ISSN 0012-6756

ДРУЖБА НАРОДОВ



- *Равиль Бухараев*
  Тень Тамерлана
  Булгарская поэма
- *Андрей Житинкин*
  Житинский
  Маленький роман из длиннот
- *Александр Хургин*
  Рассказы
- *Алексей Малашенко*
  «Взлетные огни аэродромов...»
- *Андрей Столяров*
  Герой нашего времени



11'2014

Алексей Малашенко

Взлетные огни аэродромов...

Это, как вы догадались, из «Надежды» в исполнении Анны Герман. Песня осталась, а тех заманчивых огоньков больше нет и не будет. А ведь были времена, когда даже в самых крупных аэропортах подолгу стояли под звездным небом у трапа самолета, чем-то похожего на живое существо. Еще его очеловечивало приглушенное бормотание двигателей. Вы и самолет приноравливались друг к другу, знакомились, вам предстояло проделать вместе неблизкий путь.

Нынешним летом показывают по телевизору «Я шагаю по Москве», и в самом начале — аэропорт, может, «Шереметьево», может, «Внуково». Герой сходит с самолета и куда-то идет. А из стеклянных дверей появляется девушка в белом платьице, пританцовывает, говорит, что кого-то ждет и ей хорошо. Тем временем камера показывает самолеты — сплошные Ту-104. Они стоят в ряд, как истребители. В 1963-м они были символом советского процветания. Их вид поднимал настроение. Памятник этому самолету в 2006 г. поставили на повороте с Киевского шоссе к «Внукову». Скромный, но пронзительный монумент. Самолет подняли на постамент, и стало видно, какой же он маленький. Два десятка окошек, внутри узкий проход, багажные сетки над креслами — и все. Мне, когда я первый раз вошел в этот лайнер в шестьдесят шестом году, он казался гигантским. В 1956-м Лондон был ошеломлен Ту-104, на котором ради посрамления империалистов прилетел в столицу Британии глава СССР Никита Сергеевич Хрущев. Америку Хрущев пытался поразить колоссальным по тем временам Ту-114. Я этот самолет видел только издали, а что там у него внутри, не знаю.

Ил-18-х в фильмах почти не показывали. Хотя они-то тогда и были главными лошадьми «Аэрофлота». Обаятельный, чуть курносый нос, четыре винта, которые вызывали уважение и доверие! Когда выпадала удача сидеть возле иллюминатора с видом на эти винты, я с замиранием сердца наблюдал, как они медленно, невзначай начинают шевелиться, а потом вдруг внезапно раскручиваются, и уже не видно лопастей, а слышится лишь гул. Разве можно сравнить эстетику винта с соплом реактивной, пустой внутри турбины?

На мой возраст пришлись и начало, и конец самых знаменитых советских пассажирских лайнеров. Я лыбился при куплете на мотив похоронного марша «Ту сто четыре самый лучший самолет...» Страшно было узнавать о падении или пожаре именно на Ил-18-м. В 1972 г. в каирском аэропорту я видел, как

несчастный «илюха» садился на двух движках. Тяжкое впечатление производили обгоревшие трупы «Илов» в «Домодедово», в «Шереметьево». «Илы» вымирали долго и мучительно. Уже существовал запрет на их использование, но умельцы продолжали латать на них дыры, и самолеты не только поднимались в воздух, но даже садились.

В году, кажется, 2003-м, когда мы приземлялись в Анкаре, я увидел выкрашенный в сине-белое живой, действующий Ил-18 и, честное слово, улыбнулся этому самолету, как приятелю.

Давно ушли с работы стройные, но пожиравшие керосин Ил-62, страна почти избавилась от тесных и душных Ту-154 и Ту-134. Кончаются Ан-24. Порхают только Як-42. Изобрести ему устойчивую замену не получается, завозить импортные — себе дороже. Вот они, спотыкаясь и падая, и продолжают работать на износ. Летим на «Яке» из Иркутска в Братск, заходит в салон командир экипажа: «Ну что, самоубийцы, все собрались?» С этой шуткой-поговоркой и взлетели.

Конечно, тот, кто летает старыми самолетами, да вообще самолетами, не самоубийца. Рискованно ездить даже в лифтах, а уж про машины и говорить нечего. Однако «самолетный страх» существует. Можно его разделить на: а) страх безотчетный, как в темной, пустой квартире; б) боязнь высоты; в) боязнь катастрофы. Я в аварии не попадал, но «внештатные ситуации» случались. В 1976 г. под Веной у Ил-62 не выпускалось шасси, и мы долго колесили по небу, не догадываясь о причине кружения. В 2002-м в киргизском Оше самолет Ан-24 вообще не заводился — сдох аккумулятор, потом что-то отвалилось. Потом, стоя на трапе, пилот обратился к кому-то на улице, но так, что было слышно внутри: «Я его не поведу, я не убийца». Кончилось тем, что Ан-24 заменили на Як-40, который не только завелся, но взлетел и даже умудрился приземлиться по месту назначения — в городе Жалалабаде.

