

Вряд ли кто будет возражать, что праздник – хорошее дело. Тем более, что праздников много, выбирай, который тебе наиболее приятен, по душе, и празднуй. Но среди множества праздников есть такой особенный праздник, причём у каждого из нас, который мы непременно стараемся отпраздновать, отметить. Иные празднуют его шумно, в компании родственников или хороших друзей, другие скромно, но тем не менее всё же праздник этот мы всегда помним и никогда не забываем. Хотя иной раз жизненная ситуация складывается так невыгодно, что нет никакой возможности отпраздновать, повеселиться. Нет – и весь сказ. Отсутствует эта возможность напрочь. Хотя у большинства людей, нормальных, так сказать, возможность отметить этот праздник всегда имеется. Но всё же остается некий процент людского племени, у которых бывает полная нескладуха в самый интересный момент. Есть такой контингент людей. Это как раз о них сложили песню: «Старость меня дома не застанет, я в дороге, я в пути...» Так вот, ваш покорный слуга в период наивысшей жизненной активности как раз и входил в тот самый пресловутый процент. И складывалось у меня с этим самым праздником по-разному. Я, полагаю, Читатель уже догадался, о каком празднике идет речь? Правильно, я имел в виду День рождения.

Случай, о котором я хочу рассказать, произошел в те далёкие, теперь уже подёрнутые дымкой лёгкой грусти, годы, когда я был до неприличия молод и работал в гидрогеологической экспедиции. Это в сказках старший сын у крестьянина обычно рассудительный и положительный, а в жизни оно складывается по-разному. Даже у старших сыновей. Вот как у меня, например, сложилось. Да. Характер работы, понятное дело, был разъездной, вахтовый, мы колесили по необъятным просторам Южного Казахстана, осуществляя разведку подземных вод. Примерно месяц затрачивался на бурение и обсадку разведочной скважины, потом небольшой отгул, отдых на Базе экспедиции, в кругу семьи, в лоне цивилизации, а затем снова в Степь. Со стороны посмотреть – романтика жуткая! А на деле работа как работа, как у всякого вахтовика: часто, очень часто вдали от дома. Хотя такие большие всенародные праздники, как 7 ноября, 1 Мая, Новый год, а также День Геолога (святое дело!) старались выехать домой на отгулы. Зачастую это получалось. Но значительно хуже было, когда приближался День рождения. Праздник, спору нет, хороший, но один изъят у него – праздник этот сугубо твой личный. Фигура ты не государственного масштаба, мал твой масштаб, значит, и праздник этот не всенародный. Хотя, конечно, руководство в целом не возражало против выезда на Базу и даже иногда с другой буровой подбрасывало замену. В те времена некоторый альтруизм был вовсе не чужд руководству. Но вся закавыка в том, что не было возможности выбраться из степной или пустынной глухомани на Базу экспедиции. Не

пошлют же за тобой спецтранспорт? Случай абсолютно не экстренный, когда могут самолет или вертолет выслать. Не велика птица, так что сиди и не чирикай. Вот и топыришь ухо во время сеанса радиосвязи с Большой Землей: а вдруг некая оказия выпадет, может бензовоз какой с буровых возвращается домой или каротажная станция? Тогда появляется реальный шанс очутиться дома в столь радостный день. Но это опять же хорошо для тех, кто родился в погожее время – весной там или осенью, я уже не говорю о лете. Но мне, которому повезло появиться на свет в январе месяце, в древнем славянском календаре именовавшемся очень многозначительно «студен», а то и вовсе – «лютовей», попасть домой из дальнего далека порой бывало затруднительно ещё и из-за климатических кунштюков. Зимой, как известно, они бывают в достаточном, хотя и ненужном ассортименте. Конечно, зиму на Юге Казахстана сравнивать с сибирской зимой некорректно, поскольку сильно разнятся они между собой и градусно, и снежно, но зима – она и в Африке зима, то есть, имеются свои особенности у этого времени года. У нас, в Южном Казахстане, эта особенность заключалась в том, что нам приходилось преодолевать горные перевалы, коими долина с расположенным в ней любимым городом Чимкентом была окружена практически со всех сторон. Особенно часто нам приходилось преодолевать северный перевал под названием Одаман-булак, за которым, собственно, и располагалась Великая Степь Бетпак-Дала. Летом перевала как такового практически и не замечаешь. В полукилометре по обе стороны от трассы вздымаются, удаляясь к горизонту, скалистые гряды с далёкими голубыми вершинами. А путь пролегает по пологим, выгоревшим от ярости летнего южного солнца сопкам и увалам. На гребнях этих сопок и увалов, поросших жухлой травяной растительностью, виднелись остро-зубчатые скальные выходы, словно некий подземный великан, осерчав, рассерженно ткнул из-под земли своей гигантской пятерней с короткими толстыми пальцами, пробив слой грунта. Дорога стелется бесконечной и серой асфальтовой лентой по покатым увалам все выше и выше. Крутых скал и пропастей обочь не наблюдается, мирная довольно обстановка, адреналин не плещется через край, дорога то скатывается вниз, то вновь полого идет на подъём. Только более басовитая работа мотора да покалывание в ушах дает знать: твоя персона уже достаточно высоко над уровнем моря. На самой верхней точке перевала, на седловине, тоже особых примет нет, кроме стоящей на обочине гипсовой статуи барана-архара, рогатого красавца, да скромной жестяной таблички на бетонном столбе, гласящей: «Перевал Одаман-булак». Метрах в трехстах от трассы стоит небольшой домик сборно-щитовой конструкции с хозяйственными пристройками. Вот и все приметы и достопримечательности перевала. Не густо. Нет, такое место туристов не привлечёт, это понятно сразу. Нечем тут полюбоваться, не наблюдается особых красот. Поэтому никто здесь и не задерживается. Перевалив гребень перевала, автомобиль начинает спускаться вниз, и тут глазам открывается более обширная и приятная глазу панорама, обзор значительно увеличивается и становится понятно: ты спускаешься с покорённых вершин. Это подтверждает и веселая песня автомобильного двигателя, у которого теперь совсем другая тональность. Скорость ощутимо прирастает, и уже через несколько минут забываешь, что остались позади и изваяние гордого архара, и неказистый домик, в котором непонятно кто и за-

чем проживает. Бесчисленное количество раз я проезжал мимо этого ничем не примечательного места летом и даже, бывало, зимой, практически не обращая внимания на это строение. Наверное, потому, что никуда не торопился, потому и без помех поездки были. Пока не случилось однажды...

