

Михаил Уткин

---

*Особенности  
национальной  
командировки*

---

Мемуары старого командировочного  
волчары

---



Михаил Уткин

**Особенности национальной  
командировки. Мемуары старого  
командировочного волчары**

«Издательские решения»

**Уткин М.**

Особенности национальной командировки. Мемуары старого командировочного волчары / М. Уткин — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-850810-3

Мемуары старого командировочного волчары, авиационного и железнодорожного споттера, документальные рассказы о дорожных приключениях.

ISBN 978-5-44-850810-3

© Уткин М.  
© Издательские решения

## Содержание

I. Командировочный волчишко	6
1. Первые шаги	6
2. Киргизское турне	9
3. Колхозная премия	11
4. Бензовоз и самолёт	13
5. Самый маленький поезд	15
6. Огонёк в степи	17
7. Центральный кент	18
8. – Дяденьки, помогите!	20
9. На посошок!	22
10. Улица Хмельницкого	24
11. На диком берегу Иртыша...	27
12. Джасыбайская сказка	29
13. Валентин Палыч	31
14. Две бутылки пива	34
15. Зёма	36
16. «Киевский» торт	37
17. Практиканты	39
18. Выходной для Генерального	40
19. Пляжный вариант	41
20. Петрович	43
21. Оторванный рукав	45
22. Привидение в кузове	47
23. Комсомольский делегат	49
24. Надо, ребята, надо!	50
25. Образец для мобплана	52
26. «Дембельский» поезд	55
II. Голубые дали	57
27. Подарок для солдата	57
28. «Дембельский» альбом	61
29. «А тот, который во мне сидит...	63
30. «Партизанская» песня	65
31. Светочка	67
32. Пурга	69
33. С новым годом!	71
34. Бесценный груз	74
Конец ознакомительного фрагмента.	75

# Особенности национальной командировки Мемуары старого командировочного волчары

**Михаил Уткин**

*Удивительные и смешные, но абсолютно документальные приключения одного старого командировочного волчары. Рассказы никем не заказаны и никем не оплачены, не являются чьей-нибудь рекламой и выражают сугубо моё личное мнение о чём-либо. Это может кому-то не понравиться, но я таким сочувствую*

© Михаил Уткин, 2017

ISBN 978-5-4485-0810-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## I. Командировочный волчишко

*Средь оплывших свечей и вечерних молитв,  
Средь военных трофеев и мирных костров  
Жили книжные дети, не знавшие битв,  
Изнывая от мелких своих катастроф...  
(В. С. Высоцкий)*

### 1. Первые шаги

Мои родители (на пару!) были старыми «командировочными волками». Работали они в такой организации, где нужно было постоянно мотаться по самым разным электростанциям СССР. Меня во время учебного года оставляли дома, на попечение разных маминых подружек, а как только наступали какие-нибудь каникулы, забирали с собой в командировки. Я жил вместе с родителями в гостиницах и поездах... К третьему классу мать уже научила меня разбираться в авиа и железнодорожных билетах: где там номер рейса, или место, или время, какая часть у авиабилетика отрывается, в каком месте ж. д. билетик компостируется, и многие другие полезные для «бывалого» путешественника вещи.

В свою первую самостоятельную поездку я отправился на летних каникулах, перейдя из третьего класса школы в четвёртый! Сейчас, конечно же, это трудно себе представить, но и страна тогда была другая, и народ был совершенно другой...

Отец пускал энергоблок на южносахалинской электростанции, а мать срочно вызвали на расследование аварии, произошедшей накануне на ТЭЦ в киргизской столице, которая тогда называлась Фрунзе, а теперь Бишкек. Там с системы топливоподачи слетел вагон с углём и убил человека. Дело было в июле 1974 года, и меня немедленно потребовалось куда-нибудь девать. И моя мамуля не придумала ничего лучшего, чем взять и отправить меня на Украину к дедам! До сих пор загадка, каким чудом ей удалось посредине короткого сибирского лета взять для меня детский билет без взрослого, да ещё с пересадкой...

Пасмурным и хмурым утром мы вместе с мамкой приехали в новосибирский аэропорт «Толмачёво». Сначала на московском рейсе улетал я, а через два часа другим рейсом улетала и она. Мать провела меня через регистрацию рейса. Потом договорилась с каким-то дяденькой, который провёл меня, якобы вместе с собой, через досмотр.

У меня на руках был огромный зелёный билет, один из двух контрольных талончиков которого был уже оторван. Под подписями о рейсе, месте, времени и прочем по билету между облаками летел реактивный «Ту-104». Пацанами мы знали одно: если самолёт реактивный, значит «Ту», а если с пропеллерами – «Ан» или «Ил». Я думал, что мы сейчас на таком «Ту-104» и полетим, но автобус подвёз нас к огромному самолёту с двойными пропеллерами, на котором тоже было написано «Ту»!

Но «Ту» разве с винтами бывают?! Тогда мне показалось, что меня кто-то жестоко обманывает... Больше в такой винтовой «Ту-114» я ни разу не попадал. А спустя много лет я вдруг снова увидел самолёт из своего далёкого детства: старый и заслуженный лайнер смотрел какие-то свои сны, укутанный очень толстым снежным одеялом на постаменте у аэропорта «Домодедово». Мне очень хотелось подойти и погладить его...

Мерзавцам из «Ист-Лайна», уничтожившим этот самолёт в 2006 году, этого не понять...

Мы сели в самолёт. Мне досталось место у окошка. Кресло было совсем не такое, как в нынешних самолётах – это было настоящее кресло с мягкими подлокотниками по бокам, целиком затянутое в белый матерчатый чехол. Я мог уместиться в нём хоть вдоль, хоть попе-

рѣк. Спинки у тех кресел не откидывались, откидных столиков впереди тоже не было, а обед приносили на подносах, которые своими ручками ставили прямо на подлокотники. За спинкой моего кресла была стенка, которая отделяла наш салон от следующего.

Огромный круглый иллюминатор был точно посередине крыла, на котором сразу же за моим окошком оказалась какая-то ярко-красная круглая крышка на болтиках, красная надпись возле которой гласила: «Заливная горловина бака №5». Я запомнил эту надпись на всю оставшуюся жизнь!

Наш самолёт выкатили тягачом с лётного поля на рулѣжную дорожку и остановили прямо перед полосой. Двигатели в те времена у самого здания аэропорта не запускали! Закрутились огромные пропеллеры – самым непонятным было то, что один пропеллер на одном и том же двигателе крутится в одну сторону, а второй – одновременно в другую! Стюардессы раздали нам конфетки-леденцы, и мы полетели. Во время полѣта я запомнил тогда только объявленную по радио скорость – 750 км/ч. При посадке у меня начали дико болеть уши, и я скорчился на этом кресле в клубок. Соседи нажали на кнопочку, к моему креслу тут же сбежались почти все бортпроводницы и стали пичкать меня леденцами, чтобы я чаще глотал! Но боль прошла только тогда, когда самолёт приземлился.

В Домодедово меня встречал начальник цеха, в котором работала моя мать, Геннадий Райчикович Антонянц. Он сам был в Москве в командировке и буквально через час улетал на моём самолѣте обратно в Новосибирск. Дядя Гена подвѣл меня к такси и попросил, чтобы меня срочно отвезли в другой аэропорт.

Мать специально дала мне 22 рубля, чтобы рассчитаться с таксистом! Я уселся на самое переднее сиденье невиданной доселе машины – это была «Волга» ГАЗ-24, а в Новосибирске «Волги» у таксистов тогда были только 21-е. Я протянул водителю все деньги: «Дяденька, мне в аэропорт «Быково»! Пожилой уже мужик, настоящий московский таксист в форменных кожаных куртке и кепке, просто потерял дар речи, но всё же включил счётчик, и мы поехали. Где-то через час он подвѣз меня к Быково, а по дороге я рассказал всю историю с родительскими командировками. Мужик закатил машину на стоянку, я вылез, взял свой рюкзачок и пошёл на регистрацию.

Водитель пошёл за мной, и второй раз обалдел, когда я сам достал билетик, посмотрел номер рейса, нашёл свою стойку и правильно встал в нужную очередь. Не выдержав такого издевательства над своими нервами, таксист сам проверил мой билет и договорился с ещё одним пассажиром, чтобы меня вновь провели через досмотр.

Да, москвичи в те года ещё были классными людьми. Действительно достойными фильма «Покровские ворота»...

Сажусь я себе дальше в маленький самолѣтик «Ан-24» (на таких я уже с мамой летал), сосу себе аэрофлотовские леденцы и спокойно долетаю до Кировограда. В аэропорту стоит дед (отцовский отец) и, когда видит, что я выхожу из самолѣтика со своим рюкзачком совершенно один, чуть не падает! Когда папочка позвонил на Украину из Южно-Сахалинска, дед вставил ему по полной программе!!!

И что же?! Подходит 1-е сентября, меня надо отправлять в школу, родители за мной приехать не могут, и дед, матерясь, покупает мне билет на поезд, в купейный вагон 188-го пассажирского сообщением Одесса – Новосибирск! При посадке в поезд дед с моей тѣткой уболтали какого-то мужика, который тоже ехал «до конечной», чтобы он за мною в дороге присматривал.

А что присматривать-то? Я, как прилепился к открытому окошку в Кировограде (день, ночь – без разницы!), так меня только в Новосибирске и отлепили!

От Кировограда до Харькова электровозов тогда ещё не было. Нас сначала тянул серенький и нещадно чадивший жирной сажей пассажирский тепловоз марки «ТЭП10». От Харькова поехали на электровозе. На какой-то махонькой станции, где-то сразу за Харьковом, пом-

нится, простояли часов что-то 15 или 20. В соседнем купе мужик вёз огромнейшую овчарку. Он выводил её на станциях погулять, а я почти всё время болтался у окна в проходе и жутко боялся этой собаки...

Мужик, который за мной присматривал, потащил меня на следующий день в вагон-ресторан пообедать, а я там не смог ничего есть – борщ и всё остальное было какое-то пересолено-переперчёное. Мы проезжали Пензу, останавливались там на двух вокзалах из 4-х. Проехали Куйбышев. Там на вокзале на соседнем пути стоял какой-то местный поезд – окно в окно было видно, что люди сидят на сиденьях, как в автобусе. А я-то тогда и не знал, что на поезде можно ехать не трое-четверо суток, а всего три-четыре часа, и про себя думал: «Как же они, бедолаги, четыре дня сидя-то едут?..»

Короче, поезд опоздал в Новосибирск ровно на сутки! Вместо четырёх с половиной суток мы ехали пять с половиной! А что, в брежневские времена это было в порядке вещей... Дома отец приготовил мне подарок: игрушечную железную дорогу на пластмассовых рельсах. Два вагончика, довольно точно похожих на тот, в котором я только что почти неделю ехал, и заводившийся ключиком тепловозик – точную пластмассовую копию того самого «ТЭП10», которая везла нас от Кировограда...

Школьное сочинение на обязательно-тупейшую тему «Как я провёл лето» я написал на пятёрку!

## 2. Киргизское турне

Кто бы там что ни говорил, но советская система туристической отрасли до сих пор во многом может служить примером современным туроператорам. Десятки миллионов людей круглогодично проводили отпуска в весёлых и романтических путешествиях по родной стране. И не только по ней. Да, конечно, не везде и не всегда был достойный уровень сервиса, но и народ-то был совсем другой. Хватало озера, костра, палатки, авторских песен под гитару и зуденья комаров на всю ночь! И никаких «Фумитоксов», там, «Рэйдов» не надо было!

Я не могу не замолвить на этом сайте немало добрых слов в адрес бывшего ТЭПО «Алма-Ата турист». Итак, туристическая путёвка от этого туроператора для всей семьи с детьми из Алма-Аты на Иссык-Куль образца 1977 года.

Автобус с нашей группой отправился не слишком ранним утром из самого центра Алма-Аты, от бывшего здания «Алма-Ата туриста», маленького одноэтажного здания, которое находилось во дворах недалеко от «Детского Мира». Через четыре часа нас привезли во Фрунзе. В центре киргизской столицы к нам в автобус села местный экскурсовод и приняла группу. Через микрорайоны «Чон-Арыка» нас привезли в горы, на турбазу «XX лет Киргизии». Там расселили по коттеджам, накормили вкусным обедом в местной столовой, а через час повезли на экскурсию обратно в город.

Городок был гораздо меньше Алма-Аты. При такой жаре, которая там стояла, поразило практически полное отсутствие автоматов с газводой на улицах. Фрунзенская экскурсоводша, однако, знала несколько точек, в которых поили, и наша пешая экскурсия по городку плавно протекала от киоска до киоска. А уже между посещениями палаток и автоматов нам показали домик, в котором родился и жил знаменитый командарм Михаил Фрунзе, над которым (!) аккуратно возвели современное здание музея из стекла и бетона, ну и прочие достопримечательности. Кто-то из тургруппы попросился на местную Выставку Достижений Народного Хозяйства, но экскурсовод сказала, что плановое посещение ВДНХ Киргизии стоит в маршрутах только тех тургрупп, которые не едут дальше на Иссык-Куль.

Вечером на турбазе было всё, что душе угодно: кому – бильярд, кому – настольный теннис, кому – кинофильм, а кому – и танцы. Народ веселился часов до трёх-четырёх ночи, поэтому рано утром никого не трогали. Для желающих – завтрак в восемь, обед в час, а в 2 часа дня подали автобус и всех желавших отвезли до вечера высоко в горы.

На третий день рано утром тот же автобус повёз нас дальше на Иссык-Куль. Ехали почти весь день, и в Чолпон-Ату попали лишь ближе к вечеру. Там нас расселили по частным домам. Этот заработок был одной из основных статей дохода местного населения – турбюро платило по рублю в сутки за каждого размещённого туриста, и местные сдавали турфирме квартиры на всё лето, устраивая в двухкомнатной квартире жильё на 5—8 человек, а в частном секторе достраивали к своим домам трёх-четырёхкомнатные летние пристройки, в которых тоже размещали по два-три человека (или семью) в комнате. Нам достался частный дом почти в центре Чолпон-Аты, мы прекрасно устроились, получили талоны на питание в местную столовую и, зажили себе припеваючи.

А взрослые – и припиваючи. Отец с дядей Геной Емельянычем (царствие обоим небесное) приходили на пляж и, когда к обеду нажаривало за тридцать, залезали в воду священного Иссык-Куля и спускали на воду пенопластовый плот. На него они ставили бутылку чуйского портвешка, стаканы и нехитрую закуску. Посмотришь – торчат из воды две головы, а между ними качается на волнах такой столик – прикалывались все мужики, проходившие мимо них!

Турбюро нас, разумеется, не забывало. В какой-то день всю тургруппу посадили в автобус и повезли на экскурсию в Пржевальск. Нам сначала показали музей и могилу Николая Михайловича Пржевальского, который велел похоронить себя на самом берегу Иссык-Куля. Потом

показали и сам город. Самым классным местом в таких городках были книжные магазины! Местные не особо интересовались и книгами вообще, и книгами на русском языке, в частности. В глубинах пыльных прилавков можно было откопать всё, что угодно – отец вынес из магазинчика десятка два самых разнообразных книг, от раритетной фантастики до технических справочников! Да и почти все в тургруппе – по столько же.

Постояв часок-другой на базарной площади Пржевальска, автобус повёз нас дальше, на горный курорт «Джеты-Огуз». Через полтора часа дорога привела нас в ущелье, окружённое огромными красными скалами. Семь из них располагались «лесенкой» у самых домиков и дали название курорту («Семь скал»). Там нас угостили местной минералкой из источников, и, ещё где-то через час, мы уже ехали обратно. Непременным атрибутом таких автобусных путешествий являлся концерт, который тургруппа исполняла хором «а капелла» в честь водителя и экскурсовода. Тридцать две глотки, взвизгивая на самых крутых ухабах, горланили в честь доблестного шофёра для начала непременно «А дорога серою лентою вьётся...», а уже потом – кто какие песни знал... К вечеру нас вернули обратно в Чолпон-Ату.

Ещё через неделю всю тургруппу организованно погрузили в «Як-40» (впервые в него тогда сел), и мы вернулись домой в Алма-Ату.

Это была моя первая поездка на Иссык-Куль...

### 3. Колхозная премия

Он всё-таки настал – тот великий и праздничный день, в приход которого уже никто и не верил. Сто четыре студента, едва успевших поступить в Алма-Атинский Энергетический Институт, были отправлены в небольшой колхоз в закрытой погранзоне возле Нарын-кола. На картошку, естественно. Холодным октябрьским утром 1981 года, когда лужицы уже затягиваются тонким ледком, вдруг оказалось, что вся картошка уже убрана и пора домой. Неужели?! Радостные крики студентов мигом разбудили всю округу, а сверху, из серых туч удивлённо краешком выглянуло солнышко – посмотреть, кто это там так орёт. А толпа бесилась перед казармой, врубив на всю громкость пластинку с самым модным тогда шлягером Валерия Леонтьева «Танец протуберанцев».

Перемешивая жирную грязь со снегом, к бараку подкрались три междугородних автобуса. Отдельно приехало колхозное начальство. Преподаватели и бригадиры закрылись в столовой, и принялись подбивать бабки. Мы с Сакеном шатались по казарме и под конец забрели в бывшую комнату преподавателей, где кроме них, жили ещё два повара, выбранных из числа студентов, и два местных мента, в чьи обязанности входило охранять то ли нас от погранзоны, то ли погранзону от нас. Преподаватели, целый месяц пытавшиеся организовать хоть какую-то производственную дисциплину, потускнели в наших глазах после того, как за печкой в их комнате мы нашли такое количество пустых бутылок, что и не пытались их считать. Наша «артподготовка» оказалась раза в два скромнее...

Ближе к обеду все деньги наконец-то пересчитали, раздали и объявили посадку по автобусам. Преподаватели уселись в «Жигули», принадлежавшие одному из них, и пристроились в хвост нашей колонны.

На кресле экскурсовода устроился повар Борода, справа у двери отхватили себе сиденье мы с Есемановым, сиденье сразу за водителем отвоевала себе поварская команда, дальше пристроилась наша бригада, а вторую половину автобуса заняли наши грузчики. Едва выехали из колхоза, как Борода развернулся на своём кресле лицом к салону, вытащил бутылку водки, и, громко сказав: «Смотрите, завидуйте, я – гражданин Советского Союза!», засосал махом полбутылки. Остаток он передал своему лучшему другу Юре Соколову, после чего отвернулся от нас обратно к лобовому стеклу – дальнейшее его не интересовало...

Кое-что с собой было и у нас. Накоротке посоветались и решили всю премию (120 советских рублей), выданную нам сверх зарплаты на бригаду, здесь же сообща и пропить. Столько же дали и грузчикам. Через полчаса наши автобусы пришли на пост ГАИ в Текесе, где собралось ещё пять автобусов с нашими студентами, бывшими в других колхозах. Народ вывалился на улицу, а тем временем «бугор» Витя собрал наши премиальные деньги и отнёс в «Жигули» преподавателям, чтобы они нас после выезда из погранзоны затарили.

Мы с Есемановым не зря прокатались весь колхоз верхом на комбайнах «ККУ-2А» – у нас было по огромной картошине (моя весила 3,5 кг и по размерам была больше булки хлеба-кирпича!), на которых нам оставило свои автографы на память почти по сотне новых друзей.

Колонна автобусов, в голове которой мигал огоньками разноцветный «ГАИшник», никуда особенно не торопилась и через пару часов подкатила к контрольно-пропускному пункту. Автобусы встали надолго, но никого не выпускали – шла проверка паспортов. И когда, наконец, наш автобус выехал за все шлагбаумы, впереди замаячили знакомые белые «Жигули». Мы остановились, Витька сбегал к машине и с огромным трудом выволок из неё битком набитый бумажный мешок из-под комбикормов. Его затащили в автобус и начали рассматривать содержимое. На каждого члена Витькиной бригады вышло по бутылке водки, пачке «Космоса», булке хлеба и банке рыбных консервов. Примерно так же затарились и грузчики.

Ехать предстояло ещё пять-шесть часов. Разложили по собственным коленям закуску и начали праздновать. Над сиденьями туда-сюда передавались полные и пустые стаканы и звучали горячие тосты. Дорога, неизменно петляя, плавно спускалась меж красных скал. Колонна шла неровно, то растягиваясь, то сбиваясь почти в кучу, «ГАИшники» постоянно её останавливали и тогда веселье перетекало на улицу.

Потихоньку стемнело настолько, что задняя лавка автобуса уже не могла играть в свою бесконечную «трыньку» и перебралась к нам, на узенькую площадку возле передней двери. Автобус болтало где-то в районе Чилика. Наш водитель, здоровенный уйгур лет сорока, был сам родом из этих мест и, проезжая мимо родных аулов, завёл рассказы о том, как он по молодости шугал весь свой родной колхоз. За общим увлекательным обсуждением его гладиаторских подвигов у нас очень быстро прошла последняя часть этой длинной дороги.

Автобус остановился на углу улиц Космонавтов и Сатпаева. Мы долго прощались, и домой я попал только к девяти вечера. А там самым обидным оказалось полное отсутствие на кухне картошки, и тогда мать отобрала у меня ту самую сувенирную картофелину, чтобы пожарить. Кожуру с автографами аккуратно срезали, а сама картофелина на сковородку вся не поместилась, и оставшаяся треть её, завернутая в пакет, ещё долго лежала в холодильнике...

## 4. Бензовоз и самолёт

Поняв на собственной шкуре, что такое «осенний» колхоз, в дальнейшем я прилагал максимум усилий, чтобы в него никогда больше не попасть. И успешно. На следующее лето (1982 года) я, Игорёк Кичигин и Сакен Есеманов оказались в «летнем» колхозе, вместе с лаборантами из разных кафедр и лабораторий нашего института.

Нам достался табаксовхоз «Гайрат», несколько километров выше Чилика. В местном сельпо имелась только «Сибирская» водка по 0,75 с винтом (большая редкость по тем временам), крепостью в 60 градусов и аж по 11 советских рублей за пузырь. Ну что же делать, привыкли и к этой...

Зарплату получали каждую неделю, по субботам с утра, и после этого какая-то часть народа отваливала на выходные домой в Алма-Ату. Поскольку всех вместе не отпускали, в первый заезд на совете «бригады» решили послать домой меня. Утром получили в кассе что-то около червонца на рыло, купили две бутылки «Сибирской», скушали её вместе с тремя нашими соратниками по бригаде, которые были из «Облбытрадиотехники», и пошли купаться на оросительный канал.

Домой я собрался только к пяти вечера. На джанашорвинском «ПАЗике» я скатился вниз, в Чилик, и тут оказалось, что последний автобус в Алма-Ату уже ушёл. Слоняться по абсолютно пустому зданию автостанции не было никакого смысла, и я выбрался на развилку алма-атинской дороги.

Здесь принялся голосовать, и очень быстро мне (одетому в форму студенческого строительного отряда) остановилась «Волга» с государственными номерами. В машине ехал какой-то местный комсомольский начальник, и он решил подвезти меня на целую сотню километров, сразу до города. Поехали. Шеф с водителем мило о чём-то беседовали по-своему, по-казахски.

Через пару километров на обочине дороги возникли двое молоденьких местных девчонок, также голосовавших за развитие автотранспорта. Моим орлам они конечно же сразу понравились, и девчата поместились на задней лавочке рядом со мной. Командир начал девчонкам что-то объяснять – я не понимал, что – и те хохотали до слёз. На 106-м километре до Алма-Аты машина свернула на площадку отдыха. Шеф вдруг куда-то резво умчался, но очень быстро вернулся и попросил меня пересесть в другую машину, которую он для меня поймал.

Другой машиной оказался бензовоз «ГАЗ-52» из Кегеня, за рулём которого сидел скучный дед, скучный настолько, что поговорить с ним мне так толком и не удалось. Он поплёлся по трассе со скоростью в полтинник, а такая шестицилиндровка больше и не пойдёт. Время от времени я угощал его сигаретками «Кок-Тюбе» и старый, попыхивая дымом, затягивал себе под нос какую-то тягучую мелодию. Через полчаса нас обогнала та самая «Волга» и даже бибикнула на прощанье. Уже полностью стемнело, когда дед подвёз меня к автовокзалу «Саяхат», никаких денег он с меня не взял и степенно растворился в сумерках...

Утром в понедельник я помчался обратно в колхоз. Бригадир Омару и учётчику Закиру я пообещал привезти из города такую игрушку, которую они до этого и в глаза не видели: дома у меня лежала коробочка с ещё не склеенной пластмассовой моделькой вертолёта «Ми-4» из знаменитой в советские времена серии пластмассовых моделей авиатехники, поставлявшихся фирмой «VEB Plastikart» из ГДР. Кроме этого, у меня на шифоньере пылился огромный «DC-8» в раскраске авиакомпании «KLM», я и его забрал с собой.

Я влез в чиликский автобус с сумкой, полной бутылок с портвейном «Талас» в одной руке, и с огромным (почти метр длиной) ярко-голубым самолётом – в другой. Наверное, абсолютно все пассажиры автобуса меня запомнили! Через два с половиной часа «Икарус» радостно чихнул стояночным тормозом у самой фешенебельной платформы чиликской автостанции. Тут всё было, как всегда: динамики над местным киоском звукозаписи надрывались

самым крутым шлягером того лета – пугачёвскими «Старинными часами», а рядом тянуло дымком тридцатисемикопеечных шашлыков из баранины.

