



ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
BookBox
<https://bookbox.center>

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «BOOKBOX»
**КНИГА
ГОДА
2025**
Победитель литературного конкурса



ИГОРЬ ЧУПРОВ

ВОСПОМИНАНИЯ И РАЗМЫШЛЕНИЯ СТАРОГО ВОДИЛЫ

Игорь Чупров

Воспоминания и размышления старого водилы

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=71865142

Воспоминания и размышления старого водилы:

ISBN 978-5-907925-50-2

Аннотация

«Воспоминания и размышления старого водилы» – это автобиографические заметки о жизни и размышления о важных исторических событиях в СССР и современной России. И. Чупров, выросший в Нарьян-Маре в семье староверов, описывает свой путь, делится личными историями о своей юности и учебе, рассказывает о забавных и порой опасных ситуациях, в которые попадал из-за своей стеснительности.

В книге читатель также найдет аналитические размышления о причинах распада СССР, современной ситуации в России и на Украине. Особое внимание автор уделяет проблемам регионального развития и экономической политики.

Повествование отличается искренностью, сочетанием личных воспоминаний с глубоким анализом социально-политических процессов. Автор не боится высказывать критические суждения и отстаивать собственную позицию по острым вопросам современности.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Воспоминания	6
Как плохо быть стеснительным	6
Приключения на воде	12
Приключения на дорогах	22
Конец ознакомительного фрагмента.	28

Игорь Чупров Воспоминания и размышления старого водителя

*Кто не жалеет об СССР,
тот не имеет сердца,
кто желает возврата в СССР —
не имеет ума.*
В. В. Путин

© Игорь Чупров, 2025

© Издательский дом «BookBox», 2025

Воспоминания

Как плохо быть стеснительным

Вырос я в заполярном Нарьян-Маре в среде глубоко верующих староверок мамы и бабушки. Видимо, поэтому в детстве и чуть не половину своей жизни был до предела стеснительным. Был я тощим, но длинным, и, чтобы не выделяться среди сверстников, постоянно наклонял голову вперёд. В результате вырос сутулым.

Много неприятных для меня и порой просто комичных – для окружающих – моментов я в своей жизни испытал из-за этой проклятой стеснительности, покинув родной Нарьян-Мар в 1958 году.

Расскажу о нескольких из них.

Когда я сдавал последние выпускные экзамены в школе, мой старший брат Иван сдавал экзаменационную сессию в институте физкультуры им. Лесгафта в Ленинграде, где он учился заочно. Иван написал мне, что меня как лыжника из Архангельской области, родины членов сборной СССР по лыжам В. Кузина и В. Кудрина, согласны принять в этот институт вне конкурса.

Обрадованный этим известием, я поехал в Ленинград, где меня Иван встретил, разместил в комнате уехавшего в от-

пуск знакомого преподавателя института и объяснил, как найти приёмную комиссию. Следующий день был выходной, приёмная комиссия не работала. Мы провели его на стадионе и в залах института, где студенты – звёзды советского спорта – готовились к Спартакиаде народов СССР. Иван непрерывно рассказывал и показывал мне, кто есть кто из тренирующихся на стадионе и в залах.

Испугавшись оказаться в среде этих знаменитостей, я всю ночь не спал и к утру решил поступать не в институт физкультуры, а на физический факультет Ленинградского государственного университета (ЛГУ). О существовании этого факультета я знал от одноклассника, который туда поступал, сдавая вступительные экзамены, как представитель нацменьшинства, дома, в Нарьян-Маре.

Я подумал, что если ненцев туда принимают, то и меня, может быть, примут. Мне понадобилось два дня, чтобы набраться смелости и войти в главное здание университета, где находилась приёмная комиссия.

