

Б И Б Л И О Т Е К А

ISSN 0132-2095



**ОГОНЁК**

№ 33

1985



*Борис СМИРНОВ*

**НА ВЗГЛЯД  
РЕПОРТЕРА**

М О С К В А

ИЗДАТЕЛЬСТВО

«П Р А В Д А»



БИБЛИОТЕКА • ОГОНЕК • № 33

Борис СМИРНОВ

# НА ВЗГЛЯД РЕПОРТЕРА

*репортажи и очерки*

Москва. Издательство •ПРАВДА•  
1985

## **Борис СМЕРНОВ**

*Борис Михайлович Смирнов родился в октябре 1941 года. Вскоре после окончания средней школы он пробует свои силы в газетной работе, внештатно сотрудничая в редакции «Вечерней Москвы», затем учится на факультете журналистики МГУ. Работая в различных изданиях — в журналах «Спортивная жизнь России», «Смена», «Огонек», В. Смирнов вот уже двадцать пять лет остается верен профессии репортера: его очерки, статьи, репортажи отражают самые разные стороны жизни страны.*

*Будучи с 1968 года специальным корреспондентом «Огонька», Б. Смирнов неоднократно становился лауреатом ежегодной премии журнала.*

## ЖИВАЯ СТЕПЬ

Центр калмыцкой степи. Поселок Яшкуль. Идет мелкий дождь. Машина, на которой мы приехали из Элисты, стоит у мокрого забора, за забором — домик в цветущем саду, а у домика стоит верблюд, смотрит на нас и что-то меланхолично жует. Остаться бы мне сейчас в этом доме, никуда бы не ехать, обсохнуть бы...

К машине подходит охотинспектор Василий Иванович Глущенко — плотный, коренастый, весь словно выгоревший на степном солнце. Устраивается поудобнее на сиденье рядом с шофером, кладет на колени планшетку и пистолет в кобуре.

— Василий Иванович, ведь речь шла только о том, чтобы посмотреть на сайгаков!

— Мы и посмотрим, — невозмутимо говорит Глущенко. — А кто его знает, может, браконьеров встретим! Так-то оно вернее. Ну, поехали?

Честно говоря, не верится, что мы найдем сайгаков. Стоит взглянуть вокруг, на плоскую равнину, замкнутую в окружности горизонта, чтобы понять, каким пугалом выглядит наша машина посреди степи. Они обойдут ее за десять километров, эти быстроногие, пугливые, чуткие животные!

По знаку Глущенко съезжаем с шоссе на едва заметную колею. Небо заголубело просветами. Степь вокруг зеленая, пушистая от мягких побегов полыни, матариска, серебристого ковыля. Близится конец июня, и со дня на день эта необычно мокрая, ушедшая далеко в лето весна должна смениться зноем.

Я все ждал, что мы наконец остановимся и пойдём, крадучись, пешком. Как же иначе: дикие сайгаки и городская полированная «Волга»! Но машина все катилась по гладкой, красивой, но совершенно пустынной степи. Ничего живого...

— Вот они, — спокойно сказал охотинспектор.

Сайгаки появились как из-под земли, метрах в двухстах впереди. Я не сразу понял, что мы просто въехали на вершину пологой складки земли. Машина остановилась. То, что творилось впереди, казалось чем-то неправдоподобным, невероятным. Степь, еще минуту назад

пустынная, теперь до горизонта была заполнена животными, они бежали наискосок нашему движению широкой лентой, густым рыжеватым потоком. Почему-то вспомнилась фраза из учебника: «Бесчисленные стада животных на равнине...»

— Сколько их в этом стаде?

— Около двухсот тысяч. Только мы их не называем стадом, в стаде коровы, — с какой-то обидой за сайгаков ответил Глущенко.

— А как же сказать правильно: табун?

— В табуне лошади. Мы такое скопление сайгаков называем группировкой. Этих группировок сейчас в степях две-три. А когда сайгаки сходятся все вместе, мы называем — концентрация...

И правда: если сравнивать их с чем-то, так с войском на марше. Сайгаки бежали неторопливо, их тела словно плыли над степью, и только ноги мелькали в ровной иноходи. Вот малыши, а вот экземпляры с чуть изогнутыми остроконечными рогами. «Это самцы», — объяснил Глущенко. Сайгаки на ходу перекликались, издавая звуки, напоминавшие нечто среднее между мычанием коровы и (да простят меня эстеты!) поросычьим хрюканьем. Но сравнения пришли потом. Степь, запах полыни, непонятные звуки, шорох множества копыт — что-то древнее, первобытное было во всем этом.

— Ну и красавцы, ну и сила! — приговаривал Глущенко. А потом, спохватившись, предложил: — Давай поведем с ними рядом. Заодно проверим по счетчику, на сколько они километров растянулись.

Сайгаки, обнаружив нашу, так сказать, параллельную погоню, побегали быстрее, иногда резко подпрыгивая на ходу. Тридцать километров в час, сорок, пятьдесят... Они не пытались свернуть в сторону от машины, уклониться от направления своего бега. Словно какая-то сила притягивала их к неведомой точке на горизонте.

— Вот так и будут бежать, ничем их не свернешь! — возбужденно говорил Глущенко. — Очень умное животное. Чуткое к дождю: иной раз, глядишь, вся группировка снялась и умчалась куда-то, а назавтра в той стороне на горизонте тучи, молнии. Значит, к воде потянулись. К зиме они концентрируются, чтобы, это самое, мигрировать в Дагестан, весной снова сюда возвращаются... Смотришь — в траве народившиеся сайгачата лежат, а через день-другой они уже за матерью по степи скачут...

Когда мы обогнали наконец сайгаков, счетчик машины отмерил десять километров. Представляете — поток бегущих животных длиной в десять километров! Охотинспектор сказал, что в калмыцкой степи около шестисот тысяч сайгаков и численность их надо ограничивать. При этом Василий Иванович ссылался на мнения ученых, которые и сейчас кочуют где то в степи, собирая данные.

— А вы давно здесь живете, Василий Иванович?

— С сорокового. Тогда сайгаков мало было, всех перебили. Особенно в войну. Когда государство объявило запрет на охоту, их

оставалось тысяч сто, не более. Я как раз в то время егерем стал, потом охотинспектором. Запрет, конечно, помог. Сейчас госпромхозы отстреливают их тысяч по двести в год — подсчитайте, сколько мяса, если в каждом по тридцать — сорок килограммов.

— А уход за ними какой-нибудь нужен?

— Какой там уход! Охраняем от браконьеров, и все. Сейчас, правда, с этим спокойнее стало, злостных браконьеров не видеть. И то — нам дают вертолеты, самолеты, мотоциклы, машины с прибором ночного видения. Нет, браконьеру деваться некуда. Кто-то из нас постоянно в степи, на дежурстве.

— А волки есть?

— В нашем районе уже ни одного. У Каспия, в камышах, остались, но очень мало.

— Значит, сайгакам ничто не грозит?

— Как сказать... В степи им тесно стало. Если на пути у группировки шоссе, они так и идут через него, потоком. Один шофер притормозит, а другой — всякие бывают! — еще и газу прибавит. Собьет несколько штук — и в кузов. Мы расставляем знаки на дорогах, патрулируем шоссе. Это с первого взгляда кажется, что степь пустынная, — продолжает Глущенко, — а в ней теперь и машины, и стройки, и трубопроводы, а про сайгаков при всем этом часто забывают. Вот хорошее дело — оросительные каналы, так ведь? А сайгакам беда: ни обойти, ни переплыть. Были случаи, когда они массами гибли у каналов. Мы стали делать для них «мокрые» переходы, то есть чтобы берега пологие, чтобы вброд можно было через воду идти. Да разве все их беды перечислишь...

— А отстрелом животных вы тоже занимаетесь? — спросил я, вспомнив про пистолет.

— Нет, бригады из госпромхозов приезжают. Недовольны мы ими, — помрачнел Василий Иванович, — очень уж по-варварски последние годы они это все делают. В Москве, говорят, разработан был способ — кольцевой отстрел: мотоциклист гоняет по кругу штук сто сайгаков, а в центре круга — грузовик с охотниками. Пальба, стрельба, животные в ужасе мечутся. Если кто вырвется, потом все равно от болезни падет. Зато план по мясу быстро выполняется, заготовителям премии. Вы бы написали, что для сайгаков этот метод вредный! Вот раньше было: ночью в степи останавливаем машину с фарами, и сайгаки идут на свет. Прицельная стрельба, она не такая добычливая, зато гуманнее. Вы напишите про это, ладно?

Потом мы говорили о лебедях-шипунях, которых на степных озерах осталось всего шесть пар, о других проблемах живого мира степи, которая теперь казалась мне не пустынной равниной, а неким громадным зоопарком... А память все возвращалась к тому, как это последней, сильный, выросший с ружьем в руках, далекий от сантиментов человек просил за сайгаков: «Вы напишите, ладно?»

*Июнь 1978 г.*

# САХАЛИНЦЫ

## Время по-сахалински

Быстро темнело. В доме напротив засветилось окно, и на полузамерзшее стекло лег силуэт цветка на подоконнике. Потом включилась реклама у входа в магазин, и белый снежный вал у тротуара стал карнавально-розовым. Промчался по мягкой дороге «газик»-вездеход, бесшумно попыхивая дымком выхлопа, и почему-то очень ясно было слышно даже через двойную раму, как скрипит снег под ногами прохожих... Неужели я на Сахалине?

Шел второй день командировки. Командировка — слово будничное, служебное, но и служебная поездка на Сахалин, конечно, не может считаться обычной: слишком уж велико географическое, а бы сказал, обаяние этого района на карте, отдаленного даже по нашим огромным российским масштабам. Мы, кажется, все знаем об острове по книгам, газетам и кинофильмам, только поездка — дело совсем другое... Восемь часов лета до Хабаровска на Ил-62, полтора часа до Южно-Сахалинска на Ил-18, еще два часа на Ан-24 к северу острова, в город Оху. Стрелки часов пришлось переставить на восемь делений вперед. Я решил первые сутки не спать, подстроиться под новый ритм смены дня и ночи, и вот биологические часы внутри себя, кажется, обмануть удалось, но с эмоциями творилось что-то непонятное. Я словно разучился удивляться, и Сахалин, далекий романтичный Сахалин, казался привычным и знакомым, как Подмосковье.

Весь день, стараясь не зевать, изучал Оху. Вечером зашел посмотреть школьный музей. Директор школы № 7 Эдуард Георгиевич Тищенко повел наверх, открыл дверь в большую комнату.

— Все здесь собрано школьниками. Более десяти лет во время каникул у нас проводятся походы и экспедиции по острову. Ребята, конечно, ко всему любопытны, но особенно серьезно увлеклись археологией и этнографией. Выявляли места расселений нивхов. Вы видите орудия лова, охоты, предметы быта. А вот каменный наконечник стрелы! — В глазах у директора разгорался азарт, он быстро забывал про официальный тон экскурсовода. — В этом сезоне мы открыли несколько древних стоянок человека...

Экспонатов накопилось много, и о каждом Эдуард Георгиевич готов был рассказывать массу подробностей. Может, из-за того, что все это было очень интересно, а может, потому, что путаница с часовыми поясами все еще давала себя знать, директор показался мне сначала совсем молодым человеком, и я удивился, узнав, что он преподает в этой школе уже много лет. Музей и клуб краеведов «Циклоп» — его детище, его и других учителей, столь же увлеченных историей острова.

— Ну, как вам Сахалин? — гостеприимно спросил директор, когда мы после музея зашли в его кабинет.

— Знаете, я его пока не почувствовал, — признался я. — Все здесь вроде такое же, как везде.

— Это и есть наша особенность! — рассмеялся Эдуард Георгиевич. — Вы просто не в курсе дел. Мы, островитяне, гораздо позже получили все то, что стало давно уже обычным для вас на материке. Не забывайте, что Советская власть установилась на значительной части Сахалина и на Курильских островах только к осени 1945 года, что именно здесь был последний фронт Великой Отечественной войны. В других районах страны народное хозяйство восстанавливалось — на Сахалине его пришлось фактически создавать заново. А отдаленность нашей области? А проблемы снабжения? Только в шестидесятых годах хозяйство области стало рентабельным. Вы говорите, как везде, а мы только и мечтали тогда, чтобы у нас все было, как везде. Но учтите еще одно: новые дома, дороги, промышленность — это еще не самое главное на Сахалине.

— Вы хотите сказать, что особенность острова...

— ...В самих сахалинцах. Знаете, мы гордимся этим словом. Время показало, что быть сахалинцем дано далеко не каждому. А это многое значит для человека... Мы уже не удивляемся, если вдруг встречаем тех, кто лет пять назад уехал отсюда на материк «навсегда». Возвращаются! Теперь сахалинец со стажем в десять — пятнадцать лет — обычное явление. Остров стал обжитым, домашним. Говорят, даже кооперативные дома у нас будут строиться. Еще один, очень показательный для Сахалина пример: в области теперь много пенсионеров. А возьмите наш музей: как вы думаете, ребята, которые каникулы напролет роются в земле, лазают по чердакам в поисках экспонатов, уедут отсюда, когда вырастут? Вряд ли. Корни удержат!

В гостиницу я возвращался через квартал многоэтажных домов. По освещенным улицам спешили прохожие в легкой, несмотря на мороз, обуви, в современных пальто и шубках, и это тоже была особенность сахалинской зимы: в Москве и Ленинграде сейчас меховые унты и тулупы в моде, а здесь они, как говорится, уже без надобности — надоели. Часы показывали восемь вечера — значит, в Москве только полдень. Вот и вся разница...

В тот вечер я, кажется, окончательно адаптировался на Сахалине.

## **Море под морем**

Сверху деревья кажутся редкими, низенькими, и таежные круглые сопки чем-то напоминают стриженные «под бобрик» головы первоклассников. Вертолет летит на север, к полуострову Шмидта. Сейчас мы над самой узкой частью Сахалина. Берег и справа и слева. В сторону материка Сахалинский залив сплошь покрыт льдом, а Охотское море в темных разводьях. Зато под нами, на суше, полное однообразие: снег, тайга, сопки. Видна сдвоенная нить автодорожной

колеи. Она, как на карте, бежит с сопки на сопку, вьется вдоль замерзшей речки, и только неожиданные ее изгибы напоминают: ехать — не лететь, вести машину по таежной колее ой как не просто... Внизу небольшая поляна, буровая вышка с тонкими, словно спички, перекладинами. Через минуту — еще одна буровая, потом еще и еще. Вот куда дорожная колея — к нефти!

Мне всегда казалось, что название «Охотское море» происходит от слова «охота», потому что здесь издавна бьют морского зверя. Но вслушайтесь: Охотское море — Оха. А эвенкийское слово «охэ» близко к понятию «плохая вода». Пастухи знали, что чай здесь заваривать плохо: вода с запахом, с жирной пленкой. Без малого сто лет назад, в 1879 году, якут Филипп Павлов привез с севера Сахалина на материк бутылку «керосин-воды», налитой из болота. В бутылке был ключ к богатству. Но легкая, казалось бы, находка долго не давалась в руки. Сейчас любой житель Охи покажет вам деревянную «зотовскую буровую», ставшую памятником энергичному русскому предпринимателю, отставному военному моряку Григорию Зотову. Он пытался чуть ли не в одиночку пробиться к нефти. Нефть не пошла. Губернатор отказал в поддержке, чиновничий Петербург в нефть не поверил, и четыре зотовские экспедиции закончились провалом. Позже десятки исследователей и промышленников, авантюристов и концессионеров пытались наладить поиски и добычу «черного золота», но вплоть до двадцатых годов работы так и не вышли из стадии разведки. В октябре 1928 года первая советская экспедиция получила промышленную нефть. Началась разработка второго Охотского моря — нефтяного.

