

## ЗАПАДНЫЙ ПАМИР

Приближался конец сезона. Хорошо было жить в горах под звездным небом, но уже тянуло в дождливый Ленинград, в университет, во двор. И вдруг выяснилось, что если немного опоздать на учебу, то есть шанс попасть на Западный Памир. Страшно хотелось увидеть новые места. Все говорили, что это совсем другая страна; горы вздымаются почти отвесно, в узких долинах текут бурные реки, а над ними на большой высоте раскачиваются ниточки висячих пешеходных мостов.

Дороги и мосты, главные достопримечательности Западного Памира, и при первом знакомстве трудно бывает сразу определить, что из них страшнее – мосты или дороги. Местные геологи и рабочие очень часто рассказывали о них и загадочно ухмылялись.

«Кто в Бартанге не бывал – тот Памира не видал, – все время повторял мой приятель рабочий-таджик. – Эх, Анатолий, хорошо бы нам вместе поехать, я бы тебе все показал».

С трепетом ожидал я поездки и даже предпринял активную попытку выпросить у нашей поварихи Таси еще одну катушку фотопленки, обещая ей за это сделать такую прическу, что она сама себя не узнает. Пленку мне не дали, но зато я взял с Таси клятву, что буду присутствовать для масштаба в каждом ее кадре и в Ленинграде смогу напечатать фотографии с этой пленки.

Поездка все откладывалась и откладывалась, так как шофер запил. Где он доставал спиртное оставалось загадкой, так как все время находился на базе у всех на виду, вроде ни с кем подозрительным не общался и вдруг сразу становился пьяный. Ни обыски, ни слежка за ним результатов не дали.

Однажды днем в хлам пьяный водитель лежал на улице, свесив голову с раскладушки. К нему подошли две элегантные козочки – стройные, лохматенькие с маленькими рожками и красивыми выразительными глазами – и с упоением стали лизать потное лицо водителя. Чем им понравился наш шофер – ума не приложу, а в особенности его испитое лицо. Скорее всего, их привлекла соль выпота. Но шоферу это было явно неприятно, он кривил губы, морщил нос, но поднять голову не было сил!

Я понял, что наблюдаю третью стадию опьянения, когда «пьяный лежит не дышит, собака ему морду лижет, он это чувствует, но «цыц» сказать не может». Но все равно шофера, было жалко, и я отогнал козочек, за что они на меня страшно обиделись.

Вообще у местных коров и коз была какая-то порочная страсть лизать людей в лицо. Обычно мы спали прямо на улице под звездами. Раскладушки стояли в ряд как больничные койки – поперек к глинобитной стене базы. Однажды под утро я вдруг почувствовал, что кто-то нахально и упорно трет мне лицо мокрым шершавым полотенцем. Проснуться в такую рань было для меня почти невозможным событием, но желание хрястнуть по шее того гада, который мешал мне спать, было сильнее сна. Я открыл глаза. Холодный рассвет провел по небу первый розовый мазок, обозначивший изломанный профиль дальних вершин. На фоне посветлевшего неба вдруг нарисовалась морда теленка, который с вечера гулял на полянке недалеко от нашей базы, а сейчас зашел между раскладушками – моей и шофера – и нахально лизал меня прямо в лицо! Я пытался увернуться, но спальник был наглухо застегнут, руки не вытащить, голову не втянуть. Бычок, пользуясь моей неповоротливостью, с упоением лизал мое лицо.

Цыц! – наконец удалось крикнуть мне.

Бычок отпрянул и замер. Я предложил ему немедленно покинуть территорию базы, но теленок осуждающе посмотрел на меня как на неотесанного грубияна, терпеливо вздохнул и, видимо, решил дожидаться, когда я усну, чтобы спокойно продолжить свое занятие.

То, что бычок предпочел мое лицо, а не водителя, совсем меня не обрадовало, и даже напротив разозлило. И этот лизоблюд собрался ждать, когда я снова засну! Стерпеть такое было невозможно.

Осторожно, чтобы не испугать животное, я вытащил руку из теплого спальника и наградил бычка звонкой оплеухой по мокрой холодной шее. Бычок отшатнулся назад и вдруг сделал отчаянный прыжок через соседнюю раскладушку, но неудачно, и навалился всем телом прямо на шофера. Водитель спросонок заорал дурным, срывающимся от страха голосом, уверенный с похмелья, что на него напал тиранозавр и собирается его немедленно сожрать.