Потолкавшись перед сдачей первого экзамена – по физике – в толпе поступающих (поступало на физфак более 500 человек), понял, что, поменяв физкультуру на физику, я метнулся, что называется, «из огня да в полымя». Многие ребята в руках держали «Сборники задач для поступающих» и учебники по физике, о которых в своём Нарьян-Маре я и слухом не слыхивал. Среди них была группа только что приехавших из Москвы, где они не прошли по конкурсу при

поступлении в МГУ и Физтех. В этих вузах вступительные экзамены специально проводили на месяц раньше, чтобы не прошедшие в них по конкурсу могли, не теряя года, поступить в другие вузы страны.

НО... отступить было уже некуда, и я решил: будь что будет.

Судьбе было угодно, чтобы я стал студентом физфака ЛГУ.

Окончив второй курс университета и получив стипендию за летние месяцы, не стал тратить три дня на дорогу до города Печоры в поезде Ленинград – Воркута и ещё четыре дня на плавание на пароходе от Печоры до Нарьян-Мара, а полетел самолётом. Прямых авиарейсов из Питера до моих родных мест тогда ещё не было. В первый день я долетел до Архангельска, где должен был переночевать. Аэропорт Архангельска тогда находился на Кегострове, на противоположном от города берегу Северной Двины. Мне удалось устроиться в гостиницу в аэропорту. В номере, кроме меня, было ещё пять человек. Они летели в отпуск на материк с полярных станций, расположенных на островах Северного Ледовитого океана. Из разговоров полярников я понял, что отпуска им предоставляли раз в два-три года, зато почти на полгода и выдавали «кучу денег» – отпускных. На станциях из-за «отсутствия наличия спиртного» был сухой закон. И вот, наконец-то они дорвались до него, родимого, – спиртного. У каждого в ногах стояла батарея бутылок, и они, что называ-

ется, «отводили душу». В ту ночь заснуть мне так и не довелось. Вынужден был через каждые полчаса отражать атаки-предложения: «Выпей с нами, студент». А я тогда ещё в рот спиртного не брал.

К утру в комнате от перегара дышать стало нечем, и я решил съездить в город, побродить до вылета и заодно – подышать свежим воздухом. Между Архангельском и Кегостровом осуществлялось регулярное пассажирское сообщение на маленьких судах. В Архангельске они приставали к морскому причалу, высота которого на пару метров превышала высоту палубы судна, курсирующего на Кегостров. Часа за два до отправления самолёта я подошёл к тому месту, где утром высадился на причал, увидел там готовое к отходу судно и по трапу спустился на его палубу, не решившись спросить, куда оно идёт.

После того как команда судна убрала трап и швартовы, а судно начало отваливать от причала, услышал, как один пассажир спросил у другого, когда они приплывут в Северодвинск. Я мгновенно понял, что сел не на то судно, чисто импульсивно рванул на нос судёнышка и с разбега прыгнул на вертикальную поверхность причала, увидев вбитую в неё железную скобу и небольшой выступ – под ней. Руками мне удалось ухватиться за скобу, но ноги на выступ не попали. В результате – повис на руках посредине вертикальной стенки пирса.

Капитан судна тут же дал команду: «Человек за бор-

том!» – услышав которую, дневальные бросились спасать меня. Когда под всеобщий шум и гам меня вытащили на причал и спросили: «Ты что, сумасшедший?» – я ответил: «Нет, просто мне надо на Кегостров». Публика долго потешалась надо мной.

В ноябре 1972 года мне нужно было срочно слетать из Каунаса в Москву на один день. Управившись с делами в Москве, в начале девятого вечером примчался во Внуково и приобрёл билет на самолёт, вылетающий в 21 час «с копейками» в Вильнюс. Когда проходил регистрацию, мне сказали, что посадка на мой рейс уже объявлена. Поэтому я вышел на улицу, увидел самолёт, на который уже заканчивалась посадка, и поспешил к нему. Было темно, мела метель, и проводившие посадку дамы в посадочные талоны пассажиров особо не вглядывались. Самолёт был полупустой, я уселся в первом ряду за столик, на котором лежала газета. Это была «Черноморская здравница» за тот день. И я решил: значит, утром наш борт совершил рейс в Адлер, а сейчас летит в Вильнюс. Когда убрали трап и самолёт стал выруливать на взлётную полосу, услышал голос командира корабля. Он был рад приветствовать пассажиров, совершающих рейс по маршруту Москва – Сочи (аэропорт Адлер)!