Пожалуй, единственный серьезный эпизод случился в 2010-м при посадке в Ереване. Наш аэробус уже почти коснулся земли, когда моторы вдруг неестественно взревели, и машина чуть ли не свечкой взмыла вверх. Стюардессы исчезли, не услышали мы и ласкового голоса, поучающего, как вести себя в аварийной ситуации. А она была точно аварийной. Реакция людей оказалась (для меня во всяком случае) неожиданной: пассажиры, большинство из которых составляли мужчины старшего возраста, стали молиться. Кто-то целовал внуков. Никто не кричал, не звал стюардесс. Все кончилось так же внезапно, как и началось. Аэробус перестало трясти, он выровнялся, и мы спокойно сели. На все про все ушло минут десять. Выходя, я не удержался и спросил у стюардессы, что это было? Она ответила — ничего.

Ее ответ по-армянски шедшей за мной пассажирке был более пространным.

— Что она вам сказала? — не удержался я.

— Она сказала, что сегодня у меня второй день рождения...

Был и еще один инцидент, который я упоминаю только как предупреждение особо боязливым. Летим «Эр-Франс», садимся в «Шереметьево», самолет хлопается о землю так, что мне на голову вываливается кислородная маска. Не больно, но чувствительно. Сосед-француз сказал, что за стресс я могу подать в суд на компанию и слупить с нее энную сумму в евро. Я пожалел «Эр-Франс», но всех на всякий случай предупреждаю: если вас стукнет по голове кислородная

маска, то это не обязательно разгерметизация. Это... а черт его знает, что это, французская безалаберность, что ли.

Сталкивался я и с отечественной безалаберностью. 1972 год, лечу над Туркменистаном на Ан-24 из города Мары в Ашхабад. Взлетаем, с потолка прямо на меня ползет дым с легким электрическим привкусом — ну, это когда горят провода. Зову стюардессу. Шмыгаю носом и тычу пальцем вверх:

— А... вот... видите?

— Да у нас это каждый раз, — и она юркает за шторку.

Я бы, наверное, и возмутился, но с нами летела коза. Ее затащили по трапу и поставили в проходе в начале салона. Всю дорогу коза блеяла, иногда из нее сыпались шарики. До дыма ли тут?

Одно из чудес полета — вид из иллюминатора. Но не на землю, даже не на облака, причудливость которых уже тысячу раз описана, а всего лишь на самолетное крыло. Оно — на расстоянии вытянутой руки, кажется, что можно дотронуться до всех этих заклепок, винтиков, лючков. Можно даже представить на секунду, как ты сидишь на крыле, свесив ноги. Но сразу спохватываешься: ты здесь, внутри, за непроницаемой обшивкой, а они там, снаружи, летят и летят, обдуваемые ветром при температуре минус 50. Они от тебя в двух шагах, но это самый недоступный кусочек мира. В одном американском детективе некто посмотрел в иллюминатор и увидел, что на крыле сидит дьяволенок. Ей-богу, у меня перехватило дыхание от этих кадров.

Были времена, когда вы провожали и вас приходили провожать. И стоя на балюстраде в том же старом «Шереметьево» или тоже старом пражском «Рузине», вы (вам) могли в последнюю минуту помахать рукой. Существовал интимный обряд аэродромного расставания.

Теперь большие аэропорты стали фабриками по сортировке пассажиро-человеческого продукта. Оно и неизбежно. Сколько народу летало раньше — и сколько летает теперь. В шестидесятые тех, кто никогда не летал, было больше, чем тех, кто поднимался в воздух. Теперь не познавшие прелестей полета выглядят белыми воронами. Самолетное путешествие для широких масс стало рутиной, утратило свое обаяние. Последний удар по романтике нанесло появление в крупнейших аэропортах «рукавов», которые всасывают тебя в самолет и выплевывают из него. Если «рукавов» в аэропорту не хватает или он слишком разбросан по местности, в качестве пытки используется автобус. Раньше автобус просто довозил пассажира до самолета или обратно. Путь был короткий — иногда метров двести, которые можно было преодолеть и пешком. Теперь автобус колесит по одному ему ведомому маршруту с остановками, обозначаемыми непонятными знаками B2, A3-2, C2-3 и так далее. Иногда для того, чтобы добраться от A1 до A2, он объезжает вокруг всего размером с небольшой город аэропорта. Особенно «весело» кататься на автобусе, если предстоит пересадка, а твой самолет и так сел с опозданием на час. Прилетаю в Париж на полтора часа позже расписания, наш «рукав» занят, ждем, когда подадут к трапу автобус. Подали, поехали, причем так, что память подсказывает известную чеховскую ремарку об удивительной способности русских возниц сочетать медленную езду с выматывающей тряской. Однако наш водитель отнюдь не русский, а алжирец. Когда до моего вылета оставалось минут 20, наш автобус наконец притормозил у входа в A2, но дверь оставалась закрытой — подрулить к самому входу мешал

другой автобус. Я умолял шофера в порядке исключения выпустить меня, но он раздраженно отвечал, что здесь не положено. И только когда я послал его матом на качественном алжирском диалекте, он, видимо, от изумления нажал на какую-то кнопку, и я выпорхнул наружу. До самолета, хоть и самым последним, я добрался.

Во «Внуково» в бесконечные годы его реконструкции и расширения длительные автобусные променады стали эпидемией. Однажды, возвращаясь из Нальчика, я провел во внуковском автобусе 24 минуты чистого времени. Было такое ощущение, что он нарочно демонстрирует умение «делать змейку», объезжая каждую попадавшуюся на его пути самолетную стоянку. А как тянутся автобусные версты в аэропортах Дохи (столица миниатюрного, но невероятно богатого государства Катар) и Дубая (Объединенные Арабские Эмираты)!