Заканчивался январь месяц. Дела наши полевые складывались удачно, скважину бригада пробурила довольно быстро, обошлось без осложнений; мы провели каротаж, обсадили трубами и сделали суточную пробную откачку воды. Дело спорилось, успели со старшим бурмастером отбить на местности новую точку для бурения. Я начал прикидывать, что неплохо бы попасть домой на день рождения, – он у меня аккурат в предпоследний день января. Зимой я родился, бывает такое, вины моей тут нет, так сложилось у меня в жизни. Да. Уехать домой рабочая обстановка позволяла, и База дала «добро», но вот вопрос – на чём? В бескрайней Бетпак-Дале автобусных маршрутов нет. Какие автобусы?! Даже верблюжьих караванов нет. А уж с попутными машинами – вообще большущий вопрос. Очень уж велика и необъятна и также умопомрачительно безлюдна Степь...

Однако бывает так, что желания, мечты – сбываются. Это очень редко происходит, но – бывает. Сейчас этому способствует «Газпром», если верить телевизору, а тогда мечты просто сбывались. Пусть и не часто. Просто надо верить в лучшее. Вот и в тот раз, о котором я рассказываю, мне неслыханно повезло. К нам на буровую должен быть завернуть бензовоз, который развозил бензин по буровым бригадам. Я возликовал несказанно, живо собрал свои вещи и с нетерпением поглядывал на горизонт, ожидая приезда благословенного попутного транспорта. И он появился к вечеру. Перелив предназначенный для буровой бригады бензин в бочкотару, водитель сказал:

– Переночуем и выедем завтра утречком.

Утречком так утречком. Времени было вагон и маленькая тележка, ибо стоял 27 день января. Так что я успевал на свой день рождения по-любому. Молод я тогда был и не знал, что если хочешь рассмешить Бога, то следует обязательно рассказать ему о своих планах.

Утром, плотно позавтракав, я свернул спальный мешок, подхватил приготовленный с вечера рюкзак с личными вещами и геологической документацией, разместил это своё нехитрое хозяйство в тесной кабине, и мы выехали в путь-дорогу. Автомобиль марки ГАЗ-51 принадлежал Манкентской автобазе и был арендован экспедицией. Это немножко разочаровывало меня, так как со своим, экспедиционным водителем, в дороге гораздо интереснее, ведь он в теме, и тут дорожные разговоры могут быть не только бесконечны, но и ещё насыщены всякой информацией, иногда очень полезной для обеих сторон. Но делать нечего, не такая уж это досада, главное – я еду домой и успеваю приехать на Базу к своему Дню рождения. Это – главное! Повезло, чего уж там...

Езда по ровной, как стол, Бетпак-Дале и летом не вызывает особого восторга, а уж зимой... Унылая, белёсая равнина с различными оттенками серого и голубоватого цветов, словно застиранная полотняная скатерть, расстилалась вокруг. Глазу не за что зацепиться, ибо скуден и однообразен пейзаж зимней Степи. Скуден и ничем не примечателен. Только и интересного, что малозаметная колея дороги, уходящая к горизонту, который еле различался вдали, ибо

и земля, и небо были примерно одного цвета. Изредка сквозь низкие облака пробивалось солнце, играя бледными, немощными бликами на малоснежном покрывале, да кое-где пробегали небольшие табунки степных антилоп – сайгаков. Вот и всё «буйство природы». Мы с водителем, чтобы скоротать дорогу, разговаривали о том, о сём, постепенно знакомясь и рассказывая о себе, о своем видении жизни. Курили сигареты, вспоминали всякие забавные случаи из жизни. Иногда замолкали на полчаса, но монотонная езда клонила ко сну, и мы снова начинали говорить, разрабатывая все новые и новые темы. Долгая дорога, как известно, сближает, а монотонность езды понуждает к разговору. Водителя звали Карим, он был узбек и проживал в Манкенте – это село-спутник райцентра Белые Воды, где располагалась База нашей экспедиции. Собственно, границу между селами найти визуально трудно, просто по одну сторону дороги вдруг оканчивался райцентр с красивым названием Белые Воды, а по другую сторону дороги уже начинался Манкент. Вот так как-то неожиданно. К тому же железнодорожная станция, расположенная в с. Белые Воды, носила название... Манкент. Мало того, район назывался Сайрамским, а область, хотя центром был город Чимкент, прозывалась Южно-Казахстанской. Вот такой слоеный пирог. Как говорится, Восток – дело тонкое. Но это ни в коей мере не мешало нам жить и работать.

Под нудное завывание движка нашего «газона» мы долго ехали по безликой и молчаливой снежной пустыне, пока наконец вдали не показались пологие холмы: начиналась песчаная гряда Муюнкум. Это уже означало, что наша езда по унылой, но от того не менее Великой Степи подходит к концу... Пропетляв менее часа среди невысоких барханов, заросших у подножий саксаулом и тамариксом, мы вскоре, как говорят военные, вырвались на оперативный простор, вошли в зону некоторой цивилизованности. Пронизали насквозь крохотный поселок с непривычным для русского уха названием Ынтымак, проехали большое по здешним степным меркам село Сузак (еще в начале 30-х годов активный басмаческий центр) и вырулили на грейдер-душетряску. Правда, зимой грейдер имел сравнительно ровную поверхность за счет того, что ямки и колдобины утрамбовывались снежком. Но всё равно состояние дороги оставляло желать лучшего. Как человек привычный, много раз преодолевавший эту «полосу препятствий» в разное время года, я флегматично относился к происходящему. Однако совсем по-другому реагировал водитель, привыкший раскатывать по асфальтированным колхозным дорогам. Шипя и вполголоса ругаясь сквозь зубы, он постоянно переключался с третьей передачи на четвертую и обратно. Но что делать? Бывают такие дороги, которые мы не выбираем. Такие дороги следует стоически принимать как некую данность. По крайней мере, любая дорога уже тем хороша, что она приводит куда-нибудь. Если, конечно, транспорт не рассыплется или душу из тебя не вытряхнет напрочь такая езда, то в конце концов можно и прибыть куда-нибудь. В данном случае наша дорога, сильно смахивающая на вибростенд, привела нас в райцентр Чулак-Курган. Этот райцентр – форпост цивилизации, или, как мы шутили, здесь начиналась Советская власть. Именно отсюда брала начало асфальтовая трасса, на которой даже старенький «газон» прибавил резвости.

Мы притормозили у столовой, немножко перекусили. Здесь же, возле сто-

ловой, расспросили водителей припаркованных машин относительно работы перевала. Нас обнадежили: открыт перевал, метёт маленько, но движение по трассе открыто в обе стороны, на перевале и бульдозер работает, так что всё нормально. Да и погода была вроде как ничего, ветер наличествовал, но без снега. Это обнадеживало. Мы с удовлетворением и надеждой продолжили путь.

Наш грузовик мчался по асфальту, приближаясь к горам, заснеженные вершины которых в мутном мареве постепенно вырастали на горизонте. Навстречу попало несколько машин, что косвенно свидетельствовало о работе перевала. Однако, когда мы приблизились к предгорьям, ветер усилился, обочь дороги уже змеились вихри позёмки. Погода портилась, но мы, как и полагается оптимистам, были уверены, что успеем проскочить.