Я пронёсся мимо стоянок автобусов к кассам – местные, сидевшие на лавочках вдоль здания, как по команде, сделали равнение направо, а у меня за спиной тут же возникла стайка пацанят. Узнав, что ближайший джанашорвинский автобус будет только через три часа, я выбрался на развилку, где меня подобрал какой-то служебный «УАЗик»...

К гайратской казарме я подошёл с хвостом из всех колхозных пацанов, какие только мне по дороге встретились, а Закир с Омаром из-за этого самого самолёта чуть не подрались – чьим детям он достанется. После обеда они меня на работу не пустили – заставили склеивать и вертолётник, а затем Закир принёс бутылку «Сибирской»...

Через пару недель, на оросительном канале, который шёл сразу за нашей казармой, я наткнулся на сиротливо торчавший из глины хвост от своего огромного голубого самолёта...

## 5. Самый маленький поезд

Два студенческих строительных отряда – наш «Нейтрон» и «Эдельвейс» с другого факультета, в который каким-то образом затесался Игорёк Кичигин, выезжали на работу в одно и то же место – посёлок Косколь Джезказганской губернии. Квартирьеров «Эдельвейса» собралось (вместе с Кичигиным) человек пять, а мы с Маликом ехали «на готовенькое» – наших там уже было человек восемь, но основная толпа ещё не успела сдать всю сессию и задерживалась. Мы все вместе взяли билеты в прицепной купейный вагон, шедший сразу до Джезказгана.

Пасмурным летним утром мы собрались у нашего вагона, и тут вдруг возник налысо остриженный, слегка поддатый и, как всегда, деловой Тимурчик Нуржанов. Оказалось, что он в какой-то очередной раз смог обмануть военкомат и опять не попал в армию. Тимур принялся нас провожать, мы попили водочки прямо на перроне и пожелали ему поскорее отслужить.

Собравшись вместе в одном из наших двух купе, мы продолжили отмечать «на посошок», да так здорово, что к станции Чу у нас уже ничего не осталось. Нового здания вокзала там тогда ещё не было, зато посреди перрона стоял такой восьмигранный киоск, в котором продавался весь ассортимент спиртных напитков, выпускавшихся тогда в Казахстане и Киргизии. Стоял жуткий грохот и вся станция была в угарном дыму: на путях одновременно ревели десятка три двухсекционных и трёхсекционных тепловозов. Какая удивительная тишина и чистота настает там через несколько лет, когда от этой станции во все три стороны пойдут электровозы!

Пока мы стояли в очереди к киоску, станционное радио – не то, которое объявляет отправления, а «громкая связь» для вагонников – вдруг простонало женским голосом: «Сцепщик Халилов, пройди в операторскую! – (пауза) – Сцепщик Халилов, пройди в операторскую! – (пауза) – Сцепщик Халилов, пройди в операторскую, я всё прошу!!!» Ну а мы, ухотавшись, прикупили разных бутылёчков и поехали себе дальше...

Рассветало рано. Поезд нёсся по крутым поворотам мимо озера Балхаш. Ходили они тогда так быстро, что у нас со столиков попадали все бутылки – хорошо, что ни одна не разбилась. Я выбрался к открытому окошку и отсыхал на приятном ветерке. В Моинтах от нас отцепили вагон на Балхаш и мы стали последними. Начались электровозы – маленький локомотив «ВЛ60» побежал с нашим поездом дальше, на его крыше то и дело вспыхивали искорки, которые были хорошо видны в предрассветных сумерках.

В Жарыке нас отцепили и, когда остальной поезд растворился между красными огоньками светофоров, отогнали в тупичок. Весь народ уже поднялся, головушки трещали, и мы пошли по Жарыку – поискать какой-нибудь магазинчик. Вскоре мы наткнулись на столовую какого-то железнодорожного ОРСа. Там оказалось карагандинское пиво, но такое старое, что эту кислятину мы пить не смогли и вернулись на вокзал.

Наш вагон уже прицепили к новому поезду. Это и был самый маленький поезд из всех, что мне довелось к тому времени увидеть. 618-й пассажирский сообщением Балхаш-Джезказган состоял из «вагона-лавки», очень похожего на багажный, и трёх своих вагонов: купейного, плацкартного и межобластного. Пятым прицепили наш. В голове уже дребезжала «половинка» тепловоза-«луганки» с разбитым буферным фонарём. Мы выкатились на скромную однопутную точку без светофоров и неспешно покатали по Великой Казахской Степи.

После нескольких остановок мы приехали в Жана-Арку. Тепловоз, вёзший нас от Жарыка, отцепился и уехал вместе с вагоном-лавкой, а на его место через полчаса вернулась другая «половинка» тепловоза, чуть поновее, и с другим вагоном-лавкой. Мы покатали дальше.

Едва отъехав от станции, поезд стал останавливаться абсолютно у каждого степного домика. Местные его уже ждали, они сбегались к этому вагону-лавке и покупали себе всё:

хлеб, бакалею, курево, водку, лук и другие овощи мешками, одежду... На одном из разъездов мужики, пыхтя, вытащили из магазина на колёсах оббитый деревяшками новенький мотоцикл без коляски – обрадованный покупатель успел купить и целый ящик водки, которой поделился с выгрузавшими. Пойло в этом вагоне стоило ровно на рубль дороже своей обычной цены, но мы на самых больших станциях тоже приобщились к «выездной» торговле...

К девяти вечера наш поездик, обогнув огромное и совершенно мёртвое от слива отработанной воды с медных комбинатов озеро, спустился по кругу с холмов и въехал в Джек-казган. На вокзале нас встретили пацаны, мы успели ещё разок сбегать в магазинный вагон, купить всего на праздничный ужин, и пошли в контору вызвавшего нас ПКМК треста «Каз-связьстрой-2», которому нам предстояло оказывать помощь в строительстве новой телефонной линии.

Ярко-звёздной джекказганской ночью, под рёв огромнейших комаров, мы долго праздновали приезд и рассказывали свежие институтские новости...

## 6. Огонёк в степи

Я тогда так и остался в ПКМК в Джекказгане, вместе с Водиком Баталовым, а вся прочая толпа благополучно уехала в Косколь. Остались позади наши купанья в озере на краю джекказганских микрорайонов, водочка, выпитая в компании случайно залетевших в город механиков железнодорожной рефрижераторной секции, танцы на танцплощадке в скверике недалеко от центра города, несметное количество банок «Кильки с овощами» из магазина вокзального ОРСа и обеды в диетической столовой на углу бульвара Космонавтов, недалеко от местной достопримечательности – панельной пятиэтажной «хрущобы», стянутой вокруг всего здания по всем этажам металлическими стяжками, чтобы не рассыпалась... Остались позади несметные кучи брёвен и бетонных пасынков, которые мы грузили в штабели во дворе ПКМК и затем отправляли на линию...

Через месяц нам прислали замену.

Рано утром на «КамАЗе» с прицепом приехал Валера Рон (по прозвищу «Борода») – мы уже знали в лицо почти всех дальнбойщиков со всех близлежащих автокомбинатов, так как в день отправляли по четыре-пять машин. На этот «КамАЗ» мы погрузили 40 бетонных пасынков и добавили в прицеп 30 брёвен. Наскоро собрали свои шмотки и устроились в кабине. Борода привёз нас к себе домой, в частный сектор на окраине Джекказгана.

Было 12 дня, Валера ушёл спать, а нам с Баталовым быстро надоело крутиться в кабине, мы закрыли машину и поехали в город – в любимую столовую на Космонавтов. На обратном пути мы взяли продуктов, две бутылки водки и вернулись к Валере.

В восемь вечера, по холодку, Борода тронулся в путь. Машина вышла из города в сторону города Никольского (теперь – Сатпаев) и понеслась по широкой автостраде. Водик сидел у открытого окошка, я уместился между ним и Бородой, и мы мило беседовали. Солнышко тем временем уже зашло, дорога петляла меж небольших сопочек и вдруг каким-то шестым чувством Валера почувствовал, что спустило какое-то колесо. Вышли, посмотрели все колёса, и действительно, один из внутренних баллонов под кузовом оказался пробит.

Все гайки наконец-то закручены, домкрат смачным дальнбойщицким жестом закинут под сиденье и мы снова на трассе. Покрутившись по абсолютно тёмным улицам райцентра Улытау, мы нашли колонку с водой и поехали дальше. За райцентром асфальт кончался и дальше в сторону Аркалыка шёл щебёночный грейдер с ямами, но оборудованный, где положено, дорожными знаками и указателями.

Мы с Водиком принялись пить водку, а чтобы Бороде не было обидно, вторую бутылку положили ему в бардачок – на потом. Мы уже начали горланить песни, когда из темноты выплыл потёртый указатель «Косколь 8». Свернув вправо, мы оказались на ещё более разбитой грунтовой дороге и ехали по ней, неведомо куда, пока, наконец, не увидели вдалеке одиноко горевший огонёк. Валера давно съехал с дороги и пёр прямо по степи рядом с нею – так даже было ровнее – и, в конце концов, довернул и поехал прямо на огонёк. Так мы в третьем часу ночи оказались у столовой нашего стройотряда, на крыше которой светила лампочка, прибитая к высокой палке. Оказалось, что её и сделали специально для транзитных водителей, предпочитавших ездить по ночам.

Бригада девчонок под командованием нашего шеф-повара Пашки Кима пекла в формочках самодельный хлеб, нас накормили свежесварёной сайгачатиной и отправили спать. А на следующее утро начались стройотрядовские будни...

## 7. Центральный кент

От ПКМК-6 нашему стройотряду прикомандировали несколько автомашин. Это была, в первую очередь, буровая установка на машине «ГАЗ-66», водителем которой был непревзойдённый мастер своего дела, один из самых лучших и крутых мужиков в конторе Владимир Зыбайло.

Для всяких перевозок у нас была ещё одна машина «ГАЗ-66» с будкой «Почта», рулил на которой Вова – мужик лет сорока с простой рязанской ряхой, но на самом деле не русский, а какой-то малочисленной северокавказской национальности, название которой я уже затрудняюсь теперь вспомнить. Вова постоянно вспоминал фразу из фильма «Баламут»: «Меня зовут Ма-а-аксут!» и мы все прикалывались.

Ещё у нас был до неприличия новенький (21 тысяча на счётчике) «ЗиЛ-130», водила которого был худ, как швабра, с кожей какого-то бледно-зелёного цвета и огромной густопсовой бородишкой. Мы прилепили ему кликуху «Христосик».

Последним приехал на «ГАЗ-53» с пассажирской будкой Витька Халюков, недавно дембельнувшийся из армии и потому бывший ничуть не старше нас самих. Все водители жили в отдельной комнате, но Витя сдружился с нашими «квартирными» настолько, что переехал жить к ним. Сам себя Халюков называл «центральный кент», причём очень любил, чтобы его и все остальные называли так же. От счастья Витя всегда напевал песенку из «Свадьбы в Малиновке»:

«На морском песочке я Марусю встретил,  
В розовых чулочках, талия в корсете...»

Командир стройотряда Алим Тохтахунов велел мне нарисовать на бумаге эмблемы стройотряда и наклеить на лобовые стёкла каждой машины, как того требовало зональное командование стройотрядами. Я нашёл обёрточную бумагу, чёрную и красную гуашь и намалявал пять эмблем в виде тех же стройотрядовских значков. Всем машинам это было до фени, но Халюков аккуратно наклеил эмблему на лобовик и любовался ею.

За это Витя стал учить меня водить машину. Дело в том, что питьевую воду в 35-литровых флягах возили за 4 километра из родника. Рядом было озеро, но брать из него воду и купаться нам категорически запретили. Всё дело в том, что в этом месте раньше был военный полигон, куда падали куски ракет, самолётов и прочего аэрокосмического мусора. Потом это дело прекратили, переждали несколько лет и, когда уровень химических и радиоактивных заражений упал до нормального, там начали строить совхоз «Терсаккан», куда мы и тянули теперь связь.

Куски печатных плат от блоков управления бывших ступеней ракет, утыканые разными радиодетальками, валялись почти везде. Местные жители сподобились «утилизировать» бывшие фюзеляжи ракет и самолётов, ставя эту алюминиевую «трубу» боком на землю, а затем обкладывая её со всех сторон глиняным саманом – теплоизоляция на зиму! Оставалось только приделать какие-нибудь двери, вырезанные из тех же кусков дюрала – получалась вполне приличная кошара для овец!

Ну и приспособился я со временем – стою, бывает, дежурным по кухне, а Халюков режется в карты с водителями. Ему некогда, и он мне ключи: «Сам и езжай!» Под залпами тяжёлой артиллерии бабских приколов затаскиваю в будку все четыре фляги и на родничок...

А ещё центральному кенту нравилось ездить за сайгаками. Всё дело в том, что вообще-то терсакканское совхозное начальство по договору обязалось снабжать стройотряд мясом и молоком. Молока мы так ни разу и не дождались: покупали литровыми и полулитровыми баночками у местных – каждый сам себе, а когда совхозные орлы привезли нам половину туши коровы, которая уже начала гнить, мы их послали и стали охотиться на сайгаков.

А как охотиться, если ни ружей, ни разрешений?! Но это нас не остановило – далеко за Терсакканом, километрах в 80—90 от Косколя, было место, где постоянно паслись эти антилопы – его даже назвали «сайгодромом»! Мужики брали бортовой «КамАЗ», за руль которого чаще всего садился Витя, а не тот водитель, чья была эта машина (тот был больше по части выпить и поспать), на кузов – десятка два бетонных пасынков для мягкости хода и вперёд!

Машина залетала в сайгачью ложину, которая была почти абсолютно круглая, диаметром километра три. При появлении грузовика сайгаки – тупейшие животные! – срывались всем стадом с места (скорость – под 90!) и бежали обязательно наперерез автомобилю. Вите нужно было просто прикинуть траекторию и со всего размаху врезаться в стадо. Разумеется, двое-трое антилоп оказывались под колёсами. Их тут же разделявали и везли в Косколь. Вот так стройотряду пришлось снабжать себя мясом! Свежее сайгачье мясо кореец выдерживал в слабеньком растворе уксуса и оно становилось более или менее вкусным. Проверяющие из санэпидстанции после терсакканской коровы уже закрывали на это глаза...

Надвигался День Строителя, и все стройотряды, пасшиеся вокруг Джезказгана, должны были собраться на слёт в Улытау. Вечером в пятницу поехали и мы. Командиры поехали отдельно – кто на чём, туда же пошли наш «Зил» и «КамАЗ», а вся основная толпа уместилась в будке «ГАЗ-53» и центральный кент на полной скорости понёсся в райцентр. В будке было жарко и пыльно, но толпа орала песни под гитару, а Витьке периодически кричали через окошко: «Дусту давай!!!»

Ещё засветло прикатили в Улытау, всю ночь танцевали-веселились, а утром стали давать концерты агитбригад. К вечеру командир Алим исхитрился перетащить комсомольских начальников к нам. Сев в отдельный кружок, они принялись квасить, но вскоре снова прискакал шеф и срочно попросил найти ещё баллонов для костра. Христосик уже был в ауте, поэтому в «Зил» забрался хоть и поддатый, но ещё живой центральный кент. В напарники он потащил за собой меня.

Стройотряды разместились на родничках в нескольких берёзовых рощицах километрах в трёх от посёлка, и мы спустились по глинистой дороге на его спящие улицы. Халюков еле успевал крутить баранку вправо-влево, и наша машина, тихо урча, долго петляла по тёмным переулочкам, пока мы не увидели, наконец, несколько старых покрышек от «Беларуси». Подъехали к ним и парочку закатали к себе на кузов.

Витя выехал из посёлка и тут – чёрт его знает, где он взялся в два часа ночи! – за нами увязался «Жигуль» ГАИ. Центральный кент сидел не в своей машине, да ещё и выпивши, конечно же он останавливаться не пожелал. Мы дёрнули под сотню по трассе на Джезказган, но через пять километров свернули на грунтовку и помчались к своим холмам. На дороге попала огромная ямица, прокладывали какие-то трубы – Витя перелетел, как будто её и не было! Но «ГАИшники» на легковой машинке повторить этот трюк не решились.

Только мы сбавили скорость, как страшный удар по крыше машины испугал нас настолько, что мы на всей скорости без всякой дороги понеслись к лагерю.

Покрышки кинули в уже догоравший костёр, начальство из обкома комсомола тем временем перебралось поближе к общему костру – к девочкам. Мы рассказали, что с нами произошло, но отцы-командиры нас быстро успокоили тем, что обком от ГАИ нас отмажет.

Потом Витька завёл свою «будку» и поставил с зажжёнными фарами перед «ЗилОм». Оказалось, что поднятыми вентиляционными лючками на крыше кабины мы зацепились за самый нижний провод телеграфной линии и оборвали его: метров 40 проволоки с изолятором на одном конце волочилось за машиной. Провод аккуратно смотали, и в темноте где-то выкинули.

Ночной круиз потом вспоминали долго, что доставляло радостную гордость центральному кенту Вите...

## 8. – Дяденьки, помогите!

Рано утром в расположение стройотряда вкатил «ПКМКовский» трактор «Т-150к», притащивший два прицепа, полных столбов и пасынков. Тракторист Колян, пока ещё весь стройотряд не проснулся, разбудил остальных водителей и они съели несколько бутылок привезённого им из Джекказгана портвейна. Кто ходит в гости по утрам, тот поступает мудро – угоститься успели и отцы-командиры.

На утренней линейке «бугру» Витьке Гребенникову и мне велели раскидать по трассе Колькин груз. Едва мычавший тракторист разрешил нам делать с этим трактором всё, что угодно, и упал.

Витя, всё своё золотое детство проведший в тихой талдыкурганской деревеньке, в тракторах разбирался. «Т-150к», оставленный включённым ещё с утра, что-то урчал себе под нос. Из цистерны, стоявшей в самом центре Косколя, мы натаскали вёдрами соляру, залили полный бак и поехали на трассу.

Кресла водителя и пассажира почему-то были устроены абсолютно по-разному: Гребенюк подпрыгивал на амортизаторах почти до потолка, а я спокойно сидел рядом и покуривал «Астрочку». Витька завидовал мне – его укачивало. Я завидовал Витьке – мне хотелось самому порулить...

До трассы ехали долго – по дороге на нас сначала налетел шквал военных вертолётов, а потом и целый гурт армейских «УАЗиков». Разные майоры-полковники долго выясняли, кто мы такие и зачем вообще тут ездим. Оказалось, что доблестный Военно-Промышленный Комплекс СССР усиленно разыскивал ухнувший рано утром почти на наши головы спускаемый аппарат какого-то беспилотного и, разумеется, строго секретного космического корабля.

В облаву, в конце концов, попались и зыбайловская «бурилка», и центральный кент с экипажем бурильщиков в будке. Нас отпустили только тогда, когда в организованную по всем военным правилам засаду попала машина с не совсем трезвыми командирами и нашего отряда, и соседнего «Эдельвейса». Космический корабль к тому времени тоже нашли, и огромный чёрный лохматый шар провезли на «КраЗе-даймоне» мимо нас.

Все арестованные машины разъехались, и мы с Витькой снова остались одни. Потихоньку раскидав вдоль колышков брёвна и бетонные пасынки, мы остановились пообедать. Гребенников захотел заглушить бедный трактор. Я, как ни отговаривал его от столь опрометчивого шага, так и не отговорил. Витя потянул за какой-то тросик и на нас, как обухом по голове, свалилась оглушающая тишина. В траве зазвенели кузнечики, раздался шелест ветерка, а мы принялись уплетать выданный нам на «сухпай» огромный кусок варёной сайгачатины...

Хорошего помаленьку и Гребенников принялся заводить трактор обратно. Стартёр долго крутился, но ничего не происходило, лишь из выхлопной трубы изредка вылетали клочки серого дыма. Витька излазил весь мотор, который мы еле-еле открыли. Не найдя там ничего «криминального», он снова продолжал крутить стартёр, но бесполезно...

До Терсаккана мы не доехали километров 12 – далековато! – а наши пацаны стояли на трассе где-то на столько же километров позади. А вокруг колосился уже созревший урожай третьего, «решающего», года очередной Пятилетки. Пшеничка, в отличие от той, которую нам показывали по телевизору, едва доходила высотой до моих колен, да и то не везде. «Битва за урожай» (любимый сюжет советской телевизионной программы «Время») развернулась километрах в полутора от нас, а чуть поодаль виднелся полевой стан. Мы отправились туда.

Между тремя-четырьмя сломанными комбайнами уныло бродили помятые мужики, матерясь, что устроят забастовку, если им не привезут врача. Оказалось, что они все были из Жана-Арки (ночь на поезде), и все израненные: у одного почерневшими бинтами была пере-

вязана нога, у второго – щека и так далее. Механизаторы честно признались, что в трактор типа «Т-150к» никогда не залезали, однако (степной закон!) почти все поехали на своём «ЗиЛу» посмотреть, что у нас случилось.

Подъехали к нашей лайбе, один сразу залез в движок, двое других осматривали его снизу, мужики перекидывались с моим «бугром» непонятными мне «автомобильными» фразами. В конце концов они залили бензин в бачок «пускатча», проверили его свечку, запустили этот движок и полностью прокрутили основной двигатель, пока тот не завёлся. Мы ещё постояли, обсудили нюансы и уборки зерна, и установки столбов, а потом комбайнёры уехали.

Витька настелил сена в уже пустой первый прицеп и улёгся там спать, а я залез в кабину, включил транспортный ход и тихонечко, не больше, чем на второй скорости, приполз обратно в Косколь.

Велико же было удивление продравшего шары Коляна, который считал, что «пускатч» у него вообще не работает! Он заводил лайбу, крутя стартёр до посинения, чего мы делать просто не рискнули. Водилы хотели нам налить, но я умотался настолько, что упал спать и без этого.

Ночью мне снилось, что я завожу трактор...

## 9. На посошок!

Наша стройка официально кончилась 1 октября, когда все четыре провода телефонной линии оказались привязаны за изоляторы терсакканского анкера. 5 октября Алим собрал 11 человек и стал отправлять домой. Утром мы собрали шмотки и Максут подогнал свою почтовую будку. Попрощавшись с теми, кто ещё оставался, мы забрались в машину и поехали вдоль свежестроенной нами линии в Джекказган. Алим сел в кабину, а мы настелили матрасов внутри будки и улеглись.

А Великая Казахская Степь не хотела нас от себя отпускать – поболтавшись около часа и ещё не доехав до Косколя, машина вдруг сломалась. Часа полтора мы бродили вокруг неё, а Максут ковырялся в моторе. Консилиум наших водил, стоявших рядышком, наконец-то установил причину поломки, и мы поехали дальше. Дорога шла муторная: машину кидало то вправо, то влево до самого аркалыкского грейдера, где потом стало полегче.

В Улытау уже моросил мелкий дождик. Там ещё оставалась какая-то часть стройотряда нашего же института. Алим велел делать промежуточную посадку.

Нас накормили обедом.

Через час поехали дальше. Начался асфальт и Максут выжал из этого «ГАЗа» всё. Огибая тайными тропами посты ГАИ (людей в такой будке возить не разрешалось), Максут проник в Никольский, где надолго встал в каком-то микрорайоне. Мы из будки не высовывались. Когда он вернулся, они о чём-то посоветовались с Алимом и, опять партизанскими тропами, наконец-то въехали в Джекказган.

В знакомом актовом зале конторы ПКМК мы устроились ночевать. Откуда-то вдруг взялось несколько бутылок кофейного и лимонного ликёра, и мы принялись пить этот сироп...

На следующий день я поехал провожать в Актюбинск Нурутдинова. Нового здания аэропорта тогда ещё не было и весь народ крутился на первом этаже служебной пятиэтажки. Малик улетел на «подсаде» таким «трамвайным» рейсом, от которого теперь могут остаться лишь воспоминания: самолёт «Ту-134» шёл из Томска в Кишинёв с пятью (!) промежуточными посадками, из которых Джекказган был третьей, а Актюбинск – четвёртой. Так значилось в расписании.

Малик улетел на свой Дикий Запад, а я вернулся в контору. Велико же было моё удивление, когда я увидел, что комната абсолютно пуста: ни толпы, ни шмоток, в том числе и моих. А на столе лежала записочка со схемой, в которой было сказано, что весь народ Зыбайло увёз к себе домой, и меня ждут уже там.

Минут через сорок я оказался в совершенно незнакомом мне районе города. Меня втащили в квартиру, когда веселье было в самом разгаре. Толпа горланила весь стройотрядовско-агитбригадовский репертуар, а панельная пятиэтажка легонько подпрыгивала в такт лихой песне...

На следующий день был праздник – день Конституции СССР. Рано утром отвалили Юрий Сидорчук – на автобусе в Темиртау и Витка Гребенников – на самолёте в Талды-Курган. Наш рейс на Алма-Ату улетал вечером.

Часа в четыре дня Максут подогнал почтовую будку. Приехали в аэропорт, прошли регистрацию и подошли обратно к машине. Зыбайло, Максут и задерживавшийся в Джекказгане Тохтахунов достали из необъятной кошмы несколько бутылок водочки, предложив выпить «на посошок». Кто ж откажется?! Мы заперлись в будке, наговорили друг другу самых сердечных тостов, нахохотались в уласть, а когда вылезли, оказалось, что почти все пассажиры уже сидят в самолёте, а посадчицы аэропорта с матюками нас везде ищут – семеро зарегистрированных пассажиров бесследно исчезли – не шутка!!! Нас подвезли к самолёту отдельным автобусом.

