



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ ФАНТАСТИКА

Александр Конторович

ДИКОЕ ПОЛЕ



УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
К65

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника *П. Ильина*

Конторович, Александр Сергеевич.

К65 Дикое Поле / Александр Конторович. — Москва : Яуза : Эксмо, 2015. — 352 с. — (Военно-историческая фантастика).

ISBN 978-5-699-81672-9

Новый роман от автора знаменитого «Черного цикла». Самая актуальная «фантастика ближнего прицела». Наш человек в логове бандеровцев.

Близкое будущее. Украина под властью нацистов превратилась в Дикое Поле, погрузившись в хаос и анархию, распавшись на сотни мелких уделов, каждым из которых правит свой атаман. Граница с независимым Донбассом перекрыта минными полями, но спецслужбы Новороссии забрасывают разведывательно-диверсионные группы на территорию противника.

Удастся ли нашему разведчику, работающему под прикрытием, легализоваться в тылу врага? Как захватить и вывезти в Донецк для предания суду главного военного преступника, обвиняемого в геноциде русских на Донбассе? Сможет ли Новороссия одолеть Руину и освободить Киевскую Русь от бандеровской нечисти?

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-699-81672-9

© Конторович А., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

— Согласитесь, что если мы не отрицаем существования Васко-да-Гамы, то просто по определению должны признать и существование Васко-да-Альфы, Беты и так далее...

— Допустим. И что из этого следует?

— Если есть новообразовавшееся Дикое поле, то, исходя из законов формальной логики, где-то должно быть и Домашнее поле или его аналог.

— Ну... И что?

— А раз так, то в Диком поле будут происходить процессы, зеркальные по отношению к своему антиподу.

— И что это доказывает?

— То, что ничего нового мы с вами не увидим. Все это уже было в человеческой истории. Мы просто многое успели подзабыть...

Из разговора двух интеллектуалов

ГЛАВА 1

Автобус был невообразимо стар. Да, собственно говоря, и автобусом данное транспортное средство называлось с известной натяжкой. Шасси взято от какого-то не менее древнего грузовика, от которого осталась только кабина. Ее обварили металлическими листами, присобачив поверх стекол прочные решетки. А над решетками прикреплены поворотные жалюзи. Одно движение рычага — и кабина превращалась в легкобронированное укрытие. Эта самодельная броня вполне способна была выдержать автоматную пулю, а при известной доле везения — даже и пулеметную очередь. Позади кабины на раме был закреплен салон от небольшого автобуса. Бог знает, где и каким заводом он был выпущен. Пневматика дверей давным-давно не работала, их предполагалось открывать теперь вручную. Никакой брони в салоне не полагалось. Водитель заботился исключительно о себе. Некогда удобные кожаные сиденья теперь были обтянуты обыкновенным армейским брезентом. Если учитывать происходящее вокруг, это тоже было своеобразным шиком. В некоторых местах за кусок брезента такого размера вполне можно было неплохо пообедать, а то и поужинать.

Большинство стекол в салоне, как ни странно, были целыми, хотя и заметно, что не все они одинаковые. Надо полагать, хозяин автобуса проявлял заботу о своем транспортном средстве, заменяя выбитые стекла теми, которые удавалось достать. Существенным плюсом было то, что печка, питавшаяся от мощного двигателя грузовика, без проблем отапливала весь салон. И хотя за бортом всю светило щедрое весеннее солнышко, температура, однако, еще не поднялась до такой величины, чтобы печку можно было бы не включать.

Словом, обычное транспортное средство Дикого поля. Других тут уже не осталось, да и не всякая машина смогла бы преодолеть то, что когда-то называлось здесь дорогами. Изрытые воронками, перекопанные многочисленными рвами и загроможденные остатками разбитых железобетонных блоков, эти дороги менее всего напоминали собой «участок пути, предназначенный для движения автотранспорта». Впрочем, съезжать с них никто и не пытался. Дороги, по крайней мере, хотя бы периодически чистили, выпуская на них тяжелые танки-тральщики. Танков этих тоже осталось не шибко много, и любой умный и хозяйственный атаман, заполучив подобную машину, старался поддерживать ее в работоспособном состоянии. Ибо целый танк — это относительно безопасный кусок дороги. Это машины и автобусы, которые по ней ездят. Люди и грузы, которых они перевозят. А значит, постоянно капающие в казну доходы. Именно по этой причине всегда существовал соблазн перекрыть дорогу соседу, дабы транспорт пошел иными маршрутами. И всегда находились

желающие, за определенную мзду, разумеется, подложить фугас на ранее безопасном участке шоссе.

