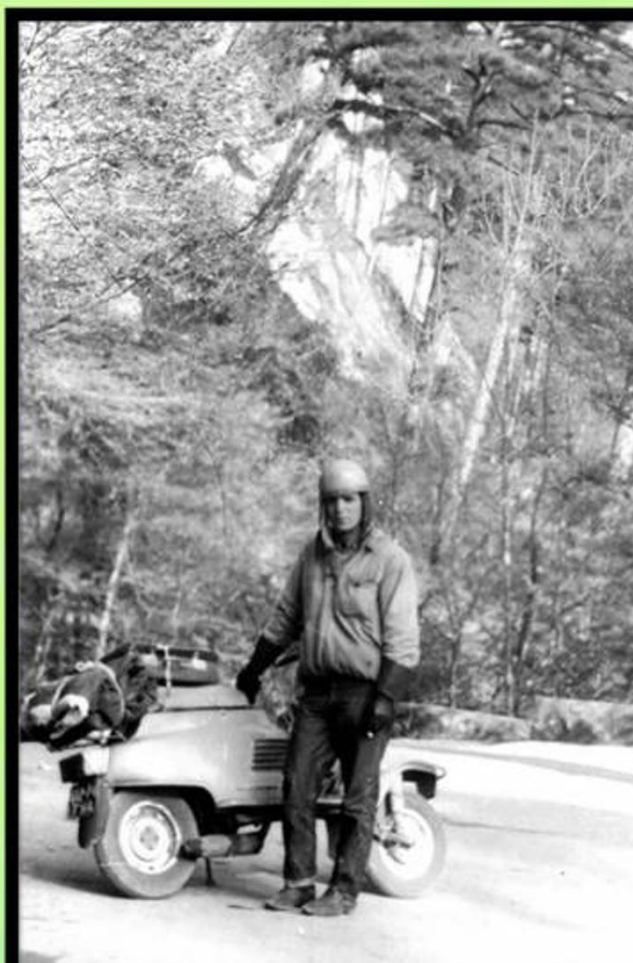


Станислав и Людмила Воронины



Рассказы

18+

Станислав Воронин
Рассказы и басня

«Автор»

2026

Воронин С. Д.

Рассказы и басня / С. Д. Воронин — «Автор», 2026

Книга состоит из четырёх рассказов и одной басни. Фото на титульном листе моё и соавтора, моего мужа. Фотографии, которые я использовала в рассказах взяты из личного архива, на них - Станислав Воронин в юности ("Вятка"), моя свекровь с родственниками ("Воспоминания о Дьяково"), Станислав Воронин на современном фото. Иллюстрацию к моей басне я сделала с помощью нейросети ГигаЧат по моему заказу, соответствующему содержанию басни.

© Воронин С. Д., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Рассказы.	7
«Вятка».	7
Дядя Коля.	17
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Станислав Воронин, Людмила Воронина

Рассказы и басня

Станислав и Людмила Воронины.
Оформление Людмилы Ворониной.
Тула. 2026 год.



Станислав и Людмила Воронины.

Оглавление

Рассказы.

«Вятка».

Дядя Коля.

Воспоминания о Дьяково.

Хлеб.

Басня.

Жар-Птица и Паук.

Рассказы.

«Вятка».

В 60-ые годы в Мясново, в районе улицы Шоссейной, располагался вещевой рынок. Помимо всякой всячины, там продавали запчасти для мотоциклов и мотороллеров. На этом рынке по выходным собирались все тульские мотолюбители. Не только для того, чтобы приобрести какую-нибудь деталь, но и для того, чтобы пообщаться, поделиться опытом, рассказать о приключениях, произошедших во время поездки на железном коне.

Приезжал туда и я, так как имел прекрасную машину – мотороллер «Вятка ВП-150». Неповоротная фара и переднее крыло были заимствованы у автомобиля. Кожух, закрывающий мотор, был обтекаемой формы, в отличие от мотороллеров старой модели, на которых этот кожух состоял из двух выпуклых половинок, за что среди мотоциклистов такие мотороллеры именовались «с яйцами». Но самым шиком считался по тем временам чехословацкий мотоцикл «Ява-350», обладатели такой техники были счастливцами и высокомерно говорили, что у них «кубы». Красный цвет, никелированные бак, глушитель, передняя вилка и обода вызывали восхищение, а если ещё учесть его мощность в 18 лошадиных сил, которая делала его недостижимым по скорости, то восторгу не было предела! Но я очень гордился своей «Вяткой» и даже видел её преимущества перед «кубами». Прежде всего, на ней было удобно сидеть, как на стуле, во-вторых, щиток закрывал ноги от грязи. К тому же я сделал ветровое стекло, которое хоть и добавляло сопротивление, но надёжно закрывало лицо от ветра и дождя.