Все наши места оказались в первом салоне. Лайнер «Ту-154» не спеша проехался по лётному полю и взлетел. Качнувшись на лихом вираже, из иллюминатора исчезли огоньки Джебказгана. Студенческое лето кончилось...

## 10. Улица Хмельницкого

Самолёт летел между несколькими полосами бесконечно тянувшихся в ярко-голубом небе белых облаков. Я долго не мог сообразить, что же это за облака такие, пока не увидел летевший нам наперерез на ещё большей высоте «Ту-134». Самолёт тянул за собой длинный белый хвост – да это такие же инверсионные следы пролетевших здесь незадолго до нас других самолётов!

В тот же вечер, когда я прилетел из стройотряда и отмылся от джезказганской грязи, родители сказали мне, что в Алма-Ате успел побывать дед и хотел утащить меня на пару недель к себе на Украину. Но он, не дождавшись меня, уехал обратно, а меня решили отправить вдогонку.

На следующее утро мой папочка на пару с Малковым вооружились корочками «Госэнергонадзора», дававшими определённые льготы в бесконечных тогда очередях у авиакассы, и пошли брать мне на завтра билет в Киев. Судя по всему, большую часть времени они провели не в самом тогдашнем Агентстве Аэрофлота (первый этаж восьмиэтажки по улице Маметовой, между Коммунистическим проспектом и улицей Мира), а в расположенном в одном с ним здании кафе, настоящее название которого вряд ли кто-то знал, потому что народ именовал сие заведение «Крылышки».

В оном предприятии общепита наливали, и вот эти орлы вернулись назад очень весёлые – надо же, билет взяли! Мне только и осталось, что сбегать к друзьям, чтобы взять в дорогу чей-нибудь фотоаппарат (мой «Зенит-Е» мне привезли из стройотряда позже). Обидно было бы податься в круиз по Европе и не снять там ни одного слайда...

Билет у меня был «с открытой датой» и сразу до Кировограда, но рейс от Киева не был в него вписан. У «Аэрофлота» тогда существовали специальные тарифы – скидки в случае полётов с пересадками. Так, например, билет Алма-Ата – Киев стоил 74 рубля, Киев – Кировоград – 10 рублей, а Алма-Ата – Кировоград – 78 рублей (не 84!). Неважно, каким маршрутом летишь. Алма-Ата – Москва 62 рубля, Москва – Кировоград – 22 рубля, в сумме тоже 84, но выписывали тоже за 78. Эти скидки непонятным образом потом исчезли, когда ввели систему компьютерной продажи авиабилетов «Сирена-2»...

И вот, на следующее утро... Самолёт летел между несколькими полосами бесконечно тянувшихся в ярко-голубом небе белых облаков. Поболтавшись в небе около трёх часов, он клюнул носом вниз, и вскоре в иллюминаторе замелькали аккуратные домики. Пилоты сделали крутейший вираж, и под нами оказался местный вокзал, с которого в этот момент отходила зелёная электричка. Лайнер шёл так низко, что даже я со своим паршивым зрением уже различал лица людей в её окошках. Довернув ещё раз, самолёт приземлился в Минеральных Водах.

На залитом солнцем лётном поле рядом с нашим самолётом оказался «Ил-86», который я до этого видел только на картинках. Каким крохотным показался мне рядом с ним наш самолётик... Нас выпустили погулять по аэропорту, и я стал рассматривать со второго этажа «баклажаны», которых стояло на аэродроме целых три.

Я чуть не опоздал на продолжение своего рейса – ещё не знал тогда, сколько стоят самолёты на промежуточной посадке! Услышав объявление по радио, я помчался искать 18-ю секцию досмотра и, когда почти через полчаса её всё-таки нашёл, все «транзитные» давным-давно были там, а мне опять досталось от «посадчиц». Как два дня назад в Джезказгане... Меня первым впустили во 2-й салон и разрешили занять любое место. Я выбрал опять у окна...

Стена здания аэропорта в Борисполе так сильно наклонялась наружу, что я стоял, покупая сигаретку, прямо под нею и удивлялся – как же она не падает? Предстояло в самые короткие сроки разобраться в местном транспорте – отец, провожая меня, сказал, что из Борисполя

в другой киевский аэропорт, Жуляны, ходит маршрутка. А мать сказала, что если в течение трёх часов по прилёту не отметить билет у диспетчеров по транзиту, то он пропадёт.

Возле меня немедленно нарисовался какой-то таксист – вот у кого нюх на лохов! – и начал уговаривать ехать именно с ним в Жуляны. Мол, типа того, что он сам там живёт рядом, что по телевизору скоро какой-то футбол, и он хочет заехать домой – посмотреть этот матч, короче, понёс всякую лабуду. Тут-то он и пролетел: футболом я никогда не интересовался, где он там живёт, мне тоже было фиолетово, и я просто спросил:

– Сколько?

– Червонец!

В кармане нищего студента было всего-навсего 11 рублей, поэтому я так не играл.

Касса по продаже билетиков на фирменный автобус-экспресс «Полёт» находилась рядом. Я купил билетик и спросил у кассирши, где пересесть с этого автобуса на Жуляны. Мадам отобрала у меня билетик за 70 копеек и выбила другой – за рубль-десять, а потом показала, где останавливается та самая маршрутка. Чуть правее остановки автобусов, у абсолютно безымянного фонарного столба стояло человека четыре. Никаких тебе табличек, ничего... Вскоре подъехал не менее безымянный «РАФик» и мне досталось самое переднее место.

Водителем маршрутки оказался совсем молоденький паренёк, мой ровесник, который был одет в форменную одежду! В Алма-Ате никто из таксистов форменной одежды не носил. К центру Киева я остался в этом «РАФике» абсолютно один, и парнишка изменил маршрут, чтобы показать мне больше местных достопримечательностей! Правда, говорил он на украинском, и я мало что понял, но просто этот очень певучий язык, да ещё такой «видеоряд» за окном – по Киеву-то я ехал впервые и просто ошалел... Ну да, проторчать три месяца на бескрайних просторах Великой Казахской Степи и вдруг меньше, чем за трое суток, оказаться (через Алма-Ату!) в одном из самых огромных городов Европы...

В Жулянах я сразу же понёсся к диспетчерам по транзиту, но рейс в билет мне вписали только на следующий вечер. В этот день на Кировоград было ещё три рейса, и нет бы дураку постоять «на подсаде», но я тогда ещё не знал, как это делается! Деваться было некуда, и я достал «аварийную карточку», где отец написал адрес и телефон своего самого лучшего друга дяди Лёни (они оба учились в киевском Политехе, а потом вместе попали по распределению в Новосибирск). У меня ещё была с собой огромная карта города с указанием всех городских маршрутов. Из аэропорта ходил один-единственный троллейбус девятого маршрута, я на нём и поехал.

Старенькая трёхдверная «Шкода-9» катила себе по городу. Над моей головой был огромный динамик, который на редкость громко, причём правильным дикторским голосом (экзотика, в Алма-Ате магнитофонов в транспорте тогда ещё не было!) объявлял остановки: «Будьте обэрэжны, двери зачиняються, наступна зупинка...» – и далее следовало название какой-нибудь улицы. Водитель лихо проезжал перекрёстки – под каждым киевским светофором было специальное табло, где при зелёном сигнале вдруг начинали мигать цифры 9, 8, 7, 6... – и до нуля, тогда уже зажигался жёлтый. И шофёр уже прикидывал – успеет он проехать или нет...

Ехал я уже не той дорогой, что на маршрутке, и, когда динамик проорал: «Площадь Победы», решил выйти – площадь-то проще по карте найти! И вправду нашёл! А тот огромный и пустой серый дом, возле которого я остановился, оказался закрытым по случаю выходных универмагом «Украина». К тому крестик, который папочка мне нарисовал на карте (как потом оказалось, нарисовал не совсем правильно), я стал намного ближе. Прикинув дальнейшие маршруты, я увидел, что мне нужен сначала 1-й трамвай, а потом 27-й или 35-й. И, когда завернул за угол универмага, то сразу же нашёл рельсы и остановку.

Тут раздался жуткий грохот – по стрелке прибывал трёхвагонный фирменный скорый, разрекламированный по телевизору знаменитый киевский «швидкийсний» (скоростной)

трамвай – та самая «единица». Я забрался в самый последний вагон и начал считать отвороты трамвайных рельсов. По карте, после третьего я должен был сойти. Но в центре города троллейбусные провода висели на каждой второй улице, а трамвайные рельсы лежали на каждой третьей! Насчитав уже пять или шесть рельсовых развилок, я, хоть и не услышал по магнитофону название той улицы, которую приметил, всё же решил сойти.

Приметив табличку «Вулиця Саксаганьского», я внюхался в карту и оказалось, что пару остановок не доехал. Пошёл дальше пешком и вскоре добрался до того места, которое заранее приметил – в центре бульжной площади стоял одинокий дом, вокруг которого шли трамвайные рельсы. Несмотря на 10 вечера выходного дня трамваи ходили, как у нас в час пик! Из-за угла и вправду вылетел 27-й трамвайчик. Посмотрев, где он остановится, я пошёл в ту сторону. Попетляв по площади, как испуганный заяц, двойная «Татра» уехала не очень далеко, и тогда я разглядел в темноте павильончик остановки.

Следующий трамвай этого маршрута прилетел минуты через три. Я забрался в абсолютно пустой второй вагон и понёсся дальше. Отчаянно визжа на виражах кривых переулков, вагон вылетел на мост Патона, прогремел по нему и остановился на другой стороне речки. Вылез и огляделся – на огромном ярко освещённом проспекте, по которому, как оказалось, я сегодня уже разок проезжал, было очень много и людей и машин. Крестик на карте-то вот, совсем рядом! И тогда я начал останавливать всех подряд и спрашивать, где же она, улица Хмельницкого?

Язык, говорят, до Киева доведёт! А по Киеву?! Число людей, не знавших, где она, эта самая улица, уже перевалило за десяток, когда мне наконец попался мужик, который жил на этой улице сам! Какими-то дворами он вывел меня на место, а сам куда-то исчез. Табличка на стене – точно – Хмельницкого. Но теперь же надо было дом найти! И тут ко мне подвалила толпа местных ухарей старшего школьного возраста, ну и, как это всегда и бывает, ребяташки попросили закурить. Меня спасло то, что на улице горели все фонарики и, когда я достал пачку наших фирменных «Казахстанских» (а в советские времена они были лучше всякой современной «иностранины», весь Союз их из Алма-Аты таскал), эти орёлики сильно удивились и, поняв, насколько далеко я от родного дома уехал, объяснили мне нумерацию здешних домов!

Дядя Лёня быстренько упоил меня местной горилкой, и я упал. Алма-Атинского времени-то уже было далеко за полночь! А на следующий вечер я теми же трамваями и троллейбусами приехал в Жуляны и сел в самолёт.

Моим соседом оказался симпатичный мужичок в наручниках, который всю дорогу рассказывал мне о сочинских курортах, а ментяра, его сопровождавший, заигрывал с бортпроводницей на двух соседних сиденьях. Через час я был в Кировограде. И когда 120-й автобус, пролетев все повороты дороги внутри крепости, остановился на светофоре перед улицей Яновского, я уже и не верил, что доехал...

## 11. На диком берегу Иртыша...

Сгибаясь под тяжестью собственной сумки, Дима Колесников ввалился в комнату экибастузской общаги. Общежитие номер 6-А находилось в 19-м микрорайоне и принадлежало местному филиалу павлодарского треста «Электросредазмонтж». Мы поселились втроём – я, Кичигин и Димон. Колесников тут же стал выгружать из своей сумки всё, что он привёз. Кроме трёх тонн самых разных инструментов, он выволок на свет малюсенький игрушечный телевизорик. При этом оказалось, что он не работает – по дороге отчего-то треснул стеклянный сосочек в задней части кинескопчика и телевизор накрылся...

Нам стало жалко и Димона, и телевизор. Поэтому мы все вместе в первое же воскресенье отправились с этим телевизором в областной центр. Вообще-то билеты из Экибастуза в Павлодар были жутким дефицитом, но в то ранее воскресное утро нам повезло – на автовокзале случайно оказался дополнительный автобус, снятый с какого-то обычного городского маршрута. И хотя нам досталось самое горячее заднее сиденье, при не меньшей жаре на улице – что же делать – поехали...

В Павлодаре я был последний раз с мамкой аж десять лет назад, но ещё что-то в этом городе помнил. Хотя, конечно, он сильно изменился. Первое же телеателье мы нашли прямо рядом с вокзалом. Но таких маленьких запасных кинескопчиков не оказалось ни за какие деньги. Мы обошли ещё три подобных заведения – с тем же результатом. Рынок, барахолка – короче, всё оказалось бесполезно...

Жара стояла под сорок, поэтому наши блукания по Павлодару подошли к своему логическому завершению на городском пляже. У самого берега, прямо посреди речки, болтался небольшой катерок, который возил всех желающих на другой берег. Кабина у кораблика была ближе к хвосту, или, как там у них называется, у мореманов, к корме. Всю переднюю часть занимал огромный «кузов», стальной снаружи и деревянный внутри. В этот кузов вмещалось с полсотни человек. Один из двух речников подавал с носа катерка трап и продавал на входе билетки – по три копейки, как в трамвае! – а второй стоял в кабине и крутил баранку. Народ разместился в кузове, командир сказал что-то в микрофон диспетчеру, дал свисток и мы поплыли. Не прошло и пяти минут, как мы выходили на другом берегу.

Пройдя по берегу мимо загорающей толпы, мы нашли местечко побезлюдней и расположились отдыхать. Напротив нас, на другом берегу стояли жилые многоэтажки, а по мутной жёлтой воде речки плавали туда-сюда буксирные теплоходы. Отбросив в сторону сумку с телевизором, на диком берегу Иртыша сидел, объятый думой, крайне угрюмый Колесников, сэр Кичигин нежился на песочке, а я большей частью торчал в прохладной воде.

Нам это надоело часам к шести вечера. Вернувшись на знакомом катерочке обратно на «жилой» берег, пошли снова гулять по городу и где-то за «ЦУМом» набрали на кафе, где за бешеные по тем временам деньги, что-то по трояку с лишним, наелись мясо-овощного рагу в горшочках.

Скитания наши в тот день кончились на железнодорожном вокзале, где мы взяли общие билеты в какой-то проходящий сибирский поезд. Эти поезда всегда отличались редкостной древностью вцепленных в них вагонов – не составил исключения и наш. Вагон был плацкартный, но полки у него были деревянно-ребристые, как в электричке. Густо-зелёные линкрустовые стены, ни одного люминесцентного светильника, а форточки окон открывались внутрь, перегибаясь. Я специально заглянул в пространстве между вагонами на табличку: «СССР... Совнархоз... 1957 год!» А чуть ниже трафаретик: «Кап. ремонт ЛВЧД Минск» два месяца назад... На пахнувшей свежим мебельным лаком деревянной полке мы и вернулись обратно.

Позже Димон нашёл в общежитии большой неисправный чёрно-белый телевизор, им с Игорьком Кичигиным удалось его починить, и на его блёклом экране вскоре состоялась премьера самого крутейшего сериала того года – «ТАСС уполномочен заявить»...

## 12. Джасыбайская сказка

Об озере Джасыбай я впервые услышал от Серёги Балакирева и Лёхи Гриднева, которые уже успели там побывать. Гриднев даже показал какие-то слайды с видами Баян-Аула.

Слайды впечатляли...

От Экибастуза до Баян-Аула было больше сотни километров, но каждые выходные толпы народу из Экибастуза, Караганды, Павлодара и иных ближних мест ломались в этот оазис. Для студентов-практикантов экскурсия на Джасыбай не предусматривалась, но нужно было знать всю доблестную баталовскую компанию, чтобы понять, что эти орлы заедут куда угодно.

В среду и четверг компания затаривалась прокатными палатками, консервами, спиртным и прочим, а в пятницу утром мы нарисовались на автовокзале. Билетов, разумеется, не было, и водитель посадил нас уже на улице за автовокзалом. Мы устроились в проходе на собственных рюкзаках и потихонечку поехали.

Автобус долго петлял между отвалами пустой породы, вывозимой из ямы угольного разреза «Богатырь», потом выехал в ровную степь. На повороте в Майкаин водитель высадил всех «левых» и поехал отмечаться на местную автостанцию. Мы дружно толпой пошли в нужную сторону по шоссе. И пока автобусник нас догнал, успели протопать почти километр. Затем, согласно не купленным нами билетам, снова разместились в знакомом проходе и помчались дальше.

Ровная вначале дорога вскоре пошла в крупную раскачку вверх-вниз и автобус нырял, как морской теплоход. Через час в степи появились холмики, плавно перешедшие в холмы, затем в холмищи, и под конец – в скалы. Эти скалы были слоёные, как торт «Наполеон» и на них вначале реденько, потом всё гуще и гуще стали появляться кривые сосны. Обогнув по кругу высокую лесистую гору, автобус вкатился в городок Баян-Аул.

Когда все пассажиры вышли, Галиев с Баталовым начали рассчитываться с водителями. Заплатили по трояку за каждого (почти двойная цена), но тем этого показалось мало, и дело едва не дошло до драки. Не успели мы осмотреться в окрестностях местной автостанции, как вездесущий Водик, уже на пару с Сидорчуком, затащили нас в рейсовый «КАВЗик», шедший до Джасыбая.

Народу насобиралось пол-автобуса. Дорога пошла круто в горы. Постепенно зазеленело не хуже, чем у нас на Медео, да и дорога пошла намного круче. Даже и не верилось, что всего в пяти километрах отсюда – выгоревшая жёлтая степь. Автобус, взвывая, забрался на перевал и остановился. Дальше спускался такой крутой серпантин, что первое его колено нужно было проходить пешком, о чём извещал огромный плакат, стоявший возле дороги. Следующий зигзаг этого серпантина огибал площадку с памятником Батыру Джасыбаю, героически сражавшемуся в этих местах с джунгарами, а вдалеке внизу блестело на солнце окружённое слоёными скалами и кривыми соснами сказочное озеро. Пустой «КАВЗик» скатился до следующего поворота, мы сели в него и вскоре уже приехали к турбазе.

Был ещё обед пятницы, поэтому народу было немного. Ставить палатки и разводить костры где попало строго запрещалось, но площадка, специально предназначенная для установки палаток, нам не понравилась, и мы пошли искать место вдоль берега. В конце концов всё тот же Баталов смог найти такое местечко между скал, где ни с дороги, ни с озера не было видно ни палатку, ни костерок. Разбили лагерь и пошли купаться...

К вечеру, когда уже совсем стемнело, мы всей толпой подались «в народ». В самом центре посёлочка, у начала озера, ближе к горам раскинулась разномастными коттеджами турбаза «Джасыбай». Народ, отдохавший на ней, оказался большей частью из России – Челябинска, Омска, Свердловска и т. п. По крайней мере, ТЭПО «Алма-Ататурист», печатавшее каждые

полмесяца в «Вечерней Алма-Ате» список предлагавшихся народу путёвок, Джасыбай никогда не предлагало.

Мы пришли в самый разгар дискотеки. Мужиков посимпатичнее мигом расхватили девки, а больше всего повезло Димону Галиеву – его вскоре утащили вообще на другой конец озера, на какую-то карагандинскую турбазу, причём на всю ночь...

Рано утром Сидорчук уломал меня в компанию и, пока все остальные спали, мы первыми взяли в прокате лодку и поехали по утреннему, подёрнутому лёгким туманом озеру. Юрик, кряхтя, налегал на вёсла, а я щёлкал во все стороны фотоаппаратом. Красотища, конечно же, была неопишная...

Ближе к обеду появился довольный Димон и принёс купленные в магазинчике «Майка-инзолота» две бутылочки водки. Мы всей компанией с трудом поместились в лодку, которая тут же осела ниже всех ватерлиний, и снова поехали по озеру – нырять со скал в воду.

Лодку мы сдавали самыми последними. Водик, как заправский гитарист, тут же нашёл общий язык с двумя мужичками, командовавшими на лодочной и спасательной станциях. И вся наша толпа была приглашена к ним на вечер в гости. Наскоро приготовив и так же быстро съев густо приправленный начавшимся без всякого смысла проливным дождём нехитрый ужин, мы пошли в домики обслуживающего персонала.

Мужики, подписавшиеся работать на сезон лодочниками и спасателями, оказались аж из Свердловска. Спасатель тархтел с какой-то девицей, и ему абсолютно не мешали толкнуться в маленькой (на три койки) комнатке ещё восемь рыл, да ещё и с гитарой, которую принёс с собой Водик. И тут случилось самое удивительное. Лодочник достал из-за кровати свою концертную двенадцатиструнную гитару. Звук был непередаваемый! Оказалось, что он даже был в числе участников фестиваля бардов, проходившего осенью 1980 года на катке Медео. Его сольный концерт продолжался почти три часа, а когда он кончился, спасатель выудил откуда-то проектор и достал коробку слайдов. Оказалось, что мужички зимой занимаются спелеологией – занятие, воистину достойное любого жителя Урала! Мы стали смотреть чёрно-белые и цветные слайды, снятые в свете нескольких разноцветных фонарей внутри какой-то пещеры. Совершенно ошарашенные, мы уже глубокой ночью покинули сей гостеприимный коттедж...

Воскресенье прошло в торчании на берегу озера – то в воде, то на залитых солнцем камнях. К вечеру мы смогли найти служебный автобус, шедший со своей группой сразу в Экибастуз, и вернулись из этой сказки в пыльный, съедаемый всеми комарами, раскалённый на сорокоградусной жаре степной город...

### 13. Валентин Палыч

Институт разъехался по осенним колхозам. Мне, Кичигину и Гурову, вовремя смастырившим себе справки, досталась работа на одной из алма-атинских городских овощебаз. А муза дальних странствий уже нашёптывала мне в ухо свои нежные напевы, и я, никогда не пытавшийся сопротивляться её волшебным чарам, собрался в дорогу.

Дождавшись 1 октября 1984 г., когда вступала в действие железнодорожная студенческая льгота в 50% от стоимости билета, я пришёл в деканат, втёр по ушам замдекану, что мне нужно взять вещь в ателье проката (а он не хотел ставить печати, пока не кончится работа на овощебазе!), тут же поехал на вокзал и купил себе билет на Украину. Мне дали билет для проезда в общем вагоне до Кировограда и квитанцию доплат за то, что поезд до Москвы скорый и вагон купейный. Вся дорога до Украины обошлась мне в результате в «четвертак».

Мне достался купейный вагон в середине поезда, впервые отделанный не белым пластиком в лёгонькую серенькую клеточку, а «под тёмное дерево» и ещё пахнувший краской. Вагончик был выстелен изнутри ковровыми дорожками, горел люминесцентный свет, все зеркала, лампочки, кнопки, полочки и крючочки были на своих местах.

Едва мы отправились, как пришёл проводник. Здоровенный седой мужик лет пятидесяти представился Валентином Павловичем, и ещё до того, как проверить билеты, принёс в купе блестящий металлический чайник, пиалочки и вазочку с сахаром и печеньем. За всё это он собрал по 50 копеек с человека и сказал, что теперь на протяжении всего рейса до Москвы мы можем приходить, набирать себе чая и пополнять вазочку хоть когда и хоть сколько.

В нашем купе собралась военная компания в чинах от сержанта до капитана. У всех с собой было, и мы весело провели вечер. В 9 утра мы уже стояли на первом пути Чимкентского вокзала. Прямо перед нашим окном оказался киоск, полный свежайшего местного пива – тёмного «Бархатного». Со старшим лейтенантом Вовой случилась истерика, он тут же побежал и купил его целый ящик! Пиво мы к Арыси допили и вылезли на перрон.

Вдоль всего поезда сидели местные и продавали целыми вёдрами яблоки, дыни, персики, виноград и прочие прелести знойного Юга. Палыч купил у одного деда 34 дыни, и с нашей помощью закинул их в подпол возле четвёртого купе.

В Кзыл-Орде в соседний вагон села тургруппа из двух десятков местных молоденьких девчонок – похоже, студенток какого-то ПТУ. Сопровождавший их преподаватель три раза в сутки водил барышень на кормёжку через наш вагон в ресторан – строим!!! Моя армейская компания помирала от хохота...

Утром в Актюбинске, так же, как и накануне в Кзыл-Орде, пива мы так и не нашли. Грустно... А перед самым Уральском мы вдруг надолго встали на разъезде Колузаново – на мосту через речку сразу за ним рельсы оказались разобраны на ремонт. Зданием вокзала на этом разъезде был небольшой голубовастенький домик, на ступеньках которого сидела и громко рыдала очень старая бабка-казашка. Палыч тут же прихватил с собою переводчиками двух молоденьких проводников-казахов с соседнего плацкарта и пошёл узнавать, что там случилось. И, вернувшись, рассказал такую историю.

Муж этой бабки, пенсионер и ветеран, служил на разъезде общинным пастухом. А всё остальное население имело отношение к железной дороге. Дня за три-четыре до этого, когда вся мужская часть посёлочка вдруг уехала за несколько километров чинить рельсы, к деду, сидевшему возле кошары с овцами, приехали на грузовике два мужика и попросили продать им барана. (Советский дефицит мяса сейчас представить себе почти невозможно). Когда дед отказался, двоих или троих баранов у него всё равно отобрали, а самого деда с оставшимся стадом заперли в кошаре и подожгли. Пока это заметили и прибежали тушить, все сгорели заживо. За три дня этих мужиков никто пока не нашёл. Вот такой вот Дикий Запад Казахстана...

