

ПРЕДИСЛОВИЕ

Наше время породило много книг о том, как человеку выжить. Из них мы узнаем, как в тундре без спичек развести костер, найти и приготовить еду, как построить укрытие и заночевать в зимней тайге и чем питаться в открытом море. Казалось бы, можно выжить в природной среде, вообще не имея ничего. А в человеческой?

Из этой книги вы узнаете, что в человеческом обществе можно выжить не хуже, чем в тайге. Вы узнаете, как, не имея большого толстого кошелька, достичь любого города России и даже, при необходимости, пересечь всю страну (без рубля денег!). Вы узнаете, как переночевать в любом городе или деревне, где у вас нет никаких знакомых, узнаете, как общаться с контролерами и милиционерами, с местными жителями и со своими родителями, и как относиться к людям и миру, чтобы такие путешествия доставляли вам радость.

Все методы, изложенные здесь, проверены на практике. Более того - они рождены практикой. Это обобщение опыта многих и многих вольных путешественников, и я надеюсь, что этот опыт окажется полезен и вам.

Я буду рад вашим отзывам и добавлениям к этой книге, которые можно направлять по адресу: 125445, Москва, Ленинградское шоссе, 112, корп.2, кв.547, Кротову Антону.

АВТОСТОП

Автостоп - это бесплатное передвижение на попутных машинах. Есть два ложных мнения относительно автостопа. Одно из них гласит: "сейчас просто так не берут" (или: "кто ж тебя повезет за просто так?"). Другое мнение заключается в том, что "остановить нужную машину - чистая случайность". Невозможно предугадать, когда ты доберешься" и т.п. К счастью, эти мнения неверны. Они опровергаются опытом многочисленных автостопщиков (в том числе и мной).нас Почему-то берут (как в легковые машины, так и в грузовые), возут, не требуя денег за проезд, и, помимо всего этого, процесс автостопа является управляемым.

Как и любой деятельности, автостопом можно заниматься как профессионально, так и стихийно, по надобности, от случая к случаю. "Стихийный" автостоп, не имеющий определенных методов и правил, возник с появлением автотранспорта еще в первые десятилетия XX века. В наши дни очень многим людям приходилось где-либо останавливать машины и ехать в них, иногда и бесплатно, но далеко не все они знают, что сведения об автостопах могут быть сведены в определенную систему, позволяющую сделать автостоп мощным универсальным средством перемещения.

Человек, освоивший методы автостопа, передвигается по автодорогам России и всего мира, преодолевая до 1000 километров в сутки и даже больше, со средней скоростью (в России, днем, на магистральных дорогах) порядка 55 км/час. Например, стартуя из Москвы, за один день можно попасть в Петербург, или Киев, или Минск, или Харьков; за сутки - в Петрозаводск, или Самару, или Брест, или Ростов-на-Дону. При этом вам совершенно не потребуется денег на оплату проезда, и вы не будете никак привязаны к расписаниям поездов и электричек, двигаясь подчас быстрее их. Кроме того, ваше путешествие станет более познавательным, вы увидите и узнаете то, что никогда бы не узнали, и - почувствуете настоящий аромат дороги.

УЧЕНИЕ АВТОСТОПА

В России существует несколько школ (направлений) автостопа. Наиболее солидной является Петербургская Лига Автостопа (ПЛАС), основанная еще в 1978 году. Президент Лиги Алексей Воров проехал автостопом более 1.100.000 километров, что является непревзойденным рекордом. Уже много лет А.Воров обучает людей автостопу - не просто ездить на попутных машинах, а ездить на них быстро и как можно быстрее. Для этого автостоппики посещают лекции, участвуют в гонках (соревнованиях на скорость), применяют специальное снаряжение... Квалифицированный гонщик ПЛАС реально проезжает (летом, по магистральным автодорогам России) 1100-1500 километров в сутки, эффективно двигаясь как днем, так и ночью, по своему желанию. Внешне гонщики ПЛАС легко отличимы на трассе по характерным ярким желтым комбинезонам.

Кроме передвижения на автомашинах (так называемого автостопа 1-го рода) в ПЛАС разработана и используется технология движения в кабинках локомотивов (автостоп 2-го рода), а также, в меньшей мере, автостоп 3-го и 4-го рода - Гидростоп и аэростоп.

Наибольшее достижение Лиги - кругосветная экспедиция "Автокулумб" (1992-93). Ее участники совершили путешествие автостопом вокруг всего земного шара, не пользуясь никаким рейсовым транспортом, пройдя по трассам 25 стран Евразии, Северной и Южной Америки.

Летом 1996 года один из членов Лиги, Филипп Леонтьев, совершил путешествие из С-Петербурга в Дакар (Сенегал, Африка) и обратно, пройдя автостопом 16.000 километров по территориям 15 стран. На это ему потребовалось два месяца и 197 транспортов, включая попутный самолет (Ульяноэт-Лиссабон), грузный мороженой рыбой.

В последнее время из ПЛАС выделилось еще два клуба. Петербургская Гильдия автостопа похожа на ПЛАС, там тоже проводятся курсы, обучение новичков и проч. Члены другого клуба - Команда "УЛЬТРА автостоп" специализируются на экстремальных путешествиях. Так, в августе 1997 было проведено путешествие авиастопом на Камчатку и обратно.

Вторая школа - она так и называется "Школа Автостопа" - существует в Москве с 1994 г. Создал ее московский автостопщик, Валерий Шанин, автор книги "Хитч-хайкинг: автостопом по США и Европе" (Москва, 1994). Его автостопный стаж - около 100 тыс. километров. Основной интерес В.Шанина - страны Запада; члены "Школы автостопа" объездили, по моему, всю Европу - как с визами, так и без оных.

В нашей стране В.Шанин приобрел известность, проведя несколько мероприятий, названных им "Чемпионат России по автостопу", "Чемпионат Москвы" и др. Эти мероприятия привлекали большое внимание средств массовой информации. Однако, организованы они были на весьма низком уровне.

Внешне Шанина и его последователей можно узнать на российских дорогах по поднятому большому пальцу, которым они обычновенно пользуются.

Есть и совсем необычная тусовка - любительный городской автостопа. Ее основал питерский человек тс Hammer. Учение о городском автостопе имеет как практический, так и спортивный интерес; неоднократно проводились даже массовые гонки автостопом по С-Петербургу и Москве, доказавшие реальную применимость и пользу методов. Я хотел поместить в этой книге и учение тс Hammer'a, но оно не поместилось.

Есть в автостопе и обширное хипповское направление, пожалуй, наиболее древнее и многочисленное. Сотни и тысячи волостых людей, передвигаясь по трассам, накопили за десятилетия колоссальный и неповторимый опыт автостопа. Жаль только, что их опыт никак не суммирован, - поэтому технология автостопа, применяемая ими, не движется к совершенству. А обмен сведениями, накоплением опыта, играют большую роль всюду (в том числе и здесь). Именно поэтому, как

попытка систематизации, как обобщение опыта многих и многих вольных путешественников, и написана эта глава, да и вся книга.

В 1995 году в Москве появилась еще одна школа - Академия вольных путешествий (АВП). Основал ее автор этой книги. Цель АВП - находить, собирать и распространять информацию, связанную с вольными путешествиями. Ученые АВП собирают расписания пригородных поездов, автобусов, теплоходов, сведения о сущности трасс и позиций на них, координаты мест, где можно переночевать, монастырей... Одним из трудов АВП является книга, которую вы держите в руках.

Как проводится "лабораторные работы" (например, массовые поездки автостопом и на электричках) и большие путешествия. Желающие присоединиться к АВП могут позвонить по тел. в Москве (095)457-89-49. Координаты всех остальных известных автору клубов автостопа приведены в Приложении 4.

Читатель! Если твой опыт позволяет дать советы, замечания и рекомендации как автору этой книги, так и другим путешественникам - ишии, звони, буду рад знакомству!

ВЫБОР МАРШРУТА

При движении автостопом надо заранее представлять себе маршрут - не только через какие города, но и по каким дорогам он пройдет. Среди путей, соединяющих два города, самый короткий - не обязательно самый быстрый! Количество машин, их скорость, характер движения, качество покрытия на разных дорогах сильно различаются. На одних дорогах автостоп удобен, на других непредсказуем, а третьи дороги, указанные в атласе, уже давно заросли бурьяном, и движения по ним нет.

При выборе нового, неизвестного вам маршрута можно пользоваться двумя правилами:

1). Классификация автодорог. Автодороги на территории России и бывшего СССР классифицируются по значению. Каждая дорога имеет свое обозначение, состоящее из буквы (это может быть М, А, Р, Н) и номера, например: М60, Р418.

М - "магистральные дороги общесоюзного значения" (например, М1: Москва - Минск - Брест). Эти дороги, соединяющие крупные города, почти всегда асфальтированы, большой поток машин, много дальниходчиков. Возможен автостоп.

А - "прочие дороги общесоюзного значения" (например, А114: Санкт-Петербург - Вологда). Машин обычно меньше, чем на магистральных дорогах. Тут ездить уже труднее.

Р - "дороги республиканского значения". В реальности это могут быть зимники, проходимые лишь вездеходами, а могут быть и более-менее приличные дороги. Автостоп не всегда возможен. Преобладание местного движения.

Н - дороги местного значения. В реальности их может вообще не быть. Если дорога всё же есть, то движение на ней местное - между всякими колхозами и деревнями. Планировать маршрут по ним нежелательно. Особенно тоскливо попадать на такие проселочные дороги вечером и ночью.

Планируя новый маршрут, помните, что лучше (в смысле: обычно быстрее) проехать 500 км по "общесоюзным" М-дорогам, чем 300 км по "республиканским"; лучше проехать 300 км по "республиканским", чем 100 км по местным пройти пешком за отсутствием транспорта.

Из Москвы в Обнинск можно проехать двумя: по старому Калужскому шоссе (А101) и по Киевскому (М3). Хотя эти дороги примерно одинаковой длины (84 и 89 км соответственно), по Киевскому шоссе вы доедете автостопом за 2 часа, а по старому Калужскому... - попробуйте.

Из Москвы в Юрьев-Польский можно проехать несколькими способами. 1) По М5 до Владимира, затем по Р118 до Юрьева-Польского; 2) по А103 до Черноголовки, затем по местным дорогам. Первый маршрут (228 км) проходит за 4-5 часов, второй, более короткий (141 км) проходит за долгие время.

2). Анизотропия. Скорость и успех автостоппика зависит от направления его движения. Наибольший поток машин, наилучшее качество покрытия и наибольшие успехи в автостопе наблюдаются на шоссе, ведущих в Москву (из Москвы): это тяготение к Москве ощущается даже на расстоянии 2000 км. Неплохо ездить по трассам, ведущим в Питер (из Питера) или в любую другую мегаполис, скажем, Челябинск: такие города "стягивают к себе" машины с расстояния в несколько сотен километров.

И наоборот: дороги, перпендикулярные основным, для автостопа лучше не использовать. Повторюсь: лучше сделать крюк и проехать лишних 200 км, чем пройти пешком лишних 50; лучше лишние четыре часа проехать в машине, чем лишник шесть часов простоять на трассе.

Так же областные (краевые, республиканские...) центры "тянут на себя" машины из области (края, республики...). Райцентры притягивают локальные машины из района.

На границе областей машин меньше, чем в центре области. Трасса, пересекающая три области, проходит труднее, чем такая же по качеству и расстоянию, но в пределах одной области.

Мегаполис и любой город подобен магниту, стягивая машины из всех окрестностей. Чем больше магнит, чем дальше от него дороги магниты, тем больше его радиус действия. Движение "по силовым линиям" приведет к успеху, движение поперёк силовых линий - труднее. Между двумя магнитами (на границе областей) силовое поле отсутствует, машин меньше всего, автостопщик долгие всего "горчит".

Двигаясь из Владимира в Рязань, не поддавайтесь искушению срезать путь через Спас-Клепики (232 км), а выбирайте обходной путь через Москву (343 км). Пытаясь сократить дорогу, вы можете просто застрять.

Каждому человеку полезно иметь Атлас автодорог. Наиболее распространены Атласы местного издательства, выпускаемые ежегодно. Эти атласы охватывают всю территорию бывшего СССР. К сожалению, вплоть до 1997, из года в год эти атласы содержали в себе один и те же ошибки. Одни дороги, обозначенные как "Асфальт", никогда не были асфальтированы, другие проходились только пешком, третьи дороги, по которым ежедневно проезжают сотни машин, в Атласе не показаны вообще. В 1997 году в продаже появились новые минские атласы - многие ошибки там устранены, но некоторые, наоборот, появились. Ещё лучше иметь зелёный атлас омского издательства, содержащий многие мелкие дороги и даже автомзники Сибири; его основной недостаток - страны СНГ, кроме России, показаны плохо (не подробно). В любом случае помните, что Атлас, как и любую мудрую книгу, не стоит воспринимать буквально, и за ваше застревание на трассе картографическое издательство ответственности не несёт!

В апреле-мае многие дороги закрываются "на просушку". Просушка означает, что машинам больше определённой нагрузки на ось (обычно 5 тонн/ось) запрещается ездить без специального пропуска. Пропуск стоит больших денег; машины без пропуска платят каждый раз ГАИшникам или дорожным мастерам. Это следует учитывать, т.к. просушка уменьшает количество машин - особенно на мелких дорогах! На местные "закрытые" (т.е. "просушиваемые") дороги особенно не следует соваться в выходные дни, когда мало "рабочих" машин.

ПОЗИЦИИ НА ТРАССЕ

Понятие позиции - одно из основных в автостопе. Ваш успех в большой мере зависит от того, как вы умеете находить позиции -

удобные места для голосования. На хорошей позиции водителю легко и удобно остановиться, и вы быстро уедете; в то время как на плохой позиции можно простоять несколько часов, пропустить сотню машин и не оставить ни одной.

Хорошие позиции встречаются на трассе нечасто, ради них стоит иногда пройти даже несколько км пешком, зато потом оттуда быстро уехать. Ради них стоит иногда выгуляться из машины на 10-20 км раньше, чем пункт назначения машины, зато потом быстро поймаь машину на 100-200 км дальше.

Самые плохие места для голосования: на мосту, под мостом, в тоннеле, на эстакаде, в зоне действия знака "остановка запрещена", на крутом подъёме или спуске, а также в черте населённого пункта. Голосуя в этих местах, вы резко снижаете процент машин, которые вам остановятся. На автобусной остановке голосовать тоже не рекомендуется - вас могут принять или за нетерпеливого пассажира опаздывающего автобуса, или за человека с деньгами.

Стоя на автобусной остановке, вы позволяете водителю подумать: "Этот и так на автобусе уедет". (А идя пешком и попутно подголосывая, вы позволяете думать: "Этот и так дойдёт".)

Теперь найдём хорошие позиции. На трассе можно найти особенности - точки, перед которыми водители становятся более внимательными и снижают скорость. Это будут: 1) посты ГАИ, границы и таможи, 2)перекрёстки, разветвления дороги, 3) железнодорожные переезды, 4) большие дефекты покрытия (скажем, по асфальту полоса щёбёнки), 5)ветрофоры, и т.д.

Наличие таких особых точек очень важно. Позиции перед ними являются неудачными: внимание водителя направлено на ожидающую его неприятность, а не на автостоппика, поэтому, например, перед постом ГАИ или таможей не остановятся практически никто. Или, если дорога впереди разветвляется на две, - перед развилкой тоже не остановится почти никто (потому что неясно, в какую сторону ты едешь).

Наоборот, после таких точек вероятность остановить машину резко увеличивается. Поэтому следует, выбрав себе место в 20-30 метрах за особенностью (за постом, за ж/д переездом, за полосой щёбёнки), дальше уже не уходить, а ожидать успеха в автостопе.

Также хорошо голосовать на изгибах трассы, где водитель притормаживает, особенно - на левом повороте (при левом повороте дороги столпчик виден издалека, в то же время на правом повороте он появляется внезапно, как бы из-за угла). Но зимой, при гололеде стопить на повороте категорически не рекомендуется, во избежание аварии.

Если я пытаюсь кого-нибудь застопить и внешне всё нормально, но "никто" не останавливается (скажем, прошло 50 машин) - значит, позиция выбрана неудачно. Вероятно, впереди, в 1-2 километрах, развилка или пост ГАИ. Необходимо расслабиться, пройтись пешком - сменить позицию.

Если я пытаюсь куда-либо уехать, но останавливаются только местные и говорят, что с ними нет смысла ехать, т.к. они едут недалеко, - со словами: да ничего, мне главное с этого места уехать, тут никто не останавливается, - надо с ними ехать, это реальный шанс улучшить позицию.

Критерии хорошей позиции: 1) тебя хорошо видно издали; 2) водителя никто не отвлекает и не отпугивает (например, ГАИшники); 3) остановившаяся машина не должна создавать помех движению других машин.

Ночью, если у вас нет фонарика, важно, чтобы позиция была освещена. В тёмной одежде на неосвещённой трассе человек, даже если не будет бить машинной, не достигнет успеха в автостопе.

Попежно, выходя на трассу, заранее знать основные (наиболее удобные) позиции на ней.

ТЕХНИКА ГОЛОСОВАНИЯ

Голосование - это обмен жестами между автостоппиком и водителем. Сначала нужно выделить (хотя бы для себя) из потока машин именно ту, к водителю которой вы будете обращаться. Смотреть надо водителю в глаза (а не на свои ботинки или в носовой платок).

Как именно поднимать руку - существует несколько вариантов. 1) Рука вытянута параллельно дороге, кулак с оттопыренным большим пальцем - жест употребляется в Европе и усердно вводится в употребление в России Валерием Шаниным. 2) Рука согнута в локте, пальцы направлены вертикально вверх - этот жест, видимо, вызывает ассоциацию с жестом приветствия у дальниходчиков. 3) Рука просто протягивается параллельно дороге, как шаблябум.

Но сущность не в этом. Жест обязательно должен быть энергичным и направленным именно на этого водителя. Жест должен останавливать, а не напоминать протянутую руку ничего ("Тогда-а-а-айте мне, бедному, маши-и-и-ну!")

Голосуйте, как вам нравится. Нельзя голосовать с мыслью: "Ну, этот точно не остановится, на всякий случай подниму руку..." Не рассеивайте внимание, а поднимайте руку, напротив, с уверенностью в успехе. Если нет уверенности в успехе - лучше пропустить машину-другую, съест конфетку.

В любом случае следует избегать "эффекта столба", когда автостоппик стоит неподвижно с протянутой рукой, никак не отличаясь от окружающей местности (да и устанешь держать руку).