А впервые я познакомился с мототехникой в детстве, когда учился классе в шестом. Мой отец купил у дальнего родственника мотоцикл «Харлей-Девидсон». Машина напоминала огромного быка, руль был очень широкий, руки приходилось разводить на максимальную ширину, чтобы взяться за ручки, двигатель был четырёхцилиндровый. Задние амортизаторы отсутствовали, зато седло радовало своей формой, сидеть было удобно, как в кресле, оно имело большую пружину, на нём можно было качаться. Чтобы стронуться с места, приходилось проделывать довольно сложные акробатические этюды: левой ногой выжимать сцепление, правой рукой включать передачу, при этом отбрасывать руль, а чтобы не упасть, правой ногой упираться в землю. Затем левой ногой отпускать сцепление, правой рукой снова браться за руль, прибавлять газ и только после этого начинать движение. Несмотря на некоторые неудобства «Харлея», мы всей семьёй часто ездили по праздникам в соседнюю деревню к родственникам. Отец садился за руль, мать – на багажник, впереди на бензобак сажали Серёжу, моего младшего брата, а я размещался между отцом и мамой. К тому же отец на нём ездил на работу. Мы всегда знали, когда он возвращался домой, потому что мотоцикл так громко работал, что его было слышно километров за пять. Потом отец продал «Харлея» в соседнюю деревню. Мы знали, что на нём ездят, потому что слышали знакомый рёв. А мы купили «Иж-49», а позже – «Урал», который в деревне просто незаменим. На нём мы и возили сено, и ездили продавать яблоки на станцию, на него смело можно было посадить человек десять. Отец не разрешал нам кататься на «Урале», но когда он засыпал, мама не возражала против наших ночных поездок по соседней деревне. Когда я уже учился в институте на первом курсе, часто ездил домой, и однажды мой брат Сергей рассказал, что отец всё-таки увидел его катающимся на «Урале», да не одного, а с семьёй подружками! Но ругаться не стал и на первый раз простил.

Мотоциклисты (слова «байкер» мы тогда и не слышали), придя на рынок, любили похвастать своими путешествиями. Кто-то ездил по городу, кто-то на дачу, кто-то осмелился съездить в Москву. Мне приходилось ездить летом в Москву за продуктами на «Вятке». Дальше всех удалось прокатиться на «Яве» моему другу Юре, в Ленинград.

А я очень хотел увидеть море! Мне в ту пору было 19 лет, и я ни разу там не был. Ехать одному мне казалось рискованным мероприятием. Я поделился своими мыслями с коллегами на очередном собрании в Мясново. Но даже хозяева «Явы» сочли такую экскурсию невозможной. Однако всё же чудом я уговорил своего приятеля Диму составить мне компанию.

Мы стали собираться в дорогу. Взяли камеры, резиновые заплатки, клей, цепи, шестерёнки... Набралось полрюкзака. Ещё один мой приятель, Борис, принёс мне чехол от спортивного мата. Я вставил в него надувной матрац и пришил марлю, чтобы защититься от комаров. Сделал профилактику своей «Вятке». Единственное, что мне не удалось починить – это ручной тормоз. Решил ехать без него, на одном заднем.

Накануне отъезда, вечером, во время последних приготовлений ко мне пришёл Дима и, виновато пряча глаза, сказал, что передумал ехать со мной. У Димы тоже была «Вятка», «с яйцами», но надёжнее моей. Моя уже успела побывать в аварии, её легонько поцеловал грузовик, отчего она получила деформацию кожуха и рамы. Произошло это в Новомосковске, когда я был там в командировке со своим коллегой, тоже Стасом. На одном из перекрёстков, из-за высоких неподрезанных кустов, на повороте, мою «Вятку» не заметил водитель грузовика и просто сбил меня. Спасло нас то, что грузовик ехал очень медленно, и мы отделались лёгкими ушибами и ссадинами.

Я больше не стал убеждать Диму. Поскольку у меня всё было готово к дороге, продуманы все детали путешествия, я решил ехать один. Борис посоветовал взять с собой хлеб, соль и воду. Я добавил ещё к этому рациону крутые яйца, лук и пару банок «завтрака туриста». К тому же у меня было целых пятнадцать рублей! Мама, как могла, отговаривала меня от моей затеи, но это было бесполезно, я очень хотел искупаться в море и полюбоваться горами. Впереди были майские праздники и несколько отгулов на работе, так что дней одиннадцать можно было отдыхать. Я был уверен, что сумею доехать до Ялты, несмотря на некоторые неисправности своего мотороллера. А на месте подремонтировал бы его и отправился обратно.

Рано утром 1 мая я выехал из дома.