А у меня через три дня в Каунасе должна была состояться защита кандидатской диссертации. Поэтому даже дармовая поездка в Сочи из-за ошибки работников аэропорта ме-

ня никак не устраивала. Никого из членов экипажа в пассажирском салоне не было, поэтому я бросился к двери, ведущей в кабину пилотов. Дверь была заперта. На мой стук и крик никто и никак не реагировал. За два года до этого ливтовцы, отец и сын Бразинскасы, совершили кровавый теракт на авиалайнере Ан-24, выполнявшем рейс по маршруту Батуми – Сухуми с 46 пассажирами на борту. В связи с этим на воздушных судах были приняты всевозможные меры предосторожности.

В конце концов, через закрытую дверь меня спросили: «Чего надо?» Я ответил, что у меня билет в Вильнюс, а не в Адлер. После небольшой перебранки на тему, как я тут оказался, командир корабля связался с диспетчерами и спросил: «Что делать с буяном?» Через некоторое время мне передали ответ: если «буян» согласится прыгнуть с высоты порядка 3 метров на бетон взлётной полосы, то дверь откроют; если же нет, то пусть летит в Адлер. Я, не раздумывая, согласился. Мне открыли дверь, и я сиганул в темноту. Когда встал на ноги после не очень удачного приземления, меня спросили: «Ноги целы? Тогда отойди подальше на траву, мы будем взлетать».

Я отошёл, огляделся, увидел вдали огни аэровокзала и во весь дух помчался в их направлении, т. к. мне надо было ещё успеть на свой рейс – в Вильнюс.

Приключения на воде

Если сегодня для управления моторизованным средством передвижения по воде требуются права на его вождение, а средство должно быть зарегистрировано и пройти техосмотр, то в благословенные 50-е годы прошлого столетия достаточно было приобрести или позаимствовать у кого-нибудь такое средство и уметь его завести.

До тех пор, пока на Печоре-реке такими средствами были килевые лодки, оснащённые трёхсильными (мощностью в три лошадиные силы) подвесными моторами и шестисильными стационарными движками «Топчи нога» – так их прозвали в народе за то, что заводить их надо было, долго нажимая ногой на рычаг, – единственное приключение, которое случалось с их владельцами, – это возврат домой на вёслах из-за неумения оживить мотор.

Во второй половине 50-х годов на Печоре появились более совершенные пятисильные подвесные моторы «Стрела» и «ЗиФ-5». Счастливым обладателем «Стрелы» стал родной дядя со стороны матери Иван Яковлевич. С наступлением сенокосной поры он установил мотор на свою лодку, взял на буксир нашу лодку и таким макаром довёз всех нас до сенокосных участков, проплыв сначала около 20 км вниз по Печоре, затем более трёх вверх по реке Куя. Закончив заготовку сена, мы собрались в обратный путь. Но сколько дядя Ва-

ня шнур своего мотора ни дёргал, мотор не заводился. Он по моему совету вывернул свечу и проверил наличие искры. Искра была. Тогда решил открутить от краника подачи топлива стакан, служивший фильтром и отстойником бензина. Это кончилось тем, что стакан он уронил в быстрое течение реки. Обнаружить его на дне мне не удалось. Поохав и поахав: «Вот беда, вот беда», дядюшка решил, что втроём две гружёные лодки против течения Печоры доставить в город нам будет не под силу. Значит, кому-то надо топтать в город за подмогой. А топтать надо было по тундре около 30 вёрст, и на пути к городу преодолеть водную преграду – viscosity, вытекающую из озера, не широкую, но глубиной под 2 метра.

