

18+

ВЛАДИМИР ГУДОШНИК

«Тёщины языки»

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО
ВОЖДЕНИЯ И НЕ ТОЛЬКО В КРЫМУ



Владимир Гудошник
«Тёщины языки». Особенности
национального вождения
и не только в Крыму

<https://litres.ru/74249053>

ISBN 9785007037662

Аннотация

Полвека за рулём пролетели незаметно. Но есть, что вспомнить и поделиться с неравнодушными читателями. Но не только всё происходило за рулём...

«Тёщины языки» Особенности национального вождения и не только в Крыму

**Владимир
Савельевич Гудошник**

© Владимир Савельевич Гудошник, 2026

ISBN 978-5-0070-3766-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ОСОБЕННОСТИ ЛЕТНЕГО ВОЖДЕНИЯ.

1987 август КРЫМ.

Водитель Владимир С. Общий стаж вождения автомобилей 18 лет, из них вождения автобусов ЛАЗ 695, ИКАРУС 55 ЛЮКС — 9 лет.

Симферополь Ж. Д вокзал. Прибыл поезд Москва — Симферополь.

Отправляемся в 11.30 Маршрут Симферополь — Алушта — Гурзуф — Ялта — Алушка.

Едем по живописным местам. Скоро нам будет не до красот. До Ялты обошлось без происшествий. Проехали Ялту, переходим на верхнюю дорогу. Так её ялтинцы называют. В этих местах, от Ялты до Севастополя горных дорог здесь три. Не знаю кто как, а я их разделяю по степени опасности.

Дорога Ялта — Севастополь «Южнобережное шоссе» самая безопасная, без крутых поворотов и прочих серпантинных, ну разве что каменюка какая сверху слетит. В 1970 году там был мощный обвал в районе Фороса, я там как раз пребывал недолго, движение было долгое время перекрыто, но подробности стёрты из памяти. Впрочем, зимой 1972 года я вёз тоже на автобусе группу литовцев — экскурсантов по тем местам, проезд там уже был открыт.

Верхняя, Севастопольское шоссе. Раньше была основная, до постройки Южнобережного шоссе. Здесь уже не так комфортно, повороты, подъёмы, спуски.

Нижняя, Алушкинское шоссе. А вот тут имеются сюрпризы, но тоже в меру терпимые. Самое неприятное — (это мои личные заключения, с позиции водителя автобуса) переход с Верхней дороги на Нижнюю. Здесь, в случае чего, нет возможности притереться к бетонной стене (притирались, знаем) по причине её отсутствия (через 30 лет начали таки воз-

водить). Четыре «тёщинных языка» — поворота на 180 градусов. Ну, на легковой машине это преодолеть проще, если конечно новичку перед этим не перегреть тормоза на спуске с Ангарского перевала в Алушту с закипанием тормозной жидкости.

Вот мы подъезжаем к перекрёстку — переход на Нижнюю дорогу, нам налево, брызнул дождь, а вот это покруче гололёда! Включаю третью передачу — это самое то, и «на тормозе нога» — (1966 год инструктор вождения Люлин, авто-техникум), да, нога на тормозной педали, но тормозить надо нежно, точнее притормаживать, прислушиваясь к работе двигателя, если тахометра нет, потому как — дашь «лишку», мотор глохнет, а это «лыжи» — машина идёт юзом, тормоза не действуют, а ещё если и давишь на них, то и рулить бесполезно, передние колёса не вращаются, заблокированы.

Повернули мы одновременно с жигулёнком, ВАЗ 2101, он едет впереди нас, до первого поворота метров сто, вот в него входит ЛАЗ 699 Турист, повернулся к нам левым боком, видно — полный, а это 40 пассажиров, экскурсия. «Копейка» мне не нужна, её ремонт мне обойдётся дороже, чем ремонт «Туриста». Нажимаю воздушный сигнал и успеваю сделать обгон до поворота. Теперь мы идём с «Туристом» парой, я стараюсь увеличить дистанцию, а это нелегко, — скользко. Проходим предпоследний крутой поворот — начинается

прямой, затяжной спуск. Дистанция небольшая, и тут как в замедленной съёмке, этого «Туриста» медленно так, не торопясь, начинает заносить на встречную полосу. Ну, не иначе, двигатель заглох! И вот этот автобус уже поперёк дороги, а вот уже и нет. Но едет, точнее скользит, он задом наперёд! И скорость не маленькая! Перед нами, метрах в двадцати лица водителя и экскурсовода, но какие — то застывшие, может мне и показалось, но никто из пассажиров не вскочил, хотя мне, скорее всего и видно то было плохо. Мои пассажиры никак себя не проявили, во всяком случае истошных криков не издавали.

Некоторое время мы таким образом проехали какое — то расстояние, но вот, вероятно включились высшие силы. Автобус начинает уходить левее, с грохотом переваливается через бетонный водосток и задней частью буквально насаживается на громадную кучу камней. При этом его передние колёса остались на проезжей части, и мы проезжаем мимо буквально в двух метрах от водительской кабины.

Вижу, его водитель разводит руками — мол, ничего не мог поделать, развожу руками и я, мол — извини, ничем помочь не смогу.

А вот и реакция моих пассажиров — впереди сидевший пожилой мужчина кричит

— Да что это такое! Гололёд, что ли?

А я, высываясь из-за загородки, полу — язвительно так (наивный)

— У нас летом не бывает гололёда, приезжайте зимой к нам на гололёд!

Мы едем дальше, проехали полтора километра, а вот и санаторий «Золотой пляж», останавливаемся, но как — то уж слишком неторопливо, хочу открыть переднюю дверь, не слушается. У нас пневмопривод дверей, взгляд на манометр — 2 атмосферы, практически 0! А надо 7! Открываю ручную переднюю дверь, лезу под капот — опа! На компрессоре раскрутились гайки «солдатики» — регулировочного клапана давления воздуха, вот и причина низкого давления в пневмосистеме.