...Внизу, под вертолетом, проплыла еще одна буровая вышка. «Что означает звезда?» — крикнул я соседу. Тот не понял: «Где?» «Да вон, на вышке!» — «Это значит передовая бригада! Сейчас сядем к Воротникову».

И как это вертолетчики отличают одну вышку от другой? Мы «свалились» к буровому мастеру Борису Васильевичу Воротникову чуть ли не на голову в самый разгар работы. Какое хорошее слово — разгар! Оцепеневшие от холода елки, крепкие сугробы, желтые доски с потеками смолы — все будто звенело на солнечном морозе, а буровики, казалось, не обращали на холод внимания. Да и на нас тоже — вахта опускала в скважину буровой инструмент, и потому мастер решил отвлечь корреспондентов на себя.

В уютном вагончике, распахнув шубу, он с готовностью отвечал на вопросы, стараясь не выдать своего отношения к нашему «налету»: понимаю, мол, что надо, но и меня поймите, не вы здесь первые, не вы последние! Да, сахалинская нефть интересует всех, а Воротников — Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета РСФСР — сейчас, можно сказать, ее главный представитель.

— Хорошая здесь нефть?  
— Да, дорогая нефть. Малосернистая, легкая в переработке.  
— А в добыче?  
— Трудная. Почвы очень крепкие — оргалиты.  
— И мороз крепкий?  
— Мороз нормальный. Мне, например, в мороз работать нравится; если теплее, будет буран, а при сильном ветре бурить нельзя...

У нефтяников своя жизнь. Мне они кажутся чем-то средним и морякам, и полярникам, и путешественникам одновременно. Вот Воротников: он начинал когда-то помощником буровика, и до сих пор — вахта за вахтой, разлука за разлукой, всегда в отрыве от дома. Невелик вроде бы Сахалин, а география многолетних поисков нефти вытягивается в длинный список: Южная Оха, Эхаби, Тунгор, Сабо, Мухто, Катангли, Монги... Названия ручейков, оленьих пастбищ стали позывными нефтеносных и газоносных месторождений. Зотову такое богатство даже не снилось.

Снова вертолет утجوит небо над тайгой. В иллюминаторе виден сосед — огромный Ми-6 со связкой труб, болтающихся снизу, на подвеске. Оказывается, дешевле везти трубы по воздуху, чем тащить их на грузовиках через горные хребты, таежные дебри. Впрочем, вот и автопоезд — внизу десять трубопроводов цепочкой ползут по узкой дороге. Сегодня северной тайге скучать некогда... Под нами широкая просека с какими-то машинами, с темной ниткой посередине: это новый трубопровод. Вернее, еще один трубопровод — первая нить была проложена с острова на материк еще в годы войны. Теперь Сахалин дает и нефть и природный газ. Видно, как внизу бригады строителей и лесорубов догоняют одна другую. Впереди — пролив Невельского, позади — буровые вышки Сахалина...

В Охе, в краеведческом музее, в первом же зале висит большая картина — на ней Воротников со своей бригадой. Художник, конечно, прав: уж если изображать сегодняшнего сахалинца, то на фоне буровой вышки.

## **Взгляд на остров**

10 июля 1890 года у мыса Жонкиер в Татарском проливе бросил якорь пароход «Байкал». От него на катере, тащившем две баржи с каторжниками, переправился на сахалинский берег писатель Чехов.

Пробыв на острове несколько месяцев, Чехов написал удивительную книгу «Остров Сахалин», которая для большинства граждан России — и не только России — стала настоящим открытием этой далекой провинции.

Чехов был здесь почти девяносто лет назад. Как тогда выглядел Сахалин? Должно быть, дико, первобытно, даже пугающе. «...Когда природа создавала Сахалин, то при этом она меньше всего имела

в виду человека и его пользу», — писал Чехов. Эти строки заставляют задуматься. Ведь остров сам по себе с тех пор не изменился: суровой осталась тайга, не стало добрее море, не смягчились ветры, не исчезли туманы... И, как сегодня, так яте бескрайни и раньше были морские дали, так же красива была тайга в час заката, а горы с равным величием и сто лет назад обрамляли сахалинский пейзаж. Почему Сахалин лишь ужасал Чехова, а мы, его правнуки, готовы мчаться за тридевять земель, чтобы полюбоваться тем же островом?

Изменилось время. Сахалин Чехова был каторгой, островом-тюрьмой, адом на земле, и великий гуманист не мог воспринять здесь ничего, кроме человеческих страданий. «...Предубеждение против места засело так глубоко, что не только на людей, но даже на растения смотришь с сожалением, что они растут именно здесь, а не в другом месте». «Страшное, безобразное и во всех отношениях дрянное место, в котором по своей доброй воле могут жить только святые или глубоко испорченные люди», — писал Чехов об одном из сахалинских поселений. Время изменилось, да так, что даже сравнение прошлого с сегодняшним днем прозвучит сейчас недопустимо грубо. Просто вспомним: сейчас в сентябре улететь из Москвы в Южно-Сахалинск очень трудно, потому что тысячи сахалинцев-отпускников спешат домой. На Сахалин по доброй воле! Времена изменились...

А Чехова там очень хорошо помнят. Он стал самым знаменитым сахалинцем. Город Александровск-Сахалинский известен теперь, пожалуй, не бывшим званием «столицы» острова, а домом на улице Чехова, в котором жил писатель в первые дни своего путешествия по Сахалину. Десять лет назад ключи от дома передали пенсионеру, учителю местной школы Илье Григорьевичу Миранову: «Здесь надо создать народный музей».

Только кажется, что музей создать просто: разложил экспонаты по полочкам — и принимай посетителей. Но экспонатов не было никаких. В комнатах после Чехова жили десятки людей — дом сдавался внаем, — и достоверными свидетелями тех времен остались только стены. Архивы города пропали при японцах. Миранов навел справки в Корсакове, Южно-Сахалинске, но и там чеховских реликвий и документов не нашлось. В областном музее чеховский стенд ничем не мог похвастаться. Поездки по чеховскому маршруту на острове оказались бесплодными... Тогда Миранов завел переписку с Ялтой, Москвой, с музеем в Мелихове, с архивами Томска и Иркутска.

— Теперь у меня сотни близких друзей, которые все, что могут, присылают для нашего музея. И консультируют, конечно, — глаза Миранова весело смеются за толстыми стеклами очков. — Ведь я не профессиональный музейный работник. Очень много помогают — ни одно мое письмо, куда бы я ни написал, не остается без внимания. Это действительно народный музей!

Музей в Александровске невелик, в нем, быть может, нет научной полноты и уникальности знаменитых собраний. Но есть что-то очень трогательное в этой бережности к памяти великого писателя.

## Догнать оленя

Честно говоря, мне стало не по себе, когда вертолет пошел на посадку. Слишком густой была тайга и слишком маленькой — полянка возле избушки. Я сначала вовсе не заметил этой полянки, да и заснеженную избушку разглядел только тогда, когда вертолет, словно прицеливаясь, стал делать над ней круги. Ага, вот крыша, вот люди у дверей, а садиться-то куда, на крышу? Вертолет завис, свистящий грохот в кабине усилился, и верхушки елей внизу стали медленно приближаться. Между ними — крохотный просвет, размером чуть более волейбольной площадки... Наконец колеса коснулись снега. У дверей избушки никого не было, если не считать серого оленя, уставившегося на гостей с неба. Он, наверное, принял вертолет за какое-то безобидное домашнее животное и отбежал только тогда, когда мы выбрались из кабины на волю.

— Ну, где же хозяева? — деловито осведомился пилот. — Надо свалить вон ту сухую елку, чтобы не помешала при взлете...

Мы вошли в тесные сени (может, здесь они иначе называются), потом в дом. После яркого солнца свет, казалось, едва проникал сквозь маленькие окошки. Нары во всю длину избы, заваленные шкурами и одеялами. На стене между пестрыми картинками из журналов висели карабины. А за столом сидели парни и спокойно, словно вертолет прилетал к ним по десять раз на дню, хлебали суп. О, эта северная невозмутимость! Мы-то прекрасно знали, что вертолет сел сюда впервые.

Из-за стола поднялся один из хозяев. Высокий, черноволосый. Поверх синей «олимпийки» накинута меховая безрукавка, подпоясанная ремешком с ножнами. На ногах меховые торбаса. Парень протянул руку:

— Виктор Иннокентьев, бригадир совхоза «Оленевод». Добро пожаловать!

В избушке среди тайги живут пастухи. Где-то вокруг бродят стада оленей. Олени ходят, где хотят, добывают свой трудный зимний корм и считают себя дикими. Но пастухи знают, что эти олени домашние: стадо кочует по намеченным маршрутам, в положенное время сортируется, осматривается — в общем, находится под контролем человека. Чутьем и опытом пастух должен знать все, что происходит в стаде, и эта работа не то чтобы сложна — она непостижима для непосвященного человека, не жившего рядом с оленями многие годы. Есть на Сахалине маленькая народность — ороки, потомственные

оленеводы: их-то мы и видели сейчас перед собой. Пастухам в избушке было, в среднем лет по двадцать с небольшим; но все говорило о том, что таежные законы с детства понятны им так же, как, например, городским ребятам — правила дорожного движения.

Бригадир Иннокентьев вернулся на Сахалин после службы в армии и физкультурного техникума в Свердловске — вот почему на нем голубая «олимпийка». Лыжник-гонщик кандидат в мастера спорта.

— Вы, наверное, хотите податься отсюда куда-нибудь в город? — предположил я.

— Зачем в город? Не хочу! Мне давали должность в спорткомитете, а я вернулся к оленям.

— Но как же,— заговорил я с азартом бывшего спортсмена,— пастухов много, а кандидаты в мастера среди сроков попадают, должно быть, не на каждом шагу! Разве не почетно представлять свой народ, свою область?

— Спортсмена воспитать все же легче, чем хорошего пастуха! — возразил Виктор.— А у меня в бригаде много молодежи. От общественной работы я тоже не отказываюсь, уже второй срок депутат районного Совета...

Мне было неловко. Рядом сидел крепкий, уверенный в себе человек, мой сверстник, державшийся с достоинством истинного хозяина Сахалина. Как я могу с налета разобраться в его судьбе, тем более — что-то советовать? Все планы расспросить его о том, как и чем живут ороки, казались теперь просто неуместными... И я перешел к более обыденным, на мой взгляд, сближавшим нас спортивным вопросам:

— Но тренировки ты не забросил?

— Каждый день километров по семьдесят с карабином за плечами. Вдогонку за оленями.

— И догоняешь?

— Надо. Иначе наши олени могут уйти к диким. К настоящим диким. Дикие тоже стадами неподалеку бродят...

Лыжи у Виктора не спортивные, как я ожидал, а самодельные, подбитые мехом. Лыжные палки — тоже самодельные. Так, видимо, удобнее бегать по тайге — авторитету спортсмена можно верить. Удивляло другое — мороз на дворе был градусов под тридцать, а Виктор спокойно расхаживал все в том же спортивном костюме, вытеснившем, как видно, в его гардеробе традиционные меховые доспехи северных оленеводов. Другие пастухи, как я заметил, одевались гораздо теплее, и я еще подумал тогда, что своей закаленностью Виктор молчаливо агитирует молодежь лучше, чем десяток спортивных телевизионных передач. К стати сказать, телевизор в избушке пастухов был бы совсем не лишним предметом, потому что книжки и журналы ребята зачитали, что называется, до дыр, а вездеход с продуктами и газетами пробивается сюда не часто.

— Ничего, мы не скучаем. У нас тут горностаей жил — забавный, всех мышей переловил. На оленях верхом ездим. Есть один такой задиристый — мы его Махно прозвали!

...Олени деловито топтались возле избушки, когда вертолет, взлетая, обдал их вихрем снежной пыли. А у дверей стояли и, запрокинув головы, махали нам руками шестеро парней, с каждой секундой словно уменьшаясь в размерах и растворяясь в просторах своей родной тайги...

*Декабрь 1978 г.*

## ТРАГЕДИЯ ТИГРОВОЙ БАЛКИ

Шоссе, которое ведет от Душанбе на юг, не балует путника разнообразием: плоскогорье сменяется полями, виноградники — хлопковыми плантациями, которые чем дальше к югу, тем решительнее захватывают все пространство по обе стороны от шоссе. Кажется, только эта асфальтовая лента, да бесконечная вереница нанизанных на дорогу поселков, да каменистые русла редких речек — только они не дали себя опутать геометрически четкой паутиной арыков, каналов, бетонных водоводов. Едешь, едешь, а вокруг каждый гектар, каждый метр земли выровнен, обработан, ободнен и отдан хлопку. «Вот что значит деловая земля! Вот, ничего не скажешь, рациональное отношение к природе!» — размышлял я тогда, не подозревая, что очень скоро буду смотреть на те же поля другим взглядом. Только не хлопок тому причиной, а... Впрочем, все по порядку.

Часа через полтора машина остановилась перед шлагбаумом. Сторожевая будка на пригорке, полосатая планка над дорогой... А там, за шлагбаумом, сплошной стеной подступили к дороге заросли высоченного тростника. Оглянешься назад — и видишь привычный, в общем, сельский пейзаж. А впереди то, от чего мы почти отвыкли, к чему так стремимся: впереди осколок девственной природы.

— Здесь начинается заповедник Тигровая балка, — сказал мой спутник, и мне показалось, что эту фразу он произнес весьма торжественно. Значит, и для него полосатая рейка не просто преграда на дороге, а символ границы с другим, непохожим миром... В этом я убедился позже, но тогда, в первый момент, сразу отметил для себя, что начальник отдела заповедников и заказников Гослесхоза Таджикской ССР Михаил Васильевич Фролов не чужд сентиментальности.

— Теперь смотрите внимательно, — сказал Михаил Васильевич, когда наш экспедиционный грузовичок осторожно въехал под заросли. — В тугаях вообще много всякой живности, а здесь, возле конторы, им почему-то особенно нравится...

Не успев расспросить подробнее о тугаях, я усталился на дорогу. Р-раз! — чуть не из-под колес взлетела празднично пестрая птица. Фазан? Да, фазан, таджикский черно-золотой. И сразу еще один такой же — этот не взлетел, а просто отпрынул за обочину, довольно небрежно спрятавшись в траве. Правильно, нечего нас бояться...

Потом долго никто нам не попадался, и я, несколько пообвыкнув, стал смотреть на сплошные заросли тростника, тесно сжавшие дорогу и превратившие ее почти что в тоннель, и на столь же непривычные для нас, северян, низкорослые деревья, широкие кроны которых смыкались кустарником. Все густо, сочно, буйно... На ум пришло слово «джунгли», и Фролов подтвердил — да, действительно джунгли, причем настоящие, родственные индийским, ведь и слово «джангал» в переводе значит «густой кустарник». Причем у нас в стране таких джунглей больше нигде нет. «И здесь скоро не будет», — мрачно буркнул Фролов, но я как-то не обратил на это внимания, потому что на дороге стоял олень. Весь залитый солнцем, как скульптура, он несколько секунд смотрел на машину и вдруг могучим прыжком, картинно откинув назад голову в короне рогов, исчез в зарослях. Хангул, бухарский олень, — вот он какой!

...Кажется, именно эти первые часы в заповеднике стали для меня самыми «урожайными» на встречи с его обитателями: неохотно сторонились машины пустынные зайцы — толаи, раз мелькнула лисица, взлетели с озерца две большие цапли. Позже, когда мы уже шли пешком, я почти никого не видел — правду говорят, что машина животных пугает меньше, чем человек.