Тем временем я перерыл всё, что было в лодках, и обнаружил стеклянную баночку из-под мази от комаров и обрывок шпагата. Примерил баночку на место стакана – она оказалась подходящего диаметра. Тогда, чтобы мать не бранилась, что порчу сапоги, ушёл на берег за куст ивы и ножом отрезал верхнюю часть голенища своего сапога. Затем попросил дядю дать мне час времени.

За этот час мне удалось с помощью обрезка голенища и шпагата приспособить баночку вместо утопленного стакана. После чего я выкрутил свечу из мотора, прокалил её на огне, вернул на место и где-то с третьего-четвёртого раза завёл мотор. Дядя почесал затылок и произнёс: «Да! Голь на выдумки хитра».

Когда я заканчивал школу, в продаже появились десятилитровые моторы «Москва» и первые «Казанки» – лодки с плоским днищем, способные под действием достаточно мощного мотора выходить на режим глиссирования, т. е. уже не плыть по реке, а почти лететь над её поверхностью.

Как и всё более или менее ходовое во времена СССР, «Казанки» были большим дефицитом. Поэтому умельцы стали строить из подручных материалов их подобия. Приехав на летние каникулы после первого курса учёбы в университете, нашёл у брата такое подобие и мотор «Москва». В первый же погожий солнечный день решил испытать их. Лодка была меньше и легче серийной «Казанки», поэтому буквально взлетала над водой, даже если мотор работал не в полную силу. День был не только солнечный, но и без ветра. Поверхность воды перед носом лодки была как зеркало, отражающее солнечные лучи. Выехав из Кармановской курьи на ширь Городецкого шара в направлении села Тельвиска, поворотом ручки управления газом (оборотами мотора) подобрал режим движения лодки, отпустил ручку и стал корректировать курс лодки лёгкими наклонами тела влево и вправо. Лодка стремительно летела вперёд, а я, наслаждаясь ощущением полёта, задумался о чём-то и перестал контролировать курс. Кончилось это тем, что лодка со всего хода вылетела на берег, при этом водитель её из кормы лодки перелетел в её нос. А мотор, потеряв на берегу сопротивление воды, стал оглашать всю округу диким рёвом. В голове, левой руке

и ноге почувствовал сильную боль от удара. Но мне было не до боли. Надо было срочно заглушить мотор, пока он не рассыпался на части. Заглушив мотор, обнаружил, что верхняя доска кормы, к которой он крепился, раскололась. Поэтому домой мне пришлось, несмотря на полученные ушибы, добираться на вёслах.

Через пару лет у брата Ивана появилась «Казанка», на которой я отправился в низовья Печоры на озеро Кодол, где сегодня, если верить рассказам бывалых, стоят нефтегазовые вышки. Заполнив тару морошкой, собрался в обратный путь, но этому воспрепятствовал штормовой западный ветер. Чтобы мать дома не начала бить тревогу, решил шарами под прикрытием берега добраться хотя бы до Угольной.

«Казанка» брата была из первых выпусков, которые не имели приклёпанных к бортам в кормовой части дополнительных герметичных булей. Були расширяли плоскую кормовую часть днища лодки, повышали её остойчивость. На лодках без булей было очень опасно выходить на режим глиссирования в ветреную погоду, особенно в тех случаях, когда ветер встречно-боковой. Тем более что при этом получался не режим глиссирования, а режим прыгания с одной волны на другую.

Мне было известно, что в обществе рыболовов и охотников Ненецкого округа уже появился длинный список его членов, уехавших на «Казанках» на охоту и рыбалку навсегда.

