

18+ Сергей Пичканов.

ЖИЗНЬ НА КОЛЁСАХ

РАССКАЗЫ ШОФЁРА ДАЛЬНОБОЙЩИКА



Сергей Пичканов

**Жизнь на колёсах. Рассказы
шофёра-дальнобойщика**

«Издательские решения»

Пичканов С. П.

Жизнь на колёсах. Рассказы шофёра-дальнобойщика /
С. П. Пичканов — «Издательские решения»,

Книга рассказывает о трудной жизни шофёра-дальнобойщика, когда приходится бороться с сюрпризами природы, плохим топливом, вооружёнными жуликами на дороге и капризами электроники современных машин, с которой справиться иногда почти невозможно. Даже с такими препятствиями мы стараемся привезти груз в назначенное время. Пройдя расстояние в тридцать экваторов, мне пришлось пережить всё, кроме аварий с моим участием, упорство и ответственность побеждали, о чём я и написал!

© Пичканов С. П.

© Издательские решения

Содержание

Об авторе	6
Встреча с бандитами	8
Болезнь дочки Марины	9
Работа в «МАСТЕР и К»	10
Приказ из телефона	12
Рейс БЕРДСК-ПАВЛОДАР	14
В -43 по заячьим тропам	16
В Барнаул как домой	20
Подготовка к стройке	21
Не горевать, а радоваться	22
Работа, свадьба, стройка	23
Морозный рейс	24
Как я потерял права	26
Ремонт мотора	28
Рейс в Горный Алтай	30
Работа с цистерной	36
Мудрая мысль	38
Универсальное жильё	40
Шведская СКАНИЯ в моём дворе	41
Рейс в Уфу	42
Алтай — Нижний Новгород	43
Поломка балки прицепа	45
И снова поломка	46
Подготовка дома к зиме	51
И снова рессорный лист	52
Томск — Сочи — Кемерово	54
Первый рейс комом	61
За запчастью на самолёте	63
Взрыв пневмобаллона	65
Разрыв рамы тягача	66
Ограбление в день рождения	69
И снова за Урал	71
Кемерово — Москва — Сочи — Кемерово	72
С сыром лучше	74
ВОЛВО с тентованным полуприцепом	76
Новосибирск—Батайск-белгород- Москва — Новосибирск- белокуриха	79
Сладкий груз и металл для забора	82
К белому морю	84
Кемерово — Минводы — Москва — Новосибирск	85
Строительство гаража	87
И снова Красноярск	88
Ближний север	89
На север Сибири	90
Конец ознакомительного фрагмента.	93

Жизнь на колёсах

Рассказы шофёра-дальнобойщика

Сергей Петрович Пичканов

Оформлены обложки Татьяна Алексеевна Пичканова

Редактор Татьяна Алексеевна Пичканова

Фотограф Марина Сергеевна Вертохвостова

© Сергей Петрович Пичканов, 2026

© Марина Сергеевна Вертохвостова, фотографии, 2026

ISBN 978-5-0070-5395-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

*С самого детства господь Бог и
ангел хранитель оберегали меня,
только поэтому я ЖИВОЙ!*

Об авторе

Сергей Петрович Пичканов родился в городе Бердске Новосибирской области в 1953 году в семье служащих. Женат, имеет двоих детей сына и дочь. Не закончив среднюю школу пошёл учиться на токаря в профессионально-техническое училище в городе Бердске. После окончания училища и получив повышенный разряд, работал токарем на заводе БЭМЗ.



В 1972—1974 годах служба в Советской Армии. После увольнения в запас уехал на Колыму в Магаданскую область. Там работал навалыщиком леса, рамщиком на пилораме, водителем трактора К-701, а в свободное от работы время охотился и рыбачил. После десяти лет работы в тайге уехали в Бердск, но вскоре вернулись обратно в Магадан. Поселившись в посёлке Сокол, работал ещё четырнадцать лет на автобусах и грузовиках. С 1994 года зарегистрирован предпринимателем и на своём МАЗе возил грузы по Колыме. Многое пришлось испытать, но с честью выдержал все трудности судьбы.

В 1998 году, вернувшись в родной город Бердск, ещё восемнадцать лет работал дальнобойщиком на разных машинах, возил грузы по всей стране. В 2002 году сменил МАЗ на СКА-

НИЮ с прицепом рефрижератором и начал изучать европейскую часть нашей страны, перевозя овощи в центральные районы страны, а из Москвы и Сочи, фрукты в регионы Сибири. После СКАНИИ появилась ВОЛВО с тэнтovanым прицепом, на которой проехал от Калининграда до Якутска и от Минеральных вод до Белого моря. Последние шесть лет ездил на Американской ВОЛВО-780, перевозя всё, что входило в прицеп, от сельхозмашин до памперсов. Американская ВОЛВО была напичкана электроникой, поэтому приходилось бороться не только с морозами, но и с плохим топливом, которое замерзает. Кроме этого, часто капризничала электроника, с которой иногда было очень трудно справиться, а порой и не возможно! Выполненные на этой машине рейсы были такими же дальними, от Москвы и Санкт-Петербурга, в регионы Ямало-Ненецкого округа, Красноярского края и Якутии. Не рассказать всего, что произошло за это время, за дорогу длиной в тридцать восемь лет, из которых двадцать лет проезжал по Колыме. Пройдя расстояние в тридцать экваторов, мне пришлось пережить всё, кроме аварий с моим участием, упорство и ответственность побеждали, о чём я и написал. В 2016 году продал свой транспорт и плотно взялся за домашние дела, а в 2018 году, вечерами, начал писать первую книгу. Думаю, не ошибусь, если скажу, что водители дальнобойщики чем-то похожи на цыган, такая же кочевая жизнь!

Кроме пройденного расстояния, я построил третий дом, привёз из Красноярского края две красивые пихты и посадил их у своего дома, в честь рождения внуков. В две тысячи шестнадцатом году, после продажи американского тягача и прицепа моя дорога остановилась и стало грустно, я любил трассу. Сейчас веду домашние работы, делаю то, на что не хватало времени во время работы. А как хочется в рейс!

И последнее, возможно мои рассказы не заинтересуют много людей, моя цель не это. Я буду удовлетворён, если мои рассказы прочитают родные и близкие, узнают про мой не простой путь, их оценка очень важна для меня. Я скажу больше, прочитав три мои книги, можно научиться обойти серьёзные проблемы в детском возрасте и в армии. Как научиться ловить соболей и медведей, как подняться на грузовике в перевал и не сорваться в пропасть. Что нужно делать, чтобы не замёрзнуть в тайге и на заснеженных морозных трассах. Возможно, кому-то покажется не скромно, но многие мои рассказы-почти учебник.

*Жизнь дальнобойщика-сродни цыганской, а
раз Бог послал тебе такие испытания,
значит, он знал, что ты с ними справишься!*

Встреча с бандитами

С июня 1998 года началась моя жизнь на материке во второй раз, но сейчас у меня был свой транспорт, два участка по десять соток и недостроенный коттедж. Машину и полуприцеп я поставил на временный учёт, мне оставили магаданские номера, которые и приносили некоторые огорчения. Контейнер и цистерну выгрузил прямо у коттеджа, а жил в доме отца. Между этими двумя домами было километра три, и я каждый день на МАЗе ездил к своим участкам, готовил машину к работе. Работы у меня пока не было, так как я никого не знал и меня не знали. Это сейчас: открой интернет и найдёшь всё, а тогда были только газетные объявления.

Как-то раз я ехал по улице частного сектора, меня останавливает мужчина и говорит, что ему надо привезти фундаментные блоки из деревни, которая находится за Искитимом, предложив мне за эту работу двести рублей. Выслушав его, я подумал, какой получился обвал денег: ещё недавно мой рейс на Кубаку стоил шестнадцать миллионов рублей, а одни сутки работы стоили три миллиона! Сейчас, за полдня работы, всего двести рублей. Я согласился привезти ему блоки, и он сказал мне куда приехать. Утром следующего дня я приехал в деревню на другой стороне реки Берди, а ехать пришлось через город Искитим. Через два часа меня загрузили, и я поехал в Бердск на место выгрузки. Только я выехал из деревни на дорогу, которая шла к Искитиму, меня обогнали «жигули» и встали перед моей машиной. Не успев понять, что происходит, как из жигулей выскочили четверо лысых хлопцев, двое из них залезли с правой стороны, они были пьяные, третий залез с левой стороны встал на подножке и что-то упёр мне в левый бок. Я не произнёс ни слова, а он мне кричит: «Где деньги?» Я опешил, но посмотрел, чем он упёрся мне в бок, это был пистолет «Макарова», заряжен или нет-не знаю. Пока я приходил в себя, он повторил вопрос, а двое жуликов с правой стороны готовы были содрать с меня шкуру. Они тянулись ко мне, им не терпелось обшарить мои карманы и кабину, но тот, который с пистолетом, не спешил. После его вопроса про деньги, я подумал, что надо сказать им всё, что со мной произошло на Мирнинском зимнике, и коротко рассказал, что деньги были, да все остались там. А сейчас, первый раз везу эти блоки за двести рублей, которые получу после выгрузки. После моих слов бандит с пистолетом немного подумал и скомандовал своим: «Уходим». Они покинули мою кабину, сели в жигули и уехали вперёд, а я сидел и думал, что же делать? Мне больше не хотелось встречаться с ними, и, немного постояв, я поехал, надеясь, что второй раз они ко мне не полезут. Так я заработал свои первые деньги в Бердске и после этого случая стал закрывать обе двери, чтобы никто не залез в кабину без моего ведома. Я часто вспоминал этот случай и пытался разобраться, почему так произошло. Такого со мной не происходило в Магадане, даже в Усть-Куте жулики не останавливали, а в Бердске могли ограбить. Думаю, что до стрельбы дело бы не дошло.

Болезнь дочери Марины

Через несколько дней после моего приезда в Бердск из Магадана прилетела дочь Марина. Она после школы поступила в институт Санкт-Петербурга, и жена отправила её сюда, в Сибирь, чтобы она тут отдохнула перед учёбой, но отдых не получился, так как она заболела. Я был дома, когда дочка пожаловалась на сильные головные боли. Я вызвал «скорую помощь», и пока она ехала, Марина потеряла сознание, так плохо ей было. «Скорая» приехала быстро, но, увидев дочь без сознания, медсестра растерялась: у неё тряслись руки, она не могла поставить укол, а в её глазах был страх. У нас гостила моя сестра Наташа, которая работала анестезиологом, вот она и поставила укол. Я не знаю, чтобы было, если бы не Наташа, и не поставь она этот укол сейчас, могли бы дочь не довести живой до больницы, а медсестра была в таком состоянии, что хоть самой укол ставь. Очень возможно, что Наташа спасла жизнь моей дочери, я всегда буду помнить это. Марину уложили на носилки и увезли в больницу Бердского электромеханического завода (БЭМЗ). После отъезда скорой я заметил, что все часы в доме остановились и мне пришлось их заново запускать. Похоже, что это был тот самый критический момент, когда человек умирает, а кто их остановил, так никто и не знает. Несколько дней я ничего о ней не знал, а дня через три мне позвонили и сказали, что у дочери менингит, а заразилась она им в Магадане. Её состояние было тяжёлым, она несколько дней была в коме, а когда пришла в сознание, выяснилось, что частично потеряна речь и память. Мне было страшно, когда первый раз пустили к ней: она меня не узнала, говорить не могла и ничего не помнила. Конечно, в первый же день я позвонил жене в Магадан и сказал о случившемся, ей дали отпуск, и она приехала в Бердск. Когда Таня пришла в первый раз к Марине, она не узнала и её. После разговора с врачом мы поняли, что учеба её откладывается, ей дай Бог остаться живой. Оказалось, что у этой болезни могут быть очень тяжёлые осложнения. В той больнице работал главным врачом Жучков Валерий Павлович, очень хороший врач и человек, он распорядился, чтобы рядом с Мариной положили её маму. Недели через две Марина начала говорить, потом маму вспомнила и для нас это было большой радостью, а ещё через неделю вернулась и память. В связи с улучшением состояния дочери, присутствие с ней Тани стало необязательным, и она улетела в Магадан. Я проводил её в аэропорт, а сам каждый день навещал дочку.

В больнице она пролежала месяц, и после выписки я привёз её домой. Врачи мне сказали, что она могла умереть, такое плохое состояние было у неё. Но господь Бог и её ангел хранитель распорядились по-своему, оставили её жить. Я, конечно, всё это время не работал, а как дочь выписали, начал ездить в Томск за продукцией для «Мастер и К».

Работа в «МАСТЕР и К»

Эту фирму я нашёл в газете, ей нужны были машины для вывозки древоплиты из Томска, из которой делали стеновые панели. Когда я приехал к ним первый раз, мне сказали, что требуются крепёжные элементы, которые изготавливались из стального швеллера, стяжные металлические струны, стягивающие пачки ДСП и укрывной материал, чтобы во время дождя плита не намокала. Все материалы я покупал за свои деньги, сам делал крепежи, резал и варил, а перед тем, как делать крепежи, я посмотрел, как ДСП возят другие машины. Имея колымский опыт, я сделал стяжные струны больше, чтобы грузить не шесть пачек, а восемь. Так как одна пачка весила две с половиной тонны, то шесть пачек возить не выгодно, а восемь пачек можно было смело везти, их вес был двадцать тонн. Немаловажно и то, что платили за каждую привезённую пачку, и, если учесть, что ходили четыре КамАЗа-одиночки, которые брали всего по четыре пачки, то я выполнял работу двух машин.

В первый рейс я поехал с ребятами из этой фирмы, так как не знал, где находится завод в Томске. В этот рейс шло пять машин за грузом и снабженец на легковой машине. Загрузив восемь пачек, я выехал на улицу, накрыл их брезентом и стянул, чтобы ДСП не расползлось. Процесс крепления занимал больше времени, чем сама погрузка, но накрывать и стягивать было необходимо. Когда снабженец увидел, что я погрузил восемь пачек, он удивился и спросил меня: «А что, так можно?» «Не можно, а нужно» -ответил я и коротко рассказал ему, что возил на Колыме. После того, как мы поехали, он долго ехал за моей машиной, смотрел, как ведёт себя груз, а по приезду сказал, что до меня столько никто не возил. Когда я выгрузился и пришёл в контору за деньгами, меня похвалили, им тоже было в диковину, что я столько привёз. Надо сказать, что в основном ДСП приходила к ним на склад вагонами и её перерабатывали очень много. Работа в этой фирме была в три смены и ДСП перерабатывалась очень быстро и привезённые мной две лишние пачки ценились высоко. Получив две с половиной тысяч рублей, я поехал домой, надо было прибраться в кузове и приготовиться к завтрашнему рейсу. Так я и работал: ездил в Томск по три раза в неделю, пока не пришли вагоны с ДСП.

После того, как «Мастер и К» забили свои склады древоплитой, мне сказали, что им надо возить готовую продукцию, вот тут я и решил, что пора ставить свой контейнер и выполнять эту работу. Когда я рассказал про то, что у меня есть контейнер, мне предложили возить готовую продукцию в Барнаул, так я начал возить стеновые панели для фирмы «Знак». Хорошая была работа: с утра в Бердске грузили, в Барнауле в этот же день выгружали, рассчитывались, и домой я возвращался уже получив деньги. С месяц я возил панели, потом снова понадобилась ДСП, и, сняв контейнер, опять возил по восемь пачек древоплиты. Так и работал, возил «сырец» и готовую продукцию. Дочь Марина выздоравливала и в конце лета попросилась со мной в Томск, ей было интересно посмотреть, как я работаю, да и Томск хотелось увидеть. На погрузку мы приехали после обеда, пока я оформлял документы на въезд, Марина, прибираясь в кабине и поправляя спальное место, нашла под ним деньги. Когда я пришёл, она держала их в руке и спросила меня: «А что это за деньги?» Я смотрел на них и вспоминал, как они там могли оказаться. Денег было два миллиона, а засунул я их туда для того, чтобы не все потратить на дорогу из Магадана. Вот сейчас они и пригодились, правда, это было уже не два миллиона, а всего лишь две тысячи. Для сравнения: за этот рейс, на который уходили сутки, я зарабатывал две с половиной тысячи. Увидев их, я даже переживал, годные ли они, ведь миллионные деньги давно уже не были в ходу. Но деньги были годны, только их уменьшили в тысячу раз. Вот тут я опять вспомнил, что допустил большую ошибку, начав строить коттедж, сейчас он стоит очень мало, а денег на достройку пока не хватало.

Какое-то время в «Мастер и К» не было работы, и я решил свою цистерну поставить на колёса, чтобы получился хороший полуприцеп. Но, чтобы начать работы с прицепом, я

нанял электрика который подключил электричество к нашему дому и после этого можно было пользоваться сваркой, так как было трёхфазное питание.

Для этого чтобы заниматься прицепом-цистерной я купил старый МАЗ-самосвал без документов, под брезентом привёз его к своему коттеджу, разрезал, и задний мост МАЗа подкатил под раму прицепа цистерны. В автобазе, в которой когда-то работал на самосвале, нашёл опоры и приварил их на прицеп, теперь он стоял как рабочий полуприцеп-цистерна. Потом сварил боковые рундуки, привёз трубы под сливные шланги, оставалось только покрасить, и тут я вновь потребовался для вывозки ДСП. Когда плиту вывезли, ставил контейнер и возил стеновые панели. Параллельно с «Мастером и К» в Бердске работала другая фирма, она торговала другими панелями, которые приходили к ней вагонами из Питера. Я и от неё возил панели и разные комплектующие в Новокузнецк, Кемерово и другие города Сибири, даже в Омск. Работая на две эти фирмы, я объехал все «огороды», так местные водители называли окрестные города Сибири.

Наступила осень, здоровье Марины улучшилось, но учиться в Питер она не полетела, а взяла академический отпуск. Мы были рады тому, что ей не надо ехать в Санкт-Петербург, ведь после такой болезни могут быть непредсказуемые последствия, и кто там ей поможет, в чужом городе. Находясь в академическом отпуске, она закончила курсы визажистов и решила поступать в институт в Новосибирске и следующей осенью поступила. Я снялся в ГАИ с временного учёта и встал на постоянный учёт в Бердске, сдал Магаданский номер и получил Новосибирский. Теперь я был «своим» и меня никто не трогал. Но так думал я, и одним осенним вечером в доме раздался звонок, трубку взял я.

Приказ из телефона

Незнакомый голос сказал: «Завтра приедешь в Кемерово, куда я скажу. Ты должен нам денег, потому что мы заплатили за тебя, так как твоей машиной заинтересовались две бандинские группировки, и мы выкупили твой долг. Слушая это, я не верил своим ушам, молча стоял, раскрыв рот. Первое, что пришло мне в голову, спросить, сколько заплатили, и услышал ответ: «Пятьсот тысяч». Голос из трубки продолжал: «А если не приедешь, то пеняй на себя, машины угоняют, а бывает, что они сгорают». Хорошо, что меня в этот момент никто не видел и не слышал из домашних. Я не знал, что мне ответить, единственное, что я смог сказать, что подумаю. А голос мне говорит: «Думай быстрее, завтра я позвоню» и отключился. Я стоял с трубкой в руке и не знал, как мне поступить. Пойти утром в милицию, но я знал, что там мне скажут: «Сгорит машина, или угонят, тогда и приходи». А угнать её было просто, ведь МАЗ стоял на улице, и закрывалась только правая дверка. Но мне кажется, что угнать грузовика в городе сложнее, а вот поджечь-легко. Всю ночь я не спал, думал, как жулики могли узнать мой телефон, а возможно, они и адрес знают, и что им стоит кинуть бутылочку с горящим бензином. Я вспомнил, что у меня был Магаданский номер, а ездил я по всем ближним городам, в том числе и в Кемерово. Утром я плохо выглядел, хорошо, что меня никто не видел, отец ушёл в церковь, а Марина ещё спала. Весь день я работал у своего коттеджа, но мысли о том, что делать дальше, не покидали меня. Единственное, что я решил, что никуда я не поеду, и вообще, это может быть чья-то игра. Но игра, игрой, а машину на ночь оставлять мне не хотелось, и я решил какое-то время спать в ней. С вечера я положил рядом с собой заряженное ружьё и патроны, если жулики надумают сжечь машину, буду стрелять. А если увижу любую машину с Кемеровскими номерами, беру их на мушку и выясняю, кто их послал. Ночь прошла спокойно, но я всё равно не выспался, а утром мне надо было ехать. В кабине я ночевал две недели, но никто ко мне не приезжал и не звонил, мне было понятно, что меня, таким образом, хотели раскрутить на деньги. Думаю, что раскрутили бы, если бы я поехал в Кемерово, и повесили бы на меня эти пятьсот тысяч, а может и больше. Над всей этой историей остается лишь гадать, кому захотелось со мной поиграть, но забыть это я до сих пор не могу!

Осенью этого года, когда уже лежал снег, мне довелось увезти домашние вещи из Бердска на Алтай, деревня была между Барнаулом и Бийском. Всю дорогу я был спокоен, уверен в себе и машине. Когда я свернул с основной трассы в сторону деревни, то увидел перед собой спуск, который меня взволновал. Он был крутой и протяжённостью метров двести, но спускаться я не боялся, хотя весь подъём был в снегу. Я начал переживать за обратную дорогу, как мне подниматься в эту гору? Не знаю, почему я не спросил про другую дорогу, и ехавшие со мной люди ничего не сказали. На улице было уже темно, когда они приступили к выгрузке вещей, а я думал о своём, как мне подниматься в эту гору? Меня беспокоил не сам подъём дороги, а крутые склоны, которые были за обочиной проезжей части. По сути, это была высокая насыпь, с глубокими траншеями по обеим сторонам. Если я не выйду в этот подъём и скачусь в траншею, то вряд ли мой транспорт устоит, он свалится на бок, контейнер-то высокий. Пока хозяева выгружали вещи, я собирал шлак и золу со всей улицы. Ходил с мешками, ведрами и лопатой и, где видел хоть какую-то подсыпку, забирал её. Мне пришлось раскапывать снег, чтобы добраться до замёрзшей золы, улица была слабо освещена и мне приходилось светить своим фонариком, выискивая драгоценную для меня подсыпку. Людей на улице я не видел, а вот собаки меня облаивали почти у каждого дома. С горем пополам, я набрал шесть мешков золы со шлаком и расположил их на баках тягача и под прицепом. Два часа я потратил на эту работу, и моя одежда была как сама зола, а рукавицы пришлось выбросить. Наверное, я собирал бы ещё подсыпку и с другой улицы, если бы не спросил, наконец, как они поднимаются в эту гору. Как вы думаете, что мне ответили? Ответ был прост: «А мы едем другой дорогой, она

идёт прямо с этой улицы, подъём лёгкий и почти не чувствуется». Хозяин домашних вещей некоторое время смотрел на меня, а потом спросил: «Ты что, решил и обратно так ехать?» «Да, ведь мне никто не сказал, что есть другая дорога» -ответил я. Так как пока мы ехали и разговаривали, хозяин вещей знал, что я приехал с Колымы, и он опять спрашивает меня: «Ты что, смог бы подняться по такому склону? На такой риск зимой у нас никто не решается даже на легковых машинах. По этому склону все едут только вниз, и то с опаской. Обратно из деревни все едут безопасной дорогой, и подъём там почти не чувствуется». Конечно, мне было неловко перед этим человеком, так как спросить об этом должен был я. Если бы я знал о другой дороге, то не собирал бы золу от всех дворов, а отдохнул, ведь мне до дома ехать почти триста километров.

Переварив злобу на самого себя, я принялся убирать мешки с подсыпкой под прицеп, прямо в запасные колёса. Закончив с подсыпкой, я снял с себя всю грязную одежду, отмылся тёплой водой, и, получив расчёт за перевозку, поехал домой. На выезде из деревни я ещё раз посмотрел на тот подъём, в который собирался подниматься. Мне вспомнилась Колыма и подъёмы, которые мне приходилось высыпать, чтобы подняться. Я мысленно прикинул, что тут мне предстояло поработать часа три, таская мешки с золой по склону дороги. Честно сказать, я не был уверен, что МАЗ выйдет бы в эту гору, не буксуя. По указанной мне дороге я без проблем выехал из деревни на центральную трассу и, продолжая ругать себя за зря потраченное время, поехал в сторону Барнаула. Домой я приехал уже глубокой ночью.

Пока я работал в Бердске, Таня в Магадане давала объявление в газету о продаже дома. В декабре этого года она решила увольняться, но желающих купить дом, почти не было. В те времена не было интернета, и это усложняло продажу. А у нас в доме было хорошо: комнаты отдельные, кухня отдельно, ванная, тёплый туалет, гараж, теплица с баней и хорошим сараем, а покупателей нет. Я понимал, что Тане оплатят переезд, но это будет потом, когда предъявишь документы, а сейчас, чтобы отправить вещи и купить билет на самолёт, надо заплатить свои деньги. И я старался, работал, чтобы отослать деньги супруге в Магадан.

Рейс БЕРДСК-ПАВЛОДАР (Казахстан)

Этой осенью я познакомился с одним Бердским предпринимателем, его звали Дима, хороший парень. Он мне помогал, чем мог, сказал с кем связаться в Новосибирске, чтобы начать возить ГСМ и пару раз заказывал мою машину, чтобы привезти запчасти. В середине ноября 1998 года он попросил меня отвезти блок двигателя с локомотива вместе с коленчатым валом в Казахстан, в город Павлодар, и большую часть дороги ехал со мной. С нами шла ещё и легковая машина, его коллеги сопровождали меня. Находясь со мной в кабине, он расспрашивал меня про Магадан и Колымскую трассу. До Павлодара мы доехали благополучно, правда, простояли там двое суток, пока меня разгрузили. После выгрузки сказал Диме, что простояли много времени на морозе и солярки ушло больше, чем планировалось. Он выслушал меня и куда-то ушёл, а пришёл уже не один. Мне предложили подъехать к стоявшему неподалёку локомотиву и налили двести литров топлива, чем я был очень доволен. После этого он рассчитался со мной за перевозку, и я поехал домой уже один.

Из Павлодара я выехал ещё в светлое время, а к ночи температура опустилась, и началась метель. Когда я проехал город Рубцовск, была уже ночь и мороз под тридцать градусов, но его я не боялся, не такие пережил, а вот метель меня пугала, хотя и это я видел. В районе города Алейска, что находится в ста километрах от Барнаула, начались сильные перемены, кроме этого, мой двигатель начал работать с перебоями, он троил. Это значило, что замерзает топливо, и только тут я догадался, что мне налили летнюю солярку. В это время у меня был отключен один из подогревателей топлива, и солярка не прогревалась как надо. Ещё немного и парафином забило бы топливные фильтры, тогда мне пришлось бы их менять на таком сильном ветре. Мне ничего не оставалось, как поднять кабину и, не глуша мотора, подсоединить второй подогреватель топлива, который не дал топливу замёрзнуть. Через несколько минут после его подключения, мотор заработал чисто на разных оборотах. Только после этого я опустил кабину и сел на своё место. В кабине стало прохладно и мне надо было, чтобы мотор набрал температуру, иначе, никакие подогреватели не помогут, ведь солярка грелась от охлаждающей жидкости. Но на таком сильном ветре и в мороз, двигатель без нагрузки остывал быстро. Я закрыл всё, что мог, но снизу мотор не был закрыт, как я это делал на Колыме. В любом случае, мне надо было ехать, и я поехал, стараясь дать больше нагрузки мотору. В одном месте было так сильно перемерзено, что при свете фар я не сразу заметил в снегу стоящую легковую машину. Её занесло так, что видна была только крыша и правая сторона багажника. Если бы я её не увидел, то разбил бы, преодолевая перемены за счёт скорости и массы транспорта. Сейчас мне надо было как-то объехать её, но так, чтобы не встать самому. И я начал накатывать колею рядом с машиной, пройдя метров десять вперёд и столько же назад. В это время меня увидел водитель и жестами просил помочь ему. Но меня просить уже не было надобности, я и сам понимал, что должен ему помочь. Правда, для этого мне пришлось прямо раздетым выскочить из машины, достать свою лопату и дать ему вместе с командой откапывать перед машины и буксирную петлю, чтобы зацепить верёвку, которая должна быть у него. После этого я продолжил накатывать колею, чтобы уже спереди подъехать к легковой машине. Сейчас, в этих снегах, я в очередной раз вспомнил про свой колым-бак, который весил сам почти тонну, и столько же топлива входило в него. Теперь он стоял дома, как ёмкость для топлива, но насколько хуже шёл МАЗ без него. Казалось бы, всего тонна, или две, но как этого веса не хватало в такие моменты.

Пока я пробивал колею, водитель легковой машины откопался и зацепил тросик за свою машину. Мне снова пришлось выходить на улицу, чтобы зацепить его за свой прицеп. В этот момент я сказал ему: «Возможно, придётся дёрнуть, будь готов к этому» и сел в машину. Я

старался очень аккуратно сдвинуть его с места, и у меня это получилось, правда, не с первого раза и с лёгким рывком. Но всё обошлось, я тащил эту машину километра два, пока не кончились большие перемены в этом месте. Когда он отцепился, я сказал ему, что поеду первым, буду пробивать дорогу, он понял меня и ехал за мной, не обгоняя. В этот раз нам повезло, навстречу шёл грейдер, дорога за ним была чистой, я пустил легковую машину вперёд и сам поехал быстрее. Домой я приехал под утро, но был доволен, что за четыре дня заработал десять тысяч рублей, не считая потраченное топливо.

Через две недели после этого рейса позвонила Таня и сказала, что появился человек, который осмотрел дом и хочет купить. Этот покупатель был единственным, он знал, что я уже на «материке», и Таня с сыном тоже собираются уехать. Получалась срочная продажа, и цена за дом была невелика, но мы и этому были рады, ведь эта продажа могла затянуться ещё на полгода, если не больше. Я стал веселее, потому что приближалось время, когда жена продаст дом и вылетит в Новосибирск. Сын в это время работал в ГАИ и ему пообещали дать комнату в общежитии. После отработки двух месяцев, он должен был уволиться и приехать к нам. Перед новым 1999 годом Таня с сыном отправили контейнер с вещами, и она прилетела в Новосибирск.

Надо сказать, что сейчас наш переезд был не таким, как в прошлый раз после леспромхоза. Сейчас я работал с удовольствием, теперь у меня было целое хозяйство: машина, два полуприцепа, контейнер, хоть и недостроенный, но дом и два участка по десять соток. Работы мне было много, я часто возил деревоплиту, а поставив контейнер, возил готовую продукцию. Кроме этого, брал и другую работу: то лес привезу, то плиты перекрытия или кирпичи, знал все кирпичные заводы и заводы железобетонных изделий. Кроме этого, я узнал диспетчера Ирину, которая часто звонила мне по перевозкам. Сейчас я вспомнил случай, когда она «сосватала» меня на перевозку бани, которую я так и не привёз.

В -43 по заячьим тропам

Диспетчер Ирина позвонила вечером и говорит: «Завтра надо перевезти баню из деревни Завьялово в Бердск. С тобой пойдёт легковая машина, в ней будет пять человек, они будут разбирать баню и грузить в твой контейнер. За день вы управитесь, так как ехать тут недалеко». В этот раз я сказал ей: «Пусть наливают мне сто пятьдесят литров топлива, только тогда я поеду». Она передала моё условие заказчикам, и те согласились. Утром в воскресенье они подъехали к моему дому, и мы поехали, на улице было минус 43 с лёгким туманом. Остановив меня около какого-то дома, они посадили ко мне пожилого человека, который и испортил всё дело. Ещё в Бердске я заехал на заправку, они заправили меня топливом до полного бака, и я сказал им: «Езжайте впереди, я вас должен видеть, потому что не знаю дороги». Они сказали, что будут рядом, но и «старый» знает куда ехать. Только отъехали от заправки, этот «старый» вынимает из сумки пузырь с водкой и делает два хороших глотка, после чего суёт его обратно в сумку, а вместо закуски прикуривает папиросу. Сообразив, кого они мне посадили, я говорю ему: «Ты не нажрись и форточку открой, я не курю и твоим дымом дышать не хочу». Форточку он открыл, но после этого достал бутылку и сделал ещё два глотка. Я терпел это до поворота перед Искитимом, а свернув с центральной трассы в сторону Бурмистрово, остановился и дождался работников, которые вопреки моей рекомендации ехали позади меня. Выйдя из кабины, я им сказал: «Ваш старый пьёт водку без закуски, я не могу доверять ему, поэтому езжайте впереди меня, чтобы я видел вас», и во второй раз я услышал ответ: «Хорошо». Но это «хорошо», наверное, унёс ветер, потому что они так и стояли, а я ехал тихо, ждал, когда они догонят меня. Вскоре они перегнали меня, и я уже не успевал за ними, а «старый» всё глотает, уже половину выпил. В какой-то деревне я увидел машину, в которой ехали работники, они махнули мне рукой, чтобы я ехал дальше. Но я снова ехал потихоньку и надеялся, что они меня догонят, но их не было. Я остановился, главная дорога уходила вправо, а прямо в лес вела узкая снежная дорога. Я опять стою, терпеливо жду сопровождающих, а их всё нет. В какой-то момент моё терпение кончилось, и я начал вслух ругать их за то, что не сделали как просил я, неужели так трудно ехать вместе. Но они решили сделать по-своему, они стоят там, а я стою тут. Для меня стоять было хуже, чем догонять, я не понимал, почему они ехали отдельно.