Погода стояла отличная, на деревьях висела ещё слабая дымка зелени, ветерок легко трепал мою штормовку, подаренную двоюродным братом отца. В то время штормовка с капюшоном, с карманами на клапанах, с резинками на рукавах была большим дефицитом. Мой дядя, Семён Андреевич, работал в тайге лесничим. В марте 1953 года он прислал нам посылку: деревянный ящичек, доверху наполненный кедровыми орехами, на крышке которого была нарисована масляными красками роза. Эта фанера ещё долго как картина висела в нашем доме, пока её не изъел жучок. Я, хоть тогда и был маленький, но запомнил этот эпизод ещё и потому, что, когда мы открывали посылку, по радио передали о смерти Сталина, и мой дядя Вася (он приезжал к нам в отпуск) заплакал. Я очень удивился, ведь он служил в Псковской области в инженерных войсках, но виду не подал. А Семён Андреевич жил в Видном Московской области. Я приезжал к нему в гости, вот тогда он и подарил мне свою штормовку. В таком обмундировании он ходил по тайге, и оно надёжно защищало тело от клещей.

На голову я надел шлем, правда, он был неудобный, отсутствовал козырёк, а застёжки больно врезались в подбородок, и некрасивый, в форме яйца. Но всё это отступало на задний план, ведь я ехал к морю!

Орёл, Курск, Белгород... Первая неполадка произошла за Белгородом. Но она не была неожиданной. Мотороллер начал работать с перебоями, и я понял, что сбился момент установки зажигания. Это технический недостаток конструкции, но он легко устранялся. Я доехал по указателю до станции АЗС (заодно и заправиться) и стал устранять неисправность. Ко мне тут же подошли водители поговорить, очень удивлялись, глядя на номера, что один еду в такую даль, предлагали свою помощь. Но я сам смог всё починить. Тогда они бесплатно снабдили меня горючим и дали несколько контактов прерывателя. От этого я, конечно, не отказался.

Часов в пять вечера я продолжил свой путь. Между Харьковом и Запорожьем, почувствовав усталость, я решил остановиться на ночлег. Стал подыскивать место. В поле проводить ночь не хотелось, хоть было тепло. На дороге показалась автобусная остановка, на которой располагался очень нарядный павильончик. Окна в нём были застеклены, внутри чисто, даже окурки на полу не валялись. Не было только двери. Загнав внутрь «Вятку», расстелив на полу свою постель и поужинав, я засомневался, можно ли мне здесь заночевать. Но потом решил, что ночью вряд ли кто-то сюда войдёт, а рано утром я уже уеду. Так и получилось. Меня никто не потревожил. Утром, выйдя из остановки, я долго не мог сообразить, в какую сторону надо ехать. Дело в том, что павильон, в котором я заночевал, находился не по ходу моего движения, а на противоположной стороне, то есть, я пересекал дорогу, чтобы в него попасть. Потом я увидел следы от своего мотороллера, и всё встало на свои места. Позавтракать решил позже и отправился в путь.

В районе Запорожья я остановился возле внушительной по содержанию, хоть и коротенькой надписи на плакате, прибитом на столбе: «От Москвы 1000 км». Меня охватило чувство гордости, ведь я уже преодолел такое расстояние! Я стал ждать какую-нибудь машину, держа фотоаппарат в поднятой руке. Она скоро показалась, из неё вышел шофёр, понявший моё желание. Он не поверил своим глазам, увидав, откуда я приехал, и с уважением взялся за фотоаппарат. До моря оставалось всего каких-то 300 километров!

Дорога до Мелитополя показалась мне очень утомительной и однообразной, она была без поворотов и тянулась по ровной степи. Меня кидало в сон, но желание быстрее добраться до моря придавало силы.

Закончилась степь, и по обе стороны дороги раскинулось озеро Сиваш. Берега были белыми от застывшей и превратившейся в соль пены. Я решил проверить, действительно ли это соль. Остановившись, я помазал пальцы в этой пене и лизнул руку. Лучше бы я этого не делал, голая соль!

Стало темнеть, и я поспешил выехать с озера, где воздух был влажным, чтобы подыскать место для ночёвки.