Поэтому, чтобы не попасть в тот траурный список – не оказаться в положении кверху дном, непрерывно вращал ручку газа, добавляя обороты мотора, чтобы залезть на очередную волну, и затем сбрасывал газ, чтобы лодка плавно спустилась с гребня волны. Естественно, что при такой манере езды всё моё внимание было сосредоточено на волнах и принятии мер, чтобы очередной девятый вал не стал для меня роковым. Поэтому не заметил, как попал в шар (или курью), ведущий в деревню Красное, а не в город. Не зная, будет ли из него выход в Печору в районе деревни, решил повернуть назад. На самом подходе к Угольной, где спрятаться от огромных волн на километровой шири Печоры было уже не за что, у меня заглох мотор. Сообразив, что, пока блудил по шарам, израсходовал весь бак горючего, бросился в нос лодки, чтобы из канистры перелить бензин в бак мотора. Пока я там копался, лодку развернуло, поставило бортом к волне и пару раз захлестнуло. Двинувшись в корму, чтобы завести мотор, к своему ужасу заметил, что при моём приближении к мотору вся вода, скопившаяся в лодке, тоже устремляется в корму, отчего корма уходит под воду. Оказалось, что вода в лодке появилась не только от волн, захлестнувших «Казанку», но и из отверстия в корме, которое забыл закрыть. Открыл я его для того, чтобы вода, попавшая в лодку от волн при езде по шарам, автоматически вытекала из неё. При работающем моторе торец кормы поднимается над водой, и вода из лодки через отверстие стекает за борт.

Оценив сложившуюся ситуацию, понял, что единственная возможность спастись – успеть на вёслах добраться до берега, прежде чем лодка от воды, поступающей в неё, затонет.

Моя борьба со стихией закончилась в пяти метрах от берега, когда очередной девятый вал своим мощным накатом на берег накрыл корму лодки. А я успел выскочить из неё и, погрузившись в воду по пояс, почувствовал твердь под ногами.

Вылив воду из лодки, навёл в ней порядок и задумался, как через почти морской прибой добраться до глубины, где можно будет завести мотор. Решил попробовать сделать это с помощью якоря. Для этого развернул лодку носом в реку, забрёл в воду почти по пояс, толкнул лодку вперёд, сколько мог. Быстренько забрался в неё, схватил якорь и швырнул его в реку. Но мой манёвр не удался: берег в том месте был слишком приглубый, в результате якорь опустился на глубину почти под самой лодкой. Пришлось срочно выбрать якорь, сесть за вёсла и начать бороться с набегавшими волнами. Борьба была отчаянной и долгой, так как «Казанки» не приспособлены для хода под вёслами в штормовую погоду. Отплыв от берега метров на тридцать, бросился в корму заводить мотор. Но он не заводился, проклятый. Не успел несколько раз намотать на ротор мотора шнур и дёрнуть его, как лодка оказалась снова выброшенной на берег. Только с третьей попытки мне удалось отъехать от берега на достаточное расстояние, чтобы успеть завести мотор.

Лет через десять у Ивана появилась более устойчивая к штормам и комфортабельная лодка «Прогресс» с баранкой рулевого управления, брезентовым тентом над пассажирами и двадцатисильным мотором «Вихрь» на корме. На «Прогрессе» мы отправились вниз по Печоре до озера под названием Голодная Губа. Это большое мелководное озеро считалось нерестилищем белого лосося, поэтому лов рыбы там был запрещён. Мы поехали за морошкой и утками. Туда добрались без особых приключений. Озеро находится в стороне от основных водных магистралей на большом удалении от города (50 км, если не более). Потому других сборщиков морошки там не было. В конце недели собрались в обратный путь, хотя из-за поднявшегося сильного ветра озеро больше смахивало на штормовое море. Случилось так, что мы, не имея календаря, перепутали дни недели, в чём окончательно убедились утром в воскресенье. А на понедельник у Ивана был билет на самолёт в Архангельск, на котором он должен был улететь в командировку.

