

The background of the book cover is a collage of violent imagery. It features several large, dark red blood splatters of varying sizes and shapes. Two spent bullet casing are visible: one in the top left corner and another in the bottom right corner. A black, pointed object, possibly a pen or a bullet tip, is positioned in the center of the cover. The overall color palette is dominated by the red of the blood, the yellowish-tan of the background, and the metallic grey of the bullets.

ЕВГЕНИЙ БУЗНИ

ПЕРОМ ПО ШАПКАМ

КНИГА ТРЕТЬЯ

18+

Евгений Бузни

Пером по шапке. Книга третья

«ЛитРес: Самиздат»

2018

Бузни Е. Н.

Пером по шапке. Книга третья / Е. Н. Бузни — «ЛитРес: Самиздат», 2018

В книгу вошли статьи, посвящённые проблемам российского присутствия на арктическом архипелаге Шпицберген. Автор размышляет об истории архипелага, куда первыми пришли русские поморы, о жизни на нём российских шахтёров, добывающих уголь в тяжелейших условиях Заполярья, о непростых отношениях с норвежцами, численность которых на архипелаге постоянно растёт, тогда как число россиян заметно снижается, из-за чего возникает опасность потери нашего присутствия на нём. В книге рассказывается о трагедиях, которые, к сожалению, очень часты в таком отдалённом кусочке русской земли.

Содержание

Полярная трагедия	6
Синдром зарубежной слепоты (СЗС)	12
Конец ознакомительного фрагмента.	13

ЧАСТЬ 3

ШПИЦБЕРГЕНСКИЙ ВОПРОС – ВОПРОС РОССИИ

Полярная трагедия

Рассказ очевидца

Трагедий в Заполярье много. Впрочем, где их сегодня мало? Но здесь они всё же особенные. Люди живут между собой в основном дружно – не воюют, хоть и из разных стран собрались на крайний север. Разве что по пьянке схлестнутся между собой, но таких сразу выдворяют с архипелага, что из российского посёлка, что из норвежского. Это не событие и забывается почти сразу.

Но, скажу я вам, невозможно забыть, как два норвежских брата приехали на резиновой моторной лодке, что "зодиаком" зовётся, в российский посёлок к своим друзьям, да на обратном пути перевернулась лодка и унеслась по волнам, а братья бросились вплавь к берегу, но лишь одному из них посчастливилось до него добраться, второго же сковал холод Ледовитого океана и не выпустил. На том месте хотят теперь поставить памятник. Вот только, если ставить памятник по каждому, кого забрал север своей суровостью, то весь Шпицберген будет усеян мемориалами.

К примеру, только в прошлом году два человека погибли от лап и зубов белого медведя. Такой год неудачный для них вышел. Приехали две девушки на весенние праздники в норвежский посёлок Лонгиербюен и не прочитали будто объявление об особой активности медведей в том году да поднялись на гору над самым посёлком погулять. Пока любовались красивым видом с высоты, молодой медведь-трёхлеток, крадучись среди снежных холмов, шёл за ними, выбирая момент, и напал-таки. Одна подружка спаслась бегством, а вторая так и погибла. Кто знает, вдвоём может и одолели бы малыша, но велики глаза у страха, ну и медведь всё же силен зверь.

Второй случай произошёл уже осенью, под самый конец туристического сезона. На один из восточных островов архипелага высадились пассажиры последнего в сезоне туристического судна. Пошли они с гидом в одну сторону, а команда судна во главе с лоцманом направилась на другой край острова, где и встретилась с белым хозяином здешних мест. Лоцман был вооружён пистолетом и отчаянно выпустил семь зарядов в упор в лохматого великана. Но с каждым выстрелом зверь лишь больше свирепел и смял обидчика. Пистолет медведю, что укус комара: только злости добавляет.

Словом, жить на архипелаге следует, держа ухо востро. Ну да забывается об осторожности. Ведь до этих двух несчастных случаев семнадцать лет ничего подобного не случалось с медведями. Однако гибнут люди ежегодно. То на снегоходе в расщелину, скрытую снежным козырьком, свалятся, то судно морское на льдину или подводную скалу наткнётся, то вертолёт не так как надо посадят, то на шахте, добывая уголь, нарушат правила техники безопасности – всё трагедией оборачивается. И всякий раз горе от этого людям, и ослабляется оно только горестной обидой на север, на его тяжёлые условия. И именно она, эта обида, заставляет только что свершившееся несчастье ставить в один ряд с происшедшими ранее.