Если водитель не хочет остановиться, он, как правило, пытается "оправдать" перед вами своё поведение. Например, он может провести рукой по горлу (переворачив, мест нет), показать пальцем вправо или влево (мол, скоро поворачиваю), и другими жестами пояснять, что он-де, очень рад, мол, взять, но, сам понимаешь, никак не может. Отсутствие реакции со стороны водителя говорит о том, что автостоппик делает что-то неверно.

Автостоппик может попробовать убедить водителя: если мест нет, сделать жест уплнения; если водитель "поворачивает", можно тоже показать в ту же сторону пальцем и кивнуть (пусть доездит хоть до поворота, если здесь плохая позиция); или наоборот, пальцем показать, что едет далеко. Если виден номер машины, и он относится к пункту назначения (см. Приложение 2: Номера автомашин), можно указать пальцем на номер; если видно, что кузов пустой - указать на кузов, и вообще, вести себя как можно активнее в те 5-7 секунд, пока длится "разговор" с водителем. Если машина всё же не остановилась, надо не огорчаться, а оставаться на месте и высматривать следующую машину. Поначалу вам может остановиться только 30-я или 50-я машина - но это не значит, что "машины не останавливаются", а только то, что вы ещё не натренировались останавливать их.

Голосование в паре: Один голосует, а другой тоже участвует в немом диалоге, но не копирует первого. Когда машина остановилась - при большом потоке тот, кто голосовал, бежит к ней, а другой продолжает голосовать. При малом потоке подбегает оба. На скоростных дорогах полезно разойтись метров на 50 и голосовать обоим: часто первого проскивают из-за скорости или боязни, а второго замечают.

Голосовать на ходу не следует, т.к. идти приходится лицом вперёд, машины появляются сзади, а голосовать спиной неудобно. Всё время приходится вертеться. Идти - так идти, стоять - так стоять (голосовать), а одновременно это бесполезно. Обычно до пункта назначения дойти

пешком будет трудно, и ощутимой прибавки к расстоянию всё равно не будет.

Если машин очень много (скажем, 3-4 в минуту), быстро, выбрав более-менее приличное место, не отвлекаясь, начинайте голосовать. Если машин мало (скажем, 3-4 в час), выберите позицию тщательнее и "пускайте корни" на ней. Если машин совсем мало (скажем, 3-4 в день), а дальше по трассе ожидается резкое усиление потока - только в этом случае идите вперёд, прислушиваясь, не грядёт ли машина сзади.

Таблички. Можно голосовать, используя табличку с указанием пункта назначения. Этот метод особенно часто применяют на Западе; но и на наших дорогах порою встретили бабуйку с мешком и большим полотном "КАШИРА". Применяя табличку, помните, что: 1) табличка не заменит хорошей позиции - на большой скорости её просто не успеют прочесть; 2) размакивая табличкой с надписью "ИРКУТСК" или другим удалённым пунктом вы отбраковываете более близкие машины, хотя они-то и могут оказаться весьма быстроходными и полезными для вас. Мушкетёры автостопа почти никогда не используют табличек.

ПОВЕДЕНИЕ В МАШИНЕ

Остановите машину - это половина дела; надо с ней уехать, да и водитель чтобы остался доволен. Итак, подбегая к дверце, начинается общение с водителем. Вот один из вариантов вопроса:- Здравствуйте, можно с вами сколько-нибудь проехать по трассе? Обычно следует ответ "садись" или "а куда?" Я, как правило, называю свой конечный пункт: "Я, вообще, в Москву, - но, сколько с вами по пути". Дальний пункт назначения сразу вызывает интерес водителя и может стать темой для последующего разговора. Можно говорить и так: "Здравствуйте, можно с вами сколько-нибудь проехать в сторону Москвы?" - "Москвы, - удивляется водитель, - я только до Туймazy", - мы соглашаемся, и начинается разговор: "В Москву-у-у?" и т.д.

Если я знаю, что перед городом N. ближайшая хорошая позиция, я могу спросить так: "Здравствуйте, можно с вами до N?" ...Многих интересует вопрос: о чём разговаривать с водителем?

Здесь нужно избегать крайностей. Одни начинающие автостопщики, к каковому относился и я, готовы непрерывно сообщать водителю различные "телеги" (истории), длиной 100, 200, 300 км, в зависимости от скорости и дальности машины. Другие, наоборот, молчуны. Однако, наиболее мудр тот, кто заставляет разговаривать самого водителя. Сам мушкетёр при этом спокойно воспринимает информацию, задаёт вопросы, но основную речь произносит водитель, радующийся, какому интересному собеседнику в вашем лице он нашёл.

Темы для разговора могут быть различны. Спросите водителя, куда он едет, и расскасите об этом городе. Что в этом городе интересного? Старинный ли он? Как живут люди? Какие там цены? Сколько времени туда ехать? Если водитель - дальнубойщик, спросите его, приводило ли ему быть в местах, которые вас интересуют. Давно ли работает дальнубойщиком? А раньше где работал? Предоставьте водителю возможность живописно рассказать, как развивалась та отрасль народного хозяйства, в которой он работал, прежде чем стал дальнубойщиком.

Если водитель перегоняет машины с Запада, спросите его, как живут на Западе. Убедите его, что у нас лучше. Если машина - крутая иномарка, расспросите о ее свойствах. Спросите, часто ли пристают гаишники.

А вот темы, которые вам лучше не поднимать: политика; зарплата; мудрость или немудрость каких-либо музыкантов или певцов. Лучше, если водитель сам поднимет одну из этих тем.

Водители являются источником ценнейшей информации о дорогах, о транзите городов, об особенностях трассы, а иногда - и о местных достопримечательностях. Не упускайте возможности вытянуть из водителя эту информацию. Вы узнаете куда больше, чем, если будете всем навязывать одно и ту же свою историю. Ну а если водитель заинтересуется и вами, тогда дело в шпале, и вы будете довольны общением вдвоём.

Житейские принципы Глеба Желтова:кразговаривашь с людьми, чаще улыбайся, людям это нравится; умеи внимательно слушать человека и старайся его подвинуть к разговору о нём самом; для этого найди тему, которая ему близка и интересна; а это получится, если проявиши к человеку искренний интерес...»

Ночью автостопщиков обычно берут именно для того, чтобы отогнать сон интересной беседой. Ночью спать в едущей машине категорически запрещается!

Начинающих волнует вопрос оплаты проезда. Однако легко убедиться, что большинство водителей на всех трассах бывшего СССР не требует (и не ожидает) никакой оплаты! Даже на выезде из большого города (Москва, Питер) просят деньги только 20% остановившихся водителей или того меньше. Причём "таксист" сразу спросит: "А сколько дашь?" Если при посадке в машину водитель не сообщил об оплате, то этот вопрос и дальше не возникнет.

Некий журналист Юрий, человек весьма цивилизованный, выдвинул теорию: "Все водители ожидают денег, но, когда ты вылезашь, не заплатив, они боятся и не возникают". Я предложил ему проехать автостопом по Московской Кольцевой Автомобильной Дороге (МКАД). В каждой из шести машин, в коих мы ехали, перед выходом я задавал вопрос: "Сколько мы вам должны?" - водители удивлялись и отказывались от оплаты. Только один из шести водителей, пенсионер на "Запорожце", сказал: "Ну, как хотите, если вы работаете..." Мы ему вручили 2.000 рублей. Так разрушилась теория Юрия.

Однако в крупных городах оплата проезда может подразумеваться, поэтому лучше в городе сразу сказать, что нет денег (чтобы не было потом неприятностей). Если автостопщик в машине, общаясь, наладил хороший контакт с водителем, то об оплате никто и не вспомнит. Более того, некоторые водители стараются накормить автостопщика и даже дать ему денег на еду или на дорогу.

Однажды мы вдвоём ехали в Питер, и водитель-дальнубойщик нас накормил до отвала, а другой раз по дороге из Пскова водитель не только нас накормил, но и подарил нам пакет конфет. В другой раз повезло ещё больше - нам дали 100.000 рублей, большое количество еды, проехали 300 километров по трассе и пустили переночевать в Чите. А Паше с Ирой повезло иначе - водитель, подвозивший их ко льцевой дороге (МКАД), подарил им 100 долларов. Впрочем, не стоит рассчитывать на регулярные заработки такого рода.

С другой стороны, автостопщик сам обязан проявить заботу о водителе. Если у вас есть продукты питания, или питьевая вода, или жвачка - обязательно надо предложить. Хотя водитель, как правило, отказывается, можно использовать шанс отблагодарить его. Подарите ему книгу "Практика вольных путешествий".

А уж если вы подружились с водителем, он провёз вас, и уже выходя из машины, вы услышали неожиданный возглас: "А на бензин???"

...Случаются ли в России вообще такие случаи? Крайне редко, но случаются. За всю жизнь у меня было три таких случая. В первый раз (МКАД, 1995) я пожегтовал 800 рублей, больше не имелось ("хм, на стакан кофе", - удивился водитель); во второй раз (Подмосковье, 1995) денег у меня вовсе не оказалось, водитель огорчился и уехал; в третий

раз (в Бурятии, летом 1996) водитель хотел 25 тысяч, мы сторговались на 14, заплатили, и он уехал.

Некоторые люди предлагают в подобных случаях врать, что денег вообще нет. Но если у вас есть деньги, экономить их глупо. Деньги экономить - что воздуха экономить. И если водитель попросит денег, это не оттого, что он плохой водитель, а оттого, что он нуждается в таковых. И нехорошо не дать нуждающемуся.

Ну а если денег у вас действительно нет, так и скажите.

ВОЛНА

В течение суток число машин на трассе сильно меняется. Наибольшее число машин выезжает из крупных городов между 7.00 и 9.30 утра. Это явление называется "волна". В будние дни волна выражена более отчётливо. Бывает небольшая вечерняя волна - на выезде из крупного города между 18.00 и 19.30.

Волна движется по трассе со скоростью около 60 км/час, постепенно "размазывается" и ослабевает. Движение "на волне" удобно: много машин, и ты нигде долго не стоишь. Волну желательно чуть опередить, чтобы она как бы подгоняла автостопщика, поэтому оптимальное время старта из большого города - между 6.30 и 7.00 утра.

Ближе к вечеру автостоп ухудшается. Между 1.00 и 5.00 машин очень мало. Около 3.50 наступает точка перегиба, когда число ещзасыпающих водителей равно числу уже просыпающихся. После 4 часов голосовать явно легче.

АВТОСТОП НОЧЬЮ

Движение автостопом в ночное время имеет свои ньюансы. Во-первых, обычно поток машин ночью снижается, водители ложатся спать, тем самым намекая, что пора спать и нам. На мелких просёлочных дорогах движение вообще прекращается.

Во-вторых, автостопщик, всю жизнь ездивший только днём, будет удивлён тем, что ночью, в тёмном месте, машины "не останавливаются". Все просто - водители не успевают среагировать на человека на ночной дороге. Бросаться под колёса ночных машин, размышляя, что так вас "будет лучше видно" - вредно и опасно!

Гонщики Питерской Лиги Автостопа хорошо ездят ночью, применяя яркие, светоотражающие комбинезоны, катафоты, налобные фонарики... Человек в ярком комбинезоне, мигая красным фонариком, привлекает внимание водителя на расстоянии в несколько сотен метров - даже на освещённой позиции. Некоторые мушкетёры ночью останавливают 90% машин. Вообще, человек в характерном комбинезоне на ночной дороге вызывает кучу ассоциаций ("Гринпис? Радиационный контроль? Менты? Космонавты?"), что весьма способствует автостопу. Если вас двое и вы в одинаковой форме - тем лучше.

Несмотря на эффективность езды в комбезах, большинство простых людей как днём, так и ночью ездят без оных. В таком случае для ночного движения желательно быть одетым посветлее, иметь фонарик или хотя бы катафот, соблюдать осторожность и голосовать только на освещённых позициях. Лучше выйти из машины на 40 км раньше и стать под фонарями, чем проехать дополнительные 40 км, а затем простоять всю ночь в какой-нибудь тёмной деревне.

Если вы оказались на неоживлённой трассе и уже темнеет, вы можете остаться на этой позиции на всю ночь. Можно поступить двояко: 1) переночевать, 2) стопить машины, едущие в обе стороны, чтобы доехать хотя бы до ближайшей освещённой позиции (вперед или назад, неважно), где уже дожидаться дальней машины.

Ночью водители берут вас в расчёте на то, что вы разговорами прогоните их сон. Ночью дремать в машине опасно и вредно - водитель тоже может заснуть, и вы попадёте в аварию! Не спите в машине!

АВТОСТОП ЗИМОЙ

Ездить автостопом зимой значительно труднее, чем летом. Два часа ожидания на трассе при -20 С и небольшим ветре заморозят любого человека, если он не имеет теплого зимнего снаряжения. При -30 С долгое ожидание машины на трассе может привести к гибели вашего организма. При отсутствии теплого снаряжения выходить на трассу зимой запрещается!

Кроме того, зимой из-за заносов снега проезжая часть сужается, и на большинстве дорог две машины едва могут разехаться. Тормозной же путь увеличивается (особенно при гололеде). При согласовании избегайте находиться на проезжей части - вы не только рискуете попасть под машину, но и можете создать аварийную ситуацию при попытке обехать вас. Избегайте стопить машину, за которой вслед идет другая.

Некоторые позиции для голосования, которые могут быть удачны летом, опасны зимой - водитель или не может затормозить, или опасается потом не стартовать. Старайтесь, чтобы водитель имел большое пространство для торможения. Сам автостопщик должен быть виден издалека, а не появляться внезапно из-за поворота.

Зимой светлое время суток коротко, а скорости машин (и автостопщиков) заметно снижаются. Поэтому, если вы (выезжая из Москвы) летом легко достигаете Питера, Минска, Харькова, Киева за световой день, зимой придется стартовать еще затеменно и приеязать уже затеменно. Итак, выходя в дальний путь, подготовьтесь к ночному стопу, возьмите фонарик, катафоты и т.д., если они у вас есть. Стартуйте из города возможно раньше.

Одевайтесь весьма тепло! Но даже одев на себя все, совершайте физические упражнения, пока холод не проник в вас. Не берите с собой и не употребляйте препараты алкоголя. Стоя на зимней дороге, обязательно подложите под ноги ветки деревьев, палки.

Зимой на севере вообще без ночного снаряжения не обойтись - там бывает полярная ночь, когда солнце в течение суток никак не показывается над землёй, а если и показывается, то кратковременно. Бывают и снежные заносы, когда движение машин прекращается (до нескольких суток).

ПРОХОЖДЕНИЕ ГОРОДОВ

Населённые пункты - одна из основных трудностей, стоящих на пути автостопщика. Населенные пункты, и особенно города, при всех своих полезных свойствах (можно поесть, помыться и т.п.) сильно снижают скорость вашего движения.

Подъезжая к городу, где тебя собираются высадить, очень важно заранее вытащить из водителя информацию о городе.

Города на трассе для вас подразделяются на две категории: имеющие объездную дорогу и транзитные. Крупные магистральные трассы обычно идут в обход крупных городов. Это удобно - объездные дороги обычно лучше для автостопа, чем сам город. При наличии объезда, следуй мимо города, в него лучше не заезжать - разумеется, если у вас нет никаких дел в этом городе. Так, при движении из Москвы в Питер (или обратно), Тверь и Новгород имеют объездные дороги и поэтому проходятся только по объездным. Если машина идет в центр одного из таких городов, выходите на повороте на объездную!

Но обычно мелкие города, посёлки и деревни объездных не имеют. Если город построен на большой реке (Волга в нижнем течении, Обь, Енисей и др.), то мост через реку обычно в городе всего один и объездной дороги тоже нет, даже если город велик. В таком случае город приходится преодолевать на городском транспорте, пешком или - олять же - автостопом.

Хорошо заранее запастись картой города или узнать путь проезда по нему. Если карты нет - не беспокойтесь, язык до Киева доведёт. Движение на городском транспорте не требует большой мудрости, однако реальная скорость городского транспорта - 10-15 км/час; движение пешком еще проще, но едва ли быстрее. Удобная и быстрая вещь метро, но оно есть далеко не везде. Наконец, двигаясь по городу, аналогично трассе, на попутных машинах, вы проедете в среднем 20-25 км за один час. Поэтому этот метод - наиболее эффективен.

Во всех крупных городах имеются такси, поэтому, сядя в городе в остановившуюся машину, предупредите, что у вас нет денег! В Москве и иных крупных городах вы, таким образом, можете отпугнуть до 80% водителей. Но машин в городах много, поэтому, выбрав удобную позицию, ожидайте успеха.

РАСЧЕТ СКОРОСТИ

Расчетная скорость движения автостопщика (летом, днем, на основных дорогах Европейской России) - 55 км/час; зимой - 45 км/час. Летом за световой день реально проехать 800 км. Зимой в гололед, по объективным причинам скорость будет снижена относительно обычной.

Днем скорость продвинутого автостопщика и непродвинутого будет примерно одинаковой. Ночью продвинутый автостопщик может рассчитывать на 50 км/час (летом), 40 км/час (зимой). Непродвинутый автостопщик не может рассчитывать, а будет ехать ночью, только если ему повезет. Однако, для квалифицированных гонщиков из ПЛАС на магистралах - ночью не хуже, чем днем. Хотя машин мало, скорость их ночью больше.

Ехать стопом можно как в одиночку, так и в паре. Однако следует знать, что автостопщик-одиночка движется несколько быстрее неразделанной пары, а девушка движется несколько быстрее, чем парень.

У водителей имеются некоторые причины, почему иногда они берут одиноких стопщиков, а парных (даже с девушкой) - нет. Во-первых, во многих машинах, особенно грузовых, есть только одно свободное сиденье! Во-вторых, некоторые водители легковых машин опасаются перерасхода бензина (особенно если каждый из стопщиков имеет увесистый рюкзак). И, в-третьих, водители, заинтересованные в общении, предпочитают разговаривать с одним человеком, чем "эти двое будут между собой разговаривать, а я тут буду как шофёр". Эти три причины и приводят к тому, что одиночки двигаются автостопом быстрее.

Все половые-скоростные различия сглаживаются с увеличением автостопной премудрости. Ваш внешний вид, выражение лица, одежда, жестикауляция должны убедить водителя в том, что вас можно и нужно подвести. Некоторые парни считают, что с девушкой их будут лучше подбирать, чем если бы они ехали в одиночку. Но они просто не знают, как убедить водителя затормозить, кроме как девушкой. Однако, применяя в комплексе мудрость автостопа, можно сделать просьбу остановиться не менее убедительной.