По сему случаю решили не ждать больше у моря погоды, а трогаться в обратный путь. В озеро мы попали из шара, по протоке, вход из которой в мелководное озеро был размечен вехами. Когда мы подъехали к месту выхода из озера в протоку, то вех не нашли. Сильным ветром и волнами их пригнуло ко дну. Попробовали попасть в протоку наугад. Но тяжёлый «Прогресс» сел на мель. Пришлось мотор заглушить

и попытаться, толкаясь вёслами с двух бортов, добраться до протоки. Толкались до тех пор, пока «Прогресс» окончательно не обмелился, хотя до берега было не менее сотни метров. У Ивана был мощный бинокль, с которым он залез на нос лодки и стал внимательно изучать береговую линию озера. В результате ему удалось рассмотреть одну вежу, воткнутую в берег в самом устье протоки. Он сообщил мне, что расстояние до неё метров 200. К этому времени волны нашу лодку плотно посадили на грунт. Нам ничего не оставалось, как спрыгнуть за борт и где по колено, а где и по пояс в воде тянуть эти 200 метров «Прогресс» по скользкому илу, спотыкаясь и падая под напором волн.

Мокрые с ног до головы, добрались мы до протоки, после чего завели мотор и поехали. Первые десятки километров нам предстояло преодолеть по сравнительно узким водоёмам, на которых не было большой волны. Поэтому мы развели примус, вскипятили чай и по очереди стали сушиться возле примуса.

При выезде на Печору, у бывшего рыбоприёмного пункта Месино, увидели, как по ней катят валы с белыми пенными гребешками. На наше счастье, ветер дул со стороны левого берега Печоры, под прикрытием которого мы и продолжили своё плавание до стоянки косарей совхоза на острове Киселичный. На стоянке оказалось необычно многолюдно. У берега стояло с десятков моторных лодок, а с прилука (крутого берега) нам призывно махали руками мужики.

Иван причалил к берегу, и мы поднялись на прилук. Знакомые брату мужики сказали, что они тут пережидают штормовой ветер, так как на Печору напротив лесозавода не то что выехать – смотреть страшно: такой по ней идёт накат волн. Нам предложили зайти в дом, чтобы у жарко натопленной печи обогреться, обсушиться и принять чайку с согревающим. Но брат ответил, что он сегодня должен быть в городе, а уже темнеет. Потому мы решили рискнуть – пересечь бушующую Печору. Тем более что у нас была не «Казанка», а более мореходный «Прогресс». Мы долили бензина в бак, проверили крепление тента, мотора и исправность рулевого управления. После чего распределили роли: Иван сидит за рулём, я – на корме у мотора для оперативного устранения последствий возможных ЧП. Ни лодка, ни мотор не подвели нас, несмотря на то, что «Прогресс», скатываясь с гребня очередной волны, зарывался в воду так, что весь нос его оказывался под водой и брата спасало от неё только лобовое стекло. Мы благополучно добрались до дома.

В середине 70-х годов перед моим приездом в отпуск на родину Иван приобрёл новый тридцатисильный мотор «Вихрь». Установив новый мотор на лодку, мы отправились вверх по Печоре, а затем по Голубковскому шару поохотиться на гусей и уток. Когда отъехали от города более чем на 30 вёрст, мотор вдруг заглох, и завести его нам больше не удалось. Поэтому мы пристали к берегу, сняли мотор с кормы и обследовали его. В результате выяснили, что сломалась

перекаленная пружинка прерывателя зажигания.

Запасной пружинки не было не только у нас, но и, гарантированно, на 30 вёрст в округе. Пока брат размышлял, что делать дальше, как вернуться в город, я снял брюки. Братец с издёвкой спросил: «Что, вплавь домой собрался?» – «Нет, собрался прерыватель твоего нового мотора ремонтировать», – ответил я. После брюк снял и трусы. Иван от изумления раскрыл рот. С помощью ножа я вытащил из трусов резинку и минут через 20 приспособил её вместо пружинки прерывателя. Брат ещё больше удивился, когда его мотор с моей резинкой завёлся и довёз нас до дома.