Ночь мы провели на воздухе. Совсем рядом выли и шуршали в кустах шакалы, шлепали по воде выдры, но для меня, например, непосредственные встречи с обитателями джунглей были не так уж важны. Главное — это новое, острое ощущение того, что в любую минуту где-то совсем рядом с тобой, может, притаилось одно из этих свободных, каждое по-своему прекрасных существ, что вокруг сама по себе течет таинственная жизнь первозданной природы. И если быть до конца откровенным, хоть это и смешно, мне здорово не хватало тигров. Просто бы знать, что они здесь существуют, хотя бы след увидеть...

— Нет, с тиграми все покончено. Последний раз след был обнаружен в заповеднике, кажется, лет этак с десяток назад, — отвечал на мои настойчивые расспросы Фролов. — Здесь обитал так называемый туранский тигр. Очень крупные, мощные звери. Теперь этот подвид окончательно исчез.

— А может, за границей, в Афганистане, остались...

— Ученые утверждают — исключено. За столько лет нигде ни единого следа, никаких признаков. Туранский тигр занесен в Красную книгу, но в очередном издании он будет оттуда вычеркнут — навсегда.

Как жаль... Возвратившись в Москву, я в подшивках «Огонька» за 1951 год нашел репортаж о Тигровой балке. Там есть фотография — след лапицы тигра величиной с тарелку; есть строки о том, как, по

рассказу, смелый охотник лихо расправился с тигром. Увы, в те годы тигров убивали десятками и тем даже гордились...

Собственно, судьба туранского тигра призраком встает в балке. Совсем недавно на грани истребления оказались бухарские олени — их спасло искусственное воспроизводство, которое вовремя сумели организовать работники Гослесхоза республики. Сейчас есть все основания предполагать, что через несколько лет исчезнут в Таджикистане джейраны — над их судьбой уже буквально занесен нож бульдозера. Да и все существование заповедника Тигровая балка, по мнению многих ученых, стоит под вопросом. Вопрос этот, к сожалению, заострен до крайности, хотя печать — и республиканская и центральная — уже много раз выносила его на свои страницы.

Пусть и эти строки будут еще одним свидетельством очевидца о бедах Тигровой балки.

Начнем с тугаев. Тогда, в первые минуты на земле заповедника, я не дослушал объяснений Фролова, но проблема, оказывается, именно в них. И в хлопке, о котором я говорил раньше, и в людях, о которых речь пойдет теперь.

Весь день Михаил Васильевич Фролов не выпускал из рук толстую папку, и только к вечеру, когда я наконец уже получил о заповеднике какое-то представление, содержимое папки явилось на свет. Свет был колеблющимся — от лампы в егерском домике на острове одного из озер, но тем не менее положение дел стало выглядеть достаточно ясно.

— Вот... Выписка из постановления о создании заповедника. 1938 год. Обратите внимание на слова «Пустынно-тугайный заповедник». Пустыня — это понятно. Большая часть равнинного Таджикистана в то время еще была пустыней. Но именно тогда началось бурное ее освоение, потому что здесь, в пустыне, сложились те единственные в стране природно-климатические условия, в которых мог произрастать тонковолокнистый хлопок. Его называли «египтянин», так как весь мир вывозил этот сорт только из Египта. Наши селекционеры сумели укоренить «египтянина» здесь, в долине Вахша. Понимаете, огромное дело — собственный тонковолокнистый хлопок! Может, помните по истории — освоение пустыни стало всенародной стройкой. Да, строили каналы, дороги, узкоколейки, строили поля, наступали на пустыню! И уже тогда решили оставить заповедным уголок тугаев — так называется растительность в пойме среднеазиатских рек. Тугай — очень своеобразный, очень редкий на земном шаре биологический комплекс, а Тигровая балка — просто уникальное сочетание всех комплексов — и пустыни и тугаев. Сделать балку заповедником — мудрое, верное решение! Кстати, вскоре, в годы войны, именно за счет Тигровой балки было спасено местное поголовье скота. А скольких людей выручили здесь заготовки топлива, продовольствия... Но аппетит как приходится констатировать, пришел во время еды. Смотрим дальше...

Дальше пошли вырезки из газет, копии писем, постановлений, актов. Оказывается, слово «заповедник», понятное любому школьнику, никак не возьмут в толк соседи Тигровой балки. Земля, полностью исключенная из хозяйственного пользования, запретная зона, зона абсолютного покоя, резерват природы — это же записано в любом словаре, это закон! А в резервате природы, в зоне абсолютного покоя вдруг появляется бульдозер и начинает ровнять бесценные нигде на земле не повторенные тугайные комплексы. Одним махом тысяча гектаров заповедного лесного массива Палван-Тугай на правом берегу Вахша превратилась в зону хозяйственной деятельности межколхозного животноводческого объединения Шаартузского района. Конечно, спору нет, животноводство развивать надо.

Но почему за счет заповедной земли?

А на другом берегу Вахша в один прекрасный, вернее, печальный день вдруг выросла насосная станция прямо на границе заповедника, и мощные насосы стали качать — уже прямо из заповедных озер — воду для колхозов «Победа», имени Кирова и других хозяйств Кумсангирского района. Как появилась станция, кто дал разрешение на вторжение в заповедник — до сих пор не известно, хотя такое разрешение могло дать только правительство республики, а правительство его не давало. Казалось бы, велика беда, водичкой попользовались для дела! А в озерах заповедника уровень воды в самые жаркие месяцы падает больше чем на 2 — два! — метра, пересыхают нерестилища, исчезают водопой, без воды остаются большие массивы растительности. Все живое бежит, скрывается от круглосуточного рева моторов! Вот такие дела в зоне абсолютного покоя.

— Сколько об этом писано-переписано, а все остается по-прежнему, — продолжает печальную повесть Михаил Васильевич Фролов. — И вот еще вырезка: в прошлом году 22 июня рядом с этой насосной появилась вторая — для колхоза имени Саттарова. Катастрофа! Мы — в райком партии, в газеты. Пока воевали — насосы качали воду, потом наконец все же удалось добиться их остановки. В печати появилась заметка: первый секретарь Джиликульского райкома партии товарищ Тагайназаров заверил читателей, что насосы демонтированы. Мы успокоились, а вот на днях получили новое сообщение: снова идет подготовка к монтажу насосов! Завтра с утра, если хотите, мы туда и отправимся...

Вахш — река горная, и даже на равнине его стремительный мутно-желтый поток не может успокоиться: русло реки блуждает, чуть ли не ежегодно смещается то влево, то вправо, и поэтому вся широкая долина реки изрезана узкими и длинными озерами — старицами. К одному из таких озер мы подъехали на следующий день.

Еще издали видны груды свежей развороченной земли. Валяются обрезки труб, арматуры. В озеро вклинилась большая канава,

а очищенный от зарослей берег выровнен и забетонирован. На деревянном помосте два человека, расстелив кошму, пьют чай.

— Ну что, скоро будете хлопок поливать? — поздоровавшись, дипломатично начинает разговор Фролов.

— Завтра насосы поставим и начнем, — отвечают колхозники.

— А вы знаете, что в заповеднике нельзя трубы прокладывать, воду качать?

— Знаем, но председатель сказал: немножко можно. Мы говорили, здесь вода плохая, соли много, даже чай невкусный. Отсюда недалеко Кумсангирский канал, но председатель говорит: надо здесь воду брать, здесь дешево.

— А кто у вас председатель?

— Эшбеков, колхоз Саттарова. Мы трактористы, Джумгельды Ишматов и Джура Очалов, мы знаем, что здесь заповедник, но председателя надо слушать, правда?

Они по-своему правы, эти ребята, которые хотят дать на поля воду. Председатель сказал — колхозу так дешевле, а во что это обойдется заповеднику — разговора, наверное, не было. А зря, ведь для них председатель не только администратор: как говорил Джумгельды, еще недавно Эшбеков был у них в школе учителем, преподавал английский язык. И, наверное, не раз в школе шла беседа о том, что богатство земли — наше общее достояние, что надо беречь, охранять свою землю, жить ее заботой, а не мелкими расчетами.

— Интересно получается, — горячился Михаил Васильевич, когда мы отправились дальше, — вот я, например, сам из-под Смоленска, приехал сюда по распределению после института. И все шесть лет, что я здесь работаю, приходится буквально воевать за Тигровую балку, доказывать на каждом шагу, что Таджикистан без этого заповедника будет уже не тем Таджикистаном: такие утраты не восполняются! А меня хлопают по плечу, говорят: брось ты эти колочки, знаешь, сколько хлопка будет, если балку распахать? Абсурд? А дело к этому идет. В 1974 году у заповедника «отрезали» 189 гектаров земли, в 1976-м — 950 гектаров! Да вот Сергей Николаевич Борисов, заместитель директора заповедника по научной части, он вам расскажет, как это делается...

Сергей Николаевич, дочерна загорелый, в ковбойке, с перепачканными мотоциклетным маслом руками, никак не соответствует представлению о «кабинетном» научном работнике. Зато я хорошо мог представить себе, как однажды он мчался на мотоцикле к массиву Кара-Дум по сигналу егеря. А там строем, с опущенными ножами шли бульдозеры на кустарник, на последнее убежище джейранов.

— А ведь как все было продумано, — неторопливо, глухим от давнего волнения голосом рассказывает Борисов, — бульдозеры пошли утром в субботу. Расчет такой: пока мы спохватимся, пока начнем звонить в район, в Душанбе — а дни-то выходные, никого на

месте нет! — трактора сделают свое дело. Что нам оставалось? Одни звонили по телефонам, а другие буквально легли под бульдозеры. И убеждали трактористов, и стыдили, и даже угрожали — в общем, всем, чем могли, препятствовали «прогрессу». Кто шел на заросли в наступление? Все тот же колхоз имени Саттарова. А в райцентре с нами даже разговаривать отказались — мол, почему бы и не сеять там, где ничего не растет. Пока в Душанбе разбирались, пока пришел запрет на освоение земель в буферной зоне заповедника — было распахано около сорока гектаров. Возможно, под хлопок.

Хлопок... Когда-то зеленые стебельки робко сторонились пустыни, теперь же хлопок всемогущ, всемогущ. Никто не спорит с тем, что хлопок необходим стране, что посевы его следует расширять.

Но почему за счет заповедной земли? Можно ли, прикрываясь заботой о хлопке, бездумно уничтожать не меньшую материальную ценность — генофонд живой природы?

— Мы представили счет за нанесенный урон,— продолжал Борисов,— за уничтожение 50 тысяч кустарников, 800 деревьев белого саксаула, редчайших видов лекарственных трав, растений. Чтобы восстановить урон нескольких дней, природе необходимо не менее 500 лет. Разве восполнишь такие потери деньгами? Да и то — прошел год, а ни копейки в счет штрафа не уплачено...

За все платит только сам заповедник. Платит своей землей, жизнями животных и растений, своим покоем, своей уникальностью. Мы колесили из угла в угол Тигровой балки, а из папки Фролова, как иллюстрации к увиденному, появлялись все новые и новые документы. Оказывается, в заповеднике — да-да, прямо на заповедной земле! — уже много лет действует гравийный карьер, работают экскаваторы, день и ночь пылят и грохочут самосвалы. Гравий, прямо сказать, не такая уж редкость в долине Вахша, чтобы губить из-за него заповедник, но работникам МПМК Кумсангирского района брать гравий здесь и дешевле и удобнее. За счет заповедной земли...

Едем дальше — и натываемся на коровье стадо в зарослях жигдовника. Фролов обреченно лезет в папку за документами, Борисов машет рукой: «Все бесполезно, я первые месяцы, как приехал в заповедник, пытался выгонять коров, так надо мной даже смеяться стали — иди, мол, займись-ка научной работой. Егеря устали акты составлять. А районное начальство считает, что мы препятствуем развитию животноводства».

Потом мне показывают лощины, куда спокойно, без всяких ограничений приезжает колхозная и совхозная техника на сенокосы. Пока едем на нутриевую ферму, Фролов демонстрирует цифры: «Представляете, в заповеднике — план по добыче нутрий, промышленно организованный промысел! Я уж не говорю, сколько

других животных побочно попадает в капканы». Мне показали кишлаки, построенные вплотную к границе заповедника, я видел десятки тропинок и целых дорог, уходящих в глубь тугаев. Разве мыслимо уследить, кто с какими целями сворачивает в заросли? Много лет решается вопрос с изгородью, и создается впечатление, что республике не под силу поставить пятьдесят километров забора вокруг одного из двух своих заповедников.

— Сейчас принято решение об освоении пустыни Кашка-Кум, — рассказывает Борисов. — Это последний участок пустыни в Таджикистане. Когда-то она была страшной, теперь нуждается в защите. Просто необходим клочок этой территории и для науки и для истории, для сравнения с сегодняшним днем. А для джейранов полное освоение пустыни — катастрофа, они погибнут, когда не будет песков.

— Просто руки порой опускаются, — устало констатировал и молодой, энергичный директор заповедника Нозрулло Тухтаев. — Обидно, что у Тигровой балки на деле так мало защитников.

— При нынешнем положении дел еще несколько лет — и заповедник потеряет научную ценность, весь смысл своего существования, — считает заведующий Отделом охраны и рационального использования природных ресурсов Академии наук Таджикской ССР Геннадий Николаевич Сапожников. — Наш отдел постоянно ведет наблюдения за Тигровой балкой, и я, как и многие советские и зарубежные ученые, убежден, что утрата заповедника будет невозможной. Тигровую балку надо не только сохранить, но и, на мой взгляд, есть смысл создать совместный с Афганистаном резерват природы, по типу того, как издавна существует советско-польский резерват Беловежская пуща.

...Заключительное интервью я попросил у первого секретаря Джиликкульского райкома партии Бегали Тагайназаровича Тагайназарова. Был разгар хлопковой страды, и даже встреча наша произошла на хлопковом поле во время проверки посевов межрайонной комиссией. В такой обстановке и мне и, кажется, даже стоявшему рядом Фролову разговор о проблемах тугаев и солончаков вдруг стал казаться второстепенным, несущественным... Но Бегали Тагайназарович не отрицал, что заповедник оказался в трудном положении и нуждается в поддержке. «Насосы? Нет, новые насосы установлены не будут, существующую установку надо ликвидировать. Карьер? Будем добиваться его закрытия, найдем способ решить и другие вопросы. Нет, Тигровую балку мы в беде не оставим!» Что же, судя по этим словам, Джиликкульский райком занял верную, принципиальную позицию в отношении заповедника. Надо надеяться, что этому примеру последуют и другие соседи Тигровой балки, что публикация в «Огоньке» о невзгодах заповедника будет последней.

Этот материал был уже сдан в набор, когда из Тигровой балки поступила новая информация: колхоз имени Саттарова все-таки установил насосы и пустил их в ход. Гравийный карьер вскоре после приезда корреспондента «Огонька» прекратил работу, но через некоторое время вновь начал действовать. По-прежнему пасется на территории заповедника скот... Кажется, руководители соседних с Тигровой балкой хозяйств решили самовольно отменить постановление Совета Народных Комиссаров республики от 4 ноября 1938 года о создании заповедника. Похоже, нет никакого контроля за исполнением постановления Совета Министров Таджикской ССР от 15 ноября 1976 года «О некоторых мерах по сохранению и улучшению охраны фауны и флоры заповедника «Тигровая балка». Почему же решения не выполняются? Судьба уникального заповедника, его будущее до сих пор под угрозой. И так хотелось бы поскорее поставить точку на всех этих актах, докладных и резолюциях, чтобы спокойно и вечно продолжалась летопись не познанных до конца вахшских тугаев...