Вскоре автомобиль ощутимо пошёл на подъём, опять заныл, заканючил двигатель «газона», вытаскивая машину вверх. Мы начали своё восхождение. Видимость ухудшилась, но пока что дорога была вполне проходимой, и мы размеренно продвигались вперёд. Тем более что впереди нас в пределах видимости с упорством жуков-скарабеев карабкались в горы ещё два автомобиля.

Карим повернулся ко мне и, ерзая на сиденье, обратился с вопросом:

– Как думаешь, Балодя, проскочим?

– Да кто же его знает? Должны, по идее. Бульдозер на перевале, если что... Расчистит дорогу... – ответил я неопределённо, хотя смутно подозревал, что случиться может всякое, ибо горы есть горы.

Но пока езда проходила в нормальном режиме, сильный ветер сдувал снег с полотна дороги, и мы двигались без остановок, взбираясь всё выше и выше. Начало покалывать в ушах, что являлось верным признаком приближения к верхней точке перевала. Снег по обеим сторонам дороги уже лежал высотой более, чем в полметра, и мы двигались как бы в широкой траншее. Встречных машин не было, только впереди, за пеленой снега в сгущавшихся сумерках темным пятном маячил борт идущего впереди грузовика. Завывал двигатель, когда приходилось преодолевать небольшие снежные перема́ты, скрипел и шуршал «дворник», сметая снег с лобового стекла кабины. Снежные стены у дороги постепенно увеличивались в высоту. Ветер крепчал и набирал силу. Это нам сильно не нравилось, но кому было интересно наше мнение?

Неожиданно задний борт «ведущего» грузовика стремительно приблизился к нам. Карим сбросил скорость и притормозил. Мы остановились. Карим заглушил двигатель, и тут же стал явственно различим вой ветра, бесновавшегося снаружи. Да, осерчал чего-то перевал, разбушевался... Посидев так минут пятнадцать и видя, что ситуация не меняется, мы решили разведать обстановку.

Я запахнул поплотнее ватник, нахлобучил шапку и выбрался наружу. В снежной траншее сила ветра была слабее, но всё равно чувствовалась непогодь. Сверху в траншею-дорогу обильно сыпал снег. Тогда что же творится там, наверху?

– Так ведь и заметёт... – подумал я и побрёл в голову колонны, чтобы разузнать причины остановки и выяснить перспективы.

Перспективы были обескураживающие. Весьма обескураживающие. Грубо выражаясь, они были хреновые. Около двух десятков машин, понуро, словно

овцы, стояли в снегу, упершись радиаторами в задние борта друг другу. Я даже слегка запыхался, пока месил валенками снег, выбираясь к самой голове колонны. Но это здесь, где находился и что видел я. А сколько их может стоять дальше по дороге, например, на расстоянии ста метров от нашей колонны? Увиденное потрясло меня, накатила такая горькая досада, что хоть плачь. Было очевидно, что так просто нам перевал не преодолеть. Судите сами.

Шедший впереди колонны тяжело груженный автомобиль «Зил» врюхался в большой снежный переём и теперь беспомощно барахтался в снегу, словно корова в болоте. Следовавшая за ним чехословацкая «Татра» попыталась помочь, но только лишь порвала сцепление и теперь стояла, полностью обездвиженная. А у стоявшего следом за заграничной штучкой нашего отечественного МАЗ-500 заклинило коробку передач. Вот такая аномальщина дорожная. Всё, приехали. Сливай воду. Водители ближайших машин, сбившись в кучку у места затора, курили, матерились, огорчённо цокали языками. Я, на правах новичка, поинтересовался.

– А вроде здесь же бульдозер работает? Почему не поможет?

– Работает, конечно! Он тут расчистил и уехал вперёд расчищать встречную полосу, там ведь тоже машины стоят. Когда возвратится – аллах его знает. А тут, вишь, какая хрень! Влипли намертво, как пробку забили. Вот же паскудство какое, всё сильнее и сильнее метёт! – раздраженно откликнулись водители, попавшие в снежный капкан. Конечно, говорили они более красочно и образно, экспрессивные словечки так и слетали с их уст. Но ругайся – не ругайся, делу это никак не поможет. Ну разве что слегка душу облегчит. Потоптался я с ними, приобщился, так сказать, к большинству, прочувствовал трагизм текущего момента и понуро отправился к своей машине, загребая снег валенками. Дорожную траншею ощутимо заметало. Выручить нас могло только чудо. Но даже я, большой оптимист в те времена, понимал: чудеса сегодня маловероятны. Именно сегодня их быть не должно.

– Вот тебе и проскочили! – в сердцах подумал я. – Всего-то не хватило какого-то часа. Не рассиживались бы в столовой, глядишь, катили бы сейчас с перевала вниз, только шуба заворачивалась бы...

Хотя, конечно, зря я горячил себя: в столовой мы были от силы полчаса, да и как голодным в горы идти? Дорога дальняя. И вообще зимняя дорога – она как лотерея, с выигрышами не густо. А сейчас мы хотя бы сытые... Низ дверки кабины уже подзавалило снегом, и пришлось разгрести его, чтобы открыть дверку.

– Чо там, Балодя? – нетерпеливо спросил Карим. – Чо там за пробка-мобка такой? Шанс есть? Скоро тронемся?

Я обсказал водителю сложившуюся ситуацию.

– Ой-бой... – разочарованно протянул Карим. – Жаман дело. Ни назат, ни перёт. Там сзади нас тоже подпёрли, подъехали машины. Сидеть придется. Без бульдозер ничо не сделает. Только если трактор растащит в стороны пробку. Шанс маленький, а чо делать? Иншалла...

– Хорошо азиатам, – подумал я. – Иншалла – и нет проблем. Так угодно аллаху – и нечего трепыхаться...

Перекурив, мы настроились на долгое ожидание. Жаль, не удалось с ходу проскочить перевал. Сиди вот теперь кукуй. Прямо-таки как у Высоцкого: «На-

зад пятьсот, вперёд пятьсот...» Да и «МАЗ», который по уши увяз, тоже присутствует. Очень смешно, если бы не было так досадно. Вот же невезуха! А так хорошо начиналось...

– А как у нас с бензином, Карим? – поинтересовался я. – Вдруг сидеть придется всю ночь?

– Бельзин мала-мала есть, – откликнулся водитель и щелкнул ключом зажигания, осветив панель приборов. – Почти полбака. Потом у меня канистр есть в ящике, двадцать литр. Немножко, ведра три-четыре цистерна есть, всё не сливается.

– Хм. А как достанем его, если не сливается? – поинтересовался я.