Приключения на дорогах

Вечером 11 октября 2013 года после очередной встречи батьки Лукашенко с российскими журналистами в одном из СМИ я прочёл сообщение:

«Президент Белоруссии Александр Лукашенко впервые рассказал, как он боролся с преступностью на дорогах своей страны в 90-х годах прошлого века. Напомним, что в те годы проехать на купленной в Германии иномарке или на грузовике с товаром по Белоруссии было весьма проблематично – приходилось постоянно платить дань бандитам, которые дежурили на трассе и нападали на водителей.

По словам господина Лукашенко, он был вынужден отдать приказ... расстреливать таких бандитов на месте! „Собрали несколько групп, «крутые» автомобили взяли и устроили ловушки на этой трассе, от вашей границы до Бреста. Всех, кто сопротивлялся из бандитов, расстреливали на месте. Три группы таких уничтожили – четвёртой не было“».

Прочитав это сообщение, невольно вспомнил, как покупал в 1996 году на автомобильной барахолке Минска машину и перегонял её в Курск, а также о сборщиках дани на дорогах тех лет – с жезлом инспектора ГАИ в руках, и понял, что не засну, пока не зафиксирую нахлынувшие воспоминания в памяти ЭВМ.

Усевшись за компьютер, вдруг вспомнил, что через пару

месяцев наступит, думаю, знаменательная для любого водителя дата: 50 лет, как я за рулём, и... решил начать свою автобиографию водителя с воспоминаний о далёком 1964 году.

То были годы расцвета советского автопрома!

Горьковским автомобильным заводом (ГАЗ) выпускалась знаменитая «Волга» ГАЗ-21.

Московским заводом малолитражных автомобилей (МЗМА) был начат выпуск новой модели «Москвич-408».

Запорожский автомобильный завод Украины освоил выпуск автомобильчика ЗАЗ-965, вошедшего в историю как «горбатый запорожец».

«Волга» ГАЗ-21 стоила, кажется, 5 с половиной тысяч рублей. Немного дешевле был «Москвич».

Значительно дешевле в то время был «Запорожец» – 1200 рублей. Поэтому первая партия «Запорожцев» вмиг разошлась по заждавшимся очередникам, готовым простить все его недостатки. Тем более что за «Волгами» и «Москвичами», при суммарном объёме продаж их населению огромной страны под названием СССР около 100 тысяч автомобилей в год, в очереди можно было простоять 5–10 лет, а то и до конца жизни.

Рынка бэушных авто тогда не было. Вернее, он был, но цены там оказывались выше тех, по которым продавало новые автомобили государство, порой в несколько раз. Особенно этим славились Грузия и Прибалтика, где я оказался (в Каунасе) по распределению после окончания университета.

Зарплата инженера – молодого специалиста – была тогда 100 рублей. Следовательно, даже откладывая ежемесячно треть зарплаты, приобрести авто я смог бы не ранее чем через десяток лет.

Поэтому свои мечты устремил на более доступное средство передвижения – мотоцикл. Многие в те годы катались с ветерком на шикарных «Явах», поставляемых в СССР из Чехословакии, или на отечественных ИЖах.

Но и они мне были не по карману.

Моей зарплаты в первый год работы в Каунасе хватило только на спортивный велосипед, на котором за год исколесил все окрестности – от Вилькии и Ионавы на севере, до Бирштонаса и Казлу-Руда на юге.

Через год я получил права водителя и приобрёл продаваемый в кредит мотоцикл «Ковровец», который стоил 470 рублей. И на нём уже изучил всю территорию Литвы. Наверно, никто в НИИ, где я работал, не знал её лучше меня. Был я тогда холостым, бензин стоил дешевле газировки. Рабочий день оканчивался в 16 часов. Телевизора у меня ещё не было. Поэтому вторую половину дня проводил в седле «Ковровца».

В Литве ещё существовали многочисленные хутора. При этом в районе городов Ионава и Укмерге стояло довольно много хуторов русских староверов, осевших там ещё во времена неистового протопопа Аввакума. Я безошибочно на-

учился отличать хутор литовский от хутора русского. Если на хуторе только баня и картошка, то хутор русский. Если нет бани, но много фруктовых деревьев и ягодных кустов, то — литовский.