Можно ли ездить стопом нераздельной тройкой?

Можно, но большую часть времени вы будете не ехать, а стоять, ожидая водителя-альтруиста. Некая тройка ехала из Москвы в Питер 24 часа. Лучше уж было разделиться.

Впрочем, в глухой местности, где автостоп является единственным возможным средством передвижения, где нет ГАишников и водители грузовиков позволяют ездить в кузовах, - движение тройкой (и даже четвёркой) возможно.

Какие путешествия можно совершить, например, за месяц?

Хотя и можно несколько сотк двигаться в круглосуточном режиме (и проехать, например, от Иркутска до Москвы за 4-5 суток), в больших путешествиях средняя скорость снижается. Чтобы смотреть отдалённые города, познавать местную жизнь и нормально выспаться, я проезжаю всего 8-10 тысяч километров в месяц.

АВТОБУСНЫЕ СЕКРЕТЫ

Можно ездить не только на машинах, но и на попутных междугородних автобусах. Для проезда в них я предлагаю три способа: автобусный стоп, метод "равные деньги" и метод бедного студента. В первом случае вам вообще не потребуется денег, во втором - потребуется некоторая сумма, которая, однако, останется при вас, в третьем - вы заплатите, но немного.

Двигаясь автостопом по трассе, полезно знать расписание дальних автобусов, чтобы быть готовым к проникновению в них. Узнавайте у местного населения, переписываясь на автовокзалах расписание самых главных автобусов, чтобы не пропустить их, сидя на привале и т.п. Особенное значение это имеет в отдалённых регионах, где немного машин, а почти все автобусы могут везти совершенно бесплатно (1-м способом).

Автобусный стоп - модификация автостопа, с тем отличием, что стопим именно рейсовый транспорт, междугородние автобусы. Не следует проникать в них на конечных пунктах, куда вокруг стоит толпа билетных людей. Не следует стопить автобус сразу на трассе, вне населённых пунктов. Он останавливается, особенно если местность глухая и позиция удачная. Входя в автобус...- Здравствуйте! Можно с вами в сторону Дивеево? (Заходим в автобус! Не следует общаться с водителем, как "бедные родственники", стоя на улице.- На Первомайский.- Ну, до поворота, если можно.

Тут возможны два варианта: 1) водитель закрывает дверь, и вы поехали; 2) водитель сообщает стоимость проезда. В этом последнем случае - негромко сообщите водителю, куда ты добираться, и что ты - человек безденежный. В случае отказа - водитель остановился и открыл двери "на выход" или не успел закрыть их - можно долго (например, полминуты) и вежливо извиняться, благодарить водителя, что он остановился, сообщить ему историю своей поездки, пока водитель не скажет "Ну, ладно" или: "Выходите, не задерживайте автобус!"Еще лучше задавать, входя в автобус (или маршрутку), следующий вопрос:

- Бедных студентов по трассе не подвезёте?

Водитель не может сказать "нет", т.к. автобус и создан для подвоза людей, в том числе студентов. Он вынужден отвечать "садитесь", при этом оознавая, что денег вы ему, скорее всего, не заплатите.

В глухих регионах (по личному опыту: Архангельская, Вологодская, Курганская, Магаданская, Читинская области, Башкирия, Якутия и др.) и на неоживлённых трассах центральных областей приблизительно выполняется закон "80 на 80" (80% автобусов останавливается, из них 80% везут бесплатно). На Кавказе и в Средней Азии соотношение ещё лучше. А вот в цивилизованных регионах (например, Подмосковье) приблизительно выполняется закон "50 на 50" (50% автобусов останавливается, из них 50% везут бесплатно). Пустые автобусы обычно более склонны везти "зайцев", чем переполненные.

Помните, что вероятность успеха при впрашивании на автовокзале очень низкая.

В автобусе обычно не требуется вести беседу с водителем, а нужно сидеть тихо, не шуметь, не высовываться, не выходить на промежуточных остановках и не хвастаться тем, что вы едете бесплатно.

Междугородние автобусы часто сходят с трассы и заезжают в промежуточные города - не паникуйте!

Некоторые водители не склонны возить автостопщиков. Автобус может просто-напросто обидеться и уехать. Не огорчайтесь, часто бывает, что вы встретите его еще раз. Если вы случайно обогнали (на быстходной машине) уже раз не ввязавши вас автобус и вновь видите его - постройтесь застопить его вторично.

Ник ехал из Волгограда в Москву и застопил "Икарус". Водитель сказал: "Так и быть, всего за 50 тысяч до Москвы!" Ник отказался, автобус уехал, Ник на машинах вскоре обогнал его. Через некоторое время Нику опять встретился этот же "Икарус". Водитель сказал: "Ну, как, не надоело еще ехать автостопом? Так и быть, за 30 тысяч!" Но Ник не сдавался. Уже подъехав к Москве, на МКАД, Ник встречает этот же "Икарус" в третий раз. "Ну, так и быть, садись!" - удивился водитель и бесплатно довёз его до метро "Щёлковская".

Андрей Винокуров с автором этой книги возвращались без денег из Магадана домой. Под Пензой застопили автобус на Беднодемьяновск. "Ну, мне не жалко, - сказал водитель, - ну а если контролёры?" Автобус уехал, а мы следом уехали на машине. В качестве "подарка" судьбы, автобус somehow сломался и простоял около часа в г. Нижний Ломов. Спустя некоторое время мы застопили его вторично. "Садись, чёрт с вами!" - сказал водитель, и мы поехали в Беднодемьяновск, а один из пасажиров подарил нам 5 тыс. руб.

Метод "Равные деньги" может быть применим в любом транспорте с билетомером, особенно в городском и пригородном транспорте.

Для проезда необходимо заранее записать драную купюру, например, в 10.000 рублей, разорванную и склеенную, или постарившую, или испорченную другим образом, но так, чтобы сохранился хотя бы один серийный номер и 55% площади деньги. Зайдя в автобус, спокойно ждите, когда вами заинтересуются билётёр. Далее происходит такой диалог: - Я приму у вас эту бумагу?!- Ой, извините, другой нет.- Выходите из автобуса!- Билет давайте и сюда не забудьте!

Наконец билётёр оставляет вас в покое, драная денга остаётся при вас, и вы двигаетесь до места назначения. Если планируете ехать далеко, нужно запастись более крупной денгу - скажем, две десяти или даже 50.000. Чем сильнее денга попорчена, тем дольше она вам прослужит универсальным проездным билетом. Если у вас нет крупных равных денег, берите много мелких, в сумме превышающих ожидаемую стоимость проезда.

При этом вы не рискуете ничем, кроме драной денги. В худшем случае (но крайне редко!) вы получите билет и сдачу. В лучшем - бесплатный проезд.

В дальних междугородних автобусах, особенно там, где водитель обматывает сам, метод драной денги применять не следует.

Метод бедного студента - платный метод, хотя вы платите, скажем, 50%, 20%, сколько можете. Его эффективность выше, чем метод автобусного стопа. Но вы должны заранее решить, сколько можете заплатить, и заранее иметь в кармане необходимую сумму. Застопив на трассе автобус, вы спрашиваете водителя:

- Здравствуйте, можно с вами до Москвы?

Если водитель добрый, он говорит: садитесь, и дальше воё, как в автобусном стопе. Но он может и ответить:

- Садитесь. 20.000 руб.

В случае автобусного стопа нужно было уговорить водителя или покинуть автобус; сей же метод предлагает более либеральный выход:

- Ой, как дорого, я бедный студент, добираюсь автостопом, но я могу заплатить только 4600 руб.

Тут возможно два варианта: 1) водитель соглашается на указанную вами сумму везти до нужного вам пункта; 2) не соглашается. Если не соглашается, вы просите проехать вас хоть сколько-нибудь - получаете до какой-нибудь деревни Дырино. Не доезжая Дырино, вы подходите к водителю и скромно просите позволения продолжить своё путешествие, и водитель обычно позволяет.

ДВИЖЕНИЕ НА ГЛУХИХ ТРАССАХ

На магистральных автодорогах европейской России техника автостопа, при владении ею, позволяет преодолеть большое расстояние за расчётное время. Это и понятно. При плотности потока 50 машин в час вы быстро уедете в любом случае.

Но есть в России дороги, где проходит 10-20 машин в день. Мы ездили и по Колымскому тракту, где и три машины в день - удача, а водитель, проезжающий 300 километров в день - лихой гошчик. С уменьшением числа машин, по теории вероятности, вы будете наблюдать отклонения от расчётного времени.

Между Уралом и Байкалом скорость автостопщика падает примерно на треть относительно его скорости в Европейской России (летом - порядка 500 км за световой день), а в Забайкалье скорость автостопщика снижается почти до нуля и понятие "расчётная скорость" исчезает.

Великий, и, по-видимому, самый быстрый автостопщик мира Андрей Пожидаяев (ПЛАС N 62) совершил беспрецедентное путешествие (1996 г) Питер-Владивосток на 109 полупутных транспортах. Самый тяжелый участок - от Чернышевска до Могочи (400 км. в Читинской обл.) он двигался 5 суток. Ехал он на всём, что ему попадалось - на машинах, мотодрезине и даже мотормой лодке. На участке Могоча-Сковородино он воспользовался локомотивами, а дальше опять вышел на трассу и достиг г. Владивосток. Слава ему!

Андрей и автор этой книги, двигаясь в Магадан, проехали автостопом от Хандыги (Якутия) до Кадьякана (Магаданская обл.) 700 км. за неделю! Из них мы двигались только полтора суток, а прочее время находились в простое, ожидая машин или ночуя с водителями. Оправдывает нас лишь то, что рейсовое сообщения по Колымской трассе не существует, и проехать её быстрее НИКАК было нельзя.

...Однако, прежде чем вы, о читатель, достигнете столь отдалённых регионов, прочитайте и другие главы сей книги, которые позволят вам кое-где облегчить и значительно ускорить и там свое перемещение.

НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ

Можно ли ездить автостопом, не зная методов?

Многие так и делают. Если автостоп для вас - способ времяпрепровождения, то вам некуда торопиться. Как у Джека Керуака ("В дороге"):

"Двое городских парней из Коламбуса, Огайо, футболисты школьной команды. Они жевали резинку, перебивались и распевали песни на ветру. По их словам, за лето они собирались объездить автостопом всю страну.- Мы едем в Лос-Анджелес! - крикнули они.- Что вы там будете делать?.. Черт возьми, понятия не имеем! Какая разница!"

Если вы не знаете, зачем вы едете, вы можете ехать медленно, можете вообще подыма стоя на месте и размахивать руками перед проезжающими машинами. Но если вы знаете, зачем вы едете, вы испытываете естественное желание ехать, а не стоять. Тут-то методы и помогут.

Автостопом ездят только от безденежья?

По-разному. Один - действительно оттого, что не может заплатить за билет; другие - оттого, что это удобно и быстро (как Москва, Москва-Ярославль или Питер-Псков по трассе проходит реально быстрее, чем на поезде), третьи - потому, что это интересно (новые места, новые люди, много общаешься, узнаешь)... В некоторых случаях, наконец, нет

никакой другой возможности проехать какой-либо маршрут - так, мы проехали автостопом, например, Колымскую автомобильную трассу.

ПОЕЗДА

Большинство крупных городов России и СНГ соединены железными дорогами. Общая протяженность этих дорог составляет 140.000 км. Умение ездить по железным дорогам (в поездах, электричках, дизелях, товарняках; с билетом, без билета, в локомотивах и другими способами) полезно и доступно каждому человеку.

Поезда бывают пассажирские, местные, пригородные, грузопассажирские, почтово-багажные, хозяйственные, рабочие, грузовые и иные, - различные по своему номеру (1-9098), внешнему виду и по методам проезда в них. Классификацию поездов по их номерам смотрите в Приложении 1.

ЕЗДА В ЛОКОМОТИВАХ

Случалось ли вам ездить в локомотивах товарных поездов? Нет, для этого не обязательно поступать в техникум железнодорожного транспорта и становиться машинистом. Автостоп 2-го рода - езда в кабинах локомотивов - широко применяется как путешественниками, так и местным населением в глухих регионах (например, на Дальнем Востоке, где почти нет автодорог и электричек, а также денег на оплату проезда). Я видел, как на БАМе в заднюю кабину локомотива залезало (с согласия машиниста) по 6-7 безбилетных пассажиров, и машинисты утверждали, что это далеко не предел.

Распространено мнение, что в локомотивы подсаживать не будут, потому, мол, что это запрещено. Однако подсаживают! Технология езды на локомотивах, детально разработанная А. Воровым, а впоследствии и Ф. Леонтьевым из ПЛАС, делает ваш успех не случайным, а закономерным. Автостоп 2-го рода оказывается весьма удобным, а порой и единственным средством передвижения. Изучим сущность его.

Понятно, что никто из мудрых не стоит на рельсах, пытаясь остановить движущийся товарный поезд (хотя при некоторых условиях, вероятно, он может застопиться). Сущность метода - ожидать нужной локомотив на грузовой станции и договариваться с машинистом во время стоянки. Ехать можно не со всякой станции, а с крупной, являющейся, как говорят железнодорожники, станцией переприцепки.

Итак, вы на грузовой станции, где формируются товарники в нужную вам сторону. Вниманию! Грузовая станция часто не совпадает с пассажирской! Узнать, где формируются товарники, можно у железнодорожников.

Если на станции в данный момент нет сформированных составов в нужную сторону, найдите дежурного по станции (или диспетчера). Как найти его, вам объяснит любой железнодорожник. Дежурный по станции обычно сидит за большим пультом в помещении с надписью "Посторонний вход воспрещен!" Постучитесь и войдите туда.

- Здравствуйте! Не подскажите, куда ближайший состав на Лопчу?

Помните! Грузовые поезда не имеют заранее определённого расписания! А дежурный по станции ведаёт о движении поездов только на своём и соседних участках. Поэтому он может сказать: пока нет, когда будет - не знаю. Также вы можете услышать ритуальную фразу: "А вы знаете, что на грузовых поездах ездить запрещено?" Объясните, что вы будете ехать только в случае согласия машиниста. "Ну-ну, - может ответить дежурный (или диспетчер), - вон, на пятом пути формируется поезд, попробуйте".

Движение товарняков на нужное направление может оказаться разной интенсивности - от одного до десятков в день. Пока нет локомотива, можно найти рабочую столовую (на каждой большой станции) - там можно дешево и вкусно поесть. Например, в Муроме, в январе 1997, в дельсовой столовой, обед на двоих нам обошелся в 3352 рубля (стоимость одной буханки хлеба в Москве). Обычно такие столовые работают круглосуточно. На маленких станциях столовых нет, но у дежурного есть электроплитка; попросите разрешения поставить чай; расскажите, какие вы удалые путешественники, поддружитесь с железнодорожниками, это может помочь при вписке в локомотив. Параллельно следите, не созрел ли состав.

Когда вы увидите, что поезд сформировался, но локомотива еще нет, - летом полезно провести осмотр состава на предмет наличия пустых (попутных) вагонов, чтобы проехать в них в случае отказа машиниста. Зимой ехать в товарном вагоне (особенно открытом) не следует из-за холода. Наиболее удобен для проезда товарный вагон с крышей, называемый "теплушка", "стопильный вагон", "бич-вагон" и проч., разумеется, если он пустой и хотя бы одна из двух дверей его не заперта.

На станции, особенно крупной, вас может обнаружить охранник. Он может помешать вашему движению и прогнать вас со станции. Но не убегайте от него, чтобы он не подумал, что вы из железнодорожных воров. Напротив, чем ярче и круче вы выглядите, тем лучше. Имейте паспорт, неплохо и какой-нибудь документ, командировочное удостоверение или иное свидетельство, что вы - "не простое так". Если вы в комбинахоне, с рюкзаком, и вообще отличаетесь от местных бичей - это вам на руку. Но можно и не иметь комбиназона, командировочного удостоверения и т.п.: главное - ваше спокойное, уверенное поведение.

Когда мы видим локомотив, уже прицепленный к нашему поезду, или одиночный локомотив (следующий резервом), ожидающий сигнала светофора, - быстро бегим к нему. В локомотиве машинист сидит слева, а помощник - слева. Обращаться надо именно к машинисту.

- Здравствуйте! Можно с вами на Урушу? Мы путешественники, едем туда-то и затем-то, ... - объясните, что вы не простые бомжи.

Если машинист сказал "нет", попробуйте уговорить его. Помните, автостоп 2-го рода существует! Вероятность успешной подсадки зависит от местности; в глухих регионах (республика Коми, трасса БАМа...) берут два локомотива из трёх, в центральной России и на Транссибе - возможно, один из трех. Чем ближе цивилизация, тем реже берут в локомотив, и наоборот. В локомотив пассажирского поезда берут реже, чем в локомотив товарного.

Когда согласие получено, быстро поднимайтесь в дверь, ведущую в заднюю секцию локомотива (если машинист специально не пригласил в переднюю). В задней кабине находятся два (иногда три) сиденья, часто - охранник, а иногда - уже и прочие пассажиры.

Пребывая в задней кабине локомотива, ведите себя тихо, не трогайте никаких рычагов. Можно лечь спать - на полу кабины, постелив предварительно коврик. Несколько раз в час в заднюю кабину заходит помощник машиниста, щёлкает тумблерами, смотрит на приборы. Подружитесь с ним. Вас могут позвать в переднюю кабину - сходите, подружитесь и с машинистом тоже. Проходя из задней кабины в переднюю (и наоборот), соблюдайте максимальную осторожность! Без нужды в переднюю кабину переходить не следует - это опасно, можно в полумраке налететь на какой-нибудь прибор 27.000V или зацепить вращающийся вентилятор.

Товарники могут идти и несколько тысяч километров, но локомотивная бригада обычно сменяется через каждые 4-5 часов (200-350 км) - на каждой крупной станции. С каждой новой бригадой надо договариваться отдельно, если машинист сам не замолвит словечко перед следующим машинистом.

Если поезд идёт в нужную сторону, но машинист отказывается брать вас в локомотив, спросите, можно ли подосесть в какой-нибудь пустой вагон. Ехать можно как в случае положительного ответа, так и отрицательного; но согласие машиниста желательно в случае неприятия с охраной. Как уже упоминалось, часто в локомотиве едет охранник. Его миссия - не допускать проезда всяческих автостопщиков, поэтому, если в задней кабине обретается человек, будьте осторожны, идите по возможности в конец поезда, если время позволяет.