– Ну, ми же сичас немножко верх стоим, в гору идем. Потому – машина в наклон стоит. А потом есть исчо военная хитрост. Передок домкратим немножко, весь остатка бельзин наш. Экономия – такой слово знаешь? – Карим хитровато прищурился и подмигнул мне.

– Рукодельник... – подумал я. Но, с другой стороны, зимой в дорогу без запаса бензина никак нельзя. Особенно в малонаселенной местности. Вопрос жизни и смерти.

Карим вновь запустил мотор, в кабине немного стало теплее. ГАЗ-51 имеет тесную, некомфортабельную кабину, внешне скалькированную с американского «студебеккера», который поставлялся нам в войну по ленд-лизу. Тепло она держит плохо, так что перспектива провести в ней ночь никакой радости не доставляла. Но обстоятельства были выше нас. Эвон, снег валит, так скоро забросает и кабину.

– Слушай, Карим, а мы не крякнем тут с тобой ночью? Снегом заметёт машину, и если выхлопной газ попадёт в кабину, к утру, возможно, уже успеем остыть...

– Зачем такой слово скажешь, Балодя? Не, не успеем остыть. Я же движок прогревать буду, из машины выходить тоже, кабина проветривать. Аллах не допустит! – горячо заверил меня Карим. Как видно, это обстоятельство его тоже сильно беспокоило. Сколько таких печальных историй случается на зимних трассах...

– Ну, что ж... Будем надеяться на аллаха. Аллах акбар! – подытожил я, и мы, повалившись каждый в свой угол кабины, закемарили...

Спаслось не очень комфортно. Что за сон – сидя? Собака и та старается прилечь, если что вдруг. Это только в кинофильмах сладко спят джентльмены в кресле у камина, укрывшись пледом. Совсем иное дело – спать сидя в тесной кабине автомобиля. У нас с Каримом, понятно дело, пледов не было, да и та-рахтящий двигатель мало походил на камин, потому, видимо, и сна толкового не было, так себе: не сон, а некая полудрёма. К тому же всё время скреблась и шуршала в голове мысль: а ну как угарный газ в кабину попадет? И вот эта паническая мысль не давала до конца забыться нормальным сном. А за темными стёклами кабины гудел ветер, с размаху бросая шуршащие струи снега на крышу. Метель набирала обороты. Похоже, перевал закрывался наглухо, и теперь попасть на свой день рождения становилось для меня проблематичным делом. Вот с этой невеселой мыслью я и провалился окончательно в глубокий сон, пожившись на милость аллаха...

Вопреки расхожей поговорке, утро не оказалось мудренее вечера. Правда, аллах уберег от выхлопных газов, оправдав обращенные к нему надежды, но погода по-прежнему свирепствовала. Метель гудела, словно где-то рядом работал гигантский трансформатор. Снежная круговерть нисколько не утихла, с одной стороны автомобиль засыпало уже по самые стекла кабины. С трудом, расталкивая дверцами кабины успевший немного слежаться снег, мы выкарабкались наружу и попробовали лопатами немножко почистить вокруг автомобиля, дабы действительно не наглохнуть выхлопных газов. Затем, забравшись снова в кабину, погрызли разделенный по-братски сухарь и помозговали, как быть дальше. Сколько продлится метель – неизвестно. Впустую гонять двигатель тоже резона мало – сожжём бензин, а что потом? Но и не прогревать мотор нельзя: разморозится, – а это уже катастрофа, тут до Небытия уже рукой подать: замерзнуть можно очень даже запросто. По-видимому, эти же самые мысли мучили не только нас, но и вообще весь народ, застрявший на перевале, ибо, когда я снова пробрался в голову нашего каравана на разведку, то заметил, что народ в большинстве машин отсутствовал. Притихшие автомобили с неработающими двигателями заметало снегом. У автомобиля «Татра» было напрочь вынесено лобовое стекло, а вместо него болталась кое-как подвязанная тряпка, очевидно, снятое с сиденья старенькое покрывало. Порывы ветра воровски приподнимали края тряпки и торопливо швыряли внутрь кабины струи снега. Видно, в этом месте аллах не досмотрел сегодня ночью, и произошло что-то нестандартное. Но куда же подевался народ из автомобилей? Поразмыслив, я догадался, что народ подался в домик смотрителя перевала.

Я вернулся, и мы с Каримом, обговорив ситуацию, решили тоже не отрывать-ся от нашего временного горемычного коллектива и отправиться на соединение с народом в домик смотрителя перевала. В последний раз прогрев двигатель, Карим слил воду. Заперли кабину, я спальник с собой прихватил. Спальный мешок – это настоящий и верный друг геолога. Особенно в холод. Если есть у тебя спальный мешок, то и шанс выжить у тебя, несомненно, наличествует. Мы с трудом выкарабкались из полузасыпанной траншеи, в которую превратилась наша дорога. По иронии судьбы, наш автомобиль стоял как раз напротив горделивого гипсового архара. Высшая точка перевала – вот как! Хотя, понятно, что никаких особых преимуществ нам это не давало. Как и все застрявшие на перевале, мы пребывали в глубокой снежной заднице, да простят мне читатели грубость сравнения. Метель крутила и вертела снежные вихри, пытаясь повалить нас наземь. И проделать это ей не удавалось лишь потому, что мы брели, по колено проваливаясь в снег. Будь у нас под ногами твердый снежный наст, мы бы точно укатились под напором ветра, словно перекасти-поле. Видимость была не более десяти метров. Сориентировавшись, мы двинулись к домикам, держась друг к другу поближе. А то, не ровен час, можно уйти, словно Алитет, в горы, причём уйти насовсем... За нами потянулось еще несколько человек. Почему-то казалось: вот придем мы к домикам, и всё как-то сразу прояснится, наладится. Но...

Но когда мы ввалились в помещение, то поняли, что проблемы не окончились, отнюдь. Проблемы только набирали обороты. Ибо и без того небольшое тесное помещение было до отказа забито народом. До отказа – это не просто



образная фигура речи, это прямая констатация факта. Не протолкнуться: мужчины, женщины, дети. Оказывается, впереди нашего горемычного каравана встреч нам стоял подобный «автопоезд», также заметенный метелью. И там, кроме всяких грузовых машин, застрял и рейсовый автобус «Икарус», следовавший из Чимкента в райцентр Чулак-Курган. И если в автомобилях ехал люд, как-то хотя бы морально готовый к неожиданностям, могущим возникнуть в дороге, то что взять с обычных пассажиров автобуса? Естественно, они были явно не в своей тарелке, растеряны, встревожены. Люди копошились, словно в гигантском муравейнике, пытаясь устроиться поудобнее. А как тут устроишься? Теснотища невероятная. Правда, вскоре детей и женщин увели на свою половину хозяева домика. Да легче от этого не стало, ибо спертый воздух и отсутствие возможности даже присесть никак не способствовали уюту... Временами дико вскрикивал один из водителей той самой покинутой «Татры»: экономя горючее, вынужденные сидельцы обогревались в кабине газом из баллона. Но, видно, не доглядели, травил где-то шланг. А газ поднакопился да и рванул в кабине. Есть у него такое свойство, у газа. Двоим подпало ничего, терпимо, а вот третьему досталось: обожгло лицо и руки... Словом, опалило как свинью на заклании. Вот он и орал, когда его доставало уж слишком. Ожог – дело весьма болезненное, мучительное. Но чем ему поможешь в такой ситуации? Была у кого-то баночка вазелина, смазали ожоги, но это так, баловство... Худо приходилось бедолаге. А нам его мучения тоже настроения не прибавляли. В общем, тоскливое было сидение.