В какой-то момент я «наехал» на своего пассажира и спрашиваю его: «Ты знаешь, куда ехать?» «Конечно» -отвечает он и начинает рассказывать: «Если поедem направо, будет большой крюк, а прямо, приедem быстрее». Я смотрел туда, где было это «прямо», а там всего один след легковой машины, и мой «алкаш» настаивал на том, чтобы я поехал прямо, он говорил, что тут уже недалеко. Какое-то время я колебался, ведь дорога шла в лес и с таким контейнером, который был выше четырёх метров и с полуприцепом, по таким «козьим тропам» не ездят. Я понимал, что, въехав в лес, контейнер начнёт ломать ветки и сучки, но сколько тянется эта «дорога» мне никто не сказал. Пока я думал, увидел легковую машину, которая шла в том же направлении и спросил водителя, не видел ли он нашу легковушку? Но он помотал головой, что означало-не видел. Я не знал, что мне делать, куда подевались сопровождающие, раз их нет на дороге. После своих раздумий я опять вопросительно посмотрел на водителя, но он молча помотал головой, не проронив ни слова уехал. Я даже подумал, немой, что ли? Прошло ещё минут двадцать, но работников так и не было. Где они, почему оставили меня, проигнорировав мою просьбу, ехать вместе. А мой пассажир, чтоб ему ни дна, ни крыши, глотнул ещё «озверину» и уже кричал на меня: «Я тебе говорю, поехали прямо, тут уже недалеко». И я поехал, но не крика его испугался, мне жалко было время. Надо сказать, что мы много потеряли времени, а когда я заехал в лес, стало темнее. Я не знаю, кто проехал по этой «дороге», но через двадцать минут езды следы кончились, и я уже был не рад, что поддался рассказам пьяного мужика. Я надеялся найти место для разворота, но его не было, а лес сгу-

щался. Правда, виднелась узкая полоска, так называемой дороги, на которой не было ни одного следа машин. Снега было немного, сантиметров пятнадцать, и я смотрел, где можно развернуться, но лес был густым, а деревья были такими, что машиной их не поломать. Мало того, мой пассажир настаивал ехать дальше и повторял, что скоро будет деревня. Лес не кончался, а деревни всё не было. За моей кабиной было столько веток и сучков, отломанных контейнером, что мне приходилось сбрасывать их. Попадались ветки толще руки, и я боялся, чтобы они не повредили топливные трубки и электрические провода. Я видел, как мой пассажир допил водку, выбросил бутылку и почти сразу стал невменяемым, и на мои вопросы: «Где деревня?» отвечал: «Впереди, ещё немного и приедем». Но, по его роже я видел, что он уже не уверен, правильно ли мы едем. Мы ехали по лесу зимой без единого следа и назвать это дорогой было нельзя. Единственное, что говорило о том, что тут ездили машины, это виляющая узенькая тропка шириной в два метра. В некоторых местах деревья стояли так близко к этой дороге, что мне приходилось раньше отворачивать от них, чтобы прошел полуприцеп. Ведь он во время поворота срезает внутренний угол, и близко стоящие деревья не дают ему вписаться в дорогу. Сколько деревьев было ободрано прицепом и не сосчитать, хорошо, что внутри прицепа стоял контейнер, который был из крепкой стали с ребристой поверхностью. Борта у прицепа были деревянные и плотно прижимались к контейнеру, поэтому и не ломались.

Мне повезло, что снега в то время было немного, и уже несколько дней стоял мороз за сорок градусов. Надо сказать, что лес-это не поле, и в нём были пригорки и ложбины, которые отнимали время, потому что не во все эти пригорки я мог подняться с первого раза. Мало того, в низинах были небольшие ручьи и лужи, которые, благодаря морозу, замёрзли и не проваливались. Мне всё чаще приходилось выходить из машины и убирать из-за кабины сучья и ветки, пилить упавшие и наклонившиеся поперёк дороги деревья. Хорошо, что у меня была с собой большая ножовка и топор. Кто бы слышал, как я ругал всех, кто был причастен к этой «экспедиции», начиная с диспетчера и кончая собой. Я не обращал внимания на сидящего в моей кабине алкаша, а материл его больше всех. Он понял, что не туда завёл меня и сказал: «Я заблудился». Так легко и просто сказал, как будто мы на хорошей дороге, просто свернули не туда, сейчас развернёмся и поедem в нужном направлении. Но развернуться уже два часа я не мог нигде, а на улице стало темнеть.

В одном из поворотов мне мешала берёза, наклонившаяся над дорогой, она была высоко, и правый верхний угол контейнера цеплялся за неё. Я пытался войти в поворот, но МАЗ буксовал, так его держало дерево. Несколько раз, поддавая газу, я пытался её сдвинуть берёзу, но она не поддавалась, пружинила, а потом и вообще сломалась, упав сверху на контейнер. Я вновь попытался ехать, надеясь, что берёза свалится с крыши контейнера, но МАЗ буксовал, ни назад, ни вперёд. Тогда я полез на крышу контейнера с ножовкой и начал пилить обломок дерева. На улице было холодно, а я был мокрый от пота, мои валенки были тоже мокрыми от частых вылазок из тепла в снег. Отпилив берёзу по краям контейнера и сбросив обрезки на землю, я спустился вниз, осмотрел место, на котором буксовали ведущие колёса, оно было скользким и в небольшой ямке. Сейчас подсыпать бы под колёса, но у меня ничего с собой не было, это же не Колыма, я давно по «кучерям» не ездил. Передние и задние фары были включены, и мне было видно, где стоит тонкий сухостой, я принялся ломать его и таскать под колёса. Это было единственное, что я мог подложить, одеяла со спальника сейчас мне было жалко. После нескольких попыток раскатать машину, мне удалось съехать с этого места, но упавшая вершинка берёзы упиралась в контейнер и держала. После нескольких раскаток МАЗ пошёл, и я с облегчением вздохнул, а старый алкаш уже спал, он даже не слышал, как я хлопал дверкой и громко ругал его, не выбирая слов.

После этой берёзы, я проехал ещё с час по лесу и раза два убирал сломанные ветки и сучья из-за кабины. Потом лес кончился, началось перепаханное поле, его было видно по ровным рядам, которые остаются после вспашки. Выехав на него, я ещё не знал, пойдёт ли МАЗ по

засыпанной снегом вспаханной земле. Я остановился, оделся, вышел на улицу, взял ломик и попробовал на твёрдость пахоту. Лом упирался в мёрзлую землю, и я понял, что можно ехать, но куда? Обратно, по своим следам мне очень не хотелось, а в какую сторону ехать по полю, я не знал. Кроме поля, лёгкого тумана и слабо просматривающихся звёзд, я ничего не видел. Мне было понятно, что дорога должна быть справа от меня и ехать надо туда, но, честно сказать, это был не точный ориентир. Как тут определить, правильно ли я еду, если мне приходилось объезжать березняки и предполагаемые болотца. Больше всего я боялся опять попасть в лес и провалиться в болото, кружа по этим полям ещё часа три.

Мне много раз попадали небольшие протоки и болотистые места, я просил Бога, чтобы МАЗ не провалился в них. Перед протоками я нажимал педаль газа до самого пола, чтобы двигатель шёл на больших оборотах и на хорошей скорости, так как объезжать эти протоки можно было до самой весны, правда, топлива бы не хватило. Думаю, что Бог меня в очередной раз услышал, потому что ни в одной протоке не провалился лёд и не было перемерзлов, а снег на поле лежал ровным слоем в двадцать сантиметров. Сколько полей я изъездил, сколько березняков объехал, не сосчитать. Бывало так, что, объезжая березняк, я попадал на свои же следы и не понимал, куда сворачивать. Мне казалось, что я наследил больше, чем десяток зайцев. За всё это время я не увидел ни лыжни, ни следа снегохода, ни тракторных следов, только поле. Было бы интересно увидеть сверху мой маршрут, а ещё интересней, услышать комментарии водителей, работающих на магистральных машинах, вот было бы смеху. Во всей этой истории, как я понимаю, мне навредило то, что я много видел разных дорог и бездорожий, и этот лес не испугал меня. Конечно, если бы я был не на МАЗе, а на СКАНИИ или ВОЛВО, которые позже будут у меня, я бы не съехал с твёрдой дороги ни за что.

После леса и трёхчасовых петляний по полям, я увидел какую-то дорогу и, обрадовавшись, выехал на неё, но куда она приведёт, я не знал. Я знал одно, что мне надо в обратную сторону, в сторону дома, это значит правее, и, раз есть дорога, будет и населённый пункт. После леса и вспаханных полей деревенская дорога казалась мне асфальтом, я надеялся выехать к тому месту, где свернул в этот лес. И я не ошибся, эта дорога привела меня к основной трассе, которая вела к деревне Завьялово. Когда я выехал на накатанную дорогу, километры побежали быстрее, и я через час проехал то место, где свернул в лес. Теперь я понимал, где нахожусь и сколько мне ехать до дома. Через два часа я приехал в Бердск, высадил из кабины старого пьянчужку, наговорив ему на прощание разных слов, и через десять минут стоял у отцовского дома. Свет в доме не горел, и я решил не тревожить спящих, разобрал спальное место и, немного перекусив, лёг спать. Было три часа ночи, а прибор уровня топлива показывал четверть бака, из двухсот литров осталось всего пятьдесят.

Проснулся я от стука по кабине и увидел своих заказчиков, не состоявшихся предпринимателей, продавцов бани. Я оделся и вышел на улицу, по тону разговора понял, что ребята решили предъявить мне претензии и начали меня спрашивать, куда я делся. А я, пока слушал их бляения, наливался злостью, но договорить им позволил. После того, как первый оратор закончил, я задал им первый вопрос: «А кого вы мне в кабину посадили, и почему он так нажрался, что забыл, куда и зачем едет?». Второй мой вопрос был таким же, какой задали они мне: «Я вам три раза говорил ехать вместе, но вы не послушали меня, отстали в одном месте, потом в другом и даже в третьем. Я много времени простоял в ожидании вас, останавливал проходящие машины, спрашивал, видел ли кто вас? А этот ваш, пьяный «сусанин», божился, что знает дорогу и повёл меня козьими тропами. Если бы видели, где мне пришлось ездить? После своих слов я показал им ещё оставшиеся ветки, которые лежали за кабиной. В завершении своей речи, я сказал: «Все вы хороши, меня не послушали, а старый завёл меня в дебри, вот и спрашивайте с тех, кто вас надушил это делать». Какое-то время все молчали, и тут я сказал: «Жду от вас вторую половину денег, так как из-за ваших капризов я отработал восемнадцать часов и приехал домой только в три часа ночи». После этих моих слов опять стояла

тишина, потом один из этой юной команды сказал: «Я его сейчас порву», но другой член этой сборной сказал: «Я пытался его найти, но его нигде нет». После моей пламенной речи, уже не глядя на меня, они начали разбираться между собой, обвиняя один другого за получившийся результат. Я понимал, что они не отдадут мне вторую половину денег, но, прервав их разговор, сказал им: «Везите остатки расчёта», повернулся и пошёл в дом.

Они сели в машину и уехали, я набрал телефон диспетчера Ирины и рассказал ей про эту поездку. В конце разговора я её спросил: «Кто отдаст вторую половину расчёта? Я думаю, что они не захотят платить». Немного помолчав, Ирина ответила: «Если они не привезут деньги, я тебе отдам топливом», на что я ответил: «Да хоть дровами». Топливо её я ждал три месяца, но дождался, правда напоминал ей раз восемь. А эту поездку забыть не могу, не смог и понять, есть ли среди этих «баранов» хоть один человек, который сказал бы: «Ребята, едем с этой машиной, мы же обещали».

В Барнаул как домой

Почти всю эту зиму я возил готовую продукцию в Барнаул, на фирму «Знак», мне нравилось работать, потому что место разгрузки было на окраине города. Мне не надо было стоять в городских пробках, выгружали быстро и ждали меня до последнего. Не было ни одного случая, чтобы мою машину оставили не разгруженной. Иногда приходилось там ночевать, но только из-за того, чтобы получить плату за доставку, и то, всего несколько раз. Почти всегда деньги за доставку мне отдавали после выгрузки, прямо на складе. За неделю я мог съездить в Барнаул четыре или пять раз, так хорошо продавались стеновые панели, а эта работа мне нравилась больше, чем возить ДСП, с которой было много возни. С контейнером было всё просто: после загрузки закрыть, на выгрузке открыть и ждать, когда выгрузят. Правда, оставалось много картона и разных обломков, но они хорошо горели в печи нашего дома или бани.

В феврале 1999 года прилетел сын, он уволился из ГАИ Магадана и больше не захотел такой работы, и не стал учиться в юридическом институте, мы ничего с ним не могли поделать. Остатки зимы он прорыбачил, а с наступлением тепла мы начинали стройку, так как подкопили немного денег.

Подготовка к стройке

Чтобы закончить второй этаж и фронтоны дома, нам нужен был кирпич, но на кирпич надо было много денег, а выделять на это из накопленных не хотелось, и я начал возить уголь на кирпичный завод БЭМЗа, который был в Бердске. Кроме этого, вдвоём с сыном возили уголь на кирпичный завод в Маслянино, я покупал его на свои деньги в Кемеровской области, в разрезах Ленинска-Кузнецкого. Получалось так: за два рейса угля мы заработали сорок поддонов кирпича, и за два раза я привёз их домой. С Бердского завода мне дали двадцать поддонов облицовочного кирпича, таким образом, я заработал нужное количество основного строительного материала, немного дольше, зато дешевле. Как только наступило первое тепло, я нанял бригаду каменщиков, автокран, привезли раствор и начали достраивать дом.

На своей стройке я познакомился с крановщиком Владимиром Лоскутовым, он много раз выручал меня, помогал в самых разных делах. Мы с ним так подружились, что и сейчас не забываем друг друга.

Пока работали каменщики, надо было навести порядок на первом участке, выровнять, убрать большую траву и привезти земли, чтобы можно было хоть картошку посадить. Я своей машиной привёз несколько прицепов земли и перегоня, вручную сгружали и разравнивали, но картошку посадили, кроме этого, Таня посадила грядки с зелёной. Правда, пока перекапывали новый огород, было много камней, веток и другого мусора, и, конечно же, этой работой больше всех занималась Таня, она целыми днями работала на огороде, сильно уставала и мне было жалко жену.

Пока шли кладочные работы, сын смотрел на работу каменщиков, и она ему понравилась. Один из этих рабочих знал, где учат этой профессии и порекомендовал её сыну.

Кладочные работы шли быстро, мне часто приходилось заказывать автокран и обеспечивать бригаду раствором. В это время я реже уезжал на работу, потому что постоянно что-то было надо, в основном нужен был кран, по два раза в день. Работа каменщиков была очень дорогой, но не менее дорогой была и работа крановщика, она была почасовая. Так как дом был большим, а фронтоны высокие, нужен был кран с вылетом стрелы на двадцать один метр, таких кранов было два, вот и приезжали, то один крановщик, то другой. Недели через две эта работа закончилась, и мы с облегчением вздохнули. Я начал работать и готовить материал для крыши. Кроме этого, до зимы мне надо было закончить сварочные и слесарные работы с полуприцепом-цистерной, чтобы к следующему лету её загрузить и покрасить. Иногда я работал до позднего вечера уже со светом, но к холодам смог закончить все намеченные дела. Но самым важным делом была конечно же работа, мне надо было что-то возить, зарабатывать деньги. Я понимал, что самая постоянная работа была в «Мастер и К», и я старался как можно чаще работать у них. Этим летом я побывал во многих городах Сибири и даже Казахстана, отвозил и туда стеновые панели.

Не горевать, а радоваться

Один раз, возвращаясь из города Бийска Алтайского края, я увидел на дороге свежие потёки масла, их даже не успели растащить колёсами другие машины. Через двести или триста метров стоял КамАЗ, и, прижавшись спиной к переднему колесу, сидел паренёк. Объехав его машину, я остановился, подошёл к нему и, поздоровавшись, спросил: «Что, двигатель вышел из строя?» «Да» -ответил он. Я смотрел на этого молодого парня и мне было жалко его, он выглядел таким несчастным, как будто жизнь кончилась. Возможно, что это было первое и самое большое горе в его жизни, в его глазах была растерянность и безысходность. Он даже не смог ответить на моё приветствие, а возможно и не слышал его, так как мысли об аварии двигателя завладели им полностью, и ни на что другое он не обращал внимания. Я не обиделся, что не услышал ответа на моё приветствие, понимал его состояние, так как ещё совсем недавно сам был в похожей ситуации. И я решил коротко рассказать ему про это, но сначала мне надо было задать ему несколько вопросов и начал спрашивать: «Скажи мне, это твоя машина? Он ответил: «Нет, не моя, хозяина». Потом я задал второй вопрос: «Где ты живешь?» «В Бийске» — ответил он. После этих двух вопросов мне было понятно, что парень не понимает, что это не беда, и я начал спокойно подходить к главной теме своего рассказа. Для начала я сказал: «Хорошая погода, тепло, солнце светит», и он еле слышно ответил мне: «Да, тепло». А я продолжал спрашивать: «Ты сообщил ли хозяину о случившемся?» Паренёк отвечал: «Думаю, что ему уже позвонили». После этого я спросил его: «А как ты считаешь, есть твоя вина в поломке двигателя?» «Нет, уровень масла проверил перед выездом и давление было в норме, а когда сделал перегазовку, чтобы переключиться на другую передачу, услышал стук, и мотор заклинил». Он рассказывал мне это так выразительно, как будто отчитывался перед хозяином. Выслушав его, я сказал ему: «Сейчас я скажу тебе, что будет ещё сегодня. Часа через два-три за тобой придёт машина, которая утащит твоего КамАЗа в гараж, ты даже не потратишь ни одного рубля и спать будешь дома. Мало того, на ремонт двигателя ты так же не потратишь денег, в худшем случае тебе скажут снять двигатель, остальное-дело не твоё». После своих слов я спросил его: «Я тебе всё правильно рассказал, что будет?» Он со мной согласился, и тогда я говорю ему: «Так чего же ты нос повесил, горе себе приписываешь. Понятно, неприятность, но не более, ты сам сказал, что тепло, машина будет ещё сегодня в гараже, и ты будешь дома, так о чём грустить? Вот если бы ты уехал в Якутию, где пятьсот километров нет ремонтных пунктов и зимняя дорога тает, вот там стоило задуматься, как это пришлось делать мне».

После этих моих слов паренёк ожил, начал улыбаться, и я увидел счастье в его глазах. Он встал и, уже стоя, продолжал радоваться тому, что услышал от меня, что он всего в сорока километрах от дома. После того, как вывел паренька из шока, я сказал: «Вижу, ты понял, что у тебя нет нужды горевать. Это всего лишь неприятность, они бывают у таких как мы с тобой, и эта может быть не последней». «Ладно, мне пора ехать» -сказал я и протянул ему руку попрощаться. Он сжал мою руку своими двумя и сказал: «Спасибо, что ты остановился и открыл мне глаза на происходящее», я улыбнулся и произнёс: «Не горюй, не стоит». Когда я выезжал с обочины на дорогу, смотрел назад и видел, как парень махал мне рукой в знак благодарности.

За оставшиеся восемнадцать лет до пенсии, я проехал Россию вдоль и поперёк, и ни один раз рассказывал про свой случай в Якутии таким же, как тот парень, и ни одному водителю отогрел душу. Вот и сейчас хочу сказать, что в любой ситуации нельзя терять самообладание, думать спокойно и взвешенно, а действовать решительно. Надо всегда помнить, что решительность проигрывает меньше, чем нерешительность!

Работа, свадьба, стройка

Приехав домой, я начал организовывать постройку крыши коттеджа. Для этого я нанял рабочего, выписал в лесхозе тонкомер на стропила, привёз доски и брусья и приступили к работе. Сын в это время уже работал самостоятельно, а в свободное время помогал нам. В офисе «Мастер и К» я сказал, что делаю крышу, как сделаю, приеду, и меня не тревожили. За две недели крыша с обрешёткой была готова и покрыта шифером. Это было последнее, что я сделал в доме в 1999 году, а на достройку второго этажа и фронтонов ушло пятьдесят поддонов кирпича. Но нас радовало и это, ведь крыша в высоком доме обходится дороже, чем первый и второй этажи.

Осенью этого года наш сын женился, отдельного жилья мы молодым купить пока не могли, рассчитывали, что они будут жить с нами в новом коттедже, но получилось не так, как мы хотели.

Всю зиму в коттедже гулял ветер и летал снег, потому что окон пока не было. «Коробка», так называют полностью возведённый, но не жилой дом, стояла в полный рост, а я опять начал усиленно работать с контейнером и без него. Бывало так, что я его снимал на один или два дня, чтобы выполнить другую работу, и телефон крановщика Вити Вильдаиса я знал, как свой, а площадка рядом с моим домом была полностью занята: стоял полуприцеп-цистерна, машина с бортовым полуприцепом и контейнер ёмкостью в пятьдесят кубов.

Осенью выкопали картошку, которой было много, и мы не знали куда её деть. Магазины принимали очень дёшево, но мы сдавали. Честно сказать, мы были уже не рады этой картошке и таскались с ней, как кошка с пузырьём. Когда большую её часть продали, то облегчённо вздохнули.

Морозный рейс

Наступила зима, мой МАЗ стоял на подогреве, так же, как и на Колыме, я мог в любую минуту его завести и поехать. В декабре стояли сильные морозы, когда нас четыре машины отправили в Томск за деревоплитой: два КамАЗа-одиночки, и КамАЗ с полуприцепом (это были машины «Мастер и К»), четвёртыми были мы с сыном, он был свободен от работы, и я взял его с собой. Отъехав сто километров от Новосибирска, мы зашли в кафешку перекусить, все водители, с которыми мы ехали, постоянно заезжали в это кафе, и их уже там знали. Мы с сыном первыми поужинали и уехали, а следом за нами приехали три машины от Мастер и «К». Так как мороз был за сорок градусов, во всех их машинах начала густеть солярка, так как подогрева топлива ни у кого не было. Я сейчас не помню, как звали водителя на КамАЗе с полуприцепом, он был самый пожилой из них. Но дело не в возрасте, а в смекалке. Когда начал троить его КамАЗ, он сразу решил, что надо каким-то образом подогреть топливо и придумал: слил сорок литров во флягу, которую возил с собой, и притащил её на печку в кафе. Пока они ужинали, солярка грелась, а после ужина он утащил эту флягу обратно к машине и слил в бак. Эту историю мне рассказал водитель КамАЗа Николай, чью машину от замерзания мне пришлось спасти позже. Я долго смеялся, оценив решительность действий пожилого водителя. На согретой солярке какое-то время они ехали нормально, но ближе к ночи его мотор снова начал троить, а кафе с печкой не было и ему пришлось греть лампой бак с топливом. С горем пополам, часам к трём ночи, они приехали к заводу, а мы с сыном уже спали. Наш МАЗ работал как часы, в кабине было тепло, и спали мы раздетые. Наш сон прервал Николай с одиночного КамАЗа, он постучал по нашей кабине и попросил помочь, так как его машина не набирает обороты, глохнет. Он уже два раза её заводил и теперь боится, что в третий раз могут не потянуть аккумуляторы. В кабине Николая сидел снабженец, ответственный за погрузку, они оба были в шубах, в валенках, шапках и рукавицах, но и это их не согревало. Я сказал сыну: «Спи», а сам начал одеваться. Увидев меня в одних трусах, Николай произнёс: «У тебя что, так тепло в кабине, что ты раздетый?» «Да» -ответил я и предложил ему залезть погреться. Но он отказался и сказал, что КамАЗ может «сдохнуть», надо что-то делать. А я уже знал, чем ему могу помочь и, одевшись, подъехал к его рабочему баку левой стороной своей машины. Включив задний свет, я достал шланг длиной два метра, отсоединил от своего рабочего бака трубку обратки и, соединив её со шлангом, подсунул второй конец шланга к заборнику топлива в его баке. После этого, я попросил Николая потрогать трубку, через которую не сгоревшее топливо стекало в бак. Прикоснувшись к трубке, он сказал: «Да твоей соляркой умыться можно». Я улыбнулся и сказал Николаю: «Вот и у тебя должно быть так, чтобы не замерзала солярка в баке». Уже через две минуты его КамАЗ заработал ровно, хотя ещё недавно мог «сдохнуть». В какой-то момент я увидел снабженца в кабине КамАЗа и предложил ему сесть в мою кабину погреться, а на полу в их кабине снег не таял. Мне стало жалко снабженца, и я сказал ему: «Ваша машина не скоро согреется, я помогу вам, чтобы ваш КамАЗ совсем не заглох, но для этого надо сколько-то поработать, чтобы топливо прогрелось от моей обратки». Они оба залезли в мою кабину и минут двадцать сидели, ждали, пока прогреется топливо, и удивлялись, как тепло в моей кабине. Пользуясь этим случаем, я сказал им, что к зиме надо готовиться и быть уверенным, что топливо не замёрзнет.

Я поставил греть воду на чай, а сам продолжал рассказывать, как водителям на Колыме и Якутии, приходится к зиме готовить машины. После чая и получасового обогрева в моей кабине они пошли в свой КамАЗ, а я вышел убрать шланг и подключить свою обратку. Посветив в его бак, я сказал Николаю: «Солярка стала светлее, и какое-то время машина проработает, но это ненадолго, раз она у вас не греется». После моих слов снабженец сказал: «Пойду к охране, попрошусь к ним в цех», и их запустили, а я, не раздеваясь, прилёг отдохнуть, до начала

рабочего дня оставалось два часа. Второй КамАЗ одиночка пришел к утру, он тоже два раза грел лампой бак, а КамАЗ с полуприцепом, как и первый, запустили в цех, иначе, мне и ему пришлось бы помогать. После этого рейса все присутствующие водители и снабженцы Мастер и «К» были ко мне ещё более уважительны. После загрузки к обеду стало теплее, машины были под нагрузкой, и топливо в их баках прогрелось лучше. Домой мы приехали без происшествий.

Хочу коротко проанализировать эту поездку: мои слова о подогревателях они пропустили мимо ушей, ни один водитель так и не сделал даже самого простейшего подогревателя. Все надеялись, что такого мороза больше не будет, а если будет, то сольём солярку и поставим на печку.

Как я потерял права

Наступил 2000 год, работы для меня было много, и я всю её старался выполнить. Иногда в субботу и воскресенье ездил в Сузун за лесом, если, конечно, в прицепе не стоял контейнер. У меня были сварены «коники» для перевозки леса и пиломатериала. В то время меня уже знали некоторые бизнесмены, которые занимались лесом. Вот в одной такой поездке я выронил из нагрудного кармана свои документы и даже проехал по ним. В этот день мы ехали по Сузунскому лесу, был небольшой мороз, и шёл снег. Время было вечернее, и фары высветили поворот дороги, за которым был резкий подъём, не продолжительный, но крутой. Дорога была узкой, большие деревья стояли рядом с ней, я даже боялся, что буду задевать их бортами прицепа. О том, чтобы разогнаться перед подъёмом, не приходилось и мечтать, а без инерции зимой в такой подъём не подняться, скользко. Деляна, где работали лесорубы, была недалеко, и даже слышался звук работы трактора. Я сказал своему бизнесмену: «Иди, попроси, чтобы нам помогли подняться, иначе мне придётся долго зачищать этот подъём, чтобы заехать на него». Но он почему-то не захотел идти, а я счищал лопатой снег, и в это время мои документы выпали. Как я их не заметил сразу, не знаю, наверное, прикрыл их сухими ветками, которые бросал на дорогу, чтобы не скользили колёса. После того, как я уложил много веток в тех местах, где будут идти колёса, повторил попытку подняться, но опять не получилось. Тогда я снова пошёл добавлять ветки, положил их ещё больше и вновь поехал в горку. Но и на этот раз не смог подняться, снова скатился вниз. Ветки были все поломаны колёсами, и я снова пошёл вверх по дороге поправить обломки, где буксовали колёса. В это время я поскользнулся на чем-то, встал на правое колено и увидел: на дороге что-то блестело. Это блестели мои пластиковые документы, и поскользнулся я на них, они отражали свет, исходящий от фар машины. Я не сразу понял, что это мои документы, пока не потрогал карман, это меня спасло от проблемы по восстановлению документов. Когда я пришёл в кабину, осмотрел карман и понял, что расстегнулась булавка, которая закрывала его. Видя мою бесполезную работу, бизнесмен сообразил, что не идёт за трактором потому, что тракторист запросит денег за то, что вытаскает машину. Вот тут я взорвался и сказал: «Тогда иди и работай вместе со мной, помогай накладывать ветки. Я могу тоже сесть и сказать: «Это не моё дело и не моя вина, что тут такой подъём, в который не идёт машина. Я работаю, а ты сидишь, дремлешь в кабине, я с тобой больше не поеду никогда». Эти мои слова подействовали на него, и уже вдвоем мы добавили ещё веток, и с четвёртой попытки МАЗ поднялся в горку. Когда мы подъехали к деляне, то заготовленного леса не увидели, его не было. Мой заказчик пошёл в вагончик к лесорубам, а я радовался, что поеду домой пустым, ведь так легче. А то, что бизнесмен останется без леса, мне было всё равно, потому что он меня обидел своей ленью и жадностью. Пока он ходил, я поужинал и ещё с полчаса ждал его. После этого, из вагончика вышли два мужика и мой «начальник», начали готовить к погрузке четыре бревна, которые были на деляне, а через час я ехал домой, везя всего с тонну леса. Домой мы приехали уже глубокой ночью, выгрузку назначили на утро, и в девять часов утра я приехал в назначенное место, хорошо хоть в Бердске. Четыре бревна погрузчик снял за один раз, я получил свои деньги и уехал домой. Эта поездка мне напомнила Колыму, когда я положил документы в то место, куда никогда их не клал, а потом мотался по самым опасным перевалам, искал эти документы. С этого дня я начал закрывать карман двумя булавками и больше никогда не терял их.

Зиму в Мастер и «К» я доработал нормально, оплату моей работы производили быстро и наличными деньгами, но всё равно, мне пришлось вставать на учёт в налоговой инспекции. Для сравнения: в то время в Сибири было намного проще со всякими отчётами, чем в Магадане.

С приходом весны я начал обустраивать гараж, который был прямо в доме, и мой тягач МАЗ легко заходил в него. Первым делом я заказал ворота и железные решётки на окна первого

этажа, в течение недели мой заказ был готов, всё привезли и поставили. Остальное в гараже я делал сам, даже не подозревая, что делаю это вовремя. В мае 2000 года из картера двигателя пошёл пар, это значило, что нарушена герметичность резиновых уплотнений на гильзах поршней и надо разбирать двигатель. Вот тут я и похвалил себя, что поставил ворота, дверь и решётки, теперь можно было оставлять машину в гараже, не боясь за нее. Загнав МАЗ на яму в гараже, я слил масло, снял поддон двигателя и начал искать потёки тосола. С хорошей подсветкой я проверил все восемь гильз и в шестом цилиндре нашёл место, из которого вытекала охлаждающая жидкость. Чтобы устранить течь, гильзу надо было вытащить и поменять резиновые кольца, но для этого надо было снять головку блока, которая закрывала сразу четыре цилиндра и весила сто десять килограммов. Мне уже был понятен объём работы, который предстояло выполнить, но раз снят поддон, я решил проверить и вкладыши шатунов. Я не буду втягивать вас в дебри внутренностей двигателя, скажу лишь, что на второй шейке коленчатого вала обнаружил покраснение вкладышей. Рассматривая эту шейку, мне показалось, что я увидел волосинку, но она не убиралась и чувствовалась даже ногтем, это была трещина на коленчатом валу. Радости мне это не придавало, но и горевать смысла не было, я же дома, а не на зимнике Якутии. Я понимал, сколько мне предстоит работы: снять двигатель, снять головки блока, маховик, лобовину двигателя и вынуть коленчатый вал. Но для того, чтобы поставить другой вал, его надо сначала найти, а легковой машины у меня не было.

Ремонт мотора

Только к ночи я собрал двигатель, а придя домой, сказал жене, что придётся менять коленчатый вал. Тут я услышал от неё то, что сказал себе ещё в гараже: «Сейчас ты не в Якутии на зимнике, делай всё не спеша». Просмотрев утром объявления в газетах, я звонил, спрашивал и уже к вечеру купил новый вал. Вот теперь можно и разбирать двигатель, но делать это придётся на улице, чтобы можно было краном вытащить мотор, положить его рядом и начать разборку.

Этим же вечером я позвонил своему другу, крановщику Владимиру Лоскутову и спросил его, не будет ли он завтра поблизости от моего коттеджа, чтобы заехать ко мне и снять двигатель. В этот день мне повезло, он сказал, что будет прямо на моей улице в десять часов утра. Я был рад слышать такой ответ и сообщил ему, что приду раньше, «отвяжу» мотор к его приезду, и он одобрил мой план. Рано утром вместе с женой мы приехали к своему дому, и, поставив МАЗ перед воротами, начал готовить для снятия двигатель. Пока сливались тосол и масло, раскручивал болты и гайки, а Таня принимала у меня всё и аккуратно складывала на расстеленный картон. Надо сказать, что у нас всё получалось быстро, и последние крепежи я снял в тот момент, когда увидел идущий кран. Время было девять сорок, и двадцати минут нам должно было хватить на снятие мотора. Пока Владимир поднимал стрелу, я положил пустое колесо от машины и несколько брусков, на которые мы и уложили двигатель. У Владимира я узнал, что он будет работать на моей улице до самого вечера, но до какого часа он и сам не знал. Тогда я ему пообещал, что буду стараться собрать мотор к вечеру, так как нельзя оставлять машину на улице. Он понял меня и сказал: «Если не будешь немного успевать, подожду».

Таня была всегда рядом со мной, она понимала, что времени у нас мало, и старалась всё делать быстро. Она даже по моим жестам понимала, когда нужно что-то подать или принять. В этот день она научилась распознавать по размерам ключи и головки, молотки и монтировки, на редкость была понятливой. Кроме всего этого, она подогревала чай на газовой плите и подкрепляла нас приготовленными бутербродами.

