги был очень близок к тому, чтобы быть вторым лучшим райдером, но теперь это абсолютно ничего не значило. Независимо от моего возраста я теперь считался взрослым. Вот это я совсем не мог уложить

в своей голове. Прогресс и амбиции – вот что всегда двигало меня вперед, и у меня было и то, и другое, и вот я оказался в ситуации, когда у меня не осталось ничего из этого. А еще я не из тех людей, кто будет ломиться в двери и просить помощи, поэтому мне пришлось научиться помогать себе самому.

На самом деле, мне удалось набраться смелости и иногда просить заводские команды о таких вещах как тормозные колодки и, к счастью, они почти всегда делали одолжение и давали те запчасти, которые использовали другие райдеры. Но это было не легко. Обычно я сидел в фургоне и репетировал то, что я собирался сказать, а также то, что я скажу, когда мне скажут «пошел вон!». Они, кстати, никогда так не говорили. Я даже получал иногда лишнюю шину, если действительно этого хотел. То, как работают заводские бригады, по-настоящему открыло мне на многое глаза. Суммы денег там тратились астрономические, и я помню как был под впечатлением, как я завидовал и в то же время был немного деморализован. Кто сказал, что мужчины не могут справляться с многозадачником?

В итоге я проехал еще шесть кругов на чемпионате мира 1992 года на открытом воздухе: британский раунд проходил в Форт-Уильяме; во Франции это было в Эймутье; в Андорре, в Ла-Рабасе; затем в Непомуке – Чешская Республика;

в Стрышуве – Польша; и в Камерино – Италия. Мой лучший результат – это семнадцатое место в Польше, где все было нормально, потому что Триал был слякотно-грязным. Я все еще не набирал чемпионских очков, так как они начислялись только первым пятнадцати местам, так что мой показатель был далек от успеха. Прогресса как такового не было. Я просто опирался на то, что у меня получалось хорошо.

Смотрителем на большинстве этих Триалов стал мой приятель по имени Джон Мартин. Поскольку у Джона была работа, то он появлялся в последнюю минуту, поэтому я добирался на Триал самостоятельно, а это означало, что мне нужно было очень быстро отточить свои навыки чтения карт. Это был один из немногих плюсов в моем дебютном году и, вероятно, это то, что заставляло меня продолжать идти. Ну, и немного мужества. Некоторые считают молчание слабостью, но я буду вынужден не согласиться. Я был независимым с самого раннего возраста и это произошло из-за того, что я не лез на рожон и просто сконцентрировано занимался делом. Что говорит старая поговорка? *Никогда не недооценивайте решимость тихого человека.*

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.