А вот теперь поразмыслим

Мне, нам, всем нам! «Хватило давления» в 2 атмосферы, чтобы безопасно спуститься с этой горы!

Так же всем нам (мы в одной «лодке» находились!) «не хватило давления» в 7 атм, чтобы бы у нашего автобуса тоже заблокировались колёса, соответственно заглох двигатель, повторили бы судьбу экскурсионного автобуса. А ведь могли бы сообщая, после столкновения, пойти не влево, а прямо, до моря оставалось 400 метров. Ещё и кувыркаться бы пришлось, впереди скальный обрыв.

Автобус пошёл влево, а если вправо — глубокий откос — и не приведи господь!

Остановила его куча камней — строители совсем недавно насыпали — делали бетонный водосток. Стояла эта куча одиноко, вблизи подобных ей не было.

Вот и будем гадать, высшие силы или нет. Относительно удачно (хотя, почему относительно!) закончилась эта история, ну и ладно.

КРЫМ

Место событий — п. Гаспра. Санаторий «Украина».

Осень 1986 год.

Эвакоприёмник №9 военных санаториев Южного берега Крыма

Город Симферополь Ж. Д. вокзал

Прибыл поезд Москва — Симферополь. Отдыхающие заполнили автобус — пора отправляться. Маршрут — от Алуштинского военного санатория до Алушкинского тоже военного. Время в пути часа четыре, бывает меньше, бывает больше. Зимой, если «Ангарский» перевал приходится преодолевать на цепях, дольше, летом меньше. Если отдыхающих много, тогда и автобусов выделяется в каждый санаторий. Ночевать приходится в Гаспре, санаторий «Жемчужина», утром надо вывозить уже отдохнувших отдыхающих. Ночует два автобуса, интервал движения 2 часа.

Вот выехали, едем, миновали Ангарский перевал, Алушту, Гурзуф, Ялту, подъезжаем к «Жемчужине», санаторию Киевского военного округа, отдыхающие вышли, теперь осталась Алупка. В автобус заходит Саня Бородин, он уже пару часов мается в одиночку, приехал раньше, мой стародавний напарник по рыбалкам. Поеду, говорит с тобой в Алупку, за компанию. Проезжаем санаторий «Днепр», скоро будет санаторий «Украина», в начале 70 х он входил в состав «Интуриста», на крыше главного корпуса стоят несколько немаленьких скульптур, за эти проделки Хрущёв лишил архитектора работы с формулировкой «за архитектурные излишества». Это я наслушался экскурсоводов, когда экскурсии возил.

Но идиллия обрывается внезапно! Из-за крутого поворота слева вылетает самосвал КАМАЗ — прямо мне в лоб, я начинаю тормозить, принимаю вправо, мало! Надо бы ещё, притираюсь к бетонной стене, мало! КАМАЗ бьёт правым углом своей кабины точно по центру моего левого лобового стекла, хрясь! Перебита ось левого стеклоочистителя. Выходим. Лобовое стекло целое, под ним приличная вмятина, дворник стеклоочистителя умер смертью храбрых. Правое зеркало заднего вида не пострадало от касания со стеной, хотя было в опасности. Кстати, месячный оклад водителя ЛАЗ 695 в то время был 125 рублей.

Вот из КАМАЗа вываливается какое — то коротконогое недоразумение приметной наружности, ещё и кричит на ме-

ня — Ти чиво мне удалил? — ещё и с матерком. Я, признаться, опешил. Правда опыт подобных ситуаций у меня был обширный. Ну, думаю, сейчас можно и поразвлечься! Говорю ему,

— Ты мол, поостынь, а то я могу и в голову зарядить. А если имеешь ко мне претензии, сейчас мы сообщим в ГАИ, они и разберутся, что и как.

— Не надо!

Видать рыльце — то в пуху!

— Тогда давай 200!

— Ты сто, окуел? (ну вы понимаете).

Ага!

— Тогда 300!

— У меня нету.

— Документы дай!

Беру его водительское удостоверение и в карман.

— Езжай, говорю, домой или ещё куда за деньгами.

Он хотел на своём тарантасе,

— Нет уж, давай лучше на такси или как там получится.

Машины не трогаем, место узкое, но рейсовый ИКАРУС протиснулся. Долго ждали, нам уже не обедать, ужинать пора, а ведь ещё и протрезветь надо успеть, Бороде в 5.30 отправляться, мне в 7.30. Говорю ему

— Во я цену заломил, хватило бы и тридцатки.

Саня парень мастеровитый и не лентяй, снял разбитый моторчик дворника, потом неразбитый с правой стороны и

лежит на полу, устанавливает, они одинаковы. Подъезжает такси, выходит наш джигит и,

— Ой, мало привёз, больше нету.

Кричу,

— Саня, он мало привёз!

— Сколько?

— 110!

— Да хватит!

Забираю деньги, отдаю права. _

— Дай 5 лублей, кусать нечего.

— Вот я дал тебе 190, с них и кушай!

Вот так — то. Язык мой — враг мой!

ПАРТЕНИТ. 1986 год

Проходит буквально неделя. Опять приключение. Еду по посёлку Партенит из санатория «КРЫМ» в Симферополь. Полный автобус «старших офицеров и членов их семей.» Дорога узкая, слева скала. Крутой спуск — внизу перекрёсток с правым примыканием и сразу подъём — разогнаться надо бы. Но тут с перекрёстка, так, довольно резко выруливает ЛАЗ 695 и перегораживает нам дорогу! Сигналю! У меня воздушный, слышно хорошо и даже очень. Останавливается — я сколько могу отворачиваю левее, скала рядышком, тормозить поздно. Страшный грохот! Я-то привычный, к тому времени лет 20 на пассажирских перевозках, кстати, ранее ни одной царапины мои пассажиры не получили, да и меня

господь миловал. А вот каково людям, моим пассажирам — отдохнули, поправили здоровье, а тут на тебе! Да ещё и нервничают — все с билетами на поезда, на самолёты.