На земле работать было легче, и двигатель разбирался быстро, когда я снимал лобовину двигателя, порвалась прокладка, и я уже понимал, что делать её будет Таня. Всё это время она стояла рядом: подавала, принимала, складывала и снова подавала. Было три часа дня, когда я добрался до вала и сказал Тане: «Присядь, отдохни, дальше я буду сам откручивать и укладывать детали». После отдыха я дал ей другую работу: зачищать место для прокладки и делать эту прокладку. Честно сказать, я не думал, что у неё будет всё так хорошо получаться. Она мастерски вырубала молотком прокладку, применяя шарик от подшипника и ножницы. Наконец, я раскрутил все крепежи и при помощи ремней вытащил вал, а весил он 115 килограммов. Сняв головку блока, которая весила сто десять килограммов, я приступил менять резиновые кольца на шестой гильзе, а для этого её надо ещё выбить. Бруски и кувалда у меня были, и под их напором гильза вышла. Уплотнительные кольца для гильз у меня были с собой всегда, я снял старые, зачистил посадочные места на блоке и гильзе, смазал и поставил новые уплотнения. Через двадцать минут после разборки гильза опять была на месте. Новый вал укладывали мы вдвоём, я поднимал почти за середину, а Таня с краю, чтобы ей было не тяжело. Уложив вал, мы приступили к сборке двигателя в обратном порядке. Работали мы очень быстро, спешили, старались поставить на двигатель всё самое тяжёлое, чтобы завтра уже без крана не поднимать руками тяжести.

Мы ещё таскали в гараж не поставленные детали, когда подошёл кран и встал рядом. Установка двигателя занимала больше времени, чем снятие, тут спешить нельзя, и Володя часто подходил ко мне, помогал, смотрел, где, что мешает. Так, вдвоём, мы установили мотор на место, всё остальное я закончу завтра, так как начинало уже темнеть. Володя похвалил нас

обоих за быструю работу, а я, в своё время, поблагодарил его, рассчитался и сказал: «Поезжай, мне ещё машину в гараж затолкать надо», и мы расстались. С большим трудом, уже в наступающей темноте, мне удалось найти машину, чтобы при помощи жесткого устройства затолкать МАЗ в гараж. Убедившись, что на улице ничего не осталось, мы с Таней ушли домой. В отцовский дом пришли поздно, уставшие, но довольные выполненной работой.

На следующий день мы опять пошли вдвоём, я буду заниматься машиной, а Таня огоро-дом, на котором работы было больше, чем у меня. Сегодня я работал уже спокойно, машина была в гараже, и спешка была не нужна. Часам к восьми вечера я завёл мотор и, дав ему немного поработать, мы сели в МАЗ и потихоньку поехали домой. На следующий день я уже поехал работать, возить готовую продукцию из Мастер и «К». Поработав с неделю, отправители стеновых панелей перестали звонить, и я два дня не работал. В один из вечеров ко мне приехал человек и спросил меня, смогу ли я привезти мясо из горного Алтая, там половину его уже собрали, а пока я еду, соберут остальное, и послезавтра должна быть погрузка. Меня заинтересовало его предложение, и я попросил его уточнить, где это место. После небольшой паузы он сказал: «От селения Акташ пятьдесят километров в сторону, деревня Усть-Улаган». Так как в Горном Алтае я ещё не был, спросил его: «Сколько туда километров?» «Восемьсот» - ответил он и посмотрел на меня. Прикинув, что в два конца тысяча шестьсот километров, я спросил: «Сколько даёте денег?» «Четырнадцать тысяч» - сказал он. Я задумался, и про себя посчитал, что за четырнадцать тысяч мне тут надо сделать четыре рейса в Барнаул, а времени на это уйдёт больше недели. По моим расчётам рейс был выгодным, и я дал согласие, но с оговоркой, пять тысяч предоплата, чтобы купить колесо на прицеп и налить бак топлива. Он принял мои условия и сказал: «Завтра утром я привезу деньги, напишу кого там искать, и будь готов к выезду». Он уехал, а я, зайдя в дом, рассказал жене о предстоящей поездке в горный Алтай. Выслушав меня, она предложила мне взять с собой сына, он в это время был свободен от работы и согласился на поездку со мной. Не теряя ни минуты, мы начали собираться в дорогу, и только к полуночи легли спать. Утром, пока мы всё укладывали в машину, приехал заказчик, отдал мне предоплату и листок бумаги, где было указано куда ехать и кого искать. На словах он мне сказал, что там будет здоровенный мужик, он скупает мясо у населения, там его знают все.

Рейс в Горный Алтай

На выезде из Бердска мы купили колесо для прицепа, погрузили его в контейнер и поехали в сторону Алтая. Дороги тут хорошие, и мы ехали с максимально допустимой скоростью, тем более, что до Бийска дорогу я знал. За Бийском пошла холмистая местность, но на скорость это не влияло. За Горно-Алтайском местность была похожа на Магаданскую, только сопки были меньше и дорога асфальтированная, каких нет на Колыме. Ехали мы по Чуйскому тракту, дорога шла всё время вверх, это чувствовалось даже по двигателю. Хоть машина была пустой, но мотор был под нагрузкой, и, если бы не асфальт, то можно было сказать, что это Колыма. В этих местах наша скорость была небольшой, потому что мы ехали уже ночью, а дорога шла вдоль рек с обрывами и поворотами. Не могу не сказать, что, отъехав от Горно-Алтайска несколько километров, начинают попадаться вывески, таблички и указатели. Они указывают, в каком направлении надо ехать, чтобы попасть в какой-нибудь музей, санаторий, или туристический комплекс. Мы проезжали такие перекрестки, на которых было по пять или семь стрелок-указателей в разные базы отдыха. Такие стрелки мы видели и за Бийском, но тут их было очень много с очень красивыми названиями: «Бирюзовая Катунь», туристический комплекс «Манжерок», «Золотые пески», «Катунские грёзы». Одни названия уже заманивают туда приехать, дальше, места ещё красивей и не менее притягивающие названия мест отдыха.

Через двести километров после Горно-Алтайска мы проехали перекресток. Это был сворот на Усть-Кан и Усть-Коксу, до последней было больше двухсот километров. Но мы тогда и не предполагали, что нам придётся покорять и эту дорогу на обратном пути. Через некоторое время дорога пошла ещё круче в гору, а вскоре, мы увидели табличку «Семинский перевал». Но в это время года по сухому асфальту все перевалы преодолевались легко. После этого перевала, через восемьдесят километров, был второй перевал, с красивым названием «Чикетаман». Километров через сорок мы подъехали к бетонному мосту через Катунь, до него река была слева, а за мостом Катунь осталась справа и уходила в сторону.

После моста через Катунь мы поехали вдоль реки Чуя, в честь которой и назван весь тракт. Сейчас река была справа от нас, а прижим был похож на Колымский вдоль реки Герба. Строения туристических баз находились слева, прямо на склонах сопки, они были разнообразными и красивыми. Правда, на ходу мало что рассмотришь, а останавливаться и глазеть было некогда. Но непередаваемое сочетание дерева и камня, из которых были строения, ограждения и украшения, никогда не забыть. Архитектура и оформление баз отдыха сильно отличались от построек коренных жителей: скромные домики, с покосившимися заборами, маленькие магазинчики с пустыми полками, но рядом с каждым селением пасся скот, даже на склонах сопки. В одном месте, на правой стороне дороги, стоял памятник Кольке Снегирёву, про которого была написана песня: «Есть по Чуйскому тракту дорога». Сразу за этим памятником обрыв, а внизу река, древнее трагическое место. Река Чуя была меньше Катунь и отличалась цветом воды. Если в Катунь вода была чистейшей, то в Чуе она была глинистого цвета, и чистой она становилась только тогда, когда без дождей сильно мелела. Надо сказать, что всё это не влияло на туристический бизнес, и пока мы ехали до Акташа, везде были таблички и указатели с названиями мест отдыха.

Мы ехали всю ночь и приехали в село Акташ уже утром. Была хорошая солнечная погода, снега уже нигде не было, за исключением северных склонов и расселин, в которых он ещё не растаял. Я остановился у небольшого сельского магазина, понимая, что нам скоро сворачивать с центральной дороги. В магазине, как я и говорил, были только товары первой необходимости, молочных продуктов не было вообще, продавщица так и сказала: «Молочка у всех своя». Я купил булку хлеба, и мы поехали дальше, сворот на Усть-Улаган был уже близко и, увидев стрелку указатель в нужное нам место, я свернул с центральной трассы. На первых же кило-

метрах стало понятно, что эта дорога не для таких машин, она была узкой, и местами виднелась старая закатанная щебёнка. Кроме этого, первый же деревянный мостик меня заставил остановиться, перед ним стоял знак, разрешающий движение транспортным средствам общей массой не более четырёх тонн! Но как мне быть, ведь меня ждут там, в Улагане? Я вышел из кабины, подошёл к мостику и осмотрел его со всех сторон, даже под него заглянул, оценив его прочность. Честно сказать, я ездил и не по таким мостам, а более хрупким и ветхим, а этот мне показался более надёжным. Я успокоился, сел в машину и проехал мост, который лишь немного «похрустел». Дальше дорога шла вдоль небольшой речушки, и в одном месте река уходила за поворот, а вместе с ней и дорога. И всё бы ничего, но это место было очень узким, а с правой стороны дороги нависала скала. Чтобы проехать этот поворот, мне пришлось высадить сына из машины и отправить вперёд, для корректировки моих действий. Я потихонечку поехал, выбирая каждый сантиметр дороги, прижимаясь к левому краю проезжей части, за которой была уже речка. Но правый угол контейнера, который был сразу за кабиной, упирался в скалу и не проходил. Это был своего рода «калибр», лучше любого знака, если габариты машины больше четырёх метров, то и не проедешь. Мне пришлось давать назад, прижать прицеп ещё ближе к ручью, и сейчас я боялся, чтобы не обрушилась дорога под левой стороной машины. Хоть речушка была неглубокой, но если край дороги обрушится, то неизвестно, устоит ли МАЗ, это была серьёзная опасность. Я ехал на первой передаче, на самых маленьких оборотах, можно сказать, по сантиметрам. Сын был впереди машины, смотрел и лёгкими движениями рук корректировал мои действия. Я стоя находился в кабине, почти до половины высунувшись через окно, смотрел под переднее левое колесо МАЗа. В это время левое зеркало заднего вида было уже над речкой, а наружная часть переднего колеса была вровень с краем дороги. Я медленно продвигался вперёд и смотрел, начнёт проседать грунт под колесом или нет. Я понимал, что опора задних колёс больше, и если начнёт проваливаться передок, то задний мост должен устоять, там же два колеса рядом. В это время я почувствовал, что контейнер правым верхним углом касается скалы, даже скрежет металла о камень было слышно, но сын в это время показывал ехать вперёд. Я уже не обращал внимания на касание скалы, понимая, что назад хода нет, а контейнеру ничего не будет, разве что, о скалу краску сдерёт. Конечно, если бы был не металлический контейнер, а другой материал, то его повредило бы, потому что сопротивлением скалы даже немного клонило прицеп. Такое касание длилось метров пять, а потом становилось всё меньше и меньше, а потом и совсем прекратилось. Это произошло потому, что колёса прицепа меньше колёс МАЗа, и зад контейнера был ниже. За этим поворотом начиналось расширение дороги, и закончился выступ скалы. Сын уже шёл к машине, показывая тем самым, что это сужение мы прошли, а я вытирал пот со лба и благодарил дорожников, что под нами оказался крепкий грунт. Когда сын пришёл в кабину, сказал: «Если бы наш контейнер был ниже на пять сантиметров, то мы проехали бы легко». Я выслушал его и сказал, назад будем ехать гружёными, рессоры просядут, и мы проедем.

Дорога так и шла лесом, всё время вверх, на перевал, тут лежал снег и было холоднее. Такой быстрой перемены климата, я не замечал нигде, даже на Колыме. Ещё пять километров назад была сухая дорога, а тут снег! В эту сторону перевал был пологим, но зато спуск с него я запомнил хорошо. Он был очень крутой и покрытый накатанным снегом. Тут была настоящая зима, а на знаке перед спуском были нанесены цифры 16 градусов. Я первый раз увидел такой крутой уклон, работая в Магаданской области, я видел уклоны в 14 и 15 градусов, а тут-16! Казалось бы, разница всего один-два градуса, но они были бы незаметными при восьми или десяти градусах, а при шестнадцати, это очень серьёзные подъёмы.

Не останавливаясь, я начал спускаться, а сам думал, как мы будем подниматься обратно? В такую крутую горку без подсыпки не выйти, да и останавливаться на ней рискованно, тормоза можно подтянуть, они удержат, но ведь тут снег и может просто сорвать машину. Я спускался и думал: «Как же быть, искать подсыпку в посёлке, шлак или песок». Но за поворотом проблема

решилась сама собой, на обочине лежала большая куча песка, и я облегчённо вздохнул. Тут же была небольшая площадка с пологим местом, на ней можно встать, чтобы посыпать песком подъём, в который нам предстоит подниматься на обратном пути.

Спускаясь вниз, мы выехали из леса, и нам открылась широкая долина, которая была между высокими сопками. В этом месте на дороге снега уже не было, но за дорогой вся трава и кустарники были в снегу, а на склонах сопки его было ещё очень много. Это место мне напомнило Колыму, всё тут было точно так же, как там: такие же мелкие деревья, такой же низкий кустарник и точно такой же багульник с брусничником. Внизу виднелось село, это и был тот самый Усть-Улаган, и первый же местный житель показал нам, где найти скупщика мяса.

В десять часов утра мы приехали на место погрузки, во дворе дома на снегу и траве лежало скупленное мясо, и стояли люди. Увидев нашу машину, к нам подошёл здоровенный мужик, про которого мне говорили в Бердске. Поздоровавшись, он показал куда мне встать, чтобы начать погрузку. Я поставил машину, открыл контейнер и сказал ему: «Грузите, как можно больше вперёд, а мы попьём чаю и будем делать колесо, нам нужна вторая запаска». Позавтракав, мы сделали колесо, и я пошёл смотреть, как идёт погрузка, мою просьбу выполняли и грузили, как я просил. Мясо грузили четыре человека, и к обеду погрузка была завершена. Виктор, так звали скупщика, сказал мне, что нагрузили восемь тонн. Я осмотрел нагруженное мясо, и по погрузке у меня к ним замечаний не было. Уложено мясо было хорошо, но я понимал, когда пойду в перевал, где подъём в шестнадцать градусов, то оно в неподходящий момент может сдвинуться назад, и тягач начнёт буксовать, что может спровоцировать вынужденную остановку на подъёме. Для предотвращения этого, я принёс крепкую веревку и зафиксировал груз от смещения за петли в контейнере. После того, как мы закрыли контейнер, нас пригласили на обед, накормили жареной картошкой с капустой и солёными огурцами. Поблагодарив хозяев за обед, мы ушли, и как только пришёл Виктор, поехали в обратный путь. Не проехали мы и десяти километров, как он нам сказал, что надо ещё в Усть-Коксе забрать мясо. Я попытался возразить ему, сказав, что мне про вторую загрузку ничего не говорили, договор был всего на одну. Но он сказал, что ничего не знает и все вопросы к тому, кто меня нанимал. Да и попробуйте возразить такому верзиле, он занимал место в кабине, как два человека. Его голова упиралась в потолок кабины, и я боялся, что он вообще сломает пассажирское сиденье. Когда мы подъехали к куче песка, которая была перед подъёмом, я остановился на той маленькой площадке. Зажав все тормоза и подсунув башмак под колесо тягача, мы с сыном начали хорошо посыпать дорогу песком, чтобы без пробуксовок подняться. Работали мы минут тридцать и песка не жалели, а Виктор ушёл пешком на подъём, чтобы снять на камеру машину во время подъёма. Закончив работу, мы убрали инструмент и, попросив МАЗа, чтобы он вышел, поехали. Первая передача везла легко, и, хорошо посыпанный песком снежный накат, не останавливал нас. МАЗ уверенно шёл в гору, а в трёх десятках метров от нас Виктор снимал на камеру, как мы поднимались. Когда мы поднялись в подъём, я остановился, чтобы он сел в машину и, уже находясь в кабине, Виктор признался, что боялся, вдруг машина не выйдет и скатится назад. Он специально ушёл дальше, чтобы не видеть нас, но видео всё же снимал, хотя ему с этого места не было видно ни машины, ни контейнера. Когда начала появляться кабина, он так и сказал: «Красиво получилось, пустая дорога, уходящая вниз, и поднимающийся МАЗ с высоким контейнером». За то, что мы поднялись с первого раза в этот подъём, он похвалил нас и во второй раз признался, что боялся его. Краем уха я слушал его и вспоминал про скалу, меня немного беспокоило, как мы пройдем там. Сейчас моя надежда была на груз, который осадит рессоры заднего моста, и контейнер станет ниже. Со слов сына, нам хватит и пяти сантиметров, чтобы пройти под скалой. Двигаясь в обратном направлении, я уже не смогу смотреть под переднее колесо, так как обрыв в речку будет справа, и сыну придётся снова направлять меня, идя перед машиной. Через полчаса мы подъехали к скале и точно так же по сантиметрам проходили этот опасный участок. Всё было так, как я думал, под давлением груза рессоры просели,

и контейнер почти не касался скалы, а колёса машины уже не были так близко к речке, и мы проехали под скалой, даже не задев её.

Дальше всё было просто и катиться вниз было легко. После того, как мы выехали на центральную трассу, наш человек-гора рассказал нам, что он борец, показав нам фото с Александром Карелиным, а после этого завалился на спальник и я переживал, не поломал бы он нам его. После его слов: «Едем на Усть-Коксу», он отвернулся к стенке и уснул.

Указатель на Усть-Кан и Усть-Коксу не заметить трудно, этот перекресток я хорошо запомнил, но не думал, что нам и в эти края придётся ехать. До Усть-Кана было девяносто пять километров, и не везде была асфальтированная дорога, местами была просто щебёнка, которая не позволяла быстро ехать. Часа через полтора мы начали подниматься в Ябоганский перевал, высота которого полтора километра, а ещё через полтора часа мы проехали Усть-Кан и, переехав реку Чарыш, пошли на Усть-Коксу. Нам оставалось проехать ещё больше ста километров, в том числе и перевал Карлыкский, который был чуть ниже, чем Ябоганский. Не доезжая Усть-Коксы километров двадцать-тридцать, сопки сузились, и дорога шла по прижиму над рекой Кокса, что в переводе на русский язык означает «синяя вода». Не доезжая километров пятнадцать до Усть-Коксы, начинался перевал Громотуха, а название это он получил от двух речек, Большая Громотуха и Малая Громотуха, которые впадали в Коксу. Это место считалось очень опасным, тут много машин попадало в реку, и была оборвана не одна жизнь. Подъёмы и спуски у этого перевала были такими же крутыми, как и на Улаганском перевале. Последний спуск, который находился почти в самой Усть-Коксе, я запомнил надолго, но это было уже на обратном пути.

Вскоре, перед нами появился последний на прижиме крутой левый поворот, крутой спуск и районный центр, как на ладони. Река Кокса осталась справа и, если поехать вдоль неё, то дорога приведёт к горе Белуха. Это самая высокая точка в горном Алтае и самое чистое место, но до неё ещё далеко. Спустившись с Громотухи, мы въехали в Усть-Коксу и через пять минут были у того дома, где нас ждала вторая загрузка.

Нас встретил мужчина по имени Геннадий, он был старше меня, приветлив и уважителен. Так как мы приехали поздним вечером, то сразу после ужина легли спать, нам предлагали место в доме, но мы отказались, так как в машине нам было привычнее. Утром началась догрузка мясом, и через четыре часа его загрузили. По подсчётам Виктора, вес мяса был 16 тонн, плюс контейнер, в итоге-двадцать. После загрузки мы немного поговорили с Геннадием, а когда он узнал, что я много лет проработал в Магадане, проникся чувством уважения и пригласил в гости, но без этого «купца», так отозвался он о Викторе. Я поблагодарил его за приём, приглашение и, прогрев машину, мы поехали в обратный путь.

Обратная дорога нам далась не просто. Ещё в посёлке я заметил, что не совсем устойчиво работал мотор, но потом его работа выровнялась, и мы пошли в первый подъём, который начинался прямо за заправкой. Так как подъём был крутым, я включил первую передачу, и МАЗ медленно пошёл в гору. Только мы прошли широкое место на подъёме и метров десять прошли по самому крутому участку, через своё окно я услышал хруст шестерён в бортовом редукторе, и МАЗ встал. Тормоза держали, но стоять на этом месте нельзя, и я спустился вниз, в широкое место, чтобы можно было нас объехать. Сейчас мне надо было как можно ближе прижаться к скале, которая была справа, и сделать это с первого раза. Когда я начал спускаться вниз, Виктор спросил меня: «Что случилось?» Точного ответа я пока дать не мог, но сказал ему, что не выдержала какая-то шестерня в левом колёсном редукторе, надо разбирать и смотреть. Он был не доволен, я видел это, но пока он не кричал. Подставив противооткатные башмаки и большие камни под колёса, я начал раскручивать левый бортовой редуктор ведущего моста. Так как я это делал много раз, то разобрал его быстро и обнаружил, что обрезало все зубья на ведущей шестерне полуоси, а запасной нет. За все годы работы на этом МАЗе, а это около восьми лет, такое случилось первый раз! Возможно, на каком-то зубе была трещина или

раковина, и металл не выдержал. Ведомые сателлиты сильно не пострадали, и ещё бы поработали, но где брать ведущую шестерню, да ещё и заниженную? Где в этой маленькой деревне я найду нужную мне деталь, ведь тут нет никаких организаций, где были бы такие машины.

Но время идёт, и надо начинать поиск, хорошо, что посёлок совсем рядом. Убедившись, что машина стоит надёжно, я принял решение: сын остаётся с машиной и грузом, а мы с Виктором пойдём в посёлок. Когда мы пришли пешком к дому Геннадия, он спросил: «Что случилось?» Я рассказал ему про нашу поломку и про то, что надо найти такую же шестерню. Посоветовавшись, мы решили, что мне надо поехать по посёлку, поискать, у кого может быть такая, но для этого нужна была машина. Геннадий пошёл к соседу, который работал таксистом, привёл его к нам, может он чего подскажет. Он согласился повозить меня и пошёл за машиной. Через десять минут мы поехали искать шестерню, и этот поиск был похож на тот, Колымский, когда я по всем сараям искал заниженные бортовые в посёлке Стекольный. Мне пришлось объехать всех механизаторов в этом посёлке и в соседнем.

Часа через три таксист привёз меня к владельцу МАЗа самосвала. Машина была в рабочем состоянии, а вот с документами был непорядок, наверное, поэтому, он продал мне не одну шестерню, а полностью комплект всех шестерён с обоих колёс, правда, за это он попросил две тысячи рублей. Ему было не выгодно продавать одну шестерёнку за двести рублей, а у меня с собой столько денег не было, и мы поехали к Виктору. Он дал мне две тысячи, мы поехали снимать шестерёнки, и уже через час я был у своего МАЗа. Время было почти пять часов вечера, когда я поменял шестерню, завёл машину, а пока собирал инструменты, грелся мотор и накачивался воздух.

Наконец, всё готово, мы сели в кабину, я включил передачу, и МАЗ пошёл в подъём, но, дойдя до того места, где обрезаю зубья шестерни, мотор заглох, и я опять нажал на педаль тормоза. МАЗ стоял, назад не катился, а я повернул ключ стартера, и мотор завёлся, но подъём был таким крутым, что я переживал, тронемся ли мы в гору. Давая двигателю большие обороты, я убедился, что мотор работает ровно, и только после этого поехал в гору в третий раз. На этот раз мы поднялись без проблем, но меня до сих пор беспокоит этот случай, почему мне дался тот перевал только с третьего раза? Зимой было разное: по пять и по семь раз трогался с места в гору, но летом, по сухой дороге, впервые.

Дальше машина шла хорошо и нигде не «капризничала». Когда мы прошли Усть-Кан, Виктор сказал: «Поедем прямой дорогой, которая пойдёт от Ябогана, она короче на шестьдесят километров». Я с ним спорить не стал, потому что не знал, какая тут дорога. Через двадцать километров после сворота он предупредил меня, что сейчас будет крутой поворот направо и крутой спуск. Я ехал аккуратно, а он продолжал рассказывать, как однажды, двигаясь этим путём на КамАЗе-одиночке, упали набок, и это спасло их от худших последствий. Причина простая: водитель слишком уверенно начал спускаться с перевала, объясняя это тем, что перед рейсом перебрал все тормоза, и ничего не должно было произойти. Но, надежда на это его и подвела, перед поворотом на спуск тормоза отказали, а машина набирала скорость. По этой причине он и крутнул баранку в сторону, противоположную обрыву, машина с гружённым контейнером упала на правый бок. Произошло это быстро, все были целы, но, чтобы поднять машину, пришлось потратить сутки времени и много денег, не считая работы. Когда машина лежала на боку и была на ручном тормозе, водитель легко крутил колёса, чего на КамАЗе не должно быть. Похоже, что после ремонта он доверился тормозной системе, и после тысячного пробега не залез под машину подвести тормоза. Среди водителей есть такая поговорка: если ты не подводишь тормоза, то тормоза подведут тебя! Это давно заученная тема и забывать про это нельзя.

Я спускался на первой передаче спокойно, и это понравилось Виктору. После крутого спуска была прямая дорога, сколько мы ехали по ней, не помню, но мне показалось, что мы быстрее приехали бы в Чергу по основной трассе. Городок Черга находится в восьмидесяти

километрах, не доезжая Горно-Алтайска, а эта прямая дорога была плохая и скорость движения была малой. Ночью мы проехали несчётное количество мостиков, похожих на Улаганский, и я был не рад, что поехали этой дорогой. Виктор спал в спальнике, сын дремал на месте пассажира, а я ехал уже вторую ночь. Уже перед рассветом я вышел на Чуйский тракт, остановился, зашевелился и «кабан» на спальнике. Вот тут я ему и сказал, что мы ничего не выиграли, проехав по «козьим тропам» земляными дорогами, по центральной трассе мы бы шли быстрее. До дома нам оставалось немногим больше пятисот километров, и по хорошей трассе к вечеру мы были в Бердске. Виктора я высадил ближе к центру города, а перед тем, как уйти, он сказал мне куда и к какому часу завтра приехать на выгрузку. На следующий день я выгрузился и мне отдали оставшуюся сумму денег, семь с половиной тысяч. Две тысячи с меня высчитали за запчасти и пятьсот рублей за такси. А на мой вопрос, о лишнем пробеге в пятьсот километров, про который мне не сказали ни слова перед рейсом, ответа не было. После этого рейса я сказал себе: «В Мастер и „К“ меня не обманывают, вот и работай там, а с такими хитрыми бизнесменами больше дел не имей».

Работа с цистерной

После этого рейса я опять начал работать в Мастер и «К», снова возил стеновые панели в Барнаул, Новокузнецк, Кемерово и Томск. Между рейсами трактором вспахал землю под посадку картофеля, а Таня запросила ещё и грядки, которые также пришлось делать. После двадцатого мая мы посадили картошку, а грядки Таня сажала без меня. Мне надо было работать, чтобы было чем заплатить за рамы в дом, так как пора было вставлять окна. О пластиковых окнах мы тогда не слышали и заказали деревянные. Пока их делали, я возил продукцию и занимался цистерной, мне надо было закончить с ней и попробовать работать. За месяц я зачистил и покрыл цистерну грунтовкой, покрасил, поставил фонари, наклеил светоотражающие элементы, подготовил знаки, которые были необходимы для перевозки нефтепродуктов. Получился хороший полуприцеп-цистерна, которую я поставил на учёт в ГАИ и прошёл техосмотр. Правда, с техосмотром было не всё гладко, ведь это цистерна для перевозки ГСМ, да ещё и в частных руках. Кто бы знал, как мне было не просто с этим техосмотром, мне почти везде отказывали в проведении такого осмотра. Кто ссылался на отсутствие лицензии на проведении осмотров бензовозов, а кто прямо говорил, в Бердске тебе никто не поможет. Но мне помогли, и, оказалось, что это не так сложно. Главное, найти человека, который понимает твои трудности и верит, что ты его не подведёшь. Таким человеком оказалась моя одноклассница, Нина Соколовская, она работала в администрации города Бердска. Честно сказать, я уже ни на что не надеялся, ведь с Ниной я не виделся тридцать лет! Кроме этого, в восьмом классе я остался на второй год, и чего бы ей со мной разговаривать? Мне казалось, что она меня даже не узнает, а если и узнает, то в лучшем случае поздоровается. Купив хорошие конфеты, я пошёл к ней, мне после трёх десятилетий захотелось увидеть её, ведь она была из тех девчонок, «что вели нас за собой». Я пришёл к ней прямо на работу, как на приём, и был удивлён, что она узнала меня, поставила чайник, а мои конфеты были, как раз кстати. Разговаривали мы с час, она рассказывала про всех, кто был в поле её зрения, и, конечно, спросила меня, где и как я жил, чем занимался. Она внимательно слушала меня, а я, рассказывая про свою жизнь, пытался понять, она что, со всеми так легко разговаривает? Мне много раз приходилось разговаривать с работниками разных уровней, и я видел в них нескрываемое превосходство над всеми, кто приходил к ним с «улицы». В Нине я такого не увидел, она всего один лишь раз попросила меня подождать с рассказом, ей надо было убедиться, что за дверью её кабинета никто не ждёт приёма к ней. Вернувшись в кабинет, она мне пояснила, что работает с населением и свободного времени почти не бывает. Возможно, мне повезло в этот раз, и наш разговор никто не прервал. За этот неполный час она узнала всю мою жизнь. Особое внимание она уделила последним моим событиям: переезд с Колымы, стройка коттеджа и проблемой с бензовозом. Я не стремился ей подробно рассказывать про отсутствие возможности пройти техосмотр бензовоза, но она спрашивала, и я не мог не ответить. В какой-то момент она сняла трубку телефона и одним лишь звонком договорилась с нужным человеком о встрече со мной, и мой вопрос с техосмотром был решён. Я очень ценю её участие в продвижении моего дела и буду помнить это всегда!

Не подумайте, что все дела произошли только на бумаге, проверка машины, прицепа, моих допусков была основательная, я её выдержал и получил необходимые документы. Казалось бы, можно работать, но где найти эту работу. Тогда объявления давались только в газете, но мне всё же повезло, и помог мне в этом тот Дима, которому я увозил двигатель для локомотива в Казахстан. Он порекомендовал меня какому-то хозяину заправки в Бердске, и я несколько раз привёз ему бензин. Но эта работа была временной, а где найти постоянную работу, я не знал. Ближе к осени мне Дима дал телефон в Новосибирске и сказал: «Этот человек занимается перевозками ГСМ, звони ему и скажи, что от меня». Я позвонил ему, и мы

договорились через три дня встретиться в Новосибирске, но встречи не произошло. Произошла трагедия, он погиб, подожгли его легковую машину, и он в ней сгорел. Дима мне потом сказал, что ГСМ-это полукриминальный бизнес, и произойти тут может всё. Подумав над этой темой, я решил оставить эту затею и работать с контейнером. Цистерну я решил продать, но пока не спешил, всему своё время.

Мудрая мысль

К осени 2000 года мы поставили окна и в доме стало теплее. После окон я нанял мастера по лестницам, привёз металл, и он начал варить нам лестницу с двумя поворотами для подъёма с первого этажа на второй. За сентябрь он её сделал, и нам она очень понравилась. Ходить по ней было одним удовольствием, против той, которую я временно сделал сам. Как-то вечером я спросил Таню: «Может, мы продадим этот дом?» Она немного подумала и согласилась, понимая, что площадь в 350 квадратных метров обслуживать и содержать в чистоте не просто, а кроме этого, сколько разной мебели надо приобретать. Это решение мы приняли, но отложили его до следующего года, ведь дом внутри надо хотя бы оштукатурить. Надо сказать, что до наступления холодов, я провёл воду в подвал дома и подключил канализацию. За это лето Таня сильно устала от огородных дел, у неё разболелись ноги, и мы с нетерпением ждали зимы, она даст нам передышку в строительных и огородных делах.

Зиму две тысячи первого года я отработал нормально, а с приходом тепла опять началась стройка, огород и многое другое. В этом же году, напротив нас началась стройка пятиэтажного дома, там работал большой бульдозер, рыл котлован под цокольный этаж. Когда бульдозер начал снимать верхний слой земли, я решил, что нам потребуется грунт, чтобы выше поднять уровень второго участка, где мы собрались строить дом для себя. Я попросил машиниста натолкать чёрного грунта на край моего участка, и он натолкал КамАЗов двадцать, а может и больше. Земля понадобилась позже, и я хорошо сэкономил на этом. Почти в это же время строители привезли большой вагончик, и он стоял за нашим участком, где была стоянка моего транспорта. Строители, народ находчивый, продать могут почти всё. Они часто предлагали купить у них разные инструменты и материалы. Если задаться целью, то можно было и дом построить за счёт этой пятиэтажки. Много чего покупал у них я, так же, как и соседи недостроенных домов на нашей улице, хватало всем. Я вообще удивляюсь, как в нём живут люди: с этого дома, столько продано утеплителя, минеральной ваты и пенопласта, стекла и электрики, что хватило бы на два таких дома.