То ли дело электрички, которые не кружат, как партизаны по белорусским лесам, а пересекают взлетные полосы под землей. Они управляются не машинистами, а чем-то электронным, и весело, стоя в первом вагоне, смотреть, как поезд без машиниста лихо причаливает к пустому перрону.

Однако порой можно нарваться и на электричке. По дороге из Нью-Йорка в Майами, в Атланте, я перепутал номера поездов и уехал в противоположную часть аэропорта. Пока бегал и суетился, мой самолет улетел. На миг показалось, что наступил конец света, во всяком случае, лично для меня. У информационной кабинки, путаясь в словах, я принялся объяснять свою драму. Меня переправили к стойке компании Delta, там сообщили, что следующий рейс через час. Я вновь зачем-то попытался рассказать, что произошло, и чуть ли не пообещал купить новый билет. Но на меня уже никто не обращал внимания. Никто не удивился и когда я входил в самолет. Потом доводилось отставать от самолета в Нью-Йорке, в Лондоне, еще где-то, но это уже не казалось столь безнадежным.

Чем вообще запоминаются аэропорты? Да хотя бы едой, или даже тем, *как* там доводилось есть. В Усть-Каменогорске в 1998-м, когда мы возвращались с какой-то конференции, самолет сильно опаздывал. Его вообще могло не быть по не зависящим от нас причинам. Самое страшное, что в этом пустом усть-каманьском (Усть-Каменогорск местные зовут Усть-Камань) аэропорту было закрыто все, включая рассадники алкоголизма.

Но у меня с собой был копченый конский хвост, который я вез домой на ужин. На хвост коллеги покушались давно, но я берег добычу для семьи — копченый хвост в тот момент был залогом семейного консенсуса. Мы не мусульмане, но конину любим. Кстати, конская колбаска с яичницей — объедение. В общем, хвост я берег. Но появилась водка. В дороге водка именно появляется, прорастает, словно подберезовик в июньской траве. Короче, я предал семью, мы закусывали хвостом, который с коллегой Панариным долго ломали для всей честной компании. Какой это был ужин в скверике усть-каменогорского аэропорта! Кончик хвоста до дома я все-таки довез.

А какой борщ я съел в 1978 г. в ресторане аэропорта Уфы! Не борщ, а изысканнейшее блюдо, с каким не сравнимы даже обожаемые мной корейские, сингапурские, вьетнамские и китайские супы. Наверное, тогда я был очень голоден и уж точно лет на 30 моложе, но уфимско-аэропортовский борщ не забуду никогда.

Отступление: в 1957 г. папа с мамой возили меня, шестилетнего, в

крымский город Гурзуф. В те послесталинско-хрущевские времена я болел животом, и родителям пришлось кормить сынулю и самим кормиться в домашней подпольной столовой (частный бизнес в Крыму вовсю процветал). Была комната с выкрашенными в серый цвет стенами, вареная картошка, вареное мясо, которое я с той поры ненавижу, помидоры, под потолком болтались клейкие коричневые ленты, на которых доживали свой век неопытные мухи. Родители страдали от вкусового и эстетического безвкусья еще больше, чем я. Но терпели.

Освобождение пришло внезапно. Как-то вечером на пляже мне захотелось есть. И вдруг отведавший домашнего вина папа вызвался меня накормить. Мама махнула рукой, а отец повел меня в пляжную столовую (ровесники поймут, а прочим объяснять бесполезно, чем там кормили), которая только что закрылась. Открыть ее ради единственного голодного сына мог только папа. Из гигантского — в нем вполне можно было утопить человека — котла мне в очень большую тарелку слили финал дневного борща. Я его с наслаждением проглотил и... после этого никогда больше желудком не страдал.

Простите, увлекся, забыл, что не о борщах пишу, а об аэропортах. Летел я в город Хиросиму в веселой компании, состоявшей из Александра Гинзбурга, замдиректорствовавшего в одном из академических институтов; думского депутата, врача по специальности Сергея Колесникова и нашего посла (1991—1998гг.) в Париже Юрия Алексеевича Рыжова[1]. Пересадка была в Сеуле, в огромном аэропорту (сейчас таких много, а тогда было мало), по потолкам которого струились алюминиевого цвета трубы и который походил и на швейную фабрику, и на аквапарк. Пересадка была долгой. Мы послонялись под этими трубами, нас не вдохновила местная пища, которая к тому же показалась дороговатой. Тоскуя и уже ощущая тревожный аппетит, поднялись по узкой лестнице на второй этаж и оказались в полутемном помещении с низкими столиками. То был бар — совершенно пустой и неуютный.

Усевшись вокруг стола, мы предались воспоминаниям, как каждому из нас во время оно доводилось есть на газетке «два кусочека колбаски», запивая ее захваченной из дома водкой. И тут вдруг выяснилось, что у каждого из нас с собой что-то было — и бутылочка, и хлебца кусочек, и колбаска, и еще что-то. Кто-то достал огурчик. Не было, как водится среди россиян, стаканов. Но их Юрий Алексеевич, пустив в ход свое дипломатическое мастерство, добыл у бармена. Колесников и Саша Гинзбург расстелили газетку, положили на нее скромную снедь, автор этих строк распечатал бутылку. Наверное, участники сеульского пиршества и забыли про это невеликое событие, но тогда, в Сеуле, на газетке, — то было чудо человеческого дружества.