*Август 1981 г.*

## ОСТОРОЖНО: АВТОСЕРВИС!

До сих пор с благодарностью вспоминаю одноэтажный старый московский дом на Садовом кольце, неподалеку от Лихова переулка. Еще школьником я впервые переступил его порог, предварительно с полчаса потоптавшись на улице, и сбивчиво поведал строгой женщине за канцелярским столом, что давно уже мечтаю научиться водить машину. И меня — впервые в жизни! — внимательно, как взростлого, выслушали, расспросили и записали фамилию в какую-то толстую книгу. Так я стал членом московского клуба юных автомобилистов. Потом полгода дважды в неделю ездил сюда по вечерам на занятия, слушал лекции по устройству автомобиля и правилам движения, сдавал вместе с такими же, как я, мальчишками зачеты и экзамены. Никогда не забуду, как инструктор сказал мне: «Поехали!» — и старенькая «Победа», повинувшись моим дрожащим рукам, медленно выкатилась из ворот прямо в водоворот московских улиц. Наверное, Гагарин, произнося это легендарное теперь слово, волновался куда меньше, чем я, когда его услышал от инструктора. А как мы любили те дни, когда нас допустили к стоящему в тесной мастерской двигателю от «полуторки»! Перепачкавшись в масле, мы допоздна, до «отбоя», разбирались в путанице, которую специально вносил в зажигание или в систему питания мотора добрый и хитрый наш мастер. Зато сколько было восторга, когда движок, в очередной раз чихнув, вдруг оживал дробным рокотом...

Я не умиляюсь детскими воспоминаниями. Кроме умиления и «корочек» юношеских водительских прав, я вынес из детства непроходящую любовь к технике, к четкости и красоте — да, именно красоте! — взаимодействия рычагов и шестеренок автомобильного механизма, к логической связи физических, химических и механических процессов, рождающих чудо движения. Конечно же, автомобиль стал для меня близким и понятным другом, а не монстром, пожирающим силы и время. Как говорят шоферы, автомобиль — это тысяча загадок, и мне, по счастью, до сих пор почти всегда удавалось самому находить к ним решения. В полной мере оценить достоинства таких взаимоотношений человека с машиной могут лишь те, кто познал радость владения собственным автомобилем и не слишком большую радость быть клиентом нашего так называемого автосервиса.

...Жаркий летний день (или зимний морозный, или осенний сыкатный — это не имеет значения). Перед воротами СТОА (для непосвященных надо расшифровать — станция технического обслуживания автомобилей, а где она расположена — в Москве, Подмосковье, Риге, Барнауле или каком-либо ином месте, — совершенно безразлично) живописно раскинулась вереница разноцветных машин. Между ними бродят, курят, суетятся, беседуют десятки взволнованных людей — в основном мужчин; для женщин климат СТОА, как говорится, не показан. Клиенты — а здесь это слово в ходу — почти все небриты, заспаны и озабочены, потому что сюда, как известно, надо приезжать затемно, иначе риск остаться ни с чем слишком велик. А как уедешь ни с чем, если у тебя барахлит и не тянет двигатель, если в трансмиссии подозрительный стук, а сервисный талон еще не погашен, если, если, если... Сколько машин, столько и причин, и каждая чрезвычайно важна, иначе кто бы потащился сюда чуть свет, бросив дела, оставив работу, отложив отдых и порой одолжив деньги! Из сострадания не будем касаться тех, чьи машины вообще приволокли сюда на буксире, — для них мосты отступления сожжены. А каждую машину, добившуюся права въехать в ворота, с завистью провожают десятки глаз. Но что там, за воротами? Я знаю десятки историй, которыми напичкан любой, вероятно, автолюбитель. Вот наиболее ходячие образцы впечатлений от автосервиса:

— Самое тягостное впечатление в жизни. Нигде не чувствуешь себя таким беспомощным, как на СТОА. Разговаривают с тобой, как правило, сквозь зубы, с презрительной усмешкой. Не ты говоришь, что тебе надо, а тебе диктуют, что они могут сделать. Качество работы зависит от настроения мастера и его к тебе расположения.

— Подъезжаешь к автосервису — готовь деньги «на лапу». Вымогать не вымогают, но намекают в открытую: мол, нужна новая прокладка, но такая есть только на складе, а бежать за ней некому... Дефицитных запчастей никогда на станциях нет, но тут же, у забора,

тебе их предложат «из-под полы» за ошеломляющую тройную цену. Короче, при любом ремонте надо «договариваться»...

— Полгода ждал очереди, наконец отдал машину на станцию для серьезного ремонта. Заплатил около семисот рублей. А проехал на готовой машине с сотню километров — и хоть снова в ремонт отдавай: что-то застучало, где-то замыкается, тормозные колодки, кажется, и вовсе мне подменили — машину все время боком заносит...

А где же фамилии, спросит читатель, где конкретные данные о виновных и потерпевших? К сожалению, их более чем достаточно, то и дело различные газеты и журналы печатают статьи о подобных случаях на СТОА, да и мы не обойдемся без реальных имен.

...Валерию Васильевичу П. машина нужна была, что называется, позарез: дома большая жена, грудной ребенок, да и прочие обстоятельства требовали от главы семьи (к тому же еще и инвалида) высокой мобильности. А его почти новенькие «Жигули» попали в небольшую аварию (помята задняя стенка, крышка багажника, слегка изогнут лонжерон), и ездить на такой машине было нельзя. Что делать? Может, обратиться в мотель на Варшавском шоссе, благо, что он неподалеку от дома? Там современное оборудование, прекрасные специалисты — машина будет как новенькая. Но на первых же шагах в этом царстве авторемонта Валерий Васильевич понял, что потеряет здесь не меньше месяца: даже инвалидам при всех льготах сделать ремонт быстрее не удастся. Для всех прочих сроки ожидания несравнимо больше: выстоять очередь на составление калькуляции, потом записаться на ремонт, дожидаться здесь своей очереди, потом дожидаться выполнения заказа... Минимум полгода ожидания!

А может, все-таки удастся побыстрее? И Валерий Васильевич идет на прием к заведующему калькуляционным отделом Е. М. Бахмутскому. Так, мол, и так, такие обстоятельства, нельзя ли войти в положение... Бахмутский вежливо посочувствовал: да, загруженность цеха, кипа заказов, нехватка специалистов и материалов, — а потом как бы невзначай поинтересовался: вы где работаете? Ах, связаны со строительными организациями? А я, знаете ли, ищу специалиста по фундаментам — дачу строю... После горячих заверений клиента о возможном посильном содействии Бахмутский со скептической улыбкой потянул руку к телефону: все, мол, вы, клиенты, много обещаете, знаю я вас...

Тут же была составлена калькуляция на ремонтные работы — получилось, что починка обойдется Валерию Васильевичу около двухсот рублей. (Эту сумму следует запомнить, потому что цифрами нам придется оперировать часто). После этого Бахмутский вручил клиенту коротенькую записку и предупредил: «Найдете в цехе Демченко, отдайте записку в руки. Само собой, придется вам сказать жестящикам чуть-чуть «спасибо»... Валерий Васильевич по пути в цех развернул бумажку: «Демченко. Прошу помочь». И подпись. Неужели все так просто?

Демченко долго и хмуро разглядывал записку, потом поднял глаза на клиента. Так, интеллигент, весь покорность и внимание, по всему видно — созрел для разговора. «Ну, что же, раз Ефим Михайлович просит... Но у нас работы по горло. Попробую, если жестянщики согласятся. Но придется сверх калькуляции что-то добавить. Сколько? Двести пятьдесят. За день машина будет готова — с гарантией. Идет?» Валерий Васильевич ошеломленно кивнул головой. «Где машина?» — «Здесь, но у меня таких денег с собой нет. Может, завтра?» Демченко согласился очень неохотно.

Дорога домой прошла для Валерия Васильевича в раздумьях. Пойти на сделку с совестью — стать пособником вымогателей? Как после этого считать себя честным, порядочным человеком? Давать взятку — тоже уголовное преступление. С другой стороны, тебе пошли навстречу, а машина завтра же будет готова... Шут с ними, с деньгами! А совесть? Ведь не они тебе пошли навстречу, не вошли в твоё положение, а нагло использовали твои затруднения, можно сказать, прижали. Хороши благодетели! Да еще за государственный счет! Раз «нашли возможность» за деньги, значит, возможности есть, значит, и сверхмерная загрузка, и очереди, и дефицит — липовые! Им надо изображать все в черных красках, чтобы легче было обирать таких протачков, как я! Протачок? Ну, посмотрим... И Валерий Васильевич ехал теперь уже не домой, а на Петровку.

...Демченко сам подошел к машине, которая по уговору стояла в стороне от общей очереди. «Так. Пятьдесят рублей давай мне сразу, остальные деньги оставь в кабине, в багажничке. Иди в кассу, оформи заказ, оставишь ключи в замке. Все». Через час, когда Валерий Васильевич без денег, без ключей, без машины приехал на Петровку, там уже были Демченко, два жестянщика, понятые. На столе — стопка знакомых двадцатипятирублевков с переписанными вчера номерами купюр. Эти двести рублей только что изъяли у жестянщиков. В кармане Демченко тоже обнаружилось пятьдесят рублей — но уже другими купюрами...

Следствие длилось два месяца. Демченко от всего отказывался, но жестянщики сознались: да, была договоренность с Демченко. И записка Бахмутского тоже фигурировала в деле — короче говоря, народный суд Советского района признал Демченко виновным, приговорил к пяти годам лишения свободы. Но нас интересует не детективная, так сказать, сторона этой истории, поэтому следует здесь упомянуть и о том, что, как говорится, не вошло в протоколы. Например, на квартире Валерия Васильевича не раз раздавались телефонные звонки: «Имей в виду, на любой московской техстанции лучше не появляйся. Сам не будешь знать, из-за чего разобьешься!»

Когда дело слушалось в народном суде, зал был набит битком, толпа буквально осаждала здание, и какие-то осведомленные во всех тонкостях процесса люди прямо здесь же, у входа в зал, «обрабатыва-

ли» свидетелей. И вот кое-кто из них (называть фамилии без специального согласования мы не имеем права) отказался от своих показаний, но потом, при дополнительном разбирательстве, вновь вернулся к старому... Это, между прочим, зафиксировано в протоколах. Было здесь и много юридических тонкостей, усложнивших дело. И столько всяких подробностей из «частной жизни авторемонтников» вскрылось на суде, что зрители, наслушавшись, лишь качали головами: «Да, вези после этого к ним машину в ремонт...»

Давайте вернемся от судебного процесса к процессу авторемонта. Кстати, что же стало с машиной Валерия Васильевича? Пока суд да дело, чиниться-то надо... Поскольку первый заказ, отмеченный взяткой, был признан недействительным, пришлось составлять новую калькуляцию. И сотрудники того же калькуляционного отдела теперь насчитали работ почти на... шестьсот рублей! Валерий Васильевич, конечно, стал протестовать. Тогда едва ли не все начальство собралось у машины (из которой, кстати сказать, тем временем исчезло новое колесо), и началась оценка на высшем уровне. «Что, крышка багажника? Нет, металл при таком повреждении не правится, надо менять. Лонжерон погнут? Нет, он не тянется, надо менять подвеску...» Короче, третья по счету калькуляция называла сумму в триста с чем-то рублей. А когда все разошлись, у машины оказался какой-то парень в спецовке. «Здесь и работы-то... Зацепи тросом и потяни — лонжерон сам на место встанет. Я бы за литр мигом управился...»

Теперь займемся несложным подсчетом: при варианте «со взяткой» ремонт обошелся бы клиенту рублей в пятьсот — в кратчайшие сроки с гарантией. На самом деле Валерий Васильевич совершенно официально отдал за машину около четырехсот рублей (да еще пропавшие без вести в кармане Демченко две двадцатипятирублевки). И все это — с многомесячным изматывающим судебным процессом, со спорами и волнениями. Что же проще? Вывод напрашивается сам собой...

Но, может, это слишком поспешный вывод? Что, если Валерию Васильевичу просто не повезло? В семье не без урода, а семья тех, кто чинит наши машины, состоит из тысяч и тысяч ремонтников. Следует ли судить о всей столичной сети автотехобслуживания по одному лишь уголовному делу? Но... Только в автотехцентре на Варшавском шоссе — только в нем одном! — за последние три года возникло... двенадцать судебных процессов!

Помните, мы прервали разговор о суде на юридических тонкостях? Дело в том, что уже в ходе судебных разбирательств выяснилась одна малозначимая вроде бы деталь: многие из тех, кто вымогал у клиентов деньги, оказывается, не имели права... разговаривать с клиентами! Следовательно, приемщик — это юридически не приемщик, значит, лицо не должностное, значит, он не взяточник при исполнении

служебных обязанностей, а просто мошенник! Как, например, Остап Бендер, который собирал деньги за осмотр Провала... Получение должностным лицом взятки по нашим законам карается вплоть до высшей меры. А мошенничество называется гораздо мягче! Так что извините, граждане, если в этих строках мы назвали вас взяточниками. Бели вас такими не признают, вы всего лишь мошенники!

Вот только автолюбителям от этого не легче...

Старший следователь прокуратуры Советского района Е. С. Жданова рассказывала, что по одному из процессов она выезжала на собрание в автоцентр, чтобы присутствовать при выдвижении общественного обвинителя. Но ей был задан вопрос: нельзя ли выдвинуть общественного... защитника? Кого же решил защищать коллектив — взяточника (извините — мошенника)? А в зале кто-то пробасил: «Подумаешь, дело, здесь все берут!»

— У меня не сложилось впечатления, что в зале царила атмосфера осуждения взяточничества, — осторожно высказалась Елена Сергеевна.

Да, юрист обязан быть предельно осторожен в своих мнениях и оценках — его устами говорит закон. Ну, а что скажут те, у кого в этом отношении язык «более развязан», — руководство Мосавтотехобслуживания?

Но, к сожалению, у генерального директора С. Н. Петроченкова времени для разговора с журналистом не нашлось, и через своего помощника он порекомендовал мне встретиться с начальником производственно-диспетчерского отдела, заместителем секретаря парт организации объединения Л. Л. Воллерштейном.

— Давайте условимся, Лев Леонидович: никто не считает всех работников автотехобслуживания жуликами, — предупредил я своего собеседника. — Но поскольку таковые, к сожалению, все же существуют, помогите нам разобраться: не в этом ли причина плохой репутации автосервиса?

— Ругать автосервис стало модным... А ему нужна помощь! В чем главная причина наших бед? В хронической, острейшей проблеме с поставкой нам запасных частей! Если не будет запчастей, все равно останутся очереди, и конфликты с клиентами, и — будем откровенными — злоупотребления. Парк автомобилей, принадлежащих гражданам, быстро растет, а вот поставки запчастей в автосервис год от года уменьшаются. Почему — не берусь сказать. Заявки, которые мы составляем для промышленности, не удовлетворяются и наполовину. Перечень может быть бесконечным: легковой автомобиль состоит из десяти — двенадцати тысяч деталей. Каждая из них со временем требует ремонта или замены, это жизненно необходимо не только для эксплуатации автомобиля, но и для обеспечения безопасности водителей, пассажиров, пешеходов на дорогах... А претензии к нам.

Вот вам парадокс: вы знаете, что на многих предприятиях передовикам дают возможность приобретать списанные автомашины — в основном «Волги». И вот эта машина, давно уже отработавшая свой ресурс, сразу же из рук счастливого владельца попадает... к нам! А для ГАЗ-24 мы получаем очень мало запчастей, вернее сказать, в избытке получаем одни детали и почти не получаем всякую «мелочевку», которую, между прочим, нигде не найдешь в продаже. А без нее машина все равно стоит на месте. Так вырастает очередная «безнадежная» очередь... Машинам других марок «повезло» ненамного больше. Мы напрямую связаны с заводами АЗЛК, ВАЗ, ЗАЗ, но даже столичный автосервис, уровень обеспеченности которого самый высокий в стране, удовлетворен запчастями лишь на 39 процентов!

— Значит, шестьдесят один человек из ста уходит от ворот СТОА ни с чем...