Но то, о чём я хочу рассказать сегодня, не вписалось ни в какие рамки прошлого и навсегда останется в памяти жителей архипелага не только тем, что в истории Шпицбергена это самая большая катастрофа, унёсшая жизни сразу ста сорока одного человека, но и тем, что Российское правительство, чьи люди погибли на краю земли, не сочло нужным даже объявить траур по погибшим, тогда как с десятков лет тому назад подземный взрыв в норвежской шахте здесь же на архипелаге, оборвавший жизни значительно меньшего числа людей, заставил норвежское правительство подать в отставку и был выбран новый парламент. Видимо, когда идёт война в Чечне, а в больших и малых городах огромной страны ежедневно гибнут десятки людей

то ли в мафиозных разборках, то ли просто от бандитской прихоти при полной безнаказанности, гибель сотни-другой людей в катастрофе уже не носит характер национального горя.

Трагедия, о которой пойдёт речь, произошла в горах самого далёкого архипелага, Шпицбергена, что норвежцами зовётся Свальбардом, но в водах окружающего его Северного Ледовитого океана, как в зеркале, отразилась трагедия развала бывшего могучего государства, трагедия каждого из нас. Я хочу, чтобы вы, мои дорогие читатели, почувствовали её, как свою собственную.

В этот день, двадцать девятого августа, погода в аэропорту Лонгьербюена была нормальной: дул небольшой ветерок, облака застыли желеобразно над головой, оставив достаточно видимого пространства и не создавая особых проблем садящимся и улетающим самолётам. Ранним утром один Боинг Скандинавских авиалиний уже отправился на материк, а теперь мы ожидали лайнер ТУ-154 Внуковских авиалиний из Москвы.

Как обычно, с семи утра мы начинали доставлять вертолётами полярников из российских посёлков Баренцбург и Пирамида к месту посадки. Своего аэродрома для принятия самолётов у нас на архипелаге нет. Когда-то норвежцы предлагали совместное строительство аэропорта, но тогда это показалось дорогим удовольствием и наша сторона отказалась от участия в проекте, поэтому в Лонгьербюене появился чисто норвежский аэропорт, за посадки в котором наших вертолётов и самолётов мы всегда платим существенные суммы в твёрдой валюте. Но это другая тема, хотя к происшедшему имеет непосредственное отношение.

К десяти утра, когда предполагалось прибытие самолёта, почти все отъезжающие на материк уже ожидали в здании аэропорта, нетерпеливо прохаживаясь и поминутно спрашивая меня о последних сведениях. Естественно, ведь они собирались домой. В Москву приехали их родные для встречи. Здесь же находился и главный инженер рудника Баренцбург, который не собирался уезжать, а напротив, готовился встретить свою жену и двоих детей, возвращавшихся после летнего отдыха на материке.

Я получил информацию о том, что самолёт дал знать о себе от острова Медвежий – первого пункта радиосвязи с Лонгьербюеном, но посадка ожидается минут через десять. Затем добавили пять минут, через некоторое время ещё десять. Двадцать пять минут одиннадцатого я подошёл с вопросом о посадке к начальнику аэропорта. Нахмурившись, он сказал, что сам обеспокоен и направился на смотровую башню. Я последовал за ним.

В круглом остеклённом со всех сторон зале напряжённо звонили телефоны. Дежурный диспетчер пытался вызвать на связь самолёт. Другой диспетчер разложил на столе карту местности и стал показывать по линейке предполагаемое направление движения самолёта. Приближение трагедии я понял по-настоящему, когда начальник аэропорта сначала попросил меня уточнить число пассажиров и членов экипажа в заявленных списках, а затем поинтересовался сколько горючего может быть в самолёте и долго ли он в состоянии продержаться в воздухе.

Мы с беспокойством и ещё не оставленной надеждой смотрели на горы, откуда должна была совершиться посадка. Для пилотов предпочтительнее садиться со стороны моря и против ветра, но в этот день небольшой ветер дул с моря и на дважды повторенный запрос русского пилота с последнего пункта связи диспетчер Лонгьербюена ответил, что сегодня аэропорт принимает на посадку со стороны гор. Между тем их вершины были скрыты облаками, что и вызывало у всех особую тревогу.

А самолёт уже лежал разбитым, перевернувшись от страшного удара и почти всем корпусом рухнув на плато горы с музыкальным названием Опера. Лишь хвостовая часть, мгновенно отломившись, скользнула вниз с девятисотметровой высоты, вызывая за собой снежную лавину.