Самое грустное воспоминание от тель-авивского им. Бен-Гуриона. Года три тому назад возвращались мы с женой из Израиля. Черт меня дернул взять билеты на субботу. Быстро выяснилось, что у них в субботу поесть — что в грозненском аэропорту в священный месяц рамадан водки хлебнуть. Короче: хочется горячей пищи, а ее нет. Находим пресловутый «макдональдс». Покупаем кошерный биг-мак и откусываем. То, что после этого я не стал антисемитом,

[1] Легенда гласит, что Ельцин предложил Рыжову пост вице-премьера, но Ю.А. отказался. Ну почему, черт возьми, порядочные люди уходят из «большой политики»?

можно объяснить только выпестованным в детские годы советским интернационализмом.

К Бен-Гуриону (аэропорту, не человеку) осталась и еще одна претензия, куда более серьезная. Летел я оттуда в Милан, и не чем-нибудь, а уважаемой компанией «Ал-Италия». Две бдительные молоденькие бен-гурионовки долго обшаривали мои полные чемоданы — из Милана предстояло ехать в Венецию, оттуда еще куда-то, а в конце — в Вашингтон, так что шмоток было достаточно, — и, зыркнув не ослепительной улыбкой, отпустили. Уверенный после того обыска в абсолютной безопасности полета, я сомкнул в лайнере очи и сразу заснул. Проснулся уже при посадке под гром аплодисментов. Аплодировали сидевшие вокруг пожилые американки. И не летчику, посадившему самолет, а мне — за исключительно артистичный храп. Польщенный признанием своей артистичности, я отправился забирать багаж. Но его не было. Тех двух чемоданов я в жизни больше никогда не встречал. Незачем рассказывать об ощущениях человека, лишившегося вдруг всего — кроме паспорта и, славу богу, кошелька.

Лучше скажу о том, сколь важна в чужом холодном аэропорту мужская дружба. Спустя три часа в миланском аэропорту «Мальпенса» сел московский рейс, на котором на ту же, что и я, конференцию прибыло еще двое российских участников, среди них уже упоминавшийся Сергей Панарин, ну очень авторитетный ученый из Института востоковедения и по стечению обстоятельств умный и добрый человек. Мы встретились на улице у самого выхода. Только начал я рассказывать о своем горе, как Сережа, не говоря ни слова, протянул мне почти полную бутылку «Джонни Уокера». И знаете, после трех глотков все как-то стало забываться.

Впрочем, водятся за Сергеем и грешки. Летим в Алматы — еще до 11 сентября 2001 г., зато уже идет первая чеченская война. Проходим спецконтроль, он оборачивается к пограничникам, кивает на меня и говорит: «Вы его получше обыщите, а то, небось, опять с пистолетом». Пограничник был парень не промах: «Я вот сейчас тебя обыщу...» Парня можно было понять — сколько таких шуток за день он слышал.

После взрыва Торгового Центра в Нью-Йорке в аэропортах стали шерстить основательно, с применением всех возможных технических средств. Очереди на досмотрах, выдергивание брючного ремня, спадающие джинсы, извлечение из сумок компьютеров, из карманов — кошельков, зажигалок, отбор лекарств в излишне больших бутылках — вызывают, так сказать, бытовую ненависть к террористам. Если к раздраженной очереди подвести бенладенообразного человека и сказать «вот он — причина ваших предполетных мучений», то его задушат ремнями, забьют ботинками, заставят выпить все отобранные жидкости, включая неосторожно оставленные в сумочке дамские духи.

Обыскивают везде одинаково. В последние годы главное различие состоит в том, надо ли снимать обувь. Это, пожалуй, самое утомительное занятие. Как-то раз в бакинском аэропорту им. Гейдара Алиева я, чтобы не стаскивать мокасины, тяжело захромал и... меня пропустили в обуви. Этот номер не прошел в аэропорту «Трибхуван», что в столице Непала Катманду. Там самый последний обыск происходил у самого трапа самолета, то есть уже тогда, когда всякий нормальный пассажир уверен: все испытания позади. Мне не привыкать к строгостям, но свирепость на лице офицера была пугающе неподдельной.

В Америке вскоре после 11 сентября помимо обычных мер безопасности был также введен «выборочный контроль». Это когда уже после всех обысков и прощупываний из пассажирской массы неведомо по какому принципу выдергивают еще человек 10 и повторяют процедуру. Я «попадал под раздачу». В Бостоне нас построили словно перед казнью, двое людей в форме прошли вдоль строя, и мне почудилось, что вот-вот раздастся «партизанен, комиссарен унд юден, аллес форвертс!». Однако на этот раз обошлось.

Тогда в Бостоне вспомнился город Курск. Пассажиров Як-40 там тоже выстроили вдоль белой стенки и обыскали. Было это в феврале года 1977-го. В те времена слово «терроризм» ассоциировалось разве что с российскими народовольцами. Аятолла Хомейни только мечтал об исламской революции, Чечня именовалась Чечено-Ингушской АССР, Шамиль Басаев учился в седьмом классе, а Бен Ладен налаживал строительный бизнес. Что тогда искали в аэропорту Курска, сказать не берусь, но ощущение чего-то непонятного, скорее нелепого, чем страшного, сохранилось. Поинтересоваться у курских милиционеров тогда никто не отважился; обыскивают — значит, так надо.