Вот так иной раз оборачивается ситуация, когда угодишь в пробку на закрывшемся в непогоду перевале: само собой, время потеряешь, и автомобиль можно потерять. Сколько их было, таких случаев, когда сгорали автомобили – и по небрежности водителей, и в результате короткого замыкания. Иной раз вот так и жизнь можно потерять в этой непростой, нестандартной обстановке. Опасная это штука – застрять зимой на перевале. События могут развернуться, словно разрывная пуля, и причинить очень многие неприятности и болезненные страдания.

За стенами злобно выла и стучала в дребезжащие стёкла снежная круговерть, словно некий ужасный зверь, загнав людей в хлипкое прибежище, теперь пытался всеми силами выковыривать их оттуда. Постепенно люди пообвыкли, понемногу начали знакомиться, вполголоса говорили о разном. Изредка скрипела и стучала щелястая дощатая дверь – выходили перекурить и до ветру. Вот уж точно данное выражение подходило как нельзя кстати, ибо ветер действительно был. До него и ходили. Тот еще ветер. Ветрище. Даже здесь, в тесной комнате, битком забитой народом, чувствовалась по неумолчной вибрации оконных стекол его свирепость и необузданность.

Ветер, если не в шутку задует, он и на равнине достаточно разнуздан. Но там всё же простор и ветру есть где разгуляться на приволье. А вот в горах, где он стеснен горными склонами, где на пути у него ущелья и скальные обрывы, ветер мечется, словно гигантское разъяренное чудовище, пугающе завывает в сотни глоток, протискиваясь сквозь проходы между скалами и зарослями деревьев, бешено гудит, кувыркаясь в извилистых ущельях. Кажется, что горы захлестывает ревущая снежная река, потоки снега несутся с ужасающей скоростью, гро-

зя в одночасье затопить всю округу снежным половодьем. Жутковатое это время, когда зимой в горах погода сходит с ума.

Вот так мы, дорожные горемыки, и просидели остаток дня в тесной избушке, загнанные туда непогодой, ведя разговоры о том, о сём, прислушиваясь к завыванию ветра за мутными дребезжащими стеклами. Потом начали постепенно, кто как приспособился, отходить ко сну. Втайне каждый надеялся, что к утру распогодится и появится шанс выбраться из снежной ловушки. Надежды, как известно, не только юношей питают.

Но – увы и ах! – надежды наши не сбылись. Не судьба. Ветер по-прежнему топтался и выл за стенами ветхого домика, стремительно выдувая остатки тепла, которым пыталась согреть наше пристанище небольшая печурка, вкривь и вкось сложенная каким-то печником-рукосуем. Трудилась она, печурка, несмотря на свою внешнюю неказистость, надо сказать, исправно, но общая ветхость жилища плюс непрекращающийся ветер делали свое чёрное дело. И, тем не менее в помещении сохранялся некий тепловой баланс, который всё же позволял нам чувствовать себя относительно комфортно, если конечно, не снимать верхнюю одежду.

За разговорами выяснилось, что в одном из автомобилей перевозились продукты – мука и сахар – в райцентровский магазин Чулак-Кургана. Пустив шапку по кругу, общество выкупило мешок муки, мешок сахару и брикет листового чая, так обожаемого чабанами. Жена смотрителя перевала принесла посуду и вместе с добровольными помощницами принялась застряпню. Таким образом, большущая лепешка в обед и питьё сладкого чая до отвала значительно снижала остроту продовольственного вопроса. Мы приободрились.

Сложнее было с обожженным товарищем, самочувствие его ухудшалось, он почти непрерывно стонал, временами даже завывал от боли. Ситуация была непростой, чёрт его знает, ведь могла начаться гангрена или что там ещё бывает при ожогах. Стихийно начали мозговой штурм, и тут выяснилось, что у этого, с позволения сказать, шале, в котором мы вынужденно пребывали, существует... телефонная связь с райцентром! Вернее, существовала до нынешнего светопрестваления, а потом была благополучно оборвана снежным ураганом. О том, чтобы ее восстановить в первоизданном в виде, не могло быть и речи, оборванные провода были надёжно скрыты под снегом, а без проводов, само собой, связь не восстановишь. Но всё же выход был найден. У смотрителя перевала нашлись «когти» электромонтера. Это такое нехитрое приспособление для подъёма на столбы или деревья. И смотритель не подкачал. Он сунул телефонный аппарат за пазуху, взял с собой «когти» и пошёл к телефонной линии. Его для страховки сопровождали два водителя. И вот в этой снежной круговерти, взобравшись на вершину столба, смотритель смог соединиться с райцентром, выйти на связь с больницей! Такой вот простой и негромкий бытовой героизм.

Договорились с больницей, что автомобиль «Скорой помощи» подойдет, насколько это будет возможно, к перевалу, а больного следует доставить сквозь пургу вниз к месту встречи. На пострадавшего надели большой чабанский плащ, подняли капюшон, закутали, как могли, лицо, руки обвязали платками, и четверо сопровождающих повели его сквозь снежную бурю. Какие только муки он вытерпел – можно только догадываться, ибо, как не закутывайся, а ветер со

снегом все равно достают, а при ожогах не то что касания непереносимы – дуновение воздуха боль причиняет невероятную.

Но как бы то ни было, импровизированная спасательная экспедиция завершилась благополучно. Участники её рассказали нам, что спускаться больно-го вниз пришлось не очень далеко: километрах в двух метель заканчивалась. Просто как волшебство какое-то: тихо, и видимость даже неплохая, а за спиной словно белёсый поток клубится, ревет: словом, ураган живёт по своим, совсем иным физическим законам. Вот такая климатическая аномальщина...

Но по-настоящему аномальным для нас, уже втянувшихся в безысходное, отупляющее сидение под неумолкающее завывание ветра и дребезжание стекол ветхого домика, было следующее утро: пронзительно синее небо, ослепительная белизна снежных сугробов! И – тишина. Оглушительная тишина. Злобный снежный зверь, бесновавшийся двое суток, бесследно исчез ночью, словно его никогда и не было.