Останавливаемся. Выхожу, со мной отдыхающий, пассажир мой, впереди бежит, кричит, ругает виновника. У него, виноватого, там знак был «уступи дорогу». У меня соответственно «главная дорога». Смотрю на его автобус — снёс ему всю «морду» вместе с фарами и бампером, разве что лобовые стёкла целы. Когда глядь — на боку автобуса надпись крупная «ТЮМЕНЬНЕФТЕГАЗ».

Эге, думаю, попался, нарушитель правил дорожного движения! А на срочной службе довелось мне пару месяцев побыть инспектором ВАИ. Ну, это фигня, так к слову. Обращаюсь к своему автобусу, однако! Стёкла боковые, как и правое зеркало заднего вида целые. Обшивка кузова примята, но это такие мелочи. Можно ехать. Выходит, водитель молодой, как и я, хотя, мне 38. Выражение лица испуганное. Говорю,

— Хочешь через 5 минут забыть меня и больше никогда не увидеть?

Он отвечает,

— Да.

— Тогда 200.

Вынимает, отдаёт.

— А всё нормально будет?

— Не беспокойся.

Приезжаем в Симферополь, на вокзале — стоит мой Саня Борода, тоже из рейса. Подзываю его,
— Оцени, сколько я за это получил?

Подошёл, рассмотрел

— Да, я тебя знаю, 30?

Показываю новенькие сторулёвку, полтинник и два четвертака.

— Ну, ты, ваще, — говорит

А ударил я этого «нефтяника» диском переднего правого колёса, а ещё — он стоял на очень крутом подъёме, подставляя мне только «морду», потому стёкла у нас остались целёхонькие.

Ну, что это, как не потустороннее нечто, или высшие силы? Такое везение! 30 человек — ни царапин, ни капельки крови. Ещё и людей вовремя доставил в Симферополь, не испоганил им впечатления от отдыха.

Крым. Автобус долбанул «скорую».

Бывает, что «закон что дышло куда повернёт туда и вышло».

А ведь вышло с точностью до наоборот. Это я про «сотни» и «полтинники.»

Наверно, приятно бахвалиться своим «героизмом» и «находчивостью» на грани хамства.

Снова мелкое ДТП. Времени, правда, было в обрез. Вроде

не виноват, но размышлять было себе в убыток.

1989 год. Зима, снежок. Симферополь. Еду за рулём автобуса на ж. д. вокзал — мой будущий маршрут до п. Алушка, отправление в 9.30. В течении часа прибывают несколько поездов, и из Харькова, в том числе, а это курортники поедут на Южный берег Крыма.

До прибытия «Харьковского» остаётся 20 минут, опаздывать чревато, там таких как я и мой автобус хоть пруд пруди. Немного припоздал или «моргал часто», поедешь порожняком. Конечно, моя зарплата неплохая, от 120 рублей до 150, но всё же неплохо бы ещё подзаработать. Цена проезда до Ялты пара рублей, можно завлечь двух пассажиров, можно и 20. А будешь стоять возле автобуса по стойке «смирно», можешь не дожидаться, проверено! Рядом кассы рейсовых троллейбусов и автобусов, пассажиры стремятся туда, но наш едет вдоль всех санаториев до самой Алушки. И без всяких пересадок в Ялте можно добраться к дверям места отдыха! Кто уже знает нашу «фирму», тех зазывать не надо, а вот с остальными, тут надо постараться!

На улице Киевской, возле троллейбусного парка меня обходит Волга «Скорая помощь», и резко останавливается. Я, чтобы не долбануть её в зад, выруливаю вправо, переваливаясь через бордюр и останавливаюсь на травяном газоне, при этом зацепил «скорую» и разбил ей задний фонарь. Моей вины может и нет, но, если вызывать ГАИ или БД, — «службу безопасности движения» гаража скорой помощи, то уйдёт

время, а вместе с ним и мой рейс. Ведь в нашем парке всегда наготове резервный автобус. Вынимаю 100 рублей и без всяких стонов и рассусолеваний говорю водителю: «Волги,» — Получи и ты меня не видел.

Приезжаю на вокзал, а там уже стоит резервный автобус, пронюхали, гады, но я поехал своим рейсом и не пожалел!

Хоть однажды в жизни сразу сообразил, а не полгода спустя!

Неловко и вспоминать.

А вот есть такой случай, что мне не по себе, и стыдно до сих пор, хотя почти 40 лет прошло.

Получил наш Эвакоприёмник 5 новых автобусов ЛАЗ 699 Турист — 42 места, с мягкими откидными сиденьями. Мне не досталось, может рожей не вышел, может ещё что. Получил один из них наш председатель месткома профсоюза Говоруха, по кличке Шкура (за глаза, конечно, такой дородный мужчина, не злобный, не вредный. Фотографию нам показывал, рядом с Юрием Гагариным стоит). А прозвали почему — ехал по маршруту, одна из пассажирок забыла или выронила кошелёк, который люди обнаружили в салоне и передали водителю. Женщина хватилась, берёт такси, из Партенита приезжает в наш гараж, в Симферополь, а Говоруха не знал, что та нашла отдыхающих, с которыми ехала в санаторий, они — то и сказали, что отдали кошелёк водителю, и потому отказался наотрез. Когда узнал, что кошелёк у него

должен быть, вальяжно так прошёлся по салону автобуса и ... Нашёл этот «кошель»!! Правда, злые языки утверждали, что там в добавку к обручальному кольцу не хватало 30 рублей. Так что второе прозвище у него было двойное «касылёк, касылёк».