К терроризму существует два подхода. Первый — бытовой: взорвать, захватить могут кого угодно, только не тебя. Что 11 сентября, что московская Дубровка для большинства граждан-обывателей — жуткий театр, где ты зритель, а не участник. Это можно понять: такая позиция есть самозащита. Второй подход — осознание реальности террористической угрозы, косвенное участие в ее предотвращении. Конкретно это заключается в терпении в очередях на спецконтроле, готовности указать на нечто странное, подозрительное. На наших глазах терроризм индивидуализируется. Нынешний террорист может выступать не от имени какой-то организации, а от собственного имени. Андер Беринг Брейвик, расстрелявший в 2011 г. в Осло 77 и ранивший 151 человека — типичный тому пример. Причиной теракта может оказаться и обида на весь мир, и ссора с женой...

Помните знаменитое карлмарксово «призрак бродит по Европе, призрак коммунизма»? Призрак терроризма, даже не призрак, а терроризм собственной персоной бродит по всему миру. Накал борьбы с терроризмом в XXI веке неожиданно выявлял среди людей чуткие души, способные наплевать на антитеррористическую кампанию и прийти на помощь попавшему в беду авиапутнику. Лечу из Гонолулу в Лос-Анджелес. Лечу 7 часов и «кофий пью без всякого удовольствия»: на Гавайях рейс задержали часа на полтора, а мне до Москвы две пересадки, первая из них в этом самом Лос-Анджелесе. Сели, взял багаж, до нью-йоркского рейса сорок минут, из которых половина приходится на местный автобус. Выясняется, что водители автобусов бастуют. Именно сейчас, когда я опаздываю. Вспоминаю молодость и ловлю «попутку». Самую настоящую «попутку» (такси тоже не видать), прельстив чернокожего водителя червонцем (по местному десять долларов). Добираюсь до места минут за десять до отлета: впереди — паспортный контроль, сдача багажа и все та же секьюрити. Ставлю на пол чемодан. Все. На сегодня отлетался.

Мимо ступает высокая, изумительно красивая негритянка в форменной одежде. Я преграждаю ей дорогу и пытаюсь объяснить свою ситуацию. При слове «Москва» в ее глазах вспыхивает огонек понимания. Она улыбается, делает рукой приглашающий жест и ведет за собой. Весь марш занимает минут семь, может, десять. И не по этапам — паспорт-багаж-секьюрити, а напрямик в

самолет. «Из тысяч лиц узнал бы я девчонку, но как зовут, забыл ее спросить...» В советском оригинале речь шла о мальчонке, а действие происходило во время войны, имеется в виду Великая Отечественная.

В наше мирное время, пока шли чеченские войны, мне доводилось пользоваться грозненским аэропортом, который одно время, кажется, носил имя Джохара Дудаева. Что запомнилось? Да ничего, слишком много было тогда иных, более запоминающихся впечатлений. Но все же. В первую чеченскую поездку в качестве сувенира решил захватить с собой в Москву боевые патроны и рассовал их по карманам. Дуракам закон не писан. Естественно, на контроле их отобрали. Молодой человек вежливо пояснил, что это запрещено и граничит с уголовщиной. Я извинился и честно обещал больше патроны в самолет никогда не брать.

В 1995 г., когда я поднимался по трапу, раздался взрыв. Рвануло метрах в ста от самолета. В сторону взрыва повернул голову только я один. Возможно, взрыв был не столь близко. Привычка? Но за то, что ни один из поднимавшихся по трапу не повернул головы, отвечаю. Сейчас тамошний аэропорт — с иголочки. В VIP-зале — сад с попугаями, некоторых гостей, как только они ступят на землю, встречают танцами. В то, что Грозный 15 лет назад походил на Сталинград, не верится.

И коль зашла речь о Чечне, не могу не вспомнить про случайную встречу в стокгольмской «Арланде» с Анной Политковской. Возвращались с какой-то конференции, она долго искала в duty free духи для своей мамы, потом пили кофе, она много рассказывала о своих приключениях, а я вдруг брякнул:

— Аня, ведь так вас скоро убьют.

— Я знаю, — ответила она.

Через несколько дней ее убили.

Общая, как теперь выражаются, глобальная проблема аэропортов, а с 2004 г. и самолетов — запрет на курение. Раньше, бывало, летишь — густые, изысканной архитектуры облака, усыпляющее гудение движков, ожидание перекуса, плавный приезд самого перекуса — рыбка, салатик, горячая пища, именно пища, а не резиновый чикен (то есть цыпленок). Порядочные компании вроде «Скандинавиан», «Свисс Эйр» (ныне покойная), бельгийской «Сабены» (тоже почила в бозе), голландской «KLM» угощали бесплатным алкоголем. Выпил до, выпил после, глотнул чайку и... закурил. Только представьте себе, где-нибудь над Гренландией или Тобольском (красивый город даже с высоты 10 тыс. км) вынимаешь из пачки неизмятую еще сигарету, бросаешь взгляд за окно и... Легкий, не обидный ни для кого дымок вьется к самолетному потолку, справа в кресле пепельница. Дымок тает быстро. Им не задохнешься, не отравишься. Некоторым некурящим пассажиркам он даже нравился.