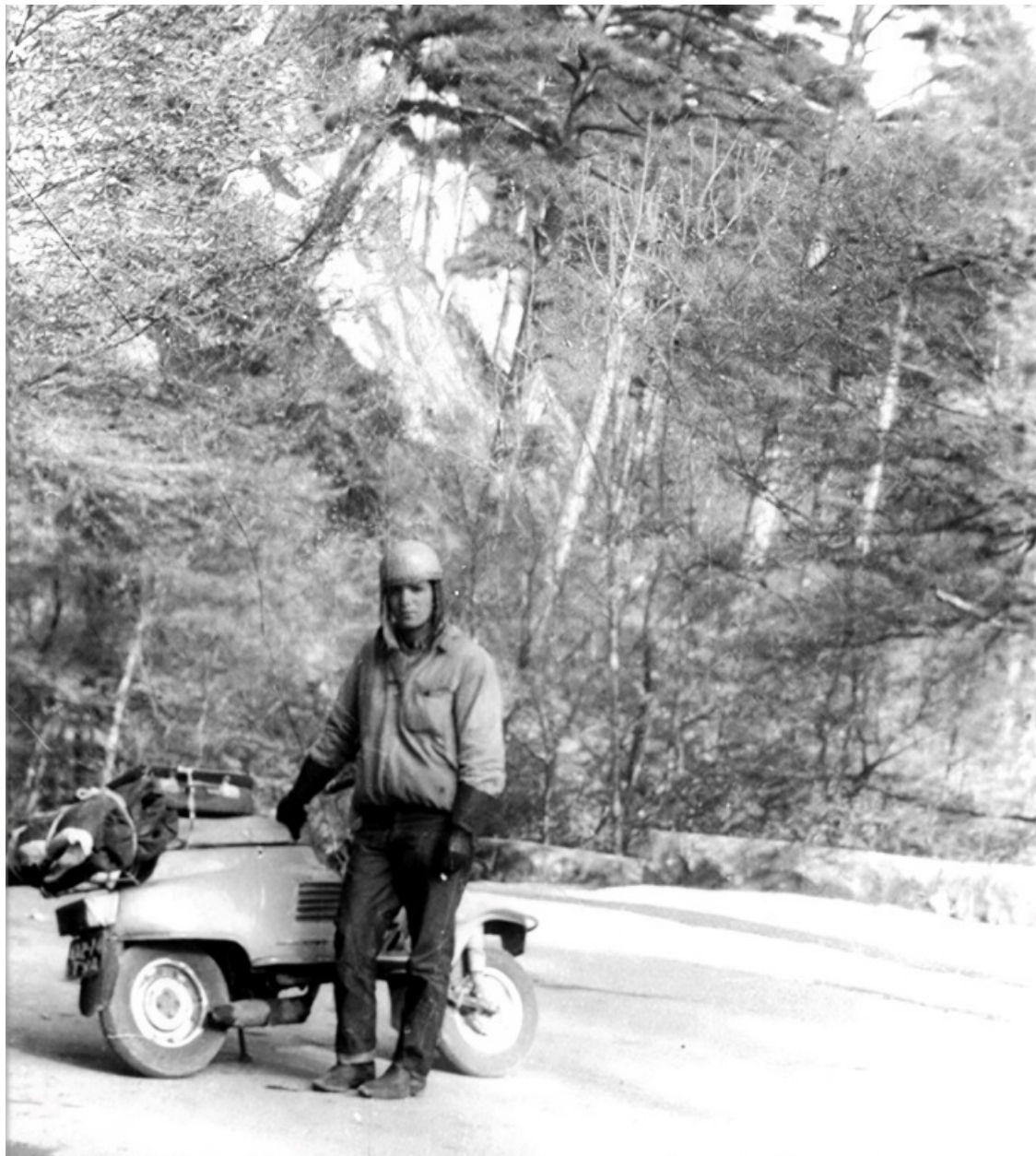


Симферополь, май 1967 года.

Перед Симферополем я остановился в посадке. Ночевать в городе неудобно, ехать ночью по горам не хотелось, я должен был увидеть их при дневном свете. Я надул свой матрасик, поужинал яйцами с луком и хлебом и лёг спать.

Проснувшись, решил позавтракать на берегу моря. Его близость уже ощущалась: воздух стал прозрачным и плотным, с упоительным запахом. Остался позади чистенький Симферополь, широкая дорога незаметно поднималась вверх. Я понял это, так как мотороллер перестал тянуть, и я вынужден был переключиться на вторую передачу. По бокам дороги горы покрывал сплошной зелёный ковёр, обочины были выложены камнем. Красота! Только по работе мотора я понял, что начался спуск, хотя мне казалось, что продолжается подъём. Так происходило несколько раз. Спуски и подъёмы были с закрытыми поворотами. Я вспомнил, что при закрытых поворотах надо держаться как можно правее, с тем расчётом, чтобы при внезапном появлении встречного транспорта, оставался безопасный интервал. Любование красотами гор я отложил на потом, очень хотелось увидеть море!

И вдруг с высоты мне открылась необыкновенная картина. Внизу показалось море, оно действительно было чёрного цвета, на берегу стоял город, над которым нависала гора. Это была Ялта. Я долго стоял, вглядываясь в детали этой чудесной живой картины. Перед въездом в Ялту, на заправке, я спросил название горы, у подножия которой стоял. «Ай-Петри», - ответили мне. Я сфотографировался там на память.