Лето началось с того, что мы засеяли оставшееся место на втором участке, после этого, начали готовить коттедж на продажу. Представьте себе: дом двенадцать на тринадцать метров, высота стен внутри-три метра, и, если считать квадраты кирпичных стен, которые нам предстояло поштукатурить, то день потребуется. Но нам было необходимо облагородить дом внутри, и мы работали всё лето до самых холодов. Как нам было трудно, ведь никто из нас не занимался этим, только видели, как штукатурят другие, но мы это сделали. Последние комнаты на втором этаже штукатурили с обогревателем, потому что было уже холодно. После этой работы мы навели порядок в доме и дали объявление в газете о продаже коттеджа. Желающие купить были, но все хотели купить дёшево, и продать его мы смогли только в мае следующего 2002 года, в рассрочку на два месяца. Сразу после продажи этого дома, я начал готовить место под постройку другого, на участке 5, что был рядом. Строительные материалы покупал там, где они были дешевле. Выгрузив в Барнауле стеновые панели, я приехал на завод где делали газоблоки, из которых будет строиться дом и нагрузил почти полный контейнер руками, один. Погрузчик только ставил поддоны в ворота контейнера, а я перекладывал их, таская по одному. Для этого мне пришлось потратить целый день, чтобы забрать весь купленный объём. То же было и с пиломатериалом, который с помощью двух нанятых грузчиков в Барнауле, загрузил в контейнер и привёз домой. Белый облицовочный кирпич был тоже из Барнаула, его погрузили краном, а красный облицовочный кирпич привёз из Кемерово. Привозил всё сам: выгружу продукцию Мастер и «К», куплю, что мне надо, загружу и везу домой. Выгружал дома руками, тяжело и долго, но иначе никак. Фундаментные блоки привозили такие же строители, как на пятиэтажке, привозили всё, что надо. В конце мая мы сделали разметку, наняли экскаватор и

выкопали неглубокий котлован. Большой подвал нам был не нужен, мы уже были сыты большими размерами старого дома и стремились к меньшим. Кроме этого, я уже понимал, раз мне хватает для жизни в кабине и трёх квадратов, то дом площадью 90—100 квадратов, нам точно хватит. Так как сын был уже строителем, мы с ним договорились, он с подсобниками строит нам дом, а мы ему осенью покупаем квартиру, и стройка началась. Правда, мне участвовать в ней пока не приходилось, я только контролировал и финансировал. У меня были свои дела, обеспечивать все процессы, в том числе и быт, нам нужно было временное жильё, и я его нашёл.

Универсальное жильё

Большой вагончик за нашим домом, в котором находились строители, этой весной сгорел и стоял брошенный. Выбрав день, я взял большую болгарку и отрезал от этого вагона шесть метров. Попросил крановщика Витю, он погрузил этот вагон сверху на мой контейнер, и этот обрезок я перевёз в свой двор. Поставили его там, где он не будет мешать стройке, правда, он даже стоять не мог, ведь четвёртой стены и пола в нём не было. Я распёр его досками, чтобы он не сложился и начал делать четвёртую, торцевую стену, а железо брал с оставшейся горелой половины. Потом сделал пол, утеплил вагончик приобретённой на пятиэтажке минеральной ватой и облицевал древесноволокнистой плитой. Внутри разделил его на две части, маленькая часть длиной два метра служила раздевалкой и для хранения инструмента, а большая, четыре метра, под жильё. Поставил небольшую печку, диван, стол, холодильник, провёл свет, телефон и получилась хорошая комната, совмещённая с кухней. Нам с Таней очень нравилось жить в нём, так как всё было под рукой, жаль, что не было телевизора, и мы не могли нарадоваться, что продали большой коттедж.

Пока мы строили дом, наша дочь Марина жила в доме моего отца и училась в Новосибирске. После болезни и академического отпуска, она поступила в институт Лёгкой промышленности и учиться ей там нравилось. Надо сказать, что мне редко приходилось жить дома, ведь моя работа ездить, возить грузы. Если на МАЗе я ездил по «огородам», то уже в сентябре этого года, на вырученные деньги от продажи коттеджа купил седельный тягач СКАНИЯ-113-М с полуприцепом-рефрижератором. Это шведская машина, а покупать её я ездил в Калининград, туда самолётом, обратно своим ходом. Красивая и ходкая была машина, я не мог нарадоваться ей первое время.

Шведская СКАНИЯ в моём дворе

В Бердске я был знаком с Прудниковым Алексеем, который пригнал для себя из Калининграда грузовик МАН. После разговора с ним я узнал, что там можно купить подобную машину, у него были телефоны продавцов в Калининграде. В то время я уже видел иностранные машины и мне понравилась СКАНИЯ. Алексей договорился с продавцами, и мы с ним вылетели в Москву, а оттуда в Калининград. Нас встретил продавец Саша и привёз к седельному тягачу СКАНИЯ-113-М, 1992 года выпуска, и он мне понравился. Кабина этой машины была вишнёвого цвета, с красивой белой полосой. Возможно, если бы мы походили по всем стоянкам, где продавали машины и прицепы, можно было бы найти и лучше машину, но договор был именно на эту, да и денег со мной было совсем немного. Осмотрел я и полуприцеп-рефрижератор, который продавался с этой машиной, он стоял у мастерской, где делали ревизию установке, которая охлаждала в вагоне летом и грела зимой. За эту сцепку с меня взяли 24 тысячи долларов (в 2002 году это считалось недорогим) и меня уверяли, что оба механизма в хорошем рабочем состоянии.

Осматривая свою машину снаружи, я был доволен, внешний вид сцепки был хороший. Но, когда перед дорогой я попросил поменять масло в редукторе ведущего моста, из картера редуктора с маслом выпали три зуба от муфты блокировки. Я забил тревогу и просил устранить неисправность. Её устранили, но и мне пришлось вложить сколько-то денег. После этого, мы оформили документы на машину с прицепом и проездные. Дело в том, что из Калининграда дорога протекает через Литву и Белоруссию, а при въезде в эти страны придирчиво проверяют всё и берут деньги за проезд по их территории.

Домой мы ехали пять суток и к своему дню рождения, третьему сентября, я приехал из Калининграда домой без загрузки. В то время я не знал, что можно загрузиться в Москве фруктами на Новосибирск, правда, не всякая транспортная компания берёт на себя ответственность оформить груз на незнакомого человека и машину с транзитными номерами.

Хоть я приехал поздно, но меня встречали все, и мы до утра отмечали это радостное событие. Через несколько дней я поставил на учёт в Гаи свой транспорт и прошёл техосмотр. Так как намечалась работа с дальними поездками, мне нужен был водитель, и ко мне пришёл работать Игорь Южаков, которого я знал раньше. Он работал на КРАЗе с прицепом, потом на МАНе, а теперь пришёл ко мне, и мы начали работать. Правда, сначала, пришлось сделать второй, верхний спальник, так как его где-то сняли. Кабина была просторная, по сравнению с МАЗом, хоть и низкая, но с завода она вышла с двумя спальниками. Первый пробный рейс мы с Игорем сделали на Алтай, увезли из Бердска домашние вещи.

Рейс в Уфу

Если на МАЗе я ездил по «огородам», то на этой машине мы ездили на большие расстояния и после пробного рейса на Алтай загрузились с картофелем в город Уфу. Грузиться ездили в деревню, которая была недалеко от города Черепаново. Хозяином груза был маленький таджик, его звали Коля, он был молодой, но понятливый и честный, по моей просьбе больше двадцати тонн не грузил. После загрузки дал мне денег на топливо, адрес в Уфе и свой телефон. Мы довезли его до Новосибирска, он поехал на железнодорожный вокзал к поезду, а мы с Игорем пошли в сторону Урала. В Уфу мы приехали одновременно с Колей, мы на машине с грузом, а он на поезде. Две тысячи километров мы проехали за полтора суток и встретились на базе, по тому адресу, который дал нам он. Как только он приехал, нас начали выгружать, уже через три часа Коля со мной рассчитался и сказал: «Будете в Новосибирске, звоните, я опять вас возьму». Я был рад такому повороту дел и ответил ему: «Позвоню обязательно», на этом мы и расстались. На стоянке в Уфе был диспетчер, который нашёл нам загрузку домой.

После этого рейса я продал свой МАЗ с полуприцепом-цистерной, а когда из моего двора уходила машина, в которой я пережил суровые морозы, преодолел сотни перевалов, наледи и заметённые дороги, мне было очень тоскливо и не хотелось с ним расставаться. МАЗ вынес меня из того бедственного положения, которое было до него, а время, когда у меня появился хороший грузовик, было вторым началом моего подъёма. Вырученные деньги за МАЗ и цистерну я отдал, так как занимал на покупку тягача с прицепом, а позже продал полуприцеп с контейнером и ничего старого у меня уже не осталось.

Новый дом строился, к осени уже стояли стены, крыша, делали потолок и были заказаны пластиковые окна. Но эти окна нам делали целый месяц, а на дворе уже стоял октябрь. Мне было жалко свою жену, ведь ей надо было топить печку в вагончике и контролировать стройку. Ну а моим основным жильём была конечно же машина, мы с Игорем не стояли дома больше одного дня. У меня было правило: приехал, позвони, скажи, что дома, а пока ищут груз, занимался машиной.

Алтай — Нижний Новгород

После того, как я продал прицеп и контейнер, мне позвонил Коля и сказал, что сам он занят, но порекомендовал нас другому, такому же торгашу. Этот торгош назначил нам погрузку на Алтае, в Славгороде с выгрузкой в Нижнем Новгороде. Из Бердска мы выехали к ночи, утром всали на погрузку и целый день нас грузили, а вечером этого дня мы уже шли в сторону Карасука. Карасук-это районный центр недалеко от Казахской границы, до него от Новосибирска четыреста километров. На улице было уже темно, когда в зеркале заднего вида я увидел искры, которые летели от одного из колёс с правой стороны прицепа. Я разбудил Игоря и сказал ему, что надо идти смотреть, что-то случилось с колесом или ступицей. Мы оделись и подошли к колёсам, при свете фонаря увидели, что заднее колесо стоит с наклоном вовнутрь, а когда подняли колесо домкратом, то поняли, что рассыпался наружный подшипник ступицы и его надо менять. Запасного подшипника у нас не было, пока не запаслись такими запчастями. Надо сказать, что задняя ось прицепа принимала больше нагрузки, чем две передние оси, и мы решили снять рассыпавшуюся ступицу с заднего колеса, а поставить туда колесо со ступицей с передней оси. Передняя балка оставалась без ступицы и колеса, но упасть на землю ей не давали троса, которые были предусмотрены заводом изготовителем. Пока Игорь занимался ступицей, я залез в вагон и перекидывал мешки с картошкой с правой стороны на левую, тем самым разгружая правую сторону. Я не считал, сколько мешков перекинул, но тоны две точно, и был мокрый от напряжённой работы. Впереди нас ждала весовая и таможня, на которую мы и заехали без одного колеса на прицепе. Я не знал, сколько по весу у нас было нагружено, а весы и несложный расчёт весовщиков показал 24 тонны груза. Думаю, надо сказать, как весовщики узнают вес груза. Весы показывают общую массу транспорта, от неё отнимают вес тягача и прицепа, которые указаны в регистрационных карточках и получается вес груза. Работники весовой начали мне говорить, что придётся платить за перегруз, а мне это совсем не хотелось, и я начал им показывать, что у меня произошло. Я подвёл их к той балке, с которой мы сняли колесо и показал поврежденный подшипник. Вообще, я в этот момент выглядел самым несчастным на свете, и все расходы по устранению поломки у меня были ещё впереди. Наверное, это было единственный раз, что они вошли в моё положение и отпустили нас, не взяв ни копейки. Когда мы поехали, я спросил Игоря: «Что будем делать?» и тут же услышал его ответ: «Едем в Баган к моей тёще, переночуем, а утром решим».

Была уже ночь, но родственники Игоря нас встретили хорошо, покормили и уложили спать в доме. Правда, мне не спалось, я думал, что делать завтра, ведь утро наступит быстро. Когда мы проснулись, я взял снятые ещё вчера подшипники, переписал их номера и набрал номер знакомого водителя в Бердске. Когда я услышал сонный голос моего знакомого Евгения, поздоровался с ним и сказал: «Мне надо два подшипника и сальник на ступицу прицепа. Сам я не могу это сделать, так как нахожусь в Багане с гружённой машиной на Нижний Новгород. Сегодня пятница, завтра в субботу магазины не работают, а ждать до понедельника я не могу. Если ты купишь мне запчасти, я приеду к ночи на автобусе и заберу их». Женя согласился помочь, и я продиктовал ему номера подшипников и сальника, а сразу после нашего разговора услышал его слова: «Поехал в Новосибирск, как куплю, позвоню». «Хорошо, я тоже спешу на автобус» -ответил я ему.

На утренний рейс я опоздал, пришлось ждать до трёх часов дня, и к этому времени я уже знал, что нужные мне запчасти куплены, а в Новосибирск автобус приходил поздно вечером. Подъезжая к своей остановке уже в Новосибирске, я спросил водителя автобуса, когда он будет уезжать обратно, и он сказал: «Через два часа, от Новосибирской барахолки». Я понимал, что мне надо торопиться и опоздать на автобус нельзя, но остановка маршруток на Речном вокзале была пуста, ни одной маршрутки на Бердск не было. До Жени мне надо было проехать тридцать

с лишним километров, и, чтобы не опоздать на автобус, я начал искать такси. В этот раз мне повезло, одна машина стояла, и я упросил водителя свозить меня в Бердск и привезти обратно. До Жени мы ехали почти сорок минут, ещё несколько минут ушло на осмотр подшипников, совместив старый с новым. Когда я понял, что подшипники одинаковые, отдал Евгению деньги и сказал: «Приеду, встретимся», сел в машину и поехал обратно в Новосибирск. Домой мне заезжать было некогда, хоть и проезжали мимо, к тому же, в окнах дома не было света.

Обратно мы ехали примерно столько же, как и в Бердск, и к нужной мне остановке таксист привёз меня за десять минут до прибытия автобуса. Надо сказать, что я один стоял на этой остановке в ожидании автобуса, и ровно через десять минут он подошёл. Узнав меня, водитель сказал: «Ну, теперь иди, спи» и я прошёл в салон.

Из Новосибирска автобус ушёл в час ночи, подрёмывая в мягком кресле, я благодарил единственного водителя такси, который оказался на Речном вокзале, если бы не он, я бы не успел.

Утром в субботу я был в Багане, ступицу к сборке Игорь подготовил, и уже через полтора часа мы ехали в сторону Омска. Из-за этой поломки мы потеряли полтора суток, и сейчас, конечно же, спешили. Ещё на погрузке с заказчиком мы договорились, что через трое суток будем в Нижнем Новгороде, но сейчас понимали, что не успеваем к назначенному времени. За полтора суток нам не пройти две тысячи девятьсот километров, тем более, что, увидев рефрижератор гаишники выходили чуть-ли не на середину дороги, чтобы остановить нас. Редко какой не останавливал, и при каждой проверке уходило много времени, а если поторопить его, он поймёт, что спешу, и нарочно будет тянуть время, чтобы больше ему заплатили. Точно так же и на весовых контролях, которые нам было запрещено объезжать. Как всегда, мы экономили время даже на приёме пищи, не говоря про заправки. Скорость движения держали максимальную, жаль, что стоял ограничитель, машина не шла больше восьмидесяти девяти километров в час, ведь она из Европы, а там всё строго.

На выгрузку в Нижний Новгород мы приехали за двое с половиной суток, наш заказчик был уже там и напустился на нас с упрёками, что мы опоздали. Но я уже знал, как отвечать на эти упрёки, и сказал ему: «Ты говорил нам, что нагрузил двадцать тонн, а все весы показывали двадцать четыре, как это понимать? С Колей у нас такого не было, он грузил всегда двадцать тонн. Вот за этот перегруз нас и штрафовали на всех весах, так что с тебя ещё три тысячи, которые я отдал на весовых контролях». Сразу все разговоры закончились и уже претензий ко мне не было, как не было и денег, про которые я сказал. В этот раз нам пришлось отстоять на базаре немногим более суток, так как картошка была хорошая и её быстро разбирали. Пока выгружали наш прицеп, я искал обратную загрузку, но из Нижнего Новгорода в Сибирь её не было. Какой-то диспетчер мне посоветовал ехать в Москву на Покровскую овощную базу и грузиться на Новосибирск.

Меня не устраивало, что мы пустыми ехали четыреста пятьдесят километров дальше от дома, но успокаивало то, что оттуда платили больше и это покрывало расходы на порожний пробег, но и требования по температурному режиму были очень серьёзными. Если нам погрузили фрукты с температурой в четыре градуса, то на выгрузке она не должна превышать шести градусов. Такое же ограничение было и с понижением температуры, один-полтора градуса. Поэтому и нужна была надёжная установка, которая поддерживает нужную температуру в вагоне. Сейчас, в начале октября, жары уже не было, и мы рискнули грузиться фруктами на Новосибирск, правда, пришлось простоять двое суток, пока нас загрузили. На Покровской базе всегда грузили двадцать пять тонн, я попробовал возразить, что это много, но тут же услышал ответ: «Так ты будешь грузиться? Если нет, выезжай, пустые фуры есть». После этих слов, мне ничего не оставалось, как оставить этот спор. Домой мы ехали таким же порядком, Игорь ехал до ночи, а я, пока он не выспится.

Поломка балки прицепа

Большую часть дороги мы проехали нормально, Игорь ещё спал, а до Омска оставалось совсем немного. Вдруг я почувствовал какой-то рывок и, посмотрев в зеркала заднего вида, увидел за прицепом чёрные полосы, которые тянулись от колёс. Прижавшись к обочине, я остановился, разбудил Игоря, и мы пошли смотреть, что произошло. Увидев лопнувшую пополам переднюю балку на прицепе, я вспотел, согнуло брус из металла толщиной в сантиметр, и колёса стали под углом к дороге. Их развернуло так, что они смотрели в стороны и «юзили» по асфальту, оставляя за собой чёрные полосы от резины. Мы стояли с Игорем и думали, что делать? Так ехать нельзя, колёса сотрутся и взорвутся от износа и нагрева. Если даже мы отведём тормоза на этих колёсах, чтобы не было на них дополнительных нагрузок, они всё равно будут идти неровно, и асфальт будет «жрать» резину. В любом случае надо было как-то выровнять балку и, переодевшись, я взялся за это дело. Нам повезло, что балка порвалась с передней стороны и держалась за счёт небольшой полоски металла. Так же, как и на Колыме, у меня под прицепом были разные тросики и, выбрав подходящий, я несколько раз обмотал сломанную балку, решив притянуть её к перемычке рамы прицепа. При помощи ломика я начал скручивать намотанный трос, балка начала выпрямляться, сошлась и трещина. Закрепив ломик и отпустив тормозные механизмы на колёсах этой балки, мы поехали дальше. Чёрных резиновых следов на дороге уже не было, и восемьсот километров до Новосибирска мы доехали. Думаю, следует сказать, что из Москвы с грузом в двадцать пять тонн и такой серьёзной поломкой, мы приехали за двое суток и двадцать часов, если бы не потеряли время из-за этой балки, приехали бы раньше. Много времени отнимал Уральские горы, да и двигатель у СКАНИИ был всего 380 сил, но и с таким мотором машина шла хорошо. После выгрузки, у себя дома я заварил эту балку, укрепив её мощным швеллером с двух сторон и хорошо проварив её, мы про неё забыли. Но, забыли про это, случилось другое, было это уже в следующем рейсе.

И снова поломка

Следующим рейсом мы грузились от того же торгаша, что и в прошлый раз, но теперь на Волгоград. Была середина октября и шёл дождь, а погрузка была в Баганском районе, я шуткой говорил Игорю: «Погрузка у твоей тёщи». Но если честно, то сейчас нам было не до шуток. Погрузка происходила прямо на обочине дороги, рабочие на тракторах подвозили мешки и грузили их в рефрижератор. Мы сидели в кабине и думали, как будем выбираться отсюда, ведь кругом была земля, которая промокла, и нам даже с места не сдвинуться. Машина стояла на обочине дороги, которая была покатаая в обе стороны. Когда трактора тащили телеги с картофелем, то эти телеги стаскивало на обочины. Телеги как по маслу тащились по дороге и только за счёт трактора, который шёл почти поперёк, они не сваливались с проезжей части. Нашу машину весом в сорок тонн по такой мокрой дороге три трактора не потянут, да и нельзя было тянуть, груз в прицепе был высоко, и, соскальзывая с дороги, прицеп мог перевернуться вместе с машиной. До дороги со щебёночным покрытием было около километра. Я до сих пор не могу понять, почему ни я, ни Игорь, и даже не те, кто грузил, не подумали встать на дороге со щебёнкой. Тракторам проехать этот километр было бы не трудно, но сколько бы времени и сил сэкономили мы, и сейчас я расскажу, во что это нам это обошлось.

Как всегда, точный вес груза мне не сказали, но я знал, что меньше двадцати четырёх тонн торгаши никогда не грузят. Я удивляюсь, из всех нерусских торгашей, один Таджики Коля грузил точно двадцать, все остальные грузили больше.

Загрузившись и получив документы на перевозку груза, мы тронулись с места, но проехав всего несколько метров, машина встала, ведущие колёса даже на блокировке вращались на одном месте. Прицеп держал как хороший якорь, намотав на колёса дорожную грязь. Мало того, он стоял под наклоном к краю дороги, за которой хоть и была трава, но её было мало, и если прицеп потянет под уклон, то трава его не удержит. За этой травянистой обочиной был ещё больший уклон, и там прицеп уже не устоит на колёсах, он упадёт вместе с машиной. Мокрая земля была как густая сметана, и так буксовать можно было сутки или двое. Походив вокруг машины, я взял железную лопату и начал снимать размокший слой земли под ведущими колёсами. «Подрезать» приходилось сантиметров пять или шесть, учитывая, с какой стороны идёт дождь. Сначала я снимал мокрый грунт с той стороны, где дождь мочил землю меньше, подкопав под всеми колёсами левой стороны. Потом перешёл на правую и, добравшись до сухой земли, подрезал такую же площадь. Игорь уже понял, что я делаю и, получив от меня команду, попробовал поехать. Машина прошла метров пять, дальше ехать было нельзя, стащит. Я опять взялся копать в том же порядке, и вторая попытка удалась, машина вышла на середину дороги, как и было задумано. Самое главное в этом деле, не давать крена машине и прицепу, чтобы не потащило по скользкой земле. Я копал, не обращая внимания на дождь, и, таким образом, мы прошли метров пятьдесят, а после этого, я сел в кабину отдохнуть и попить чаю. Хоть я был полностью мокрый, но намерен был продолжать копать, по сантиметрам, но двигаться. Игорь меня спросил: «Сергей Петрович, тут целый километр, ты всё будешь копать?» Я немного подумал и спросил его: «А, ты что предложишь?» Игорь молчал, потому что понимал, этот вариант самый подходящий, хотя были и другие: лечь спать, ждать, когда кончится дождь и просохнет дорога. Я выбрал трудный и долгий путь, но не бесполезный, ведь пятьдесят метров мы прошли! После быстрого отдыха я снова пошёл сдирать мокрый слой дороги. Дождь стал понемногу стихать, наверное, господу Богу стало меня жалко, но дорога суше не становилась. Прокопав под всеми колёсами ещё метра три, я пропустил два метра, оставив мокрую землю, и за ней снял ещё по три метра. Мокрый слой земли снимался довольно легко, но приходилось брать немного глубже, чтобы мокрая земля не прилипала к лопате. Так мы прошли ещё метров сорок, дождь прекратился, а я продолжал копать дальше. Уже при свете

фар я увидел перед машиной ровный участок дороги, где можно ехать смелее, машину никуда не потянет, и я принялся копать траншеи с большими разрывами, оставляя нетронутыми всё большие участки дороги. Так, с разрывами в пять или семь метров, я продолжал снимать раскисшую землю, и после двух часов работы на этом участке я махнул Игорю, чтобы он поехал, а сам пошёл туда, где ему надо остановиться. Этот рывок был самым продолжительным из всех, что были до этого, мы прошли почти восемьдесят метров за один раз! Дальше дорога позволяла ехать смелее, но снимать мокрый слой надо было обязательно, так как по мокрой земле машина не шла. Дальше я копал траншеи по два метра длиной, пять метров пропускать, а Игорь потихоньку подъезжал, оставляя ведущий мост машины на сухом участке, чтобы не буксовать в начале движения. На следующем таком участке, после того как Игорь тронулся с места, я услышал, как что-то стукнуло, этот звук был с правой стороны машины. Я подошёл к заднему мосту тягача и начал осматривать, но было темно, всё в грязи, и понять, что произошло, было невозможно. Подойдя к кабине, я попросил у Игоря фонарик и сказал ему, что слышал какой-то стук, надо посмотреть. Он меня спросил: «Что ты там хочешь увидеть, ведь там всё в грязи». Пропустив эти слова мимо ушей, я пригласил его, и мы уже вдвоём осматривали, что могло так стукнуть. Но Игорь был прав, из-за грязи мы ничего не увидели, а когда он сел за руль и начал раскачивать машину, я увидел повышенный люфт в рессоре, где его вообще не должно быть. Убрав с этого места грязь, я крикнул Игорю, чтобы пошевелил машину ещё. После того, когда я увидел сломанную рессору, подумал: «Ну за что мне это, поломки каждый рейс». Или этот край был таким вредным, или год такой, а скорее всего, изношен транспорт. В прошлых рейсах подшипник развалился, балка лопнула, а в этом лопнул лист рессоры ведущего моста. Этот лист выполняет роль реактивной штанги, держит мост от продольного смещения. У коренного листа оторвалась часть, в которой запрессован сайлентблок, металлическая втулка, залитая резиной. Второй, подкоренной лист, был цел, машина стояла ровно, но во время начала движения, образовывалась трещина, сантиметра три. Я стоял и думал, что можно сделать, чтобы убрать этот люфт. Подошёл Игорь и после моих слов о том, что при движении правая сторона будет «гулять» вперёд-назад, он предложил забить туда берёзовый клин и привязать его проволокой. Настроение моё было испорчено окончательно, но выбираться отсюда надо, и как можно скорее, правда, чтобы выбраться, надо копать и копать быстро. Я забыл про то, что был мокрый, не обращал внимания на усталость, и единственным моим другом сейчас был рельеф дороги. В помощь мне дорога в этом месте была ровная как стол, и мы двигались быстрее, чем раньше. Но всё равно, на этот километр нам потребовалось шесть часов, чтобы добраться до щебёночного покрытия. Поднимаясь в кабину после этой работы, я был совсем без сил, но осмыслить проделанную работу сил хватило. Сосчитав прокопанные мной траншеи и умножив их на два, так как копал с двух сторон, у меня получилось почти четыреста метров траншей. После чая с бутербродами, я лёг на спальник, а Игорь поехал в Новосибирск, там определимся, где делать рессору. Заснуть я конечно же не смог, не давали боли во всём теле, но сейчас я думал не об этом, меня мучал вопрос, есть ли такие листы в Новосибирске, а если есть, то где? А если их нет, как быть, искать на разборках? Пешком не находишься, придётся нанимать такси, сколько это всё будет стоить и хватит ли денег на дорогу до Волгограда? Ехали мы очень аккуратно, берегли правую сторону и через какое-то время проверяли, не выпал ли берёзовый клин, который нам очень помогал.

В Новосибирск мы приехали под утро, и, как всегда, нас остановил инспектор Гаи. Он долго проверял наши документы, но в итоге отпустил, а мы решили немного поспать прямо тут, у поста. При въезде в любой город на постах стоят фуры, и мы решили поспать два часа, под охраной Гаи. Инспектор сказал: «Становитесь, тут вас никто не тронет». Мы съехали с дороги и легли спать, а утром поехали к большой частной базе, где были разные грузовики-иномарки и там встали. Я пошёл искать механика, узнать у него, есть ли на разборке такие рессоры. Но меня ожидало разочарование, таких рессор не было. После этого, я нашёл телефон СКАНИЯ-цен-

тра и позвонил туда, но и там мне сказали: «Нет». Пока я обзванивал места, где могут быть рессорные листы, Игорь начал снимать колёса, чтобы добраться к рессоре. Колёса с тормозным барабаном и резиновый пневмобаллон снялись легко, а вот стремянки рессоры раскрутить мы не смогли, гайки стремянок, которые держали рессору, не сдвинулись совсем. Мы согнули лом, сломали торцевой ключ, хоть и грели лампой гайки, но они не поддавались. Посоветовавшись с Игорем, я пошёл к механику базы и попросил его, чтобы дал нам специалиста с бензорезом нагреть гайки. Механик мне сказал, что сварщик занят, и только после того, как я ему пообещал два мешка картошки, он дал команду помочь нам. После основательного нагрева, гайки пошли, и, открутив их, мы разобрали рессору. Время было двенадцать часов, когда сломанный лист был снят, и, замотав его в тряпку, я поехал по городу искать разборки и частные предприятия с надеждой найти такой. Пять часов я проездил, потратил кучу денег, но листа так и не нашёл. В одном гараже механик сказал мне: «Такой лист ты не найдёшь, проще перегнуть его из другого листа». Он даже подсказал, где найти хорошего кузнеца. Прямой лист нашёлся у этого же механика, и уже с двумя листами, по десять килограммов каждый, я пошёл на это предприятие, хорошо, что оно было рядом. В проходной меня остановили, и мне пришлось упрашивать какого-то начальника, чтобы пропустили к кузнецу. Мало того, день кончился, но мне повезло, кузнец ещё не ушёл домой. Но то, что кузнец был ещё в кузнице, не говорило о том, что он начнёт выполнять мой заказ. Он наотрез отказывался оставаться после работы и собирался уходить. Понимая это, я упрашивал его, стоя на коленях, предлагал хорошие деньги, но и это не помогало, он одевался. Я сейчас не помню, как у меня вырвалось слово Магадан, и, обернувшись ко мне, он спросил: «Ты что, был в Магадане?» «Да, двадцать четыре года» - ответил я, глядя в бетонный пол. У меня потерялась вся надежда на то, что он решит помочь мне, я ждал, когда он скажет: «Пошли, я закрываю». Я уже представил себе, как буду возвращаться к машине с двумя тяжёлыми листами, все мои труды и расходы не привели ни к чему. Куда идти завтра, я не знаю, если даже опять к нему, то только после работы, а это через сутки. Но произошло не так, как я думал. Щуплый пожилой мужчина, его и кузнецом-то не назвать, сказал: «Я тоже был в Магадане», и, снимая одежду, которую надел перед выходом на улицу, произнёс: «Ладно, разматывай свои железки». Я соскочил с места, разматал сломанную рессору и смотрел ему в рот, ждал команды, чем ему помочь. Но он делал всё сам, а во время работы рассказал про то место в Магадане, где он пробыл четыре года, и, конечно, я это место знал, так как часто ездил мимо этого лагеря. После своего рассказа, он спросил: «Что там делал я?» и мне пришлось рассказать ему про себя.

Полтора часа ушло на перегиб листа, и он получился такой же, только обгоревший, а пока лист был горячим, кузнец и сайлентблок запрессовал. Закончив с рессорой, он сказал: «Если бы не Магадан, не стал бы сегодня делать, я отложил важное мероприятие из-за одного этого слова!» Я не знал, как благодарить его, но сказал, что он сегодня очень сильно выручил меня, завтра мы поменяем этот лист и уедем в Волгоград. Я спросил его: «Сколько денег я вам должен?» «Полторы тысячи» сказал он, не раздумывая я отсчитал две тысячи и подал ему, но он вернул мне пять сот рублей и, улыбаясь, произнёс одно лишь слово: «Магадан!» В это время указательный палец его правой руки смотрел вверх, в потолок! Сколько чувств и воспоминаний было в этом жесте. Я подал ему руку, наверное, в десятый раз сказал спасибо и, взяв ещё не остывший лист, пошёл к проходной. На улице было уже темно, я уставший, но довольный, искал, на чём мне уехать. К машине я приехал уже в девять часов вечера и рассказал Игорю, где искал, что нашёл и как переделывал. Поужинав, мы легли спать, ведь завтра нам предстоит собирать и крепить рессору, а там такие большие гайки.

Проснулись мы рано и, легко позавтракав, приступили к работе. Во время обеда подошёл механик за картошкой, и я открыл боковую дверь рефрижератора, чтобы отдать ему два мешка. Когда я открыл эту дверь, увидел, что мешков пятнадцать картошки не хватает и я понял, что их украли на посту, под охраной гаишников. Они видели, что мы уставшие, хотим спать и не

услышим, как будут воровать мешки с картофелем. Конечно, они не сами воровали картошку, подговорили жуликов, и те вытащили. Но столько мешков утащить без машины невозможно, и они это организовали. Я не могу думать на кого-то ещё, ведь мы стояли в тридцати метрах от поста Гаи. Наверняка гаишники выходили за это время на улицу из помещения и не могли не видеть, что происходило у нашей машины.