Вот его то автобус, старый, хотя тот на фоне моего смотрелся как почти новый, мне и доверили. И тут же, (лето, — а это «сенокос!»), посылают меня в рейс до Алушты. Иду обратно, гружённый, полный народу, точнее ползу, подьёмы крутые, перед Ангарским перевалом меня начинает обгонять «Запорожец», красного цвета (!), впереди сплошная, начинается сужение, он подрезает меня! Правда, звука я не услышал, по ушам музыка бьёт. На ходу открываю водительскую дверь, выглядываю — точно! Притёр! На закруглении бампера вмятина! Нажал воздушный сигнал, какой — там, не остановился! Я жму на газ и вдогонку, он скрылся, не видать, повороты сплошные, перед Ангарским перевалом смотрю на приборы вот — вот закипит, температура — под сотню! Но перевалили, разгоняюсь кое где до 100 км. час. Настигаю его в районе «Партизанской шапки», поравнялся, начинаю затирать. Остановились, вылетаю

— Ты что творишь!

Он — Что?

Показываю ему ногу в ботинке (у меня 45 размер). — Давай четвертак! Иначе сначала левое крыло, затем прыгну на багажник! Он молча отдаёт, смотрю, на заднем сиденье де-

вушка молоденькая, как и он.

Заезжаю в автопарк, идёт Говоруха. Я ему —
— Алексеич, твоя машина несчастливая, — я в аварию попал! Он подходит, показываю вмятину.

— А, это меня два года назад в Жемчужине «Москвич» долбанул, я с него червонец получил, а закрасить руки не дошли.

— Как Москвич? Запорожец, красный.

— Белый был Москвич, видишь, вмятина белая.

Тогда, вроде можно было потешаться, га га га!

А сейчас задуматься впору, не иначе девушка была беременна, так он безропотно отдал деньги.

ОСОБЕННОСТИ ЗИМНЕГО ВОЖДЕНИЯ.

1990 год. Крым. Я за рулём ЛАЗа, спускаюсь к посёлку Гурзуф. Ночью был снежок, недавно начал подтаивать.

В Гурзуфе снежок большая редкость.

Вот первая остановка, дорога широченная, что площадь, посередине кипарисы, двух не хватает, они лежат поперёк дороги, слева автобус, тоже ЛАЗ, правая передняя дверь наполовину вывалилась, торчит наружу, левой стороной он притёрся к бетонно — каменной высоченной стене на встречной полосе движения.

Остановился, стоим, слышу на остановке женщина рассказывает подошедшим зевакам, мол,

— Хорошо, что водитель опытный оказался, направил автобус на стену и деревья.

Плавали, знаем, на таком спуске, на такой махине, чуть больше чем надо притормозил, мотор заглох, всё, лыжи!!! Рулить бесполезно, тормозить тоже.. но, при наличии времени (бывало и такое) — выжимаешь сцепление, заводишь двигатель, включаешь соответствующую своей скорости передачу (не угадал — порвал коробку или вообще не включишь!), плавно отпускаешь педаль сцепления и прибавляешь газку, если машина выравнивается и начинает слушаться руля, вот только тогда можешь легонько притормаживать, при этом следить по тахометру либо на слух за оборотами мотора (в то время на Лазах не было тахометра, мотор сзади, попробуй услышь), если заглохнет, начинай медленно и плавно всё по новой...

Да плять! Когда оно есть, это время! Тем паче, когда у тебя 7 тонн, а с людьми ещё три!!! Так что, то что мы валим на искусство вождения, скорее личное везение, две макушки на башке, или вмешательство высших сил, хотя, всякое в нашей жизни бывает.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ВОЖДЕНИЯ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

Воспоминания — 1975 год. Рейс Харьков — Красноград — Севастополь дорога, не трасса. Какая трасса, даже столбики не сбивали (не было их), когда слетали под Красноградом

(откос метра 2 — 3) в лесопосадку на Икарусе 55 люкс, как лазили вокруг автобуса чуть ли не пояс в снегу в тупельках и без шапок. Напарничек, Гришаня Шабров, в полной мере познал особенности национального вождения в зимний период в 20 лет с небольшим.

1975 год ноябрь, мне 26 лет, я водитель Симферопольского автобусного парка общий стаж 8 лет, 2 года можно выбросить, в армии в основном боролся с гайками, болтами и рессорами, и не только. Работаю на автобусе Икарус 55 люкс. Начинал на пригороде на Лазах, затем на городских маршрутах на Икарусе 556, мы их называли МАНами (поговорка у нас была «машина ман, шофёр иван, начальник юра аптерман»).

Ю. А. Аптерман. Это был начальник эксплуатации пассажирского транспорта Симферопольского АТП 11121, от него многое зависело в нашей работе. А «МАН» — немецкие моторы, вообще не припомню, чтоб ломались.

В экипаже нас трое, если рейс дальше 200 км, то едут двое, меньше — едет один. Вот я вдруг остался один, «соблазны» нас окружают, со всех сторон. Иной раз лучше не ждать, когда уволят по статье.

Рейс Симферополь — Донецк, дали мне подменного водителя и стажёра, будет говорят твоим напарником. Гриша пару месяцев как отслужил срочную службу, в нашей колонне на ЛАЗе уже поработал. Прогресс, однако, я три года карабкался до Икаруса.

Говорит мне второй водитель, ну чего ехать втроём, мёртвый сезон, себе на обед не заработаем, а тут нас трое. Пообещал, что в следующий рейс он пойдёт, на том и порешили. Меня и самого так стажировали. Вот и поехали вдвоём.

Мне приходится не спать, Гриня новичок, маршрут не знает, а ещё имеются ямы, объезды и прочие засады. Ну и тонкости вождения, отличается оно от управления ЛАЗом. У Икаруса 55 люкс мотор слабый — Чепель, венгерский, на Ялту идёшь на подъём, передача — вторая! запорожцы тебя обгоняют, по ровному сотня не предел, а вот в натяжку — нельзя. Меня самого так же стажировали, второй остался дома, едем днём на Одессу, слышу Миша Манько, основной в том рейсе водитель, я то стажёр

— Володя, щас по рукам получишь, — значит иду вна-
тяжку, включать надо пониженную, мне стыдно, ведь полно пассажиров, а он только на год меня старше был.