Ай-Петри, май 1967 года.

Спуск не занял много времени; окрылённый близостью моря, я мчался к нему через город. И тут раздался недружелюбный свисток гаишника в мой адрес. Пришлось остановиться. Милиционер сказал, что я въехал в пешеходную зону, правда, никаких пешеходов не было, и потребовал с меня штраф в один рубль. Я стал его уговаривать, показывать на номера, чтобы он осознал, откуда я приехал. Но представитель правопорядка, пока мы пререкались, заметил предательски болтающуюся ручку ручного переднего тормоза и с удвоенной энергией стал требовать деньги. Мол, по горам, да на одном заднем! Я возмутился, в такой дальней дороге мало

ли что может случиться, хотя с такой неисправностью я выехал из Тулы. Мне ужасно жалко было отдавать целый рубль! В пути все, кто видел, откуда и на чём я еду, помогли мне. Но сотрудник ГАИ хладнокровно заставил всё-таки меня уплатить штраф. Это происшествие до сих пор вызывает во мне неприятные ощущения, до сих пор мне жаль того рубля, который вполне можно было бы и простить. Отдавая ему свой кровный рубль, с напрасной надеждой, что проснувшаяся совесть не позволит его забрать, я спросил, как же мне тогда проехать к морю. Он посоветовал продолжать ехать по пешеходной зоне, раз уж уплачен штраф.

Подъехав к воде, я умылся, чисто символически помыл свою «Вятку». Ко мне подошли пограничники и сказали, чтобы я отошёл подальше метров на двести, здесь запрещались остановки ввиду близости какого-то важного объекта. Я отъехал, окончательно привёл себя в порядок. Вода была холодная, кололась иголочками, освежала и действительно была солёная на вкус. Это была настоящая морская вода, и море плескалось у моих ног! Ура!!! Я забыл про штраф, про оборванный тормоз, море затмило всё! Я попросил прохожего сфотографировать меня у долгожданного Чёрного моря.



Ялта, 8 мая 1967 года.

Надо было обосноваться попрочнее где-нибудь недалеко, найти место для ночёвки. Я поднялся на ровную асфальтированную площадку. Сторож подметал её. Это оказалась автостоянка, она была пуста. Спросил у сторожа, где мне можно расположиться. Он ответил, что в моём распоряжении любое место и что стоянка бесплатная. Я тут же вспомнил нагло отобранный у меня рубль. Поставил мотороллер в тень шикарного дерева с большими листьями, у нас такие не росли, и я не знал, как оно называется, и пошёл к морю купаться. Так промелькнул

день. Ночевать вернулся на стоянку. Стемнело непривычно для жителя средней полосы очень быстро. Со стоянки отлично было видно Чёрное море, на котором разноцветными огоньками светились маленькие лодочки и кораблики. Оно было похоже на праздничную новогоднюю ёлку. Наверное, рыбаки вышли в море на ночь. Я не мог оторвать глаз от этой завораживающей картины. Но усталость взяла своё, и я заснул на своём матрасике, расстеленном на асфальте стоянки, рядом с верной «Вяткой».

Следующий день принёс прекрасное настроение, потому что первое, что я увидел, проснувшись, было море. Вволю накупавшись, я занялся приведением своей «Вятки» в полную готовность. В самый разгар ревизионно-ремонтных работ ко мне подошёл мужчина и спросил, разбираюсь ли я в мотороллерах. Я с гордостью сообщил, что очень даже хорошо разбираюсь и предложил посмотреть на номера, вон, откуда смог приехать. Это был местный житель Николай, он работал завхозом в Ялтинском медучилище. Оказалось, что у них есть грузовая «Вятка», но она поломалась. Специалистов починить её не нашлось. А без мотороллера в его хлопотной работе не обойтись. Вот он и попросил меня отремонтировать технику. Мы тут же отправились на осмотр машины. Я понял, что смогу её отладить. «Вятка» была не старая, серьёзных поломок не наблюдалось, просто никто никогда не проводил её технического обслуживания. Я поставил свои условия: днём я купаюсь, загораю, вечером часа три работаю, а с Николая – ужин. Он охотно согласился со мной. Я хотел растянуть починку на все дни своего пребывания на море, это был хороший шанс сэкономить. Так и получилось. Днём я находился на море, купался и загорал, вечером занимался грузовым мотороллером. Поскольку я не торопился, делал всё очень качественно, правда, использовал много своих запчастей. Затем дома у Николая я ужинал и шёл на стоянку спать.