— Это уж слишком условно, таких подсчетов мы не можем проводить... Но вот конкретные цифры: в прошедшем году из ста заявок на замену кузова автомобилей «ИЖ» мы смогли выполнить лишь тридцать, по «Москвичам» из шестидесяти — двадцать... Из-за отсутствия деталей двигателей мы не можем даже взять у многих клиентов заявки! А заводы не могут сообщить, когда они поставят запчасти.

— Ну, хорошо, а как налажен учет тех деталей, которые все же поступают к вам на склады?

— Многим почему-то кажется, что мы их распределяем в основном «из-под полы», — смеется Лев Леонидович. — Такие намеки я довольно часто слышу в этом кабинете от посетителей... С недавнего времени в Москве вступила в строй автоматическая система управления материально-технического снабжения станций — она расположена на Комсомольском проспекте. Вычислительная машина исключает возможность обсчета клиентов, контролирует сроки выполнения работ... Это, безусловно, очень прогрессивный метод, сейчас к АСУ подключены уже пять самых крупных московских СТОА, скоро подключатся и другие. Или вот еще одна мера контроля: все заявки на самый сложный ремонт — кузовной — для «Москвичей», «Волг» и «Запорожцев» стекаются сюда, в производственно-диспетчерский отдел; каждая из СТОА постоянно сообщает диспетчеру о своих возможностях, и мы соответственно распределяем заявки и сообщаем клиенту, когда и на какую станцию ему следует обратиться... Извините...

Пока мой собеседник говорил по телефону, я вспомнил одну из «страшных» историй, случившихся с моим приятелем. Он пригнал на станцию свою новую машину для очередного технического обслуживания, оставил ее мастерам, как положено, и ушел «погулять» на несколько часов. В срок забрал машину — все в порядке, можно

ездить! И вдруг через пару месяцев двигатель застучал... «Вышел из строя распределительный вал, надо менять. Ждать придется, наверное, около года», — сообщили ему мастера уже на другой станции, куда мой приятель обратился. «Как вышел из строя? Машина всего тридцать тысяч километров прошла! Неужели производственный брак?» — «Нет, производство ни при чем, вам в прошлый раз новый вал подменили на старый! Видите, вот царапины! Вал почти новый вал они поставили на чью-то ремонтную машину, а предназначенный для нее новый вал пустили налево...» Нет, не сможет, при всем своем самом горячем желании не сможет Лев Леонидович уследить за каждой дефицитной запчастью. Вот так и получается, что, например, распределительный вал для «Жигулей», стоящий в магазине двадцать пять рублей, в подворотне продают за две с половиной сотни!

— Мы с этим боремся, — устало говорил Лев Леонидович, когда я стал задавать вопросы по поводу взяточничества, торговли «из-под полы» и многочисленных судебных процессов. — Жуликов выгоняем, организуем группы контроля, разрабатываем новые дисциплинарные меры. Надеемся, что скоро все то, о чем я вам сейчас рассказал, даст свои результаты, оздоровит климат на станциях...

Мы все на это надеемся. И все же, наверное, не следует думать, будто проблемы и беды автосервиса целиком сошлись на запчастях. Мы много раз имели возможность убедиться, что автосервис почему-то стал недоступной для обычного понимания сферой обслуживания, что все в этой системе — от покупки автомобиля, его ремонта, заправки бензином и до самой продажи — осложнено какими-то самостоятельными распоряжениями, постановлениями, оговорками и указаниями, результатом которых стала полная неразбериха. Не потому ли и в магазинах по продаже запчастей прилавки почти всегда пустуют, а тут же у дверей вам предложат абсолютно все, что вы пожелаете? Значит, есть, существуют в природе эти самые дефицитные детали, просто попадают они не в те руки! Хорошо, конечно, что следить за распределением запчастей теперь будут ЭВМ, но ведь данные в счетную машину тоже закладывают люди...

И реальное ли это дело — поставить к каждому автослесарю по контролеру? Вот ведь в чем парадокс, который мы наблюдаем на СТОА: чем проще ремонт, тем... хуже к нему отношение. Мы просим починить какой-то агрегат — нам настойчиво предлагают вовсе заменить его на новый; мы просим заменить деталь — нам меняют целый узел... Усложнить, удорожить ремонт, навязать клиенту свои условия — вот к чему стремится СТОА! Это при сегодняшнем-то дефиците во времени, в запчастях, в специалистах. Почему? Да потому, что чем сложнее ремонт, тем легче приписать к нему какую-то лишнюю операцию, использовать неосведомленность клиента и в кон-

це концов обсчитать его. И мы, махнув рукой, в итоге споров на все соглашаемся: автомобиль — это тысяча загадок, а от какой-то рублевой колодки в буквальном смысле зависит твоя жизнь...

И снова зима на дворе, а я маюсь мыслью, что надо бы заменить тормозные колодки, и залить новое масло, и поставить новые фильтры, и клапаны пора подрегулировать... Обращаться на СТОА — пустое дело: запчастей, конечно, там нет, масел тоже нет. Регулировка занимает двадцать минут, но ждать ее — полдня потерять, да еще, глядишь, что-то снимут с машины... Нет, уж лучше в субботу потолкаюсь у магазина, а потом оденусь потеплее да поваляюсь под машиной часок-другой: так вернее будет! А в автосервис я не поеду...

*Январь 1983 г.*

## НА ВИЛКЕ У ДУНАЯ

Город на воде, улицы — каналы, вместо колесного транспорта — лодки... Но речь пойдет не о знаменитой Венеции, а о маленьком городке Вилкове в устье Дуная — впрочем, тоже довольно известном экзотическом уголке земли. Но каждый раз, читая газетные заметки о вилковских красотах, я так и не мог представить себе, как это все выглядит не на снимках, а в жизни, как удалось городу организовать свой самый прозаический быт среди идиллических каналов.

...Одесса, морской порт. Три часа полета по Черному морю на комфортабельной белой «Комете». Низкая полоска берега приближается, расступается широкой протокой с мутновато-серой водой: это уже Дунай. Не видно ни домика, ни забора, только густые ветлы вдоль берегов да уходящие к горизонту заросли камыша: это плавни, целая система островов, рожденных медленным течением илстых вод Дуная. Река здесь словно играет берегами: то намоет остров, то прорвет собой же сотворенную дамбу... Рукав, по которому сейчас идут суда, так и называется — Прорва. Точное словцо! «Глядите, каюк!» — восклицает рядом кто то из пассажиров, и мы смотрим на приближающуюся рыбацкую лодочку, деловито шныряющую по волнам. Тоже метко названо — мол, чуть ошибешься, и каюк тебе в этой лодке! Но где люди, там жилье — и через несколько километров над плавнями возникают очертания мажорных церквей, сквозь густую зелень деревьев уже видны крыши. «Комета», осев корпусом в поднятую ею же волну, подворачивает к дебаркадеру с надписью: «Вас приветствует город Вилково».

Прорва, каюк, Вилково — в этих словах часть обаяния здешних мест. Мало того, что названия говорящие (Вилково, например, — это «вилка» из трех рукавов Дуная), в них история и необъяснимые свойства русского языка, который, попав здесь в окружение языков

украинского, молдавского, румынского и даже турецкого, сохранил за сотни лет свою образность и чистоту. Когда-то в дунайской глуши обосновались беглые казаки-старообрядцы, и сегодняшние коренные вилковчане до сих пор называют себя липованами, хотя смысл этого слова (раскольник Филипп — филипповская община — липоване) давно растворился в потоках времени. Но остались в традициях трудолюбие, любовь к необыкновенной опрятности своих маленьких жилищ, тяга к красоте приусадебных участков и верность русскому мерзлоту. Здесь, например, в ходу имена, которые в самой России часто позабыты: Кондрат, Акиндин, Корней, Тит, Калистрат, Федосей, Изот, Пров. А вот почему большую лодку называют магуной, весло — бабайкой, корзину — баяном? Лингвист, возможно, найдет тому исторические корни, а тут эти слова живые, обиходные.

Улица от пристани к центру города. Самая обычная улица... Нет, необычная: проезжая часть выложена бетонными плитами. Как на Чукотке — там любое другое покрытие не удержится на вечной мерзлоте, а здесь — на иле дунайских плавней. Меня обгоняет велосипедист, потом навстречу едет самый обычный автобус. Да здесь полно автомобилей — вон даже «Жигули» с кишиневским номером. Центральная площадь, двухэтажные кирпичные магазины. Дворец культуры рыбаков... А где же Венеция, каналы? Вот они: улица горбится мостиком, и по обе его стороны — узкий, под наклоненными ветлами, заросший травой канал. У крохотных причалов черные остроносые смоляные плоскодонки. Над причалом — калитка, за ней — пышный сад с неперменными розами, с повисшими над водой ветвями черешни, яблони, айвы, кистями винограда — и ослепительно-белые стены домиков с верандами. Покинув бетон, я иду вдоль канала по узеньким, в две-три доски, деревянным кладкам, по мостикам попадаю в каналы-переулки, каналы-тупики, и возникает ощущение сказочности, перемешанной с самым привычным бытом. Вот по каналу едет лодка, но не на веслах, а на моторе; у руля седоволосый дед, а на носу мужчина при галстукке, в шляпе, с папкой под мышкой. Вот женщина, толкаясь в дно веслом, ведет по каналу полную покупок лодку, а канал называется «Ул. Суворова». Крохотный канал (по-местному «ерик») ныряет под ворота и тянется до самого крылечка дома. А другой ерик — к сараю, в котором, как в гараже, стоит на приколе катер. Мальчишки, повесив на забор штаны, ловят рыбу, а те, что поменьше, тут же бултыхаются в воде, превратив в плавсредства домашние оцинкованные тазы... Где еще увидишь такое?

Приткнулась к дощатому тротуару лодка. Женщина в клеенчатом фартуке горстями достает из нее серый, похожий на цементный раствор ил и выбрасывает на берег, к калитке. Шлеп, шлеп... Нехотя растекаясь, растет у забора то ли высокая лужа, то ли низкая лепешка...

— Что это будет? — интересуюсь, стараясь не попасть под серые тяжелые брызги. Женщина внимательно оглядывает меня, потом снова наклоняется к лодке.

— Экскурсант, наверное... Ну, смотрите, как живем, как нам эта красота дается. Руками ил со дна достаем, руками берег мостим. Вот, говорят, у нас клубника богатая, а ведь на каждый корешок надо вот так ил горстями принести и присыпать... И не один раз в году! Вода берег размывает, так мы опять его руками мостим. Так и дом строим: вяжем пучками камыш, обмазываем сверху илом, и стена готова. Крыша тоже из камыша, камыш вместо дров в печке горит...

Жаль, у города нет своего герба — хорошо бы ввести камыш в вилковскую геральдику. И еще обязательно рыбу, знаменитую дунайскую сельдь, на которой выросли все поколения вилковцев. Да, нужен герб городу, я даже знаю, кто сможет его нарисовать, — учитель местной школы Федор Петрович Сенько: он сам хоть и не коренной житель, но, женившись, вошел в одну из старейших липованских семей — Овсянниковых. Вернее назвать эту семью династией: нынешний ее глава — Григорий Карпович, ветеран войны, наследник рыбацкого мастерства длиннейшей цепочки своих предков. И нет сейчас в Вилкове, пожалуй, лучшего специалиста по судовым двигателям (а также по охоте и рыбалке), чем его сын, Федор Григорьевич: спросить младшего Овсянникова — так на гербе обязательно должен быть судовой винт, потому что куда сейчас денешься без моторов... А другой, тоже коренной вилковчанин, ныне молодой директор судоремонтного завода Александр Семенович Куцев, предложил бы изобразить на гербе контуры сейнера или лодки: таких, как в Вилкове, лодок нет больше нигде на земле, а в вилковские доки встают теперь на ремонт и морские суда. Что предложит на герб орнитолог заповедника «Дунайские плавни» Виктор Панченко? Наверное, розового пеликана или серую цаплю, живущих по соседству с его семейно-робинзоновским островным домиком. И стоит прислушаться к мнению бессменного мэра Вилкова Василия Григорьевича Гидуляна: он, конечно, попросит отразить на гербе новостройки, потому что сегодняшний город — это большие дома, новая школа, современный завод прессов, недавно утвердившийся на плавнях...

Нет, не стоит сравнивать этот город с Венецией: у него своя — пусть не слишком громкая, но своя судьба.

*Сентябрь 1984 г.*

## **ИГРА В ЖЕЛЕЗКИ**

Пусть повестка следователя придет ко мне: я публично признаюсь в том, что бывал на автомобильном «черном рынке» у Московской кольцевой автодороги и даже участвовал там в кое-каких торговых сделках. А поскольку есть мнение что весь этот «черный рынок» пребывает вне закона, то, следовательно, показания надо взять

и у меня. Но предупреждаю: признавать себя виновным перед законом не собираюсь! Напротив, я намерен обвинять.

...В то время я ездил на своем «Запорожце», и как-то среди зимы в автомобиле вдруг отказала печка. А причина — в маленьком цилиндрике, который называется электробензонасосом и которого, конечно же, в нужный момент в магазинах автозапчастей днем с огнем не сыщешь. Что делать? Любой автолюбитель знает: ехать в субботу на «толкучку».

Дальше все было, как в детективной истории: подъем в три утра, поездка на машине друга через спящий праведным сном город. Из «надежных источников» — от таких же горемык-автолюбителей — мы знали, что рынок сегодня начнут «разгонять» в шесть утра — короче, удовольствие это не для лежебок. Были и длиннейшие вереницы машин, уткнувшихся в придорожные сугробы, и карманные фонарики, освещавшие «развалы» автомобильных богатств: кто торговал с рук, кто устроил прилавок у ног на газете, кто прямо в багажнике своего «Москвича» или «Жигулей». Зато ассортимент — богатейший. Кроме любых запчастей, предлагалось множество «утильных» и самодельных мелочей автомобильного быта, от походных столиков, хитрых болтов-замков на колеса до оригинальных электронных систем зажигания. И при всей хаотичности и бесконтрольности это ночное столпотворение все же больше напоминало какой-то своеобразный летучий клуб, чем воровской притон. Многие здесь даже не торговали, а только обменивались. Надо уяснить какую-то техническую тонкость? Пожалуйста, тут на каждом шагу «академики»! Сомневаешься в покупке, не знаешь, как поступить? Только спроси — советами замучат! А цены, как на любом рынке, разные. Даже запомнилось, как один парень покрикивал: «Вот сиденье от «Победы», за рубль отдаю! Ну, кому на дачу, вместо дивана!»

Правда, в ту морозную ночь попахивало здесь и уголовщиной: луч фонарика наткнулся то на распахнутый чемодан, набитый свеженькими резиновыми уплотнителями, манжетами и салыниками (автолюбитель знает — страшный дефицит!) без всяких признаков штампа ОТК, то на ящик болтов, винтов, гаек и прочего крепежа. Ясное дело: сперли с заводов, вынесли из родных цехов в карманах, сумках — а, может, сняли ящик прямо с неразгружившейся машины. И ведь не таятся! И покупатели находятся, не боясь приобрести «имущество, заведомо добытое преступным путем»! Слишком велик соблазн — цены копеечные, да и можно, успокаивая себя, предположить, что все это подобрано на свертхщедрых свалках «производственных отходов», куда иные предприятия, гоня план по металлолomu, готовы спихнуть в буквальном смысле золото... А эти «чернорыночные» деятели не погнушались, собрали на мусоре свой урожай!

Я не взываю о сочувствии к свалочным золотарям. Я говорю о том,

что «черный рынок» многолик, что он, словно гниль на дереве, может прижиться только на пораженных болезнью участках здоровой древесины. Смахнуть гниль — значит только замаскировать болезнь. Лечить надо!