Вот я Грише и объясняю

— Идёшь на 4 ой или 5 ой, услышишь «НОУ СМО-
КИНГ» (моё ноу — хау), значит натяжка, переключайся. Ты же ночью не увидишь засаду — темно, а я знаю дорогу, как скажу: «НОУ...». Сбавляй скорость, опять же переключайся на пониженную передачу.

Рейс ночной, утром в 4.00 мы в Донецке. На автовокзале комнаты отдыха для нас водителей, путевой лист показал, иди подремать до 16.00. Спать не получится — моторы ре-
вут, машины библикают и т. д.

Подремали, подрали глаза, опа! Снег выпал, ну это не впервой. Гришин черёд за руль, у нас расписано — перегоны от автостанции до автостанции. Напомнил про ноу — хау, на скользкой дороге никаких 4—5 ых передач, только 3! Выехали в 16.00, всё в порядке, а вот и Селидово. Уже темно, перед нами — крутой в меру спуск, слева пост ГАИ, прямо и направо через мостик автостанция. Я стою на ступеньке, возле двери. Вдруг нас начинает заносить прямо на пост. Но кто — то заботился, видать, о нас грешных, и мы так элегантно въехали на автостанцию. Шёл он на 4 — прямой передаче, я ноу даже не успел включить, пожурил я его немного, напомнил про цифру 3.

Рассказал ему, как я год назад, под Кишинёвом почти положил автобус, тоже Икарус 55, на бок, двери и багажники уже не открывались, пришлось вылезти в окно, как я цеплял трос к бензовозу, как потом, когда продолжили движение, стоял возле двери грязный по локоть и по колено, как мне было стыдно обернуться, — был полный автобус людей. Никто из них мне, правда и слова не сказал.

Перегон короткий, я буду заступать в Красноармейске. Едем, дорога прямая, но идёт через балки — то спуск, то подъём. Обычно в самой низине сильно встряхивает. Вторые сутки практически не спал, сижу впереди, эти два места для отдыха водителей, Снег не идёт, дорога чёрная, но есть проблемы — значит корка ледяная, слышу по звуку — 5 передача, эта повышенная! Вскакиваю,

— Ноу!

Гриша — уже опытным водителем стал, — кричит в ответ,
— Что ты всё ноу да ноу!

Тут он увидел засаду — включает 4, но уже поздно, с маху бьёмся в колдобины, нас подбрасывает, с верхних полок летят какие подушки, книжки, приземлились — начался подъём — значит не перевернёмся. Выходим на ровный участок, прошу остановиться, обошёл автобус вокруг, подхожу к кабине, машу ему — выйди. Выходит, я ему,

— Попробуй ногой дорогу — скользко? Вот то то!

Всё спокойно, без истерик и лишних слов. В Красноармейске я за руль, дорога уже сухая.

Заехали в парк, мы уже в Симферополе. Надо «причиститься», первый рейс никак. Гришаня мне,

— Володя, мы не сработаемся, тебе, — говорит, — надо на стажировочном автобусе работать.

Я обещаю больше ничего вроде «смокингов» не говорить, но прошу помнить этот рейс.

На следующий день у нас рейс Севастополь — Харьков. Мы снова вдвоём, стажировка продолжается. Проехали Чонгар, — опять снег, мороз. перед Новомосковском, Днепропетровской области, я за рулём — час ночи, Гриша спит, вдруг «фрррр», свет почти гаснет, взгляд на приборы, — кипим. Значит генератор, от него привод на водяной насос, закипели, раз зарядки нет — генератор!

В багажнике запасной, вытаскиваю — мы его поросёнком называли — размеры похожи, снимаю, ставлю в момент — темно, холодина — но в армии два года за бесплатно неведомо кому ещё не то проделывал, а тут себе! На стартер — ноль! Не крутит! За компрессор — плять! Компрессор заклинил! А запасной как раз перед рейсом на переборку отдал.

Разбудил напарника. Ночь продолжается. Стёкла уже замёрзли, идёт какой-то ПАЗик, пересадили пассажиров до автостанции Новомосковска. Я в туфельках, шапки нет. Хорошо, что деньги всегда беру в рейс. Даю Грише 300 рублей, он одет по сезону. —

— Езжай, говорю, — в Новомосковск, там автобусы идут со всех сторон, вроде узловой станции, за любые деньги, привези компрессор.

Сам лезу в салон — холодина! Откидываю спинки двух сидений собираю чехлы делаю вигвам, куда там — минус 20! Мотор остыл, сажусь за руль, еду, температура полезла вверх, останавливаюсь, стою. Упала, еду. Доезжаю до стройки, дорогу строят Днепропетровск — Донецк. Стоит в сторонке вагончик строительный. Из трубы дымок, я туда со всех ног, там дедуля, сторож, древний такой, как я сейчас, попили чайку, рассказывает, — я — говорит в Севастополе служил, русалку видел, сидела возле воды. Это всё, что я за-

помнил. Рассвело, солнце выглянуло, смотрю с крыши капает. Может и мороза не было, как и той русалки, хотя...