Перед самым Уральском проводники собрали у нас сведения – кто едет с такими же «прямыми плацкартами», как у меня, чтобы заранее заказать места дальше от Москвы. А в Уральске мы умудрились купить ящик пива, по ходу угостили и Палыча, а потом быстренько улеглись спать.

В первом часу ночи Палыч персонально разбудил желавших посмотреть на Волгу. Весь вагон дрых, а мы с лейтенантом Вовой открыли окно в проходе и смотрели, как поезд тихонечко крадётся по длиннющей дамбе. Вскоре состав загрохотал по мосту и где-то на самой середине речки из-под нас выплыл огромный грузовой теплоход, пронзительно завыв. Наш вагон от испуга подпрыгнул, но, звякнув колёсами, всё же вернулся обратно на рельсы. А где-то впереди жалобно свистнул в ответ наш локомотив.

Было на редкость темно и холодно, когда мы остановились на вокзале Саратова. В вагон запрыгнул парнишка лет чуть больше двадцати, устроился в пустовавшее третье купе и показал билет до Москвы. Поезд тронулся и Палыч пошёл кипятить чай. Новенький пассажир пошёл в тамбур покурить, и вскоре оттуда донёсся неясный шум. Палыч пошёл туда, а следом за ним увязался и я. Наш новенький наехал в тамбуре на непонятно откуда взявшегося там матросика (не из нашего вагона) и кричал, что он три года зону топтал, и что ему запросто теперь и прирезать кого, и так далее.

Наш проводник спокойно поднял бывшего зека за грудки так, что тот задрогал ножонками в воздухе, занёс в купе и швырнул на полку. Морячок быстренько отвалил в свой соседний вагон, а Палыч швырнул в меня связкой ключей, велел закрыть до утра тамбурный переход. Увидев, что я вполне соображаю, где, что и чем закрывать, шеф подобрел, набрал полный чайник чая, всучил мне вазочку с печеньем, и мы уселись в купе у уголовника.

Бедолага сидел, забившись в самый угол купе. Палыч деловито разлил чаёк и разговорился с парнишкой. Оказалось, что его звали Витькой, он был коренным москвичом и отмотал срок за то, что в Измайловском Парке снял с кого-то часы. Наш проводник прочитал ему лекцию о правилах поведения в обществе на том же самом жаргоне, который парнишка привык слышать последние два-три годочка. Пацан совершенно обалдел, а наш поезд тем временем прикатил в Ртищево.

Палыч открыл нам дверь, а сам куда-то убежал. Мы с Витькой стояли и курили на перроне, когда прошло уже полчаса, и я перестал понимать – что же у нас за скорый поезд такой? Мужик, стучавший по колёсам объяснил, что у нас сломался тепловоз, и вагонники ждут, когда приедет другой. Через час из резерва приплёлся двойной «ТЭП-60», который воздух коптит в два раза больше, но быстрее почему-то не ехал.

Добрались до Тамбова. Зарядил мелкий нудный дождь, но над первым путём вокзала была крыша. Высунулся Палыч и спросил, не хочу ли я ему помочь? Да запросто, а что делать-то... Оказалось, что торговать арыскими дынями! Ну и ладно – где наша не пропадала... Палыч взял две дыни себе, ещё две дал мне, меня отправил в сторону здания вокзала, до которого мы не доехали, велел продать там по тройку, а сам пошёл в другую сторону.

Дыни вытащили ещё многие проводники и ходили по перрону. Поэтому я до самого вокзала не дошёл, а спустился по ступенькам с перрона на тротуар. И не успел ещё ничего сообщить, как прямо возле меня лихо тормознула «Волга» с государственными номерами «ТАА», и оттуда вышел солидный мужик с депутатским значком на пиджаке:

– Продаёшь?

Я кивнул, но не успел сказать ни цену, ни чего другого, как дядя сунул мне в руки червонец, отобрал дыни, сел в машину и умчался. Я поднялся на перрон, и едва успел заскочить в свой вагон, как поезд тут же тронулся. Палыч удивлённо уставился на деньги, и, не смотря на все мои отмазки, обозвал злостным спекулянтom! А в советские времена за это сажали!!! Но, правда, Палыч тут же улыбнулся и достал из потайного шкафчика бутылочку «Таласа» по 0,7 и мы её вместе на радостях-то и скушали...

В магазинчике возле вокзала в Мичуринске не то, что пива – даже хлеба не было! Розовенький чешский электровозик прицепился к нашему поезду с другой стороны и понёсся в сторону Рязани, пытаясь хоть немного сократить нам опоздание. Но летел он недолго и вскоре остановился. Впереди снова чинили рельсы, и мы опять простояли там почти час.

Бригадир состава уже в сотый раз гонял по поезвному радио самый свежий пугачёвский хит той осени: «Ледяной горою айсберг из тумана вырастает...» А в это время к нам в купе пришла кассирша, которая ходила по всему поезду, продавая забронированные нами ещё в Уральске билеты. Мне билет до Кировограда, старшему лейтенанту Вова – куда-то в сторону Петрозаводска, а вот сержанту билета в Берлин не дали. Ему эта кассирша велела по приезду в Москву идти в специальную «воинскую» кассу Белорусского вокзала. При этом «комплектовка», дававшая места этой кассирше, уже учла, что наш поезд опоздает к столице часа на три!

Предпоследняя остановка нашего паровоза оказалась на станции Рязань-2. Мы вновь пошли искать пиво и забрели в буфет вокзального ресторана. Там уже отиралось несколько мужиков с нашего же поезда. Но буфетчица, огромная бабка лет под шестьдесят, послала всех куда подальше. Однако, когда Вова попросил не бутылку-другую, а сразу ящик пива целиком, бабуля немедленно изменилась в лице и они на пару с уборщицей приволокли нам этот ящик! Несколько бутылок мы отдали Палычу, за что получили возможность ходить в ближний к нему туалет, когда для всех остальных они уже закрылись.

«Вот сошла она с перрона Казанского...» – этой песни Малежика тогда ещё не было. Но нас, едва вышедших на платформу, моментально атаковали пацанята, которым было лет по десять – не везёт ли кто анашу? Их «пасли» в сторонке ребяташки постарше... Вся компания тепло распрощалась, и мы разъехались по разным вокзалам.

## 14. Две бутылки пива

От поезда до поезда у меня оставалось всего три часа. И сначала я понёсся на метро в ГУМ. Когда я туда добрался, «пиво подошло к концу», и мне составило немалых трудов для начала найти в этом универмаге открытый и работавший туалет. Потом я помчался в отдел фототоваров. Фотоплёнки для цветных слайдов в Алма-Ате всегда были дефицитом, а здесь удалось затариться, наверное, на год вперёд. Снова заскочив в метро, я вскоре нарисовался на Киевском. Из-под огромной крыши этого вокзала всё время уходили какие-нибудь поезда, но мой обычный 149-й пассажирский сообщением Москва-Знаменка рылом не вышел, чтобы его закатали под эту крышу, и он стоял сбоку на каких-то «левых» путях.

Старенькому купейному вагону, по всей видимости, только что сделали капремонт, что выражалось в том, что все его окна задраили абсолютно наглухо. С одной стороны у нас оказался вагон СВ («РИЦ» с круглой крышей), с другой – ресторан, в открытом тамбуре которого торговали относительно свежим «Жигулёвским». Я взял пару бутылочек и забрался в свой вагон.

За две минуты до отправления в купе ввалились трое человек – мужик с двумя женщинами, которым было лет по тридцати. Мужика звали Витькой. Все трое были из какого-то пищевого института в Черкассах и возвращались из командировки на московский Останкинский экспериментальный пищевой комбинат.

Пока знакомились, Витя достал из своего баула четыре бутылки «Московской Особой» с весьма экзотичным для того времени «винтом», шесть бутылок пива, шесть бутылочек экспериментального напитка «Абрикос», четыре бутылки молдавского сухого вина, тубики с едой для космонавтов, палку «Рубленой ветчины», хлеб и целую кучу всякой всячины. Естественно, что на свет появился и огромный шмат сала. Разумеется, что всё это на столике не поместилось, и было разложено ещё и по полкам. Что мог добавить к такому шикарному дастархану нищий студент? Две бутылки пива и две банки рыбных консервов?! Но всё равно, вместе со всеми своими банками и бутылками я был немедленно принят в эту тёплую компанию!

За каких-то два с половиной часа мы всей компанией съели почти три бутылки водки. На перекурах я угощал Витю и всех желающих непременно «Казахстанскими». Пили не только в нашем купе – почти весь вагон был в состоянии, очень близком к оргазму. Основательно напившись, я сказал: «Не-е-е, ребята-демократы, только чай!» Демократов тогда и в помине не было, но даже во втором часу ночи Витя каким-то образом смог надыбать у проводницы полный чайник кипятка. Нахлеставшись вдогонку горячей водички, я забрался на верхнюю полку и тут же уснул...

С похмелья я долго спать не мог и проснулся где-то в шесть утра. Картина, представлявшая моему воспалённому взору, любого привела бы в лёгкий шок: почти все бутылки слетели со столика на пол, там же валялись матрас, простынь и чья-то одежда. Нижняя полка мною была пуста. На другой нижней полке Витя сладко спал в обнимку с одной из своих попутчиц. Они были абсолютно голышом. Вторая барышня спала на соседней верхней полке, на ней были только тонюсенькие беленькие плавочки, а её огромные смуглые груди плавно колыхались вслед за поворотами нашего вагона. Окна были законопачены пластилином и запах перегара не выветривался.

Еле дыша, я спустился вниз, открыл дверь купе, тут же поскользнулся на пустой бутылке и пробкой вылетел в коридор. Там я успел схватиться за поручень у окна, отдышался и заглянул обратно в купе. Никто, естественно, не проснулся, а я взял сигареты, тихонько закрыл купе и ушёл в тамбур – страдать...

Поезд со страшной силой нёсся где-то перед Конотопом, едва рассвело и в окна хлестал ливень. Из соседнего вагона «СВ» в тамбур зашёл мужик в отличнейшем костюме, со значком

Депутата Украины на лацкане. Товарищу накануне явно досталось не меньше, чем мне, и он попросил закурить. Увидев «Казахстанские», сильно удивился, начал расспрашивать, что у нас и как. Минут через пятнадцать он вспомнил, ради чего, собственно, и пошёл на экскурсию по составу:

- Ресторан открыт?
- Раньше восьми не откроют...
- Мне откроют! – и пошёл на штурм...

Когда он спустя минут 15 появился снова, по внешним и внутренним карманам его шикарного костюма торчало явно больше десятка бутылок пива. Ещё несколько их он просто нёс в руках. Дойдя до меня, Товарищ Депутат Украины снова попросил сигаретку, а потом пристально посмотрел на меня и, сказав: «Я же вижу, что тебе тоже нехорошо!», поставил возле меня две бутылки и исчез в грохочущем тамбуре. Во как – оказывается, даже среди «небожителей» люди бывают! Дрожащими руками я открыл об край окна первую бутылку и наслаждался каждым глотком!!!

Время приближалось к восьми утра, и я вернулся в купе. Барышни уже оделись, а Витя, сидя в одних плавочках, уже открывал последний оставшийся пузырь водки. К часу дня, когда им нужно было выходить, к этой водке мы добавили и бутылочку молдавского винца. Компания сошла, оставив мне булку хлеба, палку «Рубленой ветчины», две бутылки молдавского вина и две бутылки пива. Во всём вагоне осталось человека четыре, все – пенсионеры, компании не было, и я всё, кроме пива, так и привёз в Кировоград.

Удивлённая таким гастрономическим разнообразием моя тётка отобрала у меня это вино – у них такое считалось в дефиците и шло исключительно на «подарки» нужным людям! Вместо вина тётя Таня достала из погребка своё, домашнее. Я, разумеется, был не против...

## 15. Зёма

Когда следующим утром моя тётка – завуч огромной школы – побежала на работу, дед вдруг тоже подался куда-то по своим делам. Сестрénка торчала в каком-то колхозе, и я остался совершенно один. В городе Кировограде я, в общем-то, ориентировался, но вот где там в советские времена наливали пиво в розлив, тогда ещё не знал. И не особо мудрствуя, забрался в троллейбус и поехал в сторону вокзала.

Я пристроился на сиденье возле окна, прямо напротив оказалась средняя дверь троллейбуса, а вскоре ко мне подсел рыжий мужик лет сорока, который был явно с хорошего бодуна. Троллейбус крутился на узеньких и кривых улочках вправо-влево и этот мужичок вдруг стал возмущаться, чего это я тут так расселся – ему, мол типа того, что уже места не хватает, и так далее. Я терпел-терпел и потом как втёр ему так – чисто по-алмаатински – что не для того мотал четыре тысячи километров, чтобы здесь ещё и разборки с кем-то устраивать. Мужик вдруг так удивлённо посмотрел на меня и спросил: «А ты что, из Алма-Аты?» Я подтвердил. И тогда он обрадовано завопил, перепугав весь троллейбус: «Братан, зёма, а я – из Каскелена!!!»

Выяснилось, что мужичок командовал здесь бригадой шабашников, строивших в летний сезон кошары в районе Знаменки. Тут уже я спросил, где же попить с утра пивка, и мой новый знакомый сказал, что сейчас приедем на вокзал, а там всё будет.

На конечной Рыжий вытащил меня из троллейбуса, мы заскочили на перрон, и он начал тарбанить в ещё закрытый киоск, стоявший прямо на платформе у первого пути. На стук вышел шеф – пожилой армянин. Моего спутника он, видать, знал уже хорошо и давно, ибо ничему не удивился. Весь киоск был уставлен ящиками со свежайшим «Жигулёвским», но для нас из самых глубочайших анналов сего заведения появился на свет ящичек с жемчужными бутылочками чешского «Рэйдгаста», естественно, не по 45 копеек за бутылку, а по рубль с чем-то. У меня в карманах оказалось рублей пятнадцать, и я попытался достать деньги, но рыжий вообще запретил мне платить – у него самого денег было гораздо больше, и он меня угощал!

Мы просидели там часа полтора, подошёл электропоезд до Знаменки, и мой земляк уехал. Я допил последнюю бутылочку и тоже собрался домой – продавец ларька сказал, что мне можно заходить к нему хоть когда, но я впоследствии что-то постеснялся...

Дома дед на меня отвязался:

– Я тебя маленького боялся спиртовым раствором витамина «D» поить от рахита – чтобы ты потом алкашом не стал, а ты уже с утра готовый!

– Дедуль, так я же только пиво... – про зёму я ему рассказывать не стал...

## 16. «Киевский» торт

Рейсовый «Ан-24» из Кировограда в киевские Жуляны вылетал рано утром. На улице только-только начало светать, когда Тётя Таня вместе с сестрой Ленкой отвезли меня в аэропорт. Я уселся где-то в середине салона и принялся смотреть в окно.

Вскоре после взлёта самолёт развернулся и пошёл над Кировоградом. Я до этого уже обращал внимание, что над дедовским домом самолёты летали довольно часто. Не составил исключения и наш. Но, когда в моём окошке показалась вся крепость, и я уже надеялся увидеть пятиэтажку на Яновского, самолёт вдруг зарылся в дождившие облака. Нас тут же начало швырять во все стороны, но через несколько минут мы вырвались на ярчайшее солнце. Крыльшки и моторы заблестели мириадами маленьких искорок, отражавшихся в капельках воды, которая, впрочем, вскоре высохла.

Позагорав на солнышке, поворачиваясь к нему то одним, то другим своим боком, «Ан-24» вскоре клюнул носом вниз и снова попал в те же самые облака. И самое интересное началось, когда мы из них вынырнули. Прямо перед носом возник Днепр и Речной вокзал Киева, затем мост Патона и Гидропарк. В отличие от той редкой птицы, наш самолётик не только долетел до середины Днепра, но и перебрался на другую его сторону! Под крылом появилась статуя местной Родины-Матери, которую тут же заслонило выпустившееся на самом интересном месте шасси. Потом в окошке появился Крещатик, за ним – площадь Победы, а перед самой посадкой мы пролетели над каким-то трамвайным или троллейбусным парком – столько красно-жёлтеньких вагончиков я ещё ни разу одновременно не видел...

Самолётик лихо плюхнулся в огромную лужу в самом начале Жуляновской полосы. В окна ударили фонтаны грязных брызг, самолёт повело вбок, но лётчики удержали его на осевой, а нас крепко тряхнуло вправо-влево. Через минуту «Ан-24», как маленькая, попавшая под дождь собачонка, стряхнул с себя остатки воды и замер на стоянке.

У меня снова был билет с открытой датой, поэтому я сразу поехал в Борисполь. Но диспетчерша по транзиту велела гулять до вечера. Вышел на стоянку автобусов, а они не ходят – встречали какую-то берлинскую правительственную делегацию, и под это перекрыли дорогу в город. На стоянке остался единственный автобус, причём не «Полёт», а 119-й до Левобережья. В этот автобус набилась куча народу, водила попался бесшабашный и, с трудом закрыв дверь, рванул через ментовские кордоны по трассе! Прорвались...

На Крещатике я разговорился с каким-то мужиком, и тот рассказал мне, где продают знаменитые киевские торты. Магазин был недалеко, и я решил туда прогуляться. Но никаких тортов в магазине не оказалось. Какая-то бабка, сидевшая рядом на лавочке, посмеялась: «Да за ними в 4 утра уже очередь занимают, а в 7 уже все раскупают!» Но мне и тут чудом повезло – уже собираясь уходить, я заметил, что к магазину подъехал маленький чешский продуктовый грузовичок. Водитель открыл дверцы... а внутри оказалось ещё целых 80 таких тортов! Оказалось, что какой-то ресторан, что ли, закрыли на учёт, а шедший им товар отправили по другим магазинам.

Я тут же подписался помогать водиле таскать торты в магазин, а народ, учуяв, чем пахнет эта машинка, бегом образовал приличную очередь. Но первые два торта достались мне! Продавщица сказала, что у неё нет верёвочки – перевязать коробки, но это уже не могло омрачить моего счастья. Я спустился в переход, отдышался, а рядом стоял мужичок, торговавший лотерейками «Спринт». И тут мне опять повезло: из трёх, купленных мной лотереек, на одной вдруг оказался выигрыш аж в 25 рублей!!! Вот уж если прёт, то прёт!

Дойдя до конца Крещатика, я забрёл на рынок, представлявший собой пространство между стоящими по краям квартала домами, укрытое прозрачной стеклянной крышей. Таскать эти коробки с тортами на вытянутой руке я уже устал и, подойдя к первым же бабкам-цве-

точницам, попросил у них кусок шпагата. Но бабки оказались по-хохляцки жадные и верёвочку мне не дали. Рядом был киоск «Союзпечати», я поставил коробки с тортами на асфальт и стал рассматривать значки. А по ходу заметил, что у самого края нижней полки под прилавком стоит огромная бобина со шпагатом. Продолжая делать вид, что и дальше рассматриваю витрину киоска, я протянул туда руку, зацепил втихаря от продавщицы кончик верёвки и потихоньку-потихоньку стал сматывать его в карман куртки. Почувствовав, что карман уже полон, перетёр незаметно верёвочку, купил для отмазки пару значков и выбрался на улицу. Шпагата у меня в кармане оказалось достаточно! Я перевязал коробки с тортами и побежал на остановку автобусов-«Полётов».

Транзитная диспетчерша велела ждать ещё полтора часа. Спустившись в подвал аэропорта, я обнаружил на дверце той туалетной кабинки, в которую попал, такой стих:

«Я здесь сидел и горько плакал,

Я много ел, но мало какал...

Рашиф Ахмедов, г. Баку»

А через двадцать минут желающих в Алма-Ату было уже четверо. И нас спасло то, что рейсом 4246 вместо «Ту-154» вдруг пришёл «Ил-62», в котором как раз и оказалось ровно на 4 места больше! Я получил заветную ярко-зелёную надпись в билете и прибежал на регистрацию. Регистраторша вдруг сказала, что я уже опоздал. Как это опоздал, я же только что от диспетчера по транзиту?! «А-а-а, ну тогда ладно...»

Длинный хвост струился к секции досмотра. Я стоял последним. Тут подошли два приличных с виду мужика: «Кто до Алма-Аты?» Рейс-то по дороге ещё садился в Минеральных Водах – я, по совету матери, с самого начала своих командировочных скитаний и до московских взрывов 1999 года никогда не отказывался брать посылки, ибо встречавшие эти посылки обычно бывали на машинках и (за очень редким исключением!) соглашались отвезти тебя из аэропорта хоть куда...

«Ну я до Алма-Аты», – отвечаю. Приличные с виду мужички тут же сунули мне под нос корочки КГБ Украины и велели идти с ними. На улице они посадили меня в «УАЗик», подвезли к гостинице, где жили лётчики подменных экипажей. Там оказался ещё один мужик, посолиднее, который переписал весь мой паспорт, а затем всучил мне толстую картонную папку, запечатанную со всех сторон сургучными печатями: «Когда прилетишь домой, позвонишь по телефону, который написан на папке, и за ней приедут. Если сорвёшь хоть одну печать – закроем!»

Это теперь их не боятся...

Те же мужички посадили меня обратно в тот же «УАЗик» и привезли меня с моими тортами и этой папкой прямо к самолёту, мимо здания аэропорта, досмотра и прочего. Посадчица на трапе при виде этих орёликов встала по стойке «Смирно!», пустила меня в самолёт без очереди и там, в первом салоне, дала выбрать (и это с «транзитным» -то билетом без номера места!) любое понравившееся кресло.

Я почувствовал себя Теодором Нетте...

В отсеке у стюардесс стояла целая стопка таких же коробок с тортами, как и у меня. «Ил-62» взлетал так долго, что, казалось, он привязан резиновым жгутом за хвост к началу полосы. Под потолком весь полёт что-то звенело и свистело – моя бедная головушка вскоре стала абсолютно квадратной. После посадки в Минеральных Водах мы перелетели Каспийское море – на казахстанском его берегу были видны горящие факелы на нефтяных месторождениях. А потом за два часа полёта над Великой Казахской Степью я так больше и не увидел вообще ни одного огонька...

Прилетел я в три часа ночи, и утром сладко спал, когда собравшийся на работу отец позвонил по телефону на этой папке, и за ней приехал сам лично директор Завода им. Кирова, показавший ему своё служебное удостоверение...

## 17. Практиканты

Летом 1985 года мы снова поехали на практику и, в принципе, всё было, как и год назад: тот же ленинградский скорый, та же плацкартная «прицепка» до Павлодара, и примерно тот же контингент. Главное отличие оказалось в том, что наступил горбачёвский антиалкогольный указ. Тем не менее, вся знакомая нам с Кичигиным смена Аэровокзала, за исключением, разумеется, Леночки Андрусенко, прикатила в день отъезда ко мне домой попробовать испечённые мамой Петровной пирожные-«персики». Танюша Харитоновна вместе с Зыковым в конце концов уехали домой, а Славян Виниченко поехал с нами на вокзал, и в тамбуре нашего вагона между вторым и первым вокзалами мы даже успели попить водочки.

Так же, как и в прошлом году, преподавателем, бдившим нас в первую смену практики, был старший преподаватель нашей кафедры «Электрических Сетей и Систем» Нуржан Имангалиевич Утегулов, классный мужик лет сорока. Едва отъехали от Алма-Аты, как Утегулов собрал вокруг себя всю толпу практикантов и совершенно меланхоличным тоном прочитал лекцию о том, что пить не стоит, ибо в свете последних руководящих и направляющих постановлений ЦК КПСС можно иметь потом очень бледный вид.

Народ маялся часов до четырёх утра, когда запрохладнело настолько, что уже можно было нормально спать. Нуреке уже улёгся, и Баталов с компанией достали несколько бутылочек водочки. Я попил с ними немного, чтобы хоть чуть-чуть захотеть спать, но всё равно часа через полтора проснулся обратно и глядел на дорогу.

Рано утром проехали Сары-Шаган – в вагоне появилась всякая солёная, вяленая и копчёная рыба, которой в изобилии торговали на перроне. И уж как соблазнительно она ни выглядела, толпа героически терпела до самой Караганды, где всегда продавалось вкуснейшее пиво. Набрали пива ящиками и только тогда уже оттянулись... И так получилось, что я оба раза совершенно не обратил никакого внимания на расположенную за Карагандой крохотную станцию Нурина, на которую через год попаду служить в Армию!

Солнышко клонилось к закату, жара стояла зверская, и уровень пива в баках падал совершенно катастрофическими темпами. В соседнем купе вся баталовская компания резалась в «трыньку», а весь остальной вагон зачарованно следил за отчаянной битвой. Утегулов после Караганды ходил по вагону абсолютно неприкаянный, а когда увидел, как пацаны режутся в «трыньку», сел в купе рядом с нами и, как бы между прочим, заметил: «Тот не студент, кто со своим преподавателем „пулю“ не писал...»

В чём проблема?! Яцевич чисто по-своему недоумённо задрал одну бровь, а в глазах остальных в нашем «купе» заблестели огоньки. Поезд подкатывал к Целинограду, когда теперь уже наша игра была в самом разгаре. Те, кто разбирался в преферансе, сосались возле нас и болели за студенческую сборную. «Нет повести печальней в мире, чем козыри – четыре на четыре!» Нуржан Имангалиевич сражался героически, но всё равно попал рублей на шесть. Все остались довольны...