Шофер был потрясен случившимся. Он икал целый час, а потом глотал валидол. У всех зародилась надежда выехать на Западный Памир, но к вечеру Зеленому Змию удалось опять соблазнить шофера, он угнал в Мургаб уже груженую в дорогу машину, напился вдрызг, машину бросил и ее благополучно разграбили за ночь. Мы разыскали шофера в местной больнице с острым приступом дизентерии, где его и пришлось оставить на целый месяц.

Теперь вести машину надо было мне. Грузовик москвичей я сразу назвал «Судорога» за уникальную способность резко прибавлять обороты двигателя, когда машина наклонялась на левый бок. В чем была причина неисправности, так и осталась не выясненным, и эту тайну «Судорога» унесла с собой на свалку металлолома. Как мне потом рассказали, списали ее с идиотским диагнозом «перекос рамы». Ни я сам, с трехлетним опытом работы автослесаря, ни шоферы, которые её осматривали, не знали в чем дело. Пришлось смириться и приноравливаться к особенностям автомобиля.

По комфорту и остроте ощущений езда на «Судороге» была сравнима разве что со скачками верхом на носу взбесившегося носорога. Усидеть на месте можно было, лишь крепко вцепившись руками в рог... то есть в руль. А если наклон налево был постоянным, двигатель ревел как турбина реактивного самолета и «Судорога» проявляла невиданную прыть. Притормаживать надо было очень осторожно, так как мог заглохнуть двигатель, а заводить «Судорогу» с севшим аккумулятором два раза в день было выше наших сил.

Заводились мы так: с вечера я загонял «Судорогу» задним ходом вверх по склону, чтобы утром попытаться завести ее накатом на передаче. Если это не удавалось, то приходилось заталкивать машину обратно в гору. Все толкали сзади, а я спереди крутил заводную ручку. Иногда меня так и подмывало вытащить ручку и как следует отходить «Судорогу» железякой по морде и по фарам. Но я знал, что кроме временной разрядки это ничего не даст. Мы снова и снова заталкивали «Судорогу» вверх по склону и толкали вниз, пока она не заводилась. Мотор не глушили целый день.

Итак, ничего нас больше не держало, мы собрались и поехали. На трассе Мургаб – Хорог стояли многочисленные дорожные знаки, предупреждающие об опасности впереди – восклицательный знак в красном треугольнике. На мой взгляд, можно было сильно сэкономить, поставив только один большой знак у выезда из города, а зону действия сразу обозначить в 325 километров.

Завывая на первой передаче, «Судорога» упорно лезла в гору на перевал, закрытый серыми дождливыми облаками. Неожиданно мы въехали в облако. С первого взгляда это был липкий туман, но я-то знал, что это настоящее облако. На перевале сыпал мелкий дождь, постепенно сменившийся ледяной крупой. Из тумана показались две встречные машины с зажженными фарами, которые приветствовали нас сигналами, желая счастливого пути! Эта традиция памирских шоферов мне очень нравилась, и я посигналил в ответ.

И тут начался спуск. Сухие дороги Восточного Памира не шли ни в какое сравнение с этим крутым глинистым катком. Был сильный уклон дороги налево, и так как «Судорога» все время газовала, я боялся, что машина перевернется и слетит с обрыва. Одно местечко было просто ужас. Дорогу перегородил только что сошедший селевой поток, поверхность которого имела опасный уклон. Наша «Судорога» с высоким клиренсом имела очень много шансов сыграть вниз и присоединиться к нескольким обгорелым каркасам грузовиков, которые уже закончили свой нелегкий путь и теперь, запорошенные снегом, отдыхали на крутом каменистом склоне.

Я остановил машину около края селевого потока. На поверхности отчетливо виднелись свежие следы протектора – какой-то хмырь уже успел проехать, наверное, те две встречные. Не зря они пожелали мне счастливого пути.

– Проедешь? – озабоченно спросил Павленко.

– Люди же проехали, – невозмутимо ответил я, – только пускай все выйдут из машины... на всякий случай.

Геологи с неохотой вылезли на дождь и пошли вперед. При таком сильном крене налево мотор ревел на больших оборотах. С включенным передним мостом и демультпликатором «Судорога» медленно тронулась. Было такое ощущение, что её так и тянет сигануть с обрыва и повалиться на заснеженном склоне вместе с каркасами своих железных братьев.