Спутниковая система наблюдения за землёй мгновенно зафиксировала катастрофу и немедленно передала информацию на материк. Оттуда нам и позвонили, спросив знаем ли мы о гибели самолёта.

Но ещё до того, как на башне раздался звонок с трагической информацией, мы предложили срочно поднять в воздух один из наших двух вертолёт, стоявших здесь же в аэропорту, с тем, чтобы начать поиск самолёта. Норвежцы согласились и тут же подали машину для дозаправки топливом на случай длительного полёта. Однако теперь точные координаты падения были получены и возникла необходимость срочных спасательных операций. Никто ещё не знал в то время, что в этот момент вопреки здравому смыслу начиналась вторая трагедия.

Узнав о гибели самолёта, мы предложили тут же направить на спасение два наших мощных вертолёт МИ-8, отличающиеся высокой надёжностью в работе и управляемые очень опытными экипажами. Нам вежливо отказали, попросив быть наготове, но без разрешения не лететь, так как в воздух поднимают два малые норвежские вертолёт, а через сорок – пятьдесят минут в Лонгьербуен прилетят уже вызванные большие спасательные вертолёт. Норвежцы объяснили, что не хотят новых трагедий в связи с возможным столкновением вертолёт в воздухе.

Мы ещё не знали, что норвежская администрация не сочла возможным допускать русских к спасательным операциям и взяла всю ответственность на себя.

Вот выписка из журнала губернатора Шпицбергена о ходе спасательной операции после авиакатастрофы:

10.30. Сообщение из башни аэропорта Лонгйира о потере связи с российским самолетом, который должен был совершить посадку в Лонгйире в 10.15.

10.43. Больница Лонгйира информирована, и группа медицинских специалистов немедленно была приведена в готовность к выезду для оказания помощи.

10.45. Главная спасательная служба Северной Норвегии, базирующаяся в городе Бодэ, осведомлена о случившемся.

10.45. Башня сообщает позицию самолета при последнем контакте – в 70 милях на востоке от радиомаяка.

10.47. Вылет из Лонгйира вертолета типа АН 530 для поиска самолета.

10.53. Вызвано руководство местной спасательной службы Свальбарда.

10.55. Информирована и приведена в готовность региональная больница города Тромсе.

10.58. Спасательный вертолет «Супер-пума» вызван из Нью-Олесунна в Лонгйир.

11.02. Вызов штаба советников спасательной службы.

11.05. Дано указание направить еще один вертолет АН 530 на поиски самолета.

Оно немедленно выполнено.

11.10. Самолет «Дорние», находящийся над островом Амстердам (северо-западный Шпицберген), получил команду принять участие в поисковых работах и слушать по радиации аварийные частоты.

11.11. Спасательному вертолету «Си Кинг», находящемуся на пути к острову Надежды, приказано возвратиться в Лонгйир для разгрузки и вылета на поиск.

11.15. Вертолеты Аэрофлота находятся в Лонгйире. Могут быть использованы.

Здесь я позволю себе прервать цитирование журнала и сказать, что, как только стало известно о потере связи с самолетом, мы тут же предложили использовать наши вертолёт, но запись об этом появляется через сорок пять минут, то есть через час после гибели самолета.

Очевидно, весь журнал составлялся значительно позже происшедших событий...

В то же время администрация Шпицбергена предоставила нам автобусы, чтобы отвезти ничего не знающих пока о несчастье полярников из аэропорта в поселок и освободить зал на случай транспортировки раненых. Но эта мера оказалась напрасной. Ни одного потерпевшего катастрофу ни в этот день, ни в последующий в аэропорт не привезли. Полицейский, прибывший первым на место крушения самолета, сообщил по радиации, что никого в живых не осталось и ни одного целого тела нет.

Но проследим дальше ход событий по журналу губернатора, которая сама в это время находилась на материке, а ее обязанности временно исполнял вице-губернатор.

11.30. Башня сообщает курс прилета самолета – 120 с исходной точки в 18 километрах от аэропорта.

11.35. Вертолет «Супер-пума» вылетает на поиск.

11.46. Получен список пассажиров – 129 плюс экипаж – 12 человек.

На самом же деле в тот момент у меня не было точных данных о числе пассажиров. Один пассажир, заявленный в списке, на посадку не явился, о чем мы узнали позже. Часть списков прибывающих пассажиров находилась у начальника аэропорта – до прилета самолета. Что касается членов экипажа, то их число я мог лишь предполагать, поскольку официальной заявки на полет с указанием времени прилета, фамилии командира экипажа и других данных от Внуковских авиалиний в тот раз мы не получили. Все это еще раз говорит о том, что записи в журнал губернатора вносились значительно позже и не являются точной хронограммой событий.