Выходили из поезда в Экибастузе в пятом часу утра. Естественно, что никто не выспался, а преподаватели привезли нас в уже до боли знакомую общагу номер 6-А. Построив нас перед входом, Нуреке прочитал нам краткую лекцию об экибастузских женщинах: «Если вас никто не пырнёт ножом за то, что отбиваете у него „даму сердца“, значит поймаете такой „букет“, которого вам хватит надолго! Поэтому совету по будуарам не бегать...» Утегулов удалился, а наша очередная студенческая практика началась.

## 18. Выходной для Генерального

Вернувшийся из армии Тимурчик Нуржанов поехал сначала в Алма-Ату, где между делом умудрился восстановиться в институте, после чего нарисовался на наших глазах в Экибастузе – отдыхать. Родители его жили здесь – отец Булат Газизович был в ранге замминистра энергетики КазССР на должности генерального директора ПЭО «Экибастузэнерго», там же кем-то работала и его мать Римма Александровна. Жили они в коттедже для самого крутого начальства, несколько штук которых стояло в тихом переулке за универсамом «Богатырь».

Дом, как дом, довольно просторный, из белого кирпича, с огородом и антеннами – возле кровати Булата Газизовича на специальной подставке стояло штук пять или шесть УКВ-радиотелефонов. Прямая связь с ГРЭС, «Павлодарэнерго», «Экибастузэнерго», министерством в Алма-Ате, павлодарскими и экибастузскими обкомами-горкомаами партии, исполкомами и со штабом ГО. Рядом пылился обычный городской телефон. И никаких там тебе охранников и прочего.

К Тимурю я ходил один. Эту семью я знал с 1968 года, когда наши с Тимуром родители работали вместе на строительстве Томусинской ГРЭС возле Новокузнецка. Если мне удавалось отвалить с работы пораньше, я приезжал к Тимурю, мы брали на базарчике возле «Богатыря» трёхлитровую банку разливного экибастузского пива, отдававшего на вкус мылом, и заедали его потом красной и чёрной икрой из крохотных стеклянных баночек...

Тимур никогда не был на Джасыбае, я расписал ему все прелести местной природы и намекнул, что пусть уговаривает отца в выходные туда поехать. Но Булату Газизовичу не так-то просто было взять, и даже в свой официальный выходной куда-то отлучиться от этой батареи телефонов – требовалось как минимум разрешение самого министра энергетики!

Никогда не завидуйте жизни самых больших начальников...

В одну из суббот, когда мы с Тимуром, как обычно, допивали банку пивасика, вдруг приехала Римма Александровна и сказала, что насчёт поездки на Джасыбай уже с вышестоящим начальством договорились. И только собрались, как от соседних коттеджей прибежали люди и сказали, что у шефа «Экибастузэнергостроя» жена с дочкой попали в аварию на трассе из Павлодара. Они ехали из аэропорта, когда в их машину врезался хлебовоз. Булат Газизович начал звонить по всем своим хитрым телефонам, пока не выяснилось, что с ними самими ничего страшного не произошло. Но на озеро в тот вечер уже не поехали...

Собрались утром в воскресенье. Серенькая служебная «Волга», аналогично увешанная и облепленная всевозможными антеннами, намного быстрее, чем любой автобус, понеслась к озеру. В районе Майкаина УКВ-связь оборвалась и Булата Газизовича оставили, наконец, в покое. Спустившись со знакомого перевала на озеро, мы подъехали к самому краю турбазы «Джасыбай», где у самых скал, очень далеко от озера притулилось несколько отдельных домиков.

Вот они, эти позже обхаянные в средствах массовой информации «охотничьи» домики для партноменклатуры! Внутри такой домик, конечно же, был не столь скромный, как снаружи, но и не так уж и роскошный, как это потом описывалось. Умотанный в нет Булат Газизович немедленно улёгся спать. А нам с Тимуркой было скучно сидеть внутри, и поэтому мы пошли купаться и лазить по скалам...

Лазили недолго, ибо к вечерней смене дежурных по энергообъектам Булату Газизовичу нужно было быть обратно в городе. В восемь вечера поехали обратно. Едва проехали Майкаин, как радиостанция в машине заработала, и по ней немедленно доложили об очередной аварии на Экибастузской ГРЭС-1. Едва въехали в город, как Булат Газизович высадил нас на первой же автобусной остановке, а сам помчался на электростанцию. Ну, а мы разъехались по домам на автобусах...

## 19. Пляжный вариант

Водик Баталов, во все века и времена бывший исключительно равнодушным к женскому полу, вопреки всем предупреждениям Нуржана Имангалиевича всё-таки исхитрился найти в Экибастузе аж целых трёх совершенно никем не занятых и, более того, абсолютно экологически чистых женщин. Барышни были из Иркутска, тоже на студенческой практике от своего института, имевшего какое-то отношение то ли к геологии, то ли к геодезии. Приятное общение жильцов баталовской комнаты с этими барышнями продолжалось уже недели две, когда к очередным выходным дням та Экибастузская контора, где иркутяночки проходили практику, вдруг тоже собралась на Джасыбай. В их автобусе случился некомплект, и нужно было докупить оставшиеся места, чтобы турбюро не доподсадило к ним кого-нибудь со стороны.

Девчонки прибежали к нам, но мужики, жившие в одной комнате с Баталовым, на озеро ехать уже не хотели – оно им надоело. Баталов пошёл искать себе других попутчиков, пришёл ко мне, и я конечно же согласился составить ему компанию.

Не бросай друга в БИде!

На нас двоих оказалось три барышни: первую звали Натальей, вторая была смуглой буряткой по имени Александра, а третья, по-моему, была и вовсе не из Иркутска, а так, за компанию, и звалась Лилией. Было им всем лет по 20. Наташка неровно дышала по Водику (потом, через 4 года она станет его женой), а остальные трещали без умолку. Свободных мест в автобусе оказалось с десяток. Наша компания уселась в хвосте. Водик достал гитару и стал распевать наши, ещё стройотрядовские, песни:

«Родилась я при луне у навозной кучи,

И теперь ты снишься мне, гад ты мой ползучий!..»,

или «Мы с лошадкой Билли отправились в Америку». Весь автобус подтянулся к нам, после песен пошли анекдоты, и мы даже и не заметили, как оказались в Баян-Ауле.

По новому горбачёвскому Указу спиртное в местах массового отдыха продавать запрещалось, поэтому водила зарулил к магазину внутри районного центра. Там мы купили три бутылки водки и ещё две бутылки с жидкостью крайне розового цвета, которая называлась «Золотая Осень – горькая настойка». Вскоре оказались на Джасыбае, и с общей стоянки сразу же пошли на наше обычное место.

Пока ставили палатку, барышни изобразили какой-то салатик, и мы сели разбавлять водку «Осенью». Ну и ничего, всем понравилось. Между делом Водик с Натальей чисто по-английски исчезли, а Лилька с буряткой залезли в палатку.

Спать?!!

Ну и ладно, я взял свой «Зенит-Е» и полез на вершущи скал – за красивыми кадрами. Когда через пару часов вернулся к палатке – влюблённые голубки вернулись и разбудили этих засонь, стали разводить костерок, что-то готовить, но вскоре, как и обычно на этом озере, вдруг пошёл дождик. Две подружки снова залезли в палатку, а у залитого водой костра остались я, Водик и Наташка. Оставалось две бутылки водки и огурцы. Допили потихоньку одну из них, между делом наступила кромешная темнота, и Баталова вдруг понесло на танцы.

Ну, а на турбазе всё было, как обычно. Гремела музыка и шла обычная ночная тусовка. Баталов вдруг решил показать мне, что снять здесь женщину – это очень просто, и вскоре какая-то, не менее симпатичная, чем Наталья, барышня оказалась в его объятиях. Злая как чёрт Наташка куда-то сквозанула, а мне было уже всё до фени, и я, никогда не любивший и не умеющий танцевать, просто отирался на краю танцплощадки.

К часу ночи «сиськотейка» стала закругляться, и тут снова вернулась Наталья. Ввинтившись в танцующую толпу, как ракета класса «земля-воздух», она оторвала Баталова от его

новой избранницы и потащила нас с этих танцев. Мы с Водиком начали петь какие-то песни и так дошли до озера. Тут Баталову пришла в голову мысль искупаться. Картина называлась «ПВ – пляжный вариант», для этого нужно было быть одетым по форме: спортивное трико на голое тело и шлёпанцы. Водик был одет по форме, а я – нет, но тем не менее мы влетели во втором часу ночи в озеро, перепугав всех окрестных рыбаков.

Я купался недолго, а этот орёл совершил какой-то рекордный заплыв, на другую сторону озера, что ли, потому что ждали его долго. В конце концов Наташка выудила этого дельфина, напялила на него трико и потащила к палатке. Я в абсолютно кромешной тьме пошёл сначала на их голоса, а потом потерялся...

Проснулся я от того, что был абсолютно мокрый – под утро выпала обильная роса. Палаточка стояла метрах в пяти ниже меня и была застёгнута на все бретельки – народ спал. Как они вообще вчетвером уместились в двухместной палатке, для меня осталось загадкой, да мне было и не до этого: на мне не оказалось туфель, и я пошёл их искать.

Нашёл, конечно, именно там, где и думал – в песке возле мостков, где ночью купались. Обулся и вернулся обратно – из палатки вылез Водик с той же проблемой – пропали шлёпанцы. Опять пошли к месту ночного купания, где, естественно, нашли и шлёпанцы. Когда возвращались, нас вдруг окликнули из кустиков возле лодочной станции. Нырнули, а там оказалась пара мужичков – свидетелей нашего ночного купания – и несколько «огнетушителей» с каким-то незатейливым портвешком.

Стали отмечать наступивший День Строителя. Отметили так здорово, что проснувшиеся к тому времени девки на нас отвязались и загнали в озеро, где мы сладенько и проплюхались до самого своего отъезда...

А меньше надо было спать!

Уже по дороге к автобусу Баталов исхитрился купить во вроде бы закрытом кафе несколько бутылок пива! Это был высший пилотаж!!! Мы снова уселись в хвосте автобуса, и Водик по требованию девочек вновь принялся исполнять под гитару понравившиеся им песенки, особенно эту:

«А укуси меня за голову,  
А укуси меня за грудь,  
А укуси, пока я голая,  
А укуси за что-нибудь...»

## 20. Петрович

Из Экибастуза я уезжал самым последним из практикантов, поскольку на практике числился не в той организации, где все остальные. Народ разъехался, иркутяночки плакали по покинувшему их Баталову, но я их утешать и не пытался, лишь на свою «отвальную» принёс им торт и пару бутылочек хорошего вина. Я в конце концов «любовь» с ними не крутил.

«Жила-была девочка – сама виновата...» «Русское Радио». Жаль, что его тогда ещё не было...

Перед самым моим отъездом вдруг нашёлся один мой старый знакомый книголюб, знавший меня ещё по предыдущей моей практике. Я затарился у него редкими книгами, и моё настроение, в отличие от девчачьего, было далеко не похоронным. Наконец и меня отпустили, и даже пообещали за практику приличную зарплату, но за ней надо было ехать в Управление треста в Павлодар. Ну и ладно – по дороге же!

Утром я взял билетик на поезд и поехал. Паровоз был какой-то пятьсот-дополнительно-летний и, соответственно, убийше-грязно-вонючий. Да и ладно, когда ехать-то всего два с половиной часа... Я забрался за столик пустовавшей боковой полки и принялся читать «Трудно быть богом» Стругацких. И зачитался настолько, что вылез из поезда только на 21-й минуте его 50-минутной стоянки в Павлодаре...

Почти на самом краю города, где-то за детской железной дорогой, я всё же нашёл контору «Электросредазмонтира». Кассирша сказала, что с деньгами нужно подождать до завтра, и дала направление в служебную гостиницу. Билет на самолёт у меня всё равно был только на послезавтра, так что меня такая задержка очень даже не расстроила.

Гостиницей оказалась трёхкомнатная квартира обычного многоквартирного девятиэтажного дома на другом краю города. В соседней квартире оказалась дежурная и открыла мне апартаменты. Я выбрал свободную комнату и заселился. А вскоре появился мой сосед – абсолютно седой мужик лет пятидесяти с ещё отличной фигурой. Сказал, что он из Джекказгана, бывший футболист, и зовут его Петровичем. Познакомились. А через полчаса к нему пришёл ещё какой-то мужик, принёс огромную севрюжину, и они вдвоём начали варить из неё балык по какой-то хитрой технологии. В девять вечера они притащили и меня на кухню, где за компанию напоили водочкой с этим самым балыком.

Очень вкусно – что ж ещё сказать?

Мужик ушёл, а Петрович, помаявшись ещё с полчаса, вдруг сказал, что к нему сейчас должна прийти родственница. Я пожал плечами – мне-то какая разница?! Вскоре и вправду, раздался звонок в дверь, и появилась импозантная тётенька, с которой Петрович закрылся в своей комнате...

Утром, когда я проснулся, их уже не было. Я собрался и поехал в контору. Там я получил за два месяца своей практики какую-то совершенно умопомрачительную для советского студента сумму аж в 326 рублей! Стипендия тогда составляла 40 рублей, а мои орлы за практику получили что-то по сотне. Я, конечно же, сразу пошёл по магазинам, и в павлодарском «ЦУМе» присмотрел себе игрушку – крохотный (меньше тогдашних калькуляторов) приёмничек «Волхов», ловивший только средние волны, но зато громко! Вообще-то такие вещи в советские времена были дефицитом. 26 рублей – я конечно же немедленно его купил и дальше пошёл по Павлодару с музыкой!

Придя в гостиницу, я застал Петровича, и мы вместе пошли в ближайший магазин. Количество гастрономов в пересчёте хоть на количество жителей, хоть на квадратный километр, существовавших во времена СССР в Павлодаре, было достойно занесения в Книгу рекордов Гиннесса. Поэтому долго блукать нам не пришлось, и буквально за первым же углом мы купили литр водки и килограмм сушёных белых грибов. Петрович махом сварганил из них суп и мы

сели ужинать, а вскоре появилась очередная его «родственница», покрасивей и помоложе вчерашней.

Мы стали её угощать, и тётенька, хорошо поддав, стала расхваливать мне свою дочку, которая была студенткой павлодарского Индустриального института по моей же специальности – «электрические сети и системы». Судя по маме, дочка в свои восемнадцать должна была выглядеть, как на итальянской картинке... Мадам стала уговаривать нас поехать к ней в гости, но мы с Петровичем отнекались – мне на самолёт, а ему на работу... Барышня, ясное дело, осталась у моего соседа, а я скоро пошёл спать.

Самолёт в Алма-Ату улетал в восемь утра. Из гостиницы нужно было выходить часов в шесть. Я встал и, едва успел собрать сумку, как Петрович с «родственницей» притащили меня на кухню – без полстакана водки и тарелки супа меня не отпустили! Зато 22-й автобус останавливался прямо под окнами гостиницы. Едва доехали до дач, как с реки надуло какой-то хитрый туман: он кончался на высоте в полтора метра от земли, а дальше светило солнышко. Водитель нашего «Икаруса» видел только торчавшие из этого тумана верхушки деревьев и дорожных знаков! На ощупь он всё же доехал до аэропорта, с хрустом попав пару раз в огромные ямы, без которых разве могла обойтись хоть одна наша дорога?!!

Регистрация уже шла, но Тимура Нуржанова, который должен был лететь со мной одним рейсом, ещё не было. Они с отцом появились уже под самый конец регистрации – при въезде в город со стороны Экибастуза у них сломалась машина, и в аэропорт их привёз второй секретарь Павлодарского обкома партии.

Мы с Тимуркой торчали возле самолёта – места тридцатые, спешить некуда – когда у лайнера нарисовалась «скорая», из которой выкатили пацана на носилках. Требовалось занести его в самолёт. У трапа оставалось несколько женщин, ну а нам-то что – лихо впряглись в эти носилки и занесли паренька на 32-й ряд. Посадчица принесла следом наши сумки.

Когда долетели, мы вдвоём с Тимурчиком снова впряглись в носилки и вышли из самолёта самыми первыми – даже раньше лётчиков (!), а врачиха с ожидавшей «скорой» довезла нас до здания аэропорта.

А там нас уже ждал Есеманов, и мы втроём, прямо с самолёта, поехали в парк Горького – пить пиво из графинов. Не пахнувшее мылом!!!

## 21. Оторванный рукав

Моя преддипломная практика в самом начале 1986 года представляла собой тройную (!) командировку. Родимый энергоинститут откомандировал меня в казахский филиал «Энергосетьпроект», те командировали дальше – в новосибирское «Сибтехэнерго», а здесь, после экзаменов по технике безопасности, меня отправили дальше, на достраивавшуюся высоковольтную подстанцию «Кокчетав-1150». И всё это – с выдачей мне командировочных удостоверений, авансов и всего прочего.

Проторчав на подстанции в Еленовке три недели, помогая Аркаше настраивать панель противоасинхронного хода будущей ЛЭП-1101, мутным от позёмки февральским утром я собрался в обратную дорогу. До сих пор помню, как мне не хотелось покидать тёплую еленовскую компанию. Но шеф бригады Богидаев уезжал на перекомандировку и велел мне собираться вместе с ним. Бригада, ехавшая на объект, высадила нас на развилке шоссе. Мы минут 20 потолклись в павильончике, пока не появился шедший с какого-то района автобус в Кокчетав.

На автовокзале шеф взял билеты на ближайший проходящий автобус до Петропавловска. До его прибытия оставалось минут пятнадцать по времени, и я пошёл на второй этаж, где купил себе в буфете горячего кофе. Автобус тем временем подошёл, объявили посадку, я понёсся вниз, и в дверях зацепился рукавом дублёнки за скобу от висячего замка. Шов правого рукава шубейки пришёлся так точно к этой скобе, что рукав оторвало почти полностью!!!

Подхватив его за низ так, чтобы он окончательно не оторвался, я побежал к автобусу. Посадка в коротенький и жутко холоднющий «ЛАЗ-Турист» шла своим чередом, и я по ходу дела посмотрел на своё плечо – дыра начиналась подмышкой и, проходя через весь передний край, оканчивалась где-то на спине.

Автобус неторопливо бежал по трассе и через положенные ему четыре часа приехал в Петропавловск. Города я опять не увидел, ибо на стёклах был толстенный слой инея. Ноги промёрзли до того, что я, выбравшись со своего кресла наружу, абсолютно их не чувствовал.

Прибежали к кассам вокзала, купили билеты, и тут объявили, что наш поезд сильно опаздывает из-за снежных заносов в районе Свердловска. Я хотел найти промтоварный магазин и взять нитки с иглками, но шеф потащил меня сначала в столовую. Справа от вокзала шла улица с мемориальной доской на первом же доме, которая гласила, что улочка названа в честь какого-то милиционера, расстрелянного здесь бандитами – крайне редкое преступление по советским временам! За этим домом оказалась площадка, уставленная по краям засыпанными снегом мёртвыми электровозами, в центре площадки на постаменте стоял зелёно-голубой паровоз, а возле него в одноэтажном здании была столовая локомотивного депо, в которой очень вкусно и очень дёшево кормили.

Потом я выбрался на привокзальную площадь. В Петропавловске, оказывается, ходили троллейбусы, а напротив здания вокзала, на первом этаже жилого дома расположился большой промтоварный магазин, где я смог купить и катушку «десятых» чёрных ниток, и набор швейных иглоков. Влетев обратно в зал ожидания, я отвоевал себе кресло и уселся шить. Заправил две иголки и принялся гонять их навстречу друг другу через добротную кожу тулупчика, используя вместо напёрстка трёхкопеечную монетку. Всё равно исколол все пальцы и провозился почти два часа. Но таки зашил.

Надев шубейку и рассовав по карманам все нитки и иголки, я пошёл по вокзалу, и здесь меня ждали сюрпризы: вначале в киоске «Союзпечати» оказались в совершенно свободной продаже сигареты «Казахстанские» (у себя в Алма-Ате мы доставали их исключительно по блату), вдобавок – вообще фантастика! – в абсолютно любом количестве меняли деньги пятнадцатикопеечными монетками для междугородних телефонов-автоматов! Это тоже было

такой редкостью, что весь командировочный народ собирал себе эти монетки заранее – в почтовых отделениях размена практически не было! Разменяв на радостях трёхрублёвку, я пошёл звонить домой в Алма-Ату...

Поезд продолжал опаздывать, и мы, когда стемнело, снова сходили в столовую депо. «Кузбасс» пришёл с опозданием почти на четыре часа – ну уже сели и поехали наконец. Я не спал до часу ночи – очень хотелось посмотреть на Омск, пусть даже с поезда и затемно!

Под мерцание огоньков огромного города я и уснул...

## 22. Привидение в кузове

По распределению после института я бы мог остаться в Алма-Ате, но, зная, что мне всё равно идти служить в армию, отдал это место Иринке Щёлковой, а себе взял её место – на подстанции «Нуринаская». Чуть позже отец всё равно сделал мне персональное распределение в «Казтехэнерго», и никакая подстанция «Нуринаская» мне не светила...

«Кто не был – тот будет, кто был – не забудет 730 дней в сапогах!» Так гласила незабвенная армейская поговорка. Моих дней, правда, набралось 530 – всё-таки служил после окончания института, поэтому полтора года. Забрали меня летом 1986 года, прямо на следующий день после вручения нам институтских дипломов. И после балхашского «карантина» с принятием там Присяги, я вдруг попадаю на службу всё равно на эту самую станцию Нуринаская Карагандинской области – в войсковую часть, расположенную в паре километров от той самой высоковольтной подстанции, куда я должен был распределиться!

От судьбы не уйдёшь!!!

Осенью к нам домой вдруг ворвались военкоматские, причём аж со взводом «ОМОНовцев»!

– Где ваш сын? Почему он уклоняется от воинской службы?!!

Насмерть перепуганная мамка, ничего не понимая, дрожащими руками достала из шкапки и показала этим доблестным воякам мои письма из части: «Да он же служит?!!» Менты как-то уж очень нецензурно послали военкоматских подальше и уехали. А те долго ничего не могли понять...

В это же самое время... Шестидесят девятые сутки моей армейской службы начались самым обыкновенным разводом перед нашей казармой, где меня и ещё троих человек отдали в распоряжение прапорщика Будыкина. Василий Васильевич Будыкин был родом тоже из Алма-Аты. Во время срочной службы он оказался солдатом стройбата, строившего нашу воинскую часть! И, поскольку от судьбы не уйдёшь, он в конце концов оказался в ней тоже – только уже в звании прапорщика и на должности техника!

Будыкин мог с завязанными глазами разобрать и собрать любую автомашину. Ходил он в вечно промасленной шинели, катался на мотоцикле с коляской, который чуть позже поменял на «Москвич-412», был отцом аж четверых детей, а в отношении к солдатам отличался крутым уставным норовом. Кроме всего этого Васильич обладал ещё двумя неповторимыми талантами: мог выпить, почти не пьянея, абсолютно любое количество спиртного (за что имел резонное прозвище «Бутылкин»), и мог достать всё, что угодно, практически из воздуха.

Никто не знал, как он это делает, но в тот день я вдруг неожиданно-негаданно стал свидетелем будыкинских «секретов мастерства». Мы вчетвером пришли с развода на техническую территорию нашей части, подождали, пока Васильич подъедет к нам на «КамАЗе», и с огромным трудом заволокли ему в кузов крупнейшую задвижку для какого-то трубопровода. Я остался под тентом, а трое орёликов залезли в кабину, и машина подошла к КПП. Там мы остановились ненадолго и поехали дальше. Но, как потом оказалось, эти орлы вышли (я этого под тентом не услышал), и мне ничего не сказали!

Сначала я думал, что приедем к нашей котельной. Этот поворот проехали. Потом подумал – на ПМС в Нуринаске, но и её проехали. В Токаревку вообще не завернули, и я перестал понимать, куда мы вообще едем. Дороги я не видел, со счёта времени сбился, в конце концов, где-то в верхней части тента нашёл прорези, исхитрился выглянуть наружу и не узнал дороги. Поняв, что творится что-то не укладывающееся в обычные рамки, я кое-как смог дотянуться рукой через прорезь до крыши кабины и постучал по ней.

«КамАЗ» со скорости под восемьдесят встал на месте, как вкопанный. Железка (весом почти двести кило!) полетела вперёд и стукнулась с размаху о передний борт, который от такого

удара выгнуло. Я чудом успел отпрыгнуть! Будыкин прибежал назад, отогнул тент, увидел меня и разразился самыми страшными матюками. Я смутно надеялся, что Васильич сейчас развернётся и отвезёт меня назад в часть, но не тут-то было! Он запрыгнул в кабину и снова дал по газам. Периодически выглядывая в прорезь, я вскоре увидел возле дороги табличку «Темиртау».

Погонявшись на густо сдобренных огромными ямами пыльных улицах города за трамваями, Будыкин какими-то партизанскими тропами заехал на металлургический комбинат. Потом он лихо крутился между цехами, а железка летала по кузову и приходилось от неё уворачиваться. Возле какого-то цеха прапорщик остановил машину и исчез. Его не было минут сорок. Он вернулся с тремя работягами, которым я помог стащить эту задвижку с кузова на электрокар. Ну не солдаты же они в самом деле – вручную её таскать?!! Потом Васильич снова исчез часа на полтора. Без него пришли эти же мужики и закинули в кузов сварочный трансформатор. Потом мы переехали к какому-то другому цеху, и я снова остался один.