Диагноз поставлен уже в самом его названии: рынок-то «черный»! Почему у нас нет легального, всем доступного места для торговли автозапчастями, хотя бы по типу фруктового или цветочного базаров? Разумеется, с надлежащим контролем, со своими правилами — я мало смыслю в делах торговли и не берусь толковать о деталях, но готов утверждать, что автомобильные «толкучки» есть едва ли не в каждом городе, и все — нелегальные. Почему? Потому, наверное, что организовать эту вольницу хлопотно, сложно, надо решения принимать, что-то придумывать, изыскивать, организовывать — и, конечно, нести ответственность! Ясно, разогнать куда проще...

Кстати, в тот день «разгон» начался, как и предполагалось, в шесть утра. Подъехали милицейские машины, сотрудники деловито пошли по рядам. «Расходитесь, граждане, хватит. Убирайте машины, а то будем штрафовать за нарушение правил стоянки. Давайте, давайте...» И рынок при бледном свете зари растаял, как видение. Правда, я успел купить свой электробензонасос у какого-то сотоварища по «Запорожцу» — пожилого, интеллигентного вида мужчины, бывшего здесь явно не в своей тарелке. Совершенно новые, «магазинные» запчасти он, смущаясь, предлагал даже ниже, чем по госцене... Оказывается, продал «Запорожец», осталось полно «мелочевки». «Знаете, — оправдывался он, — жена говорит — выброси все, а я как представлю, что кто-то мучается без прокладки или уплотнительного колечка на клапан... Я все свои запасы не смог сюда принести, хотите, приезжайте ко мне домой, я адрес дам...»

Не надо считать моего благодетеля исключением из правил «черного рынка», посудите сами: у каждого, считай, автолюбителя дома хранится куча запчастей — по себе знаю. Рублей на двести, а то и больше. Можете меня за этот «мертвый фонд» ругать, но жизнь заставляет... Так вот, когда автомобиль продается или человек меняет старый «Москвич» на новые «Жигули» — весь этот домашний склад надо куда-то девать. Меня, к счастью, эта проблема обошла стороной, но по опыту знакомых знаю, что комиссионный магазин в этой ситуации почему-то непопулярен. Он у нас один-единственный на всю Москву и область, и далеко не каждому захочется ехать куда-то на Каширское шоссе, стоять в немалой очереди к приемщику (еще возьмет ли!), платить семь процентов сбора и приезжать потом сюда еще раз (только после пятнадцати часов!). Видимо, препятствия эти немалые, раз от теплого комиссионного прилавка столько народа шарахается в лунные и безлунные ночи на кольцевую дорогу!

Сколько их, домашних складов, пылится и ржавеет в чуланах, сараях, в сырых гаражах! «Черный рынок» — дело черное, но

и знакомым продавать — неловко, дарить — больно накладно. Иные годами ждут удобного случая, чтобы избавиться от этих залежей, часто попросту забывая о них. А в магазинах тем временем прямо-таки звереет автозапчастевый дефицит... Нет, не стоит думать, что проблеме запчастей, разросшуюся до государственных масштабов, можно решить за счет наших домашних запасов, да и лозунг «Даешь рынок автолюбителю!» звучит глуповато. Но какая-то более приемлемая, чем сегодня, форма скупки этого товара не помешала бы. А то и помогла бы. Просто обидно, когда видишь, сколько грязи налипает сейчас к не таким уж, в общем, мудреным автомобильным железкам.

Да, снова о торговле. Но уже не при свете луны и карманных фонариков, а при ярком свете дня. И не за чертой города, а в центре жилого массива. И не о торговле, а о спекуляции и даже о чем-то еще более мерзком...

Место действия — Дмитровское шоссе, дом 131. Большой, светлый и чистый магазин «Жигули» — один из нескольких столичных магазинов, где продаются автозапчасти. Мы выбрали его произвольно, а могли бы с тем же успехом подойти к любой другой такой «точке». Но... не будем задерживать внимания на опрятных витринах, где, честно говоря, задержать особого внимания просто не на чем, а прогуляемся по тротуарам вдоль здания. Сегодня здесь тихо — день будний, дефицита не завозили. Но... еще в дверях магазина кто-то преграждает вам дорогу: «Командир, что надо? Что есть?» Следует понимать, что вам предлагается купить все, что вам нужно, или продать все, что вам не нужно. И то следует понимать, что в первом случае цена будет раза в три выше номинала, а во втором — раза в три ниже. Благодетелей здесь не водится.

«Деловой» разговор начнется позже — сейчас перед вами просто человек, молодой парень, ничего особо порочного в его внешности нет — ни челки, ни сизого носа, ни оттопыренных карманов или мешка с запчастями за спиной. Он даже кажется вам знакомым — просто вы, не в первый раз приезжая в магазин, его уже здесь видели. И, возможно, даже вели с ним переговоры. Например, говорили ему кратко: «Шаровые опоры, комплект». Партнер по сделке — а вы, юридически, в нее уже вступили — деловито кивал вам, бросал: «Жди здесь!» — и куда-то исчезал. Но через минуту появлялся снова, все так же с пустыми руками, и, не обращая внимания на вас, продолжал фланировать у дверей. Минут через пять кто-то, уже совсем другой, трогал вас за рукав. «Тебе шаровые? Пойдем...» В руках и карманах у нового партнера вожденных железок тоже не видно. Вы идете, испытывая легкое чувство беспокойства, замешанное на гадливости. Мерзко, но что делать, ваша машина стоит уже два месяца, а скоро

минуют сроки техосмотра, тогда снимут номера, возьмут штраф... Ладно уж! И вы подходите вслед за партнером к старой, невзрачной машине, садитесь и получаете в руки новенькие, завернутые в бумагу, в тонкой заводской смазке шарниры, приятно оттягивающие ладонь своей желанной тяжестью. Вы чувствуете, что уже не в силах расстаться с этими почти игрушечными детальками, за которыми вы безуспешно гонялись два месяца по магазинам, которые заказывали знакомым по междугородному телефону, искали во время своих командировок — все напрасно. Проносится мысль — через неделю, наверное, буду уже за рулем! И уже не такой страшной кажется цена, с циничной усмешкой брошенная вам партнером. Торговаться не надо — бесполезно. Может, и удастся выключить со штыря пятачку, но лучше отдать лишнюю, чтоб скорее покончить со всем этим...

Но какая-то из пяти тысяч автомобильных деталей когда-то снова ломается, и вы снова здесь. Ага, вот они, магазинные жучки от «Жигулей», — в сторонке, человек десять. Не надо быть всегдашним магазином или детективом, чтобы понять их «сверхзадачу»: коротаем время в ожидании «кепки» либо «халата» — иначе говоря, выгодного клиента. Стоят хозяевами, гогочут, никуда не спешат. А что их так забавляет? Вижу, как парень в белой куртке-ветровке прячет кулаки за спину, в каждом — по двадцатипятирублевке. Секунда — взрыв смеха — и купюра перекочевывает в карман мужчины в линялых джинсах. «Толик, давай на красенькую!» — возбужденно кричит парень. Секундная тишина — взрыв смеха — и карман ветровки пополняется десятью рублями. Вот оно что: играют в «железку», на номера купюр. Игра, прямо скажем, не слишком интеллектуальная, зато ставки — банкирские: в руках так и мелькают пачки денег.

Рядом притормозило такси: тот, который Толик, перекинулся с водителем парой слов и тут же исчез. Наверное, привез таксист Толику клиента... Потом кто-то посторонний прервал игру: «Мужики, у меня есть лишний распредвал, может, возьмете?»

Сделка не состоялась — владельцу распредвала не удалось получить за свою тридцатисемирублевую железку «навар» в пятьсот процентов. Вижу — пошел к магазину: будет искать жертву среди покупателей... Таких разовых спекулянтов здесь называют «зелеными» в отличие от «бабаев», или «биржевиков», которые толкуются у магазина постоянно и достают-сбывают товар крупными партиями. Может, «бабаи» — те самые, что играют в «железку»?

— Может быть, — согласился со мной заместитель начальника местного отделения милиции, к которому я, пользуясь журналистскими полномочиями, обратился за разъяснениями. — Но пресечением спекуляции у этого магазина, в частности, занимаются другие службы, а наши функции — поддержание общественного порядка. Магазин «Жигули» у нас на особом внимании, рядом есть постоянный

милицейский пост. Надо сказать, по нарушениям порядка участок опасений у нас не вызывает. А спекуляция... Согласитесь, она возникает там, где промышленность дает сбой! Сколько у нас было случаев, когда снимали с машин стекла! Сейчас они всюду лежат на прилавках — и «стекольщики» затихли: А едва в торговле возникли трудности с автопокрышками, как у нас пошли «резинщики»...

Все правильно. Но выходит, что порядок из окна патрульной машины и из окна машины индивидуального владельца видится поразному... А есть еще один взгляд на спекуляцию — из самого обычного квартирника окна. Магазин «Жигули» занимает первый этаж жилого дома, и я решил постучаться в квартиры. Любопытно, что и здесь мнения разделились! Одни двери приоткрывались узенькой щелочкой: «Магазин? Нет, все в порядке, никаких претензий!» Другие двери распахивались настежь: «Проходите, мы столько раз жаловались, пусть уберут отсюда это гнездо!» Здесь люди, крайне далекие от автолюбительства, знают спекулянтов едва ли не в лицо, могут сказать, кто сколько лет толчется у магазина. Женщина, фамилию которой я, по понятным соображениям, называть не буду (если милиция захочет — она готова дать показания!), говорила примерно так: из «постоянных» здесь человек двадцать, все больше молодежи, и когда они работают? Иногда к ним подходят какие-то двое инвалидов (они пешком, не на машинах), только они не торговать, а вроде о чем-то договориться приезжают... Как в окно ни посмотреть — все группки, компании, одно и то же!

— Всех наших мужиков в доме посворачали! — жаловалась собеседница. — Такие были работающие, а сейчас — тот пьет, тот работу бросил, в спекуляцию ударился! Удобно — магазин в своем доме! Даже ночами спать не дают! Часа в два-три ночи глаза открываю — а по стенам свет. Смотрю в окно: подъезжают какие-то машины — и такси и частные бывают — помигают фарами — и кто-то из дома к ним бежит с сумками. Глядишь, обратно в дом уже полные сумки тащат... Что только делают! Уж, слышала, и ловила здесь милиция этих спекулянтов, и у меня из окна их фотографировали, только жучки эти все не переводятся!

Чувствуя, что частное следствие уводит меня слишком далеко, я решил его прекратить. Пусть останется «детективу детективо»! И пусть извинят меня те многие автолюбители, для которых я ничего нового здесь не сказал. В самом деле, мы ведь хотим не так уж много: жить честно, заниматься своими делами, водить свои машины без оглядки на «черные рынки» и магазинные треволнения — и спокойно спать по ночам.

*Июнь 1984 г.*

## ДАРРЕЛЛ НА КАВКАЗЕ

Известный всему миру ученый-натуралист, писатель, автор и участник многих документальных кинофильмов Джералд Малколм Даррелл приехал в СССР впервые. В составе съемочной группы канадской телекомпании «Примедиа» он работал над тринадцатисерийным фильмом об охране и восстановлении численности редких животных. Темой для первой серии стал Кавказ.

Еще собираясь встретиться с Дарреллом, я твердо решил описать его только таким, каким он предстанет на взгляд репортера. Портрет любимого писателя.. Каждый, кто прочел пусть даже одну из трех десятков книг Даррелла или хоть раз видел его на телеэкране в трех животных (здесь можно обойтись и без кавычек), — каждый вправе сказать, что он хорошо знает этого человека. Мало кто из писателей умеет так открыто и весело описывать самого себя; правда, и другим его героям изрядно достаётся, но к себе автор порой ироничен до беспощадности! Я тоже всегда считал Даррелла «своим», и вот появилась возможность увидеть его не на титуле книги, не на телеэкране — а в жизни, и все воображаемые и навязанные чужой рукой портреты теперь должны слиться в единый, реальный образ... Может, я все слишком драматизирую обстоятельства, но этим вступлением надо объяснить, почему мне хотелось увидеть Даррелла не в Москве, а в более подходящей для этого образа романтической обстановке.

Итак, я стремился к свиданию, о котором вторая сторона, разумеется, и не подозревала. Встреча должна была состояться на одном из кордонов Кавказского государственного биосферного заповедника. До Сочи мы с фоторепортером добрались от Москвы за два часа, а оттуда до кордона Лаура — за два дня. Будь Даррелл на нашем месте — он бы подивился злоключениям, которые нам пришлось пережить на пути к горному приюту; но мы не станем разглашать эту маленькую тайну, скажем только, что хорошо бы иным работникам заповедника так же тщательно охранять животных, как оберегают они своих гостей... Ну, ладно, мелочи в сторону, вот наконец в проеме дверей обозначилась высокая, плотная фигура. Даррелл (ошибиться невозможно!) был в толстом белом свитере, синих вельветовых брюках. Рядом, в таком же дорожном одеянии, стояла его жена — Ли Даррелл. На свитере писателя едва заметно проступало изображение дронта, истребленного лет двести назад на Маскаренских островах: почему писатель выбрал своим символом именно эту бескрылую бескрылую птицу? Может, он хочет, возмещая историческую несправедливость, хотя бы так сохранить память о ней?

Спросить не удалось — нас пригласили в глубь комнаты, к теплу камина. Здесь уже расположились четверо участников киноэкспеди-

ции. «Еще двое, оператор и его ассистент, сегодня ночуют в горах, они хотят снять на рассвете каких-нибудь животных. Мы в тепле, а они в снегу, в спальных мешках», — объяснил Даррелл, представляя нам своих коллег. Атмосфера некоторой скованности быстро развеялась от множества приветственных жестов, взаимно замеченных недостатков иностранных слов (впрочем, английское «здравствуйте» и русское «гуд дей» прозвучали вполне уверенно). Слегка обесиленные первым раундом встречи, мы опустились в кресла.

— Я хочу сделать официальное заявление для печати, — сообщил Даррелл. — Вы присутствуете при самом значительном событии в моей жизни! (Я решил было, что речь идет о нашем интервью, но Даррелл быстро развеял эту самонадеянную иллюзию). — Не подумайте, что я произношу общую фразу, но я действительно давно мечтал побывать в вашей стране, с тех пор как начинал разъезжать по миру. Лет девять назад эта идея стала более реальной. Наконец, в семидесят первом году Пэт Фэрнис, исполнительный директор телепрограммы, сказал мне: «Все, ты едешь в Россию!» Мы долго готовились к поездке в незнакомую страну, но, оказавшись на ее земле, немного растерялись. Тогда мы решили найти поддержку у милиционера, который тут же сказал мне, что знает меня по книгам и считает своим другом! Я был просто поражен, что с первых секунд на советской земле стал повсюду находить друзей...

(Ценители литературы могут заменить здесь погрешности против знаменитого «даррелловского» стиля: им следует учесть, что торжественность момента и известная взволнованность мешали мне записывать разговор дословно. Таким образом, «дарреллизм», как называют этот стиль в Англии, мог сильно пострадать в моем изложении, зато за достоверность смысла приведенных здесь высказываний автор готов нести ответственность.)

— Меня многое поражает в Советском Союзе: и то радушие, с которым нас встречают, и необыкновенные красоты. Нам предоставили вертолет, и мы смогли побывать в таких уголках Кавказа, которые никогда не видел здесь ни один иностранный турист...

— Это впечатления писателя. А зоолога?

— Нет, вы меня не сбивайте, я хочу сделать еще одно заявление! — упрямо-шутливо настаивал Даррелл. — Я не собираюсь упускать момента, когда мне хочется сделать политическое заявление потому что обычно я в политике участия не принимаю. Так вот, наш фильм и моя будущая книга условно названы «Приключения Даррелла в России». Я не согласен с этим, вернее будет сказать — «Шаги в нужном направлении», даже «Шаги направо». Обычно, намечая на карте маршрут своей новой экспедиции, я обращался от Англии влево, на Запад, сейчас впервые повернулся направо...