Я достал два мешка, отдал их механику и сказал Игорю про кражу картофеля. Но заявлять про это и ждать, пока разберутся, некогда, ведь мы должны уже сутки ехать. Нам на дорогу до Волгограда отводилось трое с половиной суток, а расстояние до него от Новосибирска 3250 километров, и меня угнетало быстро уходящее время, которое уже не нагнать. Пока Игорь ставил и прикручивал колёса, я залез в вагон и перекинул десятка два мешков в то место, с которого они были украдены. Только к девяти часам вечера мы закончили работу и собрали инструменты. Нормальные люди в это время ложатся спать, выпив по стаканчику красного вина, но мы к таким не относились, нам нельзя было даже смотреть на спиртное, нас ждал Волгоград. Поужинав тем, что у нас было, мы поехали, и триста километров до Барабинска ехал Игорь, а я в это время немного подремал. На освещённой обочине у стоянки Игорь остановился, я вышел на улицу и осмотрел рессору, она была как новая. Мы опять перекусили, Игорь лёг в спальник, а я поехал дальше. Было четыре часа ночи, мне хотелось спать, но бутылка воды с распылителем, в которую я часто доливал воды, помогла мне проехать триста пятьдесят километров до самого Омска. К десяти часам утра Игорь хорошо поспал и дальше поехал уже бодрым. С большим наслаждением я завалился на спальное место и даже не слышал, как Игорь разговаривал с гаишником за Омском. Постепенно мы нагоняли время, но прошло уже двое суток после погрузки, и мы должны были быть уже за Уралом. Через двое с половиной суток после выезда из Новосибирска мы заехали на стоянку в Саратове, я позвонил хозяину груза, и он сказал, что через два часа приедет к нам на стоянку. Оказалось, он в это время приехал на поезде в Саратов. Встретившись на стоянке, он сел к нам в кабину, и четыреста километров мы ехали втроём. Ещё не покинув стоянку, я предъявил претензию бизнесмену, спросив его: «Как получилось, что нагружено опять больше, чем договаривались?» После его минутного молчания, я сказал, что нас останавливали на всех весовых и приходилось платить за перегруз, мы тратили много времени, чтобы уговорить весовщиков заплатить меньше. Он изворачивался, как уж на сковородке, но объяснить мне так ничего и не смог. Я был доволен тем, что первым наехал на него за обман, и в этот момент меня совсем совесть не мучила за украденные мешки. Утром следующего дня мы были на рынке в Волгограде. Три тысячи триста километров мы проехали за трое суток! Для рефрижератора это очень хорошо, тем более, что мы были уставшие после такого ремонта. Сейчас меня беспокоило другое, поймёт ли наш бизнесмен, что мешков не хватает. Он нашёл покупателя на всю фуру и сказал ему сколько мешков в вагоне. Я знал, что подслушивать нехорошо, но мне надо было знать, как развиваются события. В конце пересчёта груза, наш торгаш был в недоумении, он не мог смириться с тем, что мешков не хватало, даже меня спрашивал: «Почему его подсчёт не сходится?» Я только разводил руками, пожимал плечами и говорил: «Я их не считал, сколько погрузили, столько и привезли, даже на жарёху не брали». Он ушёл и продал сколько было. Потом пришёл ко мне в кабину, рассчитался за привозку и сказал: «Ничего не пойму, нагрузил двадцать четыре тонны, а продал меньше». Я опять воспользовался этими словами и говорю ему: «Возмещай мне потраченные деньги на весовые контроли». После моих слов он начал играть роль потерпевшего и сказал, что не заработал ни рубля на этой продаже, работа проделана впустую. Тогда, я рассказал ему всё, что было с нами, какой ценой, мы выезжали, как пришлось менять рессору и спешно ехать. Он слушал меня, не перебивая, а потом сказал: «Да, надо было грузиться на щебёночной дороге». В завершении разговора я сказал ему: «Не знаю, совпадение это или нет, но мы второй раз везём твой груз и второй раз серьёзная поломка. Кроме этого, ты нас обманываешь, говоришь, что нагрузил двадцать тонн, а на самом деле больше. Так что, прощай и

мне больше не звони». Он молчал, а я, понимая, что он не находит слов для оправдания и не даст больше ни рубля, повторил ему свои слова: «Прощай и не звони». Он ушёл, а я махнул рукой и сказал, ладно, хоть так обошлось, а сколько мешков украли, нам не узнать никогда.

Мы выехали с территории базара и поехали на ближайшую стоянку, где есть диспетчер, мне надо было искать груз в обратную сторону. С ближайших городов Волгограда грузов не было, он мог появиться, но когда-неизвестно. Был груз из Краснодара, до которого отсюда было семьсот пятьдесят километров, причём, ехать надо было дальше от дома. После нескольких звонков я взял загрузку из Москвы с Покровской базы. Тут тоже было не всё, как хотелось, больше тысячи километров до Москвы и нагрузят двадцать пять тонн. Единственное, что успокаивало, что там всё знакомо и оплата неплохая. Через полтора суток мы были на погрузке, в тот же день загрузились и в ночь пошли домой, а ещё через трое суток выгружались в Новосибирске.

Подготовка дома к зиме

Когда мы приехали домой, я увидел вставленные пластиковые окна, это значило, что пора переселяться из вагончика в дом. Для этого надо сделать отопление, купить и подключить водонагревающий котёл, наготовить дров и привезти уголь, газа тогда ещё не было. Пока я занимался домом, Игорь ездил по ближним городам, возил стеновые панели от Мастер и «К». Мне потребовалось две недели, чтобы дом начал обогреваться. Так как, октябрь подходил к концу, то в вагончике было уже холодно. Даже ночью, протапливая печку, утром в ведре с водой была корочка льда, и надо было опять топить. В это время мне было очень жалко свою жену, пока я был в рейсе, она каждый день звонила туда, где заказывала окна и, если бы не её настойчивость, то окна делали бы ещё месяц. За несвоевременное изготовление окон ей заплатили неустойку в размере тридцати процентов! Кроме этого, она контролировала продолжающуюся стройку и постоянно топила печь в вагончике, хорошо, что ещё снег не выпал.

Когда в доме появилось тепло, мы переселились в одну комнату, которая будет кухней, перенесли в неё всё, что было в вагончике, завесили дверной проём одеялом и начали забывать, что такое холод. В это же время работали специалисты по канализации, а воду по дому проводил я сам. Облицовочные работы шли медленно, но всё-таки шли, их объём нельзя было сравнить с тем, какой был в доме, который продали. Этому дому мы просто радовались.

И снова рессорный лист

Недели три я не ездил, надо было создать дома условия для проживания. В середине ноября позвонил таджик Коля и предложил мне рейс с картошкой до Самары. Загрузились мы на каком-то складе недалеко от Новосибирска и поехали. Этот раз мы ехали не спеша, но поломка нас не миновала. За городом Ишимом Тюменской области пополам ломается тот рессорный лист, который мне перегнул кузнец. Но сейчас нам ничего не оставалось, как опять ехать с берёзовым клином. Мы ехали и думали, где найти сварку, чтобы сварить лист. Правда, я знал, что рессорная сталь не варится, вернее, варится, но сварка быстро отлетает, такой металл. На наше счастье, мы увидели строящуюся заправку, где работал сварщик, и он согласился нам помочь. С двух сторон он приварил куски арматуры, три сверху и два по бокам. Мы знали, что это ненадолго, но другого выхода не было и, рассчитавшись со сварщиком, мы поехали дальше.

До Самары доехали нормально, но на обратном пути сваренный лист снова поломался. Хорошо, что обратно мы везли лёгкий груз, и опять, заколотив березовый клин, доехали до дома. Честно сказать, мне этот лист сильно надоел, и я позвонил в СКАНИЯ-центр, где мне сказали, что таких рессор нет, но заказ на доставку могут принять. Для этого надо приехать туда и внести предоплату. Нисколько не раздумывая, после выгрузки мы приехали в СКАНИЯ-центр, где я оформил заказ и оплатил тридцать две тысячи, правда, в эти деньги входила доставка самолётом из Москвы, а рессора в сборе весила двадцать восемь килограммов. Через два дня рессору привезли, мы забрали её и за день поменяли.

Следующим рейсом на Москву, между Уфой и Самарой мы выехали со стоянки и набирали ход. Во время переключений в коробке передач что-то произошло, не стало четвёртой и восьмой передач. Вернее, они включались, но стоял треск, который мог привести к разрушению всей коробки. Мы не стали включать пониженную четвёртую и повышенную восьмую передачи, а разгоняли машину и, перескакивая через одну, включали следующую. Конечно, ехать без двух передач было плохо, но всё-таки можно. Так мы доехали до Москвы, выгрузились, взяли с Покровской базы груз в двадцать пять тонн и без двух передач вернулись домой, и опять мне предстояли поиски запчастей для коробки. В СКАНИЯ-центре мне сказали, что шестерня четвёртой и восьмой передачи-болезнь этой машины. Возможно, мне кто-то скажет, почему не сделали в Москве или в другом городе, но у меня на это есть ответ. На всех сервисных центрах грузовых автомобилей, просто заоблачные цены, а мне в дороге таких денег не найти. Мало того, и из дома присылать нечего, так как все деньги шли на стройку. Мы понимали, что можем сильнее навредить, если дать коробке скоростей остыть, масло загустеет, и при запуске двигателя отломившиеся зубья могут попасть между других. Тогда может и коробка развалиться, поэтому мы ехали, не глуша двигатель.

По Новосибирску я мотался два дня, проехал всё разборки, но такой шестерни я не нашёл. Коробку передач целиком-это, пожалуйста, платите и забирайте. Устав от поисков, я заказал шестерню в магазине запчастей, и мне привезли её через десять дней из Германии. За это время мы с Игорем сняли коробку передач, затащили её в вагончик, в котором жили, и в тепле разобрали. На второй день работы мы достали сломавшуюся шестерню, как мне и говорили, на ней не было двух зубьев, они лежали на дне коробки, их удерживал магнит, который был на сливной пробке. Там же, было ещё несколько мелких осколков, которые мы легко сняли с магнита.

После этой поломки я уже был не рад этой машине, я не успевал зарабатывать деньги для стройки и ремонтов. Если сейчас на стройку шло меньше денег, то на машину-все остальные. Я не мог понять, неужели машину и прицеп так «убили» в Калининграде? Я уже и Господа Бога спрашивал, за что мне такое, и какая поломка будет следующей? Уходя в рейс, я брал из дома денег больше, чем раньше, даже Таня говорила: «Что привёз, то и забрал». Но как мне быть

в дороге, ведь без денег вообще ничего не сделаешь. Мне хотелось верить, что когда-то это кончится, и, наверное, Бог услышал меня и пожалел. Следующий рейс, капусту из Кемерово в Нижний Новгород, потом в Москву и обратно, мы сходили без поломки.

С наступлением морозов я начал понимать, что такое рефрижератор. Если летом он работал меньше, то с наступлением холодов работал, почти не выключаясь. Игорь спал хорошо, и ему работающий двигатель почти не мешал, а я спать не мог. Если я ложился на спальник часа на три, то засыпал при работающем за кабиной двигателем только в последний час, если вообще засыпал. Надо сказать, что двигатель охлаждающей и греющей установки, был как раз за стенкой кабины, в полуметре от неё, а режим работы двигателя зависел от температуры на улице. Если было холодно, а в вагоне надо держать тепло, то мотор работал, не выключаясь и часто менял обороты. В МАЗе я мог спать хоть как, но в этих машинах я любил тишину и с большим трудом боролся с таким шумом. Зимой я это понял в полном объёме, иногда, мне просто хотелось уйти из машины, но это было невозможно. От безысходности я терпел это и редко нормально спал, так как ехал ночью, мне приходилось отдыхать днём, я закрывался от света широкой шторкой, но она мало помогала. Кроме того, нас останавливали на каждом посту, мне приходилось вставать и идти к инспекторам, вот и выпись.

Томск — Сочи — Кемерово

Во второй половине декабря 2002 года мне позвонили и спросили: «Могу ли я увезти яйцо из Томска в город Шахты Ростовской области?» Я ответил: «Могу» и уточнил объём моего рефрижератора, который был всего 72 куба. Из трубки телефона мне сказали: «Пойдёт», и мы обговорили условия перевозки. Я позвонил своему напарнику Игорю и сказал, что завтра едем грузиться в Томск, погрузка назначена на утро.

Целый день мы готовились, а вечером поехали в Томск на птицефабрику. Погода выдалась морозная, если бы я ехал на МАЗе, не переживал бы, но у нас была СКАНИЯ и установка с дизельным двигателем для рефрижератора. Как быть с ней, ведь на загрузке в минус сорок её не завести, если не прогреть. Хоть у меня и было две лампы, но греть её там, во время погрузки, могли и не разрешить. Поэтому, нам пришлось запустить её дома и впустую жечь топливо половину суток. На птицефабрику мы приехали поздно ночью и встали на стоянку недалеко от въездных ворот. Утром к нам подошёл заказчик, его звали Фарман, кто он по национальности, разобрать трудно, а его имя я запомнил потому, что один раз я назвал его «Шарман», на что он обиделся и поправил меня: «Не Шарман, а Фарман». Я извинился, хотя мне было всё равно, шарман, фармат или наркоман.

Нагрузили нам полную фуру, до самых ворот, хотя я просил оставить место для циркуляции воздуха. Я говорил, что тёплый воздух должен циркулировать сверху и под поддонами снизу, но мою просьбу отклонили. Тогда я сказал: «Если продукт подмёрзнет, я не виноват». Меня успокоили, сказали, что ничего страшного, и я перестал настаивать. Часов в двенадцать дня мы выехали с фабрики, и, пообедав, поехали в город Шахты, которые находятся перед Ростовом на Дону.

Двое суток мы ехали по морозу, пока не проехали УРАЛ. В Уфе было уже теплее, и через трое с половиной суток мы были в Шахтах. Я позвонил на данный мне номер и, услышав голос заказчика, сказал, что мы стоим на обочине перед табличкой: «Город Шахты». Через час к нам подъехала легковая машина, из неё вышел Фарман и сказал: «Едем на базу выгружаться». К ночи нас выгрузили, рассчитались и сказали: «Постойте до утра, утром мы решим, что делать дальше». Мы были уставшие и хотели спать, такое предложение было нам ко времени.

Утром пришёл второй рефрижератор, томская СКАНИЯ, и после того как выгрузили её, этот Фарман нам и говорит: «Поедем в Сочи, я вас загружу на Новосибирск». А я возьми, да и спроси его: «А сколько ты заплатишь за ту загрузку?» и он сказал: «Семьдесят тысяч». Я немного подумал и сказал: «Это оттуда, а кто будет платить до Сочи?» Он молчал, а в его глазах я видел смех. Я смотрел на него и понимал, что со мной играют, и тогда я сказал: «За семьдесят тысяч я не поеду». Продолжая улыбаться, он назвал сумму в семьдесят две тысячи и хитро смотрит на меня. Меня от такой наглости начало потряхивать, и я ему говорю: «Ты хочешь, чтобы мы за две тысячи ехали шестьсот пятьдесят километров?» Он опять хитро посмотрел на меня и произнёс: «Хорошо, семьдесят пять». Тут я осмелел, меня разозлила его наглость, и назвал ему сумму в восемьдесят тысяч. Он немного подумал и согласился, а я продолжал шевелить мозгами, ведь дело было под Новый год, а в это время расценки могут быть совсем другими. А ещё, мне очень хотелось попасть в Сочи, посмотреть своими глазами на Чёрное море и узнать настоящие расценки на перевозку. Согласие я ему дал, а сам думал: «Ты меня хотел „надуть“, но я посмотрю, можно ли надуть тебя».

Через полчаса споров мы поехали в Сочи. До Краснодара была обычная дорога, ничем не отличалась от других направлений. За Краснодаром, ближе к Горячему Ключу, уже были видны горы, и чем дальше мы ехали, тем выше они становились. Хоть на улице и была ночь, но мы увидели всю красоту этих мест, и чем ближе к морю мы подъезжали, тем разнообразней становилась природа. На развилке перед Джубгой мы свернули в сторону Сочи, а вправо

пошла дорога на Новороссийск. От этой развилки нам надо было проехать около ста пятидесяти километров вдоль моря. За рулём ехал я, и, конечно, мне некогда было рассматривать всю красоту этих мест, всё моё внимание было на дороге, она мне чем-то напоминала Колымскую трассу. Дорога была такой же извилистой, с крутыми поворотами, которые то спускались вниз, то поднимались вверх. Надо сказать, что сейчас мы были не туристы, а выполняли работу, и время подгоняло нас.

В Сочи мы приехали под утро и встали на первой же стоянке. Фарман куда-то уехал, а наши две машины стояли, ждали его. Пока его не было, я ходил по стоянке, смотрел, есть ли машины из Сибири, но их не было, была одна машина из Омска, а все остальные были не дальше Тюмени. Я разговорился с Омским водителем и спросил его: «Сколько денег дают в наши края?» Его ответ меня удивил: «Если повезёшь двадцать пять тонн, могут дать сто пятьдесят тысяч». От услышанного я чуть было не закашлялся, у меня перехватило в горле, и впору бы его пивом промочить. Я переспросил: «Это точно?» И он сказал: «Да, но за перегруз на весовых много отдашь денег. Лучше взять двадцать тонн и ехать смелее, хотя и за это будешь платить, но меньше». Тут я не удержался и сказал ему, что наш коммерсант пообещал нам семьдесят тысяч до Новосибирска, это же, почти в два раза меньше. Омич засмеялся и сказал: «Сейчас, перед Новым годом, самые большие расценки, и меньше, чем за сто десять или сто двадцать тысяч, никто не поедет, а нахала этого вы бросьте, время ещё есть, найдете хороший рейс». Я ещё немного поговорил с Омским водителем и пришёл в машину. Игорь смотрел на меня и понимал, что я пришёл с новой информацией, а потом спросил: «Что говорит Омич?» Не обращая внимания на его слова, я искал табличку «ПУСТОЙ» и поместил её к окну, чтобы было видно, что машина свободна. Я уже решил, что от этого Фармана грузиться не буду, потому что у меня до сих пор в памяти сохранились его хитрые и наглые глаза. Я не любил бессовестных людей, а этого, вообще решил наказать. Пусть ищет другую машину за семьдесят тысяч.

Не прошло и двух часов, как к нам подошли двое ребят, им нужна была машина до Ленинска-Кузнецкого, который находится в 230 километрах от Новосибирска. Везти надо было мандарины, а грузиться в Адлере, это ещё тридцать километров за Сочи. Точнее, погрузка будет прямо на границе с Абхазией, в селе Весёлое. После всех географических уточнений, я позволил себе спросить: «Сколько вы заплатите нам?» С минуту все молчали, потом один парень говорит: «Сто десять тысяч, и смотрит на меня». Я также, немного помолчал и сказал: «Но сто десять дают до Новосибирска, а до Ленинска за сто двадцать мы поедем, но сразу говорю, больше двадцати тонн не грузить». Опять наступила минутная тишина, после которой я услышал ответ: «Хорошо, мы согласны, но придётся ещё сутки постоять, пока нам вывезут груз на другой машине». «Это не вопрос, подождём» - ответил я. Тогда один из них говорит: «Тут стоянка дорогая, вам надо переехать на другую, за речкой Сочи, там стоят бесплатно, и, если хотите, мы вас проводим туда». Я согласился и пошёл к Томским ребятам, чтобы они передали этому Фарману, что я не поеду за его деньги, он сильно хитрый.

Мы завели машину и поехали на другую стоянку, на набережную реки. Честно сказать, я не ожидал увидеть большую и очень грязную стоянку, мусорные баки которой давно не вывозились, и вокруг них были горы мусора. Посреди площадки валялись старые колёса, фильтры и многое другое. Но больше всего меня поразило то, что было в реке: там не было только баков с мусором, а колёса, рваные камеры, старые фильтры, куски тросов, мятые крылья машин и многое другое лежало на дне обмелевшей реки. Это место никак не вписывалось в те красоты, которые мы проехали до этого. На стоянке было с десятков машин, и мы встали рядом с КамАЗом, с номерами Адыгеи. Мои заказчики уехали контролировать груз и сказали мне, что они будут там всю ночь, а утром приедут за нами. Когда наши «купцы» уехали, я вышел из машины и разговорился с ребятами из КамАЗа, они целый вечер мне рассказывали, как объехать самые вредные весовые. Я даже записывал и зарисовывал, делал пометки в атласе. А суть всех этих

рассказов сводилась к тому, что по центральной трассе, Краснодар-Ростов-Волгоград, ехать не следует. Там много весовых и стационарных постов Гаи, на которых обязательно остановят, будут проверять документы и требовать денег. От них я узнал, что мы взяли не очень хороший груз, для него не так просто сделать документы, но дело даже не в документах, а в упаковке. Гаишники меньше пристают к турецким товарам в их упаковке, которые и слепой мог отличить. Адыгейцы мне сказали, что оформлен наш груз будет как турецкий, на их бланках, а ящики, в которых находятся мандарины, местного производства. Из Турции груз шёл в красивой таре, а из Абхазии, в обычных, даже не строганных ящиках. Но сейчас я поменять ничего не мог, так как машин было много, все стоянки заняты рефрижераторами. Кроме этого, желающих отправить груз за Урал, кроме этих ребят не было, а до Нового года осталось семь дней. Получается так, что на нас вышел только один желающий отправлять груз в Сибирь, и я этим дорожил. А посты Гаи были, есть и будут, проезжали мы их раньше, проедем и сейчас.

К вечеру, часов в семь, приехал нахал-Фарман, и сразу ко мне с претензиями: «Прочему я уехал со стоянки?» Я понял, что разговор может быть серьёзным и встал спиной к машине. Их было двое и стояли они с двух сторон от меня, я не знал, что у них на уме, но то, что я от них грузиться не буду, думаю, им передали. Я также не исключал желания у них поколотить меня за несговорчивость и строптивость и крикнул Игорю: «Иди сюда». Подошёл Игорь, а между нами продолжался резкий разговор, они настаивали на том, чтобы мы везли их груз. Но я в резкой форме отказался, назвав его нахалом, за издевательство надо мной, за семьдесят тысяч ехать до Новосибирска, когда тут дают сто двадцать! После этих слов я вспомнил, как он мне с «барского плеча» добавил две тысячи, смеха ради. Тут у меня сработало какое-то замыкание, я перешёл на мягкий разговор и, уже улыбаясь, предложил ему две тысячи рублей за то, что привёл нас сюда. Теперь мои глаза смеялись над ним, он видел это, а я наслаждался тем, что смог поставить его на моё место. Я внимательно следил за ним и готов был ко всему, но всё разрешилось мирно. Он сказал: «Ладно, давай две тысячи, и мы уедем». Я отдал деньги, они уехали, а мы увидели, что Адыгейцы с КамАЗа следили за нашим разговором и думали, что мы подерёмся. Такое тут часто случается, сказали они.

Ночью я почти не спал, а машину поставил так, чтобы ребята с КамАЗа видели наш прицеп, я боялся, чтобы нам не навредили. Но всё обошлось, утром за нами приехали наши заказчики, и мы поехали на погрузку, через Сочи и Адлер в село Весёлое. От места нашей стоянки до села Весёлое было немногим больше тридцати километров, и, приехав в это село, где находится граница с Абхазией, мы увидели мандариновый базар. Такого количества торгующих и самих мандаринов, мы никогда не видели. Ими торговали везде, по обеим сторонам широкой дороги. Но, больше всего нас удивило то, что торгующие не складывали мандарины в ящики, они у них были россыпью. Если сидел человек в легковой машине, то его место было отгорожено картоном, а всё остальное пространство было засыпано мандаринами. Они были везде, на крышах машин, в багажниках, мешках, прямо в салоне машин и в кучах на улице. Было такое чувство, что вся Абхазия тут торговала. Мы приехали на край села, где нас ожидали три машины с расфасованными в ящики мандаринами. Поставив машину так, как им было удобно, мы начали контролировать перегрузку. Игорь мне сказал, что перегруза у нас не будет, потому что ящики будут ставиться один на другой, чтобы не подавился продукт, и между ними будет пространство. Тем более, что у нас объём рефрижератора семьдесят два куба, и, если они даже захотят, то больше двадцати двух тонн не нагрузят. Я понимал, что точно нам никто вес не скажет, и, если захотят, то всё равно обманут.

Часов пять нас грузили и после загрузки сказали, что нагружено двадцать тонн пятьсот килограммов. Ещё нас попросили стоять тут, ждать документы, но сколько их ждать, они и сами не знали. Документы мы ждали до обеда следующего дня и уже начали переживать, ведь до Нового года оставалось меньше шести суток. На дорогу нам денег не дали, так как у них их не было, но обещали рассчитаться быстро. А вот откупаться от Гаишников мандаринами,

можно: «Два ящика раздайте» -сказали нам. Я записал номера их телефонов, дал свой, взял документы, и мы поехали. Впереди у нас было пять с лишним тысяч километров, и мы с Игорем настроились на непрерывное движение, остановки только по делу, заправка, в это же время осмотр машины и питание. Я хорошо помню, что нас остановили на первом же посту Гаи, при выезде из Сочи. Проверили документы, посмотрели груз и начали разговор, сводящий к одному: «Плати и езжай». На этом посту сильно не нагнали, и за двести рублей нас отпустили.

Обратно мы ехали также вдоль моря, и сейчас, солнечным днём, видели всю красоту этого побережья. Правда, мне можно было отвлечься от дороги лишь на мгновение, потому что дорога была такой извилистой, что при поворотах направо, мне приходилось спрашивать Игоря, видит ли он справа от нас встречные машины. Но, чтобы их увидеть, ему надо было посмотреть почти назад, чтобы оценить обстановку на дороге. Во многих местах на склонах гор были натянуты сетки из крепких верёвок, чтобы падающие камни не разбили машины.

Мы с восторгом смотрели на пальмы, которые отличались одна от другой, их было столько разновидностей, что не сосчитать. Не менее красивые были кипарисы и магнолии, в одном широком месте я остановился, мы с Игорем сфотографировали друг друга на фоне моря, а я отломил веточку кипариса, чтобы показать её дома. Особенно, нам понравились такие места, как Лазаревское, Туапсе, Лермонтово, были в числе красивых и другие места, которые я сейчас уже и не помню.

Сто пятьдесят километров от Сочи до Джубги отняли много времени, дальше дорога пошла ровнее, и кончились серпантины. Там мы поменялись местами, поехал Игорь, а я смотрел свои записи и зарисовки, где нам ехать. До Краснодара другой дороги не было, но после него мы не пошли на Ростов, а свернули на Кропоткин, Сальск, Котельниково, откуда была прямая дорога на Волгоград, и не так много постов весового контроля. Гаишники были в каждом районном центре, и везде нас останавливали. Проехать такой пост без проверки мы могли только тогда, когда все инспекторы были заняты другими машинами. В одном каком-то городе, уже ночью, меня остановил инспектор, смотреть он ничего не стал, а просто сказал: «Дай нам чего-нибудь», и я предложил ему мандарины, килограммов пять. Но в ответ я услышал такие слова: «Нет, мандаринов я не хочу, я замёрз их жрать». То есть, он от них получил переохлаждение, и, наверное, шкурками ходил в туалет, поэтому и отказывается. В конечном итоге он сказал: «Двести рублей будет в самый раз». Не помню, этому инспектору я сказал, что не хватит денег до дому доехать, или другому, но его это не интересовало, все говорили: «Плати и езжай, не трать время на проверку документов». Честно признаться, мне так даже больше нравилось, меньше времени тратили на ненужное занятие, чтение отпечатанных бумажек.

На каком-то одном посту, уже ближе к Волгограду, я сидел перед инспектором, а он мне рисовал цифру, которая определяла размер оплаты за проезд. Такое я видел в первый раз: он сидел передо мной и на листе бумаги выводил, пока не понятные для меня кренделя. Первый крендель был похож на букву «з», и пока я не врубался, причём тут «з». Но после двух нулей я понял полёт его мысли, это была не буква «з», а цифра 3, и два нуля ни с чем не спутать. Я посмотрел на него, он смотрел на меня, молчал, и я осмелился ему возразить, сказав: «Все берут двести, а вы просите триста». И что вы думаете, он молча, берёт другую бумажку, и точно таким же образом пишет букву «ч». Тут я его остановил и не дал ему написать два нулика, потому что понял, лучше отдать триста, чем четыреста. Я достал триста рублей, отдал ему и без всякого разрешения сгрёб свои документы со стола и пошёл на выход. Чем дальше мы уезжали от южных областей, тем реже были посты Гаи, и уже ближе к Самаре инспектора были сговорчивее и принимали «комбинированный» платёж. Например, к ста рублям можно было приложить три килограмма мандаринов, и ты свободен. Я считаю, чем дальше вглубь России, тем меньше было машин с таким грузом, потому и гаишники не так были разбалованы. Надо сказать, что ещё в Сочи мы насыпали килограммов двадцать мандаринов под спальник кабины, и, если хотелось съесть два-три штуки, то стоило только руку запустить под спальник. До Урала

мы с Игорем так наелись этих мандаринов, что я вспомнил того инспектора, который замёрз их жрать, и мы все реже и реже лазили под спальник.

До Урала мы доехали по хорошей погоде, было тепло и солнечно, но ближе к Тюмени начались морозы до тридцати градусов, установка рефрижератора работала не переставая, и я всё чаще доливал в неё топливо. Кроме этого, она не мешала мне спать, как и посты разных контролей. Ближе к Омску мороз был за тридцать пять, а в Новосибирске, как сообщали по радио, сорок. Уже за Омском над дорогой стоял туман, и я переживал за свой механизм, при каждой остановке светил фонариком в баки с топливом, смотрел, не густеет ли оно. Ещё перед Омском, я поднял переднююлицевую решетку и закрыл брезентом интеркулер с радиатором от встречного потока холодного воздуха. Пока все системы работали нормально, но я понимал, что в мороз может всё произойти быстро. Сцепление в нашей машине уже работало не так быстро, сказывался холод, и рулевое управление стало туже. Понимая сложность нашего положения, я решил, на всякий случай, сделать такой же простейший подогреватель, какой делал на Колыме. На первой же СТО в Омске я попросил электрика припаять проводки к двум фарным лампочкам, это стоило мне всего двести рублей, но какую большую пользу эти лампочки выполняли на дне бака. При помощи таких лампочек я спасался от сильных морозов на Колыме, когда падала температура двигателя, стоя на стоянке. Нет нагрузки-нет температуры, и подогреватели от тосола не справлялись с разогревом топлива в баке. Правда, там я был на МАЗе, а тут СКАНИЯ, и температурный режим она держит лучше. Пока все системы машины работали в штатном режиме, за исключением сцепления и рулевого механизма. Сейчас, подогреватели из лампочек находились в кабине, необходимости в них пока не было, но мы знали, что ближе к Новосибирску мороз будет сильнее, и, если топливо начнёт густеть, воспользуемся ими.

До Новосибирска мы доехали за четверо с половиной суток, чувствовали усталость, и, хорошо бы сейчас домой, в Бердск, ведь мы совсем рядом с ним. Но это ещё не конец рейса, расслабляться рано и перед Новосибирском, позвонив заказчику, услышал знакомый голос: «Остановиться в районе Хилокского рынка и ждать». Через полчаса к нам пришёл один из двух ребят, что были в Сочи и сказал, что едет с нами в Ленинск-Кузнецкий, и мы поехали в Кемеровскую область. Пока мы ехали, я спрашивал его: «Зачем вы везёте свой груз в этот город, вы его там не продадите, ведь сам по себе город маленький и больших рынков в нём нет. Лучше всего было встать в Новосибирске или ехать в Кемерово». На что он мне ответил: «Этот вопрос прорабатывает их знакомый, у него есть связи и другие знакомые, которые лучше знают». Больше на эту тему мы не говорили, моё дело маленькое, скажешь в деревне встать, встану.

В Ленинск Кузнецкий мы приехали к вечеру, наш проводник звонил, связывался с кем-то. Наверное, с час мы потеряли, а потом он сказал мне: «Надо ехать в Кемерово». Тут я возразил: «Мы договаривались за сто двадцать тысяч до Ленинска, а не до Кемерово, до которого ещё девяносто километров ехать, добавляй пять тысяч, и мы поедём». Он согласился, и мы поехали дальше, но мне надо было долить на ночь топлива, и я заехал на заправку. Но я не знал тогда, что в Кемеровской области почти все заправки заправляли по талонам, а я пришёл с живыми деньгами. Понятное дело, мне отказали, и я начал искать, где же мне заправить машину и установку рефрижератора. Ближе к Кемерово я нашёл заправку за наличный расчёт и уже спокойный поехал дальше. Перед самым Кемерово есть стационарный пост ГИБДД, и меня останавливает инспектор. Как обычно, перед постом я ехал тихо, и, увидев, что меня останавливают, начал тормозить, но машина не останавливается. «Куда делись тормоза?» -спросил я себя, а сам направил машину правой стороной в сугроб, чтобы он помог остановиться. И он помог, машина встала, подошёл инспектор и говорит: «Что-то у тебя тормоза не работают, тебя надо наказать». Я подал ему документы на машину и водительские права. Проверив их, он спрашивает меня: «Ты вообще, куда едешь?» Я говорю ему: «К вам, в Кемерово на рынок, ман-

дарины к Новому году привёз». Тогда он мне задает другой вопрос: «Откуда ты их везешь?» Я говорю: «Из Сочи, проехал пять тысяч двести километров». И тут происходит невероятное, я такое в первый раз видел, он, немного присев, переспрашивает меня: «Из Сочи?» «Да» - коротко отвечаю я и настраиваюсь на штраф, а он сложил корочки моих документов, подает их мне и говорит: «Езжай, тебе осталось полкилометра, ты уже приехал». Я понял, что он меня отпускает и не собирается наказывать за то, что машина не тормозит, а мороз тут был сорок три градуса.

Через тридцать минут мы стояли на рынке, а через час началась выгрузка и продажа мандаринов, а до Нового, 2003 года, оставалось двадцать восемь часов. Договор в Сочи был таким: расчёт за привозку будет с продажи товара, а конкретного времени простоя мы не обговаривали.

Но, я ещё в Сочи сказал, что мы должны успеть к ночи Нового года домой, и нам это обещали. Судя по началу продажи, мандарины расходились хорошо, их покупали все торгаши большими партиями. Весь рынок давно знал, что мы едем, и, как нам сказали наши заказчики, образовалась очередь, даже кричали: «Не продавайте по много ящиков». Мы же с Игорем организовали себе хороший ужин, теперь можно было и выпить за удачный рейс, и, налив по сто граммов водки, мы выпили. После второй соточки, я сказал машине: «Спасибо тебе, скамеечка!» Так ласково я называл СКАНИЮ, но всегда добавлял слова, а ещё, спасибо всем узлам и агрегатам, что не подвели дорогой. Ну и, как не сказать «слава Богу», что мы доехали без поломок. Он нас как будто понимал, что нельзя нам ломаться, нет времени даже на ремонт колеса. Кстати, про колёса, за десять тысяч триста километров мы не сделали ни одного колеса! Единственное, что я сделал в Сочи, поменял топливные фильтры, это был очень ответственный и напряжённый рейс. Проходить за сутки по тысяче километров рефрижератору, это очень трудно, и причину я называл раньше. Все возможные проверки и взвешивания отнимали часа по четыре, если не по пять, на каждой тысяче километров. Особенно это чувствовалось в южной части России, в Сибири уже меньше нас останавливали, потому что расстояния от города до города больше, чем на юге. Думаю, следует сказать, что я очень сильно рисковал и сейчас попробую объяснить, почему.