Тем не менее – дальнейшие записи:

11.47. Сообщение в «Крипос» идентификационной группы Осло в лице директора Арне Беркос.

11.56. Команда из десяти добровольцев Красного Креста в состоянии готовности.

12.00. Дана команда, запрещающая всякие передвижения в аэропорту, кроме связанных с поисково-спасательными работами.

12.06. С вертолета «Си Кинг» сообщают, что на горе Опера обнаружены обломки разбитого самолета.

12.10. Отдан приказ команде Красного Креста выехать к радиомаяку в долине Адвент.

12.15. С вертолета «Си Кинг» сообщают координаты места аварии – Север 78.12.72, Восток 16.05.53. Обломки самолета найдены на горе Опера в стороне долины Хелветиа. Хвостовая часть и двигатели упали вниз, корпус самолета находится на плато.

12.20. Бригада из четырнадцати пожарников направляется с оборудованием из Лонгйира к радиомаяку.

12.22. Судно береговой охраны «Нордкап» сообщает, что идет в Лонгйир. Их вертолет «Динке» может прибыть в Лонгйир около 14.30.

12.27. Добровольцы Красного Креста и пожарники прибыли на радиомаяк.

12.30. Губернатор Анн-Кристин Олсен сообщает, что прибудет в Лонгйир сегодня в 21.00.

12.36. Сообщение с места аварии: прилетели три медика и полицейские. Признаков жизни нет. Нужны термопалатки.

Позволю себе вновь прервать цитирование журнала и прокомментировать записи, по которым получается, что лишь через два часа с небольшим после катастрофы норвежцы оказались на месте аварии и определили, что «признаков жизни нет». Между тем доставить врача из поселка в аэропорт можно было сразу же – российские вертолеты с тремя членами экипажа на каждом могли оказаться на плато горы Опера максимум через десять минут.

В то же время губернатор Шпицбергена предложила автобусы, чтобы отвезти ничего не знающих пока о несчастье полярников из аэропорта в посёлок, чтобы освободить зал на случай транспортировки раненых. Но эта мера оказалась напрасной. Ни одного потерпевшего катастрофу ни в этот день, ни в последующий в аэропорт не привезли. Полицейский, прибывший первым на место крушения самолёта, сообщил по радиии, что никого в живых не осталось и ни одного целого тела нет.

Главный инженер рудника Баренцбург, готовившийся к встрече своей семьи, переспрашивал несколько раз, не веря, потом разрыдался и улетел в российский посёлок. Там он неожиданно услышал по центральному телевидению сообщение о том, что пятерых пострадавших уже привезли в Лонгйербюен, и тут же позвонил мне, умоляя сообщить имена спасённых, а я

вынужден был снова бить по его нервам словами, что никаких спасённых никто на самом деле не привозил, а телевидение врёт с чьих-то слов, ибо только что по радиации с места катастрофы сообщал норвежский врач об отсутствии кого-либо живого.

(Только в скобках скажу, что и тогда не поверил этой информации, не верю и сейчас после всего, что узнал и увидел. Не мог полицейский, а затем врач осмотреть так быстро почти полторы сотни тел, многие из которых оказались в действительности почти целыми, но наваленными друг на друга и под обломками самолёта или в снегу. Убеждён и поныне, что во всех случаях нужно было немедленно посылать наши вертолёты с бригадами спасателей на поиски хотя бы одного живого, которого можно было бы попытаться спасти. Тогда только не разворачивалась бы вторая трагедия. Да, потом прилетел большой специальный спасательный вертолёт "Суперпума" и с помощью прибора с высоты определил по температуре тел, что живых среди них нет, но это было потом, когда живой организм мог успеть замёрзнуть).

Между тем мы связывались с Москвой и, наконец, узнали, что министерство по чрезвычайным ситуациям готово направить свой самолет для участия в спасательных работах. Сообщаю об этом норвежцам. Они вежливо благодарят, но не разрешают совершать посадку в этот день, так как опечатали все контрольные приборы, которые решили проверить на правильность показаний, и потому откроют аэропорт лишь в десять утра следующего дня. Об этом никакой записи в журнале губернатора не делается.

Что же касается сегодня, то для жителей российских рудников, оказавшихся в Лонгьербюене проводится в местной католической церкви панихида по погибшим, затем здесь же и частично в здании школы всех устраивают на ночлег.