«Конечно, дело не в политике, дело в том, что человек с умом

и пронизательностью Даррелла сможет рассказать правду об увиденном», — думал я, торопливо записывая разговор. И отмечал про себя, что в любом качестве — ученого, писателя или, неожиданно для него самого, политика — этот человек все же остается самим собой, тем Дарреллом, которого мы полюбили по книгам. Мягкий юмор пополам с серьезными обобщениями, свободная образность — и снейперски точно взятая деталь бытия.

— Я встретил здесь очень серьезное отношение к проблемам сохранения редких видов животных... Выступая в Московском зоопарке я прочел в глазах одного из своих новых друзей столько понимания и теплоты, что мысленно с ним поцеловался. Моя жена скажет, что мужчинам даже в мыслях целоваться не положено, но я иначе не могу отразить единения с тем миром, который еще вчера был мне далек. Все же это недостаток — путешествовать со своей женой...

Запас впечатлений неистощим: гости рассказывают о зубрах, которых они очень близко видели с вертолета. «Бегущие зубры — это забываемо!» — восхищается Джералд. По хорошему настроению всей киногруппы, по вспышкам общего веселья чувствуется — гости довольны своей работой. А сколько рассказов о наших ребятах-помощниках! Даррелл торопливо поднимается с кресла — хочет показать, как ему с большой ногой трудно было забраться на лошадь, а лесник Виктор Салтыков один снимает его (не юношу!) с седла и держит на руках! Все восхищены сочинскими шоферами: кто бы мог подумать, что по таким горам могут ездить «джипы»! А один из водителей, Слава Гамальян, рассказывал мне потом, когда все уже разошлось, о Даррелле: «Понимаешь, такой человек: мы вчера до снегов поднялись, буксуем, а он увидел, что у меня руки посинели — тут же сорвал кожаные перчатки и меня заставил надеть...»

Всю ночь вокруг кордона, тренькая колокольчиком, бродила расседланная лошадь, а утром, с первыми лучами, у крыльца уже сидели все четверо местных собак, умильно поглядывая на закрытые пока двери. Подошла и Майка — оленуха с давно зажившим переломом ноги, совсем домашнее животное, вольно живущее на кордоне. Будто знают звери, к кому тянутся... Даррелл, сидя на теплом утреннем солнце, оглаживал всех по очереди. Тут вернулись с «холодной ночевки» операторы, взбаламутил горную тишину прилетевший вертолет — и поехал, понесся новый день киногруппы.

Гора оранжевых бков с кинопленкой, рюкзаков, чемоданов в накладках со всего света с трудом вместились в просторный салон «ми-восьмого». Едва вертолет взлетел, Даррелл буквально вдавился в блистер, стараясь не пропустить ни единой из проносящихся внизу картин. А горы действительно были великолепны. Раскрасневшие осенним багрянцем леса виделись сверху пышным лисьим мехом, наброшенным на скалистые уступы. Пенистые ручьи с прозрачной в эту пору водой были отсюда не бело-голубыми, а только белыми...

Нас, хозяев, почему-то обуюла такая гордость за свой Кавказ, словно мы сами его создали, а гости не жалели ответных эмоций: им со стороны даже проще было судить, чего стоит сохранить эту первозданную красоту в двадцати минутах лета от Сочи.

Едва вертолет приземлился, оператор Родней Чартерз с камерой выскочил наружу. «Внимание, все остаются в кабине, Ли и Джералд первыми сходят на землю!» Снимается очередной киносюжет. И тут же — удача: три крупных орла плавно кружатся над поляной. Оператор не отрывался от камеры до тех пор, пока орлы, вдоволь попозировав, точками растворились на фоне белых вершин. Родней радовался так, словно снять ему удалось по крайней мере птеродактилей... Тем временем звукотехник Ингрид Куснел, снарядив длиннейший микрофон, застыла у зарослей — там запел зяблик. Метрах в двадцати кто-то зачиркал спичкой — Ингрид сердито взмахнула рукой: тише, посторонний звук! Идет запись... Потом Даррелл, закончив записи, сунул в карман свой дневник, и режиссер программы Поль Ланг, движением римлянина забросив за плечо концы длинного шарфа, повел всю группу за облюбованный им выступ скалы. «Сейчас, ребята, идти с ними нельзя, помешаем: будут снимать Джералда на фоне гор, пока он произносит свой комментарий», — предупредил нас Герман Соломатин, режиссер Гостелерадио и бессменный переводчик группы. Что же, работа есть работа, даже на высоте двух тысяч метров.

Она продолжалась и в тот момент, когда Даррелл, переезжая верхом через ручей, едва не сорвался в воду (будет, наверное, веселый эпизод в его новой книге!). Когда перегруженные «уазики», карабкаясь по дороге, двигались к новой точке, долговязый веселый научный консультант Джон Хартли нашел себе место... на бампере машины и стал объектом града веселых шуток; Даррелл, посмеявшись со всеми, что-то чиркнул в дневнике — может, мелькнула удачная мысль-находка? Впрочем, это благодарное дело — домысливать за других чужую работу. Пусть расскажут сами, как им видится наша страна. Пусть этот фильм сберегает маленьких птичек и укрепляет большую дружбу. А мы богаты не только Кавказом: есть у нас и Байкал, и среднерусская Ока, и уникальные заповедники Средней Азии, и неповторимые красоты Сибири. Для друзей наши двери открыты, приезжайте к нам еще, Джералд Даррелл!

*Ноябрь 1984 г.*

## **БЫТЬ КАСКАДЕРОМ**

Неудобно об этом говорить, но мне в какой-то мере повезло на чужом несчастье. Сложись все иначе, и не удалось бы нам так спокойно и обстоятельно познакомиться. Одно дело — интервью,

когда собеседник отвечает на твои вопросы в силу необходимости, но далеко не всегда служебный разговор перерастает в чисто личную привязанность...

А началось все так. На встрече в редакции среднего роста, крепкого телосложения мужчина очень толково развивал свои воззрения о роли личности при подборе экипажа космического корабля, а через несколько минут тот же человек рассказывал, как ему удается, падая вниз головой с пятиметровой высоты, благополучно приземляться на обычную картонную коробку. «Кто он такой?» — шепотом опросил я у ближайшего соседа. «Каскадер из Одессы Владимир Жариков. Снимался в трюках в десятках фильмов, а сам, между прочим, кандидат философских наук, доцент какого-то института!»

Я должен был уходить, не дождавшись конца той встречи, а вопросы так и роились в голове. Мало того, что профессия каскадера для нас более чем экзотична, а тут такое необычное ее сочетание с наукой, да еще с какой — философией! Нет, этого человека надо найти. И вот, оказавшись в Одессе, я принялся за розыски. Звоню на киностудию. Да, говорят, знаем, но он что-то к нам давно не заходил. Как, удивляюсь я, разве он не у вас работает? Оказалось, на студии вообще нет штатных каскадеров, они привлекаются к съемкам от случая к случаю! Устыдившись своей некомпетентности, я перешел от загадочного мира кино на более реальную научную почву и вскоре уже знал, что Владимир Юрьевич Жариков преподает в инженерно-строительном институте, живет в новом районе на улице Фрунзе, а домашнего телефона у него нет. Было уже около десяти вечера, и я всю дорогу готовил слова, с которыми предстояло попасть в дом незваным гостем: каскадеры-то — народ решительный! Впрочем, меня вдохновляла ученая степень хозяина дома...

Все обошлось как нельзя лучше. Прервав мои извинения, хозяин повел меня в кабинет, прикрыв на ходу дверь в детскую. И уже через несколько минут мы, словно давние знакомые, толковали о самых разных вещах, не имевших, кажется, никакого отношения ни к киносъемкам, ни к философии. Собеседник удивительно легко умел как-то так поворачивать малозначимые с виду детали, что они вдруг выстраивались в логический ряд и сами собой вели к обобщениям. Просто неловко было в таком разговоре вытаскивать записную книжку, хотя многое из того, что я слышал, очень в нее просилось.

И вдруг я почувствовал: он тоже думает о работе! Весь этот бессистемный с виду разговор он умело и тонко направляет в русло непонятого пока для меня течения его мысли. Философия в каскадерской работе! Нет, это не парадокс, не умничанье над красным словцом, а совсем неожиданный шаг в необычное. А что если взглянуть на эту профессию так, как на нее еще никто никогда не смотрел?..

— Ведь человек во все времена хотел видеть себя лучше, значительнее, совершеннее, чем он был на самом деле,— во всех проявлениях и духовности и своих физических данных. Вспомним эпос, легенды, мифологию, сказки, наконец! Всюду сильные, ловкие герои, так ведь? И когда киногерой с помощью каскадера воздействует на воображение зрителя, он тем самым возвеличивает образ, обогащает его новыми красками.

— Значит, кинотрюк должен нести смысловую нагрузку...

— Совершенно верно! Не обмен тумачами, не суперменство, а в каждом случае закономерная победа человека над безысходностью обстоятельства!.. Трюк — это кульминация в действии на экране...

Мы уже были на «ты». В записной книжке еще не появилось ни строчки, а время перевалило за полночь. Конечно же, и на лестнице мы продолжали условливаться, как и когда встретимся. Ему — найти «окно» в семинарах, лекциях, кинолекциях и киносъемках (а еще постоянные тренировки, еще работа над докторской диссертацией, общественная работа). Мне — найти возможность «вклиниться» в это «окно»... Приехав в Москву и перезваниваясь с Жариковым, я сам чувствовал себя каскадером, который должен прыгнуть с поезда (или с самолета!) и точно двумя ногами приземлиться в намеченный заранее маленький кружок времени... Наконец этот «кружок» был определен. «Постарайся приехать шестого. Тогда седьмого побываешь на нашей тренировке, а восьмого я должен выехать на съемки в Болгарию!» — кричал Владимир по телефону. Я постарался. И «прыгнул». И тут возникло то самое «везение» из чужого несчастья...

За открывшейся дверью я увидел прежде всего толстую суковатую палку, потом — куль бинтов на ноге. И все это как-то не сразу соединилось с обликом Владимира, беспечно улыбавшегося мне навстречу. Под локтем у него, как я потом выяснил, был томик документов Тегеранской конференции.

— Заходи! Вот хорошо, что приехал...

— Перелом? — выдохнул я в полнейшем смятении, не успев ни удивиться, ни огорчиться, ни обрадоваться (раз улыбается — значит не страшно!). И, каюсь, тут же подумал о своем, журналистском: теперь-то он от меня не убежит!..

— Нет, только разрыв связок: на тренировке трос оборвался, просто повезло, что подо мной, а не под кем-то из моих ребят... Сейчас поедem, сам увидишь, где и что. Вот, почитай пока — любопытное письмо из Севастополя!

Волоча тяжелую ногу в гипсе, Владимир двинулся переодеваться, а я взял толстый конверт. На фотографиях — молодые ладные ребята в мотоциклетных шлемах. Несколько исписанных листов бумаги. «Уважаемый Владимир Юрьевич, узнали о вашей школе каскадеров, хотели бы у вас заниматься. У нас самостоятельная группа, все

спортсмены, служили в армии. Вот наши данные... Если можно, приедем к вам на мотоциклах для личного знакомства».

— Таких писем я получаю довольно много. Уже ответил севастопольцам: пусть приезжают — познакомимся. Видишь ли, существует всеобщее заблуждение, что для каскадерской работы достаточно быть хорошим спортсменом. А у меня в школе были и заслуженные мастера спорта, и чемпионы мира, а работать не смогли. Физическая подготовка необходима, но главное — психическая настройка. Умение не просто выполнить трюк, а сыграть в нем. Может, ты обращал внимание, когда смотрел фильмы: вот моряки прыгают с горящего судна в воду. Суматоха, люди спасают жизнь, а зритель видит, как герой, умело прогнувшись, делает в воздухе четкое сальто и точно входит в воду. Зритель восхищен техникой прыжка, а задуманный трагизм сцены начисто пропадает!..

С трудом забравшись в чистенькие «Жигули», Владимир осторожно вывел машину со двора. Я предложил было сменить его за рулем — нога-то в гипсе! — но скоро понял, что это излишне: он вел машину безукоризненно, вел уверенно и легко, ничем не выделяясь в потоке транспорта. Но я видел, что лоб его чуть покрылся испариной.

— Да, это тоже тренировка, — согласился он. — Я должен абсолютно точно рассчитать свои силы и возможности. И контролировать ситуацию. Я, например, знаю, что в любую секунду смогу затормозить, свернуть, сманеврировать — так резко или так плавно, как это необходимо по ситуации. В любой момент я должен быть предельно собран, готов к опасности. Просто сейчас из-за ноги мне это, конечно, сложнее! Но если бы я хоть чуть-чуть... усомнился в своих возможностях, ни за что не сел бы за руль...

— Но ты все же не смог предвидеть, что трос оборвется!

— Ну, поймал! — рассмеялся Владимир. — Конечно, это невнимательность. Ошибка, которую я обязан был предвидеть. Лишний раз — нет, не лишний! — проверить трос... Суровый урок — и для меня и для ребят. Они тоже убедились, как важна любая мелочь.

...Забегая чуть вперед, опишу этот случай.

Очень крутой, метров двести длиной, спуск к морю, сплошь заросший деревьями и кустами. Над ним что-то вроде эстакады с вертикальным, метров на пятьдесят, лифтом. Каскадеры привязали трос к эстакаде и маятником раскачивались наподобие Тарзана на лиане, взлетая над обрывом на жуткую высоту. Тренировка нервов, что и говорить... Упражнение повторялось всеми многократно, но когда в очередной раз взлетел Жариков, в верхней точке его полета трос лопнул. Казалось, шансов никаких. Владимир, однако, сумел собраться, развернуться в падении, стабилизировать тело и, подсантному напружинясь, под нужным углом ногами ударился о землю... Но... под одной ступней оказалась неудобная кочка — тут

уж ничего не поделаешь. Можно сказать наверняка: другой человек погиб бы на месте. А тут — всего разрыв связки.

Каскадеры рассказывали, что были на грани шока, когда, не разбавляя дороги, бросились под обрыв, к месту падения Жарикова...

— Тебя, наверное, часто спрашивают: зачем рискуешь?

— Конечно, спрашивают,— согласился Владимир.— Особенно коллеги. Часто даже с насмешкой, с пренебрежением: мол, солидная должность, ученая степень, хорошие перспективы, а ты прыгаешь, в грязь кувыркаешься, драки изображаешь... Я в таких случаях даже не стараюсь переубеждать, «разглагольствовать» о гармонии, о проверке на себе своих теорий, о понятии человеческой личности... В конце концов как объяснить, что я люблю и то и другое! Для меня нет раздвоения, а есть одна интересная, насыщенная жизнь, которую я не намерен бросать еще много лет. Тем более в каскадерской профессии у нас множество проблем, которые и мне хотелось бы решать...

Да, проблем хватает! Я даже не думал, что это дело стоит у нас на такой низкой ступени. Та же жариковская школа каскадеров; я говорю это отнюдь не в упрек ему, но ведь школа-то — чистое любительство, сплошной энтузиазм без малейшей поддержки со стороны всемогущей киноиндустрии. Хоромы, разумеется, и не предполагались, но такое...

Мы остановились у ворот какого-то санатория. Тут же подъехала милицейская машина, из нее вышли двое в форме.