После спартанского завтрака, истосковавшиеся по свежему воздуху, мы гуртом вывалились из помещения. Легкий морозец бодрил. Мир вокруг был совершенно иной, нежели два дня назад. Мне лично пейзаж чем-то напоминал картины Рокуэлла Кента из его гренландского цикла: мягкие округлые линии белоснежных сугробов с торчащими из них широкими шатрами темных скал.

Однако обстановка не располагала к любованию дикими красотами родного края – надо было пробовать выбираться из снежной ловушки. На коротком стихийном вече было решено вызволить из снежного плена пассажирский автобус, проломить снежные сугробы бульдозером и отправить в райцентр женщин, детей и вообще всех желающих покинуть закупоренный перевал, ибо было понятно, что быстро из снежного капкана автомашинам не выбраться. А уж особенно тем, чьи машины нуждались в ремонте.

Шофёр пассажирского «Икаруса» немного ошарашил наше разношёрстное сообщество, громогласно заявив:

– Мужики, признаюсь честно: права я купил, и потому сейчас мотор завести не смогу. Помогать надо!

Водительский народ заухмылялся, заудивлялся, но в целом отнесся к «явке с повинной» спокойно: дело житейское, бывает. К тому же известно, что добровольное признание облегчает вину. А может и врал водитель беззастенчиво, лишь бы только помогли ему в реанимации задубевшего автобуса. Но не исключена и покупка водительских прав. Советский Союз – страна очень большая, и на его территории не всегда был соответствующий догляд за порядком, чем и пользовались некоторые ушлые граждане. Так что сторонники нынешнего российского либерализма могут быть спокойны: взятки, кумовство и прочие нарушения Закона практиковались и при соцстрое, правда, масштабы «тогда» и «сейчас» несоизмеримы.

Однако даже коллективный штурм не помог реанимировать застывший двигатель и пассажирский «Икарус» обреченно стоял в раскопанной траншее, словно провалившийся в снежную яму мамонт. Тогда мы нашли другой выход: общими усилиями раскопали автомобиль ГАЗ с кузовом-будкой, запустили двигатель, согрели будку внутри паяльными лампами. В теплое нутро будки забрались горемычные пассажиры с детьми, бульдозер немного почистил снег,

потом зацепил автомобиль тросом, заревел и с большим трудом начал тащить его через сугробы в сторону расчищенного участка дороги. Таким образом, количество «зимовщиков» намного уменьшилось. Избавившись от своеобразного балласта, коллектив начал заботиться уже и о собственном вызволении из снежного плена.

С трудом выдергивая ноги из глубокого снега, мы разбрелись по заметённой трассе, принялись откапывать свои автомобили, топить на кострах снег и греть воду для двигателей. Работы хватало, и вскоре лоб у меня под шапкой взмок, и возникло стойкое ощущение, что ватник начал парить на спине. Работа со снегом не из лёгких, потому как теплая одежда стесняет движения и человек быстро устаёт.

Бульдозер, отбуксировавший автомобиль с пассажирами до чистой дороги, вернулся и принялся прокладывать трассу: разгребать сугробы, помогать освобождаться из снежного плена автомобилям. Работа кипела. Кругом шипели паяльные лампы, завывали и гудели моторы, чадно горели, распространяя невероятную вонь, старые автопокрышки, вокруг которых стояли ведра с таявшим снегом, грохочущим монстром ревел и татакал, захлебываясь от невероятных перегрузок, трактор, сталкивая горы снега и вытаскивая из снежного плена автомобили. Наверно вот так же, в бешеном, авральном темпе работают полярники, когда льдину, на которой расположена станция, начинают раскалывать трещины. Благодарение аллаху, у нас под ногами не было океанских глубин, но нас подгоняло время: зимний день короток, словно воробьиный скок.

Автомобили сбивались в связку по четыре-пять штук и потихоньку двигались за бульдозером, пробивавшим для них дорогу в снегу. А снега было невероятное количество, траншеи были настолько глубокие, что из них виднелись только верхушки кабин автомобилей. Трасса была забита неподвижным транспортом. Одинокий трактор помогал автомобилям, способным продолжать движение, выбраться на обочину, прокладывая новую снежную дорогу параллельно основной, асфальтовой. Но здесь нас поджидали глубокие кюветы, ложбины и те же большие сугробы. Работать приходилось и лопатами, выгребая снег из-под буксовавших колёс. С треском, словно выстрелы противотанковых ружей, лопались тросы. А лопнувший трос – это улетучившаяся надежда вырваться из снежного плена. Нет троса – кури в сторонке, ибо преодолеть эту невероятную мешанину снежных траншей под силу только автомобилю-вездеходу, да и то с превеликим трудом. Но тем не менее мы всё же двигались вперед. Трактор, пробив траншею, брал на буксир связку из четырех-пяти автомобилей, протаскивал их вперёд, на расчищенный путь. За буксируемой связкой карабкались самостоятельно другие автомобили, помогая друг другу и лопатами, и буксировкой. Затем автомобили самостоятельно, пока трактор вызволял другие машины, бросались на штурм снежной дороги, которая на вид казалась проходимой. К сожалению, больше 100-150 метров пройти по снегу не удавалось, так как под снегом были скрыты канавы и ложбинки, и автомобили вновь проваливались в снег. Трактор пробивал дорогу, снова и снова вытаскивал буксовавшие автомобили. И так бесконечное количество раз...

День подходил к концу: зимой темнеет рано. Мы пробивались вперед мимо заметённых автомобилей, в которых иной раз сиротливо светились окошки.

Встретился и выгоревший автомобиль. Этому уж совсем не повезло. К сожалению, как я уже говорил, так бывает на закрывшихся перевалах: иногда по разным причинам сгорают машины, гибнут люди.

Все мы чертовски устали, работая без обеда и без отдыха. Во рту было сухо и горько от табака, рукавицы были изорваны в лохмотья, руки кровоточили от бесчисленных царапин, нанесенных буксирными тросами. От нас неимоверно воняло жуткой смесью пота, табака, бензина и солярки, смрадом сгоревшей резины. Запас жизненных сил подходил к концу. Мы ушли уже достаточно далеко от домика смотрителя перевала и теперь, как одержимые, рвались только вперед. И, кажется, у нас должно было получиться. Толщина снежного покрова становилась меньше, и на снежной целине автомобили чувствовали себя более уверенно. Мы оптимистично ожидали скорого конца нашей корчагинской снежной вахты.

На ночном небе уже высыпали звёзды, и серебристый свет луны скупо освещал снежные холмы, когда наконец наш караван из полутора-двух десятков машин, тех, кому неимоверно повезло, подполз по снежной целине к трассе. До неё оставалось метров двести. Ну, от силы триста. Бульдозер прошел по целине к трассе, спланировал нам дорогу, местами зачистив снег практически до черных проплешин мерзлой земли, затем объехал нашу колонну и остановился.