Наступило девятое мая. День выдался ветреный, купаться не позволяла большая волна. Пока я обдумывал план действий, на стоянку прикатили три «Явы» из Днепропетровска. С их владельцами произошло быстрое знакомство. Ребята предложили мне поехать с ними в Севастополь на Сапун-гору возлагать цветы к Вечному огню. Прошло двадцать три года со Дня Победы. Но я отказался, объяснив, что недавно с дороги. А Дню Победы посвящу свой подъём на Ай-Петри. Мне очень хотелось побывать на самой высокой точке Крымского полуострова. Раз решил – в путь! Чтобы подкрепиться, я заехал в магазин, купил хлеба и молока. Там продавалось очень дешёвое виноградное сухое вино, всего шестьдесят две копейки за бутылку. Я, не задумываясь, купил три, ведь сегодня - праздник. А мой отец воевал, с ранением вернулся домой, правда, теперь его уже не было в живых.

Уложив продукты в сумку, я начал мотороллерный подъём в горы. Дорога была настолько узкая, что машины, идущие навстречу друг другу, с трудом могли разъехаться. Серпантин был очень трудным и извилистым. Я ехал на первой передаче. Почти при каждом очередном повороте я останавливался, чтобы полюбоваться морским пейзажем с километровой высоты. Было так красиво, что я смог бы весь день смотреть на штормившее море, по которому пробегали тёмные волны с белыми гребешками, на подёрнутую голубоватой дымкой Ялту, лежащую далеко внизу. Возникло ощущение фантастического полёта, а от высоты даже начинало закладывать уши. Я добрался до самого верха. Неподальку находилась Крымская обсерватория. Я подошёл и поинтересовался, нельзя ли мне посмотреть в телескоп. Мне ответили, что они работают ночью, а в светлое время суток я ничего не увижу. И посоветовали посетить водопад Учан-Су, к которому ведёт специальная дорожка. Часа полтора я стоял на ровной площадке и любовался не холодными звёздами, а беспокойным морем.

Когда я спускался вниз, притормаживал двигателем, скорость не выключал и ехал на второй передаче, так как с одним задним тормозом по горам ездить очень сложно. По указателям нашёл дорогу к водопаду. Его близость ощущалась небольшим туманом и сильным шумом. Открывшаяся картина заорожила меня. Вода стекала по вертикальной скале и, падая с двадцатиметровой высоты, разделялась на множество отдельных струй, которые, в свою очередь,

дробились чуть ли не в капли. Их брызги долетали до меня. Камни сильно разогрелись на солнце, на них грелись маленькие коричневато-жёлтые ящерицы, не обращая на людей никакого внимания. Сейчас уже невозможно любоваться этим зрелищем, водопад взяли в трубу, и его водой питают Ялту. Я умылся из водопада, набрал воды и, присмотрев метрах в десяти от него удобное местечко, решил там пообедать. Кроме утреннего чая, я ещё ничего не ел. Достал паяльную лампу, чтобы с её помощью вскипятить воду и сварить картошку. Надел на сопло изогнутую трубу, пристроил лампу между двух камней, на камни поставил кастрюлю с водой. Получилось очень удобно. Таким способом готовят себе еду дальнобойщики. А приспособление это называется «таганок». Вода закипела быстро. Пока варилась картошка, я открыл банку рыбных тефтелей. Недалеко от меня расположилась группа организованных туристов. По их нерусской речи и номерам микроавтобуса «РАФ», я понял, что они из Прибалтики. Они тоже готовили себе еду, но на переносной газовой плитке. Туристы громко разговаривали и высокомерно посмеивались, глядя в мою сторону. Мне не было до них никакого дела. Я небрежно достал из сумки все три бутылки вина и принялся праздновать. Сначала выпил за День Победы. Вино оказалось очень кислым, оно напоминало яблочный уксус, в отличие от прекрасного, лёгкого напитка, которым угощал меня Николай за ужином. Но другого всё равно не было, и я стал пить за море, за подъём, за водопад, пока меня не начало тошнить от этой кислотины. Однако я успел заметить, что цивилизованные прибалтийские туристы, наблюдавшие за моими эволюциями, поспешно стали собираться. Между приступами тошноты я всё же успел сказать им два слова, которые знал по-латышски: «лудзи, палдиез». Им научил меня мой дядя Вася, брат отца, у которого я гостил в детстве в Бауске, недалеко от Риги. Они означали «пожалуйста, спасибо». После этого туристов как ветром сдуло. Мне сразу стало лучше. Я набрал из водопада воды и убрал площадку от последствий своего праздничного обеда. Приближалась ночь, и я, не дожидаясь темноты, расстелил свою постель и мгновенно заснул под убаюкивающий говор водопада.