К хвосту поезда подцепляют малополные грузы и пустые вагоны, и среди ближайших к хвосту состава обычно бывает пустой вагон-теплушка, где можно ехать. К товарнякам с ценными и опасными грузами обязательно прицепляют с хвоста 1-2 пустых вагона, часто они открыты. Желательно заранее обнаружить их; но, если вы пришли на станцию, поезд готов, машинист не берёт - грузитесь в любой вагон, кроме вагона с углем. В некоторых товарных вагонах иногда имеются специальные площадки, а на них - безопасное сиденье, под навеском. Первичное предназначение их автору неясно, но безбилетствующие в тёплую погоду часто пользуются ими.

Если дорога не электрифицирована, избегайте первых вагонов, в коих дым от тепловоза достанет вас.

Двигаясь зимой, избегайте проезда в холодных, продуваемых ветром вагонах, чтобы не погнубить от холода!

Также: перемещаясь в товарняке (в вагоне его), помните, что остановка поезда по требованию "пассажиров" бывает только на БАМе. В других случаях товарняк может ехать без остановок километров 300.

Один человек, сказываю, решил пройти пешком вдоль Московской окружной железной дороги (в черте г. Москвы). Вдруг он увидел товарняк и решил подосесть на нём. Но товарняк так разогнался, что человек никак не мог съехать и достиг г. Болгоев (331 км. от Москвы), откуда долго не мог вернуться.

(Если вы едете в кабине, и вам потребовалось выходить, на неосиленных линиях машинист может снизить скорость до 10-20 км/час, чтобы вам удобно было прыгать. Если у вас есть перчатки, наденьте их, чтобы не ободраться в случае падения.)

...Достигнув станции, где локомотив отцепляется или меняется локомотивная бригада, повторите процедуру вправления в локомотив. Если следующая бригада вам откажет, опять садитесь в товарный вагон, а лучше ищите дежурного по станции (диспетчера) и вылавляйте, когда будет следующий состав в нужную вам сторону.

Распространена гипотеза, что, в отличие от товарных, локомотивы пассажирских поездов "вообще не берут". Если грузовая станция совмещена с пассажирской - попробуйте! Конечно, здесь вас возьмёт далеко не каждый машинист. Но - примеров успешного проезда предостаточно. Пробуйте!

Двигаясь автостопом 2-го рода, можно рассчитывать на 500-600 км. в сутки, а на двухпутных ж.д. магистрах с большим грузопотоком - и на большее (до 800-1000 км). В Европейской части России автостоп 2-го рода может показаться сравнительно медленным средством (однако дающим возможность выспаться и обсохнуть), а вот далеко, за Уралом, езда в локомотивах быстрее, чем езда на попутных машинах.

ИНОЗЕМНЫЕ ПОЕЗДА

Можно ездить и в пассажирских поездах, причём не покупая билета и не вводя в заблуждение проводников. Среди поездов можно выделить те, проезд в которых наиболее прост. Это так называемые "иноземные поезда".

Каждый поезд и вагон имеет свою станцию формирования. Знать станцию формирования состава полезно всякому путешественнику. Поезд, сформированный в какой-либо стране СНГ, является движущейся территорией той страны. Поезда нероссийского формирования на территории России российскими контролерами обыкновенно не проверяются! Всю полноту власти там обладает начальник поезда и проводник, бдительность коих при движении по иным странам сильно притупляется, да они и ничем не рискуют. То же относится и к российским поездам при движении по Казахстану, Узбекистану, Украине и т.д. - они не интересуют тамошних прихвачиков.

Теоретически, в составе данного поезда могут быть вагоны разных станций формирования. Видимо, и способы проезда в них будут различны.)

Узнать регион формирования данного пассажирского вагона можно так. На вагоне, обшю, имеются таинственные цифры (три цифры ОХХ, а под ними еще пять УУУУУУ). Три из этих цифр (в первом ряду) обозначают железную дорогу формирования вагона, согласно нижеприведенному перечню. Звёздочками обозначены "иноземные" (не российские) железные дороги.

01-07: Октябрьская, *08-12: бывшая Прибалтийская (ныне Калининградская, Литовская, Латвийская, Эстонская), *13-16: Белорусская, 17-23: Московская, 24-27: Горьковская, 28-31: Северная, *32-34: Юго-Западная, *35-38: Львовская, *39: Молдавская, *40-41: Одесская, *43-44: Южная, *45-47: Приднепровская, *48-50: Донецкая, 51-53: Северо-Кавказская, *55: Азербайджанская, *56-57: бывшая Закавказская (ныне Армянская, Грузинская), 58-59: Юго-Восточная, 61-62: Приволжская, 63-65: Куйбышевская, *67: Запально-Казахстанская, *68-69: Целинная, *71-72: Алма-Атинская, *73-75: бывшая Среднеазиатская (ныне от неё отделились Таджикская и Кыргызская), 76-79: Свердловская, 80-82: Южно-Уральская, 83-85: Запально-Сибирская, 86-87: Кемеровская, 88-89: Красноярская, 90-91: Байкало-Амурская, 92-93: Восточно-Сибирская, 94-95: Забайкальская, 96-97: Дальневосточная.

Примеры удачного и совершенно бесплатного проезда (с согласия проводников) в иноземных поездах вы можете почерпнуть из моей книги "Вперёд, к Магадану!" (в поезде Красноярск-Алма-Ата 451 км, в поезде Петропавловск-Челябинск 525 км, в поезде Ташкент-Москва 70 км), а также из опыта других продвинутых людей.

Точности ради стоит заметить, что изредка иноземные поезда все же проверяются. Так, поезда Москва-Ташкент и Ташкент-Москва проверяет неподалёку от Москвы два важных узбекских контролёра. Также отмечен случай проверки российского поезда на территории Украины. Но это, скажем прямо, скорее исключение, чем правило.

Что же касается поездов (и вагонов), следующих в дальнее зарубежье: Москва-Пекин, Москва-Хельсинки и т.д. - можно ли их отнести в категорию иноземных со всеми вытекающими последствиями? - мне неизвестно.

ПРОЕЗД В ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ

В предыдущих изданиях книги для проезда в обыкновенных пассажирских поездах были рекомендованы следующие рецепты: покупка билета на одну остановку, поездка на крыше вагона, тайное проникновение в "троб" (рундук), ящик для белья, стояк для угля и иные. К счастью, за последнее время наука ушла далеко вперёд, и сейчас, на исходе XX столетия, у нас нет необходимости прибегать к подобным извращениям. Мудрец, билета не имея, но при этом - никого не обманывая, едет спокойно на полке в вагоне поезда; в то же время человек немудрый, тоже билета не имея, содержится на крыше этого же вагона и страдает от холода, голода и контактного провода.

Проце всего подсаживаться в пассажирские поезда на больших станциях, где поезд стоит не меньше 15 минут. Вы должны хорошо

представлять себе, до какой станции вы желаете ехать. Двигаться на одном поезде, скажем, от Хабаровска до Москвы - недопустимое буржуазство, и вряд ли кто поведёт вас так далеко. Но километров триста - вполне! Вы должны желать достичь, как минимум, следующей крупной станции, где поезда имеют длительную стоянку.

1). "Мудрейший пассажир". В каждом поезде имеется начальник поезда. Без разрешения онго проводники вряд ли вас пустят. Спросите, в каком вагоне начальник поезда (обычно - где-то в середине), и бегите к нему: - Здравствуйте! Кто начальник поезда? Это я. Что вам нужно? - Пустите, пожалуйста, проехать хотя бы до Тынды. Мы путешественники, из Магадана дойдем, в Москву возвращаемся, а деньги кончились, на перекладных приходится ехать. Пустите, пожалуйста.

Важно: сперва просьба, потом мотивация, обоснование. Это обязательное правило, чего бы вы ни просили. "Дайте половинку хлеба, у нас нет денег". "Пустите проехать, мы путешественники, едем отсюда - и туда-то". "Пустите переночевать, так-то и так-то". Если после первых слов тебе отказали, спрашиваемый человек имеет возможность, выслушав окончание твоих слов, изменить свое решение, например: "Ну, вообще-то мы не возим, но раз путешественники, садись". Или: "Ну, вообще я сейчас не вписываю, но раз уж больше некуда, приходи". Если же ты сначала "тянешь резину", рассказывая, что ты есть и откуда, а потом вдруг просишь, - тебе откажут, - тебе больше нечего сказать, и ты уходишь.

Убедившись в вашей мудрости, начальник поезда вам говорит, например: "Ладно, идите в первый вагон." Это происходит в среднем в 50% случаев; в цивилизных регионах заметно реже, скажем, 25%, но это компенсируется большим количеством поездов.

Находясь в вагоне, заведите дружбу с проводниками, сопровождающим поезд милиционерами и другими официальными лицами. Если же вас решили высидеть - например, уверовав в скорое пришествие контролёров, - спокойно выйдите и не пытайтесь, замаскировавшись в вагоне, проехать больше, чем позволено.

Если начальник поезда не убедился в вашей мудрости, идите к машинисту. Вас легко могут взять в локомотив пассажирского поезда, ну а в локомотив пригородного - тем более.

2). "Скрытый пассажир". Иногда случайно попадаешь на станцию, где поезда стоят не больше 2-3 минут (уговорить начальника поезда за 2 минуты сложно). Это плохо, так же, как и стоять на скоростной позиции в автостопе. Узнайте, будет ли в ближайшие часы пригородный или рабочий поезд в сторону ближайшей большой станции на вашем маршруте. Рабочие поезда в расписании обычно отсутствуют, поэтому узнайте это у железнодорожников. И, уж если никаких способов уехать больше нет, во время краткой стоянки поезда выйдите в тамбур и находитесь там до момента отправки поезда.

Когда "скрытый пассажир" будет обнаружен, не беспокойтесь, а объясните сущность вашей поездки. Желательно, чтобы не стоять в тамбуре, ожидая неприятностей, - сразу пойти к начальнику поезда и рассекретиться. У вас есть преимущество: вы уже находитесь в поезде и избавиться от вас до следующей станции невозможно. Пользуйтесь этим преимуществом и объясните начальнику суть вашей поездки. Если начальник будет не в духе, он укажет вам выходить на ближайшей крупной станции, что, собственно, и требовалось.

Знайте, что высадка "зайцев" на мелких полустанках, где нет даже вокзала, запрещена инструкцией.

3). "Иноземный поезд". Пользуясь тем, что иноземные поезда не проверяются контролёрами, подойдите к любому проводнику и попроситесь проехать. Начальник поезда здесь уже не нужен: как сказал один проводник иноземного поезда Ташкент-Москва, - "Какой начальник поезда? Я начальник вагона!" Как правило, проводнику будет на вас глубоко плевать, и вы проедете без проблем.

4). "Навязчивые услуги". Некто Вовикон из Новосибирска использует такой способ проезда: днём он едет на электричках, а ночью, подходя к поездам, просится проехать до следующей большой станции, предлагая за это подмести, помыть полы в вагоне и т.п. Я думаю, что этот метод интересен и этически вполне оправдан.

Запомните! Ваши шансы - очень велики! Но вы должны отличаться от местных жителей, и от всевозможных бичей, занятых тем же, чем и вы - бесплатным достижением какой-либо местности. Вы должны вызвать интерес сотрудников поезда, любопытство, желание поговорить, - и тогда вы во многих случаях достигнете успеха.

Чем меньше поездов в вашем направлении, тем больше вероятность успеха. Если люди где-либо живут, они должны перемещаться, а если люди перемещаются, существует метод бесплатно перемещаться, - следовательно, в глухих регионах вероятность вашего бесплатного уезда равна 100%.

В местных поездах (N 601-699) вероятность успеха выше, чем в скорых (N 1-149). Знайте это.

Мудрый человек Игорь ("Бродячий проповедник"), имеющий стаж более 340.000 километров, даст, например, такие советы:

"Уметь задавать открытые (т.е. те, на которые невозможно однозначно ответить "да" или "нет") вопросы, типа: "Когда будет ближайшая электричка до Твери?" и, в зависимости от ответа, суметь продолжить беседу.

* Прислушивайся к словам собеседника и умело их используй в своей речи и действиях. Например, диалог с начальником поезда: - Я проповедник и живу на подаяние. В данный момент я не имею денег, чтобы оплатить проезд. Возьмите меня, пожалуйста, в направлении Питера... - Куда я тебя возьму? У меня ревизоры едут! - Я согласен ехать в тамбуре или на третьей полке.- Мне не положено никого так провозить. - Как тогда вы посоветуете поступить? - Подойди к проводнику общего (плацкартного) вагона, если он возьмет, то доедешь. Разговор с проводником:- Мне начальник поезда сказал, что для того, чтобы доехать до Питера, я могу обратиться к вам.- Вечно он мне кого-то посылает, а если ревизоры, то мне отвечать.- А если мне поговорить с ревизорами...

* Ваши действия должны быть чётко продуманными. Если поезд стоит мало времени, то лучше заранее узнать (можно у дежурного по вокзалу), где останавливается штабной вагон. В идеальном случае можно узнать имя бригадира поезда, познакомиться с ревизорами и рассказать им о себе.

* Не задавать отрицательных вопросов типа: "Не возьмёте ли в сторону Новгорода?" Отрицание и неуверенность вызывает подобную же реакцию".

ЭЛЕКТРИЧКИ. ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА

Самыми простыми для бесплатного проезда являются пригородные поезда - электрички, дизеля и так называемые поезда с тётками, - все они имеют NN 6001-6999. Движение на пригородных поездах из-за своей простоты издавеле выделялось в самостоятельный, универсальный способ путешествия, который называется "езда на собаках".

Пригородное сообщение охватывает все основные жд магистрали страны. Пересаживаясь из электрички в электричку, с дизеля на дизель, покупая билет или не покупая его, можно доехать от Москвы до Петербурга или от Новоросийска до Владивостока. В этом и

заключается универсальность метода. Теперь опишем разные типы пригородных поездов и способы проезда в них.

1). Электропоезда - самый распространённый вид пригородного сообщения. В центральных регионах (в окрестностях Москвы, Питера...) в электричке эпизодически возникает контролёр, проверяющая билеты. В более глухих регионах в электричке должна содержаться тстя билетёрша, циркулирующая по вагонам и билечивающая вновь вошедших пассажиров.

В электричке можно ездить как с билетом, так и без онго. Неприятностей, связанных с контролёрами, можно легко избежать (см. ниже: "Контакты с представителями власти"), а сейчас мы не будем изучать этот вопрос.

2). Дизели, подобные электричкам, с билетёром или без онго - по методам проезда не отличаются от электричек.

3). Поезда с тётками, поезда из плацкартных или общих вагонов с тстками-проводниками. Отличаются от нормальных поездов неограниченной вместимостью (в один пригородный поезд могут проехать даже несколько тысяч билетов), слабым контролем и коротким путём следования (обычно до 200 км). Есть два способа проехать в таких поездах. Первый, самый распространённый, таков: если проводница стоит в дверях, надо купить и показать ей билет на одну-две остановки. В пути следования проверок, как правило, нет.

При поезде на Русский Север наша компания (9 человек) оказалась в г. Данилово. Там мы купили билеты на 1 остановку, до Макарово (это 5 км), чтобы ехать в пригородном поезде "с тётками" на Вологду. При входе в вагон проводница спросила: "Молодые люди, а билеты у вас есть?" - Мы отвечали: "Есть", и помахали перед ней множеством билетов, залезли в вагон и ехали до самой Вологды (139 км.)

Однако этот способ нехорош, так как приходится обманывать проводницу. Лучше поступить иначе. Например, на вопрос "ваш билет" показать студенческий билет. Или, если дело происходит летом, собрать дикорастущих цветов и одарить ими проводницу. Или, вместо того, чтобы платить, скажем, 20.000 рублей в кассу, заплатить проводнице 5.000 или меньшую сумму. Или, если денег нет, попроситься проехать без денег и без билета. Вообще, если вы задаетесь целью, не обманывая проводницу и без особых затрат проехать в пригородном поезде, вы достигнете успеха. Не забывайте, что в каждом поезде есть локомотив, могущий вместиь вас.

В некоторых глухих регионах пригородный поезд с тётками может маскироваться под "грузопассажирский" (N 951-968). Так, поезд Могоча-Амазар в одну сторону идет как грузопассажирский, а обратно как пригородный, хотя его сущность не меняется.

4). Поезда с бич-вагоном. Бич-вагон - это теплушка или товарная платформа для бесплатного проезда пассажиров, прицепленная к поезду в качестве одного из вагонов. Проезд в бич-вагоне бесплатный. Поезда с бич-вагоном - атрибут отдаленных регионов.

Пригородные поезда следуют не дальше, чем на 200 км (за редким исключением). Этот недостаток компенсируется тем, что можно пересаживаться с одной "собаки" на другую.

От Москвы до Петербурга вы доедете на пяти электричках, сделав пересадки в Твери, Бологое, Окуловке и Малой Вишере. Например, выехав в 6.20 утра, вы достигнете Питера в 23.05, потратив на дорогу 16 часов 45 минут.

От Москвы до Иркутска вы доедете на 33-х электричках, сделав пересадки в Петушках, Владимире, Вязниках, Ниж.Новгороде, Шахунье, Кирове, Балеизно, Перми, Шале, Екатеринбург, Тюмени, Вагае, Ишиме, Называевске, Омске, Татарске, Барабинске, Чулыме, Новосибирске, Болотной, Тайге, Марининске, Боготоло, Чернореченской, Красноярске, Уяре, Иланской, Тайшете, Нижнеудинске, Тулуне, Зиме, Черемхово и потратите на это 14 дней. Все это расстояние вы проедете именно на электричках, за исключением трех участков - на Владимир, Ишим и Называевск, где вам попадутся пригородные "поезда с тётками" (сведения 1996-97).

Некоторые пригородные поезда, в частности электрички, следуют на расстояния, превышающие 200 км (Вологда-Коносха, 211 км, Киров-Пинюг, 241 км). В таких случаях часто бывает, что на одном из участков поезд меняет номер на 600-й (601-699). Сущность поезда при этом остается неизменной. Поэтому будьте внимательны: указанные в расписании некоторые 600-е поезда на поверку иногда оказываются пригородными, в том числе обычными электричками или дизелями (как в 1993 году был 200-километровый дизель Балта-Одесса).

На Украине некоторые "долгоиграющие" электрички проезжают более 300 км (Киев-Зрново, Киев-Жмеринка, Николаев-Апостолово...). Раньше они прятались под видом 600-х, сейчас - 800-х поездов (801-899). Тем не менее эти "поезда" - обыкновенные электрички или дизели.