В 1968 году я женился.

По дорогам Литвы на моём «Ковровце» мы стали колесить уже вдвоём с женой Ниной. На следующий год летом отправились в первую поездку на берег Балтийского моря в лагерь отдыха нашего института в посёлке Швянтойи, что в 15 км от Паланги. Проехать нам предстояло почти 270 км, а дожди в Литве не редкость. Поэтому мы оделись в зимние спортивные ботинки, толстые тёплые брюки, свитера и куртки на поролоне. На головах шлемы, а на руках кожаные краги. Всё это спасло нас от серьёзных травм, когда на скорости около 100 км/ч у мотоцикла лопнула цепь, заклинившая заднее колесо. Ещё метров пятьдесят я пытался удерживать равновесие, но заклиненное колесо вырвалось из вилки, мы хлопнулись на бок и ещё метров пятьдесят вместе с мотоциклом юзом скользили по наждаку асфальта. Было раннее утро, поэтому другого транспорта на шоссе не оказалось.

Для Нины всё закончилось порванной одеждой, стёсаным об асфальт шлемом и синяками, а у меня, кроме этого, от удара об асфальт онемели пальцы на правой ноге. Появилась боль в тазобедренном суставе.

Несмотря на это, мы на попутном грузовике со своим мотоциклом вернулись в Каунас, за два дня его отремонтиро-

вали и снова поехали в Швянтойи.

В 1970 году у нас родилась дочка Иринка. Кататься втроём на купленном в кредит «Ковровце» стало невозможно, а мотоциклы с коляской, как и авто, в Литве были страшным дефицитом. Поэтому я приобрёл подержанный «Урал» в Нарьян-Маре и отправил его контейнером в Каунас. Там я коляску переделал с помощью брезента в кибитку, тем самым решив проблему семейного транспорта. Теперь мы втроём стали ездить купаться на берег Каунасского водохранилища, в лес по грибы и ягоды и даже на Балтийское море в Швянтойи.

К сожалению, «Урал», исправно служивший своим владельцам в условиях российского бездорожья, оказался не очень пригоден для езды по литовским дорогам, позволявшим ехать со скоростью 70–80 км/ч и более (ограничения скорости 90 км/ч тогда ещё не было). Через 50–100 км такой езды двигатель и кардан заднего колеса «Урала» перегревались. Из кардана на спицы колеса начинало течь масло, в результате обувь и брюки заднего пассажира оказывались испачканными. Свечи двигателя забрасывало маслом, и их приходилось довольно часто выкручивать и чистить. В результате резьба в алюминиевой головке цилиндров сносилась. Однажды, при возвращении с берега Балтики, при натужном подъёме в гору одну свечу вырвало из размолотой резьбы головки правого цилиндра, двигатель заглох.

К счастью, в сумке с инструментами у меня нашёлся под-

ходящий кусок проволоки, с помощью которого удалось как-то установить свечу на место и завести двигатель. Но, как только я тронулся с места и прибавил газа, при сжатии газов поршнем свечу снова стало выталкивать из цилиндра. Хорошо, что у меня были ботинки на толстой подошве. Наступив на колпачок провода зажигания, вдавил свечу на место. Для этого мне пришлось привстать с седла и в таком положении ехать до Каунаса более 100 км.

Заменяв головку цилиндра, погнал мотоцикл на барахолку с твёрдым намерением домой его больше не пригонять, то есть продать по любой цене. Тот день оказался последним в моей карьере водителя мотоциклов.

В общей сложности на двух мотоциклах я проехал огромное по тем временам расстояние – более 200 тысяч км, заработав с десятков дырок в талоне предупреждений и одну пересдачу экзамена по правилам вождения за три дырки в течение года.

Инспектора ГАИ в Литве были строгие, особенно к русским, а я, хотя и спорил с ними иногда, из принципа ни разу в жизни дать на лапу инспектору не пытался.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

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

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