– Всё, мужики! – устало произнес чумазый тракторист. – Вон трасса. Теперь выберетесь. А я поеду назад, устал как собака, сил нет никаких.

Мы горячо поблагодарили нашего вызволителя, трактор пыхнул кольцами вонючего солярного дыма и, подняв лопату, залязгал гусеницами, уползая в темноту. Недолгое время тусклый отсвет его фар судорожно метался на снежных склонах, затем и он пропал вместе с затихающим рокотом движка. Водители осмотрели машины, справили нужду, основательно, без спешки, перекурили и уселись в кабины.

– Ну, чего встали? Даёшь асфальт! Вперёд, на трассу! – хриплыми голосами закричали из кабин водители стоящих в конце каравана автомашин.

Передний автомобиль загудел и бодро ринулся вперед. Наши мытарства оставались позади. Мы покидали заметенный снегом и наглухо закупоренный перевал Одаман-булак... Но не тут-то было. Перевал никак не хотел нас отпустить. Никак. Наверно, шибко мы ему понравились. И потому первая машина, лихо промчавшись первые полсотни метров, с разгона увязла по самое брюхо в снегу. Случилось то, чего не заметили впопыхах ни водители, замороженные близостью трассы, свободной от снега, ни чертовски уставший за день непрерывной изматывающей работы тракторист... Да ещё эта сгущавшаяся на глазах темнота. В общем, совокупность всех перечисленных факторов привела к тому, что никто не обратил внимания, что наш путь, расчищенный практически до земли, пересекала широкая белая снежная полоса, которая, как теперь оказалось, была неглубокой, метра полтора, ложбиной. Нож бульдозера, пройдя по ней, спланировал, выровнял снежный покров, а широченные гусеницы трактора не позволили ему утонуть в снегу. И вот теперь эта коварная снежная ловушка намертво схватила первую машину в свои недружественные объятия. Полутораметровой толщины снега хватило для создания непреодолимой преграды. Это было полное фиаско. Назад машину мы смогли бы выдернуть. Но

что нам это давало? Да ровным счётом ничего. Нам же надо было вперед двигаться. Но как? И объехать коварную ложбину не было возможности по снежной целине, да и неизвестна протяженность этой ложбины. Трактор не догнать, он уже далеко уехал по целине, а снегу по пояс. Всё, тут вам и шах, тут вам и мат. Мата и впрямь хватало, чего уж скромничать. Да и как тут не выругаться, как сдержишься?! Обидно! Асфальт – вот он, совсем рядом, можно выйти на трассу, потопать по ней валенками. И что с того? Автомобиль сидит в снегу на брюхе. Своим ходом он не преодолет препятствие, лопатами дорогу не расчистить: египетские пирамиды снега надо перебросить. А у нас и так языки на боку и ноги гудят, словно телеграфные столбы в ветреную погоду. Да и мороз начал ощутимо придавливать, зима ведь, и морозы в горах, даже южных, на порядок круче, чем на равнине.

Вот же какая фигня приключилась! И расстояние-то всего ничего, а вот не судьба. Как говорится, близок локоть, а не укусишь. Приехали, сливайте воду. Причем воду из радиаторов надо сливать в буквальном смысле слова. А что оставалось делать? Жечь оставшийся драгоценный бензин, а затем снимать с заднего моста колесо, благо их там четыре штуки, и сжигать его, спасаясь от ночного холода? Положение было отчаянное, безвыходное. Мрачное было положение, если честно. Водители курили, ругались в сердцах, снимая сильнейшее психическое напряжение, накопившееся за трудный день, всячески оттягивая неприятный момент принятия окончательного решения, единственного, ибо другого, в общем-то, и не было. А было предельно ясно, что влипли мы на этот раз серьезно. До слёз обидно торчать вот тут, в каких-то десятках метров от совершенно свободной от снега автотрассы и быть бессильными выбраться на неё. Никак не выбраться, хоть волком вой на луну с досады.

И вдруг откуда-то из-за снежных холмов мелькнул отсвет огня. Все мы, как один, повернули головы в сторону непонятных бликов, которые, временами пропадая и помаргивая, становились всё ярче и ярче. Без сомнения, к нам двигалось по трассе какое-то транспортное средство. Наконец свет приблизился совсем близко и в бледном свете луны уже стал различим силуэт автомобиля, трехосного грузовика ЗИЛ-131. Эти новые мощные вездеходы только-только стали появляться на наших трассах. Зашипев пневмотормозами, вездеход остановился, из кабины вышли трое мужчин и направились к нам.

– Из чимкентской автобазы-межгорода есть кто? – прокричал один из них.

– Есть, но там, дальше, за нами. Двоих видел – ответил кто-то из тех, кто был в курсе.

– А вы чего тут стоите, домой не едете? – поинтересовались прибывшие.

– Так не пробиться нам на «газиках», вишь, ложбина. Не заметили в темноте. А бульдозер уже ушёл.

Прибывшие сгрудились, посоветовались о чём-то между собой.

– Эй, тросы есть у вас? Сращивайте. Сейчас попробуем помочь вашему горю.

Мы живо бросились сращивать буксирные тросы, чтобы длины их хватило на всю ширину коварной ложбины. Тем временем вездеход, утробно рыча, съехал с трассы в кювет, преодолел его и встал на другом берегу скрытой снежной ловушки. Длиннющий трос соединил обе машины. Вездеход зарычал, попятился, трос натянулся – и застрявшая машина медленно поползла из снежного кап-

кана. Затем таким же образом была вытащена, вторая, третья... Процесс пошел. Забыв об усталости, мы только успевали отсоединять трос и вновь набрасывать его на буксирные крючья, стремглав убегая от натянувшегося троса, ибо если в этот момент монтировка, соединяющие тросы в единое целое, выскользнет из петли и прилетит в лоб, то никакой доктор уже не поможет. Естественно, такого «подарка» никто не жаждал, и мы старались отбежать подальше. Но, слава богу, обошлось. Так вытащили через заснеженную ложбину половину машин нашего каравана, пропахав и расчистив в снегу широкую полосу не хуже, чем бульдозер. И остальные машины уже смогли пробиться сами, без помощи вездехода. Подождав, пока последний автомобиль нашего злосчастливого каравана перебрался на трассу, вездеход приветственно просигналил нам и двинулся по нашим следам разыскивать своих.

А мы же, оставив позади снежные кошмары перевала, выбрались на трассу и один за другим скрывались в ночи, сигналив друг другу на прощанье. Наш маленький временный коллектив, спаянный жёсткими дорожными обстоятельствами, распался, и теперь каждый решал свои проблемы самостоятельно.