Сначала курильщиков задвинули в хвост, но то было только начало катастрофы. Курить запретили везде. 5-6, 7-9-11 часов без сигареты — уже испытание. Да еще претендующий на ласковость, даже интимность противный голос напоминает, что в туалетах стоят какие-то датчики, которые мигом обнаружат нарушителя.

В аэропортах некурение переносится болезненнее, чем в самолетах. Ожидание чего бы то ни было, даже смертной казни, наверное, настойчиво требует сигареты. У Чехова в рассказе «Новогодние великомученики» замечено, что

лучше ждать пять часов поезда на морозе, чем минуту перед рюмкой водки. Вот и мечешься по нью-йоркскому JFK, по франкфуртскому, а с 2010 г. еще и по пекинскому аэропорту в поисках курящего закутка. А его нет как нет. Я оказался в JFK спустя несколько месяцев после запрета, еще не зная о случившемся. Долго бродил по тамошним коридорам, а потом спросил у африканской внешности дамы в униформе, где здесь гетто для курящих. Дама, не говоря ни слова, открыла служебную дверь за своей спиной и, указав глазами на улицу, сказала — там.

— А как попасть обратно?

— Я подожду.

Она подождала. В такое трудно поверить. Но это действительно было.

Не все аэропорты пошли на антитабачную подлянку. Кое-где курилки остались, а кое-где, в вашингтонском «Даллесе», например, даже открылись. Правда, иногда возникает чувство, что некоторые курительные комнаты отданы на откуп садистам. Кажется, в Цюрихе в курилке не работала вентиляция. Если бы шутки «хоть топор вешай» не существовало, она вполне могла бы появиться именно там. В Дубае курилка походила на тюремную клетку с решеткой на улицу.

Самая большая неожиданность ждала в бейрутском аэропорту имени Харири. Курить дозволялось только в VIP-зале. Приглашения туда у меня не было, да и найти этот зал я так и не смог. Зато в каком-то закутке набрел на миниатюрную барышню с восточными глазами. Барышня курила. Рядом струился унылый фонтанчик с питьевой водой, вокруг на полу валялись окурки. Я вопросительно посмотрел на девушку — она кивнула. Несколько минут мы курили вместе, потом она побежала по делам. После ее ухода я еще пару раз затянулся, пугливо оглядываясь по сторонам. Никто не подошел, не вызвал ни полицию, ни пожарных.

Теперь о том, в каком аэропорте что покупать. Сыр — в амстердамском «Шипхоле», можно и в миланском «Мальпенса». Рыбу — в стокгольмском «Арланде» и в аэропорту «Гардермуэн», в Осло. Шоколад — в брюссельском «Завентеле». Вино — лучше гранатовое — надо везти из ереванского «Звартноца», ракию — из любой воздушной гавани Турции, из Варшавы — «зубровку», хорошее виски — из «Хитроу», к тому же там часто бывают всякие выгодные «акции». И... и я еще подумаю.

Ага, вспомнил, хорошую казахстанскую водку можно закупить в Алматы и Астане. Трудность в том, что на кредитные карточки и евро-доллары ее там не продают, поскольку это запрещено правилами Таможенного союза. Есть такая контора, куда вошли Россия, Казахстан и лукашенковская Белоруссия. Других желающих не нашлось. Не знаю, кому какие экономические выгоды это принесло, но вот товары в duty free гражданам из стран ТС теперь продают из-под полы. «Вы принесите свой пакет, я вам туда быстро все положу», — прошептала мне не разбирающаяся в вопросах евразийского сотрудничества продавщица в Астане.

Черная икра есть везде. Говорят, что самая вкусная — в Тегеране. Не знаю, не пробовал. Зато в 1972 г. при транзитной — из Ашхабада в Москву — посадке в сморщенном, с земляным полом аэропорту г. Красноводска (ныне Туркменбаши) мужчина в серой одежде предложил купить алюминиевый бидон с паюсной

икрой за пять рублей (молоко тогда стоило 16 и 32 коп., а авиабилет до Ленинграда 11 руб.). В кармане у меня лежала только трешка, про которую тогда ходил антисоветский анекдот — «маленькая, зелененькая, шуршит, но не деньги». На трешку продавец не согласился, и я остался без икры.

Но Тегеран удивляет отнюдь не икрой В конце 1990-х — начале 2000-х самое интересное происходило при подлете к столице Исламской республики и при вылете из нее. При взлете и при посадке салон наполнялся легким шуршанием. При подлете к Тегерану стюардессы и российские пассажирки принимались укутываться в платки (иранки к тому времени в них уже укрылись). Стюардессы делали это привычно, профессионально, многие пассажирки раздраженно и не совсем умело. В воздухе витал вопрос — почему мы должны соблюдать их традиции?

— Да потому, — попытался урезонить я свою уже немолодую, но еще не старую соседку, — что здесь в семьдесят восьмом — семьдесят девятом годах случилась исламская революция.

— Но я-то при чем, с какого я боку к их революции?

Тут Ту-154 нырнул носом, и мы устремились вниз.

