

Глава 3. ВРЕМЕНА СТУДЕНЧЕСТВА

От времен студенчества и многих-многих лет работы в РТИ (тогда – сверхсекретный п/я Г-4097; бланк «Радиотехнический институт АН СССР» использовался только для справок в домоуправление и детский сад) остались фото, не имеющие отношения ни к учебе, ни к работе.

Покажу некоторые.

Середина 50-х годов. Младшие курсы Радиотехнического факультета МАИ. Студенческие каникулы. Путешествие на озеро Селигер на велосипедах.



Карт, считай, тогда не было, путь корректировали опросом местных жителей. Значительная часть дороги от Торжка до Осташкова практически отсутствовала. Начиная, кажется, от Кувшинова через болота шла гать из бревен и бревнышек.

Эта «дорога» была настелена в годы недавней войны саперами, а сейчас – местами ушла в болото и была хоть как-то проходима

лишь в сухую погоду. Часть этой дороги преодолели на грузовике, скорость которого по трещащей гати не слишком превышала скорость пешехода.

Вокруг – болота, редкие нищие деревни.

В Осташкове местные жители знали, что на острове напротив живут (или недавно жили, сейчас уже не помню) «секретные немцы-ученые». Сейчас этот эпизод использования пленных немцев-специалистов, создававших ФАУ-2 упомянут в публикациях, посвященных деятельности КБ-1 по разработке системы ПВО Москвы.

На правом снимке верхнего ряда первым стоит высокий парень с велосипедом. Это Боря Золотаревский (от слова «золотарь», а не «золото», как он сам нас учил писать его пролетарскую фамилию) представитель не такой уж малой прослойки студентов – демобилизованных военных, в том числе и фронтовиков. Все они были заметно старше нас, школьников. Все были членами партии.



Вот, нашелся единственный снимок тех лет, сделанный не в походах, а показывающий Борю с орденскими планками в лаборатории.

Боря запомнился нам как чудесный, добрый парень. Его успехи в учебе выделялись на фоне довольно посредственной успеваемости основной массы недавних военных. Мы были дружны все годы учебы.

После окончания института наши дороги быстро разошлись, и мы не виделись много лет. И вдруг, где-то в конце 80-х – начале 90-х он позвонил мне и Гелию Земцову и пригласил зайти к нему домой попрощаться: он эмигрирует в Израиль.

На столе была бутылка водки, черный хлеб и, кажется, лук. О причинах отъезда он не говорил, а мы не спрашивали. Где он сейчас, что он сейчас – нам не ведомо.



В Осташкове мы достали две лодки и несколько дней путешествовали по озеру.

Были на месте, откуда начинается Волга. Этому отвратительному по качеству снимку 50 лет.

С тех пор я на озере Селигер почему-то больше не бывал. Но все еще собираюсь.



Следующее лето (наверное, это год 1954-й, второй курс). Почти двухмесячный поход на шлюпке – шестивесельном яле – по маршруту: Москва (Химки) – канал – Рыбинское водохранилище – вниз по Волге до Горького – вверх по Оке – Москва-река (мимо Кремля!) – Химки.

Снимков почему-то осталось мало.

Сердцем похода был лодочный моторчик ЛМР-6, который мы в последний момент достали в комитете ДОСААФ МАИ. Формально наш поход назывался «комсомольско-молодежный вёсельный агитпоход». Сперва мы действительно предполагали пройти маршрут на веслах, что было полным сумасшествием.





Описания этого шестисильного мотора я ни тогда, ни потом найти не мог. По-видимому, он был изготовлен не слишком крупной партией для армии. Головку цилиндра украшала красная звезда. Цилиндр, доработанный для водяного охлаждения, был от распространенного мотоцикла ИЖ-350, что оказалось сущим спасением при бесконечных ремонтах, включая замену колец, сальников и подшипников. Зажигание – от магнето. С ним тоже забот хватало. Приходится только удивляться, как эта пукалка смогла выдержать такой маршрут. Одна деталь запомнилась. Этот маленький моторчик и большой морской шестивёсельный ял не очень соответствовали друг другу: высокий транец лодки и короткая дейдвудная нога мотора не позволяли в статике винту и трубке охлаждения

дотягиваться до воды. Поэтому процесс запуска двигателя проходил следующим образом: перед запуском подавалась команда: «Все назад». Когда все семь человек толпились на корме, она, естественно, опускалась, и винт оказывался в воде. Если мотор запускался

(что обычно было далеко не сразу) и лодка набирала какую-то скорость, то в этом режиме нос лодки задирался, а корма опускалась настолько, что команда могла рассредоточиться по всей лодке. Так и путешествовали.



По Оке, на которой приличное течение, часть пути проделали в составе каравана барж, которых тянул буксир со скоростью меньше пешеходной. Проверяли. Вот, на фото мы нежимся на крыше баржи. Буксиров-толкателей тогда

еще не было. Не было и такой простой вещи, как плавающих чалок-рымов в шлюзах, которые опускаются и поднимаются вместе с водой. Мы чалились за неподвижные крюки в стенах шлюза. При этом упаси господь зазеваться и вовремя не перекинуть чалку с одного крюка на другой при опорожнении шлюза. Переворачивание лодки при этом весьма вероятно.