Некоторые пригородные, по сути дела, поезда могут маскироваться под разного рода "хозяйственными" номерами, начинающимися на 5000: N 5201-5298 "хозяйственные" или "рабочие" поезда (N 5204 Абакумовка-Тайшет), N 5401-5698 "поезда из порожних пассажирских вагонов" (N 5401 Муром-Векотка-Черусти)... Знайте об этом и ездите на них бесплатно. (Иногда в вокзальном расписании их нет! Узнавайте о наличии таких поездов от железнодорожников или из специальной книжки "Все электрички России".)

Средняя скорость движения "на собаках" сильно колеблется - от 200 до 800 километров в день - в зависимости от маршрута и времени старта. Обычно это медленнее, но иногда предпочтительнее, чем автостопом. Зимой при отсутствии тёплой одежды, или же двигаясь большой компанией, или же имея очень большие рюкзаки, или же находясь в местах, где нет хороших автодорог (как: Чернышевск - Сковородино), - проще ехать именно на пригородных поездах, чем по трассе.

ВОЛНА. ИЗВЛЕЧЕНИЕ РАСПИСАНИЙ

Важно, при движении "на собаках", правильно выбрать время старта. Можно научно выбрать время старта и проехать из пункта А в пункт Б по возможности быстро. Можно ненаучно выбрать время старта и провести на одной из пересадочных станций долгое время, например, 20 часов.

Последовательность согласованных пригородных поездов называется сцепка, или волна. Применяйте ее.

Но не думайте, что при движении, например, во Владивосток мы можем выбрать такой оптимальный день и час старта, что покатаемся непрерывно, быстро и без существенных задержек. Ник так нет. Волна - явление локальное, исходит она из крупных городов, проходит, с трудом и все замедляясь, 300-600 км, и, наконец, окончательно глхнет. Поэтому, совершая большие путешествия на электричках, выделяте через каждые 300-600-1000 километров города, которые хотите посмотреть, или где желаете переночевать, и рассчитайте, как быстрее вам проехать МЕЖДУ этими городами.

Расчёт волны без знания расписаний - дело трудное. Знание расписаний движения пригородных поездов имеет большое значение для всего прогрессивного человечества. В предыдущих изданиях этой книги печатались расписания по многим жд. станциям России, но они занимали слишком много места. Сейчас продвинутые путешественники могут приобрести специальную книгу "Все электрички России", расписания в которой охватывают почти всю страну.

Пользуясь случаем, я обращаюсь к тебе, о читатель: если ты приехал в какой-либо город - перепиши расписание! Не ограничивайся расписанием, выписанм на стене вокзала, попроси у дежурного или в справочной книжку служебных расписаний, чтобы переписать сведения и из неё, - и твой труд не пропадёт, а станет достоянием всего человеческого сообщества. Особенно будет хорошо, если ты пришлешь эту информацию нам по указанному еще в предисловии адресу.

МЕТОД ШТУРМА

Человек, движущийся по железным дорогам только "на собаках", или только 2-м родом, или только впрягавшаяся в пассажирские поезда, или только в товарных вагонах, - подобен человеку, стоящему на трассе только автобусы, или только грузовики, или только легковушки, или предпочитающему ездить только в кузове.

Позтому мудрец, собираясь достигнуть какого-либо города по железной дороге с максимальной скоростью, применяет Метод штурма, позволяющий реально преодолевать 600-1200 км за одни сутки (в зависимости от железной дороги и своей квалификации). Человек, применяющий Метод штурма, доедет из Владивостока до Москвы за 10-12 суток. При этом он не потратит на проезд ни одной копейки денег и никого не будет обманывать.

Сущность метода очень проста. На мелких станциях, где останавливаются как товарники, так и пассажирские поезда, мы дождаемся любого состава в нужную нам сторону.

Если это товарник, мы 1) просимся к машинисту, 2) летом, в случае неупсеха залезаем в один из товарных вагонов:

Если это пассажирский, мы 1) просимся к начальнику поезда, 2) в случае неупсеха - в локомотив;

Если это пригородный поезд, рабочий поезд, рельсозмывательная или выправочно-подвибночно-отделочная машина, локомотив, идущий резервом, почтово-багажный поезд и т.д., мы также стараемся проехать в них одним из методов, описанных в книге сей.

На крупных станциях, где товарные поезда формируются вдали от пассажирской станции (классический пример: Омск), мы выбираем, какой стиль движения - на товарных или пассажирских - нам больше нравится, чтобы не бегать туда-сюда с товарной станции на пассажирскую. Если мы больше любим пассажирские поезда, пользуемся ими, если грузовые - отправляемся на товарную станцию и "до упора" ожидаем успеха.

В сентябре 1996 г. мы с Андреем проехали от Сов.Гавани до Тынды (2000 км) за 3 суток 6 часов - и за это время упустили только один состав. Вот на чем мы ехали: 1) пассажирский поезд, общий вагон (до Комсомольска), 2-5) в вагонах товарных поездов (до Холмского, до Хурмули, до Постышево, до Ургала), 6-8) с тремя бригадами машинистов пассажирского поезда (до Февральска, до ст.Тунгала, до Верхнезейска; в Верхнезейске четвертая бригада этого же пассажирского поезда нас не взяла), 9) в выправочно-подвибночно-отделочной машине до Тынды. Это - классический пример применения метода штурма.

В цивилизных регионах вас будут брать уже реже - не 80%, а, скажем, 50%, но общее увеличение числа поездов даже повысит вашу скорость. Если на БАМе проходит в среднем 2-3 состава в сутки (из них 1 пассажирский), то на Транссибе поезда идут с интервалом в час или даже чаще. Соответственно, ехать будете быстрее.

Замечу, что двигаться методом штурма хотя и полезно, но в Центральной России довольно утомительно: все время бегаешь то к одному поезду, то к другому. Поэтому в центральных регионах спокойнее использовать электрички или автостоп. Ну, а в отдаленных районах, как говорится, сам бог велел...

ГИДРОСТОП

Железнодорожное и автомобильное сообщение охватывает не более ¼ территории России. В оставшиеся ¾ люди попадают по воздуху, что весьма дорого и неромантично, а грузы - преимущественно по воде (зимой - по автозимникам). Поскольку учение об аэростоле нам не известно, основным способом достижения отдаленных местностей был и остается гидростоп (бесплатное передвижение на попутных речных и морских судах), именуемый также автостопом 3-го рода.

Гидростоп известен издавеле. Так, более 2500 лет назад библейский пророк Иона, договорившись с капитаном, пытался переплыть на попутном корабле из Ниневии в Фарсис. Впрочем, во время шторма гидростопщик-неудачник был выброшен за борт и проглотен большой рыбой. Проведая в желудке рыбы около 3 суток, он попал рыбостопом обратно в Ниневию.

Более удачливый в этом отношении был известный путешественник, писатель Ленарт Мери. В 1970-х гг. н.э. он сумел пройти гидростопом Северный морской путь и другие пути, о чем повествовал в своих книгах. Впоследствии Л.Мери стал Президентом Эстонии и плавать перестал.

ПЛАВАНИЕ НА ГРУЗОВЫХ СУДАХ

Уголь, бензин, соль, цемент, автомобили и другие вещества в северные посёлки доставляются летом по рекам и по морю. Таким же способом туда могут проникнуть и путешественники. При движении "туда" надо обязательно узнать: 1) точку отправления, 2) сроки навигации, 3) регулярность судоходства, 4) время в пути.

Главное - найти порт отправления. Это, как правило, одна из точек пересечения речных и морских путей с железной дорогой или трассой (Мурманск, Архангельск, Ванино, Находка, Владивосток... - для посёлков побережья Сев.Ледовитого океана; Печора, Новосибирск, Красноярск, Усть-Кут, Якутск... - для движения на север по соответствующим рекам).

Возвращение домой из отдалённой местности проще: вы ищете любой теплоход на Большую землю и стараетесь уплыть на нем.

Крупнейшие морские порты, даже на севере (Мурманск, Магадан...) навигательны круглый год, другие только летом. С июля по сентябрь действуют практически все речные и морские порты.

Расписания грузовых рейсов не существует вообще. Есть некая средняя интенсивность движения. Так, из Магадана на Большую землю (Владивосток, Находка, Ванино) идет 1-2-3 теплохода в неделю. Из Находки на Камчатку суда ходят раз в неделю, а в Певек - несколько раз в год. Постарайтесь узнать регулярность судоходства заранее, чтобы не провести в порту долгие месяцы.

Скорость морских судов - 300-500 км в сутки.

Скорость движения по рекам сильно варьируется (от 330 до 50 км в сутки) в зависимости от реки, от вида судна, от того, по течению или против течения идет судно, от времени года. Движение по течению, естественно, быстрее, чем движение против течения; нефтеналивные суда идут на 10-20% быстрее сухогрузных; по глубокой воде - быстрее, чем по мелкой.

Так, нормативная скорость движения барж по Волге - 200 км в сутки по течению, 110 против течения; по Оби - 210/100 соответственно; по рекам Волхов, Паша, Оять, Сясь - всего 60 км в сутки по течению, 50 км - против течения.

Чтобы уплыть грузовым рейсом, необходимо: а) узнать о наличии теплохода, б) проникнуть в порт и на борт судна, в) договориться с капитаном, г) умереть от скуки на борту. Итак:

В каждом порту есть диспетчерская, в которой вам сообщат, куда в ближайшие дни пойдут суда. Здесь есть тонкость. Если теплоход еще разгружается, иногда невозможно установить, куда он идет затем.

Капитан может неожиданно Но если началась погрузка, - будьте уверены, что порт прибытия уже определен. Поэтому нужно регулярно, даже несколько раз в день, наведываться в диспетчерскую, пока вам не укажут теплоход, идущий туда, куда вам нужно.

(На маленьких пристанях никаких диспетчерских нет, поэтому надо караулить суда еще тщательнее, узнавая о времени их возможного появления у местных жителей.)

Погрузка и разгрузка - процессы, длящиеся от нескольких часов до нескольких дней. Поэтому торопиться стоит, только если теплоход собирается уходить пустым.

Как только такой теплоход найден, вам нужно проникнуть в сам порт. Многие порты находятся на пограничном режиме и охраняются. Тогда можно: а) уговорить охранника пропустить вас; б) найти дырку в заборе (в любом протяжённом заборе есть дырка), местонахождение дырки можно спросить у того же охранника или у рабочих порта; в) выплысть пропуск за деньги (так, в навигацию 1996 года суточный пропуск на 1 человека в Магаданский торговый порт стоил 9300 рублей). Есть и неохраемые порты.

Пускать гидростопщиков или нет - решает непосредственно капитан. На борту судна всегда есть вахтенный, но он ничего не решает. Будьте настойчивы и требуйте встречи с капитаном.

Перевозка людей на грузовых судах не является чем-то запрещенным. Например, плавают (правда, за деньги) сопровождающие груз. От перевозки людей теплоход ничуть не страдает. Так, для судна с грузом 3000 тонн лишние 100 кг - сущий пустяк. А крупнейшие суда перевозят до 50 тысяч тонн - это в 600.000 раз превышает массу человека! Ясно, что перевозка дополнительного гидростопщика не должна стоить ни копейки.

Мы, пассажиры, имеем свойство питаться, поэтому с вас могут попросить некую сумму денег на питание (скажем, 20 тыс. на человека в день), или вы сами закупитесь некоторым большим количеством еды. Конечно, при полном отсутствии денег можно питаться и бесплатно, но если деньги есть, обещать команду просто стыдно. В любом случае это примерно в 10-20 раз дешевле, чем лететь на самолёте.

Итак, вы должны идти к капитану с внутренней уверенностью в своей правоте, зная, что никакого убытка от вас не будет. Напротив, вы можете вызваться поработать. (Сложного вам не поручат, а без работы плыть скучно.) Я оцениваю вероятность успешной посадки на теплоход более 75%.

Единственная реальная причина отказа - перенаселение теплохода другими людьми. Здесь решающую роль играет не объём и не вес пассажиров, а количество спасательных средств. В дальнейшем морском плавании этот фактор - серьёзный ограничитель, в то же время, скажем, на барже это может не играть никакой роли.

Погрузившись на борт судна, вам необходимо не умереть от скуки в пути. Хорошо, если есть работа, но она никогда не занимает все время. Спите, читайте, пишите письма, отъездитесь. И не забудьте вернуться домой до окончания навигации!

Известно, что из Якутска в Хандыгу по автородке летом проехать невозможно, грузы и машины перевозят по воде. Мы с Андреем преодолели этот участок (более 600 км.) за шесть дней на попутной барже. Плыли мы бесплатно, но предварительно закупили еду. Единственное, что осложняло плавание - на барже плыл "Камаз" со 140 ящиками водки, и вся команда, и иные пассажиры часто занимались пьянством.

Стараясь вернуться из Магадана домой, мы уплыли оттуда в порт Ванино на грузовом теплоходе. Поиск и ожидание теплохода длились 4 дня, еще три дня мы плыли, еще две простояли в бухте Ванино, ожидая, когда освободится причал. Перевозка была бесплатной, но за еду мы заплатили 153 тыс.руб. Подробно о наших гидростопах вы можете прочитать в книге "Вперед, к Магадану!"

РЕЙСОВОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

Есть в России и пассажирское водное сообщение, а именно: по большим рекам, по Байкалу, в окрестностях Мурманска и Архангельска. Пассажирские суда в нашей стране имеют одно большое достоинство и один большой недостаток.

Достоинство в том, что пассажирские суда ходят регулярно, согласно расписанию. Возможны, конечно, изменения в этом расписании и даже отмены некоторых рейсов, но даже цивильные поезда и самолёты иногда отменяют! Расписание судов почти по всем водным путям России, от Северной Двины до Амура, можно найти и переписать в библиотеке Московского турклуба (Москва, метро "Таганская", ул. Большая Коммунистическая, д.17).

Интенсивность движения теплоходов на разных линиях сильно различается. Например, из Якутска в Тикси можно уплыть 8 раз в год, а из Печеры в Нарьян-Мар - ежедневно. Из Коласа в Архангельск ежедневно, а из Усть-Кута напрямую до Хандиги ходит паром дважды в год. Раньше были рейсовые океанские теплоходы, типа Владивосток - Магадан, Владивосток - Петропавловск-Камчатский, но уже несколько лет, как все океанские пассажирские перевозки прекращены.

Скорость пассажирских судов - от 250 до 800 км. в сутки, в зависимости от типа судна; быстрее всего идут "ракеты", но, к сожалению, не очень далеко.

Недостаток всех пассажирских рейсов в том, что гидроперевозка стоит примерно столько же, сколько и авиаперелёт, а иногда и дороже. Мудрость заключается в том, чтобы попроситься бесплатно или за уменьшенную цену. На пассажирских судах такими вопросами может заведовать "пассажирский помощник" или специальный билетер.

Путешествуя по Северу в 1994 году, мы оказались на Соловецких островах со 130 рублями на четверых. Уплыть на ближайший материк можно было только за 10-15-55 тыс. с человека, а в Архангельск - за 70-300 тыс. Нас это не огорчило, и мы поселились в монастырь, помогая там по хозяйству. Через четыре дня пришел теплоход "Юшар", мы обратились к пассажирскому помощнику и уплыли в Архангельск бесплатно. Плыли мы в помещении видеобара с тремя другими безбилетниками. По пути мы попали в великий штурм, но через 24 часа достигли Архангельска, о чем подробно описано в моём повествовании "Русский север".

Существует способ двигаться бесплатно и на туристических круизных теплоходах. Такие рейсы назначают не всюду, и специально подходить где-нибудь на Индигире круизный теплоход не нужно. Но есть два маршрута с оживленным движением: по Волге (Москва - Углич - Ярославль - Астрахань и обратно) и в Пигер (Москва - Углич - Волго-Балтийский канал - Кики - Петрозаводск - Питер и обратно). Летом на этих направлениях суда проходят ежедневно. Регулярно ходят также суда на Валаам и Соловки, а возможно и в другие местности.

Проникать в круизный теплоход на конечной станции не следует - поимните, универсальный закон для многих видов транспорта! На конечной станции садятся всяческие "новые русские", заплатившие деньги за круиз; не шокируйте их своим научным поведением.

Узнав время отправления очередного теплохода из очередного порта (скажем, Петрозаводска), вы выходите с потоком туристов, возвращающихся с очередной экскурсии по городу, на борт теплохода и, будучи вскоре обнаруженными кем-либо из персонала, спокойно

ожидаете высадки в следующем порту (скажем, в Кижях), что, собственно, и требовалось. Умение плавать описанным способом обнаружил, в частности, питерский человек Алейку.

(Другой питерский человек, Костя Шуллов, учил, что на круизных теплоходах всегда имеется определённый контингент сотрудников этого теплохода, которые могут вас выплыть. К сожалению, глубокое рассмотрение плавучего вопроса уведёт нас слишком далеко.)

Так что учитесь плавать - и вы пройдёте Печору и Колыму, посетите Чукотку и Соловки, Валаам и Норильск, - учитесь плавать, и вы увидите небо в алмазах!

ЖИЗНЕОБЕСПЕЧЕНИЕ

Если вы в своих путях перемещались автостопом, на электричках, в товарняках и т.д., оголодали, замёрзли, загрязнились и вернулись домой недели через две с твёрдым решением: спать, есть, мыться и никогда больше не бомжевать, -это означает, что вы занимались не научными путешествиями, а бомжизмом.

Научное путешествиеничество имеет глобальное отличие от бомжизма. Человек, путешествующий научно, сохраняет свой организм в здоровом виде, нормально питается, моется и спит по желанию. Бомж не придерживается здорового образа жизни, ест что придётся, моется по случаю и спит, пока не прогонят.

Научный путешественник приносит людям, встречающим его, радость, бомж - желание избавиться от него. Научный путешественник просветляется, бомж - не достигает успеха. НАУЧНЫЙ ПУТЕШЕСТВЕННИК - ЭТО НЕ БОМЖ!

Жизнеобеспечение - поддержание тела в пригодном для дальнейшей жизни состоянии - является одной из основных задач путешественника. Можно даже во время путешествия нормально питаться (независимо от количества денег), нормально спать, по необходимости мыться, и не только не терять, но и увеличивать физические силы организма. О том, как это делается, вы прочитаете ниже.

СНАРЯЖЕНИЕ

Какое незаминимое снаряжение? Сколько оно весит и сколько места занимает?

Незаменимых вещей нет. Можно отправиться, например, из Москвы во Владивосток без рюкзака, без спичек, без денег, без документов... Но есть один объект, который необходимо иметь всегда. Этот объект весит примерно 1500 грамм, умещается в черепной коробке человека и называется он - головной мозг.