Нам с консулом Российской Федерации удастся получить разрешение, и на норвежском вертолете мы летим к горе Опера. Об этом запись в журнале имеется:

20.10. Вертолет облетает место аварии. На борту вертолета находятся среди других господин Оноша и господин Бузни. Вертолет возвращается в 20.45.

На месте катастрофы с вертолета можно было видеть отдельно лежащее, распластавшееся на снегу тело, и груды тел под обломками самолета, креслами, багажом...

Следующая, последняя в этот день запись журнала – изменение погоды:

20.57. Погода ухудшается. Густой туман.

На следующий день в середине дня из Москвы прилетают два самолёта: один – за пассажирами, не улетевшими вчера, второй – с высоко классными специалистами-спасателями. Вместе с последними заместитель министра МЧС, представители российского и украинского МИД, руководство треста "Арктикуголь" журналисты. Представительные участники собираются здесь же в аэропорту на оперативное совещание с норвежскими специалистами. Совещание длится несколько часов, принимается решение о том, что российские спасатели приступят к работам завтра. Сообщается, что норвежская полиция работает неустанно по подготовке тел к транспортировке, но работы ведутся пока у подножья горы.

Наступило завтра. Губернатор Шпицбергена летит в российские поселки выразить их жителям соболезнование. На другой день губернатор и министр юстиции Норвегии посещают Баренцбург. С ними встречаются наши шахтеры, требуют разрешить российским спасателям приступить к работе: они уже сутки здесь и не могут получить согласия норвежской стороны на проведение спасательных операций.

Министр обещает помочь. К вечеру этого дня наши спасатели, наконец, вылетают к месту катастрофы. Там они сразу подружились с норвежскими участниками спасательной операции. По договорённости наши принимают на себя самый трудный участок – край и верхний склон горы. Для подготовки крепежа верёвок двое поднимаются на плато и тут же обнаруживают лежащий совершенно открыто один из "чёрных ящиков", который на самом деле ярко оранжевого цвета и легко выделялся на белом снегу, но по какой-то странной причине не был до сих пор обнаружен норвежцами. Спасатели сообщают о находке по радиации оставшимся внизу

товарищам. Через некоторое время на плато садится норвежский вертолёт и российских спасателей арестовывают, надевают наручники, обыскивают и пять часов допрашивают в конторе губернатора.

В это же время в той же конторе губернатора проходит очередное совещание на высоком уровне о ходе спасательных работ. Российская и украинская сторона пока не знают об аресте и, завершив обсуждение программы, расстаются, пожимая руки норвежским друзьям. Дальше всё идёт по детективному сценарию. На самом выходе в дверях делегацию останавливают и просят возвратиться для важного сообщения. Оно звучит в устах норвежского переводчика в форме приказа губернатора русским спасателям немедленно уезжать в связи с тем, что они нарушили установленный порядок и одни, без сопровождения норвежцев, появились на плато.

Почти всю ночь полномочная комиссия составляла письменный ответ губернатору на её устное требование. Наутро конфликт был улажен путём взаимных извинений. Норвежская пресса буквально взорвалась возмущениями в адрес своих соотечественников на Свальбарде. И работы пошли.

С этого момента никаких нареканий ни в чей адрес не было. Политики перестали вмешиваться в процесс и делали всё, чтобы загладить неприятное начало. Останки жертв очень аккуратно и тщательно упаковывались, нумеровались, транспортировались с почестями в норвежский город Тромсё, где две недели квалифицированно по самой современной методике с помощью самого современного оборудования идентифицировались, исключая малейшую ошибку. Труд был не лёгким и за него мы все должны быть благодарны.

Но я никак не могу отделаться от одного мучающего меня вопроса: всё ли было сделано, чтобы спасти хоть одну жизнь?

И еще, если бы мы имели на архипелаге свой аэродром... Ведь когда-то норвежцы предлагали нам совместное строительство аэропорта. Тогда это показалось дорогим удовольствием, и наша сторона отказалась от участия в проекте – поэтому мы на Шпицбергене пользуемся норвежским аэропортом, и это тоже имеет к происшедшему непосредственное отношение.