Мы с Каримом тоже, насколько нам позволяла скорость нашего бензовоза, катили по трассе в сторону Чимкента, в сторону дома. Но так продолжалось недолго. Ибо сказалась дневная изматывающая борьба на перевале: шофер стал ощутимо клевать носом. За рулем после такой ситуации, которая была у нас на перевале, устаёшь сильнее. Я начал орать песни, но и этот проверенный в дальних поездках приём не помогал: ведь я пел русские песни, а они воспринимались шофёром-узбеком в данном состоянии как «белый шум» и усиливали сонливость. Единственная узбекская песня, слова которой я знал, это «Наманганские яблочки», но ведь не будешь одно и тоже вопить всю дорогу? Да к тому же мелодичностью своего голоса я не могу похвастать. Я уже начал левой рукой иной раз и подстраховывать его. В конце концов, водитель притормозил и съехал на обочину.

– Чо будим делать, Балодя? Спать хочу – хоть стреляй, Ни магу ехат, – обреченно произнес водитель. – Спать тоже ниахота в кабине. Ты машина вадить можешь?

– Да я–то смогу, всё же когда-то получил права третьего класса. А вдруг ГАИ? —спросил я.

– Слушай, Балодя, какой к шайтану, ГАИ? Перевал закрыт, сичас ноч, ГАИ что, ахмак совсем, сидеть пустой будка будет, пустой трасса смотреть? Ему делат нечего, да? ГАИ дома давно, водка выпил, плов кушал, мягкий курпача спит. Надо рисковать, а чо делить? Тибе же тоже домой надо, день рождения сегодня.

Опа! А я за суматохой и забыл совсем, что сегодня у меня праздник. Утром помнил, а потом в суматохе снежной битвы совсем забыл. Вот молодец, Карим, напомнил. Ну, рахмат, дружище! Я заметно оживился: всё-таки есть шанс попасть домой в День Рождения! В конце концов, что мне ГАИ? Это не мои проблемы, а водителя. Водитель согласен руль передать, а я уж как-нибудь полегонечку – потихонечку, аккуратненько. Что тут раздумывать? Конечно, надо рулить, какой разговор!

– Да, Карим ехать надо, пока машина едет. Относительно ГАИ – думаю, ты

прав. А если что вдруг – тогда и думать будем. Ну, в конце концов, аллах не для того позволил нам пробиться через заметённый перевал, чтобы отдать нас в руки гаишников. Прорвёмся!

Мы поменялись местами. Я включил первую передачу, плавно отпустил сцепление и надавил на газ. Автомобиль тихонько тронулся с места, набирая скорость. Вновь переключил передачу, машина прибавила скорости. Включил дальний свет, и мы продолжили своё ночное движение. Карим сначала внимательно наблюдал за моими действиями, потом, успокоившись и уповая на милость аллаха, привалился к спинке сиденья и задремал. Вскоре он и совсем уснул, мотая головой, когда автомобиль подбрасывало на небольших снежных переметах. Неровное, с размытыми краями, желтое пятно света от автомобильных фар скользило по серому асфальту, мотор гудел, чуть подрагивали стрелки приборов. Горючего – более чем полбака, зарядка аккумулятора есть, температура воды и масла в норме, полёт нормальный. Водитель Карим уже уверенно впал в глубокий сон, иногда громко всхрапывая. Да, денёк сегодня выдался не из лёгких. Я плотно давил валенком педаль газа, положив руки сверху на руль. Хотя что придавишь на ГАЗ-51? Это не гоночный автомобиль, это трудяга сельских дроб, и то, что он уверенно держит скорость в шестьдесят пять – семьдесят километров в час, уже довольно-таки неплохо. Даже очень хорошо для такого автомобиля. Да и большую скорость я опасался выжимать, учитывая свою недостаточную практику вождения. Пусть так и будет, лучше не надо. Известно ведь: лучшее – враг хорошего. Тише едешь – дальше будешь. Под монотонное гудение мотора хорошо думалось, и я думал о разном: радовался прорыву через перевал, предвкушал радость встречи с семьёй. Жалел, что весь день пришлось провести в тяжёлом труде вместо того чтобы предаваться беззаботному веселью. Всё-таки день рождения у меня именно сегодня. Сон пропал, и было хорошо вот так катиться в ночи без помех по пустынной трассе. Я любил такие ночные поездки, когда многое вспоминаешь и размышляешь о разном.

Мы всё ниже и ниже спускались с гор, выходя на равнину. Уже давно перестало покалывать в ушах, а это означало, что горы позади. Трасса была пустынна, далеко вперёд ушли более скоростные автомашины, и мы были одни на ночной дороге. Не останавливаясь, проскочили у райцентров два поста ГАИ, которые, как и разумно предполагал Карим, были необитаемы. По-видимому, бдительные бойцы дорожной милиции и впрямь, выпив водки и плотно закусив ароматным и сытным пловом, мирно покоились на мягких курпачах, погруженные в свои сладкие гаишные сны. Так что некому было нас останавливать на трассе на предмет превентивной проверки, и мы благополучно, без всяких остановок добрались до моста через реку Арысь, на другом берегу которой уже сияло Магеллановым Облаком узбекское село Карабулак, ширина которого составляла двенадцать километров, а длина его была неизвестна, ибо никому в голову не приходило её измерить.

Именно у моста через реку я остановил автомобиль и разбудил Карима.

– Вставай, Карим, рули дальше сам. А то я в этих карабулакских дувалах не проеду: Это не село, а самый настоящий узбекский лабиринт почище критского! В этих закоулках, при необходимости, не один десяток Минотавров спрячется.

Вряд ли Карим понял моё замечание относительно Минотавров, но на вся-



кий случай сонно улыбнулся. Мы поменялись местами, закурили, и отдохнувший Карим бодро повёл автомобиль дальше. До дома было уже рукой подать...

А вот уже и наше село – Белые Воды, в котором расположен экспедиционный посёлок. Распрощавшись с Каримом, я взвалил на плечо спальный мешок и с походным рюкзаком в руке подошёл к нашему небольшому дому. Ещё горел свет ночника в одном из окон. Взглянул на часы: без десяти минут полночь. Успеваю, подумал я, усмехнувшись. Осторожно постучал в окно, занавеска отдернулась. Обрадованно ойкнула Люба, прижав ладошку ко рту, и тут же помчалась открывать входную дверь. Пропахший дымом, потом, бензином, соляром, выхлопными газами, словом, неистребимым специфическим запахом трудной дороги, с исцарапанными стальным тросом руками и слезящимися от усталости глазами я ввалился в прихожую. Вот и закончилась моя такая долгая дорога домой. Все тяготы пути позади. Перевал взят. С днём рождения, Володя! Как всё-таки непередаваемо хорошо встретить свой праздник, свой день рождения дома, в кругу семьи!

*Ноябрь-декабрь 2011, март 2012 г*