Если у вас в голове все правильно, вы сможете достичь любого города - при любых внешних условиях. Если же вы не умеете мыслить, то даже большое количество еды, денег, документов, одежд, зубных щёток и других предметов не приведут вас к успеху.

Конечно, даже опытные люди берут с собой в путь какие-либо вещи - я бы сказал, для комфорта. Полезно иметь, к примеру, спальный мешок, туристский неполопастый коврик ("пенку"), кастрioлю, пластиковую бутылку из-под импортного лимонада ("торпеду"), фонарик, запасную одежду... Неплохо иметь также верёвку, палатку, ножик, полиэтиленовую плёнку, примус, книгу "Практика вольных путешествий"... Чем больше у вас будет подсобного туристского инвентаря, тем больше вы сможете сохранять автономность в путешествии - и тем скорее вам надоест таскать с собой этот мешок!

Поэтому берите с собой не больше, чем вы сможете тащить всю дорогу.

Поэтому берите с собой то, что не жалко будет потерять в пути.

ПИТАНИЕ В ПУТИ

Важно ежедневно иметь горячее питание, особенно в холодное время года. Питаясь одним хлебом или незрелыми яблоками, можно за неделю возненавидеть хлеб или яблоки, да и повредить пищеварение. Питаясь супом, кашей, кипячёной водой, тем же хлебом и яблоками, но вперемежку, можно сохранить свое здоровье и оптимизм.

Как варить кашу, суп и прочую еду в походных условиях, известно многим. Руководство по питанию в походных (природных) условиях написаны без моего участия, и нет смысла в этой книге повторять уже известные советы. Как разводить костёр без спичек, собирать воду в пустыне, различать съедобные/несъедобные растения - изучено также довольно хорошо. Но как, к примеру, сварить суп в Петропавловске или Северобайкальске, известно немногим.

Прямой способ "асак" (прямого пошарпайничества готового продукта) хотя и распространён, но не будет описан в этой книге. Здесь же даётся метод, который можно назвать "косвенным аском".

Чтобы создать пищу (суп, кашу), нужно иметь исходный материал (воду, картошку, крупу и т.п.) и плитку. Небольшое количество крупы, например, гречи, перловки или риса, всегда полезно взять с собой в пластиковой бутылке - "торпеды". Не возите с собой слишком много - если у вас есть деньги, вы всегда сможете купить килограмм самой дешевой крупы в любом городе или селе; если у вас денег нет, вы можете попросить крупы, постучавшись в любую квартиру. Крупа будет прекрасной основой всякой пищи. Вы можете использовать и картошку.

Почистив картошку, помыв крупу под струей воды из любой колонки или в вокзальном туалете, идите со своей кастрioлей в любой ресторан, столовую, диспетчерскую, квартиру или другое место, где, по вашим представлениям, есть пищецнаргравельная плита - попросите сварить вам еду. Вам сварят; пока еда варится, расскажите о своем путешествии вы можете заполнить пространство-время, и отношение к вам еще более улучшится.

Более того, если вы варите кашу в квартире, разговаривавши с хозяевами, можно получить и дополнительную еду (напр., сахар, хлеб), чтобы не есть "пустую" кашу. Чтобы ускорить получение дополнительной еды, сами предложите хозяевам свою кашу. Они скажут: "нет, спасибо, мы уже съты", и предложат вам, в свою очередь, еще что-нибудь съедобное, от чего вы можете не отказываться.

Полезным может оказаться и обыкновенный кипятик. В Москве кипятик можно получить (бесплатно) почти в любом коммерческом ларьке: продавцы тайно пьют чай, особенно в холодную погоду. А вот в Ачинске (Красноярский край) своим хождением ночью со стаканом по ларькам я удивил всех ларечников.

Кипятик можно получить в деповской столовой - там, кстати, вас могут еще и накормить (бесплатно или за небольшую сумму).

Интересно, что картошка (предварительно нарезанная тонкими ломтиками), гречневая крупа и некоторые другие продукты становятся съедобными при помощи кипятка. Залейте то, что желаете съесть, кипятиком и держите 10 мин., завернув в одежду, газету или иной теплоизолятор. Затем слейте кипятик и налейте новый. После второй процедуры еда готова. Если не готова - выбросьте ее: значит, продукт не готовился вышеуказанным способом.

ОБРАЗ ЖИЗНИ

Всегда часто я встречаю путешественников, ведущих образ жизни, отличный от здорового. Трасса, сигарета и драные одежды в своей совокупности образовали некий стереотипный образ.

Человек, отбросив дом, цивильную работу, дорогую одежду и т.п., и сделавший своим принципом бездомность, безделье, раваную одежду и т.п., - вместо одних привязанностей получил другие и радуется этому. Мудрец же радуется отсутствию привязанности. Можно ходить в

хорошей одежде или в наихудшей, но не следует специально искать самую хорошую или самую плохую одежду. Также можно питаться, например, бесплатно обнаруживаемыми арбузами или шашлыками, но не стоит сосредотачиваться на том, чтобы есть только арбузы или только шашлыки, или именно бесплатно.

Вам будет проще, если вы не будете курить и не будете употреблять алкоголь. Не имейте привязанности к вещам, которые у вас в рюкзаке: если вы почувствуете, что не смогли бы продолжать путешествие без какой-то вещи - значит, зря вы ее потащили с собой. Если вы утратили вещи либо деньги - возмущайтесь за того, кто нашёл их.

Если вы попали в трудное положение и не знаете, что делать - не делайте ничего. Поставьте палатку, или найдите вписку, или просто подождите минуту, час, день. Мы не на гонках.

Если кончатся деньги и еда - уничтожьте остатки, не оставляя никаких "неприкосновенных" запасов, и продолжайте путь по вашему усмотрению - домой, например. Обедками не питайтесь. Человек может голодать 40 дней, а страну нашу - от Охотского до Балтийского моря - легко проехать за две недели, способами, описанными в книге сей. Тем более, что мир добрый, и умереть с голоду вам не дадут.

Не экономьте. Деньги экономить - это воздух экономить. Никаких "НЗ" вам не потребуются.

Если вы протрудились или приболели иным образом - поголодайте некоторое время, употребляя только кипячёную воду. Кстати, полное голодание, в течение 1-2-3-5 суток, полезнее для здоровья, чем питание ништяками (обедками) различного рода. Голодание увеличивает физические силы организма, в чем вы можете сами на опыте убедиться. Вообще же, о здоровье подробно написал Манко в своей работе "Медицинские проблемы вольных путешествий" (М., 1997).

Сколько же, по минимуму, брать с собой денег?

Большинство мудрецов, путешествующих автостопом - как по СНГ, так и по Европе, на все про все (включая питание) тратят (в переводе на доллары) \$1-2 в день. Но в жизни бывают разные случаи - помните, что предела экономии не существует. Так, автор же книги сей со своим другом Андреем за две недели пересёк всю Россию (Сов.Гавань-Москва, 8800 км), истратив лишь одну монетку в 10 коп., имевшую у них, что соответствует 0.00000071 доллара на человека в день. При этом мы не похудели, регулярно питаюсь научным способом.

НОЧЛЕГ В НЕЗНАКОМОМ ГОРОДЕ

Одна из проблем, возникающих в процессе путешествия, - это проблема вписки (ночлега). Конечно, можно заранее найти друзей во всех городах по пути своего следования и останавливаться у них, - более того, можно ездить только специально по тем городам, в которых есть где переночевать. Однако такое передвижение отличается большой скванованью, зависимостью от наличия знакомых в разных городах и от их желания (и возможности) выпить нас. Поэтому не помешает нам приобщиться к опыту мудрецов, находящихся себе ночлег в различных регионах нашей бескрайней Родины.

Конечно, можно заранее обзавестись палаткой, которая избавит от многих проблем, связанных с ночлегом, - но палатка не может всегда полностью заменить настоящее жильё, с возможностью поспать, помыться, обсохнуть и отдохнуть в долгим пути. Ночлег и организация отдыха с палаткой могут быть сопряжены с трудностями, особенно если весь день лил холодный дождь и мы промокли и замерзли, а куда идти - неясно. Также плохая палатка много весит, а хорошая дорога стоит, поэтому не все имеют возможность ночевать в палатке. Ночёвка же при помощи описанных ниже методов не только избавит от хлопот, связанных с палаткой, но и прибавит много новых знакомств, друзей, информации и впечатлений.

Первый способ - тусовка. В каждом крупном городе есть тусовки молодых людей по интересам. Бывает единая тусовка неформальной молодёжи всех направлений. Чем больше город - тем больше тусовок. Тусовки толкинутых, панков, любителей газеты "Сорока"... Есть ежедневные тусовки, действующие с утра до вечера, есть - действующие по определённым дням. Зимой тусовки обычно переключаются на квартиры. Прибыв в город, нужно методом распросов найти тусовку, прийти на неё, втеряться в доверие к людям и напроситься ночевать. Есть ли в городе тусовки (и когда тусуются) - узнавайте заранее или спрашивайте у местных жителей молодёжного возраста. Присутните к поиску тусовки возможно раньше: при наступлении темноты тусующиеся обычно расходятся.

Во многих городах имеется полезное заведение - Центр детско-юношеского туризма (ЦДЮТур). Его найти нетрудно: во-первых, существует специальный справочник, в который включены адреса и телефоны около 500 таких центров по всей России; а во-вторых, адрес сего гос.учреждения можно узнать через городскую справочную. В ЦДЮТуре вы найдёте людей, увлекающихся туризмом, подружитесь с ними - и дело в шляпе.

Взрослый турклуб найти искать не так полезно - просто потому, что многие турклубы позакрывались несколько лет назад, а некоторые превратились в буржуйские тур фирмы и местом встречи туристов не являются.

Третий способ найти вписку весьма распространён. Отправляясь в дальний путь, вы запасаетесь бумагой с огромным количеством "вписок" - сомнительного вида телефонных номеров и имён, примерно такого содержания:

"...Джус (от Жука), ...Гелла (от Олера), ...Гита (а не Рита ли это?), ...Сергей (guitar), ...Гоголь (от Солдата), ...и т.д."

Имея бродячих знакомых, вы легко получите подобный список. Но не впадайте в иллюзии - из таких вписок обычно срывается менее четверти. Запасшись большим количеством телефонных жетончиков или найдя бесплатный телефон (во многих квартирах он имеется), вы доставите свои записки и начнете звонить. Не очень напирайте на знакомство с каким-либо N - обычно человек на другом конце провода давно забыл г-на N. Не забудьте предупредить, что у вас есть спальный коврик, а еще лучше - и еда. Наличие у вас еды сделает вас желанным гостем на лучших флэтах мира.

При попытке вписаться (или просто посетить кого-либо) надо точно сообщать, сколько нас, откуда, и как надолго. Вписка большого контингента людей - скажем, 20 человек - в одном месте затруднительна. Группы более 4-5 человек при поисках ночлега обычно раздробляются с перспективой встретиться назавтра в каком-либо условном месте. При удалении от местожительства шансы переночевать увеличиваются, так как дальние путешествия вызывают уважение. Вписка на одну ночь почти всегда легко осуществляется, тогда как зависание на длительный срок (неделя, месяц, навсегда) возбуждают неприязнь.

Помните, что вписывать нас (так же, как и подвозить по трассе автостопом) никто не обязан, поэтому не будьте излишне настойчивым. Не надо унывать и кланяться: о, я так страдаю, последний телефон, есть нечего, замёрз, грязный, две недели как из дома, денег нет и т.д. - НИКОМУ НЕ НУЖНЫ НЕСЧАСТЛИВЕ! Если ты такой несчастный, сиди бле ты дома. Говоря по телефону, думайте про себя так: "В любом случае я значую в этом городе. Этот человек - не захочет ли он составить мне компанию? Он не пожелает об этом!"

(Так же и при автостопе: никому не нужны несчастные! "Помогите, опаздываю в Читу, я замерз, несчастный, голодный, возьмите меня, о, о....., гад, опять не взяли!" Это неверно. С такими мыслями - не достигнете успеха. "Я еду в Читу, можете составить мне компанию!" - с такими мыслями голоса, достигнете большего.)

Искать ночлег лучше начинать днем, и договориться заранее о времени прибытия, а приходите ночевать - в 21-22 часа, чтобы не обременять ранние времени народ своим присутствием, но никого и не разбудить.

Придя к кому-нибудь в гости, передавайте ему привет от Антона Кротова, составителя этой книги.

Помимо упомянутых способов нахождения вписки (тусовка, ЦДЮТур, телефоны) интересные способы сообщил автору Фёдор Рожанский, человек с многолетним стажем нециvilных перемещений, автор книжки "Сленг хиппи". Он неоднократно ночевал в студенческих общежитиях. Вечером, стоя возле общежития, подходишь к возвращающимся в общежитие студентам по поводу переночевать. Собщаешь, что ты путешественник, прибыл издалека и т.д. Летом в общежитях много пустых коек. Наконец, студент соглашается вписать тебя на ночлег. Если же не соглашается, обращайся к другому студенту.

(Помните, что во многих общежитиях сейчас пропускная система. Будьте осторожны. Если вас поймают, не скрывайте свое иногороднее происхождение.)

Этот Фёдор еще рассказал следующее: "В Средней Азии есть интересный способ ночевать в сельской местности. Для этого нужен всего один чайник. Приходишь в какой-нибудь дом с чайником и просишь вскипятить чай. Пока чайник греется, тебя не выгоняют за дверь, а ты ждешь, и завязывается беседа, в результате которой тебе оставляют переночевать. Правда, у нас было только один такой опыт. Пока чайник кипятился, хозяин успел десять раз извиниться перед нами, что у него дома полно народу и ему негде оставить нас переночевать, только на крыше. Мы согласились и провели ночь на крыше, было красиво и тепло".

На Кавказе имеется и другой способ переночевать. Желая ночлега, незадолго до захода солнца выйдите на трассу и изжайте автостопом в любом направлении. Последний водитель из числа подошедших вас предложит вам переночевать у него - так и сделайте. Если таких предложений не будет, вы сами легко попроситесь ночевать в любой дом в сельской местности, о чем отдельно написано ниже.

В Иране был обнаружен еще более простой способ поехать и переночевать: вы садитесь в любом иранском городе в любом парке и ждете. Любопытные местные жители, увидев иностранца, будут пытаться общаться с вами. Кто-нибудь из них вскоре обнаружит знание английского языка. Он-то и предложит вам чай, ночлег и другие блага. Впрочем, подробное рассмотрение "иранского вопроса" выведет нас далеко от этой книги.

КАК СЕБЯ ВЕСТИ

Несколько слов следует сказать относительно поведения на вписке, безотностительно к тому, имели ли вы этот адрес заранее, или вас кто-то привел к незнакомым людям.

Придя к кому-нибудь в гости - пообщаться, помыться, на чай, - никогда не умалчивайте о том, как вы собираетесь ночевать. Выясните этот вопрос с хозяином как можно раньше. Хитрость типа "Я приду на чай, а вот в 24 часа тактично замечу, что метро уже закрылось, и им ничего не останется, как оставить меня ночевать" - вредна!

На вписке не рекомендуется: 1) спрашивать, где кровать (если будет свободная кровать, ее укажут вам, но обычно спать следует на полу), 2) расстелилась, когда люди еще не настроены спать, 3) пытаться спать, когда все уже встают, 4) звонить по междугороду, 5) спрашивать о наличии еды (когда будут есть, предложат и вам, а лучше не дожидаться этого момента и предложить свою еду, если таковая имеется), 6) ругать или высказывать какие-либо музыкальные группы или направления (а вот носить с собой и предлагать поставить какую-либо кассету вполне приемлемо), 7) вещать всем свои слова, не заботясь о том, кого они интересуют, и задерживать отход ко сну своими речами (задерживать сон - привилегия хозяев, а не гостей), 8) выносить из дома чужие вещи без согласия хозяев. Жизнь на вписке может вас удивить, но в любом случае - внешне не удивляйтесь и пытайтесь своим поведением и видом не особо отличаться от других людей в помещении.

На вписке можно выяснить, можно ли там: 1) если есть плита - приготовить какую-либо еду из имеющихся расходных материалов (материалы, например крупу, полезно принести с собой, хотя бы немного; если на вписке есть др. еда, ее вам предложат, если нет - ваша каша приведет в радость всех жителей), 2) если есть телефон - позвонить по городу, 3) если есть ванная комната - помыться.

На вписке полезно познакомиться со всеми обитателями и узнавать у них особенности маршрутов и методы путешествий, а также телефоны и адреса других вписок в разных городах. Вписываясь, полезно сообщить свои координаты (даже если вы не можете предоставить никому вписку в дальнейшем - просто так, для дальнейших контактов). Информация, полученная у людей, тоже сведущих в перемещениях, может иметь для вас решающее значение.

После вашего визита квартира должна остаться в лучшем состоянии, чем была до этого. Если есть возможность, оставьте там излишки еды (не объедки, конечно!) Помогите за собой посуду и вообще уберите за собой следы своего пребывания. Спросите у хозяев, не надо ли помочь в чем-либо. Подарите жителям книгу "Практика волонных путешествий".

НОЧЛЕГ В МОНАСТЫРЕ

Интересно и неожиданно для многих, что при необходимости можно поехать, переночевать и даже остановиться на несколько дней в любом православном монастыре - как в мужском, так и в женском.

Русь сваялась монастырями издревле. В начале XX века на территории Империи действовало более 1100 православных монастырей. В советские годы почти все они были ликвидированы, но сейчас не менее 600 действует и восстанавливается.

Остановиться в монастыре может любой человек, имеющий паспорт, верующий в Бога и выполняющий основные правила поведения в монастыре, о чем будет сказано ниже.

Как узнать, есть ли в городе монастырь? Если есть возможность, узнайте об этом заранее из книг. См., например: "Православные русские обители. Полное иллюстрированное описание всех православных русских монастырей в Российской империи и на Афоне." СПб., 1994 (репринтное издание). Помещено описание более 1000 монастырей, в конце книги - перечень 211 действующих (на конец 1993).

За Уралом монастырей мало, и специально рассчитывать на них трудно; а вот в центральной части России монастырь есть практически в каждом старинном городе. Если вы попали в старинный город - спрашивайте у людей, есть ли в городе монастырь и где он находится. Будьте настойчивы в своих вопросах, т.к. многие люди путают монастыри с церквями, а другие вообще не понимают, что вы хотите узнать. Если люди говорят, что монастырь есть, но он не действует (так нам сказали в г.Торжке в отношении Борисоглебского монастыря) - пойдите и проверьте. Возрождение древних обителей сейчас идет такими темпами, что жители не всегда в курсе дел.