И последнее. Много лет в Лопгйире работало представительство «Аэрофлота», отвечавшее за полеты советских самолетов. Ослабевшая от развала экономики, Россия не смогла вынести расходы по содержанию представительства на Шпицбергене, перенесла его в норвежский город Тромсе, находящийся на материке, предполагая первоначально, что его представитель будет вылетать на архипелаг в случае рейсов Москва – Лонгйир. Однако рейсы компании «Внуковские авиалинии» никто из специалистов воздушных линий не обслуживал. Наше государство сэкономило на представительских расходах. Спрашивается – не за счет ли человеческих жизней? Будь наш специалист в аэропорту во время рейса, возможно, самолет сел бы как надо и не произошла бы описанная трагедия...

И ещё в связи с этим: Если бы норвежская администрация Шпицбергена забыла в минуту трагедии про королевский указ о том, что Шпицберген норвежская территория, а наша администрация вспомнила бы о том, что по международному соглашению мы имеем равные права на архипелаге, то не стало бы одной трагедией меньше, и не могли бы спастись все сто сорок одна жизни, если бы пилоты сели на полосу спокойно со стороны моря, ведь слабый ветер нашему лайнеру при посадке не мог помешать?

Но зачем эти вопросы мёртвым? Но зачем они павшим? И я хочу ответить словами Роберта Рождественского, чьи строки я слегка перефразировал: Это нужно не мёртвым. Это нужно живым.

ж. «Вокруг света», 1.04.1997

«Общеписательская литературная газета», 1.12.2015

«Полярная трагедия: её могло бы не быть...»

Синдром зарубежной слепоты (СЗС)

Этот синдром мною открыт давно. Страдают им чаще всего люди пишущие. Я сам журналист и некогда испытал на себе влияние мало изученной медициной болезни, которая имеет свои разновидности. Одна из них связана с диким восторгом от первого приезда за границу.

Начитавшись Чуковского о гориллах и крокодилах, насмотревшись телепередач из цикла "В мире животных", попав впервые в Африку и пролетая над саванной, мне всё хотелось увидеть с высоты поднебесья бегущую с гордо поднятой головой фигуру жирафа или мирно лежащего после удачной охоты могучего льва, не понимая, что из заоблачной выси в десять тысяч метров не только зверя, но и приличную телевышку не заметишь. А проезжая чуть позже в поезде, глядя из окна вагона, я был уверен, что вижу спины бегемотов, торчащие из многочисленных водоёмов, хотя на самом деле, как потом выяснилось, это были домашние буйволы.

Но мой синдром быстро прошёл. Жизнь научила писать то, что хорошо знаешь, а не то, что показалось в первое мгновение восторга. Позднее этот тип синдрома зарубежной слепоты у меня получил название Синдром Сидорова, что было связано с появлением в журнале "Москва" огромного очерка поэта Евгения Сидорова "Семь дней в Гималаях", в котором восторженный от первого посещения Индии стихотворец сочинял в прозе о том, что будто бы индусы настолько боготворят священных для них коров, что даже рога их покрывают золотом, что лично он, Сидоров, видел собственными глазами на улицах индийских городов во время его семидневного путешествия по загадочной стране. Бедному сочинителю трудно было представить, что блестящая на солнце желтизна рогов, принятая им за золото, на самом деле была жёлтой обёрткой от конфет или чего-то другого, в порядке шутки надетого на рога коровы ребячившимся индусом.

Тогда я задумался над тем, почему у серьёзного автора в серьёзном произведении великое множество искажений действительности. Ведь не хотел же он просто дурачить людей? Нет, конечно, он просто был болен приобретенным синдромом зарубежной слепоты – видел то, что фантастично отображалось в опалённом пламенем восторга мозгу. Эта, наиболее часто встречающаяся раньше болезнь, связана была с нечастым посещением различных стран советскими гражданами.

Вторая разновидность того же синдрома, которую я назвал "куриной" по аналогии с куриной слепотой, была мною открыта в Индии, где по пути в металлургический город Бокаро кто-то из покидавших этот город сказал мне, что чувствовал себя там три года пребывания, как в тюрьме. Слова эти потрясли меня, когда, приехав в советский городок, я окунулся в зелёный оазис огромного разнообразия диковинных для нас растений: баньяна, папайи, кокосовых и финиковых пальм, манго, ананасов, зарослей бамбука, тростника, фисташковых деревьев. Да, городок был окружён колючей проволокой, а у ворот стояли полицейские. Но охраняли они не преступников, а довольно богато живших здесь советских специалистов, не позволяя многочисленным бедным индусам докучать русским своими просьбами, а потому и не пропуская их в городок. Дорого бы отдали миллионы наших сегодняшних бедняков, чтобы пожить хоть немного в такой, с позволения сказать, тюрьме.

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.