— Познакомься,— сказал Владимир,— это Александр Мосин и Сергей Бондарь, наши ученики. Саша — мотогонщик, мастер спорта... Так, кто у нас пришел сегодня? Вот Сережа Стецюрин — он в одесской мореходке учится, вот Николай Кондратьев — профессиональный водолаз, специалист по аквалангам; Михаил Антонов — водитель, инструктор по горному туризму; Валерий Завадский — электрослесарь по ремонту трамваев, а у нас автомотогонщик, мастер — золотые руки: на нем держится техническое обеспечение всех наших трюков. И еще он председатель одесского клуба антикварных машин, так что со съемкой кадров, где нужны старые автомобили, у нас, как понимаешь, нет проблем!

— Владимир Юрьевич, к нам новенький,— кто-то подтолкнул вперед симпатичного загорелого парня,— Николай Наговицын, классный водитель!

— Вам не трудно будет находить время для нас? — здороваясь и как бы ощупывая новичка глазами, говорил Жариков.— Что же приходите, попробуем. Если вы нам понравитесь, а мы вам, будем заниматься... Ну, ребята, переодевайтесь — и на берег! Саша, проводи разминку, пока я туда доковыляю!

«Формальности упрощены до мыслимого предела», — отметил я про себя. И не только формальности: ребята здесь же, почти на тротуаре, залезли в машину и переоблачились в потерянные самбистские куртки, трикотажные костюмы — кто во что горазд.

— И это ваша «база»?

— Я договорился со сторожем стадиона — иногда разрешает нам переодеться и помыться в раздевалке. Изредка, но так же попартизански, пользуемся спортзалом. А чаще у моря, как придется. Упросил санаторную администрацию, чтобы разрешали нам проходить через территорию... Я же говорил, все на энтузиазме, три раза в неделю! Вот так и живем — восемь лет...

(Когда я уже возвратился в Москву, Жариков сообщил мне, что каскадерской школой заинтересовался Одесский обком партии, обещали даже выделить две списанные легковые машины для тренировок автотрюков; армейский спортклуб трижды в неделю дает каскадерам время в своем спортзале, и они могут теперь взлетать на батуте, отрабатывать прыжки и падения в поролоновую яму...)

После разминки ребята ходили и прыгали над обрывом по узеньким фермам эстакады, той самой, с которой «улетел» Жариков. Потом скатывались на спинах вниз головой с травянистого откоса. Потом прыгали на трехметровой высоте с моста на забор. Потом ходили, балансируя, по трубе над колючим кустарником... Кажется, ничего особо сложного? Но я видел, как бледнели лица, когда предстояло сделать шаг над пустотой. Кто-то, подумав, отказался от упражнения: сегодня не смогу. Жариков только объяснял и советовал, ни на чем не настаивая. Я понимал, что шла тренировка не столько тела, сколько психики.

— Мы все время выискиваем новые подсобные средства для тренировок, — объяснял Владимир. — Все должны водить машины и мотоциклы, плавать, нырять, владеть акробатикой. Можем на ходу вспрыгнуть на крышу машины, оттуда скатиться на дорогу. Ходим на ипподром для конной подготовки, плаваем с аквалангом...

— Иначе говоря, всего понемногу?

— Да, только в эту формулу все не уложить! Спортсмен стремится к лучшим очкам и секундам, каскадер — к абсолютному владению телом. Для циркового артиста важна безупречная чистота заученных движений. А для нас — бесконечная импровизация. Я совсем не хочу никого обидеть, просто у нас цели разные. Например, автогонщик стремится во что бы то ни стало удержать машину на колесах, а мы, наоборот, перевернуть ее. Всадник должен усидеть в седле, мы — выпасть из него... Помню, я уже снялся во многих фильмах, когда узнал, что на «Мосфильме» есть картотека-каскадеров. Я подумал, что и мне надо записаться. Захожу. «Какие у вас спортивные звания?» — спрашивают меня. Я мастер спорта, имею несколько первых разрядов. Но сама постановка вопроса меня удивила: «Я же не в секцию записываться пришел, вам важнее знать, какими трюками я владею...» Слышу в ответ: «Нет, мы имеем дело только со спортсменами!..»

Оказывается, еще с 1947 года действует правило привлекать к трюковым съемкам только спортсменов не ниже первого разряда. А сможет ли, например, прекрасный прыгун в высоту прыгнуть

с идущего поезда? Я, чтобы научиться этому, не один день провел со сцепщиками вагонов, исследовал все их приемы... В конном деле стараюсь копировать не всадников-мастеров, а профессиональных объездчиков на конезаводах. Жаль, что на киностудиях при работе с каскадерами не учитывают подобные тонкости. Мы для «киношников» парни с улицы, случайный народ, и к трюковым съемкам часто привлекаются совершенно неквалифицированные люди. Отсюда «серые» сценки в фильмах. Отсюда же недоверие к нашей каскадерской профессии. А поучиться есть у кого: конные трюки еще в послевоенные годы великолепно выполнял Петр Тимофеев, не знал равных себе за рулем Александр Микулин, сейчас выделяются Анатолий Хадюшин, Усен Кудайбергенов, Александр Филатов...

— А сколько у нас сейчас всего каскадеров?

— На мой взгляд, профессионально работают человек пятнадцать.

Кажется, я задел большую для Жарикова тему: он, быть может, первым поднимет проблему дилетантства в каскадерском деле. Кстати говоря, у нас пока официально и не существует эта профессия — каскадер. Даже в словарях этого слова нет! А фильмов с участием «несуществующих» каскадеров сколько угодно... Жариков прав, пора серьезно подумать о тех случайных людях, кто заполняет «вакуум». Я среди его обширной почты видел послание из наклеенных печатных букв: «Жариков, уходи из кино, а то скоро будешь на кладбище». В устах людей, владеющих разнообразными приемами и подкованных «детективным» опытом, такие угрозы совсем не шутка!

Что скрывать, нездоровая конкуренция уже породила несколько скверных историй. И уже не раз предлагал Жариков: пусть будет единый центр комплексной подготовки каскадеров, технически оснащенный, с профессионально поставленным обучением. Центр объединит всех специалистов трюковых съемок, и тогда любая из киностудий страны сможет строить работу в расчете на квалифицированную помощь.

— Хорошо, Володя, пусть будет так, ну а тебя-то кто учил всем этим трюкам?

— Старший брат! Я был пацаном, а он, моряк, приехал в отпуск — мы тогда в Гурьеве жили. Вообще-то я смоленский, это отец по работе перевелся и увез семью в Гурьев. Так вот, брат спрашивает: хочешь научиться плавать? Хочу! Выехали в лодке на середину реки, он говорит: веришь, что я тебя спасу? Верю! Тогда плыви! И бросил меня в воду. Я поплыл... Меня всегда привлекали в людях решительность, сила духа, способность к действию. Мальчишкой — все заборы и крыши были моими. Прыгал оттуда не просто так, старался сальто сделать. Служил в армии... Был геологом, мастером на стройке, преподавал физкультуру и труд. Диплом — о творчестве писателя Гаршина — защищал на кафедре истории русской литературы Одесского университета. А в аспирантуру поступил на кафедру философии.

Есть известный доктор философии, профессор Авенир Иванович Уемов, он увлек меня этой наукой... Каскадерство началось, конечно, с любви к кино. Экран меня буквально заворожил. Как-то подсчитал, что за год посмотрел 165 фильмов! Ну, и подрабатывал как статист на киностудии — денег-то в годы учебы не хватало; мы с женой и двумя детьми четыре года жили на стадионе университета в сарае без окон, без отопления... И еще я очень много тренировался на берегу моря, примерно вот так, как сегодня. Однажды там же, на берегу, где мы сегодня были, подошел ко мне мужчина и говорит: «Молодой человек, не могли бы вы зайти ко мне на киностудию?» Оказалось, что это режиссер Юрий Черный. Прямо как в сказке... Предложил мне поставить сцену драки в ресторане. Я пригласил ребят-борцов из «Динамо», придумал трюки. Две недели мы репетировали, и в фильме «Порт» несколько секунд на экране длилась наша «драка». Много энтузиазма, но без всякого профессионализма...

— А потом?

— Потом был на экране и бандитом, и пиратом, и солдатом, стрелял, умирал, дрался, взрывался — это «для вида»; делал на крыше стойку на руках, падал с палубы, прыгал с мотоцикла на автомобиль — это уже по-настоящему...

О большинстве фильмов, которые называл Жариков, я и понятия не имел. Зато те, что запомнились, — запомнились именно каскадерской работой. «Пираты XX века», «Сыщик», «Д'Артаньян и три мушкетера»... Здесь не рецензия, и потому давать оценку художественным качествам этих фильмов я не собираюсь, но трюковые сцены там — вспомните! — на пятерку! Особенно в фильме «Место встречи изменить нельзя». Там, кстати, даже в титрах фамилии каскадеров Жарикова и Федулова.

— Эпизод, где тяжелый грузовик пробивает парапет и падает в реку, считаю вершиной своей работы в кино, — говорит Владимир, и я чувствую, что он начинает снова волноваться за пережитое. — Режиссер Станислав Говорухин заранее просил меня обдумать: возможно ли это сделать? Мы с Олегом Федуловым решили: можно! Но все же Говорухин пригласил для консультации двух известных автогонщиков. Те приехали, посмотрели наш план: «Нет, ребята, вам это не сделать. Башку разобьете». А мы уже «загорелись» этим трюком, выучили разрешение у режиссера, даже подписку дали: «За наши жизни и здоровье киногоруппа ответственности не несет».

Репетировали сцену две недели; изучали трассу, подходы, рассчитывали скорость. Фильм снимался в Москве. Мы для себя выбрали место на Яузе, у Электрозаводского моста. Подготовили «студебеккер», вынули из кабины все стекла. Наконец день съемки... Он пришелся на конец сентября. Холодно. Наступает вечер. Ждем «режима», то есть нужного освещения — действие должно проходить в темноте. Подъезды перекрыты ГАИ, но на мосту толпа зрителей. Мы уже сидим в машине, а команды все нет, что-то там с камерами заело.

Олег за рулем, я — рядом, держу в руках провода от аккумулятора: мы задумали, чтобы фары машины продолжали гореть под водой... Наконец, видим, машут рукой; мы трогаемся, но к нам бросаются навстречу: оказалось, помахали «просто так»... Пятимся обратно. Ждем. Опять сигналият. Теперь уже по-настоящему. Разгоняемся до шестидесяти километров в час. Машина ударяется колесами о тротуар, подпрыгивает, легко выбивает решетку парапета, и я чувствую, что мы летим. Никаких привязных ремней применить нельзя, мы упираемся во что можем руками, ногами, спинами...

Удара о воду я, например, почти не почувствовал — так напряжены были мышцы. Весь удар приняла на себя машина. Только ощутил воду — плотную, жирную. Задержал дыхание, попытался сориентироваться. Да, машина крышей лежит на дне и почему-то чуть покачивается... Нащупал проем окна, протянул правую руку, она попала в вязкий ил. Значит, уходить надо через левое окно. Олега нет — он, стало быть, уже ушел, теперь моя очередь. Осторожно, чтобы не зацепиться за острые выступы, выдвинулся из окна, оттолкнулся ногами и — наверх. Все!.. Разве все?.. Вынырнул, посмотрелся, увидел катер со спасателями. Медленно поплыл, неудобно в ватнике! Спасатель протянул руку, помог взобраться на катер. «Дай стакан чистой воды!» — прошу спасателя, прикрывая лицо рукой: глаза очень щиплет от речной грязи. Вижу, спасатель выскребает на палубу со стаканом и залпом выпивает воду. «Ты что?» — говорю. Он спохватывается: «Ой, извини! Думал, уже не вынырнешь...»

Потом нам рассказали: когда машина перевернулась, на мосту была полная тишина. Вдруг кто-то крикнул: «Конец ребятам!» Они не знали, что мы просто «держим паузу». А у нас с режиссером было условлено, что Олег под водой отплывет от машины подальше, ведь по сценарию вынырнуть должен только один человек. Олег вынырнул аж под мостом, там его и подобрал катер. А зрители наверху этих нюансов не знали, с кем-то случилась истерика...

Я шел по мосту, с одежды текла вода. Толпа молча расступалась, на меня смотрели с каким-то ужасом, как на выходца с того света... Я не выдержал и побежал. Потом, переодевшись, поймали такси и поехали в гостиницу; шофер сообщил нам, что только что на Электрозаводском мосту автобус с людьми пробил ограждение и упал в воду. Мы расхохотались. Шофер остановил машину: «Ребята, так нельзя! Такими вещами не шутят, там люди погибли»... Но самое смешное, знаешь, в чем? — заулыбался Жариков. — Самая главная кинокамера, одна из трех, та, что должна была снимать нас в кабине крупным планом в момент падения, — не сработала!.. Правда, когда мы об этом узнали, нам почему-то было не до смеха.

...Вот такой он человек, Владимир Жариков, поклонник беспокойного образа жизни. Каскадер, кандидат наук, скоро доктор.

Может быть, его титулы я неправильно расположил местами. Но если на это и обратит кто-нибудь внимание, то не сам Жариков.

*Январь 1985 г.*

## СО Д Е Р Ж А Н И Е

Живая степь . . . . .	3
Сахалинцы . . . . .	6
Трагедия Тигровой балки . . . . .	13
Осторожно: автосервис! . . . . .	20
На вилке у Дуная . . . . .	28
Игра в железки . . . . .	30
Даррелл на Кавказе . . . . .	36
Быть каскадером . . . . .	39

**Борис Михайлович СМИРНОВ**

**НА ВЗГЛЯД РЕПОРТЕРА**

**Редактор М. М. Жигалова**  
**Технический редактор О. Н. Ласточкина**

---

Сдано в набор 30.05.85. Подписано к печати 23.07.85. А 04597.  
Формат 70×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага газетная. Гарнитура «Школьная».  
Высокая печать. Усл. печ. л. 2,10. Учетно-изд. л. 3,10.  
Усл. кр.-отт. 2,28. Тираж 85000. Изд. № 1921.  
Заказ № 881. Цена 20 коп.

---

Ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции типография  
имени В. И. Ленина издательства ЦК КПСС «Правда».  
125865, Москва, А-137, ГСП, ул. «Правды», 24.



## **ВЫИГРЫШЕЙ — ДЕСЯТКИ МИЛЛИОНОВ**

● Билеты спортивной денежно-вещевой лотереи «Спринт» можно приобрести в киосках «Спортлото». Их стоимость — 50 копеек, а в специальных выпусках — один рубль.

● В серии со стоимостью билета 50 копеек разыгрывается 10 автомобилей («Волга», «Жигули», «Москвич», «Запорожец»), три мотоцикла («Днепр», «Иж-Юпитер», «Урал») и денежные суммы от одного до 5 000 рублей.

● В серии со стоимостью билета один рубль разыгрывается двадцать автомобилей, в том числе две «Волги», и денежные суммы от трех до 10 000 рублей.

● «Спринт» — лотерея без тиража. Чтобы узнать результат, достаточно купить билет и вскрыть его. Размеры денежных и наименования вещевых выигрышей указаны на запечатанных в конверты билетах.

● Выигрыши до 25 рублей включительно выплачиваются по месту приобретения билета общественным распространителем. Для получения более крупного денежного или вещевого выигрыша билеты сдаются на экспертизу в Центральную сберегательную кассу или сберегательную кассу первого разряда.

● По окончании экспертизы денежные выигрыши можно получить в сберкассе, а вещевые высылаются в адреса владельцев Роспосылторгом.

● Выигрышный фонд каждой серии составляет 50 процентов суммарной стоимости выпущенных билетов. Доходы лотереи направляются на развитие физкультуры и спорта, главным образом на строительство спортивных сооружений, на организацию массовых соревнований. Общий выигрыш участников лотереи — новые стадионы, дворцы спорта, спортивные залы и бассейны, возможность систематически заниматься физкультурой и спортом, укреплять свое здоровье.

**Главное управление спортивных лотерей  
Спорткомитета СССР**