Всё дело в том, что мы везли мандарины к Новому году. А этот продукт, нужен именно к празднику, а не после него. Их хорошо берут ещё в старом году, а в праздники дня три-четыре никто в магазины не ходит, а если и ходят, то за спиртным. Вот и представьте, если бы что-то сломалось, и мы не смогли приехать за сутки до праздника, или, ещё хуже, первого числа. Я даже не представляю себе, чтобы было. Мандарины бы уже так не брали, да и цена на них была бы другой, и вряд ли мы с Игорем что-то заработали. Я уже молчу про поломку установки, которая грела в вагоне. На морозе в сорок градусов через три часа всё бы помёрзло, а продукта было на миллион! В любом случае, мне пришлось бы платить неустойку, а сколько это, одному Богу известно. Так что, не ищите себе такой работы, уж лучше стойте на холодном рынке или сидите в тёплом кабинете.

Я вот сейчас вспомнил Якутский зимник и рассказы водителей про то, как ни один водитель кончал жизнь самоубийством, потому что ничего другого не оставалось. Были такие случаи, когда водитель продавал квартиру, дом, брал кредит и покупал машину с прицепом, не имея опыта, но было желание заработать, он брал груз на север, не представляя себе, что может быть. От водителей на Мирнинском зимнике я слышал рассказ про цыплят, которые загрузил один водитель и повёз их в Якутию весной. На зимнике машина сломалась, топливо в рефрижераторе кончилось, и с началом тепла цыплята оттаяли и протухли. Товар испорчен и спрос за это с водителя, а у него семья и этим он обретает всю семью на длительные выплаты долгов. Кроме этого, возможно осуждение жены за то, что взялся не за своё дело, что очень даже не маловажно. Чтобы избежать всего этого, он вешается на воротах своей фуры, тем самым спасает семью от долгов и не испытывает колючих слов жены. Как расценить такой поступок, как

трусость, малодушие или нежелание брать на себя новые трудности на всю оставшуюся жизнь, и испытывать на себе укоряющий взгляд жены, а может и детей? Такой поступок на одном листе бумаги не оценить, будет много разногласий. Кто-то скажет: «Молодец, избавил семью от долгов», а кто-то осудит за то, что не захотел преодолевать возникшие трудности, оставил семью без кормильца. Мне кажется, что каждый человек должен понимать, на что он способен, трезво взвешивать степень своих возможностей. Иногда чудеса случаются, но рассчитывать на них не стоит. Не зря есть пословица: «Сапоги должен шить сапожник, а пироги печь пирожник». А грузы возить по зимникам, особенно в лютые морозы, далеко не каждый сможет, тут есть большой риск расстаться с жизнью или попасть в должники на долгие времена.

После ужина мы с Игорем легли спать, он спал на верхней полке, а я внизу. Всю ночь работала машина и установка рефрижератора, а к утру половина груза была продана. Ближе к обеду мне принесли деньги за доставку, все сто двадцать пять тысяч, но попросили нас постоять ещё час, чтобы не платить за аренду помещения и грузчикам. Я был рад, что всё получилось и согласился постоять до четырёх часов вечера. К этому времени осталось не более трёх тонн, и их выгрузили в здании рынка, а мы поехали домой. На триста километров по морозу нам надо было часов пять-шесть. Так всё и получилось, домой в Бердск мы приехали за несколько часов до Нового года, уставшие, но довольные. Немаловажно и то, что есть о чём вспомнить, о чём рассказать и даже показать веточку кипариса, которую я отломил по дороге из Сочи, ведь мы в Сибири никогда его не видели! А кроме этого, было много свежих мандаринов, привезённых прямо из Абхазии. Уже дома, заглушив машину, мы с Игорем поздравили друг друга с Новым годом, я отдал ему заработанные за этот рейс деньги и вызвал такси. Проводил его до машины и сказал: «Всё, Игорь, отдыхаем, мы это заслужили». Получилось так, что времени нам оставалось только помыться, переодеться и сесть за стол, встречать Новый 2003 год.

Первый рейс комом

В праздничные десять дней мы никуда не ездили, машина стояла у меня во дворе. В тёплое время всё нас устраивало, но, когда усиливался мороз, обслуживать машину и прицеп было холодно, да и не всё можно сделать на морозе. Поэтому мы решили найти тёплую стоянку для машины и нашли её. Далековато от дома, зато можно обслуживать машину в тепле, а ещё, в этом гараже было много знакомых ребят, у которых каждый день был праздником, а уж в пятницу, так и вовсе день шофёра. Нам праздновать было некогда, и уже в первые рабочие дни нового года я нашёл «чистую» работу. Мне предложили увезти из Новосибирска в Екатеринбург двадцать тонн пельменей, и я согласился. В этот рейс с нами попросился сын, и я взял его, хотя втроём в этой кабине тесновато. Загрузившись в Новосибирске, мы поехали, а через два часа пути, находясь в Коченёвском районе, заметили выброс охлаждающей жидкости и пара через отверстие в крышке радиатора. Дальше ехать было нельзя и после недолгих размышлений мы развернулись и поехали обратно в Новосибирский СКАНИЯ-центр.

В первые же минуты после обнаружения неисправности меня бросило в пот и даже пульс участился. Но не эта поломка меня повергла в такое состояние, а воспоминание о Сочинском рейсе. Ведь это могло произойти ещё в прошлом рейсе, когда в мороз за сорок градусов мы везли двадцать тонн мандаринов. Сейчас у нас время на ремонт есть, пельмени не перемерзнут и не слипнутся, так как мороз был больше двадцати градусов, а за сутки в Екатеринбурге без них не умрут. А вот с мандаринами было бы всё хуже, они нужны были к новогоднему столу! После выгрузки мандаринов в Кемерово, мы проехали около пятисот километров, и в двигателе пробило прокладку головки блока. Это значило, что если бы мы ехали в Красноярск, то могли бы не доехать, там много подъёмов, а это значит, что двигателю нужны большие обороты, так как на подъёмах всегда повышенные нагрузки. В этот момент я снова вспоминаю господ Бога и говорю ему спасибо за то, что это не произошло в прошлом рейсе. У меня в голове выстроилась цепочка возможных последствий за несвоевременную доставку мандаринов. Эти последствия могли быть очень серьёзными, вплоть до выплаты денег, которые не получили бы хозяева груза. Я не говорю про оплату за доставку груза из Сочи, её вообще могло не быть! Все мои затраты на этот рейс не окупились бы, кроме этого, я должен оплатить работу своего водителя Игоря. Мне было страшно думать про всё это, успокаивало то, что прошлый рейс был просто безупречным! А новый рейс мы обязательно выполним, Новосибирск-не Якутский зимник, тут цивилизация.

Я сильно переживал, доедем ли мы до СКАНИЯ-центра своим ходом или нет, ведь поступление газов в систему охлаждения могло усилиться. Такая поломка была у меня не первая, в рейсах на Кубаку на своём МАЗе такую поломку я устранял прямо в дороге, так как прокладка под головку блока всегда лежала у меня под спальником. А прокладку под головку блока на СКАНИЮ, в те времена ещё не в каждом городе найдёшь.

До сервиса мы доехали, Игоря я отправил домой на такси, а мы с сыном остались ночевать в кабине. Хорошо, что на малых оборотах двигателя выброса охлаждающей жидкости не было, и мотор доработал до утра, а утром нашу машину начали ремонтировать. Через два часа мне показали старую прокладку, на ней было отчётливо видно, где были прорывы газов. К концу рабочего дня ремонт закончили, я рассчитался и выехал с территории СТО, Игорь был уже тут, и мы вновь пошли в сторону Омска. Следует сказать, что вчера я поставил в известность диспетчера, от которого взял эту загрузку, о прорыве газов и решении вернуться в город на ремонт. Конечно, диспетчер был не очень доволен, но позже он одобрил моё решение, так как понимал, что, продолжая движение дальше, могло быть и хуже. Сейчас, покинув СКАНИЯ-центр с исправным двигателем, я сообщил диспетчеру, что мы поехали. В ответ я услышал то, что меня порадовало, он похвалил меня, что я принял верное решение, вернувшись

на ремонт. Если бы моя машина встала где-то на трассе, то ему пришлось бы искать другого тягача, чтобы зацепить мой прицеп и тащить его на выгрузку в Екатеринбург. На такой его ответ мне пришлось даже спасибо сказать, за понимание обстановки.

Почти до самого Екатеринбурга мы ехали без проблем, но, километров за сто перед городом, пропала зарядка аккумуляторов. Ближе к столице Урала мороз был слабее, и я, уже в сумерках, остановился у придорожного кафе устранять причину. Поменяв реле, которое стоит в генераторе, зарядка пошла, мы приехали на выгрузку, и, к нашему удивлению, уже вечером нас выгрузили. На следующий день мы загрузились коробками с посудой на Новосибирск и пошли домой. Этот рейс, как сказала жена, получился в «минусе», расчёт за ремонт, покупка топлива, питание и оплата работы Игоря, превысили полученную сумму денег за перевозку.

За запчастью на самолёте

Следующий рейс в Екатеринбург был ничем не лучше этого. Выгрузившись в столице Урала, мы возвращались на стоянку «Союз», что находится перед городом у поста Гаи. Не доезжая поста метров сто, на машине пропало сцепление, педаль упала до самого пола. Посоветовавшись с Игорем, я пошёл к гаишникам и попросил их, чтобы они перекрыли дорогу, дали нам развернуться в обратную сторону без остановки, чтобы заехать на территорию стоянки. Я объяснил им, что пропало сцепление, и по-другому мы не сможем выполнить разворот, пропуская встречные машины, они шли непрерывно. Дорогу они перекрыли, и мы заехали на стоянку. Наступала ночь, а мы с Игорем настраивались на ремонт, утром будем снимать коробку передач, чтобы добраться до сцепления. Проснулись мы рано и начали раскручивать крепежи для снятия коробки. К обеду мы её сняли и увидели, что рассыпался выжимной подшипник. Конечно, такой детали у меня не было, не было её даже в СКАНИЯ-центре Екатеринбурга и магазинах. Я видел сам, как сотрудники центра обзванивали всех, кто торговал такими запчастями, но нужной детали нигде не было. Уже к ночи я приехал на стоянку, и, поужинав, пошёл по стоянке смотреть, есть ли машины из Москвы или Питера. И я нашёл Питерских ребят, которые были на таких же машинах. Забравшись к ним в кабину, я рассказал им, что у меня случилось. Они тут же связались со своим хозяином машин, и он сказал, что может помочь нам, но кто-то из нас должен прилететь в Санкт-Петербург. Я взял у ребят телефон их начальника, пришёл в свою кабину и, сказав об этом Игорю, начал собираться в аэропорт. Но полететь в Санкт-Петербург мне было не суждено, свой паспорт я оставил дома, а без паспорта билет не продадут. Это мы понимали, а так как у Игоря был паспорт с собой, ему и лететь. Я позвонил в аэропорт, узнал, когда будет вылет на Санкт-Петербург, дав Игорю денег, на такси отправил его к самолёту.

Ночью он улетел, а утром в аэропорту Питера его встретил тот человек, с которым мы созванивались. Они проехали много магазинов в поисках подшипника по номеру вместе с муфтой и нашли. Прилетев обратно в Екатеринбург, Игорь показал мне эту муфту с подшипником. Каким же было наше разочарование, когда мы положили рядом эти детали, они были разные! Точнее, подшипник на новой муфте совпадал с нашим, а новая муфта, на которую он был помещён, была меньше старой. Было понятно, что ставить этот узел нет смысла, он не подойдёт, но выход из этого положения я нашёл. Пригодились мои навыки в слесарных и сварочных делах. На следующий день в воскресенье я взял такси, которое было при стоянке и сказал водителю: «Вези туда, где есть токарный станок и сварка». Он привёз меня в какой-то гараж, где был только сторож. Надо сказать, что в это воскресенье в Екатеринбурге был какой-то праздник, и в гаражах никого не было. Я договорился со сторожем за отдельную плату, что сделаю всё сам, и он не возражал, почуяв запах денег. При помощи токарного станка и сварки я поменял подшипник на родной муфте, старый подшипник снял, новый поставил. Рассчитавшись со сторожем, приехал к машине и рассчитался с таксистом. После обеда мы начали ставить всё на место, к вечеру поставили коробку передач, завели и опробовали машину. Сцепление работало как новое. А я подумал, почему мне все предлагали подшипник с муфтой в сборе, ведь можно же было продать подшипник отдельно, и пришёл к выводу, что это было невыгодно продавцам запчастей.

Ещё этим вечером мы нашли загрузку домой, а к обеду следующего дня загрузились и уехали в Новосибирск. Дома Таня просчитала и этот рейс, сказав, что я потратил больше, чем заработал. Вспоминая прошлый рейс в этот же город, когда ремонтировали двигатель, вспоминаю и «Сочинский» рейс, ведь и эта поломка могла случиться в сильный мороз, да ещё и с мандаринами! Я не перестаю удивляться, что в Сочинском рейсе, пройдя очень большое расстояние, мы только контролировали тормоза и заправлялись, даже ни одного колеса не сделали.

А ведь выжимной подшипник мог рассыпаться далеко от городов, но по какой-то причине это произошло прямо перед стоянкой после выгрузки, и ни перед кем у нас не было обязательств. Думаю, за все эти совпадения, я кому-то обязан.

Взрыв пневмобаллона

У меня есть подозрения, что кто-то мне организовал новые испытания и чёрную полосу этой зимой. Дело в том, что и следующий рейс был с поломкой. Наверное, через неделю, выгрузившись следующим рейсом в Екатеринбурге и уже грузились мороженной хурмой обратно в Новосибирск. Мы с Игорем были в кабине, когда во время погрузки раздался сильный хлопок, и зад нашей машины резко осел. Тут никакой диагностики не надо, лопнул пневмобаллон, его ещё подушкой называют. Рама машины легла на резиновые отбойники, а воздух из порванной подушки уходил наружу. Увидев это, мы с Игорем оделись и пошли снимать разорвавшуюся подушку. Сняв пневмобаллон, опять на такси я поехал по магазинам искать новую. Правда, с подушками сложностей не было, были бы деньги. Заплатив шестнадцать тысяч, подушка была в моих руках, а ещё через полтора часа она стояла на машине.

Раньше я говорил про чёрную полосу и невезение, но сейчас это было спорное понятие. По крайней мере, так считаю я, возможно, что я должен кому-то сказать спасибо за то, что она не выдержала во время погрузки. Если бы подушка взорвалась между большими городами в поле, вот это было бы плохо. Коротко поясню, подушку мы меняли во время погрузки, грузчики ни на минуту не прекращали работу, и мы не потеряли время. Но, если бы это произошло в дороге, то было бы неизвестно, в какой город ехать, в Екатеринбург или Тюмень? После череды этих поломок я понял, что машина может подвести меня в любое время и просто необходимо возить с собой разные запчасти, а ещё я понял, что в ней многое надо менять. Такое положение дел меня не устраивало, мало того, оно угнетало, так как я не мог отказаться от дальних рейсов, ведь они оплачивались лучше, чем езда по «огородам».

В связи со всем этим, я понимал, что удачный рейс из Сочи-это счастливый случай, что мы приехали строго по расписанию, как электричка. Мне следует помнить и стараться не брать такие рейсы, которые ставят меня в жёсткие рамки по времени. После последних рейсов и поломок в каждом из них, я начал понимать, что машина ненадёжная и лучше возить несколько портящийся груз. Кроме этого, надо больше ставить новых узлов и деталей для повышения надёжности, правда, на это надо много денег, лучше купить новую машину.

За весну серьёзных поломок не было, а в начале мая 2003 года мне предложили постоянную работу: возить из Саратова стеновые обои в Новосибирск. Не скажу, чтобы мне в радость была эта работа, но она была. Если в сторону запада я работу находил довольно быстро, то обратно мы стояли по двое-трое суток, ждали, когда что-то появится в сторону Сибири. Конечно, с Покровской базы в Москве груз был всегда, но ждать пока загрузятся большие рефрижераторы и возить двадцать пять тонн, мне не хотелось. Также я понимал, что с Саратовскими обоями перегруза не будет и не надо переживать за температурный режим. Также я был рад, что не будет шума за кабиной, ведь бумажным обоям в холодном вагоне ничего не будет. Кроме этого, мне не надо было сидеть сутками на телефоне, находясь на стоянке в Нижнем Новгороде или Самаре в поисках груза домой. В каком бы городе мы ни находились, ехали к назначенному времени в Саратов за обоями. В одном из таких рейсов у нас опять произошла очень серьёзная поломка.

Разрыв рамы тягача

В конце весны с грузками из Сибири было ещё плохо, но я находил грузы, в основном, свежий урожай из Казахстана. Везли всё: капусту, морковку, свеклу, редьку и многое другое. Мы опять начали работать с Колей таджиком и почти каждую неделю что-то отвозили в разные города за Уралом, а, выгрузившись, ехали в Саратов за обоями и возвращались домой.

В этот день мы шли по Уралу, была прекрасная летняя погода, светило солнце, и настроение было хорошее. За рулём был Игорь, когда мы почувствовали удар под передним левым колесом. От резкого неожиданного движения баранки, руки Игоря отбросило, а когда он её снова взял в руки, то почувствовал, что она стоит не так, как было до удара. Что могло произойти на асфальтированной дороге при спокойной езде? Мы встали на обочине и начали осматривать машину. Я сам лазил под всей машиной и внимательно всё осматривал. Все рулевые тяги были целы, но что могло повлиять на поворот руля, мы не знали. После осмотра передка я вылез и сказал Игорю, что всё в порядке, а он, немного подумав, сказал мне, что слышал от водителей СКАНИИ о непрочности продольных лонжеронов рамы. Проще говоря, лопаются рамы и надо проверять раму на наличие трещины. Внимательно осмотрев левую сторону рамы, я нашёл причину, от которой моё хорошее настроение, как ветром сдуло. Трещина поперёк рамы была снизу до середины лонжерона, как раз за топливным баком. Ещё находясь под машиной и разглядывая порванный металл, я крикнул Игорю: «Нашёл трещину». Игорь спросил меня: «Какая размером?» Я визуально измерил длину трещины и сказал напарнику, что она длиной сантиметров пятнадцать, почти до половины лонжерона. Я вылезал из-под машины в подавленном состоянии. Мне сейчас только этого и не хватало, а в голове мелькали мысли, надо где-то варить раму. То же самое сказал и Игорь, но до сварки ещё доехать надо и не будет ли рама дальше рваться? Километрах в тридцати перед нами был город Юрюзань, и мы решили ехать до него. Перед тем, как ехать, я решил пройти назад и посмотреть, что могло повлиять на разрыв рамы, удар-то был. И я нашёл, что искал, ямка в асфальте глубиной сантиметров десять и шириной тридцать и была причиной. А кругом ровная дорога, на асфальте даже трещин нет. Когда я сказал Игорю, что он попал в яму, он не поверил, но понимал, что другого ничего быть не может. Включив аварийную сигнализацию, очень аккуратно мы поехали, останавливаясь через каждые пятьсот метров, рама дальше не расходилась, и мы поехали быстрее.

Стоянка для грузовиков в Юрюзани была рядом с трассой, и мы заехали на её территорию. Пока Игорь расцеплялся, чтобы выехать из-под прицепа, я сходил к охраннику и узнал, можно ли у них выполнить сварочную работу. Охранник сказал, что можно, и это меня обрадовало, он показал куда нам встать, чтобы доставали провода. У этого же сторожа мне пришлось попросить пару чистых бочек для слива топлива. Отцепив прицеп, мы подъехали на указанное место и начали сливать солярку, чтобы снять бак, так как, не сняв его, не добраться до трещины. Через час мы сняли бак и теперь хорошо видели повреждённое место рамы. В самом нижнем месте ширина этой трещины была такой, что в неё пролезал палец. Я понимал, что надо домкратом давить снизу, чтобы трещина начинала сходить, и мы начали это делать. Но зад машины был лёгким, а прицеп мы отцепили, и домкрат просто поднимал машину, а трещина так и не сходилась. Металл выше разрыва растянулся и не давал сойтись, поэтому трещину надо было греть докрасна или прорезать отрезным диском по металлу. Но это делать было опасно, потому что внутри лонжерона находилась электропроводка и воздушные трубки, повредив которые, мы могли создать себе ещё большие проблемы. Но прорезать болгаркой всё-таки пришлось, иначе, трещина в раме не сходилась. Кроме этого, я достал тросик и связал им раму так, что при перекручивании его ломом, он стягивал раму, а снизу давил домкрат. Надо сказать, что, таким образом, работать с тросом очень опасно, представьте себе: двухметровый

лом, который натягивал трос, мы крутили вдвоём. Если бы этот лом сорвался, то мог бы убить или поломать кости. Он как резина натягивается, а потом, если его отпустить, крутится с такой силой и быстротой, что его не видно. Только так мы стянули раму и её можно было сваривать. Но перед этим, надо было обязательно отодвинуть провода и трубки, защитив их негорючим материалом. Не всё гладко получилось и со сварщиком. Когда он начал сваривать первые сантиметры, я сидел рядом под машиной и смотрел, как он варит. Мне сразу не понравилась его сварка, наверное, я сам лучше бы сварил, но в таком ответственном месте я это делать не стал. Остановив работу, я сказал про это сторожу стоянки, а тот набрал телефон хозяина и дал трубку мне. Хозяину стоянки я объяснил, что этот человек хорошо сварить не может, присылайте другого. Хозяин немного побурчал, но пообещал прислать хорошего специалиста. Новый сварщик приехал быстро и сказал мне, что надо найти прутки арматуры для усиления лопнувшего места. Я походил по стоянке и нашёл куски арматуры в палец толщиной, они подходили для усиления рамы. После того, как трещину заварили снизу и сбоку, приварили прутки арматуры, они будут дополнительно держать сваренное место от нового разрыва. Нагревшийся металл остывал долго и после некоторого времени, мы охладили сваренное место водой, провода и трубки вернули назад, поставили бак и перекачали солярку. Прокачав систему подачи топлива, завели машину, и, пока Игорь собирал кучу разного инструмента, я рассчитался за стоянку, сварку, инструмент, куски арматуры и даже за аренду бочек. «У всех свой бизнес» -сказал мне охранник, принимая приличную сумму денег. Со стоянки мы уехали уже в темноте, но теперь были уверены, что в этом месте рама не лопнет. Кто бы знал, с каким удовольствием мы ехали, насколько это проще, чем проводить подобные ремонты. Позже, разговаривая с водителями таких же машин, мы узнали, что в этом месте лопнула рама не только на моей машине. Это, как говорят водители, болезнь подобных машин выпусков тех годов. Про это знали все, даже когда я продавал эту машину, новый владелец, который до этого работал на КамАЗе, не обратил на это внимания.

На Саратовском направлении мы проработали два с половиной месяца и выполнили десять рейсов. За это время у нас были разные поломки: рвались колёса, разбивало крепёжные места дисков, часто протирались пластиковые трубки и уходил воздух. Меняли прямо на обочинах пневмобаллоны и колёса. Все деньги, которые я зарабатывал, шли на стройку и машину, причём, на машину уходило больше. Я старался чаще менять разные детали и узлы машины, чтобы к зиме повысить её надёжность. Кроме машины, требовала внимания и установка, которая охлаждала и грела вагон рефрижератора. В связи с этим, никаких накоплений у меня не получалось, как говорят, с колёс и в дело.

В июле 2003 года мне предложили работу на Красноярск: с Новосибирского мясокомбината возить готовую продукцию в Красноярск. Нашей новой обязанностью было приехать на погрузку к определённому времени, раскрыть вагон и подъехать к погрузочному месту. Наименований груза было много: варёные и копчёные колбасы, сосиски и сардельки, всевозможные копчения в вакуумной упаковке, всего не перечислить. Продукция была в пластиковых ящиках и по весу было не больше двенадцати тонн, это меня устраивало. Но мне не нравилось то, что приходилось считать все ящики, хотя все понимали, что мы водители, сами пломбу никогда не сорвём и за бужениной в рефрижератор не полезем. Кроме того, что приходилось пересчитывать ящики мясокомбината, почти каждый рейс была вторая догрузка на заводе «Экран». Там было тоже производство колбасных изделий и деликатесов в вакуумной упаковке, там тоже приходилось всё считать. Меня не так угнетал пересчёт всей продукции, как этот догруз, который отнимал много времени. Из-за него мы выезжали из города уже вечером, и у нас не было даже четырёх часов, чтобы поспать. Как всегда, мы ехали всю ночь, чтобы утром быть на выгрузке в Красноярске. Выгружали нас долго, всё пересчитывали и перевешивали, но мне вручали акт только тогда, когда не совпадало число мест. Выгрузившись, мы уезжали домой, так как обратно для рефрижераторов загрузок не было. Таким образом, мы делали два и редко

три рейса в неделю, на которые уходило шесть суток, и мы сильно уставали. Осмотр машины производили прямо в дороге, дома на это времени не было. Меня это не совсем устраивало, как и то, что нет обратных загрузок.

Ограбление в день рождения

Наступил сентябрь, и третьего числа мне исполнилось пятьдесят лет! Дата очень серьёзная, а мне надо было грузиться на Красноярск. Мы поговорили с Игорем, и он сказал: «Сергей Петрович, ты празднуй, а я один съезжу, ведь не в первый раз». Так мы и сделали, он уехал, а я пригласил родню, друзей, соседей, и мы отмечали мой юбилей. Мы поговорили с Игорем вечером, он был уже за Кемерово, причин для волнения не было, и мы договорились созвониться утром. Но, наступившее утро для меня было недобрым, позвонил Игорь и сообщил, что дорогой машину ограбили. Это произошло за городом Тяжин, что находится между Мариинском и Боготолом в Кемеровской области.

Из рассказа Игоря я понял, что он остановился на платной охраняемой стоянке перед Мариинском, что находится в десяти километрах перед Мариинском. Часа три на отдых у него было. Подремав это время, он поехал дальше в сторону Красноярска. В те годы за Мариинском была очень плохая дорога, которая пролежала по холмистой местности, движение было медленным и жуликам, которые тогда «хозяйничали» на дорогах, было легко подобраться к воротам рефрижератора. Они на легковых машинах без крыши и света догоняли идущую с грузом машину, привязывались к ней, и её не было видно в зеркала. Открыть на ходу ворота, даже с замком, им ничего не стоило. Они открывали любые замки, повисая на воротах фуры, а для срыва замков применяли всё, от ломиков, до жидкого азота. Открыв одну створку ворот, они выбрасывали ящики с содержимым и складывали их в свою машину, а если складывать было некуда, бросали прямо на обочину дороги. Всё это происходило в движении, единственное, что могло их спугнуть, это идущая позади машина.

Похоже, что Игорь ехал в том месте совсем один, и я ему потом говорил про это. Но это было потом, а сейчас, остановившись на посту Гаи в Боготоле, он увидел, что прицеп раскрыт и подошел посмотреть, что произошло. Увидев, что фура вскрыта и украдено какое-то количество ящиков, он пригласил инспектора и поставил его в известность об ограблении. В связи с этим, был составлен протокол, приглашены понятые, много сказано правильных речей и заведено уголовное дело! Но, всё это, повисло в воздухе и осталось на бумаге, которая всё вытерпит. Возможно, что никто никого и не искал, потому что, скорее всего, сами же гаишники и были организаторами этих грабежей. Эти слова я сейчас говорю не лично от себя, а от большинства водителей, которые ездили в этих местах.

После некоторых разбирательств и взятых с Игоря объяснительных его отпустили, и он приехал на выгрузку позже намеченного времени. Во время приёмки груза в Красноярске, была более строгая проверка. Особенно тот груз, который находился у ворот фуры, перевешивали каждую упаковку, выясняли, что украдено и сколько. Приёмка шла до самого вечера, и, проверив всё, Игорю дали акт, в котором было указано, какого товара не хватает и на какую сумму. Уже к вечеру четвёртого сентября, я знал, что товара украдено на сорок две тысячи рублей. Это был самый неприятный для меня «подарок», за все годы перевозочной деятельности, и был он на мои пятьдесят лет!

Для сравнения скажу, наш рейс в Красноярск с этой продукцией стоил двадцать пять тысяч рублей. Надо сказать, что нас никто не упрекал в случившемся, потому что знали, это далеко не первый случай. В те годы на обочинах дорог в этих местах можно было увидеть много чего, сброшенного с машин. Расскажу немного подробнее, как жулики открывали фуры. Если им не поддавался какой-то замок, они цепляли крюк с тросом, его ещё «кошкой» называют, бросали его на деревья и ворота раскрывались сами. Такие способы применялись и в Иркутской области, где происходило подобное.

Итог этой поездки был таким: три рейса с этой продукцией мы выполняли бесплатно. Денег мне давали только на топливо, остальное шло в счёт долга. Естественно, Игорь зарплаты

не получал так же, как и я. За три рейса мы рассчитались с получателем груза, а жуликов до сих пор ищут и не найдут. Я думаю, их никто и не искал!

После этого грабежа уже следующим рейсом я внимательно следил за всем, что происходило за прицепом. Первым делом, проходя Мари-инск, я по рации говорил с другими водителями, рассказывал им, что произошло с нами, и предлагал пройти опасный участок двумя машинами. А, чтобы задняя машина не подверглась ограблению, меняться местами, обходя один другого. Это был верный способ избежать ограбления. Но не всегда получалось с кем-то договориться, и тогда я в самых опасных местах стрелял из ракетницы красной ракетой, и она несколько раз выручала меня. Ни один раз я видел, как после такого выстрела от прицепа отделялась легковая машина, которую в темноте было плохо видно, но то, что это были грабители, сомнений не было.

Я много лет ездил по этим местам, выполнил бессчётное количество рейсов и даже по хорошей дороге, где наша скорость была под девяноста километров в час, внимательно смотрел, чтобы не произошло подобного. Я старался не останавливаться в этих местах, про которые ходили разные слухи про угоны грузовиков и даже убийства водителей. Позже, проезжая эти края на американской машине ВОЛВО, на моём тягаче спустило одно из задних колёс с правой стороны, я видел это, но останавливаться в таком опасном месте не стал. Так, на спущенном наружном колесе я доехал до безопасного места и поменял это колесо. Жулики следили за дорогой и нападали на одиночную машину, которую потом очень долго искали.

В конце сентября мне предложили отвезти колбасные изделия в Читу, попутно выгрузиться в Иркутске и Улан-Удэ. Грузиться в один конец было невыгодно, и я прямо сказал об этом, но мне пообещали, что обратно загрузят яблоками и я согласился. Этого и ждали от меня непорядочные бизнесмены. В этом рейсе было восемь мест выгрузки, последние в Чите. Единственное, что порадовало меня-это встреча с Иваном Верхотуровым, с которым мы работали на Колыме. Побывав у него дома, мы многое вспомнили, как работали и охотились, а следующим утром мы поехали пустыми домой, мне сказали, что загрузок нет. За шесть суток мы проехали более шести тысяч километров, и машина нас не подвела. По приезду в Новосибирск я сказал тем, кто отправлял меня в этот рейс, что за такой обман с обратной загрузкой я дальше Красноярска не поеду.

И снова за Урал

Так мы проработали до декабря 2003 года, мне опять позвонил таджик Коля и сказал, что у него много груза за Урал, он хочет, чтобы мы помогли ему с вывозкой. За работу с колбасными изделиями я не держался, она была невыгодной, да и машину я немного подновил, поэтому дал Коле своё согласие, и мы снова повезли картошку в сторону Москвы. Правда, в уходящем году от Коли мы выполнили всего один рейс в Москву, а, выгрузившись на каком-то рынке, нас нашёл другой Новосибирский торгаш и загрузил яблоками обратно в Новосибирск. Я был рад этой загрузке потому, что нагрузили нам всего четырнадцать тонн. Кроме этого, я для себя смог купить тонну таких же яблок. За все годы, работая на перевозке, я первый и последний раз купил товар для того, чтобы продать.

Через трое суток мы приехали в Новосибирск и встали на Хилокском рынке, наш клиент имел двое суток для торговли с машины. Если он не успевает продать за это время, то обязан выгрузить остатки и отпустить машину. В этот раз на рынке с машиной был я один, а Игоря отпустил домой. Прошло два дня, и к двадцати часам вечера заканчивались двое суток, которые я простоял. Уже в темноте к моей машине подъехала легковая машина, и мужчина предложил мне работу: из города Кемерово увезти домашние вещи в Москву за хорошую сумму. Я дал согласие на эту перевозку и пообещал ему, что как только меня выгрузят, я еду в Кемерово. Он написал мне телефон и адрес загрузки, а приехать мне надо было к заводу «АЗОТ», там меня встретят и проводят на погрузку. После этого разговора из моего прицепа начали перегружать оставшиеся яблоки в другую машину. Я позвонил домой жене и сказал, что еду грузиться в Кемерово, а потом позвонил напарнику Игорю, рассказав о предстоящей работе.

Кемерово — Москва — Сочи — Кемерово

В Кемерово я приехал глубокой ночью, и, как мне сказали, встал на площадке у завода. Утром ко мне подошёл человек и, узнав, что я приехал на загрузку вещами сказал: «Поехали за мной». Через полчаса мы стояли у подъезда многоэтажного дома, где было человек двадцать грузчиков, и я подумал, что столько мужиков быстро загрузят. И я не ошибся, загрузили быстро и не так много, мало того, после загрузки меня пригласили в опустевшую квартиру и спросили: «Надо ли мне на дорогу денег?» Я в первый раз такой вопрос слышал и сказал: «Взял бы на топливо», и молодая женщина спросила меня: «Двадцать тысяч хватит? Остальные получите там» -сказала она. Я взял деньги и листок с телефоном и адресом в Москве. «Счастливого доехать» -сказала женщина, я ответил «Спасибо» и пошёл к машине. Уже на выходе из подъезда я увидел того проводника, что встретил меня. От него я узнал, что везу вещи бывшего директора завода «АЗОТ», его перевели в Москву. Сев в кабину, я позвонил домой Тане и Игорю, сказав, что выехал и что сегодня же мы выезжаем в Москву.