Когда сели, наступала ночь. До города дорога долгая, часа два, и после самолета, конечно, больше всего хочется на боковую. Но не таков бдительный революционный Тегеран, чтобы ни за что ни про что вот так отпустить иностранцев, даже если они прибыли на весьма высокопоставленную конференцию, а жить будут в резиденции Министерства иностранных дел. У меня и моих коллег отбирают паспорта и ведут в VIP-зал, куда затем доставляются и наши чемоданы. Рассаживаемся вокруг низкого полированного стола в глубокие кресла. Разносят крепкий чай. Время замедлилось, а потом и вовсе остановилось. Что можно делать больше часа с паспортами иностранных гостей? Приносят вторую чашку чая. Слава аллаху, можно выйти на улицу и покурить. Пока ты куришь, тебя пристально рассматривают два случайно вышедших вместе с тобой человека. Три чашки чая, три сигареты — путь свободен. Освещенные грустной, словно она навечно привязана к аэропорту, луной, рассаживаемся по чопорным машинам. Аэропорты почти всегда покидаешь с чувством облегчения, но тегеранский особенно.

Был также и обратный рейс Тегеран—Москва. Тут шел обратный процесс. Бортпроводницы сбросили платки, едва загудели моторы на взлете. А иранки, не все, правда, стали избавляться от исламской традиции уже перед посадкой в «Шереметьево». И делали они это с явным удовольствием — и то сказать, было начало 2000-х, время правления либерального президента аятоллы Хатами, когда появилась надежда на избавление от исламского революционного синдрома. Судя по распространившемуся в салоне коньячному аромату, мужья персиянок на это точно надеялись.

Сложные у меня отношения с аэропортами. Но один раз аэропорт — амстердамский «Шипхол» стал для меня домом. Лечу в Эдинбург на конференцию со странным названием «Imaging Freedom, Negotiating Dominion», придуманную в тамошнем Университете Св. Андрея. Сначала все было хорошо. В «Шереметьево», как водится, встретил знакомых — Юру Вяземского (помните, «Умники и умницы»?) и жену его Таню, с которой учился в одной некогда

знаменитой, а ныне канувшей в Лету спецшколе № 2. Они — во Францию, у меня — пересадка в Амстердаме. Вышел и вдруг читаю: рейс на шотландский город Эдинбург — «cancelled». Подошел к высокой, во всем голубом голландке, спрашиваю, в чем дело. А она мне вопросом на вопрос: а вы не знаете? Облако грядет из Исландии...

— Какое еще облако?

— А такое. В Исландии вулкан — она произнесла непроизносимое слово — извергнулся. Из-за его дыма теперь никакие самолеты не летают.

— А когда полетят?

— Не знаю.

Никто этого не знал. Скоро отменили все рейсы, кроме как на Америку, Китай и Японию, и стало замечательно глухо. Застывший аэропорт. Никому не нужные самолеты. Железный хлам. Торчат их беспомощные куриные хвосты. Над аэропортом глазеет яркое бессмысленное солнце. Оно врет, что все хорошо. Там, за его лучами, ползет на нас с вулкана Эйяфьядлайекюдль (это слово способны выговаривать только 0,005 проц. землян) гадкое облако.

Ужастики про падающие на Землю астероиды и наступление очередного глобального обледенения не так уж смешны. Какой-то вулканишка, ерунда, а Европа заглохла. «В связи с извержением вулкана в Исландии, — гундит на четырех языках радио, — все рейсы отменены вплоть до особого сообщения». Хрен его знает, когда это сообщение будет. Может, никогда.

Какие террористы, какие революции! Бог чихнул. Под этот чих попали мусульмане, христиане, куча буддистов, синтоистов и атеистов. Людская беспомощность перед Ним — зовите его хоть Аллахом, хоть Христом — налицо.

В амстердамском «Шипхоле» собралась вся мировая антропология. Вы бывали в Вавилоне? Я в нем провел три дня. В большинстве своем люди просто улыбаются. В курилке какой-то ушастый мерзавец надрывается — мол, мы отсюда вообще никогда не выберемся.

От бессмысленного гуляния по длинным коридорам наступает одурение. Куда идти? Естественно, в бар, Murphy bar, где кормят замечательными, с лучком колбасками. Из бара идти уже некуда и незачем. Однако я все же пошел — в никуда. Остановился на полдороге, выдрал ноги из ботинок, стянул носки, достал из чемодана и надел китайские тапочки из пекинского отеля «Гуандун». Сижу в пустом гейте. Лепота.

Подходит японец. В его Японию пока пускают. Он, бедненький, не туда забрел, ищет свой выход. Объяснил ему, куда идти, искренне порадовался за него — хоть он доберется до своей Страны восходящего солнца. Он мне — также искренне — посочувствовал. Как пел Окуджава, «я с ними не раз уходил от беды... как много бывает порой доброты в молчанье, в молчанье».

Моя беда, как я уже говорил, растянулась на три дня и две ночи. Большинству пассажиров, особенно безответным индийцам, малайцам, африканцам повезло куда меньше. Они отсидели чуть ли не неделю.

В такой обреченной ситуации особенно важна отзывчивость аэропортовских сотрудников. Их поведение было безукоризненным. На их лицах столько сочувствия, словно задержались их собственные срочные рейсы.

В первый день затянувшейся остановки бытовые вопросы решались стихийно, самодеятельно. Самые удобные кресла заняли африканские матери с детьми и индийские старички с хитринкой в глазах. Моим пристанищем стал

электрокар с широкими мягкими сиденьями. Я обрел его в пустом коридоре ставшего ненужным выхода на посадку. Присмотревшись к транспортному средству, решил, что лучшего пристанища на ночь не найти. Хотелось двух вещей: одиночества и выспаться. Я надел пижаму, подложил под голову портфель и, зажав в руке паспорт и бумажник, принялся спать.