Приключений было – не счесть. Но фото нет.



Следующее лето. Поход на мотоциклах по маршруту Москва – Киев – Ужгород – Кишинев (хотели до Одессы, но порошу не хватило) – Харьков – Москва.

Участвовали пять человек на четырех мотоциклах – один BMW-R75 с коляской и три К-125. (Строгие физиономии участников на снимке – ни одной улыбочки – отражают, видимо, тогдашние наши представления о том, как должны выглядеть

серьезные люди в исторические моменты.)

Общий недостаток всех этих мотоциклов – отсутствие задней подвески, из-за чего одной из частых поломок были вылетевшие спицы. Способ ремонта – использование вместо одной сломанной спицы двух, соединенных крючком. Такая конструкция работает только на растяжение, но позволяла хоть как-то уменьшить недопустимые биения, «восьмерки» колеса.

BMW-R75 был вполне серьезным мотоциклом с четырехтактным оппозитным двигателем в 22 л.с. Его российский родственник с немецкой родословной и уже задней подвеской – М-72 начал выпускаться на Московском мотозаводе (ММЗ) еще перед войной – в 1941 году. Эти мотоциклы были на вооружении Красной армии. Их можно видеть на кадрах знаменитого парада на Красной площади 7 ноября 1941 года.

В конце 1941 года завод был эвакуирован в Ирбит, на котором подобные мотоциклы продолжают, кажется, выпускать до сих пор.



Что же касается К-125 («кака») и его полного аналога М-1А («макака») то эти легкие мотоциклы с двухтактным двигателем мощностью 4,5 л.с., тоже повторяли какую-то немецкую довоенную модель фирмы DKW и начали выпускаться сразу после войны в Коврове и на возрожденном ММЗ.

На таких мотоциклах на даче можно прокатиться до ближайшей речки. Но, загрузив их приличным грузом, в том числе – парой канистр, отправляться в поход по разбитым послевоенным дорогам, в условиях дефицита любой детали, резины, масел, бензина можно было только в поисках своеобразных, местами специфично советских приключений по преодолению дефицита. В том числе и еды.

Мы получили этих приключений сполна. Но многие годы потом вспоминали об этом с большим удовольствием.

В первый же день поездки обнаружили:

— что за Внуково асфальт кончился. Началась разбитая, почти фронтовая дорога. И так почти до Киева.

Для нас это была неожиданность, хотя мы и пытались узнать состояние дорог из всех доступных источников. Но все было секретно. А может, никто ничего и не знал;

— что из привинченного к решетке багажника моего мотоцикла деревянного ящика с консервами часть банок от тряски выскочили. (Отсутствие задней подвески!) Эти банки с тушенкой мы доставали на базе Мосспродторга, по письму «четырехугольника» МАИ (ректор, секретарь парткома, председатель месткома, секретарь комитета ВЛКСМ), с просьбой «оказать содействие в снаряжении мотоэкспедиции студентов МАИ по местам боевой славы... и т.д.». Страшная, невосполнимая потеря. Меня чуть не убили. За халатность.





Из пяти участников похода права на управление мотоциклом были только у двух – у меня и Гелия Земцова, владельца BMW. Кстати, незадолго до описываемого путешествия мотоцикл, и не солидный BMW, а К-125, был только у Гелия. По доброте душевной он и мне давал на нем покататься. Катались и зимой. Этот мотоцикл занял в моих мечтах и вожделениях почти такое же место, как и другое типовое вожделение двадцатилетнего

юноши. Когда он у меня появился, я готов был не слезать с него сутками и ехать куда угодно. Вообще, вспоминая те годы, начинаешь как-то более снисходительно смотреть на идиотизмы своих молодых наследников.

Ситуация с правами нас несколько не беспокоила и ни разу не привела к каким-либо недоразумениям с милицией. Обычно при знакомствах с представителями властей показывалась бумага из МАИ с «просьбой ко всем советским и партийным организациям оказывать содействие группе туристов-мотоциклистов МАИ, совершающих... и т.д.» После этого обычно уже ничего не требовалось. Пару раз интересовались правами, тогда один из нас, представившись руководителем пробега, показывал свои права. «Документы остальных упакованы вон в том чемодане. Прикажете распаковать?» Ни разу никто не приказал.

А бумаг на красивом бланке МАИ у нас был, наверное, десяток. На все случаи жизни. Бланки МАИ были не слишком дефицитны.



Были опасные случаи засыпания за рулем мотоцикла. Вспомнив и записав это, я с досадой посетовал на то, что сейчас я в мягкой постели иногда полночи не могу уснуть. Вот, Илья Гольберг, заснув, въехал в кювет. И ему еще смешно. Нам, наблюдавшим едущий мотоцикл и спящего водителя с закрытыми глазами, было не до смеха.