Вдруг хлопнула дверь кабины и рядом оказался мокрый Ник с дымящейся сигаретой в руке.

– Пошел вон! – крикнул я.

– Не ори, – огрызнулся Ник, – смотри на дорогу! Хочешь затынуться?

Я остановил «Судорогу», затынулся пару раз и как-то сразу успокоился.

– Если машина завалится на левый бок, тебе не выскочить, – Ник приоткрыл свою дверь и с порывом ветра в кабину влетел рой снежинок, – держись за мою руку, в случае чего я успею тебя выдернуть.

Мы тронулись по наклонной поверхности оползня. Я старался ехать точно по следу протектора тех двух машин. Ник крепко держал мою правую руку.

Наконец, опасный участок остался позади. Павленко угостил нас чудесными болгарскими сигаретами.

Спуск с перевала был труднее, чем подъем. Все время шел мелкий нудный дождик, и колеса скользили на мокрой дороге. Неожиданно мы выехали из облаков. Перед нами распахнулось море яркого солнечного света. Засыпанные свежим снегом горы ослепительно сверкали. На дорогу невозможно было смотреть и пришлось надеть надоевшие солнечные очки.

В ближайшем кишлаке нас встретили знакомые биологи, которым тоже нужно было в Хорог. Машина была и так забита под завязку, но для друзей всегда найдется место. Вместе с биологами к нам в попутчики

напросились еще два альпиниста, совершившие восхождение на один из местных шеститысячников.

Все восхищались их снаряжением – палаткой «памиркой» из тончайшего парашютного шелка, весившей всего один килограмм, легчайшими пуховыми куртками и спальными мешками. Всё снаряжение ребята шили сами и с законной гордостью его показывали.

На просьбу рассказать о восхождении, они вдруг смутились и с неохотой повествовали, что вершина, в общем, не сложная и с южной стороны можно зайти в одних триконях без всяких проблем, а они шли с западного склона тоже не очень сложного. И, вообще, они не настоящие альпинисты, а так – любители – и ходили больше для души.

– Ладно, расскажи им, – вдруг засмеялся один.

– Западный склон довольно крутой, и мы шли в связке, – начал рассказывать второй альпинист, – подходим к вершине, я вылезаю и вижу перед собой, метрах в двадцати, из-за камня торчит лохматая голова. Рожа коричневая, вся в красных пятнах, зубы желтые, оскаленные, как у тигра. Я от страха вниз по осыпи съехал, и кричу Сашке: «Там наверху снежный человек за камнем сидит! Что делать будем?»

Ну, мы ледорубы наизготовку и осторожно ползем вверх. И остается уже несколько сантиметров подняться, чтобы увидеть тот камень, как вдруг слышим хриплый голос: «Мужики, вы, откуда? – из-за камня поднимается парень в ватнике и ватных штанах, заросший, как орангутанг. – А я испугался, думал, снежные шайтаны ко мне лезут».

Оказалось, что это геолог, который уже неделю живет на вершине, собирая материал себе на диссертацию по каким-то гранитам или гранатам. У него брезентовая палатка, в ней керосинка, ящик с консервами и ватный спальный мешок. Защитные очки он потерял и чуть не ослеп, а лицо пятнами до мяса обгорело на солнце, губы – смотреть страшно.

– В принципе, забраться на эту гору не так уж сложно, – добавил второй альпинист, – можно и в одних триконях зайти, но затащить одному такое количество тяжелого барахла под названием снаряжение... И вы бы видели, сколько он набрал камней!

– Мало того, что ваш коллега самый ответственный момент восхождения нам подпортил и напугал до смерти, – продолжил первый альпинист, – да ещё наградил нас дополнительным грузом – два мешка с камнями по двадцать килограммов каждый. Закон гор – пришлось помочь ему и тащить вниз до самого кишлака.

– А он на вершине остался, довольный страшно! Очки ему оставили, продукты. Ещё неделю собирается там кантоваться.