Была ещё первая половина дня, когда я выехал из Кемерово и пошёл в сторону Новосибирска. Машина шла легко, так как по весу загружено было всего тоны три или четыре. Домой я приехал к вечеру, а пока грузил всё необходимое и ужинал, подошёл Игорь, и мы опять пошли на Москву.

Погода была хорошая, лёгкий морозец, ни снега, ни ветра, машина шла легко и нам было даже не привычно, что везём «воздух». Так говорили все водители, которые везли лёгкий груз. Это был единственный раз, когда мы проезжали весовые контроли и нас не останавливали. Но ехали мы так же, как всегда, не останавливаясь на ночь на стоянках и график был одним: Игорь едет до ночи, а ночь еду я. В Москву мы приехали без происшествий за трое суток. Выгрузаться нам предстояло за Московской кольцевой дорогой, ещё около получаса езды к центру Москвы. Надо сказать, что при въезде за кольцевую дорогу в сторону центра, стоят посты ДПС и днём фуры не пускают. Нам оставалось тридцать минут до разрешающего времени и их пришлось отстоять. За это время я позвонил на место выгрузки и сказал, где нахожусь, кроме этого, уточнил куда ехать. Примерно через час мы встали на выгрузку в территории небольшого предприятия. Выгружали вещи полтора часа, за это время нас покормили и полностью рассчитались. Пока мы ждали конца выгрузки, думали, как нам быть, куда ехать? Моему напарнику Игорю было всё равно, лишь бы километры бежали, а мне нужна была выгодная загрузка. Разные мысли посещали мою голову, поехать на стоянку, где можно отстоять два или три дня, а может и больше. Понятно, что мы бы выспались за это время, но проживание в Москве стоило очень дорого. Вот тут мне и припомнился рейс прошлого года из города Сочи, и я решительно сказал Игорю: «Едем в Сочи!» Напарник смотрел на меня и пытался понять, шучу я или нет. Игорь понимал, какую работу нам предстоит проделать, ведь в прошлом году мы с ним уже там были. Мы просчитали дни, сколько осталось до Нового года и пришли к выводу, что времени нам хватает. Выгрузившись, мы поехали в Краснодарский край в город Сочи.

Дорога нам была знакома, мы знали, что на 1600 километров пути нам потребуется полтора суток времени. Приехав в Сочи, мы встали на самую первую, уже знакомую нам стоянку. Я поместил перед стеклом табличку «ПУСТОЙ» и, пообедав, начали присматриваться к номерам машин, чтобы определить, есть ли нам конкуренты. Конкурентами мы считали машины, которые были с сибирскими номерами, но ни одной машины из-за Урала на стоянке не было. Ни Челябинских, ни Тюменских, не говоря об Омских и Новосибирских машинах. Нас это радовало, и мы внимательно смотрели на посещающих стоянку клиентов. Надо сказать, что машин с большими рефрижераторами было много, как говорили сами водители, больше чем грузов. Я не знаю, кто считал, но ходили слухи, что всего на всех стоянках в Сочи стоит больше

ста рефрижераторов! Мы с Игорем немного приуныли, ведь наш вагон был, наверное, самым маленьким, всего 72 куба. Это значило, что нас возьмут в последнюю очередь, как бывало в Москве на Покровской базе, а до Нового года оставалось восемь суток.

После суточного отстоя на первой стоянке мы переехали на бесплатную стоянку, что была рядом с речкой Сочи, где стояли в прошлом году. Приехав на ту стоянку, мы узнали, что при выгрузке в порту перевернулось Турецкое судно, на котором оставалось две тысячи поддонов с разными фруктами. Конечно же, это ещё усложнило и без того напряжённую обстановку с отгрузками. После этой новости, из Сочи начали уходить пустые фуры, понимая, что груза не хватит. Мы ждали до последнего, и нам снова повезло, правда, не так, как в прошлом году, но это был для нас последний шанс. Нам предложили загрузиться в город Пермь, до которого было три тысячи километров. Мы понимали, что отгрузок за Урал уже не будет, и, если мы откажемся от Перми, то поедём отсюда пустыми, а загрузку придётся искать в Краснодарском крае. На поиски нового груза потребуется время, но перед Новым годом его не было, как не было и грузов. Возможно, новогоднюю ночь пришлось бы встречать не дома, а в лучшем случае на какой-то стоянке.

К концу дня нас загрузили, но документы мы ждали до следующего утра. Когда нам вручили сопроводительные документы с адресом и телефоном в Перми, до Нового года оставалось шесть суток. Как и в прошлый раз, мы ехали, не останавливаясь на отдых, нам было дано трое суток на три тысячи километров. За всё время движения я просил господ Бога, чтобы не произошла серьёзная поломка. Колёса и ступицы мы бы сделали, но, если бы перестала работать установка рефрижератора, или подвёл мотор, нам было бы плохо. В этом рейсе нам уже везло, была тёплая погода, и лишь в некоторых местах шёл небольшой снег.

В Пермь мы приехали за трое суток, а после звонка по телефону мне сказали, что нас встретят, и в восемь часов утра мы стояли на рынке города Пермь. До наступления Нового года оставалось трое суток и пока нас выгружали, я пытался найти хоть какой-то груз в сторону Новосибирска. Мне очень не хотелось ехать две тысячи километров пустыми, за это никто не платил. Мне повезло, я нашёл загрузку гофрокартоном для Тюменской птицефабрики за четырнадцать тысяч рублей. Я был рад и этому, ведь примерно такую сумму мне надо было выплатить Игорю, за работу. А до Перми мне дали восемьдесят тысяч, и это меня устраивало, так как из Москвы тогда давали пятьдесят пять. Сейчас, перед Новым годом было не так важно, получу я на пять тысяч меньше или на десять, главное, приехать домой к празднику.

Получилось всё точно так же, как и в прошлом году, домой мы приехали за несколько часов до Нового года! И в этом рейсе машина была безупречна, только заправки и осмотры, возможно потому, что груза из Сочи было всего четырнадцать тонн, а гофры до Тюмени и того меньше. Как и в прошлый раз, я привёз с побережья чёрного моря веточку кипариса, которая даже засохшая, долго напоминала мне об этом дальнем рейсе.

В 2004 году мы без работы не стояли, в основном ездили за Урал. На этом направлении работать было выгоднее, правда, пробеги были большими. Кроме рейсов с овощами от местных торгашей, нам опять пришлось повозить фрукты из Москвы. Хоть и грузили нам двадцать пять тонн, но этой работы было много. Все слабые места в машине и прицепе были выявлены и устранены, многие узлы и запчасти поменяны, поэтому мы снова возили этот груз. Даже в конце весны предприимчивые Таджики находили оставшуюся с зимы картошку и отправляли её туда, где на неё была высокая цена.

С сыром лучше

Я сейчас не помню, как получилось, но Игорь один ездил в город Омск. Обратного груза не было, и я ему дал команду ехать в Новосибирск. Когда он прошёл уже триста километров в сторону дома, я увидел загрузку картофелем из городка Исилькуль в Омской области, в Москву. Не теряя ни минуты, я позвонил Игорю и сказал: «Ищи стоянку и стой, жди меня. Я приеду на попутной машине и поедем грузиться картошкой в Исилькуль, повезём её в Москву». Собравшись, я поехал на автобусе до аэропорта Толмачёво и стал на обочине дороги в сторону Омска. С поднятой рукой я стоял минут двадцать, и проходящий грузовик-одиночка взял меня. Пока мы ехали до машины, я рассказывал водителю про всё, о чём он спрашивал. К Игорю я приехал ещё днём, он стоял в районе Барабинска, и, пересев в свою машину, мы поехали к месту погрузки.

Город Исилькуль находится в стороне от Омска 145 километров в сторону Казахстана и выехать на трассу Омск-Тюмень, можно в Тюкалинске, 140 километров за Омском. Эту загрузку я взял только потому, что машина была в Омской области и до Москвы было уже не три тысячи триста километров, а две с половиной. Прибыв на место, нас начали грузить, а пока грузились, по карте автомобильных дорог мы выбрали направление движения на Тюкалинск, о котором я сказал выше. От места погрузки до этого Тюкалинска было 150 километров, мы понимали, что дорога там плохая и делать крюк в триста километров, возвращаясь в Омск нам не хотелось. Погода была сухая, и мы решили поехать намеченным путём, тем самым сократить расстояние и время в пути. Мы уже знали, что в этих местах дороги земляные, даже не покрытые щебёнкой, но продолжительная сухая погода давала надежду, что хоть и медленно, но ехать можно. Как-то так получилось, что у нас почти закончились продукты, а дорогой захотелось есть. Пока Игорь ехал, я проверил все запасы еды и, найдя хлеб с сыром, предложил бутерброд Игорю. Конечно, я мог и чай сварить, но мы спешили и было не до него. Сначала мне надо было накормить того, кто едет, а уже потом поесть самому. Но на мой вопрос, сделать ли Игорю такой бутерброд, он ответил: «Нет, я сыр есть не буду, я видел, как его делают». В подтверждении своих слов, он мне сказал, что его топчут ногами, пока он не превратится в сыр. Я не мешал его рассказу, лишь изредка посматривал на него, как он выразительно отзывался об этом продукте. После того, как он закончил рассказ, я спросил его: «Может хлеба отрезать, посыпать солью, а вода вот, стоит?» Но он и от этого отказался, а больше я ничего ему предложить не мог, вокруг поля с березняками без магазинов и столовых. Отрезав большой кусок хлеба, я положил на него хороший пласт сыра, слегка посыпал солью и подкрепился. Попив водички, я откинулся на спинку сиденья и отвернулся в сторону, рассматривая просторы Сибири.

Прошло не более получаса, как я услышал умоляющий голосок Игоря: «Сергей Петрович, а сыр ещё есть?» Эти слова он произнёс так тихо, что я не разобрал, что он говорит. Я повернулся к нему и смотрел ему в глаза, не понимая, что он сказал. Похоже, что он увидел в моём взгляде вопрос и во второй раз спросил меня таким же тихим голосом: «Сыр ещё остался?» Я не поверил своим ушам, после пренебрежительного рассказа о технологии производства сыров, такого вопроса от него я не надеялся услышать. Кроме нас в кабине никого не было и то, что я услышал, говорил он. Я вопросительно смотрел на него, а он умоляюще, совсем слабым голосом, уже в третий раз повторяет свой вопрос: «Сыр ещё есть?» Кто бы видел мою реакцию, я расхохотался и в таком состоянии резать сыр не мог. Пока я хохотал над его мольбой, он терпеливо наблюдал за мной и крутил головой, как глухарь на току. Кроме этого, ему надо было смотреть на дорогу, и он успевал это делать, мало того, он часто отворачивался в сторону, чтобы я не видел его изменившееся отношение к сыру. Немного погодя, я успокоился, потому что было больно живот. Я видел, как терпеливо Игорь ждал, когда я успокоюсь

и дам ему большой кусок хлеба с сыром, приготовленного босыми ногами. Я не мог отказать ему в этом, достал со спальника чемоданчик с «кухней» и начал готовить ему бутерброд.

Я продолжал смеяться, но бутерброд сделал, и, подавая ему в руку заветный деликатес, спросил; «Игорь, а если его топтали немытыми ногами?» После своих же слов опять не выдержал и засмеялся, я хорошо знал, что голод заставит съесть всё. Игорь снова посмотрел на меня и тоже засмеялся, а потом произнёс: «Я забыл, как его делают». Мы ещё долго вспоминали это бедственное положение, и, взглянув один на другого, снова срывались на смех. Дальше было всё как всегда, выгрузка, загрузка и возвращение домой. Много ещё тем летом было разных рейсов, но уже крупных поломок у нас не было, но на семейном совете решили продать СКАНИЮ с прицепом и купить машину новее. Но денег на покупку «свежей» машины и прицепа у меня бы не хватило. Поэтому, в одном из разговоров с сыном я предложил продать его квартиру и пожить с нами какое-то время, и он согласился.

ВОЛВО с тентованным полуприцепом

В августе 2004 года, продав квартиру сына и СКАНИЮ с прицепом, заняв часть денег у соседей, мы с Игорем полетели в Санкт-Петербург за машиной. Я в третий раз одел на себя пояс, в котором возил наличные деньги. Это пояс сдавливал меня во время переезда из Магадана, сохранял мои деньги в поездке за СКАНИЕЙ и снова сдавливает меня в поездке за другой машиной.

В северной столице у меня есть друг Игорь Андросов, он нас встретил, и мы приехали к нему в квартиру. Просмотрев все газеты, где были выставлены на продажу грузовики и полуприцепы, мы не нашли нужной нам машины, цены были высокими, а транспорт старый. Через двое суток мы улетели в Калининград, где нас встретил Владимир, родной брат моей жены Тани. В Калининграде у меня был знакомый, его звали Александр, тот самый, у кого я купил СКАНИЮ с рефрижератором. Пока мы ехали с Владимиром из аэропорта, я позвонил Александру и сказал, что я опять приехал за машиной, он вспомнил меня и выехал нам навстречу. Встретившись с ним, я сказал ему, что нас интересует СКАНИЯ, но новее и теперь не с рефрижератором, а с тентованным полуприцепом.

Надо сказать, что Александр был понятливым коммерсантом, в данный момент он понимал, что нам нужен ночлег и привёз нас в недорогую гостиницу. Так как мы прилетели в их город уже вечером, у них рабочий день закончился, а у нас в Сибири вообще была ночь, и мы с Игорем уже мечтали об отдыхе. Александр сказал нам, что приедет за нами утром и повезёт на свою стоянку транспорта, на этом мы простились и легли спать. Но спокойно спать мне не давал пояс с деньгами, которых было полтора миллиона. Пояс был туго набит пачками денег и давил меня беспощадно уже трое суток. Кроме этого, я не мог доверять на сто процентов ни одной гостинице, что у них ночевать безопасно. И на это была простая причина: наш номер находился на первом этаже, а на окнах, которые выходили на проезжую улицу, не было даже решёток. Это меня и настораживало, кроме этого, был месяц август, и стояла жаркая погода. В связи с этим, оба окна в нашем номере были открыты, значит, в таком помещении было не безопасно. В целях своей безопасности я окна закрыл, но на дверях никаких замков не было. Они оставались легко доступным способом проникновения к нам в комнату. Вот по этой причине я и не мог уснуть, на мне была ответственность за сохранение средств, которые очень трудно доставались. Я очень надеялся на завтрашний день, когда я получу машину с полуприцепом и разгрузу свой туго набитый пояс. Я понимал, чем меньше со мной денег, тем безопасней становилось наше положение.

С большим трудом я справлялся с навалившимся на меня сном, мои глаза слипались, и я начинал терять контроль над собой. Но, всплывавшие воспоминания о бедственном положении в Якутии, придавали мне силы и надежды, тут в Калининграде, мне легче, я был не один. Надо сказать, что пояс, про который я уже много раз говорил, был таким тугим, что я даже «пузатым» не выглядел. Со мной не было даже пакета, я выглядел как местный житель, у которого в карманах лёгкой куртки паспорт и права с тремя рублями. Во всех местах, где бы мы ни были, Игорь находился всегда позади меня.

Так, в темноте я пролежал всю ночь, внимательно смотря на входные двери, не давая себе уснуть ни на минуту, ждал утра.

Наконец, утро наступило, к назначенному времени приехал Александр и повёз нас на свои стоянки. Дорогой он спрашивал: «Какую машину вы хотите?» Я повторил ему то, о чём говорил вчера. Он сказал: «Сейчас я вас привезу к одной машине, и вы скажете, что это ваша машина. Но, это не СКАНИЯ-это ВОЛВО-XL». К такому повороту дел мы не были готовы, а Александр продолжал рассказывать про эту машину.

Через двадцать минут мы приехали на стоянку к этой ВОЛВО. Перед нами стояла красавица машина, чисто белого цвета, высокая, по верху кабины над дверями с обеих сторон была надпись, ВОЛВО-XL-420. Буквы XL означали, что у этой машины кабина-люкс, а цифры-мощность двигателя. Рама и большой бак, который находился слева, были красными. С правой стороны был большой инструментальный ящик красного цвета, в него входило даже запасное колесо для машины. Но и это ещё не всё, ближе к заднему колесу был ещё один ящик, открыв который, мы увидели холодильник с морозильной камерой. Белый цвет кабины хорошо сочетался с красным цветом рамы и боковой навески. Над ветровым стеклом кабины было ещё большое стекло, которое светилось дневным светом, а на лобовом стекле мы увидели ценник, 32 тысячи долларов. Если перевести на наши деньги получалось полтора миллиона рублей, это та сумма, которая была со мной. Но если я отдал бы её, то даже на обед нам денег не осталось, не говоря про то, что нам предстояло ехать через половину страны. Кроме этого, нам нужен был полуприцеп, поэтому я сказал Александру, что мы мелко плаваем и таких денег у нас нет. Я не ждал такого ответа, который услышал от него: «А тридцать с половиной тысяч, вас устроит?» Я не верил своим ушам, но он посмотрел на меня и повторил: «Я вам эту машину отдам за тридцать тысяч пятьсот долларов. Ты ко мне приехал второй раз, поэтому я тебе делаю скидку в полторы тысячи долларов». Такой поворот событий был для меня неожиданным, и, переговорив с Игорем, мы полезли смотреть кабину. Наверное, этого и надо было Александру, потому что в этой кабине было всё, что душа просила! Сняв обувь, мы забрались в «мечту водителей» -ВОЛВО. Нас встретила безупречная чистота, красивая панель, тёмно-голубые сиденья и такой же цветом капот, по которому можно было ходить, не доставая головой крыши. Два высоких спальника, вверху кабины множество разных рундуков и полок. На задней стенке кабины было управление «мокрым» автономным обогревателем (так называют обогреватель двигателя и кабины), который греет охлаждающую жидкость в течение восьми часов, а ещё были часы и будильник. В передней части панели, прямо под правую руку, был стационарный сотовый телефон!

Мы с Игорем были очарованы этой машиной и Александр это видел. Он понимал, что мы «клюнули», и наше согласие вместе с моими деньгами у него в кармане. Пока мы осматривали машину, говорили про прицеп, прикидывая, сколько денег потребуется на него. Александр нам сказал, что тентованный полуприцеп можно купить от трёхсот тысяч рублей, у него таких прицепов нет и тут же нам посоветовал, после покупки машины проехаться по стоянкам, которых там было много.

Влюбившись с первого взгляда в эту машину и вспомнив слова Александра: «Вы скажете, что это ваша машина», я сказал ему, что беру её. «Тогда пойдёте оформляться» -сказал он, и мы пошли в его офис.

Из бухгалтерии Александра я вышел владельцем красавицы-машины, седельного тягача ВОЛВО-XL-420. Я был рад, что получил «мечту» машину и теперь мой пояс мне не причинял никаких неудобств, я снял его за ненадобностью, а остальные деньги легко помещались в кармане куртки. После оформления машины, получив временные номера, мы поехали в ВОЛВО-центр перед дальней дорогой сделать ревизию машине. Александр сопровождал нас, и пока Игорь с механиком занимались машиной, он показал мне прицеп, который стоял на территории СТО. Я осмотрел прицеп и узнал, что за него просят четыреста тысяч рублей. Прицеп выглядел нарядно: высокие алюминиевые борта, новый синего цвета тент, просто притягивал мой взгляд. Считалось хорошо, если у прицепов были ворота, а не просто штора. У этого были ворота и подъёмная передняя ось, что было дополнительным плюсом, но был и минус, который мы почувствовали немного позже. Ширина прицепа внутри составляла 242 сантиметра, это была «паллетная» платформа, но в процессе работы, иногда не хватало двух сантиметров по ширине. Честно скажу, мы немного поторопились, возможно, что мы нашли бы прицеп шире. Для сравнения скажу, что ширина таких прицепов начиналась от 242см и могла быть 250см.

Чем шире, тем дороже, но сейчас мы были рады и этому прицепу, цена которого устраивала меня.

Таким образом у нас получилась «сцепка», так называют машину с прицепом. В этом же ВОЛВО-центре, оплачивая прицеп, мне предложили услугу по перегонке нашей сцепки через Литву в Белоруссию. Дело в том, что для проезда по территории Литвы нужно было оформлять дополнительные документы, а на это надо деньги и время. Расстояние от Калининграда до первой станции Молодечно в Белоруссии, пятьсот километров по трассе. За небольшую сумму мне пообещали, что завтра утром наша сцепка будет там. Нам же, надо ехать на железнодорожный вокзал, покупать билеты на первый поезд, который идёт из Калининграда, и ждать машину в Белоруссии, на станции Молодечно, всё, как и в первый раз.

Наш поезд уходил в ночь, и утром мы были на месте, а часа через два подошла машина, приняв все документы у перегонщика, мы поехали сами. Хочу сказать про машину: такое удобство, мягкость хода и лёгкость управления не шли ни в какое сравнение со СКАНИЕЙ. Мы с Игорем ехали довольные и наслаждались движением на этом автомобиле. Так как мы были уже в Белоруссии, то до Москвы нам оставалось около восьмисот километров. Нам потребовалось меньше суток вместе с таможней на границе Белоруссии, чтобы добраться до Москвы. А в Москве, мы были как дома, правда, попутную загрузку искали долго. Если бы у нас был рефрижератор, мы бы поехали на Покровскую базу, но у нас был тентованный прицеп, значит, надо искать других диспетчеров и желательно Новосибирских.

Сложности загрузки были в том, что у нас были транзитные номера, и нас не знали новые диспетчера. В связи с этим, нам пришлось простоять в Москве больше суток, пока мы нашли загрузку домой.

Сейчас, просматривая свои старые бортовые журналы, в которых я записывал всё, что касалось работы, я нашёл ту первую загрузку. Точнее, загрузок было три в разных местах Москвы, и стоила эта перевозка 122 тысячи рублей. Я был доволен, что, двигаясь попутно к дому, заработаю эти деньги. Честно сказать, я уже переживал, что мне не хватит денег на обратную дорогу, но, встретив в Москве водителя из Бердска Андрея Николаевича и немного одолжил у него. Дело в том, что нам нельзя быть в дороге без денег, это проверено десятилетием работы. Кроме этого, по приезду домой, надо многое сделать на машине и прицепе. Кроме этого, мне надо заплатить за работу Игорю, а оплата выполненного рейса из Москвы, может быть и через месяц. Эти мои слова оказались точными, потому что так всё и получилось. Пока я ставил на учёт транспорт и получал номера, и мы готовили его к большой работе, этот месяц и прошёл. Прошёл и мой день рождения в сентябре, а машина с прицепом была мне очередным подарком, как и СКАНИЯ два года назад.

Новосибирск—Батайск-белгород- Москва — Новосибирск-белокуриха

Машину и прицеп мы подготовили, дождались оплаты и взяли рейс до Батайска Ростовской области. Повезли туда двадцать тонн огнетушителей из Новосибирска. Дорога нам была знакома, и мы за трое суток приехали на выгрузку. Не могу не отметить, что после работы на СКАНИИ, нам не понравилась «тяга» этой машины, она с двадцатью тоннами не так резво разгонялась, при своих 420 силах. У СКАНИИ было 380 сил, но она тянула лучше. Нам ли не знать этого, ведь мы часто возили двадцать пять тонн и приёмистость двигателей хорошо различали.

После выгрузки огнетушителей, я созвонился с диспетчерами, которые мне сказали: «Загрузка из Ростова нет, но есть из Белгорода», и мы поехали туда. Казалось бы, за ночь можно легко пройти семьсот километров от Ростова до Белгорода. Но, было одно, но! У меня мало оставалось наличных денег и на обратную дорогу домой не хватило бы. Пока мы ехали в сторону Москвы, я старался найти любую загрузку за наличный расчёт и нашёл её. Мне пришлось потратить много денег на междугородние переговоры, но это лишь малая часть той работы, которую мы проделали за эти сутки.

Попутная загрузка ломом цветного металла была в Воронеже. Цена за перевозку пятнадцать тысяч, а выгрузка в городе Орёл. В городе Богучар Воронежской области, мы не свернули на Белгород, до которого было 370 километров, а пошли на Воронеж. От Ростова до него пятьсот шестьдесят километров, и сейчас у меня появился шанс заработать денег на топливо, которое тогда стоило 10 или 11 рублей за литр. Пятнадцать тысяч живых денег мне сейчас были просто необходимы-это почти полторы тонны топлива, которых должно хватить до самого дома. К четырём часам дня мы приехали в Воронеж, где пять часов нас грузили, ставили к бортам вдоль прицепа большие листы и насыпали разного размера цветной металлический лом. Я был не рад, что взял эту загрузку, везти мне было всё равно что, но было жалко время, я боялся опоздать на загрузку в Белгород. Но поменять что-то уже невозможно, остаётся терпеливо ждать окончания загрузки. Загрузили нашу машину в десять часов вечера, и с сопровождающим груз человеком мы поехали в Орёл.

От Воронежа до Орла 350 километров, которые мы прошли за шесть часов. На выгрузке в Орле была очередь, но к пяти часам утра мы выгрузились, я получили деньги, и мы поехали в сторону Курска, до которого 160 километров. За это время погода резко поменялась, вместо дождя пошёл снег. Я был вне себя: «За что мне это?» -спрашивал я господ Бога, у нас и так нет времени, а тут ещё снег. Так как Игорь ехал весь день до самой выгрузки, я должен был дать ему выспаться и из Орла поехал сам. До Курска дорога была неплохая, но после него, её просто не было. Было направление, просёлочная дорога без всякого покрытия, кроме этого, выпало сантиметров двадцать снега. Я уже понимал, что к утру на погрузку в Белгород мы не успеваем, потому что уже начинало светать, когда мы проехали Курск. Так как была плохая дорога, и выпал снег, я ехал тихо, но и тут можно сказать мне повезло, в этом направлении прошли два или три КамАЗа. Я видел конкретные следы грузовых машин, по которым ехал, и, если бы не эти следы, я просто не видел бы куда ехать. Вокруг была степь, ни населённых пунктов, ни транспорта, ни указателей.

Это место я не мог сравнить даже с Якутией и Магаданской областью. Я знаю, что от Курска до Орла мы ехали не по главной дороге, но на неё нас направили курские гаишники, о которых позже мы вспоминали нелестными словами, пока я ехал по такой «дороге». За 143 километра, которые были между Курском и Белгородом, мне встретился один старенький «Москвич», от водителя которого я узнал, что до Белгорода я доеду, если поднимусь в подъ-

ёмы после оврагов. После такой новости во мне снова вскипела злоба и ненависть к тем, кто направил нас по этой дороге. Я снова дал себе выговориться, а потом успокоился, понимая, что дорогу осилит идущий, меня беспокоили те подъёмы, о которых сказал водитель Москвича. Мне ничего не оставалось, как только ехать и оценивать сложность препятствий.

С рассветом начинало теплеть и снег становился мокрой кашей, что затрудняло движение. Мою машину несколько раз сносило с дороги, и с частой пробуксовкой я выбирался на неё. Не взирая на мокрый снег, я старался ехать быстрее, тем самым поддерживать инерцию машины. В некоторых местах, когда мой транспорт выносило с дороги, я до пола давил на газ, стараясь вернуться на дорогу, но машину выносило на другую сторону. Если посмотреть на те «петли», которые оставались после меня вдоль дороги, можно было бы смело сказать, что тут ехал сильно пьяный водитель. Хорошо, что в этих местах была равнина, даже низин вдоль дороги не было и это меня выручало. Наконец, я подъехал к первому подъёму и в трёхста метрах от него остановился. Время было одиннадцать часов дня, а день начинался солнечный, возможно, это и помогло мне преодолеть этот подъём. Дорога в горку хорошо просматривалась, и я видел, что в некоторых местах на протаявшей дороге виднеется щебёнка, от которой протаяла дорога. На всякий случай я разбудил Игоря, чтобы понизить все риски во время подъёма, ведь нельзя было исключать того, что мы встанем, не поднявшись в гору, и в таком случае помощь напарника будет просто необходима. Передняя балка полуприцепа была поднята ещё в Орле. Это делалось для того, чтобы немного разгрузить прицеп и нагрузить ведущий мост тягача. Немного постояв, я пошёл в подъём, набирая перед ним скорость. Сейчас мне было не до ямок и бугорков, перед которыми мы всегда притормаживали. Конечно, этот подъём был не таким, как на Алтае или на Колыме, в тех местах его и за подъём-то не посчитали бы. Но тут его считали серьёзным препятствием, а мы в него вышли на магистральном тягаче ВОЛВО, у которого резина предназначена для дорог с твёрдым покрытием. Надо сказать, что разгон я набрал хороший и заходил в горку с временными пробуксовками, в это время из-под колёс летели камни и хорошо было слышно, как они грохотали о прицеп. Этот подъём был не менее двухсот метров и на его вершину мы поднялись, почти совсем потеряв ход. Впереди, через двадцать километров, нас ждал ещё один подъём, а каким он будет, никто не знал. Пока ехали к этому подъёму, солнышко растопило снег, и в подъём мы поднялись не буксуя. Про этот участок пути можно сказать так: в начале движения природа нам навредила выпавшим снегом, а в конце пути помогла, растопив снег, оказала нам большую услугу.

Пять часов мне потребовалось на эти 143 километра и ровно в двенадцать часов дня я выехал на окраину Белгорода, где уже была хорошая асфальтированная дорога. Увидев какую-то табличку, я набрал телефон в Белгороде и мне сказали, куда надо ехать. За эту ночь я не спал ни минуты, и этот отрезок пути забрал все мои силы. Я попросил Игоря сесть за руль, а сам принялся готовить бутерброды, нам надо было дожить до свободного времени и только потом обедать. Обдумывая проделанную работу, можно сказать, что за сутки мы прошли 1200 километров, потеряв на погрузку и выгрузку около семи часов. Кроме этого, пять часов у нас отнял участок в 143 километра и потрачено половина бака топлива, четыреста литров. Возможно, кто-то скажет: «Да не стоила «овчина выделки», и я соглашусь, но не в этом случае. Конечно, я работал, не спал, сгорело четыреста литров солярки, но, пятнадцать тысяч денег были у меня в кармане. Это значило, что тысячу пятьсот литров топлива, которого хватит до дома, я могу купить! Суть этого рассказа такова, что даже за «ломаный грош» приходилось работать, чтобы не занимать денег, это было часто и не только у меня.

В Белгороде мы взяли три загрузки: универсальную печь для выпечки хлеба до Белокурихи, две гнутых трубы до Новосибирска и какую-то бумагу в коробках. До вечера мы успели загрузиться и поехать в сторону дома, опять же через знакомый нам Воронеж. Наконец, мы вошли в свой рабочий график, Игорь ехал день и вечер, я всю ночь, шли налегке, общий вес груза не превышал двенадцати тонн.

Через трое суток мы были в Новосибирске и выгрузились в двух местах, а на следующий день я дал Игорю выходные дни, а сам с Таней поехал в Белокуриху выгрузить печь. Ей очень хотелось проехать в этой машине и посмотреть курорт Белокуриха, где мы походили по рынкам, приобрели сувениры и вернулись домой. После этого рейса мы с Игорем проверили свой транспорт, и, убедившись, что всё в рабочем состоянии, готовы были поехать в следующий. Но, на дальний рейс у меня не хватало денег, и мы «сходили» на Красноярск, а после этого, получив деньги, сделали несколько рейсов в Самару и обратно, привозили в Новосибирск пластиковые стеновые панели.

Сладкий груз и металл для забора

В конце ноября мне предложили возить кондитерские изделия в западные города России: Екатеринбург, Уфу, Самару, Пензу, Нижний Новгород, Москву, Тверь и Санкт-Петербург. Очень возможно, что я пропустил какие-то города, но это не так важно. Груз был лёгким, потому что его нельзя было грузить много, под своим весом и от тряски мялись коробки и печенье. Кроме этого, наш вагон пломбировали и на каждой выгрузке ставили другую пломбу. Это экономило наше время, так как никакой инспектор не имел права заставить нас открыть и показать груз. Хотя соблазн был большой, от нашей фуры шёл такой вкусный запах! Но, мы сами только нюхали это печенье, во время погрузки и выгрузки. Правда, были моменты, когда при выгрузке падали коробки и печенье списывалось, тогда и нам немного доставалось. Единственное, нам не нравилось, что рейсы были длительные, пять или семь выгрузок в разных городах отнимали много времени, но три или четыре месяца мы терпеливо возили это печенье. На этих перевозках мы установили новый рекорд по скорости доставки печенья в Екатеринбург.

Ещё вчера, в пять часов вечера мы выехали из Новосибирска, а сегодня, к этому же времени, прибыли в Екатеринбург на выгрузку. Представьте себе, 1750 километров пройти за сутки! Кладовщица, которая принимала партию груза, подписывая документы, видела в них время нашего выезда, но всё равно спросила меня: «Вы, когда выехали из Новосибирска?» «Вчера» -сказал я. После моих слов она ещё долго качала головой, при этом молчала и улыбалась. Потом она сказала: «Я работаю тут восемь лет и за всё это время быстрее вас никто не приезжал». И тут же мне вопрос: «У вас на машине крылья, что ли?» Я тоже улыбнулся ей и сказал: «Нет, мы на воздушной подушке», и уходя, улыбаясь ей в ответ, взял подписанные документы. Мне некогда было с ней разговаривать, было уже шесть часов вечера, а нам надо утром выгрузить такую же партию в Уфе. Пятьсот пятьдесят километров до Уфы-это не очень много, и за счёт движения ночью, мы прибыли на место выгрузки ранним утром.