На следующее утро я отправился на стоянку. В запасе оставалось ещё несколько дней. Я продолжал загорать и купаться. Загорел до черноты, так что, когда приехал домой и пошёл в баню, мужики посоветовали мне не мыться, а намазать чёрной краской одну единственную оставшуюся белой часть моего тела. Вечерами продолжал ремонтировать грузовую «Вятку» и ужинать у Николая.

В последний вечер моего пребывания на море, закончив ремонт, я предложил ему самому испытать починенный мотороллер. В нём я отрегулировал тормоза, прокачал амортизаторы, добавил масло в коробку передач, отрегулировал сцепление, установил момент зажигания, переклепал контакты прерывателя, устранил неисправности в электропроводке. Николай легко завёл его, нажав ногой на кикстартер, машина работала безукоризненно. Он восхищался моим мастерством, какие умельцы живут в Туле! В благодарность он устроил мне грандиозный ужин, заплатил десять рублей, хотя о деньгах мы не договаривались, это была премия за качественную работу, и дал с собой бутылку водки.

В день отъезда светило солнце, стояла прекрасная погода. Я опять увидел табличку «От Москвы 1000 км», но для меня теперь было «до Москвы 1000 км». Сразу же после неё начались неприятности. Мотороллер стал двигаться рывками, самопроизвольно увеличивая обороты, скорость при этом оставалась прежней. Я понял, что стало пробуксовывать сцепление. Потом почувствовал характерный запах подожжённых дисков. Проехав ещё совсем немного, между Запорожьем и Днепропетровском, «Вятка» совсем остановилась. До Тулы надо было преодолеть более семисот километров. Я решил остановиться на первый привал, посмотреть, что можно сделать. Тревожное чувство не покидало меня. Любой водитель знает, что неисправности сцепления чреваты большими неприятностями. Ещё не стемнело. Я вскрыл сцепление и обнаружил, что у неподвижных дисков были обломаны лепестки, видимо, езда по горам, частое включение и выключение двигателя сделали своё чёрное дело и привели диски сцепле-

ния в негодность. Я стал размышлять, как же быть? Купить запчасти невозможно, кругом поля. Может, бросить свою «Вятку»? Но с десятью рублями до дома не добраться. Пешком не дойти. Мне пришла в голову неординарная мысль. А что, если все диски связать проволокой? Но тогда сцепление не будет выключаться, а будет постоянно включённым. И чтобы тронуться с места, мотороллер придётся толкать и включать какую-нибудь передачу. Так и решил сделать. К счастью, на обочине я нашёл подходящий кусок проволоки и связал все диски. Уже стемнело. Я попробовал заснуть, но мысли вертелись в голове, сон не шёл, а надо было хорошо отдохнуть. Тогда для снотворного эффекта я откупорил бутылку водки, подаренную Николаем, и выпил немножко. С уверенностью, что у меня всё получится, я всё же заснул.

Утром, перекусив на скорую руку (вода, хлеб, соль и картошка ещё были) я стал испытывать своё изобретение. Начал катить мотороллер вручную и одновременно пытался включить какую-нибудь передачу. Но у меня ничего не получалось. Вместо этого был треск и скрежет. Я понял, что каким-то образом надо синхронизировать движение мотороллера и обороты двигателя. А это возможно только, если катиться под горку и включать передачу. Мне пришлось развернуться в другую сторону и попробовать ещё раз. Я сел на «Вятку» и направил её под горку. Неожиданно включилась первая передача. Все операции надо было производить очень быстро и чётко, чтобы поймать момент включения. Я опять развернулся, теперь уже в нужном направлении. Доехав до вершины подъёма, я сумел переключиться на вторую, а потом и на третью передачу. Ехать было можно, но нельзя останавливаться. При остановке опять возникнут проблемы трогания с места. Так я продолжил движение уже без сцепления.

На заправке, когда до дома оставалось около пятисот километров, ко мне, чумазому и измученному, подошёл шофёр «ЗИЛа-130» и, пожалев меня, предложил закинуть к нему в кузов мою «Вятку» и довезти меня до Тулы. Но я отказался, решив, что смогу всё-таки добраться самостоятельно и чтобы такая позорная эвакуация не омрачила моего героического путешествия.