Привёз Гриша компрессор, поставили. 50 лет прошло, вот те крест, вот только сейчас осенило! Зачем попёрли в Харьков? Идём вне графика, пассажиров не будет, рейсовые идут полупустые! Автобусов море на всех маршрутах, вон на Крым идут со всех концов! Но нет, знаю, утром можно в Харькове загрузиться на Красноград цена билета $2.30 \times 30 = 70$! Надо же потери компенсировать. У нас хозрасчёт, правда, негласный. Так мы, точнее я, под моим руководством и сделали, я был за рулём. В Краснограде за руль уселся Гриша, ко всем моим советам и наставлениям с прошлого рейса не прислушался. Я помалкиваю, а зря. У нас две девчонки, пассажирки, сидят за водительской перегородкой, им не видно, что сейчас на дороге произойдёт. Парень сидит справа на передних сиденьях, ему как раз всё видно и есть за что держаться, перед ним поручень горизонтальный. Время 10 утра, пригревает солнце и начинает растапливать снежную корку, которая была накатана ночью во время снегопада. Гриша уже опытный водитель, он всё знает, где на какой передаче надо управлять автобусом. А я места не нахожу, сел на третьем ряду сидений, как-то не по себе, откинул спинки сидений, лежу, в потолок смотрю, чтобы не видеть рычаг переключения передач, на пятой (!) же гад идёт! Вдруг чувствую, занос! Вскакиваю, вижу, Гриша начал обгонять трактор Беларусь, навстречу едет МАЗ 200. Тот увидел, что нас

заносит, остановился.

Трасса Москва — Симферополь (!), дорога насыпная высотой метра три, даже столбиков нет! Поручней в салоне нет, схватился за спинки сидений, кричу,

— Девочки, держитесь!

Вижу, как мелькают Гришины руки, это он рулить пытается, но бесполезно, когда автобус идёт юзом с заглухшим двигателем он неуправляем. Трактор тоже остановился, а мой Григорий, молодой, красивый и мужественный парень внезапно издаёт неподобающий мужчине крик, так заяц кричит, когда его лиса схватила. А мы, мы уже в свободном полёте, вот приземляемся, трещат деревца недавно посаженной лесопосадки, вот уже добрались до стародавней, здесь акации крупные. И нам повезло, не перевернулся автобус, даже на бок не лёг. Всё же Гришаня не зря руль крутил в разные стороны — слетели мы с дороги вправо, а передние колёса были вывернуты полностью влево, одно из деревьев застряло между кузовом и колесом, и не дало нам лечь на бок.

Если короче, когда мы свалились с дороги, бульдозер нас с трудом вытащил, сначала надо было липку вытащить, нижний патрубок радиатора слетел, недели, воды залили — 40 литров всегда с собой возили, передний номерной знак сняли — под бампером здоровенная вмятина, аварийная машина, какие контролёры — мы после аварии! Надо же денег на рихтовку добыть, пока доехали, ещё 200 руб. заготовили, вот и Симферополь. Куда ехать рихтоваться — на Кубанку? В

наш гараж, не с руки, слесаря сытые — 300 автобусов и все при деле межгород, пригород, где билеты, там и злоупотребления. А вот в городском парке картина другая. Я и там всех ребят знаю, работал 2 года на городе. Уже ночь, заезжаем, позвали слесарей, показали вмятины,

— Сколько?

Те переглянулись так важно,

— Четвертак кидаетшь?

Всю ночь громыхали, там под обшивкой фермы погнуло. Спать не давали.

На днях встретил бывшего коллегу по дальнобою, Виталика Седова. Рассказал мне грустную историю про Гришу. После автобусного парка он работал в Ялте таксистом, чудом выжил, когда в пригороде Симферополя его же пассажиры ударили ночью по голове и уже загружали в багажник, но их спугнул другой таксист, знакомый нашего Седова. Но до пенсии Грише всё равно дожить не довелось.

НАПАРНИКИ. ВИТЯ ШВАРЦ.

Послал его господь в трудную минуту.

1971 год. Город Севастополь. Панорама Обороны Севастополя.

Я водитель автобуса ЛАЗ 695, работаю в АТП 11121 г. Симферополя на пригороде. Лето, туристы вовсю посещают Крым, наша автоколонна по экскурсионному обслуживанию

не справляется, поэтому привлекаются автобусы с городских и пригородных маршрутов. Подъезжаем с группой туристов к Панораме Оборона Севастополя. В стороне вижу наш автобус с городского маршрута, тоже ЛАЗ стоит, но с него виден подозрительный дымок. Подхожу, вижу водитель только что потушил возгорание в моторном отсеке своего автобуса Лаз. Руки и лицо закоптил, но улыбка белозубая, не грустил, хотя поводов хоть отбавляй. В 1974 году испытать пришлось и мне такое неудовольствие, хотя мне было проще, правда в парк я заехал в час ночи на горящем автобусе, понимая, что останешься на дороге, дела будут совсем плохи. Тем более, что ранее пожар я один пережил, автомобильный, когда в Кировоградской области работал. А и у нас был случай — возле Новомосковска в 1975 году, наш Икарус 55 рейс Севастополь — Харьков, сгорел дотла на дороге, хорошо людей успели вывести и чемоданы из багажников повыбрасывать.

Так я познакомился с Витей Шварцем, работали мы в разных колоннах, но постоянно, конечно встречались. То в дежурном автобусе, что подвозил и развозил нас на работу и по домам, то в очереди за путёвками в диспетчерской, то в очереди в медпункт на предмет отсутствий или наличия алкогольных излишеств.

На тот, новый автобус ЛАЗ 695 я попал, правда, по случаю. В стольном граде Киеве была массовая забастовка водителей городских маршрутов туда и чуть не со всей, наверно,

Украины, посылали водителей вместе с автобусами. О том, что происходило в Киеве администрация стыдливо умолчала. Сняли с консервации 3 новых автобуса, установили нам кассовые аппараты, но тут же нам сыграли «отбой», и в Киев отправили другие автобусы, а наша автоколонна как оказалось, на случай войны будет раненых возить, а мы так и остались на новых машинах, кассы ведь есть, вот на городе и работайте. Вскоре вернули на пригород, ЛАЗ 695 слишком малой вместимости, на городе не годятся. Вон Икарусы битком ходят так, что пассажиры двери выламывают. В 70х годах пробки были только на бутылках шампанского, а легковых иномарок практически не видно, чтобы купить отечественную новую можно было и очереди не дожидаться, умереть от старости.