Итак, вы в монастыре. После окончания вечерней службы (примерно в 20 часов) обратитесь к любому священнику или монаху (монашке) и попроситесь переночевать.

- Здравствуйте! Мы из Москвы сюда приехали, скажите, можно одну ночь переночевать?

При этом важно, как вы выглядите. Для мужского пола длинные волосы, борода, длинные штаны ододряются, а ирокез, серьга в ухе, анархические черные платочки, шорты не рекомендуются. Для женского пола косынки, длинные одежды ододряются, а брилки, косметика, эротическая одежда, татуировки не рекомендуются.

Вас могут перепроследовать: вот, обратитесь к матушке Татьяне (отцу Роману и т.п.) Если же вы обратились "по адресу", возможны варианты.

Дивеевский женский монастырь (Нижегородская обл.). Вас постараются направить на ночлег к одной из местных старушек, занимающихся гостеприимством за плату (например, 5 тыс.руб.) Если у вас нет 5 тыс., не печальтесь: в монастыре есть и бесплатная гостиница. Узнайте, кто заведует ею, получите благословение (т.е. разрешение) и ночуйте. В праздники в Дивеевском монастыре останавливается несколько тысяч паломников, в будни - менее 50. Вам дадут бесплатный талон на питание; кормят 2 раза в день.

Мы (Скво, я и небольшой котенок в картонной коробке) попали на ночлег в Борисоглебский монастырь (г.Торжок). Там было 3 монаха и несколько послушников, причем церковная служба проходила в 3 км. от монастыря на кладбище. Нам выдали кровати и еду, мы переночевали, помогли с уборкой, а затем, утром, продолжили путь свои. Кстати сказать, котенка мы оставили в подарок монастырю: одна из целей нашей поездки была - пристроить котенка, и мы достигли в этом успеха.

Как известно, со своим уставом в чужой монастырь не ходят. Поэтому старайтесь выполнять правила жизни в монастыре. Основа их в следующем:

- Попроситесь работать, если вы более чем на одну ночь. Работа может быть такой: полить и колоть дрова, копать поле, сажать (выкапывать) картошку, другие работы на поле, мыть полов, посуду, работа на кухне и др. Может и не быть никакой работы, если сегодня воскресенье или церковный праздник, тогда - радуйтесь. Какая работа попалась, ту делайте.

- Следите за внешним видом (одежда и поведение!), смотрите на других и делайте так, как другие;

- Посещайте церковные службы, молитвы, проповеди, святые источники и пр. - это все же монастырь, а не кемпинг. Да и на пользу все это.

Чтобы не беспокоиться, полезно узнать заранее: в каких городах (местах) по пути следования находятся действующие монастыри. При этом не имеет значения - мужская обитель или женская, ночевать могут люди обоого пола.

В некоторых городах нет монастыря, но есть церковь. Тогда вы можете заночевать в церкви, обратившись к батюшке. Наличие паспорта, внешний вид, поведение - все так же, как и в монастыре.

НОЧЛЕГ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

Часто, особенно при передвижении автостопом, вечер застает нас в сельской местности, где нет возможности переночевать описанными выше способами, - но спать хочется (а палатка может отсутствовать). Тут, двигаясь по трассе, можно найти населенный пункт - посёлок или деревню и стучаться там во все дома, просясь переночевать. Этот метод нужно использовать в еще светлое время суток (человек, будящий всех жителей деревни в три часа ночи, возбуждает негативные эмоции, а вовсе не желание пустить доспать). Населенный пункт должен быть провинциальным, - в городах такой способ может не привести к успеху.

Возвращаясь домой с Соловецких островов, двигаюсь по трассе Архангельск-Москва, мы с Татьяной Харук оказались к 20 часам у деревни Почтовое (Архангельская обл., 1024 км от Москвы). Автостоп почти прекратился, хотя было еще светло. Мы ходили по всем домам и просились переночевать. В одном из домов (примерно 15-ом по счёту) нас пустили и приняли чрезвычайно хорошо, обжормили, уложили спать, предлагали остаться у них в Архангельской обл. еще дней десять, а потом все же отпустили по нашим просьбам, надавав в дорогу хлеб, консервы и прочее.

Чем дальше от Москвы, и вообще от центра России и крупных городов, чем провинциальнее городок и глухоннее деревушка, - тем легче путнику найти ночлег. В провинции люди доверчивее, приветливее и проще, тут еще сохранилось старинное хлебосольство и гостеприимство, одним словом, пропасть не дадут. Поэтому, если вы, двигаясь по трассе, застряли вечером (но еще засветло) близ какой-нибудь деревни или села, можно вполне ходить и проситься переночевать, ожидая успеха. "Просите, и будет вам дано, ищите, и найдете, стучите, и откроют вам".

На Кавказе и в Средней Азии пускают переночевать еще охотнее, чем в России.

На всякий случай полезно взять с собой спальник, когда отправляешься в дальний путь, чтобы не волноваться о вписке, - а в случае, если всё-же впишут, не утруждать хозяев заботой о кровати, одеяле, тем паче часто для вас таковых и не оказывается.

КОНТАКТЫ

Волное путешествие не обходится без контактов с людьми. От того, как вы относитесь к людям, к случаям жизни, как ведёте себя, - несомненно, зависит успех вашего путешествия. Особое значение для нас имеют способы контакта с местными жителями, с представителями власти и с родителями. Их-то и изучим.

ОБЩЕНИЕ С МЕСТНЫМ НАСЕЛЕНИЕМ

Часто приходится слышать, что в отдаленных городах проживают так называемые голники, стремящиеся вас побить, отнять деньги и ценные вещи. На это следует заметить, что даже если голники и существуют, не надо быть приманкой для них: необычные прищёки, чрезвычайно разодранные или, наоборот, слишком цивильные одеяния, значки и изображения различных музыкантов и певцов, политические символы, - все это может вызвать большие неприятности в пути. Берите с собой только те вещи, каких не жалко, а лучше вообще не жалеть вещей.

Не следует также вести себя вызывающе: громко петь, кричать, приходить в нетрезвое состояние.

Когда вечером по улице нам навстречу идет странная компания, готовая испытать к вам нездоровый интерес, - предупредите их и задайте свой вопрос первым, например:- Не подкажете, где здесь дорога на Челябинск?или:- Не подкажете, где здесь можно переночевать?или:- Скажите, где в вашем городе почта?Сбив голников со стандартной, ими выработанной схемы поведения, - вы станете хозяином ситуации, заставите их удивиться: А откуда ты такой взялся?

Местные жители - поимейте это! - скажут, и хотят побить вас только оттого, что других способов проведения досуга не рассматриваются. Заинтересуйте их своей персоной и неторопливо загрузите словесами.

Если же вас опередили, и к вам пристали представители местного населения, надо относиться к этому спокойно, не ругаться, не пугаться, не устраивать драк, а спокойно выяснить, что нужно. Для удовлетворения материальных претензий полезно иметь в наружном кармане небольшую сумму и позволять отнимать ее, а прочие деньги

(если они имеются) прятать. Если голники попытаются отобрать у вас какие-нибудь вещи, подарите их людям сим.

Напомню одну простую мудрость: в каждой ситуации, даже, казалось бы, неприятной, существует правильное поведение и правильное к ней отношение. Если вам не помогло правильное поведение, - то правильное отношение поможет в любом случае. В качестве примера:

Однажды я ехал в пригородном поезде Луга-Псков. Приехал кроссовки, оставил их внизу, залез на верхнюю полку и уснул. Снял в Пскове. Просыпаюсь - кроссовок нигде нет. Пошёл по Пскову босиком (летом было дело); через некоторое время нашёл комиссионку и купил себе другие кроссовки. Ну, а если бы денег не было на другие кроссовки??? - спросит непонятливый читатель. Ну, завершил бы дела в Пскове и поехал бы босиком в Москву.

Если вы - девушка, следите за своей внешностью. То, что часто используется для привлечения внимания самцов - косметика, духи, короткие одежки, выпячивающие вашу красоту, - в путешествии бесполезно.

В основном же местное население взаимодействует с путешественником положительно. Местные люди часто знают расписания электричек, автобусов, поездов, могут подсказать, где находятся достопримечательности, вокзал, дешёвые столовые, шоссе, монастыри и т.д. Жители маленьких городков и деревень нередко пользуются автостопом, наружной ездой и другими методами (двигаюсь на небольшие расстояния), и они могут подсказать нужные сведения. Бывают, впрочем, странные сведения и советы; воспринимайте их критически.

Примеры странных советов. Идти искать на трассе трактир, где останавливаются якобы большинство машин, - чтобы доехать до Новгорода (совет дали Д. Трифилову в г.Чудово). Ехать явно глухим, но якобы быстрым путем через г.Шарья, когда уже накатан оживлённый путь через Ник.Новгород (такое совет я получил в г.Кирове). Самый наивный совет на полном серьёзе дали нам в г. Архангельске: "Если у вас нет денег, вам надо обратиться в мэрию по такому-то адресу. Там любят всяким таким помогать".

Прочитав этот случай (про Архангельск) во втором издании книги, известная людям Весна, смеясь, рассказала мне следующую историю: "Я тоже была в том году в Архангельске, вписки не было, и мне сказали обратиться в мэрию. Пришла, а там, на крыльце мужик стоит, курит. Оказалось - мэр. Классный чувак оказался, он вписал меня - в будку к сторожу".

КОНТАКТЫ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ВЛАСТИ

Нередко в пути и в жизни происходит контакт с милицией, с ГАИшниками, с контролерами, с проводниками, с ОМОНОм. Если в момент контакта вы делаете что-то нехорошее (например, воруете продукты из магазина, или перевозите наркотики) - вы сами допрашиваете, и советов на этот случай не будет. Но обычный добродорядочный путешественник задерживается милиционерами (ГАИ, ОМОНОм...) не за столь вредные, а за вполне обычные действия.

Перешёл улицу на красный свет; просился в поезд или в локомотив поезда; не имел местной прописки (регистрации); спал в подъезде; громко разговаривал; находился с рюкзаком в общественном месте; чем-то напоминал кавказца; проезжал без билета; спрашивал дорогу на Омск... - да мало ли поводов, способных задеть за живое блюстителя нашего, российского, порядка!

Первое, что делает блюститель порядка, - спросит ваши документы. При поездках весьма желательно иметь паспорт, воинский или хотя бы студенческий билет! Если это милиционер, ГАИшник или иной облечённый властью господин - покажите паспорт. Если это простой человек, волею судьбы ставший, например, контролёром - покажите студенческий билет (если он у вас есть) или ничего не показывайте: могут отобрать.

Дальше вас, задав пару вопросов, обычно оставляют в покое. На вопросы отвечайте честно! Если вы из Москвы (Питера, Урюпинска) - так и говорите. Если едете в Магадан (Питер, Урюпинск) - так и говорите. Если автостопом, тоже не скрывайте этого факта. Вы должны помнить про себя, что ваш путь велик и достоин того, чтобы вас, во всяком случае, расспросили и накормили.

Длинный язык - посох путешественника. Помните это. Пусть будет ваш язык при необходимости так же длинен, как и путь, вами преодолеваемый.

Правда - двигатель мудреца! Не врите даже в мелочах - это вредно.

Не уклоняйтесь от беседы. Чем больше интересного и неожиданного от вас они узнают, тем лучше. На одно слово отвечайте двумя. Очень хорошая вещь - ксива, официального вида бланк, желательно с печатью, показывающий, что вы - важная экспедиция, что вы не "сами от себя", а посланы кем-то. Это уменьшит желание задерживать вас на долгое время. В качестве ксивы пригодится даже командорочное удостоверение. Но можно обойтись и без нес. Вас могут обыскать - не бойтесь. Обыск - лишний повод поговорить.

Итак, основные компоненты правильного поведения: 1) подчинение, 2) документ/ксива, 3) загруз информацией. Не убегайте от милиционера и не сопротивляйтесь ему. И, естественно, не будьте пьяны и не перевозите наркотики.

Возвращаясь из Магадана, мы с Андреем были задержаны воровцами на станции Чара (БАМ) за попытку переговоров с машинистом локомотива. Мы охотно подчинились, и, рассказав историю нашего путешествия, получили в подарок хлеб, сало, лук, чай, сахар и другие продукты. Потом нас переправили милиционерам. Жизнь сложилась так, что мы подружились и с ними, поужинали, помылись и переночевали в гостях у начальника ЛОВД, после чего специально вызванный конвой отёз нас в купейном вагоне поезда на 300 км. ближе к Москве - до ст.Таксимо, где конвой вышел, а мы продолжили путь свой в поезде том.

ГАИшник обычно так занят извлечением штрафов из водителей, что к нашему пешему житию относится более сочувственно. Документы (паспорт) может посмотреть. Иногда может, по вашей просьбе, застопить вам нужную машину, но к его услугам прибегать не рекомендуется, т.к. ГАИшник и связанные с ним люди воспринимаются водителями отрицательно. Помните - обращение к тёмным силам за помощью не приводит к победе! Иногда бывает удобно заночевать на посту ГАИ (в глухой местности).

Контролеры электрички имеют свойство спрашивать билет. Если у вас нет никакого билета, можно (по желанию) все же поискать его, а можно честно сообщить: нет билета, а на предложение оштрафовать, отвечать: нет денег. Документы контролёрам не показывать. При предложении выйти из электрички - перейти в тамбур (желательно соседнего вагона) и стоять в нем. Высадка из электрички - явление очень редкое и происходит не чаще, чем 1 раз за 5000 км. путей. Вызова милиции не стоит пугаться, но если милиционер появится и спросит документы, их можно показать.

Интересно, что штраф, равный повсеместно 10% от минимального размера месячной заработной платы, составляет сейчас 8.400 рублей (осень 1997), что значительно меньше стоимости проезда в обычной электричке - скажем, Тверь-Москва. Контролер получает в свой карман

небольшой процент штрафа, так что будет удовлетворён тайно врученной мелкой мздой, разумеется, без квитанции.

Контролера электрички, как болезнь, желательно предупредить еще до наступления трудностей с оным. Так, на многих оживлённых направлениях существует негласное правило: контролер не трогает торгующих. Поэтому, зная, что в электричке имеется контролер, полезно промолчи, торгуя, по вагонам навстречу контролеру некую вещь, например, эту книгу.

Есть и другой метод. Если контролеров не один, а двое, и электричка неуста, проследите - в каком вагоне находятся эти прихватчики, занятые своим неблагодарным делом, - войдите в этот вагон, пока его проверяют, и встаньте в уже проверенную часть его. Контролеры, пройдя вагон с обеих сторон, объединятся в середине его и пройдут мимо вас, на уже "проверенных" пассажиров внимания не обращая.

БЕСПЛАТНАЯ ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ПО МЕЖГОРОДОВОМУ ТЕЛЕФОНУ

Большое значение в обмене информацией имеет бесплатная связь. В процессе путешествия вам, скорее всего, потребуется сообщить своим родителям и друзьям, оставшимся дома, о своем перемещении или узнать что-либо от них. Всем известен тот факт, что расходы на переписку можно свести практически к нулю путем недоклеивания марок на конверты; но мало кто знает, что можно бесплатно передавать информацию по междугородней телефонной сети.

Метод "да-да-нет-да". Предположим, я отправляюсь в большое путешествие по некоторым городам, и хочу информировать родителей, остающихся в Москве, о своем передвижении. Приезжая в очередной город, я ищу какой-нибудь междугородний телефон-автомат, действующий от жетонов. Из такого автомата я, как обычно, звоню домой, но жетон не опускаю. Дома звонит междугородний телефонный звонок, и там снимают трубку. При этом все, что говорят мне, я слышу, а мои слова - не передаются. Поэтому у моих родителей трубка молчит, и они могут догадаться, что звоню я. Если они не догадываются я говорю "вас не слышно, перезвоните", - я перезваниваю еще раз, пока они не догадываются, что это я.

После этого начинается сеанс связи. На том конце провода мне могут передавать любую словесную информацию и задавать любые вопросы. После каждого вопроса им нужно перечислять возможные ответы. Когда я слышу верный ответ, я вешаю трубку на рычаг, связь прерывается - это означает "да". Тут же я перезваниваю и слушаю очередной вопрос и возможные ответы.

- Где ты находишься? В Твери? в Петербурге? в Новгороде? в Пскове? (я вешаю трубку, это означает - в Пскове, затем перезваниваю).

- Когда ты приедешь? 21-го? 22-го? 23-го? 24-го? (вешаю трубку, - это означает 24-го. Перезваниваю...)

К сожалению, с 1996 года телефоны, действующие от жетонов, стали кое-где исчезать. Вместо них попадают телефонные узлы, где человек вносит аван оператору, разговаривает, а затем получает сдачу. Мудрость в том, чтобы получить сдачу, в точности равную авану, да при этом еще и поговорить. Делается это при помощи такого метода.

"Голос в не туда". Связавшись с абонентом по междорожу, вы говорите не в микрофон, а в слуховое отверстие телефонной трубки, причем громким голосом. Кнопку "Ответ" при этом не нажимаете. Вы можете разговаривать секунд 20-40, после чего связь отключается. Когда связь отключилась, наберите еще раз.

При этом на компьютере, который следит за разговорами, отсчёт вашего времени разговора начинается с момента нажатия вами кнопки "Ответ". Так и не нажав кнопку сию, огласив телефонный пункт громкими криками, подойдите к оператору и получите назад свой аван в 100% размере.

Интересно, что метод "голос в не туда" бывает полезен и при городских переговорах. Хотя, если вам хочется куда-то позвонить по городу, постучитесь к любимым жителям и попросите позвонить по городу от них, если у жителей обнаружится телефон.

ОБЩЕНИЕ С РОДИТЕЛЯМИ

Для многих людей самого разного возраста родители становятся первым затруднением при сборах в дальнюю дорогу. К сожалению, не существует универсальной технологии, позволяющей приучить родителей к вольным путешествиям потомков. Дам лишь несколько советов в этом направлении.

1). Не маскироваться! Если я скрываю свои поездки, говоря: мол, поехал к подруге на дачу готовиться к экзаменам, - а сам отправляюсь в Мурманск, - тем самым я подсознательно признаю, что поездка - это плохо (раз это следует скрыть), а дача, подруга, экзамены - хорошо. Когда обман раскроется, возникнут большие проблемы. Лучше предупредить их и заранее сказать: куда, как, и насколько я собираюсь.