Я катнул мотороллер как велосипед, прыгнул на него и стал проделывать уже привычные манипуляции. Новый метод вождения был освоен. Но когда я проехал Белгород, мотороллер стал низко завывать, причём вой усиливался с каждой минутой. Вдруг неожиданно мотор увеличил обороты, а скорость опять осталась прежней. Я подумал, неужели теперь срезало и проволоку? Это, наверное, может быть, ведь я передвигался рывками. Пришлось остановиться. Я въехал на обочину и стал опять разбирать сцепление. Но когда снял кожух сцепления, руки у меня опустились. Я увидел, что моторная шестерня, при помощи которой передавалось вращение на сцепление, была без зубьев. По-видимому, из-за конструктивной недоработки, зубья работали в масляном тумане, а этой смазки было недостаточно, и их срезало. Теперь ремонт мог состоять только в замене этой шестерни. Я подумал, что надо остановить подобный мотороллер. Так и сделал. К удивлению, долго ждать мне не пришлось. Услышав знакомый шум мотора, я понял, что едет «Вятка». Это действительно оказалась она, старого образца, «с яйцами». Я махнул рукой, она остановилась. Долго объяснять я не стал, а показал её хозяину беззубую шестерню и сгоревшие диски. Он сказал, что шестерня у него найдётся, а вот дисков нет. Только ему надо посадить картошку, а на обратном пути он обещал привезти исправную шестерню. Я предупредил, что денег нет, но есть запчасти, например, камера и крышка. Такой обмен его устроил. Выбора никакого у меня не было, и я стал ждать, пока мой спаситель посадит картошку. Часа через два он проехал обратно, помахал рукой, чтобы я ждал. Прошло ещё часа два. Наверное, он не приедет. «И зачем я отказался погрузить свою «Вятку» на «ЗИЛ»?», - с тоской думал я, лёжа на траве, завистливо наблюдая за свободным полётом вольных птиц. Я задремал. Меня растолкал тот самый парень, он не забыл про меня! Кроме шестерни, он привёз поесть: картошку, яйца, лук, догадавшись по моему унылому внешнему виду о том, что я очень голоден. Он посочувствовал мне, рассуждая о том, что у наших «Вяток» эти шестерни – больное место. Я не мог говорить, так как уплетал за обе щеки тормозок, счи-

тая, что нет ничего вкуснее этой еды. Отдав камеру и крышку, установив шестерню и закрыв кожух, я продолжил путь.

Без приключений я доехал до Щёкино. Здесь сбилась установка зажигания. Я стал устанавливать его. За время дороги я проделывал это не раз, ещё одно слабое место «Вятки». Но Щёкино – это уже почти дом, хоть ползком можно добраться! Ко мне подошёл мальчик и стал внимательно разглядывать меня – небритого, грязного, загорелого. «Дядя, ты с юга?», - спросил он. «А что, по мне не видно?», - с недостижимой гордостью ответил я, катнул мотороллер и поехал дальше. Въехав в Тулу часов в пять вечера, я специально понёсся по проспекту Ленина, где мотоциклетное движение было запрещено. Мне хотелось, чтобы меня остановил милиционер, а я ему ответил бы: «Посмотри, откуда я приехал! С такими поломками!», а он восхитился бы моим мужеством и мастерством и, взяв под козырёк, разрешил бы мне следовать дальше. Но, как нарочно, мне не встретился ни один сотрудник ГАИ. Стало даже обидно. Так я, никем не замеченный, благополучно доехал до дома.

На следующий день я проявил фотоплёнку и сделал фотографии. Снимки были удачные. После этого в воскресенье на автобусе я поехал на рынок похвастаться своими приключениями и показать фото. Все мои знакомые ахнули, увидев меня загорелым и небритым, слушали меня, раскрыв рты. В их глазах горели уважение, восхищение и зависть. Не купив запчасти для своей «Вятки», я вернулся домой героем.

Недели через две, поняв, что отремонтировать её невозможно, я выкатил «Вятку» к Упе и с крутого бережка кинул её в реку. Мой мотороллер выработал свой ресурс на тысячу процентов.

Потом я купил себе мотороллер «Тулица» Тульского машиностроительного завода. Но это уже другая история.

Рассказ записала я, Людмила Воронина, со слов моего мужа, Станислава Воронина. А от себя хочу добавить, что я услышала его впервые в день нашего первого свидания, за чашечкой чая, дома у Стаса. Я слушала, затаив дыхание, забыв про всё на свете, так мне было интересно!

5 сентября 2007 года.

Дядя Коля.

В середине августа в Тульской области прошли хорошие дожди, и на базаре появились в продаже грибы. Что может быть лучше на обед, чем жаренная картошечка с грибами? Представив на столе большую сковородку с этой аппетитной горячей едой, да ещё тарелочку с малосольными огурчиками, я сглотнул слюну. Каких грибочков купить и сколько? Пару кучек. Нет, лучше пять. Или сразу уж ведро! А зачем вообще покупать? Завтра у меня выходной, беру дядю Колю, садимся на моего «москвича» и едем в Арсеньевский район! Леса там знатные, дядя Коля эти места отлично знает, он оттуда родом, из деревни Песочное. Он часто мне рассказывал, что в этих лесах он как у себя дома, каждое деревце наизусть знает.

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.