Не прошло и года, подвело меня здоровье, а пока не работал, на «мой» практически новый автобус, нашёлся другой, наверно более, смыслённый в «подогреве» начальства человек. Вернулся я через три месяца с больничного на работу, а начальник колонны Корчагин, весьма несимпатичная личность, презентует какую — то развалину, к которой и подойти то страшно, оторопь берёт. А заводить Лаза рукояткой? Такой кошмар пережить нелегко будет, да и зима на дворе. А у меня лёгкий труд прописан, на пузе шрам 20 см. Загрустил я и отказался, пошёл дежурным водителем, ночным. Сажу как — то у механика в каморке, ночь, заезжает на Икарусе 556 Витя Шварц, улыбка с ним белозубая. Спрашивает,

— Ты что, на постоянке тут собрался сидеть ночами?

Я пролепетал что — то про рукоятку, про 20 см, про лёгкий труд.

— Так иди ко мне в напарники, на Икарусах рукояток нет и вставлять их некуда! Да и рулить легко, гидроусилитель есть.

Так и стали мы с ним работать на городских маршрутах Симферополя. Работал я всё время во вторую смену, Витя учился на шофёра 1 класса на вечернем отделении автошколы. А 1 класс — это прибавка 25% к месячному окладу, оклад 125 рублей, так что стоило и подучиться! Я, на него глядя, тоже пошёл было в отдел кадров за направлением, но отставной подполковник мне тут же довольно доходчиво объяснил, что невыгодно платить за такие штучки, да ещё и каждый месяц. Правда, не уточнил, кому не выгодно, государству или нашему предприятию. Ну, я, сгоряча, и напомнил ему о последних решениях партии и правительства об интенсификации производства, о повышении квалификации кадров, производства и чего — то там ещё. И тут же получил направление, правда, устроился на заочное обучение и благополучно повысил квалификацию, спасибо Вите, пример показал!

В нашей городской колонне были самые большие заработки, и у нас предпенсионеры зарабатывали максималки. Специально за год, может за два до выхода на пенсию устраивались водителями. Но работали что звери, чуть ли не на одном

колесе людей возили. Прихожу как — то на вторую смену, на чужую машину, наша в ремонте, на Центральный рынок, там была пересменка. Подъехал предпенсионер, которого я сменить должен. Гляжу, а у автобуса кузов лёг на задние колёса, лопнула резиновая пневматическая «подушка» подвески, автобус сильно накренился на одну сторону и шины будут тереться о кузов. Сказал ему, а он, — Так, что, не поедешь? Прыг за руль и покатил дальше, пенсию зарабатывать. Витя очень подружился с одним таким дедушкой, который оказался зубным техником, тоже прерывал свои «проделки» с зубами. И Витя украсил свою белоснежную улыбку золотой фиксой (на здоровый зуб!), такая вот мода была.

Вот у нас медкомиссия в парке, стоим с Витей в очереди, в руках военные билеты. От нечего делать вопросы, где служил, когда день рождения? У меня двадцатого, о, и у меня! А кто же будет 20 июля работать? Да никто! Делается очень просто. 19 июля после второй смены заезжаешь на яму, отворачиваешь два болта, стартер в мешок и в укромное место. Воровство в парке процветало, обыденная вещь, — похитили стартер неустановленные лица, будем искать, а как откисли после гулянки, — вот нашли стартер, купили.

И вот я сбиваю нашим Икарусом на ж.-д вокзале дедулю 76 летнего, до часу ночи мусолят меня в ГАИ и на медэкспертизе, как отпустили, сразу к Вите, чтоб зря не попёрся на работу в 4 утра, автобус — то в ГАИ загнали. Стучу, выскакивает, — Вова, я не сплю, плохое предчувствие, не мог

заснуть!

Два года проработали с Витей, он на 5 лет старше, холостяк, снимал времянку, сам готовил. Но вот женился, девчонка в столовой работала на Центральном рынке, мы все её знали, там питались, тоже улыбочивая такая. Спрашиваю у Вити, — Ну, как, хорошо, небось готовит, вкусненько?

— Да, нет, — отвечает, — привыкла на работе туфту лепить и здесь пытается!

Вот подросла цивилизация, дошла и к нам. Автомотолотерея ДОСААФ называется. Приезжаю к ним, мотоцикл у меня был, ЯВА. Рано утром, 7 утра.

— Володя, поедь, купи газету с таблицей, билеты проверить надо!

А глаза горят, золотой зуб тоже.

Поехал, на Кирова, в киоске нашёл, привёз.

Ложатся на пол вдвоём, грудa билетов, 200 штук. 200 рублей.

Вот и последний билет. Не выиграл.

Ах, ты, лядь! Ты виновата! Залезла, посмотрела, сглазила! Я же говорил, не лязь!

Мне, с горечью, — Я хотел хотя бы мотоцикл с коляской выиграть!

Вот такие мы наивные люди, как только выживаем, барахтаясь во всём этом!

Вот 1 мая. Пришли с женой к ним в гости. Они купили кооперативную квартиру в новом доме на Залесской. Когда

выходила моя сестричка замуж, Звонимир, зятьёк был в тем-
но — синей тройке, красный галстук на белом фоне, это вам
не тили — тили. Тут же сын моего шефа женится. Звонко
и ему такой костюм раздобыл в Югославии. Едем с папой в
Югославию, я как раз втюрился в очкастую дуру из Росто-
ва, сестру сына шефа. В голове только свадьба и я в трой-
ке и красный галстук. Всю свою югославскую валюту вбухал
в эту тройку! Можно было чемодан батников на эти деньги
купить, наверно. Провалился у меня этот костюм три года,
хорошо давал товарищу жениться, хотя тот и двух лет и не
прожил, развёлся.

В гости к Вите я нацепил «свадебную» тройку, белая ру-
башка, алый галстук. Женился, правда через 11 лет, да и на
другой. У них в гостях паренёк какой — то. Сосед, наверно.
Витя начал дурачиться, представил меня как югослава. И я
пьяный дурак, подыграл, давай по не — русски разговари-
вать. Витёк потом рассказывал, как паренёк с ним делился
впечатлениями. Сразу, — говорит. — видно, не наш, ино-
странец!