Сообщайте им письменно или устно (см.выше о бесплатном телефонизме) о своих перемещениях. Они будут радоваться.

2). Здоровый образ жизни! Ваш внешний вид по возвращении должен быть не хуже, чем при отъезде, иначе родители подумают, что вы портите свое здоровье, занимаясь чем-то непонятым. Водки, "травы" и подобных развлечений избегайте. Если, возвращаясь домой, вы чувствуете себя уставшим и имеете характерный боковой запах, - остановитесь на расстоянии для пути от своей исторической родины, отыщетесь, отоймитесь и являйтесь к родителям в благоустроенном виде; а на досуге перечитайте еще раз главу "Жизнеобеспечение".

3). Безопасность. Многие родители думают, что путешествовать ("в наше время") чрезвычайно опасно. По этой гипотезе, хотя в Москве, Питере, деревне Дыржино и любой отдельно взятой точке России относительно безопасно, но человек, посещающий эти точки последовательно, подвергается большой опасности. И хотя ехать в электричке на небольшое расстояние безопасно, поездка на электричках в Красноярск - поступок весьма рискованный (по этой гипотезе). Но основных опасностей легко избежать - если вы не склонны совершать глупости, затевать драки, терять документы, спать ночью в машине, мчащейся со скоростью 140 км/час и т.п. Помните, что ваша безопасность - продукт вашего правильного поведения.

Ну, и последний совет - постепенность. "Шоковая терапия" (А ты далеко собрался? - Да нет, на Хабаровск иду вечером!) не всегда приводит к положительному результату. Развивайте свои путешествийные свойства постепенно, и родители созреют вместе с вами.

Приложение 1 НУМЕРАЦИЯ ПОЕЗДОВ

В России действует следующая нумерация поездов: 1-99: скорые 101-149: скорые летние 151-169: скоростные 171-299: пассажирские 301-399: пассажирские летние 401-599: разового назначения 601-699: местные 801-899: туристские 901-948: почтово-багажные 951-968: грузо-пассажирские (по билетам) 971-998: людские (по грузовым документам) 1001-3798: грузовые 3801-3898: диспетчерские локомотивы для подачи вагона на промежуточные станции и уборка вагонов с них 3901-3998: вагоны, подаваемые на перегоны по грузовым документам под выгрузку или погрузку и убираемые обратно 4001-4098: толкачки 4301-4398: локомотивы, следующие без вагонов или с прикрепленными к ним 10 физических вагонами 5001-5098: обкатка пасс. составов, пробные

поезда, обкатка и следование в ремонт локомотивов 5101-5198: автодрезины и мотовозы 5201-5298: хозяйственные поезда и поезда из арендованных вагонов 5301-5398: поезда для перевозки воды 5401-5698: поезда из порожних пассажирских вагонов 6001-6998: пригородные поезда 7001-7098: снегоочистители 8001-8098: пассажирские и пожарные поезда 9001-9098: поезда из порожних вагонов, следующих на заводы для ремонта.

Приложение 2 НОМЕРА АВТОМАШИН

Во времена СССР во всех 15-ти республиках действовала единая система нумерации автомашин: регион принадлежности ("прописки") машины определялся по двум буквам номера. Так, номер 7654 ЛЕТ принадлежал Ленинграду, и т.д. После раздела СССР в большинстве регионов появились свои, новые номера, но продолжали ездить машины и со старыми, "советскими".

В этом разделе приведены обозначения, присутствующие на номерных знаках автомашин в разных регионах. В скобках даны старые обозначения.

РОССИЯ (RUS)01 (ХК): Респ. Адыгея (г.Майкоп)02 (БА, БШ): Респ. Башкортостан (г.Уфа)03 (БУ): Респ. Бурятия (г.Улан-Удэ)04 (АЛ, АБ): Респ. Горный Алтай05 (ДА): Респ. Дагестан (г.Махачкала)06 (ЧИ): Ингушская Респ. (г.Назрань)07 (КБ): Кабардино-Балкарская Респ. (г.Нальчик)08 (КЛ): Респ. Калмыкия (г.Элиста)09 (КЧ): Карачаево-Черкесская Респ. (г.Черкесск)10 (КС, ЛК): Респ. Карелия (г.Петрозаводск)11 (КМ): Респ. Коми (г.Сыктывкар)12 (МС): Респ. Марий Эл (г.Ишмор-Она)13 (МР): Респ. Мордовия (г.Саранск)14 (ЯК): Респ. Саха (Якутия)15 (СЕ): Респ. Северная Осетия (г.Владикавказ)16 (ТБ, ТТ): Респ. Татарстан (г.Казань)17 (ТБ): Респ. Тыва (г.Кызыл)18 (УЛ): Респ. Удмуртия (г.Ижевск)19 (КЯ, КЗ, ХС): Респ. Хакасия (г.Абакан)21 (ЧУ): Чувашская Респ. (г.Чебоксары)22 (АП, АБ): Алтайский край (г.Барнаул)23 (КК, ЦБ, ЦВ, ЦП): Краснодарский край24 (КЯ, КЗ): Красноярский край25 (ПК, ПР): Приморский край (г.Владивосток)26 (СС, СТ): Ставропольский край27 (ХБ): Хабаровский край28 (АМ): Амурская обл. (г.Благовещенск)29 (АХ): Архангельская обл.30 (АС): Астраханская обл.31 (БЕ): Белгородская обл.32 (БР): Брянская обл.33 (ВЛ): Владимирская обл.34 (ВГ, СГ): Волгоградская обл.35 (ВО): Вологодская обл.36 (ВВ, ВЖ): Воронежская обл.37 (ИВ): Ивановская обл.38 (ИР): Иркутская обл.39 (КЛ): Калининградская обл.40 (КК): Калужская обл.41 (КЧ): Камчатская обл. 42 (КЕ, ЛХ): Кемеровская обл.43 (КВ): Кировская обл.44 (КО): Костромская обл.45 (КН): Курганская обл.46 (КУ): Курская обл.47 (ЛГ, ЛО): Ленинградская обл.48 (ЛП): Липецкая обл.49 (МА): Магаданская обл.50 (МЕ, МЖ, МЗ, ЮА, ЮБ, ЮВ): Московская обл.51 (МУ): Мурманская обл.52 (ГО): Нижегородская обл.53 (НО): Новгородская обл.54 (НБ, НН): Новосибирская обл.55 (ОМ): Омская обл.56 (ОБ): Оренбургская обл.57 (ОР): Орловская обл.58 (ПЕ): Пензенская обл.59 (ПМ, ПТ): Пермская обл.60 (ПО): Псковская обл.61 (РО, РД, РП, РРС): Ростовская обл.63 (КШ, УК): Самарская обл.64 (СА, СЖ): Саратовская обл.65 (СХ): Сахалинская обл. 66 (СВ, СФ): Свердловская обл.67 (СМ): Смоленская обл.68 (ТА): Тамбовская обл.69 (КА): Тверская обл.70 (ТО): Томская обл.71 (ТУ, ТЛ): Тульская обл.72 (ТЮ, ТБ, ТМ): Тюменская обл.73 (УЛ): Ульяновская обл.74 (ЧЕ, ЧБ): Челябинская обл.75 (ЧТ): Читинская обл.76 (ЯР): Ярославская обл.77 (МК, ММ, МН, МО, МТ, ЮГ, ЮД): г.Москва78 (ВС, ЛД, ЛЕ, СР, ЕС): г.Санкт-Петербург (быв. Ленинград)79 (ХБ): Еврейская авт.обл. (г.Биробиджан)80 (ЧТ): Агинский Бурятский авт.окр. (пгт.Агинское)81 (ПМ, ПТ): Коми-Пермятский авт.окр. (г.Кудымкар)82 (КЧ): Корякский авт.окр. (пгт.Палана)83 (АХ): Ненецкий авт.окр. (г.Нарьян-Мар)84 (КЯ, КЗ): Таймырский авт.окр. (г.Дудинка)85 (ВБ): Усть-Ордынский авт.окр. 86 (ТЮ, ТБ, ТМ): Ханты-Мансийский а.окр.87 (МА): Чукотский а.о. (г.Аldарьяль)88 (КЯ, КЗ): Эвенкийский авт.окр. (пгт.Тура)89 (ТЮ, ТМ, ТБ): Ямало-Ненецкий авт.окр. (г.Салехард)

БЕЛАРУСЬ (BYA) (БН): Брестская обл.В (ВТ): Витебская обл.Е (ГС, КС): Гомельская обл.С (ГК): Гродненская обл.К, М (МИ, МК): г.МинскО (МБ): Могилев обл.Т (МГ): Могилевская обл.

УКРАИНА (UA)01 КР, КО, КТ (КР, ЦС): Респ. Крым02 ВЛ, ВТ, ВХ (ВИ): Винницкая обл.03 ВО, ВК, ВМ (ВН): Львовская обл.04 АА, АВ, АБ, АК, АН (ДН, ДП): Днепропетровская обл.05 ЕА, ЕВ, ЕК, ЕН, ЕО, ЕС, ДО, ДЛ, СЛ): Донецкая обл.06 ВА, ВВ (ЖИ): Житомирская обл.07 РЕ (ЗА): Закарпатская обл. (г.Ужгород)08 НА, НЕ, НО, НР, НС (ЗП, ЗР): Запорожская обл.09 ИВ, ИС (ИФ): Ивано-Франковская обл.10 КК, КХ, КМ (КХ): Киевская обл.11 КА, КИ, КВ, КЕ, КН (КН, ХТ): г.Киев12 ОМ, ОН, ОС (КД): Кировоградская обл.13 АМ, АО, АР, АТ, АГ (ВГ, ЛУ): Луганская обл.14 ТА, ТВ, ТН, ТС (ЛВ): Львовская обл.15 НЛ, НК, НТ (НИ): Николаевская обл.16 ОА, ОВ, ОЕ, ОК (ОД, ОЕ): Одесская обл.17 СК, СН, СС (ПО): Полтавская обл.18 РВ, РА, РО (РВ): Ровенская обл.19 СА, СВ, СС (СВ): Сумская обл.20 ТЕ, ТЛ, ТК (ТЕ): Тернопольская обл.21 ХА, ХБ, ХИ, ХК (ХА, ХК): Харьковская обл.22 ХО, ХН (ХО): Херсонская обл.23 ХМ, ХТ (ХМ): Хмельницкая обл.24 МА, МВ, МЕ (ЧК): Черкасская обл.25 МК, ММ, МН (ЧН): Черниговская обл.26 МО, МР, МС (ЧВ): Черновицкая обл.27 КС: г.Севастополь.

УЗБЕКИСТАН

Первые две цифры номера (они выделены голубым цветом) - числа от 10 до 22 - обозначают регион следующим образом:10: г.Ташкент11: Ташкентская обл.12: Джизакская обл.13: Сырдарьинская обл. (г.Гулистан)14 (СН): Самаркандская обл.15 (ФЕ): Ферганская обл.16: Наманганская обл.17: Андижанская обл.18: Кашкадарьинская обл. (г.Карши)19: Сурхандарьинская обл. (г.Термез)20 (БХ): Бухарская обл.21 (НВ): Навоийская обл.22 (ХЗ): Хорезмская обл. (г.Ургенч)23 (КП): Каракалпакская авт.респ. (г.Нукус)

ТУРКМЕНИСТАН (ТМ)

Страна Туркменбаши делится на пять велятов (областей), центрами которых являются города Ашгабад (быв.Ашхабад), Мары, Чаржев (быв.Чарджоу), Дашхувуз (быв.Ташауз) и Туркменбаши (быв.Красноводск) АГ, АН (АГ, АШ): Ашхабад?? (НТ): Туркменбаши?? (??): ДашхувузMR (МХ): МарыLB (ЧР): Чаржев.

КАЗАХСТАН (КЗ)

В номере присутствуют цифры и четыре буквы (три + одна). "Одинокая" буква обозначает регион следующим образом: А: Алма-АтаВ (АТ, АП): Алма-Атинская обл.Д (АЮ): Актобинская обл.Ф (ДК): Джезказганская обл.Н (ДЖ): Джамбульская обл.К (КТ): Кочетавская обл.Л (УГ): Западно-Казахстанская обл. (г.Уральск)N (КЗ): Кызыл-Ординская обл.Р (??): Кустанайская обл.С (СР): Семипалатинская обл.У (ТК): Талды-Курганская обл.Х (ЧМ, ЮК): Южно-Казахстанская обл. (г.Чимкент)? (ВК): Восточно-Казахстанская обл. (г.Усть-Каменогорск)? (ГУ): Гурьевская обл. (г.Атырау)? (ТГ): Тургайская обл. (г.Аркалык)? (КШ): Мангышлакская обл.? (ПА): Павлодарская обл.? (СК): Северо-Казахстанская обл. (г.Петропавловск)? (КТ): Карагандинская обл.

ГРУЗИЯ (ГЕО)

Старые номера: ГА, ГГ, ГР. Новые имеют маленькую подпись "GEO".

АРМЕНИЯ (АМ)

Старые номера: АД, АР. Новые имеют маленькую подпись "AM".

Приложение 3

ПОЛЕЗНАЯ ЛИТЕРАТУРА

Вольному путешественнику, помимо этой книги, полезно приобрести и другие издания:

Кротов А. Все электрички России. М., 1997; 96 с.

Эта книга содержит расписания так называемых "собак": электричек, пригородных и многих местных, рабочих и группопассажирских поездов по 745 станциям России и ближнего зарубежья. Пособие для любителей ездить "на собаках". Где бы вы не находились - в Москве, Питере, Бресте, Куанде, Киеве, Хабаровске или Уссурийске - вам пригодятся расписания из этой книги. Книга удобного карманного формата.

Кротов А. Пути по России. М., Гео, 1997; 48 стр.

Путевые заметки, написанные в возрасте 17-18 лет - о путешествии автора на электричках, автостопом и другими способами. В книгу вошли пять очерков: "Каргополь", "Путешествие к истокам Волги", "Москва-Одесса", "Навстречу солнцу", "Русский Север" (поездка на Соловки)...

Кротов А. Вперед, к Магадану! М., Гео, 1997.

Летом 1996 года мы, Антон Кротов и Андрей Винокуров, совершили путешествие по маршруту Самара - Челябинск - Омск - Новосибирск - Абакан - Тайшет - Иркутск - Чита - Тынды - Якутск - Хандыга - Магадан - Ванино - Сов.Гавань - Тынды - Тайшет - Москва: более 20.000 км. Из них только 700 км (Омск-Новосибирск) проехали при помощи билета, а остальное - автостопом, автобусным стопом, в локомотивах, товарниках и путейских машинах, 6 дней пылили на барже по якутским рекам Лене и Андуру; посетили столицу буддизма (Иволгинский дацан) и коммуны известного вероучителя Виссариона в Саянах, прошли весь БАМ и всю Кольскую автомобильную трассу, а в конце пути добрались от Тихого океана до Москвы (8800 км) без единого рубля денег. Вся поездка длилась 76 дней. В книге я описываю это выдающееся путешествие.

Манко. Медицинские проблемы вольных путешественников. М., 1997; 16 стр.

В небольшой брошюре рассмотрены вопросы, связанные со здоровьем. Нетужиллов А. Автостопом на Алтай. СПб., 1997; 68 стр.

Автор - Александр Нетужиллов и известный ныне людям Андрей Пожидеев (именуемый также Волшебная Борода), члены Петербургской Лиги Автостопа (ПЛАС), в 1995 году совершили путешествие из С-Петербурга на Алтай. В книге, помимо собственно описания поездки, читатель найдет много полезных сведений о движении автостопом и в локомотивах, а также информацию о ПЛАС.

Шанин В. Хитч-хайкинг: автостопом по США и Европе. М., 1994; 206 стр.

Автор (основатель "Школы автостопа") описывает свои путешествия по странам Запада. Описана история автостопа с 1923 г. до наших дней; приведена обширная библиография по автостопу.

Все перечисленные издания (равно как и сию книгу - "Практику вольных путешествий") можно приобрести в туристских и неформальных магазинчиках Москвы и Санкт-Петербурга. Жители отдаленных городов могут заказать соответствующие издания по почте. Отправьте сколько-нибудь денег (цену за каждое издание вы назначаете сами, по своему усмотрению) почтовым переводом по адресу:

125445, Москва, Ленинградское ш., д.112, корп.2, кв.547.Кротову Антону Викторовичу.

В графе "Для письма" обязательно укажите названия книг, которые желаете получить, свой почтовый адрес и ФИО. Книги будут высланы вам заказным письмом или бандеролью.

Приложение 4 КЛУБЫ АВТОСТОПА

Петербургская Лига автостопа (ПЛАС). Тел. (812)544-58-42 (Алексей Воров), (812)144-54-77 (Андрей Курицын).

Петербургская Гильдия автостопа. Тел. (812)153-51-47 (Таня, Миша); fidonet: 2:5030/7465.

Команда "УЛЬТРА автостоп". Александр Нетужиллов: 195253, С-Петербург, а/я 27; тел. (812)273-81-11; fidonet: 2:5030/437.60, 2:5030/497.601; e-mail: ALEX@TRAVEL.RU; Филипп Леонтьев: тел. (812)271-52-67; fidonet: 2:5030/497.57; e-mail: FL@FIDO.PD.MI.RAS.RU.

Школа Автостопа. Почтовый адрес: 117234, Москва, МГУ, Д-201; конт.тел. (095)503-39-76; (095)265-43-82.

Академия вольных путешествий (АВП). Антон Кротов: тел.(095)457-89-49; для писем: 125445, Москва, Ленинградское шоссе, д.112-2, кв.547. Олег Моренков: (095)965-46-34, fidonet:2:5020/968.21, 2:5020/789.98; e-mail: KROK@CHAT.RU; Андрей Винокуров: (095)908-75-70.

ЖИТЕЛИ МОСКВЫ И С-ПЕТЕРБУРГА,

желающие приобрести книгу "Практика вольных путешествий", а также и другую литературу по автостопу и научным путешествиям (см.раздел "Полезная литература"), могут непосредственно обращаться: в Москве - в Академию вольных путешествий (тел. см. выше),* в Питере - по тел. (812)172-17-36, Михаил; 150-00-65, Андрей* в Дубне - по тел. (09621)2-04-41 Григорий Распространители - скидчи! МУДРЕЦЫ

Мудрецы Академии вольных путешествий проведут в вашем городе лекцию по основам научного путешественничества при условии вписки (ночлега). Можем привезти полезную литературу.

Звоните и пишите! Контактные телефоны и адрес Академии вольных путешествий указаны выше, в разделе "Клубы автостопа".