Сидя в кузове, я страшно переживал, что в части-то никто ничего не знает, и меня начали искать! Как потом оказалось, дежурному по части, майору Бежецкому, сразу же сказали, что я уехал с Будыкиным.

Работяги пришли с обеда и, посочувствовав, принесли мне из заводского буфета пару мятых беляшей. После чего запустили какой-то станок и стали кромсать уголки и балки, а я складывал их в кузове. Железок набралось прилично, а сверху на них водрузили какую-то ажурную металлоконструкцию из арматуры и сварочный трансформатор. Только после этого Будыкин сообразил, что всё это хозяйство может ненароком меня придавить, и пустил к себе в кабину. К нам сел ещё один мужик, и мы опять какой-то тайной контрабандистской тропой выехали с территории комбината.

Спустя полчаса мы подъехали к гаражам на другом конце города, мужик сгрузил свою конструкцию и трансформатор, а мы с остальным грузом поехали к себе. Был четвёртый час дня, а вечером Васильичу нужно было заступать дежурным по части. Поэтому на обратной дороге прапорщик заехал к себе домой в Нуринск, переоделся перед предстоящим суточным дежурством, и тогда мы уже приехали обратно в часть.

Озабоченный Будыкин пошёл с рапортом к шефу. После его рассказа весь штаб просто рыдал от хохота. А уже за ужином надо мною ржали и в казарме, когда Васильич стал рассказывать народу, как у него в кузове вдруг оказалось привидение. Дикое, но симпатичное. Правда, без мотора...

## 23. Комсомольский делегат

Отчётно-перевыборная конференция комсомольцев Краснознамённого Среднеазиатского военного округа традиционно проходила в декабре в окружной «столице» – Алма-Ате. Как и всегда, политотдел округа заранее разослал приказы по воинским частям, где указывалось, когда и сколько делегатов нужно было откомандировать в такую недалёкую от нас (тысяча километров) Алма-Ату. В части срочно провели комсомольское собрание, на котором единодушно избрали делегатов, руководствуясь, принципом: кто сможет забежать к себе домой и привезти назад чего-нибудь вкусенького. В делегаты попали я и «буржуй» Тагайбеков.

Обычным декабрьским утром, когда светит низенькое солнце, на улице минус восемнадцать и дует приличный ветерок, мы принялись собираться. Ехать должны были пять человек: командир нашей части Игорь Егорович Брюшков, парторг части Евгений Иванович Носиков, комсорг части Юра Белкот и мы с Талгатом.

У Брюшкова сидел в командировке проверяющий из штаба Округа – однорукий подполковник Романенко, и они вдвоём на командирском «УАЗике» уехали утром в Караганду сделать все свои дела, а потом встретить нас на вокзале. А нам дали возможность сходить в баньку и зарядили на сухпай консервами, которые мы тут же сдали по негласному обычаю в караулку. Вообще всю вкуснятину сразу же отдавали туда – пацаны на посту в мороз с ветром помирают – пусть хоть похваляют...

К трём часам дня мы уже неслись в электричке в Караганду. По дороге поприкалывались над Евгением Иванычем, который заранее размечтался, как сейчас разляжется в купейном вагоне, а завтра утром, прямо с поезда, укатит на Медео – кататься на коньках! С шутками и прибаутками мы добрались до Караганды-Пассажирской, до прибытия скорого поезда 40 Ленинград – Алма-Ата оставался где-то час, а на перроне уже отирался шеф на пару с этим подполковником.

Тут-то он нам и сказал, что в командировку едет только один Юрка, а все остальные возвращаются в часть – весь военный округ переводится на казарменное положение в связи с произошедшим накануне восстанием казахов в Алма-Ате. Подробностей тогда никто ещё не знал. Белкот побежал сдавать обратно в кассу ворох наших разноцветных билетиков, а мы сели в машину, которая притулилась за вокзалом.

Впереди уселся Романенко, все остальные втиснулись кое-как сзади, и в наступивших сумерках отправились в обратный путь, обсуждая по дороге «торжество ленинской национальной политики». Из Караганды мы выезжали через Майкудук – Евгений Иваныч и тут не растерялся – попросил остановить машину у ателье «Военторга», чтобы узнать, не сшили ли ему новые форменные брюки. Подождав Носикова, мы, ныряя в ухабы, уже в кромешной тьме вернулись назад в Нурынск.

В части было четыре этнических казаха – два городских, алма-атинских, и два аульных. Аульные, узнав о произошедшем восстании, тут же несказанно обрадовались этому!!! Городские моментально набили им морды – никто из нас в их разборки не вмешивался... А весь Солониченский гарнизон, где мы числились, до середины января считался на казарменном положении, когда все наши офицеры и прапора ночевали в штабе, хотя дом, где они жили, был метрах в двадцати за забором части. Больше месяца нас не отпускали в увольнения и не возили в Токаревку в кино...

Вот так и не состоялась моя единственная возможность хоть ненадолго попасть во время армейской службы домой.

## 24. Надо, ребята, надо!

Вскоре после моего несостоявшегося путешествия в Алма-Ату шеф мне устроил «отпуск» в местном военном госпитале. Сердчишко-то и вправду пошаливало после первого же кросса, ещё с «карантина» в Балхаше. Командирша, мадам Брюшкова, поехала лечить свои зубы, а заодно отвезла туда и меня.

Госпиталь находился в крохотном рабочем посёлочке между нескольких шахт и огромных отвалов то ли угля, то ли просто породы. Две недели «медицинского» отдыха были наполнены всякими приключениями. Ну, например, когда я, стоя в наряде дежурным по терапии, был вынужден встречать аж самого командующего Краснознамённым Среднеазиатским военным округом, снизошедшего с визитом и до нас, грешных.

Терапию, где народ был в состоянии самостоятельно передвигаться, засовывали во всякие наряды по этому госпиталю – сидеть на КПП и так далее. Если при этом дежурным по части заступал рентгенолог Кузин, здоровеннейший, за два метра ростом, майор, то на разводе наряда он говорил так: «Если ночью поймаю на КПП с бабой – сначала её трахну при тебе, а потом тебя при ней!» Но после этого обычно уходил в свой «Зил» с флюорографической будкой и крепко спал там всю ночь.

Однажды, когда я так сидел в КПП-шном наряде, даже нарисовался командированный на Карагандинскую ГРЭС-2 Серёга Балакирев с грузом продуктов для голодного солдата, которые ему насовала моя матушка...

Но самый главный момент был в том, что нас периодически выдёргивали ещё и на какие-нибудь хозяйственные работы. Зампотех госпиталя одновременно являлся командиром ещё одной части – из трёх, что ли, человек? – склада медицинского имущества возле города Абай. Он периодически появлялся у нас и стучал себя кулаком в грудь: «Я понимаю, ребята, что вы больные, но надо, ребята, надо!!!»

Морозным мартовским утром, когда на улице было где-то минус 12, команду в несколько человек экипировали во что попало, лишь бы только потеплее, и повезли на работу. Нам достался бортовой «Зил» с алюминиевым навесом на полкузова. Машина выехала из госпиталя и пошла сначала в Сарань, на заправку в какую-то другую воинскую часть. Потом мы проехали обратно мимо своей Дубовки и попали на трассу. Под навес с дороги заметало снег с угольной пылью и было дико холодно.

Минут через сорок такой дороги мы, чуть не доезжая до самого города Абая, свернули с трассы и оказались на этом самом складе. Огромный кусок Великой Казахской Степи был огорожен колючей проволокой, в одном из углов стояла парочка ангаров, у въезда притулился небольшой домик из белого кирпича, кое-где группками стояли различные военные машины с красными крестами, но большинство огороженного пространства оставалось пустым.

В домике практически ничего не было, только какой-то мусор, пустые ящики, доски – в общем, как на любой стройке. Окна большей частью были уляпаны окаменевшими каплями штукатурки. Мы погрелись у занимавшего почти полкомнаты «козла» с толстенными витками никрома, и пошли работать.

Вся работа заключалась в том, что нужно было откидывать снег от машин. Свойство Великой Казахской Степи: пока ровно – снега нет, но стоит хоть что-нибудь поставить, как оно оказывается занесённым сугробами аж под крышу. Днями пригревало и снег стал крупнозернистым. Я выбрал себе такую же «рентгеновскую» будку, как у Кузина, но ещё с каким-то прицепом, и принялся откидывать от неё снег на открытое солнечное место, где он тут же начинал таять. До обеда почти откопал.

Обед всем, кто находился на складе, привозили в термосах из госпиталя. Собравшись возле того же «козла», мы наелись, полчаса побродили туда-сюда, изобразили видимость

какой-то работы, а часа в четыре вечера нас повезли обратно. Солнышко клонилось к закату, похолодало, но всё равно было теплее, чем утром.

Наш «ЗиЛок» почти доехал до Дубовки, и уже были видны огромные колёса шахтных лифтов на высоких мачтах, когда мотор нашей машины пару раз чихнул и заглох. Водила полез копать в моторе, но сделать ничего не смог. Вскоре на другой машине показался подполковник. Увидев, что с нами произошло, он прислал нам из части «КамАЗ», на буксире у которого мы и вернулись обратно, нарушив, насколько я понимаю, какой-то пункт из Правил Дорожного Движения.

В госпиталь меня отправляли на неделю, но к назначенному сроку за мной никто не приехал. Мне там что-то уже поднадоело и захотелось обратно. Вскоре я выяснил, почему: начальник терапии, тоже подполковник, специально задерживал уведомления, чтобы иметь рабочую силу у себя. Причём небезосновательно – многие солдаты считали пребывание в этом госпитале ну прямо курортом. Кому – как, и тогда я сам себя из него выписал, специально в очередной раз отказавшись ехать в этот самый Абай. И точно, именно на следующий день нарисовался наш «УАЗик»!

С утра нас всё равно запрягли в очередной круиз по окрестностям города Сарани: отвезти какой-то мусор, нарвать в степи стеблей засохшей травы для мётел и прочее. А в это время приехала наша командирша, и ей вырвали зуб. Она абсолютно не отличалась любовью к солдатам, хотя числилась в нашей части заведующей медпунктом. И её в ответ никто из нас не любил. Со страдальческим выражением лица она сидела в машине, а тут я ей ещё добавил: свои хорошие сапоги без дырок дал соседу по палате, который поехал разбрасывать снег, и поэтому пришлось сначала ехать в Абай за моими сапогами! Вот ей ломы-то были лишних тридцать километров в трясущемся «УАЗике» ехать... Ну ничего, по дороге не померла, и ладно.

Едва я переступил порог родимой части и пообнимался со своими пацанами, как прибежал Будыкин и запряг всех свободных от наряда, в том числе и меня, разгружать картошку на складе, которую нам привезли из Солоничек на пропитание. Служба продолжалась...

## 25. Образец для мобплана

Среди всего прочего, чем пришлось мне заниматься во время службы в армии, оказалась и штабная работа по составлению мобилизационных планов. Шеф на свой страх и риск стал делать из меня «секретчика». Вскоре я уже разобрался почти во всех тонкостях «на один и два нуля». Апофеозом моих штабных страданий была благодарность от окружных особистов, полученная мною на 7 ноября. Человеку, не имеющему официального допуска к секретным документам! В приказе по части, конечно же, была написана другая причина для вынесения мне благодарности, но все всё поняли. Да и что было делать шефу, если майор, присланный на «учётку», тоже не имел такого допуска? Вдобавок ничего в такой работе и не соображал, так как до этого был зампотехом где-то в Венгрии? В каждой части для потехи существуют зампотехи. Утром встанут раньше всех хрен, петух и зампотех. Хрен – поссать, петух – попеть, зампотех – машину греть...

А у окружных особистов, сидевших в Алма-Ате, постоянно в каком-нибудь очередном месте чесалось, и они примерно через каждые три месяца придумывали совершенно новую форму составления секретных мобилизационных планов боевого слаживания. Тогда приходилось всё переделывать, на что уходила пара пачек дефицитнейших в советские времена фло-мастеров, пара пачек хорошей бумаги, пара лент для пишущей машинки и – самое главное! – пара месяцев времени.

В конце мая 1987 года наш командир части в очередной раз получил указивку переделывать мобпланы и, разумеется, ответил: «Есть!» К этому времени новенький майор-учётчик уже в открытую таскал меня за собой по «секреткам» близлежащих военкоматов – сортировать приписные карточки. Принимая секретную фельдьегерскую почту, он тоже моментально спихивал её мне. Когда узнали, что в Балхаше, в той самой части, где мы год назад проходили карантин, образцы нового мобплана уже есть, шеф не нашёл ничего лучшего, как отправить меня с этим учётчиком за компанию дня на два в Балхаш – перерисовывать эти таблички и странички...

Тихим солнечным вечером самого начала июня, когда днями уже жарко, а по вечерам ещё дико холодно, и комарики летают пока ещё только чисто случайно и поодиночке, мы тронулись в путь. Я поехал в обычном «х/б» («парадки» у меня вообще всю службу не было), и форму для меня нагладила чуть ли не вся казарма. Полученные коробочки с сухпаем тут же сдал по обычаю в «караулку», а заведующей складом, Нине Михайловне, самой лучшей женщине в части, и по какому-то злему року жене этого самого учётчика, я пообещал на прощанье, что верну ей мужа ровно через три дня в целостности и сохранности. Михайловна посмеялась, а учётчик просто потерял дар речи...

На автобусе нас подвезли к одной из вечерних электричек, и мы поехали в Караганду. Но в Сортировке моему майору вдруг приспичило выйти. Там он, оставив меня на вокзале, пошёл в службу ВОСО (военные сообщения), и его не было минут сорок. Все мои документы – военный билет, командировочное предписание, воинское требование – остались у майора. Но в Сортировке было не страшно, там патрулей не бывает, и поэтому я совершенно спокойно просидел на лавочке у того вокзала, через который поезда идут в сторону Караганды (там их два).

Уже на другой электричке мы приехали на Караганду-Пассажирскую. До поезда на Балхаш ещё оставалось время, и здесь я от своего майора уже не отставал! Армейские патрули на этом вокзале отличались крайней вьедливостью, а про коменданта местного гарнизона вообще ходила легенда, что он посадил на «губу» даже собственного единственного сына, приехавшего в десятидневный отпуск со срочной службы, и не явившегося к папочке с рапортом по всей форме...

Майор купил купейный билет себе, и общий – мне. Я намекнул ему на то, чтобы он купил мне и бутылку лимонада, но бесполезно – Майоров был жуткий жадина. Оставалось только вспоминать прапорщика Харачоева, чеченца по национальности, который повёз нас зимой с Вагифом в Дубовку, и покупал нам по дороге всё мороженое и пирожки, которые только попадались.

Мой вагон оказался по составу поезда предпоследним, а майору достался последний. Поезд отправился, останавливаясь себе потихонечку практически у каждого столба. Я даже теперь, когда у меня есть под рукой книжка «Служебных расписаний Казахстан темир жолы», навряд ли смог бы перечислить все его остановки, половина из которых оказалась просто посреди дороги возле табличек с номерами километров! Я разок сходил в гости к майору, а потом их проводник закрыл междувагонный переход со своей стороны.

Ехал я совсем пустой – со мной была только матерчатая сумочка, которую мне дала Нина Михайловна, чтобы мы купили в Балхаше солёной рыбки. В компании у меня оказались трое пацанов, ехавших из госпиталя в Дубовке в балхашскую «девятку». Они меня малость подкормили. Спать не хотелось ещё очень долго, уже под утро я всё-таки на часок прилёг, но быстро проснулся – стало холодно. Вышел в тамбур покурить, и в это время поезд пришёл в Моинты. Я вернулся в вагон – моя соседка, молодая местная казашка – исчезла, прихватив с собой ту самую матерчатую сумочку для солёной рыбки, что осталась лежать под пилоткой на моей полке. Я выскочил на перрон, но этой особы уже не увидел. Да ладно – хорошо ещё, что меня самого ненароком не растащили на сувениры для местного населения...

В Балхаше майор орал на меня из-за этой сумочки все полчаса, пока мы шли от вокзала до главпочтамта. Там он опять бросил меня без единого документа и убежал в местный военкомат, сказав, что скоро сюда придёт за почтой автобус из той части, куда мы едем. Покрутившись немного по зданию, я понял, что это небезопасно – кругом шныряли всякие офицеры и прапора, а я не собирался объяснять всякому, зачем я здесь так стою. Старый командировочный волчара разве где пропадёт? Я заныкался в узкую щель между зданием почтамта и соседним с ним, откуда мне была видна улица, уселся на пустой посылочный ящик и ждал.

Вскоре и вправду появился такой же, как и у нас в части, автобус «АС-38», сделанный на шасси машины «ГАЗ-66». В автобусе оказался сержант Барабанов, бывший командир нашего взвода на «карантине», а за рулём – наш алма-атинец Комоликов. Меня со свистом втащили внутрь и покатали по городу. В район почтамта вернулись почти через час – майор уже стоял там. Не найдя меня, он покрылся красными пятнами и ссал кипятком. К обеду мы приехали в часть.

Лейтенант балхашской «секретки» Маркелов был весёлый малый. Меня он помнил с той поры, как стоя перед строем новобранцев, удивился, что среди них оказался его ровесник 1964 года рождения. Пришёл ещё капитан Аксинович, служивший до этого в Нурынске. Нас накормили, я сел перерисовывать таблички, а эти орлы пошли решать, кого из солдат нам отдадут в Нурынск – мы должны были забрать с собой насовсем четверых человек.

Казарму ремонтировали к новому прибытию в «карантин» молодых бойцов, и вся часть жила в больших палатках за территорией. Там и переночевали. Утром мы дорисовали свои таблички, после обеда майору представили тех четверых солдат, которых нам давали – все уже тоже отслужили год, а по национальностям были мегрел, кабардинец, украинец и русский. Почти как в анекдоте...

Все уже собрались, до поезда оставался час, а машина никак не заводилась. Водила был из самых молоденьких и оказалось, что «деды» велели ему сломаться – вместе с нами двоих солдат везли на «губу». Посмотрев на своего майора, который вместе с их прапорщиком бегали у грузовика, не понимая, в чём же дело, я прошёл в курилку за КПП. Там сидело несколько «дедов».

– Выпустите машину!

– Ты что, падла, хочешь, чтобы наших пацанов закрыли?!!

– Я «домой» хочу, в свою часть!!!

Мой довод был признан настолько убедительным, что «деды» велели молодому доехать до вокзала, а сломаться уже там. Когда мой майор, жутко расстроившись от того, что ему так и не удастся заехать на балхашский базар за солёной рыбкой, уже собрался вернуться в гостиницу и допивать водку с Аксиновичем, мы всё же поехали.

На вокзале прапорщик Набург-младший (в той же части служил прапорщиком и его отец!) успел за 10 минут взять купейный билет майору и пять общих нам, и запихнуть в вагон! К середине дороги до Моинтов стало совсем темно, но генератор в нашем вагоне не работал и свет не горел. Мы заняли второе от проводника купе, открыли сухпай, и я рассказывал пацанам о службе в Нуринске.

В вагоне слышались вопли двух местных девок, которым какие-то ухари не дали сойти в Моинтах, намереваясь трахнуть. Это им в конце концов удалось, и утром в Караганде мы увидели такую картину: один из этих орёликов, пока мы ждали электричку, побежал в кассу и принёс барышням обратные билеты до Моинтов! В купейный вагон фирменного петропавловского поезда!!!

А мы сели в ту же самую электричку, на которой я год назад впервые и попал в этот Нуринск. Боевая задача была успешно выполнена, и шеф милостиво разрешил мне в тот вечер в наряд не ходить.

Свободный армейский вечер: можно было забраться в штаб, включить старенький армейский приёмник «Казахстан», ловивший абсолютно все существовавшие тогда диапазоны, настроиться на волну карагандинского «УКВ-стерео», и наслаждаться всеми самыми последними шедеврами иноземной музыки! Даже через столько лет – мой самый низкий благодарный поклон всем тогдашним сотрудникам этой радиопрограммы! Ну и что, что наш ламповый приёмник «Казахстан» был не «стерео»?!! Зато он ловил по УКВ Караганду аж за полсотни километров! И в тот вечер «давали» целиком два концерта – «Smokie» и «E.L.O.»...

## 26. «Дембельский» поезд

Студёные вьюги заметали потихоньку все дорожки в части, и пару раз уже пришлось пробивать проезды по ним бульдозером. В один из таких дней как раз и стукнул тот самый знаменитый мороз, когда от холода лопнул мост через речку Ульбу в Усть-Каменогорске. У нас в ту ночь было минус 46, а там дошло до пятидесяти двух... Впрочем, я в ту ночь простоял не в карауле, а дежурным по мазутонасосной станции вместо внезапно заболевшей гражданской бабушки – самое подходящее занятие для «дембеля». И весь караул ночью бегал с постов на периметре ко мне в мазутку – погреться!

Первые три человека ушли на гражданку ещё в ноябре, и только благодаря тому, что уже успели обзавестись жёнами и детьми. Четвёртым в очереди из девяти человек был я, и с 1 декабря мог отваливать. Но зная, что вот-вот в Алма-Ату поедет целая делегация, опять на ту же самую комсомольскую конференцию, я сам себе продлил срок службы до 6-го числа. А чего там, чем самому отбрыкиваться от карагандинских вокзальных патрулей, лучше уж гуртом! Прапорщик-пожарник Юра Белкот вёз в Алма-Ату алма-атинца Гришку Шульмана и минчанина Славку Безносику. Шеф ничего не имел против, и я передавал дела по штабу и «секретке» Безносику.

6 декабря 1987 года мы приехали с утра на станцию. Вскоре пришла электричка, и мы весело помчались в Караганду. Там на вокзале мы собрали Белкоту все свои деньги и он, доплатив ещё изрядную часть из своих, соорудил нам купе целиком. Этот виртуозный фокус с билетами я вспоминал потом постоянно: сколько мне ни довелось потом попадать в этот город – пока не развалился СССР и не выросли цены на билеты, повторить его больше ни разу не удалось. Билеты на Алма-Ату всегда давали потом только плацкартные.

До поезда было ещё много времени, и мы пошли по Советскому проспекту. В полуподвале гостиницы, которая станет лет через пятнадцать главным офисным зданием Ассоциации «Валют-Транзит», нашлась шикарная блинная, и мы классно позавтракали блинчиками с мясом, сметаной и куриным бульоном. Потом Славик наменял «пятнашек» и позвонил родителям в Минск. Прикупив чего ещё поесть и парочку бутылок сухого винца (водку Юрка пить не дал, чтобы от орлов поутру не воняло), к часу дня мы сели в поезд.

Купе нам досталось в самой середине вагона, по проходу до него доходила огромная лужа – вода из резервуаров над туалетом постоянно капала, дырочка (или отверстие) в полу туалета тут же замерзала, проводник хватал грелку с кипятком и бежал эту дырочку оттаивать, но через пятнадцать минут всё повторялось снова.

После Агадыря устроили сон-тренаж, а в Сары-Шагане вышли на морозный перрон. Нас немедленно заметил патруль, но, пока его прапор добежал до нашего вагона, мы уже зашли назад в купе, где он уже не мог придаться к форме одежды и прочему. А Юрка его вдобавок и послал...

Электровозы за полтора года стали ходить ещё дальше на юг и кончались теперь в Берлике-Первом. В самой Чу проводов ещё не было. Грузовые доходили с электровозами почти до Чу, а нам прицепили тепловоз в Сары-Шагане – не положено было такому фирменному и скорому, как наш, тормозить в каких-то Берликах.

Потихоньку снова улеглись спать, а рано утром за окошком уже неслись пригороды Алма-Аты. Ярко освещённый чемолганский рейсовый автобус несколько минут мчался с нами наперегонки, потом вильнул куда-то в сторону, и поезд тут же заехал на Алма-Ату 1. Там почти весь народ вышел, а мы остались до Алма-Аты 2. Юрка отпустил Гриньку до обеда домой, а я потащил орлов к себе.

Как меня поразили пятиэтажные дома в родном дворе!!! После двухэтажной казармы и трёхэтажного дома офицерского состава посреди Великой Казахской Степи они показались

мне исполинскими небоскрёбами! Пока моя матушка готовила нам блины, мы смотрели телевизор – самую популярную среди солдат после тогдашней «Аэробики» (кто сейчас вспомнит шикарных девочек в самых откровенных купальничках на «Первом Канале»? ) передачу «90 минут» (то, что потом стало «Утром»). И как сейчас помню – шёл самый новый мультфильм про «Автомобиль кота Леопольда»...

## II. Голубые дали

*«Экибас, Экибас, голубые дали...  
Мы тебя, Экибас, кое-где видали!»  
Борис УТКИН*

### 27. Подарок для солдата

Я уже успел целых два раза сгонять в командировки в Экибастуз вместе с гилёвской бригадой из электроцеха «Казтехэнерго», куда устроился сразу же после армии. Угу, в тот самый Экибастуз, посещения которого не миновал ни один будущий казахстанский энергетик, и про который мой отец сказал: «Экибас-Экибас, голубые дали, мы тебя, Экибас, кое-где видали!»