Надо было видеть выражение лица этого парня, когда
вскорости он меня встретил в городе без тройки и без ино-
стрannого языка!

Видать, провинился я в тот раз перед небесами. Через 24
часа в Гвардейском, в моё такси врезается мопед, Волга в
кювете, мужик в луже крови и не дрыгается. Но обошлось,
дедушка выжил.

Два мы с Витей проработали на городских маршрутах Симферополя, но вот настиг нас прогресс. Кассы полуавтоматические, что только на медяках работали сменили компостеры настенные, билеты катушечные — талоны абонементы. Сразу работы лишилось много народа. Одних только тётушек, что выручку считали было 3 смены, а они неплохих заработков, не все же пассажиры бросали в кассы пуговицы, шайбы. и старые, до 1961г. выпуска монеты. Не знаю, конечно, подробностей, но недостачу вешали на нас, да мы и не роптали. Премудрости мог бы объяснить, но это уже никому не пригодится. Но ведь не зря сразу появились желающие перейти на междугородние перевозки и не только туда. Через пять лет поступаю на работу в таксомоторный парк, — Ба, знакомые всё лица. — Половина с городских маршрутов, половина с междугородних, как и я. За эти годы я успел и в межгороде разочароваться, если точнее, вернуть на город хотели, проштрафился и неоднократно, соблазнов было много, а билеты и тут тоже отменили, которые можно было в случае «пожара» выписать.

Попал в желающие бросить оскудевшую «кормушку» и я. Так мы и расстались с хорошим парнем, Виктором Шварцем! Он остался, долго ещё работал, потом ушёл, на мясокомбинат.

На обложке этой книжки наше с ним фото на фоне нашего автобуса.

ПОЖАРЫ.

Бывали в жизни и неприятности..

1984 год. Еду домой, в Крым, на КАМАЗе с Западной Украины. Прошёл Кировоград, заедь, блин!! Здесь друган живёт, Володя Лева, гостил у него, а ещё мы с ним в том же 1967 году работали в селе Кетрисановка Кировоградской области, он электриком, был в командировке, а я автомехаником гаража сельхозтехники. (это в 18 то лет, АУ, мои и не только мои, внуки, правнуки). А с Вовой у меня воспоминания связаны особенные. ЭКСТРИМ!!! Он уже армию отслужил, в ГДР, моя, кстати, родина, не родина, в г. Стендале родились мы с сестричкой Валюшей.

Сельхозтехника наша стояла, да и сейчас стоит на дороге Кировоград — Николаев. Через дорогу АЗС, но без СТО, без шиномонтажа, без минимаркета, без туалета, хотя, может какая будка и была. Да что это я, грязь чуть не по колено, но в тот раз дождя не было. У меня свободное «окно», выпуск машин закончился, мне в окошко видна заправка, там стоит дорожный каток, тракторист залез наверх, бачок там у него, и тычет туда заправочный пистолет. Он, как оказалось, был в дымину, эка невидаль, в то время и в тех краях. Вдруг, этот каток вспыхивает, как свечка!! Тракторист даже не пикнул, не то что не заорал, скромно где — то в сторонке пребывал, так я его и не видел, может не помню, вон сколько лет уже минуло. Я выбежал, дорогу перебежал, но дальше ноги по-

чему — то не несут, одеревенели. Какие — то люди мечутся вокруг, полыхает уже не сильно, но рядом колонка заправочная, а поодаль цистерны. Принесли наши мужички с гаража огнетушители и ну их бить об дорогу. А надо было сначала перекинуть рычажную рукоятку в верхней части огнетушителя, перевернуть его кверху дном, так держать и встряхивать, чтоб ускорить химическую реакцию. Вся беда была в том, что в то время были огнетушители ещё одной, другой конструкции, ударного типа. Там было проще, снял колпачок, под ним гайка не гайка, болт не болт, а дальше, внутри, колба. Долбанул об дорогу, держи перевёрнутым и опять же трусить, чего там думать, трусить надо. анекдот есть про пальму. Так что перебили мужики все эти не тушители. А в это время, глядь — мой Вова в канаве, в кювете дорожном лежит. вот что значит армейская реакция ли, закалка ли, либо ещё нечто. Вот и увидел, как по-разному люди реагируют на опасность, одни цепенеют, одни ищут укрытие, а другие бьются до последнего... огнетушителя.

У этой истории «хэппи энд». Проснулся наконец, «оператор — заправщик» Репкин, фамилия, как забыть, выскочил из своей каморки и потушил трактор своей старой ватной фуфайкой.

Этот случай не иначе мне спущен был с небес. Потому как через 7 лет в зиму 1974 года заехал я ночью на горевшем автобусе в гараж на улице Кубанской в Симферополе.

Работал я на Лазе, и вдруг меня повысили, — перевели на Люкса! Это Икарус 55, но уже поживший и многое повидавший. Напарник мой, точнее я у него, Гриша Клим. Интересная личность, улыбка, как визитная карточка, подвижный, 45 лет, непоседа одним словом, не унывает никогда.

Вот надо ехать в рейс, на Одессу, подали автобус на посадку,

Только вышел из автобуса, заглянул под кузов,
— О, масло потекло!

Лезет под автобус, вылез, — рубашка на спине стала чёрная, снял, до Джанкоя сидит в камарлюке, это в салоне в конце, комнатка, сами переделывали, для отдыха водителя. В Джанкое сбегал в универмаг, купил рубашку, бежит, — смотри новая!

— О, масло потекло!

Вылез — опять пятно, но уже поменьше. Терпимо. Но мужик в общем, хороший, бойкий такой, на месте не сидится ему. Вот только жил он далеко, как поздно, не добратся.

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.