К утру ситуация с вулканом осталась прежней, то есть безнадежной. Зато администрация приняла меры по налаживанию быта. В одном крыле аэропорта была организована ночлежка, доставлены матрасы, раскладушки — говорили, что ими поделилась местная армия и местное МЧС. Появились пункты раздачи (бесплатной, разумеется) пищи. «Шипхол» превратился в лагерь беженцев.

Днем явился ярко, по-концертному разодетый оркестр. Загремела веселая бесшабашная музыка. В то же время присутствие оркестра казалось намеком на то, что сидеть здесь придется еще долго. Очевидно, предстояло провести еще одну ночь в коридоре, пусть и не на электрокаре, а на эмчеэсовской лежанке. Душа ни там, ни там быть не могло, и это наводило на мысль поискать что-нибудь более стоящее — гостиницу, иными словами. Я нашел встроенные внутри аэропорта номера по цене 90 баксов за ночь. Однако ночи были куплены еще с утра, скорее всего ушлыми японцами. Мне достались почти за ту же цену четыре часа, с 14.00 до 18.00. Представьте себе купе, но с ванной. И все. Правда, кровать была на редкость мягкой. Или так просто показалось?

Ночевать я вернулся в коридор. Когда наутро сообщили, что метеорологи грозят еще сорока восемью часами неопределенности, я понял, что пора действовать: купил шенгенский транзит, вышел из аэропорта, дошагал до поезда на Берлин, в германской столице переночевал в отеле, который по совместительству оказался борделем, оттуда — поездом до Варшавы. В Варшаве сама собой сколотилась группа стремившихся на родину сограждан, застигнутых вулканом во Франции, Норвегии, Бельгии. Мы наняли три такси, добрались до Белостока, пересекли польско-белорусскую границу, где нас уже ждал заказанный заранее по телефону микробас, который довез меня до Москвы, к тому же почти до самого дома. Уже сидя на кухне, посмотрел на карту: «Мы пол-Европы, пол-Европы прошагали...».

В 1999 г. улетаем с моим другом Юрой Зараховичем, корреспондентом журнала «Тайм», из Казани. Сидим в VIP-зале, эдаком полированном обкомовских времен спецбуфете. Вечер, есть что выпить. Для несведущих: Казань — столица российской водки. Также как Дагестан — колыбель российского коньяка. И что интересно — водочно-коньячную традицию не переломили ни исламизация, ни радикализация, ни эхо грянувшей в 2011 г. «арабской весны». Шариат на российском Северном Кавказе уживается с коньяком. И, верю, уживется. Их симбиоз лишь укрепит цивилизационную идентичность кавказского социума.

Так вот. Сидим мы с Юрой зимней порой в казанском аэропорту. Попеваем советскую песню «нелетная погода, неле-о-гкая су-у-дьба», попиваем водочку. Хорошо пошло, и такая задушевная беседа завернулась, и закуску принесли, и диван удобный, и уж, конечно, никто не запрещает курить. С одной стороны, самолета нет и неизвестно когда будет. Нервы должны быть на пределе. Ан нет. Наши нервы отдыхают и расслабляются вместе с нами. Долго сидели мы,

освоились, наслаждались здешним уютом. И каким же мерзавцем показался нам наконец прилетевший с опозданием часа на три Як-42 — такую песню испортил!

Что-то меня все время тянет на приземленное, пошлое. Можно подумать, что кроме еды, досмотра да курева нет других впечатлений. Есть, конечно. На всю жизнь запечатлелась главная достопримечательность аэропорта в Алматы — огромная евразийская луна, единственная реальность нашего никчемного неоевразийства. А какие утренние безумные звезды горят над бишкекским «Манасом» по прилете московского рейса! Им не мешает даже американская военная база, вокруг которой идет многолетний торг и которую местные президенты то обещают прикрыть, то в очередной раз откладывают это мероприятие до лучших времен. А какие горы вокруг аэропорта в Душанбе, а Арарат на подлете к «Звартноцу»!

Но романтика аэропортов, их былые «взлетные огни» гаснут. В Европе, Америке, Китае... У кого-то много летавшего однажды вычитал: сходит он однажды по трапу в парижском «Орли», чувствует, чего-то не хватает, и вдруг понимает — нет свиста сурка. Мне сурков в Париже слышать не доводилось, летать туда я стал сравнительно недавно, но в этот рассказ верю.

На фоне гигантомании так хорошо бывает на захолустных, с буфетным пирожным и двумя бутербродами российских аэродромчиках, уцелевших, как еще говаривал Грибоедов, со «времен Очаковских и покоренья Крыма».

Однажды в Вене я вдруг почувствовал, какое счастье, когда задерживается рейс, просто так сидеть в аэропорту и смотреть через глушащее звуки моторов оконное стекло, особенно если оно залито дождем. Безответственное детское счастье, когда ты ни в чем не виноват и у тебя нескончаемое свободное безответственное время. А еще — в предвкушении полета хорошо пишется. Наверное, это от необязательности — хошь думай, хошь пиши. А не хочешь — не делай ни того ни другого, просто вытяни ноги и закрой глаза.