В это же время Игорёк Кичигин, ушедший служить на полгода позже, ещё продолжал топтать плац. Сначала он служил в самой Алма-Ате, а потом, когда вышел приказ министра обороны о том, что никто не имеет права служить в той же области, откуда призвался, его перевели в такую же часть по связи, но во Фрунзе.

Однажды он прислал письмо, в котором подробно объяснял, как найти его в этом городе: надлежало доехать две остановки до «шлагбаума», затем сесть в 38-й автобус, и ехать на запад, пока не появится пустырь, автопарк и что-то ещё... Описание впечатляло, и я подумал, что мне его будет достаточно.

День рождения у Кичигина был 13 марта, а 12 марта 1988 года (выходной) я решил поехать к имениннику. В компанию я сначала пытался уговорить только что вернувшегося из очередной 59-суточной командировки в Рубцовку дедушку советской мебельной промышленности Олежку Яцевича, но тот лихо отмазался. И я поехал сам.

Рано утром кичигинская мать Ольга Петровна снабдила меня двумя огромными местами багажа с подарками для именинника, одно из которых представлял собой огромный самодельный торт. Осев ниже всех ватерлиний, я в 6 утра выбрался на Абая и даже умудрился поймать такси. В советские времена это было сделать не так-то просто! Но несмотря на то, что я нарисовался на автовокзале у Сайрана, когда ещё и 7 утра не было, а автобусы в сторону Фрунзе уходили по расписанию каждые полчаса, билет мне достался только на полдевятого утра.

Рассвело, фонари погасли. В восемь утра открылась «Союзпечать», я купил журнал «Юность» и каких-то газет. Проведя самому себе политинформацию, дождался объявления посадки на свой автобус и, бережно неся впереди себя торт, поднялся на платформу. Меня ждал в меру покоцанный «Икарус» с джамбульскими номерами, белый с бордовой юбкой по низу, но уляпанный грязью по уши. Моё место оказалось на самом последнем ряду, сразу за задней дверью. В пустом промежутке перед собой я поставил сумки, да так и поехал.

Поехали ни шатко, ни валко, километров шестьдесят в час, и, подобрав последних «левых» пассажиров где-то возле Узун-Агача, водила уныло поплёлся по дождливой дороге. На Курдайском перевале дождик перешёл в снег. Телепались еле-еле, но к часу дня всё же добрались до Западного автовокзала Фрунзе, хронически пропахшего мочой со времён появления в нём самых первых пассажиров.

Под морозящим дождём я стоял на остановке автобусов и материл Кичигина: когда на небе нет солнца, понять, где же тут запад, было абсолютно невозможно! Я стал спрашивать, в какую сторону так называемый «шлагбаум», но мне никто не мог этого подсказать. А когда я у какой-то бабки спросил, а вообще в какую сторону здесь запад, она шарахнулась от меня, как от чумного! Тогда я наугад сел в первый же попавшийся городской автобус и поехал неиз-

вестно куда. Но тут мне повезло: мужики, стоявшие на задней площадке «ЛиАЗа», рассказали, что этот самый «шлагбаум» находится всего-то через одну остановку.

Никаких шлагбаумов там и в помине не оказалось, зато справа за углом раскинулась огромная остановка. Никаких табличек с номерами автобусов, которые там ходили, не существовало. Рядом чисто случайно остановилась какая-то не в меру симпатичная барышня, у которой я попытался спросить, ходит ли здесь 38-й маршрут. Но она смерила меня самым презрительным взглядом, на который вообще оказалась способна, и отвернулась! Я уже был в полном отчаянии и решил ни к кому больше не обращаться, развернуться и уехать назад в Алма-Ату, когда первым к остановке вдруг подошёл именно 38-й автобус, и эта девка в него тоже полезла!!! Сволочь...

Жёлтенький «Икарус» без «гармошки» был набит битком. Но его водила оказался человеком с самой большой буквы, ибо, увидев, как я со своими сумками и тортами беспомощно бегаю от средней двери к задней, вдруг открыл мне переднюю. Кабина была самодельно отгорожена от салона, и в ней сидели ещё два его друга. «Мужики, – говорю, – мне надо какую-то воинскую часть связистов. Сказали, что она возле пустыря и автопарка, но не знаю, где!» – «Поехали, братан, покажем!»

Пока ехали, я рассказал, что сам из Алма-Аты, что здесь – торг ко дню рождения друга, и всё такое прочее. Мы и вправду доехали до огромного пустыря, водитель тормознул своим дружкам посреди дороги, и они сказали мне: «Пошли, а то официальная остановка ещё очень далеко!» Автобус пошлёпал по лужам дальше, а эти мужики мне показали забор какой-то воинской части, сказав: «Дойди до КПП, это и должны быть твои связисты. Если нет, то там они тебе скажут, куда идти дальше».

На табличке КПП оказался тот самый номер части, который и был мне нужен. Дежурил какой-то прапор, и я потребовал у него Кичигина. Он прибежал минут через десять, забрал все сумки и исчез часа на полтора – оказывается, накрыл столик дембелям, а я в это время сидел в комнате посетителей и читал купленную в Алма-Ате «Юность». Потом Игорю дали увольнительную, и мы поехали в город.

Набрёдя в центре города на какую-то столовку, пообедали, потом решили найти зыковскую подругу Ленку Килькееву, и на ближайшем переговорном принялись звонить в Алма-Ату Зыкову, чтобы узнать Ленкин фрунзенский телефон. Но попали почему-то в Москву. А междугородняя связь же тогда ещё была не автоматическая, а полуавтоматическая: вместо кода города «095» или «727» приходилось набирать как-нибудь так: «1 +2 +1 + номер в городе...» Набирали вроде правильно, но все три раза попали не туда. Монеток-пятнашек больше не было, и мы пошли дальше.

Шёл мелкий дождь. Мне-то было ещё ничего – я в курточке, а Кичигину в армейской шинели пришлось несладко. Вообще-то мы хотели найти какое-нибудь кафе с мороженым и музыкой, и посидеть до вечера. Прошли местный «ЦУМ», рядом к кинотеатру была пристроена летняя площадка, мигала светомузыка, сидел какой-то народ, но мы искали нормальное помещение, где тепло.

Центральная улица с самыми многоэтажными домами поворачивала вправо. Прошлись вдоль улицы, нырнули под железную дорогу, дальше по этой улице ничего интересного не увидели, сели в какой-то троллейбус, десятый что ли, подумали, что едем обратно в центр, но попали вообще неизвестно куда. Пешком пришли обратно к «ЦУМу», было уже поздно, десятый час – оттуда доехали до «шлагбаума» и там попрощались.

Через 15 минут я снова был на Западном автовокзале. Билетов на Алма-Ату не было. По всему огромному автовокзалу болталось от силы человек пять, причём всем им надо было в Ош. Так я побродил полчаса, пока к кассе не подошёл новый мужик и не стал спрашивать – кому куда. «В Алма-Ату? Да вон же, внизу автобус!»

Я слетел вниз под пандус. И вправду, на площадке уютно урчал новенький «Икарус-250.59» с алма-атинскими номерами. Пассажиров не было, водитель зажёл лампочку над собой и пил чай из термоса. Я отколупнул пальцем дверь:

- До Алма-Аты довезёте?
- Довезём, а что?
- Да билетов-то нету!
- Как нету?! Серёга!

Из-за автобуса выскочил второй водитель и побежал к кассам. Вскоре он вернулся, ведя с собой ещё одного мужика с чемоданом. Так мы, два водителя и два пассажира, и поехали.

Второй водитель и тот мужик ушли спать в хвост, а я уселся на «откидушку» у передней двери и смотрел на дорогу. Подъехали к автостанции Георгиевки, я думал, что сейчас остановимся. Но водитель вдруг махнул рукой, сказал, что впереди нас всё равно идёт джамбульский, и дал дальше по газам. Стрелочка спидометра дошла до своей последней отметки в 125 километров в час и бессильно забила о штырёк, а где-то подо мной со страшной злобой на советские дороги мотались передние колёса.

Вскоре нам навстречу попала колонна крепко побитых автобусов из Алма-Аты. Возглавлял её «ЛиАЗ-677» без левого лобового стекла и левой фары, вместо которой была мятина. Половины стёкол в салоне не было, зато спереди вверху на ветру болталась табличка 72-го маршрута. Водитель сидел, укутанный, как кочан капусты, и в тёмных очках! Ночью!!! Я спросил у своего водителя, что это такое. «На капремонт в Чимкент гонят своим ходом!»

Повалил снег, дорога пошла вверх, скорость сбавили. Через несколько минут шеф резко вильнул вправо: на самом полном ходу нас обогнал «Зил-130» с прицепом и самаркандскими номерами. Он пёр ровно посередине дороги, прицеп мотало и чуть не прилепило об наш левый борт. Командир обложил самаркандца всеми матюками, какие только знал, и поехал ещё медленнее. Прошло минут пятнадцать, и на очередном крутом повороте мы вдруг увидели тот самый «Зил», с размаху залетевший на раскисший глиняный откос. Залететь – залетел, а назад съехать уже не мог – прицеп подвернулся, лёг на бок и подпёр «Зиллок» сзади. Кругом было рассыпано зерно. Дверца кабины была открыта, но людей рядом не было. Ну, ладно, поехали дальше.

Спустились с перевала. На посту ГАИ у поворота на Отар мой водитель пошёл отмечаться. Молча вернулся и притопил по трассе. Я спросил, что там. На что он рассказал историю, услышанную от ментов. Пожилой узбек на том самом «Зилу» в одиночку вёз семенную кукурузу в Уш-Тобе и на ходу умер от сердечного приступа. Поэтому нас обгонял уже «Летучий Голландец» с трупом за рулём. Впереди нас, оказывается, ещё шёл «КамАЗ», тоже еле успевший увернуться в сторону. «Зил» въехал на горку у них на глазах, водители остановились, достали из кабины труп и документы на груз, перевезли в своём кузове через перевал, и подарили всё это на память «ГАИ-шникам» прямо перед нашим приездом...

Через несколько километров дорога пошла в объезд ремонтировавшегося участка. Посреди моря раскисшей глины застрял старенький джамбульский «Икарус», шедший нам навстречу. Его водитель валялся на спинке от сиденья под задними колёсами и подсвечивал себе переноской. В окнах виднелись лица сонных пассажиров. Наш водитель притормозил, но тот шофёр увидел нас и махнул рукой, мол, езжайте, сам справлюсь... А ещё минут через 15 начался такой густой туман, что включать дальний свет стало вообще бесполезно. Мы ползли на ощупь по трассе, пока впереди не замаячили четыре красненьких огонёчка – это и был тот самый джамбульский «Икарус», что шёл впереди нас. По этим огонёчкам мы тихонько и въехали в Алма-Ату.

Водители на автовокзал не поехали, потому что приехали раньше времени, и встали за квартал. А я буквально тут же ещё и смог поймать такси...

Несмотря на четвёртый час утра две Мамы Петровны – моя Алла Петровна и кичигинская Ольга Петровна – ждали моего возвращения и писали «пулю» с Малковым. Дядя Вова налил мне стопарик-другой, и я вскоре отправился в кроватку...

## 28. «Дембельский» альбом

Командировки в один и тот же Экибастуз продолжались. Были они отнюдь не короткими – по 18, а то и по 26 дней и, когда наступали выходные, выяснялось, что делать там абсолютно нечего. Кинотеатрами, кафе и прочими такими же объектами город со 150-тысячным населением был обеспечен только на 15 процентов – об этом однажды даже написали в «Известиях». Природа вокруг представляла собой голую бескрайнюю степь. В общем, скучно...

В трёхстах километрах от Экибастуза, если по прямой, продолжали защищать Родину мои пацаны, дослуживавшие ещё полгода. И я начал ездить на выходные в Нуринск. Выезжал я пятничным вечером на поезде, загодя имел обратный билет на вечер воскресенья и набирал с собой всего того, о чём может мечтать солдат: несколько килограмм карамелек, двадцать-тридцать пачек всяких сигарет и папирос – талоны ещё не начались!!! У знакомых, уже в Экибастузе, я выменял за три баночки майонеза «Провансаль» двухлитровую банку самодельного смородинового варенья. Тут необходимо пояснить: майонеза в этом городе во времена СССР вообще не было, мы привозили его специально из Алма-Аты, банок по десять-пятнадцать, и использовали, как валюту! Я также специально захватил из дому портативный диапроектор и пару сотен своих самых лучших слайдов.

Утром в Сортировке нужно было за несколько минут перебежать с вокзала на вокзал (их там два: для поездов идущих туда – на одной стороне станции, для идущих обратно – на другой) по покрытому толстым слоем снега и льда мосту над тридцатью тремя путями! Электричка в сторону Нуринской уходила минут через десять, и я успевал с трудом! В самой Нуринской тогда останавливался только один пассажирский поезд – 209/210 Петропавловск-Джезказган, которого уже давно нет. Автобусы ходили мало, один или два в день, и попасть туда можно было только на электричках, которые тогда ходили сравнительно часто, почти каждый час. Вообще в районе Караганды электрички ходили крохотные: зимой – по четыре вагончика, летом по шесть...

Я доехал до своей станции и пошёл в сторону части. Ни одна из наших военных машин мне не попала, и я так и протопал все три километра по морозу и гололёду пешком. А в части царил полная анархия: зампотех ушёл в отпуск, учётчик был в командировке, шеф был сильно занят полковником, прибывшим из штаба округа, и на следующий день они вместе должны были куда-то уехать. Вся часть технично расслаблялась и тарыхтела под бдительным оком принимавшего в этом самое непосредственное участие дежурного по части лейтенанта-двухгодичника Толика Охременко. Шалов и Ларин валялись больные с температурой – их сразу же начали отпаивать смородиновым вареньем, а остальные слетелись в сушилку-курилку рассказывать и слушать свежие новости.

Потом появился Ванька Богатуров и повёз меня в Токаревку к своим новым знакомым – деду и бабке, тоже, как и он, грекам, сосланным в Великую Казахскую Степь ещё в сталинские времена. Мы на пару раскидали дедам снег и лёд со двора, помогли с водой и прочим, а потом дед напоил меня самодельным вином.

Шефа я увидел только после обеда. С момента моего дембеля он из майора стал подполковником, и я немедленно отвесил ему комплимент о том, что его погоны, с появлением на них вторых звёздочек, обрели некое эстетическое завершенство. Брюшков расцвёл, как кактус, и потащил меня к себе домой – на чай.

Вечером, как обычно, состоялся выезд в кино. После него я устроил в актовом зале штаба показ своих слайдов. Новенький прапор, дежуривший по части, не стал возникать по поводу того, что мы там задержались почти до двух ночи...

А наутро, после скорого отъезда шефа, я наснимал себе шикарный «дембельский» фотоальбом! Ведь специально привёз с собою для этого фотоаппарат с цветной слайдовой плён-

кой «ORWO»! Под вечер Ванька отвёз меня на автобусе к станции. Я сел в электричку и поехал в Сортировку.

До поезда было ещё больше часа – такое расписание было у электричек, на следующей я к поезду уже не успевал. Решив чего-нибудь перекусить, я поднялся со станции в посёлок, который считался Железнодорожным районом города Караганды. Воскресенье, вечер – ни одной открытой столовой или кафе я так и не нашёл. Поэтому купил в гастрономе три бублика и литровую банку молдавского томатного сока, этим и поужинал в зале ожидания вокзальчика...

Поезд, называвшийся «Караганда-Новокузнецк», прилетел минута в минуту. Вот чего я не понял тогда, и не понимаю до сих пор, сколько же месяцев нужно было не мыть вагон снаружи, чтобы в его окна не видно было даже прожекторов Постов безопасности?! Поезд отошёл от своей конечной всего-то минут сорок назад, однако в моём купе все уже спали. Ну ладно, тихонько постелился и тоже лёг...

Экибастуз был в шесть утра. Тройх человек, выходявших здесь, сволочь проводница подняла аж в полпятого! Послonyaлись по проходу, поматерили её, да и вышли.

В Нуринск я потом продолжал ездить даже тогда, когда мои пацаны дембельнулись. А что делать в этом Экибастузе в выходные?! Юрка Белкот и его жена со своей старшей сестрой, жившей вместе с ними, всегда были рады меня видеть. Да и все остальные тоже...

## 29. «А тот, который во мне сидит...

...считает, что он – истребитель?» – эту песню Высоцкого мне пришлось напевать себе под нос на рейсах из Алма-Аты в Экибастуз или обратно трижды. И вот как...

Что такое «Ту-134», я узнал только тогда, когда стал летать на нём в Экибастуз. До этого как-то обходился либо более крупными, либо более мелкими самолётиками. Прочитав однажды в «Комсомольской правде» статью Камиля Баялинова о том, как обстоят дела в нашем Аэрофлоте, узнал, что как раз этот самолёт имеет двигатели, недостаточные для него по мощности, и этот огрех конструкторов проявляется при взлёте на этом лайнере в самую жаркую погоду.

Так оно однажды и случилось. По летнему расписанию рейс в Экибастуз вылетал в три часа дня. Летали туда, кстати, именно на этом типе самолёта потому, что полоса построенного в 1986 году экибастузского аэропорта не имела первоначально не только элементарных средств радиоэлектронного захода на посадку, но даже лампочек!!! Самолёты пролетали Экибастуз только в светлое время суток и на посадку заходили по командам штурмана, сидевшего в «стеклянном» носу этой модели самолёта.

В Алма-Ате стояла жара в плюс 34, и к тому времени, когда мы стояли у трапа в ожидании посадки, со стороны гор начала расти огромная, густо сдобренная молниями грозовая туча. Воздух над лётным полем был абсолютно неподвижен, и лётчики быстренько поехали в ближний к аэропорту конец полосы, чтобы успеть взлететь из-под грозового фронта. Взрели двигатели, но самолётик как-то уж очень нехотя побежал по бетонке. Она в Алма-Ате нестандартно длинная для испытательных полётов из Москвы, аж 4400 м, и такие самолёты обычно уходили свечкой в небо с её середины, но тут всё было совсем не так!

Промолотив колёсами по бетону, «Ту-134» с трудом взлетел с самого её кончика и завис в воздухе на редкостно низкой высоте. Потом потихоньку аккуратненько развернулся, уходя по кругу от грозы, и начал медленно-медленно ползти вверх. Пилоты очень долго не убрали шасси и закрылки (а с восемнадцатого ряда это прекрасно видно). И лишь где-то минут через десять после взлёта, на бодрящем морозце высоты, наш самолётик вдруг проснулся, подпрыгнул в воздухе и захотел, наконец, полетать. Лётчики только тогда убрали полный взлётный газ, шасси, закрылки, выровняли машину и бодренько добежали до Экибастуза...

Когда этот рейс снова вернули в зимнее расписание, в полёте снова стали кормить. Летим из Алма-Аты, под крылом уже мелькают сопки Баян-Аула, когда стюардессы, наконец, опомнились, и стали разносить подносики с завтраком. В этот самый момент самолёт клюнул носом вниз. Обедать, когда тебя при снижении то вжимает в кресло, то вытаскивает из него, оказалось крайне неудобно! Половина народа в салоне есть уже не смогла, а кое-кому стало и совсем плохо. Меня хоть и не тошнило, но, когда кресло под тобой резко уходит вниз, проглатывать что-то оказалось делом весьма проблематичным. Стюардессы между тем умудрялись ходить по салону с чайниками, полными кипятка! По ходу дела они чудом успевали ухватиться за багажную полку и удивительно, как никого не облили!

Одна из бортпроводниц ещё ходила по салону с кипой использованных подносов, когда под крылом вдруг началась взлётная полоса! Мы пролетели над ней подозрительно долго, как наши асы вдруг переложили реверс (ещё не коснувшись бетона!!!) и шарахнули по бетонным плитам с такой силой, что я удивился – как у нас все колёсики шасси при этом не отвалились?! Народ в салоне был в полном шоке. Мужик, сидевший рядом со мной, рассёк лицо об угол «дипломата», который держал на коленях. Бабка, сидевшая через проход со стопкой книг в руках, вылетела вместе с книжками из кресла, и оказалась на полу ряда за четыре впереди.

А бедный самолёт подпрыгнул метра на три-четыре в воздух, и снова крепко приложился колёсами к плитам бетонки. Ещё сильнее, чем в первый раз! Орлы в пилотской кабине нажали на все тормоза, какие у них там были, и нас затрясло на этих плитах, как на стиральной доске. Но затормозить до конца ВПП они всё-таки не успели и выкатились на щебёнку далеко за её краем, благо там ничего не было – даже лампочек! Ну и ладно, прямо по камушкам развернулись и приехали к зданию аэропорта.

Несколько человек пришлось вести в местный медпункт. К лайнеру сбежался абсолютно весь персонал крохотного аэропорта и, когда мы спускались по трапу, они уже окружили наших лётчиков и там стоял крик, густо приправленный всеми, существующими в русском языке «солёными» выражениями – шёл разбор полётов...

Зелёною весной... При подлёте к Алма-Ате, минут за пять до посадки, когда наш «Ту-134» уже болтался над автовокзалом и Сайраном, вдруг отказал правый двигатель. По крайней мере, справа звук исчез совсем. Когда сидишь на любимом восемнадцатом ряду, и краешек турбины виден в твоё окошко, это хорошо слышно. Левый движок взревел на всю громкость и самолётик, колышась вправо-влево, как бумажный голубок, всё-таки дополз как-то до настолько любимой и такой родной ему бетонной полосы.

Испугаться никто не успел. Нас откатали не туда, куда обычно, а на самую ближайшую стоянку от ВПП (напротив стоянок для «Ту-154»), вокруг уже стояло несколько пожарных машин и прочий служебный транспорт, вместо нормального трапа бегом подкатили обычные алюминиевые лесенки-стремянки: для пассажиров – слева, для лётчиков – справа, и к двигателю отдельно. Стюардесса сказала в микрофон: «Уважаемые пассажиры, как можно быстрее покиньте самолёт!» Народ только тогда испугался и ломанулся со всех ног к выходу, а я ещё успел увидеть в окошко, как авиатехник и один из лётчиков полезли к движку – лицо пилота (или бортингенера?) было абсолютно белое!!!

Ровно через восемь (!) минут после приземления лайнера все его пассажиры уже были в здании аэропорта! Этот рекорд быстроты высадки из самолёта с пятидесяти стоянок в алма-атинском аэропорту больше не был при мне побит...

### 30. «Партизанская» песня

Во время службы в армии я постоянно приставал к шефу, чтобы меня под конец службы отправили на курсы офицеров запаса – задницей чувствовал, что меня с моим высшим образованием не минёт чаша сия. Но шеф тогда сказал: «Всё это х... ня, товарищ солдат!!!», и никуда так и не отправил. Но потом, когда я на следующий год попал в Нуринск уже офицером запаса, и рассказал ему о своих сборах, шефу хватило такта передо мной извиниться, а Будыкин ржал, как конь, часа два, но зато после этого даже стал мне наливать!

А пока... Не прошло и полугода с момента моего дембеля, как я снова на целых 90 дней оказался в той же самой армии. Курсы подготовки офицеров запаса проходили в капчагайском «кадрированном» понтонно-мостовом полку. «Кадрирование» означало, что в этом полку числится около полутора десятков офицеров, пара-другая прапоров и около двух десятков солдат, которые были заняты тем, что обслуживали огромный парк стоящей на «НЗ» техники этого полка. Доукомплектование такого полка личным составом запаса могло быть произведено только в случае введения мобилизации и военного положения.

«Нам не страшен серый волк, мы – кастрированный полк!!!»

Мы стали помогать солдатам-срочникам – «рексам», как мы их теперь называли – разбирать и смазывать понтоны. Команда набралась в девять человек, двое из Актюбинска, остальные – алма-атинцы. Я был в этой команде самым младшим по возрасту.

Вечера проводили в Капчагае, а на все выходные ездили в Алма-Ату. Уезжали или в пятницу в восемь-девять вечера, или в субботу в два-три часа дня, а возвращались в понедельник самым первым утренним рейсом на 6.20, чтобы к восьми утра стоять на разводе. Опоздали, помню, только один раз, уже в сентябре, когда мы с заранее взятыми билетами собрались в Алма-Ате на автовокзале, а рейс на 6.20 оказался отменён, и всех зачихали в автобус на 7.10. Да и то майоры-подполковники нас тогда простили...

Утром одной из пятниц я как раз поссорился с Серёгой и Каранычем, которые накануне вечером сняли двух девок и пробрались с ними мимо караула на техзону, где у «рексов» был самопальный, но вполне приличный плавательный бассейн, а также валялась куча сидений от автомашин. Но перед тем, как туда пробраться, они нашли меня, и их барышни попросили попозже слетать обратно в город за ещё двумя своими подружками, которых нужно было встретить чуть позже, когда на фарфоровом заводе закончится вторая смена.

Я согласился, а Васьков с Каранычем должны были нас встретить. Я нашёл подруг, привёл их из города на КПП, а эти суки за нами не пришли. Я же сам дороги мимо караульных не знал! Ну что же делать, отвёл девчонок обратно в город, а наутро с этими орлами не стал разговаривать. Всевышний, кстати, потом их за нас наказал – подхватили гонорею, причём оба – и мне пришлось через знакомую подругу на алма-атинской скорой помощи доставать им стеклянно-металлический шприц для уколов, который нужно было кипятить в кастрюльке. Одноразовых шприцов, как сейчас, тогда ещё в аптеках не продавали...