Наконец мы спустились до зоны лесов и увидели заросли алычи. После бедной кислородом атмосферы Восточного Памира здесь, на высоте всего две тысячи метров, сразу чувствовалась разница, и воздух казался густым и насыщенным, как сметана по сравнению с молоком. В Хороге биологи уговорили нас остановиться в ботаническом саду, который располагался на склоне горы над городом. К саду вела узкая извилистая дорога – серпантин. «Судорога» выла на первой передаче, с трудом преодолевая крутой подъем. За одним из поворотов дорогу перегородил легковой ГАЗ-69. Мы остановились метрах в пятидесяти, и к нам подбежал водитель-таджик.

– Помоги, дорогой! Машина не едет.

Я осмотрел автомобиль и установил, что у него включились сразу две передачи, и рычаг переключения скоростей заклинило.

– Это надолго, – объявил я своим пассажирам.

– Чем на жаре в кузове париться, – заявили биологи, – пойдем дальше пешком, тут совсем недалеко.

Все налегке отправились в ботанический сад.

– Сними крышку коробки передач и монтировкой установи нейтральное положение шестерен, когда все три паза на рычагах совпадут в один жёлоб, – объяснил я водителю.

По его растерянным глазам было видно, что для него мои слова звучали словно китайский язык.

– Я не знаю, где это, – честно признался шофер, – если можешь – помоги!

– Ты что, не знаешь, где коробка передач находится? – с устатку мне не хотелось ремонтировать чужую машину. – Как же ты права получил?

– Двух баранов давал – права получал, – сознался шофер, – помоги!

– А ключи у тебя есть?

– Да есть, целая коробка, – и он достал металлический ящик с большим набором слесарного инструмента «ГАРО», который у нас в автопарке полагался один на целую бригаду слесарей.

Я быстро снял крышку коробки передач. Тут раздались яростные сигналы клаксона, и к нам близко подъехала черная Волга.

Из окошка высунулся водитель и стал что-то яростно кричать по-таджикски. Водитель газика, втянув голову в плечи, тихо и виновато отвечал. Шофер Волги выскочил и подбежал к нашей машине, продолжая браниться.

– Заткнись! – одернул я крикуна.

– Когда поедет? – немного тише, но всё ещё с истерикой в голосе спросил он.

– Не скоро, садись и покури.

Шофер вернулся к своей машине и вскоре его пассажир молодой, но полный таджик в дорогой тубетейке прошел мимо и что-то недовольно буркнул нашему шофёру, который от страха даже присел.

Я выставил шестерни в нейтральное положение. Машина покатила задом вниз, но я поставил ее на ручной тормоз.

– Давай учись, ставь крышку и рычаг на место, – я протянул обрадованному водителю ключи.

Но шофер сел за руль и, отпустив тормоза, быстро сдал назад, освобождая дорогу черной машине.

Волга рванула с места и быстро помчалась вверх по серпантину, оставляя за собой хвост пыли.

– Начальник наш, его машина, – облегченно сказал водитель, – спасибо тебе. Хочешь, ключи себе возьми.

– Я мзду не беру, но на моей машине нет ни одного ключа, если дашь пять штук самых необходимых, буду тебе благодарен.

Отобрав несколько ключей, я сел за руль «Судороги» и наконец-то въехал в ворота ботанического сада.

Народ меня ждал. Оказывается, у одного из биологов день рождения, и они замариновали целое ведро баранины для шашлыков. Павленко предупредил биологов, что если они не хотят испортить мясо, то пускай дождутся меня как специалиста высочайшего класса.

Моя хвастливость когда-нибудь меня погубит. Десять часов за рулём на горных дорогах, ремонт на жаре чужой машины и ещё я был должен готовить шашлыки на чужом дне рождения.

Но уронить марку было нельзя. Ник взялся мне помогать, да и все остальные тоже. При таком общественном энтузиазме мне оставалось только руководить и указывать что, кому и как надо делать. Биологи и геологи быстро и точно исполняли мои указания.

На лужайке расстелили большую клеенчатую скатерть. На импровизированном столе разложили лепешки, сыр, ветчину, овощи, фрукты и много всего такого, чего мы уже давно не пробовали. Было даже сливочное масло, вкус которого я уже основательно позабыл. Все расположились вокруг скатерти прямо на траве, и я раздал первую порцию шашлыков. Мы пили сухое вино «Душанбе» и ели шашлыки. Потом развели большой костер и все стали требовать, чтобы я спел песни Высоцкого про горы, затем все остальные его песни, затем всех бардов и просто самодельные песни без авторства.

Рассвет застал нас у догорающего костра.