После Уфы выгрузились в Самаре, Нижнем Новгороде, Москве, Твери и последний груз в полторы тонны выгрузили в Санкт-Петербурге. Семь суток нам потребовалось, чтобы развезти всем печенье, и мне это не нравилось. Слишком много времени уходило на эту работу, но другой пока мы найти не могли. В то время мы ещё не знали, что существует биржа перевозки грузов, которая находится в Санкт-Петербурге и называется «Авто Транс Инфо». Позже я буду постоянно пользоваться этой программой, где предлагались разные грузы в любую сторону. Но, в те годы всё это было в секрете и те, кто владел информацией о загрузках, для нас были «Богамы». Эти «Богы» за груз из любого города драли с транспортников от пяти, до тридцати процентов от стоимости перевозки, а может и больше. Нас никто в известность не ставил, сколько на самом деле стоит перевозка того, или иного груза. Я не был сторонником какого-то одного маршрута по нескольким причинам. Грузоперевозки-это очень распространённый и мутный бизнес, тут невозможно что-то узнать точно, кроме места погрузки и выгрузки, остальное могло измениться и обязательно не в нашу пользу. С большой лёгкостью могли уменьшить ставку за перевозку и отсрочить её выплату на месяцы! Конечно, в больших транспортных фирмах были юристы, которые отстаивали интересы организации, и часто дело доходило до судов. Но таким, как я одиночкам, было сложно что-то доказать, даже имея на руках все необходимые документы.

С печеньем, которое увозили из Новосибирска не только мы, было точно такое же, мутное дело. Зачем было тратить на перевозку, продайте его в Новосибирске, ведь оно такое вкусное. Но нет, у себя в городе продавать его нельзя, налоговая служба «повяжет», а в других городах можно, тем более, что наши услуги почти ничего не стоят.

Месяца три мы возили печенье в разные города России, а обратно в Сибирь мы возили всё: от строительных материалов и надгробных камней, до косилок и разного оборудования. У нас в вагоне было два десятка ремней для крепления грузов, разные бруски и доски, фанерные листы и картон. Без всего этого, просто невозможно было надёжно закрепить груз, и я сам всегда принимал участие в укладке и креплении груза.

Сейчас вспомнил один рейс из Питера в Новосибирск, когда я положился на грузчиков и нажил неприятность, в результате которой построил себе забор! Мы погрузили в Санкт-Петербурге металл для фасадов домов. (Это был крашенный металлический профиль в пачках). Он лежал хорошо, а в конце прицепа положили остаток рулона и удерживала его одна ненадёжная капроновая лента. Я пытался сам укрепить этот рулон, но мне сказали: «Не ваше дело», закрыли прицеп и поставили пломбу. Это значило, что я не имею права открывать ворота прицепа и проверить крепление груза.

Результат был таким: на выгрузке в Новосибирске, открыв ворота прицепа, увидели, что остатки металла в рулоне сдвинулись, не выдержала стягивающая ленточка, и края металла помялись. Все были согласны, что рулон был неправильно закреплён и мне говорили, что твоей вины нет. В транспортной компании, от которой я вёз металл, мне сказали: «Юристы компании отстоят мои права». Но эта «тягомотина» длилась две недели, и мне не выплачивали деньги за весь рейс. А потом, прямым текстом сказали: «Забирай этот металл, а остальные деньги перечислим». Таким образом, у меня оказалось почти девяноста метров отличного финского металла. Через два дня я отдал прокатать на заводе этот металл и нарубить его по моим размерам. Ещё через три дня я привёз домой готовый профнастил для забора. Мне хватило его огородить свой участок с двух сторон, это семьдесят метров. Как говорят: «Не было бы счастья, да несчастье помогло».

Всё это я рассказал к тому, что из-за таких «одиночек» как я, транспортная компания и не собиралась «бодаться» с заказчиком перевозки. Им проще было забыть про меня, найти другого перевозчика, но не терять заказы на перевозку. А я, честно сказать, был доволен, что материал на забор мне достался не очень дорого, а повреждённые края в моём заборе до сих пор никто не замечает.

Наступала весна 2005 года, к этому времени у нас в доме всё было сделано, и отапливались мы уже газом. Дочь училась в Новосибирске, сын работал на стройках. Супруга Таня выполняла все работы по дому, в том числе и убирала снег во дворе, чтобы я мог заехать во двор, вернувшись из рейса. На мои слова: «Не трогай ты этот снег, приеду, сам уберу», она не реагировала. Мне было жалко её, но я ничего не мог поделать с ней. А мне каждой зимой приходилось копать снег, чтобы подъехать к дому. Дело в том, что с основной дороги к моему дому был узкий проезд с крутым поворотом. Кроме меня, этот проезд был никому не нужен, и все надеялись, что я почищу или «протопчу» снег машиной. Много раз мне приходилось оставлять свой транспорт на дороге, включив аварийную сигнализацию убирал снег, чтобы проехать к дому.

К белому морю

Так получилось, что после этого рейса мне опять предложили поехать в дальние края, теперь уже до станции Сегежа. Я долго не мог понять, чего не хватает там, в Ленинградской области, и, что есть у нас в Новосибирске. Оказалось, что там нет каких-то устройств для перемещения стрелок на развилках железнодорожных путей. Когда грузили их в наш прицеп, я не без гордости смотрел на представителей Новосибирского завода, которые считали «топорно» сделанные изделия. Я даже посмеивался, разговаривая с грузчиками: «Что, наши специалисты лучше, чем на Путиловском заводе в Питере, раз там не могут сделать такие простые железки?»

Это всё говорило о том, что наша работа по перевозке грузов ничего не стоила, раз можно везти такие «безделушки» за 4940 километров. Получается так: пусть везут, всё равно почти бесплатно. Я такие изделия у себя в гараже мог сделать, а в Петрозаводске, где промышленность не уступает Новосибирской, это что, сделать нельзя? Представьте себе, эта Сегежа находится 650 километров за Питером, и до Белого моря оставалось всего сорок километров. Выгрузившись в Сегеже, я в шутку говорил Игорю: «Залезь на прицеп, посмотри, сколько кораблей стоит в Белом море». А он мне отвечал: «Сергей Петрович, была бы степь до моря, сосчитал бы корабли, но тут высокий лес, я ничего не увижу».

Выгрузившись в Сегеже, мы вернулись в Санкт-Петербург и на следующий день нашли загрузку домой, какой-то станок и оборудование. Ещё через четыре дня мы были в Новосибирске. Надо сказать, что за прошедшее время мы выполнили много разных рейсов. Если со СКАНИЕЙ мы в каждом рейсе мучились, что-то меняя, устраняя, ремонтируя её в дороге, то ВОЛВО пока не ломалась. Я не помню серьёзных поломок, которые нам приходилось устранять в дороге. Да, рвались подушки, взрывались колёса, перетирались воздушные трубки и шланги, перегорали лампочки и часто менялись фильтры. Но всё это было исправимо на первой же стоянке, а-то и на обочине. Из опыта работы на СКАНИИ я понял, что подозрительные запчасти надо менять и денег на машину не жалел. За счёт плотной работы зимой у меня скопилось немного денег и на своём участке я начал строить гараж со смотровой ямой. Без гаража и ямы было очень трудно готовить машину к рейсу, особенно зимой. Я это хорошо знал, потому что за все годы работы, начиная с Колымы, подготовку машины и прицепа к новым рейсам выполнял под открытым небом. В связи с этим, мы с Игорем решили: делаем последний далёкий рейс вдвоём, а потом он поедет один.

Кемерово — Минводы — Москва — Новосибирск

Этот дальний рейс был похож на тот, к Белому морю, только в другую сторону. Мне предложили загрузку на Минеральные воды, а груз был из Кемерово. И снова меня переполняло чувство гордости за мастеров Сибири, нам предстояло увезти специальные приспособления для снятия колёсных пар железнодорожных вагонов. Из Новосибирска в Кемерово и Минводы нам предстояло пройти 4400 километров, почти так же, как в Сегежу. Но сейчас мы ехали на юг и «супероборудование» было совсем не тяжёлым.

За четверо суток мы приехали в Минеральные воды, выгрузились и встали на стоянку, чтобы отоспаться и найти загрузку домой. Но оказалось, что из Минеральных вод в Сибирь загрузок нет, единственное, что я нашёл, увезти минеральную воду в Москву. За рейс протяжённостью в 1600 километров платили двадцать тысяч рублей. Для сравнения: из Новосибирска в Красноярск за 750 километров платили больше двадцати тысяч. Но нам было не до выбора, это была единственная загрузка, которую я смог найти. Погрузившись после обеда бутилированной водой на паллетах, мы пошли в столицу.

В Минеральных водах погода была солнечная, но по радио говорили, что наступающая ночь будет холодной. По Ставропольскому краю мы ехали быстро, а ближе к Ростовской области начался дождь, который перешёл в снег, температура на улице начала резко понижаться. С наступлением ночи снег прекратился, а температура на улице понизилась до минус восьми градусов. В связи с такой резкой переменой погоды появился туман, который сильно ухудшал видимость. Так как ещё был поздний вечер, за рулём был Игорь, а я лежал с закрытыми глазами на спальнике и ждал часа ночи. Обычно, в это время мы менялись, и после лёгкого перекуса Игорь ложился спать, а я ехал дальше. Но в этот раз получилось иначе. Около двадцати трёх часов Игорь мне говорит: «Сергей Петрович, на дороге сплошной гололёд, туман, много грузовиков стоит прямо на обочинах, потому что очень опасно ехать». Я поднялся со спальника, посмотрел на ночную дорогу и сказал: «Ищи место, где можно встать». Пока я одевался и заправлял спальное место, Игорь нашёл широкое место и встал. Хотя и мало у нас было времени, но чай я сварил и наскоро сделал бутерброды с колбаской, которую любил Игорь. На счёт колбасы он так и говорил: «Если бы у меня был огород, то я его засеял бы колбасой и пельменями», эти продукты он мог есть три раза в день. После ночного полдника я сел на водительское место и поехал, оценивая сцепление с дорогой. Я пришёл к такому выводу, пока дорога идёт по равнине, хоть и медленно, но ехать можно, наезжая на обочину правой стороной. При свете фар дорога блестела как стекло, а на поворотах, где был хоть малейший наклон дороги вправо или влево, и по всем законам физики машину должно было стаскивать под уклон. В таких местах нельзя было ехать тихо, срыв транспорта был бы быстрым. Мне пришлось применять рискованные, но верные действия, проходить такие повороты с большей скоростью, она помогала машине удерживаться на уклонах. Силы инерции прижимали её к дороге, эту науку я постиг ещё на Колыме, на своём МАЗе. Не желающих рисковать водителей машин действительно стояло много, но я останавливаться не хотел и продолжал ехать, надеясь завтра выгрузиться в Москве. По причине наступившего холода я переживал за воду в холодном прицепе, ведь она должна была замёрзнуть.

На посту Гаи у Золотого моста в Ростове на Дону меня остановил инспектор, и я подумал, что сейчас ещё этот будет отнимать время, проверяя все бумаги. Первый его вопрос был таким: «Что везёшь и куда?» «Везу воду в Москву» -ответил я, и он махнул мне палочкой, сказав: «Езжай, не задерживайся». А я про себя подумал, хоть тут пронесло, не стал меня держать. Думаю, если бы я вёз не воду, или воду, но в другое место, то он не лишил бы себя удовольствия получить с меня сколько-то денег. Надо сказать, что в самом городе Ростове местами дорога была не очень скользкой, возможно, она подтаивала от подземных коммуника-

ций. Пройдя город, мне ещё километров сорок пришлось ехать в таком тихом режиме. Потом, на дороге начали появляться места безо льда, наверное, дождь шёл полосами, где больше, где меньше. Такая «полосатость» дороги продолжалась километров пятнадцать-двадцать, и ехать по ней было уже не так опасно. Через некоторое время лёд кончился, пошла сухая дорога, и, с облегчением вздохнув, я прибавил скорость до максимума. Меня покинуло плохое настроение, вновь пришла уверенность, что на выгрузку в этот день мы успеваем. На предельной скорости в 89 километров в час я проехал совсем немного, как проснулся Игорь, он почувствовал, что машина идёт слишком быстро. Воспользовавшись этим, я остановился, вскипятил воду и, выйдя на улицу, попил кофе и к шести часам утра доехал до города Богучары. Это место нам было уже знакомо, тут сворот на Белгород. Заправившись топливом на заправке, я поднял Игоря, часов семь он уже поспал, а я за это время устал и хотелось спать. Слегка перекусив, я лёг на спальник, а Игорь поехал дальше. В этих местах дорога была сухая, но морозец ещё держался. Замёрзла наша вода или нет, мы не знали и проверить было нельзя, так как ворота фуры были опломбированы.

До Москвы оставалось чуть более семисот километров, и к шести часам вечера мы прибыли на выгрузку. Выгружали нас в крупном торговом центре и даже никто не спрашивал, был мороз или нет. Когда открыли ворота прицепа и начали погрузчиком вынимать поддоны с водой, оказалось, что она совсем не замёрзла. Я спросил водителя погрузчика, почему не замёрзла вода, ведь всю ночь был мороз? Он ответил: «Нам всю зиму в таких машинах воду возят, и она никогда полностью не замерзала». Про себя я подумал: а я так сильно переживал, что она замёрзнет. Отвозя следующий поддон с водой, водитель погрузчика сказал, вода не замерзает за счёт большого объёма и движения.

Получив расчёт, я спросил кладовщика: «Можно ли остаться на ночь на вашей площадке?» «Да» -ответил он и выдал на завтра пропуск на выезд. Мы были довольны, что не пришлось ехать по Москве искать стоянку, и, поужинав, легли отдыхать, ведь у нас в Сибири наступала ночь. Я сейчас не помню, чем мы загрузились из Москвы, ведь таких поездок было по две в месяц, но на четвёртые сутки мы выгрузились в Новосибирске. После этого рейса я занялся строительством фундамента под гараж, а Игорь ездил один в Красноярск.

30 августа 2005 года у нашей дочери Марины и её мужа Евгения родился сын, они назвали его Владислав, он был здоров, его мама тоже, и мы все были рады этому событию. Так получилось, что 21 августа был день рождения у дочери, 29 августа у моей жены, 30 августа родился Владислав, а третьего сентября день рождения у меня. Четыре дня рождения за две недели, и, конечно, все эти даты мы отметили, но особенно, рождение внука.

Строительство гаража

После всех этих событий началось строительство гаража. За две недели мы с сыном и помощником выкопали траншеи под фундамент, смонтировали арматуру и залили её бетоном. К середине сентября нулевой цикл гаража был готов, даже пол был уложен из дорожных плит, с учётом смотровой ямы. В этом же месяце началась кладка стен из пенобетона, а к концу октября гараж был достроен полностью, он получился шестнадцать метров длиной, шесть в ширину и пять метров в высоту. Ниже строить было нельзя, так как кабина машины была четыре метра в рабочем состоянии, а если её поднять для обслуживания, то надо ещё метр. Сейчас было легко обслуживать машину и прицеп, так как в гараже можно было натопить печь, чтобы было тепло, есть сварка и разные инструменты. Больше двадцати лет я не пользовался гаражами, если не считать половину одной зимы, когда ставили в тёплый гараж СКАНИЮ. Все эти удобства, о которых я мечтал давно, теперь были в моём дворе в пяти метрах от дома.

И снова Красноярск

Этой же осенью у нас появилась постоянная работа на Красноярск, мы начали возить от фирмы «Металлпрофиль» кровельный материал и разные комплектующие к нему. Очень много материалов приходило из Москвы, а в районе Новосибирских шлюзов было организовано предприятие, где это всё перегружалось. Металлическая черепица и профиль изготавливались и упаковывались на территории этого предприятия. Нам грузили через верх разной длины пачки, а сверху металла укладывали водоотводные трубы, крепежи и утеплители, весом до двадцати тонн. С этим грузом можно было ездить два раза в неделю, правда, обратные загрузки, которых было очень мало, нарушали этот график. Некоторые водители не грузились из Красноярска, а, выгрузив металл, разворачивались и ехали в Новосибирск на новую загрузку. Думаю, всем понятно, что порожний пробег в 800 километров никого не устроит, за него не платят, кроме этого, выделяются средства на питание и оплату работы наёмного водителя. В итоге, от такого рейса остаётся совсем мало денег, а если требуется что-то купить для машины, то хозяину машины жить будет не на что. Даже обратная загрузка, которая в два с лишним раза меньше, не покрывала и половины расходов на рейс.

Пока у меня был не достроен гараж, я занимался им, а Игорь ездил один. Но иногда у Игоря были поздние загрузки, это значило, что ночь ему надо спать, ведь день-то он отработал. Если случалось такое, то, отработав на своём гараже световой день, я ехал на автобусе к загруженной машине и всю ночь был за рулём, а Игорь спал в это время. На выгрузку в Красноярск мы приезжали утром, выгружались и почти всегда в этот же день, загрузившись обратно, выезжали в Новосибирск, или ближние к нему города. Честь имею сказать, что в таких рейсах зарплата Игоря никак не менялась, он всё получал сполна. Своим участием в работе я просто сэкономил время. За те шесть или семь часов, пока отдыхал Игорь, я проезжал почти пятьсот километров, так было туда и обратно. Как и на Колыме, я продолжал быть к себе безжалостным и нисколько не преувеличу, если скажу, что так было все тридцать восемь лет за рулём.

С наступлением зимы я ездил с Игорем во все рейсы, и проработали мы с ним до весны 2006 года. Четыре с половиной года мы с ним делали одно дело, ели из одной кастрюли, поочередно спали на одном спальнике. Я всегда старался дать ему отдохнуть ночь, сам проходил все самые опасные участки, хоть зимой, хоть летом. Он был для меня членом семьи, и я заботился о нём. Во время ремонта на территории моего участка, я всегда приглашал его к себе на обед, не высчитывая с него ни одной копейки. Но наступило время, когда мы расстались и расстались не врагами, что очень важно.

С марта 2006 года я начал работать один, маршруты были разные, но далеко я пока не ездил. Меня устраивала прежняя работа, возить металл-профиль. В этом году нам добавили ещё несколько Сибирских городов, филиалы этой фирмы появились в Барнауле, Кемерово, Новокузнецке. В этом году мы с сыном построили баню, а к осени я построил забор, всё это строилось в свободное от работы время. Мой телефон лежал рядом, мне приходилось часто звонить диспетчеру, чтобы узнать про загрузку, и, если мне её давали, я бросал все дела и ехал грузиться. Хорошо, что мне хватало одного часа, чтобы доехать до места погрузки, оно было недалеко. С того времени прошло двадцать лет, и сейчас, просматривая бортовые журналы, я вижу, что до конца года мне удалось выполнить 37 рейсов в Красноярск, 14 в Барнаул, несколько в Кемерово, Бийск, Новокузнецк и в другие города Алтая.

Ближний север

Последними рейсами в этом году было новое для меня направление, в город Когалым и Нижневартовск. Если город Нижневартовск знают все, то город Когалым никому не известен. А в нём находится крупный аэропорт, с которого выполняются рейсы во все города севера. Получается комбинированная перевозка: автотранспортом до Когалыма, так как перевозка автотранспортом недорогая, а дальше-самолёт. Сначала я думал, что грузы идут только из Новосибирска, но, когда я увидел там Московские машины, понял, что север снабжается не только из Сибири. Эти края я называл «ближним севером», так как, где находится дальний север, мне хорошо известно. А «сосватал» мне эту работу мой бывший водитель Игорь. Однажды, уже работая на другой машине, он выполнял рейсы в город Когалым, возил сборные грузы к самолёту. Ему надо было ехать на погрузку, но машина сломалась, и он позвонил мне, чтобы узнать, могу ли я выполнить этот рейс вместо него, в данный момент я был свободен и согласился. Дорога до Когалыма была хорошая, расстояние от Новосибирска до выгрузки составляло 2100 километров, ставка за перевозку груза была 50000 тысяч рублей, а время на дорогу вдвое с половиной суток. Через три часа после разговора с Игорем я приехал на погрузку, и, загрузившись, с сопровождающим груз хлопцем, выехал. В отведённое на дорогу время я уложился, правда, поспать довелось всего пять часов, за двое суток.

Выгрузившись и получив подписанные накладные, я поехал в обратный путь, который лежал через город Тюмень. Это был самый первый город, в котором можно было загрузиться в Новосибирск. Надо сказать, что с прилегающих к Сургуту городов возили бывшие в употреблении трубы, но они были тяжёлые и без специальных стоек их не грузили. Позже, у меня будут такие стойки, и это будет экономить моё время и увеличит мой доход. В Тюмени я загрузился пластиковыми трубами большого диаметра, их вошло всего девять штук под самую крышу. Везти трубы надо было в Барнаул и через двое суток я был там. Так я выполнил три рейса и мне это понравилось. На такой рейс у меня уходило от пяти до семи дней и мне не жалко было этого времени. Хотя я и ездил часто в Красноярск, но мне этот маршрут не нравился. Почти в каждом из этих рейсов я не спал, особенно во второй половине недели. Мне не хотелось оставаться в Красноярске на выходные, стоять два дня в чужом городе на таком коротком расстоянии для меня было не выгодно. На расстоянии в две тысячи километров было проще спланировать работу и транспортные компании, с которыми я работал, понимали это и шли навстречу. Почти всегда получалось так, что выходные дни я был в пути и приезжал на выгрузку или погрузку к рабочему дню. Немаловажный факт, я не любил работу на маленькие расстояния. Тем, кто ходил в дальние рейсы, знакомо чувство разочарования после выгрузки: всё, груз сдал и надо возвращаться назад. Особенно тоскливо было тогда, когда не было обратной загрузки. Незнание очень сильно портило настроение, особенно, это чувствовалось зимой, так как были сплошные расходы. На большом расстоянии было намного легче, часов пять поспал, поехал, навалилась усталость, поспи часок-полтора днём. На эти три рейса у меня ушёл месяц, мне было легче в дороге, и денег я заработал больше, чем на Красноярском направлении. За эти три рейса поломок не было, но в четвёртом рейсе мне сразу не повезло.

На север Сибири

В бортовом журнале отмечено: 16 декабря 2006 года я взял рейс из Барнаула на Нижневартовск, надо было увезти запасные части к механизмам. Погода была морозная, даже днём было -30. На погрузку я прибыл вовремя и пока грузили мою машину, я ходил вокруг неё, всё осматривал и прислушивался. В какой-то момент я услышал повизгивание в передней части двигателя. Звук был похож на работу «сухого» подшипника. «Этого мне только не хватало» - подумал я. Когда я залез в кабину посмотреть на приборы, то увидел, что пропала зарядка аккумуляторов. Похоже, что шкив генератора разваливался как раз в этот момент, создав подозрительный звук. Машина в это время работала, так как глушить её в такой мороз было бы неправильно. Раз перестала идти зарядка аккумуляторов, надо смотреть генератор, для этого я поднял кабину и ахнул. Ремень, вращающий генератор, висел, а шкив генератора, развалившись пополам, не вращался.

Первое, что пришло мне в голову, нельзя глушить машину пока не загрузили. Второе, где брать шкив, рабочий день кончился, и все магазины уже закрыты, а до утра аккумуляторы разрядятся. Было бы лето, заглушил двигатель и занимайся, чем хочешь. Но сейчас в -30 всё очень сильно усложнялось, так как был вечер, тёплого места для ремонта нет, а площадка на территории склада даже освещения не имела.

Опустив кабину, я пошёл к воротам прицепа, где продолжалась погрузка, до завершения которой оставалось ещё минут тридцать-сорок. Пока я ходил, у меня созрел план действий, который на данный момент был единственным. В Барнауле проживал сын моего друга Николай Пятницы Сергей, и у него была такая же машина как у меня. Немногим ранее, я помогал Сергею, когда на его машине случилась авария мотора, отправив своего водителя Игоря для доставки груза в Волгоград. Я знал, что Сергей ставил контрактный мотор, а раз так, то, возможно, у него есть генератор или шкив, и я позвонил ему. Он сказал, что генератор есть, но нерабочий и со сколом на шкиве. Или по нему ударили, или он упал, но край ручейка был отломан. Мне ничего не оставалось, как согласиться на этот, чтобы доехать до дома, и, спасибо Сергею, что он привёз его мне. После загрузки, получив документы, я поднял кабину, не глуша двигатель, снял генератор и, расстелив у кабины брезент, начал менять шкивы. Пока я занимался этим делом, Сергей не уезжал, он своей машиной освещал место, где я работал. К ночи мороз усилился, и уже стоял небольшой туман, а мои руки и я сам изрядно замёрзли. Я понимал, что мне остаётся совсем немного и работал, не обращая внимания на это. Но шкивы снять было не просто, они крепко сидели и без специального съёмника снять их не удавалось. Свой шкив я уже не жалел и, чтобы его снять, колотил молотком прямо по нему. Но привезённый с небольшим сколом шкив я жалел и снимал его очень аккуратно. Дело в том, что этот шкив был выполнен из чугуна и был хрупким. Он мог развалиться даже от небольшой трещины, тем более на морозе, просто лопнуть пополам. Но этого не случилось, поменяв шкивы и поставив на место генератор, я заглушил двигатель, натянул приводной ремень и снова завёл мотор. Зарядка пошла сразу, генератор выполнял свою функцию, но я понимал, что это на короткое время, хватило бы ремня доехать до дома. Шкиву со сколом могло ничего и не быть, но скол обязательно будет «грызть» ремень и насколько его хватит, неизвестно.

Собрав инструменты, я сказал большое спасибо Сергею и отправил его домой. После трёх с половиной часов работы я очень замёрз, и, сев в остывшую кабину, поехал домой в Бердск. Электронный градусник в машине показывал температуру на улице -37 градусов. Я проехал весь город и уже за мостом через Обь встал попить чаю и подкрепиться. За полчаса движения по городу я не успел согреться, но не это сейчас меня беспокоило, я просил ремень, чтобы он дотерпел до дома.

Домой я приехал глубокой ночью, двести пятьдесят километров ремень выдержал, и я был рад этому. Отцепив прицеп и поставив машину в гараж, я вновь поднял кабину и снял генератор. Время было четыре часа утра, но мне было не до сна, я думал, как мне лучше поступить. Можно было доехать до Новосибирска и купить новый генератор, но у меня и этот не старый, да и цена на него девять тысяч. Отдельно шкивы не продавались, возможно, они где-то валялись в гаражах, но искать их времени нет. Я решил поехать к токарям и выточить шкив из стали, в заводских условиях это пустяковая работа, даже сделать паз под шпонку-не проблема.

Два часа я всё же поспал, а утром, взяв генератор со шкивом, поехал искать нужных мне специалистов. В то время у меня была легковая машина Хонда Одисей, и я поехал на старую площадку бывшего радиозавода, где много разных специалистов. Так как у меня почти не было времени, мне прибавилось смелости и напора, ведь в это время я должен был ехать в сторону Омска. Почти сразу нашёл мастера в станочном цеху, положил перед ним генератор и сказал: «Мне нужен точно такой же шкив из металла». Чтобы мастеру было понятно, чем я занимаюсь, сказал: «Мне завтра к ночи надо быть в Нижневартовске, это больше дух тысяч километров. На изготовление его есть два часа, денег даю четыре тысячи». К примеру сказать, это половина стоимости нового генератора. Но было одно, но, последнее время в магазинах запчастей продавались генераторы с штампованными шкивами, какой у меня и развалился. Поэтому, я и не хотел иметь второй такой же и пусть будет дороже, но стальной шкив будет служить вечно. Мастер цеха посмотрел на меня и говорит: «Все станки заняты, у всех есть работа, но пойдём, попробуем тебе помочь». И мне помогли, через два часа я ушёл с новым, уже поставленным на генератор шкивом.

Когда уже в гараже я ставил генератор на место, зазвонил мой сотовый телефон, меня спрашивали: «Где я еду». Не моргнув глазом, я соврал, сказав, что всё нормально, проехал двести километров. Голос в телефоне ответил: «Позвоните завтра утром, нам надо знать, где вы находитесь». Я пообещал позвонить, и связь закончилась.

Пока я занимался ремонтом генератора, грел машину и зацеплял прицеп, прошло четыре часа с начала рабочего дня. Я спешил, понимая, что спать мне и этой ночью не придётся. Наверстать больше четырёх часов за счёт скорости не получится, тем более, что на улице мороз-35. Кроме всего прочего, мне надо пройти Новосибирск, что в рабочий день занимает много времени. За город я выехал только в районе обеда, и, настраивая себя на движение ночью, поехал в сторону Омска. Так как груза было не больше пятнадцати тонн, машина шла легко, и я ехал почти на предельной скорости. Я старался экономить время даже на еде, не говоря о заправках. Об отдыхе и думать себе не позволял и к часу ночи я был в Омске, до которого от Бердска 700 километров. На заправке в Омске я долил топлива, подкрепился сам, обошёл машину с прицепом и поехал дальше. Мороз был такой же, как и в Новосибирске, а местами был и туман. В кабине было тепло, сцепление и рулевое управление не замерзло, так как я ещё дома в гараже закрыл брезентом весь передок машины от продувания встречным потоком холодного воздуха. В кабине играл магнитофон, и я подпевал ему, разгоняя сон. А ещё я себя успокаивал, прямо вслух говорил: «Сейчас ехать лучше, меньше машин на трассе, потому что они все на стоянках». Я понимал, что к утру мне надо быть хотя бы в Голышманово, где я должен буду свернуть в сторону Тобольска, чтобы сократить дорогу, не заезжая в Тюмень. Если я позвоню оттуда, то всё будет правдоподобно, а за завтрашний день я пройду девятьсот километров до Нижневартовска. Мороз в эту ночь не спадал, над дорогой висел туман, поэтому скорость была небольшая, но в восемь часов утра я приехал в намеченное место. Это была вторая ночь, которую я не спал, не считая два часа вчерашним утром. Когда я вышел на улицу освежиться и осмотреть транспорт, попытался вспомнить, сколько раз я выходил на улицу за время движения от Омска и сбился со счёта, ни чай, ни кофе мне не лезли, я не мог на них смотреть.

Позавтракав в Голышманово, я поехал в Тобольск, до которого двести восемьдесят километров. Не успел я свернуть с основной трассы, зазвенел телефон, меня спрашивали, где я

еду. Бодрым голосом я сказал: «Прошёл Голышманово, всё в порядке». «Хорошо, вас ждут, на ночь запустят на территорию, а выгрузят следующим утром». Сказав в трубку телефона, что я их понял, подумал: «Хорошо, что не надо врать, мной довольны, я в графике движения, а выплюсь сегодняшней ночью». К десяти часам по Новосибирскому времени я был в Нижневартовске, меня запустили на территорию предприятия, показали где встать, на этом мой путь закончился. Правильно было бы осмотреть транспорт, но честно сказать, мне не хотелось даже слезать с места, я очень устал, хотел есть и спать. Чтобы слезть с сиденья, мне пришлось спросить себя: «Долго ты собираешься сидеть? Готовь ужин, врежь соточку и ложись спать, время-то идёт».

Зная цену времени, я быстро встал с водительского кресла, пересел в пассажирское и начал готовить ужин. Несмотря на позднее время, я решил поджарить картошки. У меня были пельмени, это было бы быстрее, но за ними надо было выходить на улицу, а мне этого сейчас не хотелось. Я достал из пакета мытую картошку, почистил, и через несколько минут она жарилась с луком в сковородке, которая стояла на газовой плите, а пар и лишние запахи улетали в верхний люк кабины. Приняв сто граммов под жареный картофель, я был удовлетворен тем, что сделал за эти двое суток. После ужина убрал все кухонные принадлежности, помыл сковородку и принялся расстилать постель на спальнике. Перед сном не забыл осмотреть все приборы, добавить оборотов двигателю, задав нужный режим работы обогревателю кабины. Электронный градусник показывал температуру на улице -43. Ложась спать, я думал, чем меня будут завтра выгружать, мне очень не хотелось сдвигать крышу прицепа, ведь её надо греть, чтобы не поломать. Скажу вам, это очень трудоёмкий процесс на таком морозе, если её не нагревать лампой, то прорезиненная материя просто ломается. Выгружать через ворота долго, легче открыть борта прицепа, немного подогреть лампой боковой тент и, сдвинув его, снимать груз. Не успев обдумать все предстоящие дела, я уснул.

Мне часто приходилось ночевать на территории предприятий, которым я привозил груз или забирал его, это был самый лучший вариант, который придавал уверенности и спокойствия. После тысячных перегонов с бессонными ночами был очень крепкий сон, и не всегда услышишь, как стучат по кабине, не говоря про то, как открывают ворота прицепа. Позже, со мной такое было не один раз, когда проснувшись, я видел открытые ворота прицепа и даже разрезанный тент. Дорожные жулики способны на всё, лишь бы украсть.

Утром я встал раньше, прибрался в кабине, попил чай, а градусник показывал — 45, и стоял густой туман. Про себя я подумал, хорошо бы увидеть грузчиков, узнать у них, как проще можно выгрузить груз. Я начал осматривать территорию, надеясь увидеть людей, и мне повезло, я увидел двух мужчин, спешащих на работу. У них и спросил: «Где найти грузчиков?» «Пошли с нами» -сказал один из них, и я вошёл с ними в гараж. В гараже они подвели меня к ответственному за выгрузку, с ним я и согласовал порядок выгрузки, предложив ему мой вчерашний план. Он со мной согласился, и я пошёл открывать бок прицепа. Пока я открывал борта, лампа грелась и, забравшись в прицеп, начал прогревать верх левого тента. Даже слегка прогретая штора гнулась, и я открыл больше половины прицепа. На морозе всё трещало и скрипело, когда ребята при помощи погрузчика начали выгрузку.

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.