А вот он же наливает мне перцовку в вывернутый из бензобака масломерный стаканчик. Омерзительный вкус получающегося напитка мы потом долго вспоминали. Но после очередной холодной ремонтной ночевки выпить было просто необходимо. Немного. Нам же ехать.

Отец Ильи – известный писатель Ефим Дорош, член редколлегии еще того «Нового мира», журнала Твардовского. В последующие годы мы, во многом благодаря Илье, смогли познакомиться с частью моря самиздата и легче и быстрее, чем другие наши сокурсники расстались с советским мироощущением. Впрочем, в конце брежневского периода маразм системы был уже настолько очевиден, что и отдельного просветительства не требовалось. Вспоминаю вот какой случай.

Где-то в конце 70-х – начале 80-х годов я зашел домой к Гелию Земцову. (Между прочим, после окончания учебы и почти до пенсии контакты с одноклассниками и однокурсниками были не часты.) Я – редкий гость, хозяева стали собирать в смысле выпить-закусить и потянулись выключить бубнящий телевизор, по которому показывали очередное награждение Брежнева.

В это время их дочь Маша, которая тогда была то ли в восьмом, то ли в девятом классе, произнесла фразу, которую невозможно забыть: «Папа, подожди, не выключай. Дай поненавидеть».

Сейчас Маша живет в США. Ее дети хорошо говорят по-русски. Но по-английски лучше.

Вернемся к мотопробегу.

Ну, вот и доехали, наконец, до Молдавии.



Чуть переиначивая классику: «Что за вечер в степи молдаванской...».
«...И уныло глядит на дорогу, у колодца распя-я-ятый Христос...»



Из конечной точки маршрута – Кишинева – вынуждены были направить двух наших товарищей, Гольберга и Земцова, в служебную командировку в Тирасполь.

А вот зачем – убей, не помню.

С огорчением отмечаю, что в большинстве достойных мест, которые мы тогда проезжали (Львов, Ужгород, Молдавия), я с тех пор больше не был.



На обратном пути домой выехали через Харьков на недавно открытую новую трассу Москва–Симферополь, единственную, кажется, приличную дорогу в то время. По крайней мере, такие шоссе, как Москва–Ленинград, Москва–Минск находились в заметно худшем состоянии.

Конец августа. Осенние дожди. Объявили положение «все равно»: едем, невзирая на погоду. Домой! В Москву! Имеется возможность по очереди подремать в коляске.



Нашел в своем фотоархиве один снимок, не связанный с туризмом, который захотелось опубликовать. Это мы уже большие. Видите – нам лет этак по 24. А некоторым и 25. Четвертый или пятый курс. Год, соответственно, 1956–1957. Конец мая – начало июня. Весенняя сессия. После какого-то экзамена (все видят, что это – после, а не до?) на канале над Волоколамским шоссе.

Публикую снимок в надежде, что вдруг кто-то откликнется. Хотя точно знаю, что, по крайней мере, один человек с этого снимка

уже не откликнется никогда.

Не могу вспомнить, кто снимал. А фотоаппарат – мой.

А сейчас на канале над Волоколамским шоссе можно купаться? Впрочем, мой интерес чисто платонический, от пустого любопытства.

Шестидесятые годы. Уже не студенты. Байдарочное путешествие по реке Онега. Эта река, как известно, вытекает из озера Лача вблизи города Каргополя и впадает в Белое море. (Применив несколько лукавое выражение «как известно», вспомнил вычитанную где-то у Гиннеса фразу: «Атлантида, как известно, находилась на месте затонувшей Лемурии». Цитирую по памяти.)





Вот в этом городе на берегу Онеги мы собрали байдарки и отправились вниз по течению.



Если судьба приведет ещё когда-нибудь в Каргополь, постараюсь найти в городе точки съёмок этих кадров (они, кажется, приметные) и повторить их. Интересно будет посмотреть на изменения, произошедшие за несколько десятков лет.

А вот несколько кадров того, что мы видели по берегам Онеги.



Удручающие, щемящие картины разорения страны. Говорили, что это еще со времен коллективизации.





Глядя на кадр с останками трактора, захотелось привести одну мысль из великолепного труда Егора Гайдара «Долгое время»:

«...ко второй половине 80-х годов наша страна вышла на самые передовые позиции в мире по объемам производства низкокачественной техники. Отставая от США по производству зерна в 1,4 раза, мы опередили их по выпуску тракторов в 6,4 раза, по зерноуборочным комбайнам – в 16 (!) раз. Чтобы произвести столько зерноуборочных комбайнов, сколько их стояло в наших хозяйствах на ремонте в 1987 году, американской промышленности пришлось бы работать 70 лет. Эта была экономика планового абсурда, которая не лопнуть не могла...»

Я бы к этому еще вспомнил о горах произведенного оружия, уничтожать которое придется еще и нашим потомкам. Но его, кажется, и сейчас собираются наращивать.