Билет на автобус «мягкой» категории до Капчагая стоил летом 1988 года 1 рубль 55 копеек советскими. Надо ж было такому случиться, что в эту пятницу у меня столько денег не набралось! Но я не стал ни у кого занимать, подумав: «Я что, до Алма-Аты бесплатно не доеду?!» И, когда вся «партизанская» орда (и из соседних частей тоже) тронулась вечером в сторону автовокзала, я поехал в другую сторону, на станцию.

На путях, мордой в сторону Алма-Аты, стоял огромный товарняк. Я быстренько пробежался вдоль него, но ни одного вагона с тормозной площадкой, или пустого, или рефрижераторной секции в составе не было. Попросился к тепловозникам, но они меня послали. Тогда я вышел обратно на трассу и стал голосовать всем грузовым автомашинам. И вскоре возле меня остановились два «ГАЗ-53», шедшие из Талды-Кургана на базу «Облсельхозтехники»

возле «АвтоВАЗа» с попутно вручённым им на КДП грузом арбузов. Я спел «партизанскую» песенку и водилы, похотав, забрали меня с собой. По дороге мы даже стащили с кузова арбуз и раздербанили прямо на ходу! Мужикам надо было сдать эти фрукты в овощной магазин где-то у аэропорта, поэтому они часов в девять вечера подвезли меня к «АвтоВАЗу» и поехали себе дальше...

А моя «партизанская» команда, как потом оказалось, хватилась меня уже на автовокзале, и Васьков съязвил по поводу отсутствия у меня денег. Лёха Вдовыдченко возмутился: «Что мы ему, денег бы не нашли?» Ему было проще – Лёха был самый крутой и самый старший среди нас, он работал прорабом на АДК, и уже не первый год строил в Капчагае новые микрорайоны – его знала абсолютно каждая собака в этом городке! Мои орлы смогли взять билеты только на 21.20 (я к этому времени уже был в городе), вдобавок их автобус опоздал с отправлением на час. Плюс ко всему, едва выехав из города, он ещё и сломался. И они попали в Алма-Ату в тот вечер только к часу ночи...

## 31. Светочка

С этой моей «партизанщиной» оказалась связана и такая вот история. Вечером одной из пятниц, когда дежуривший по части зампотех Слоняра не выпустил нас домой до субботы, я заметил, что «рексы» ходят какие-то потерянные. Наконец они не выдержали и подошли к нашему старшему – Лёхе. Вдовыдченко тут же собрал в «курилке» «партизанскую» команду: «Мужики, „дембеля“ получили сейчас телеграмму, что поздно ночью сюда прилетает их то ли знакомая, то ли подруга из Усть-Каменогорска. И просят, чтобы кто-нибудь из нас поехал, встретил её и привёз сюда».

Все наши «деды» были действительно из Восточного Казахстана, и никто из нас такой просьбе не удивился. И моя «партизанская» команда уговорила поехать за этой девчонкой меня. Обрадованные «рексы» снарядили мне в дорогу двадцать тогдашних советских рублей (приличные деньги!) и описали мне, как выглядит эта барышня. От одного этого описания у любого бы потекли слюнки, но я сначала им не поверил, и ещё, помню, сказал тогда: «Вам что, огромного фарфорового завода за забором мало – девок, как на ткацкой фабрике?!»

Служивые расхохотались и сказали, что номер рейса 19195, это – какой-то специальный вахтовый, из Стрежевого что ли, с посадкой в Усть-Каменогорске, и прилетает примерно в 12 ночи (этих рейсов в «официальном» расписании самолётов не было). Назвали и её фамилию, на тот случай, если вдруг мне в аэропорту придётся заказывать объявление по радио. В половине восьмого вечера я поехал...

У комбината строительных конструкций меня подобрал автобус какого-то мостостроительного отряда, шедший до местного автовокзала. Это был совершенно антикварный «ЛАЗ-695Е», ещё с таким воздухозаборником, который выходил сзади на крышу! Потом мне в тот вечер достался рейс на Алма-Ату на обычном «городском» жёлтеньком «Икарусе-260», шедшем не на Центральный автовокзал, а сразу в аэропорт. До «АвтоВАЗа» добежали, как обычно, за час. В аэропорт-то ехать было ещё рано, но и к себе домой я появляться не стал – долго бы пришлось объяснять своей въедливой мамочке, почему это я прикатываю всего на часок-другой, и тут же уматываю обратно.

Поэтому я пошёл к Ларину. Этот орёл зависал с Лариской Морозовой, кроме них там ошивалось ещё человека три-четыре, вовсю наливали, но я пробыл там недолго – позвонил в справочную, мне сказали, что этот рейс уже летит, и нужно было мчаться в аэропорт.

Из самолётника «Ан-24» вышла толпа суровых вахтовых мужиков, заросших густопсовыми бородами, а между ними нечаянно затесались две женщины – одна постарше, а вторая... «Деды» меня не обманули – совершенно обалденная барышня, с длинными стройными ножками, изумительной фигуркой, и на редкость симпатичным личиком. Мне загодя рассказали, что она, несмотря на свои всего-то 20 лет, уже какой-то абсолютно талантливый одёжный модельер-кутюрье, зарабатывает кучу денег, и везёт с собой крупную сумму, рублей 700—800. Светочка (как она кокетливо представилась), сунула мне баул, набитый одеждой, которую она привезла на показ в Дом Моделей, и мы вышли из аэропорта.

У таксистов я загодя узнал, что тариф до Капчагая – 35 рублей. У меня столько не было, а у этой подруги я бы никогда денег просить не стал. План поездки созрел у меня ещё по дороге. Первый же попавшийся таксист конечно же был откровенным «заряжалой» – ну откуда в аэропорту возьмутся нормальные водилы? Я договорился с ним за два рубля – доехать до первомайской развилки.

Дальше по трассе в сторону Капчагая мы пошли пешком. Барышня, на моё счастье, оказалась не капризная и не дёрганая. Цокала себе каблучками впереди меня – в темноте я видел только беленькую её мини-юбочку и беленькие туфельки на шпильках. А я взгромоздил на себя баул, оборачивался, когда сзади меня появлялись фары и голосовал. Где-то минут через 15 мне

остановился мужичок на светлом «Москвиче» и я спел ему «партизанскую» песню, сдобрив её рассказом о (якобы!) сестрёнке, которая своими глазами хочет посмотреть, как служит вместе со мной её хахаль.

Мужик сказал, что едет в Заречный, и до туда подбросит. Ну и ладно, хоть так, зато за бесплатно. Сели и скоро начали так классно прикалываться, что понравились водиле ещё больше, и он, переехав через Каскеленку, сказал: «Ладно уж, довезу я вас до этого 72-го километра, а то, если здесь высажу, никто не остановится – зоны же кругом, беглых зэков боятся...» Минут через пятнадцать мы лихо развернулись на трассе у нашего КПП.

В половине второго ночи я поднял сладко спавших дежурных салажат и велел звонить в казарму. Ещё через минуту прилетели одетые по «форме номер восемь» – кто в чём – «рексы». Караныч вообще выпал в осадок, когда я ещё и вернул ему целых 15 рублей – полторы месячных получки простого солдатака! А со Светочки бегом сдёрнули белую юбчонку и туфли, переодев в чьи-то спортивные штаны и шлёпанцы, чтобы не светились в темноте, и куда-то утащили – в бассейн, наверное. Я честно пошёл спать...

Утром я стал героем дня. Впрочем, счастливые рожицы наших «рексов» были мне намного дороже любого «Спасибо»! Слоняра, на наше счастье, поутру куда-то уехал, и мы спокойно смотрели телевизор в казарме. Часов в двенадцать пришёл майор Блётскин, лучший друг и всех «партизан», и мой лично, ибо оказался моим земляком из Новосибирска, и велел сваливать до понедельника домой. И тут снова прибежали солдатики и попросили отвезти Светочку в Алма-Ату – показ моделей одежды начинался!

Блётскин лично на своём мотоцикле с коляской привёз меня с этой барышней на капчагайский автовокзал. Я купил билетки на «саяхатовский» рейс, и мы уселись на самом заднем его ряду. Там никого больше не оказалось, и умотанная за ночь Светочка улеглась вдоль всей этой лавки, пристроила свою прелестную головку на моих коленях и немедленно уснула.

В Алма-Ате я привёз её вместе со знаменитым баулом к Дому Моделей (нынешнему «Сымбату»), мы ещё о чём-то поболтали с полчаса и тепло расстались.

Навсегда...

## 32. Пурга

В декабре 1988 года наступил мой самый первый в жизни трудовой отпуск. В плане полётов стояла поездка к родственникам в Кировоград, а на обратной дороге заехать ещё и в Москву, где Гуров, отучившись вместе с нами в АЭИ, и тоже отслужив в армии, пошёл за вторым высшим образованием, да ещё каким – его приняли на кинооператорский факультет ВГИКа! – и даже успел обзавестись комнатой в «коммуналке» в самом центре Москвы.

И вновь мой рейс назывался 4245 Алма-Ата – Минеральные Воды – Киев. В самолёте со мною оказались Маулен, работавший вместе со мной в «наладке» и получивший командировку на курсы повышения квалификации в Винницу, и преподаватель кафедры «Радиотехники» нашего же АЭИ, хороший друг моей матушки Олег Зиновьевич Рутгайзер.

Старенький самолёт «Ту-154», ещё без запасных выходов на 32-м ряду, спокойно летел над Великой Казахской Степью, которая и 11 декабря выглядела точно так же, как в июле – снега не было. Но где-то перед Каспийским Морем всё небо за окном заволочило серой бесформенной ватой. В ней мы и начали снижаться, и в салоне вообще потемнело, как ночью. Вскоре стало крепко кидать из стороны в сторону – обшивка, багажные полки и наши кресла закрипели так жалобно, что, казалось, они доживают свои последние секунды.

Взревели моторы, в этот момент в наших окошках показались какие-то многоэтажные дома, и мы тут же приземлились. По самолёту с каким-то щёлканьем хлестал то ли такой снег, то ли это был уже мелкий град – на земле он сразу таял, и по этим лужам наш авиалайнер приплыл на свою стоянку.

Аэропорт был битком забит народом: три дня назад произошло спитакское землетрясение, огромная толпа ломилась в Армению, но самолёты туда не ходили, и всех перегружали в Минеральных Водах на автобусы. А нам вскоре объявили посадку и привезли к самолёту. Мы-то успели посидеть в тепле в своём первом салоне, а второй салон продержали минут двадцать на такой погоде перед трапом, велели садиться обратно в автобус, затем выгнали нас, и только тогда объявили задержку по метеословиям Киева.

Я остался с вещами, чудом отхватив пару кресел в переполненном зале ожидания, а мои попутчики ушли погулять. Но вскоре вернулись, ибо смогли купить в местном ларьке книжку об устройстве схем цветных телевизоров – большая редкость в те времена. Они уселись вместо меня на наши кресла и принялись что-то горячо по этой книжке обсуждать. На таком уровне в радиотехнике я был не силён и пошёл кушать. Отстояв огромную очередь в буфете, взял три котлетки и два стакана разливного бочкового кофе с молоком. Вскоре мне составил компанию за столиком молодой армянин, вроде бы профессиональный альпинист и спасатель, который тоже пытался уехать в Ленинакан, но у него не получалось. К котлеткам он добавил мне какой-то зелени, типа петрушки, но с совершенно другим вкусом. Мне понравилось...

Уже совсем стемнело, когда наш рейс всё-таки продолжился. Самолёт пробил облака только на крейсерской высоте. Вверху ярко горели звёзды, а внизу тянулись сплошные облака с жёлто-оранжевыми пятнами засветок от посёлков и городов. Вот тебе и география – ещё бы и надписи у каждой такой засветки поставить! Облака были недалеко внизу, пятна быстро уходили под крыло, и вскоре самолёт снова начал снижаться. И снова болтанка, и снова скрип и хруст обшивки на крутых воздушных ухабах. Перед самой полосой лётчики зажгли фары – снег летел мимо окон с такой густотой, что в какой-то момент даже не стало видно красненького огонька на кончике крыла!

Тут под нами возникла полоса – сплошной снег, да такой, что фонарики вдоль неё уже светились из-под успевших образоваться сугробиков. Сели. По радио объявили, что здесь плюс один. Редкие фонари, стоявшие вокруг лётного поля, освещали снежные вихри, носившиеся вокруг самолёта. Самого здания Борисполя не было видно, хотя, как потом оказалось, нас

поставили на самую ближайшую платформу к нему. Когда первому салону, наконец, настала очередь выходить, на крыльях самолёта было уже столько снега, что их начало отгибать вниз.

Рутгайзер в аэропорту куда-то сразу же смылся, а мы с Мауленом должны были попасть на вокзал. Влезли в первый же «Полёт», в котором ещё оставалось свободными несколько самых задних мест, и автобус, крадучись, со скоростью не более тридцати, потащился в город.

Дорога была, как зеркало! Красный «Икарус» отчаянно вилял задом, объезжая уже застрявшие на трассе машины. Пару раз и нас развернуло почти задом наперёд, но с «рулевым» нам крупно повезло, и до площади Победы мы добрались без особых приключений. Почти весь народ из нашего автобуса пошёл в сторону вокзала, мы с трудом влезли в какой-то переполненный трамвай, который перед привокзальной площадью чуть не застрял навсегда в сугробе. Но рядом по площади уже крутилось несколько «ЗиЛов» -снегоочистителей, и один из них рванул к нам, успев смести снег перед трамвайчиком почти до самых рельсов.

Отстояв в очереди, мы взяли себе по компьютерному билету, но уже на разные поезда. Мой уходил на полчаса раньше. Выйдя на перрон покурить, я увидел, как подходит какой-то пассажирский: всё лобовое стекло электровоза было залеплено снегом и льдом настолько, что стеклоочистители вмерзли в него намертво, и машинист с помощником рулили, высунувшись в окна!

Ещё через час отправлялся мой поезд. В меру побитый купейный вагон ещё не успели нажарить электроотоплением, и на верхних полках можно было нормально спать. Я упал просто замертво – ведь по алма-атинскому времени было уже 3 часа ночи... А ехать-то было всего пять часов. Я проснулся, успел и умыться, и даже постель собрать – заспанная рожа проводника высунулась только тогда, когда поезд уже стучал колёсами по стрелкам Знаменки.

Из всего поезда я вышел один-единственный. Нашего пятнадцатиминутного опоздания хватило на то, чтобы электричка в Кировоград уже ушла. Следующая была почти через два часа, поэтому я пошёл искать автовокзал. Долго блукать не пришлось – он оказался на одной площади со станцией. Это был маленький металло-стеклянный домик, к одному из боков которого притулился длинный «ЛАЗ» с надписью «Кировоград» на лбу. Я немедленно забрался на самое тёплое заднее сиденье.

Автобус, повихлявшись задом на узеньких скользких улочках Знаменки, выбрался за город, и к этому времени начало светать. Народу сидело полсалона, никто по дороге входить и выходить не стал, и через час мы уже подъехали к тому из кировоградских автовокзалов, который возле аэропорта. По привокзальной площади уже летало несколько тракторов-снегоочистителей, а в воздухе зазвенели двигатели нескольких самолётов. Пурга кончилась...

### 33. С НОВЫМ ГОДОМ!

С Украины я поехал в Москву, и недельку пожил у Гурова. По утрам мы чистили от снега тот самый двор в Хохловском переулке, дворником в котором он стал ради того, чтобы получить служебную комнату. Каждый день, часам к двум дня, Игорёк протаскивал меня мимо свирепой вахтёрши в какой-нибудь из четырёх просмотровых залов внутри ВГИКа на просмотр фильмов.

Надо сказать, что фильмы там крутили отнюдь не какие попало! Лента могла быть и не закуплена для официального показа по СССР, но там она была обязательно, а для студентов висело расписание – какой курс какого факультета какой из этих фильмов обязан посмотреть по учебной программе. По вечерам мы пытались что-нибудь себе готовить – взяли однажды блинной муки, но вместо блинов в конце концов получились только оладьи. В свободное от всего этого время я блукал по московским магазинам...

Новый год Гуров собрался встречать в общаге ВГИКа. А у моей матери был день рождения 1-го января, и мне надо было как-то ещё и домой попасть. Я постоянно бегал в ближайшую кассу Аэрофлота (внутри подземного вестибюля станций метро «Кировская» и «Тургеневская») – узнавать, на какие рейсы и числа есть билеты. Я тогда впервые увидел компьютерные авиабилеты – как легко, просто и быстро оказалось их сдавать и менять!

От такой радости я поменял их раза три – всё выбирал себе билетик как можно ближе к Новому Году. Самый первый и самый классный билет, в Алма-Ату на 29 декабря, выхватил прямо у меня из-под носа пожилой мужик из Представительства КазССР, что находилось рядом. Я взял сначала только на второе января – ближе не было. На следующий день я вместо этого билетика взял себе другой – в Караганду на 31-е в обед. А вечером того же дня мне вдруг чисто случайно подвернулся билетик сразу в Алма-Ату, но на 1-е января 1989 года в 00.55. Неудобный рейс конечно, но я уже решил судьбу дальше не испытывать, и на этом остановиться.

Новогодняя ночь для меня началась ещё днём, когда мы с Гошей приехали в вино-водочный магазинчик к «ГУМу». С пойлом в горбачёвские времена были большие проблемы, и всё, что мы смогли купить, были маленькие пятидесятиграммовые бутылочки с коньяком. Взяли мы этих бутылочек двадцать пять, что ли, штук? Шесть выпили, вернувшись домой, ещё пять я взял с собой, а остальные Гоша повёз на праздник в общагу. Ну а я попёр на домодедовскую электричку.

В вагоне я оказался совершенно один. Посмотрел на часы – 21.00, алма-атинский Новый Год! – и выпил первую из своих бутылочек. Вдруг перед самым отправлением в электричку ввалились три парня и сели на другой ряд сидений. Один из них посмотрел на мои три места багажа:

- Летишь, что ли, куда?
- Домой, в Алма-Ату.
- О-о-о, – сказал один из них, – Классное место, а я служил в Талгаре!

Мужики достали огромную бутылку кристалловской «Столичной» по 1,75 литра, сделанной в виде графина с ручкой. На закуску пошли знаменитые в те времена московские карамельки, политые сверху шоколадом... Бутылочку мы до конца прибрать не успели, орёлики вышли в Расторгуево, пожелав мне в дорогу продолжения банкета. К аэропорту я подкатил во вполне праздничном настроении...

В Домодедово царил обычный в те времена для этого аэропорта гадюшник: рейсов понадерживали по метеоусловиям столько, что не наступить в этом здании было уже не на кого. В самой Москве весь день была точно такая же погода, как в фильме «Ирония судьбы»: снежная метель носила по пустынным улицам обрывки разноцветных бумажных флажков, а к полуночи

улеглось, и стукнул морозец почти в двадцать пять. О том, что творилось над Казахстаном, можно было только догадываться, потому что и прямой 505-й, и экибастузский 513-й, и актюбинский 525-й, и джезказганский 511-й задерживались всерьёз и надолго. Тем удивительнее было, что целиноградский рейс вдруг пошёл по своему расписанию!

Пройдя регистрацию, я сумел пробиться к междугородным телефонам и позвонить в Алма-Ату, чтобы меня встретили. Уже хорошо поддатый Яцевич начал требовать с меня пузырь, но я наорал на него в ответ в том плане, что где он, где я, а где завтра?!?

На досмотр я пошёл, когда по телевизору, подвешенному под потолок зала ожидания, уже начал выступать Горбачёв. Меня пропихнули через все «магниты» со скоростью того же «Ту-154», и досмотр с обеих сторон закрылся – отмечать наступление нового года. Я выкатился на заиндевелую эстакаду.

В самом конце простужено мерцал оранжевый номер «507». Под номером по стенкам эстакады прилепилось человек пятнадцать. И, как только я дополз со своими тремя сумками до них, динамик просипел: «С Новым Годом!» Ну что ж, достал очередную бутылочку коньячка и выпил. Мужика, стоявшего рядом, аж передёрнуло, и он, порывшись в карманах, протянул мне конфетку, такую же карамельку в шоколаде – закусить. В этот момент меня позвали. Обернулся – ещё два мужика стояли с поллитровым пузырём «Столичной» и стаканчиком от термоса: «Нам на двоих много, третьим будешь?»

Буду!

Минут через пятнадцать народ снова пошёл через досмотр. Нас быстро запихнули в самолёт. Внутри него на плафонах, на иллюминаторах, на стенках были наклеены снежинки, вырезанные из салфеток. Стюардессы начали читать в микрофон новогодние стихи, а толпа начала орать: «Шампанского давай!!!» Я, оказывается, попал в самую гущу целиноградской туристической группы, возвращавшейся из курорта в Трускавце. Вот тоже людям досталось – путёвки 31-м числом кончились!

Мужики, угощавшие меня на эстакаде водочкой, были макинскими шоферами-дальнобойщиками из этой же компании. Аэрофлот, понятное дело, на «Шампанское» не раскрутился, и тогда вся эта орава стала доставать – что у кого было. Остаток в три бутылёчка коньяка я отдал какой-то обалденно красивой и настолько же капризной девице с соседнего ряда, которая заявила, что водку не пьёт. Взамен мне наливали «Столичную». Интересно, где они её столько взяли?

Подошёл тягач и попытался откатить наш самолёт от эстакады. Но не тут-то было! Колёса примёрзли!!! «КрАЗ» -тягач мучался-мучался и уехал восвояси. Вскоре на его место приехал огромный монстр, между кабинами которого когда-то возили ракету. Переднее шасси жалобно хрустнуло и мы, наконец, поехали. Принесённый сразу после взлёта обед оказался отличной закусью...

В Целинограде диагонально поперёк полосы мела метель. Как-то всё же сели. Тургруппа скатилась по трапу совершенно никакая. В здании аэропорта в 8 утра 1 января даже работал автомат с газводой! И у меня даже нашлись 3 копейки! Залив на «старые дрожжи» стакан газировки с сиропом, я крайне нетвёрдым шагом подошёл к досмотру. Поднял, как флаг, свой «компьютерный» билет, меня бегом пропустили вперёд, я снова забрался к окошку своего 2-го ряда и уснул...

Тусклое зимнее солнышко пробивалось через несущуюся над лётным полем позёмку, вокруг самолёта бегали какие-то мужики, в полупустом 1-м салоне весь народ спал. Я глянул на часы – прошло полтора часа, а самолёт стоял там же, где и был! Только спустя минут двадцать он наконец-то завёлся и полетел дальше.

Столица Казахстана утонула в свежевыпавшем снегу. Продираясь через сугробы, приплыл 97-й экспресс, я со всеми тремя сумками упал на тёплое заднее сиденье и поехал домой. Там уже было полно гостей, я наехал на всех, почему меня не встретили, а они и говорят –

звоним в Аэрофлот, где этот рейс: «Через полчаса узнавайте...», «Через полчаса узнавайте...», «Через полчаса узнавайте...», «А он уже прилетел!»

Раздав все подарки, я взял тот самый пузырь водки, который Яцевич требовал с меня по межгороду, и пришёл к этим орлам. А там всем было не до меня: все подружки по парам в тишине разбрелись. Кичигин с одной барышней с завода «Эталон» в первой комнате, Яцевич с его сестрой Ленкой – во второй, а Ленкина подружка Морозова ещё с каким-то хахалем – в третьей. Я заставил их всех выпить со мной, хотя там уже и не лезло – но раз заикнулись, то получите!

А уже вечером этого 1-го января я всё-таки встретил Новый Год! Дружок Андрюха отсыхал дома в гордом одиночестве. Его родители куда-то уехали, а он остался дома, лёжа на диване перед телевизором. Прямо перед ним стоял огромный таз полужелёных грузинских мандаринов. И мы на пару выпили по 0,75 литра портвейна «Талас» на рыло, заедая его экзотическим фруктом...

## 34. Бесценный груз

Свадьба Олега Яцевича и Лены Кичигиной должна была состояться недели через три, в самом конце января 1989 года. Игорька снарядили в Джамбул, чтобы привезти оттуда их бабушку, которая тогда ещё жила там отдельно. Соблазненный рассказами Кичигина о его джамбульском детстве, я охотно согласился составить ему компанию.

Поезд сообщением Алма-Ата – Чимкент назывался в те времена «Алатау» и состоял из шести вагонов СВ («РИЦ» в варианте по три места в купе), парочки обычных купейных и полутора десятков плацкартных, парочка которых была прицепными до Жанатаса. Достать на него какие-нибудь неплацкартные билеты было практически невозможно. Нашими соседями в плацкартной секции оказались два по-своему прикольных мужика, один из которых был фотографом из джамбульского ателье, а второй – железнодорожным охранником грузов из Сары-Шагана. Фотограф немедленно достал пузырь и, поскольку мы с Кичигиным были далеко не новичками в фотографии, у нас завязался вполне предметный разговор. А мы-то с собой пойло не брали, но по ходу пришлось адекватно «отомстить» ательешнику, и я пошёл по проводникам.

Бутылка обычной «Русской» в госторговле стоила вообще-то девять рублей десять копеек, но там её можно было достать только по талонам. Бабки в «турчатнике» заряжали по пятнадцать рублей, у таксистов шло по двадцать, но проводники поезда «Алатау» побили и этот рекорд, зарядив цену бутылки аж по тридцать! На двоих с Кичигиным мы с трудом столько наскребли, но пузырь взяли. Не прошло и часа, как лихой фотограф упал...

## **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.