Доходы тоже были разными. Где-то брали часть перевозимых товаров, где-то обходились боеприпасами, требуя с каждого проезжающего определенное количество патронов в зависимости от того, ехал ли он пустой или вез с собой что-нибудь. Самые богатые атаманы требовали денег, и если у некоторых из них хватало ума обходиться разноцветными «фантиками», которые, несмотря на их иллюзорность, все же имели некую покупательную способность, то уж совсем зажавшиеся требовали гривны. Дальше этого аппетит, как правило, не шел, потому как за неразумно засвеченные где-то доллары, евро, рубли или юани можно было тотчас же схлопотать пулю или нож под ребро. И никого при этом не остановили бы никакие грядущие последствия, даже и самые тяжкие. Всякий понимал, что «фантики», независимо от их количества, позволяют прожить только здесь. А настоящая валюта — это шанс пройти через кордоны и оказаться там, где нет необходимости ложиться спать в обнимку с автоматом. Иначе никто не гарантирует тебе того, что утром ты проснешься там же, где и лег. Да и проснешься ли вообще...

Несмотря на все эти сложности и потенциальные опасности, ремесло водителя междугородного автобуса являлось в достаточной степени выгодным и где-то даже почетным. Расплачивались с водителем при посадке, большую часть этих средств он тут же отдавал своим сопровождающим, которые уносили их неведомо куда. Кабина водителя позволяла ему относительно спокойно

заниматься своим прямым делом, не обращая никакого внимания на возможные разборки между пассажирами. Нападать на такие автобусы считалось дурным тоном даже среди самых отмороженных бандюганов. В каких бы отношениях ни находились главари этих формирований с местными атаманами, такого покушения на собственный кошелек никто бы не потерпел. Оставалась, правда, открытой проблема взаимоотношения пассажиров с проверяющими на блокпостах. Вот здесь возможны были какие угодно выверты и коллизии. Человек, принятый на самом высоком уровне в одном городе, мог быть объявлен врагом и негодяем в другом. Причем причины этого могли быть самыми разнообразными — от реального преступления до элементарной личной неприязни кого-то из власть имущих. А ввиду того, что никакой нормальной связи, не говоря уже про всякий там Интернет, на территории Дикого поля давным-давно уже не было, проследить за такими изменениями в политике местных царьков было практически невозможно. Поэтому, садясь в автобус, каждый пассажир получал предупреждение со стороны водителя, что никакие разборки между ним и окружающим миром не чешут шофера принципиально.

Вот на этих условиях и можно было стать пассажиром междугородного автобуса. Оттого и не бронировались борта пассажирского салона, дабы ни у кого не возникло соблазна использовать его в качестве огневой точки. А то на заре развития междугородного сообщения такие случаи имели место быть. Заканчивались они всегда плохо —

для всех, оттого и был принят неофициальный, но всеми признаваемый «Кодекс перевозчика».

Сей немногостраничный документ в краткой форме пояснял всем и каждому, что, кроме обязательства перевезти тело пассажира в той или иной пункт назначения, никаких прочих на себя водитель не берет. Равно как то, будет ли данное тело доставлено в пункт назначения живым или мертвым. Доставлено — и все, дальше решай свои проблемы сам.

Народ молча эти правила принял. Собственно, альтернативой этому было путешествие пешком, на что не отваживались даже самые отчаянные сорвиголовы. Поэтому и пассажиров всегда было не слишком много, только те, кому и впрямь приспичило.

ГЛАВА 2

Дикое поле...

Этим термином называли обширный участок земли, раскинувшийся на территории когда-то единого украинского государства.

С одной стороны он ограничивался «черной стеной» — укреплениями на границах Донецкой и Луганской областей. Базировались эти укрепрайоны на Луганск, Славянск и Мариуполь. В свое время, в эпоху Бардака, ополчение этих областей, достигнув некой относительно прямой линии, закрепились на этих рубежах. Спешно насыщались взрывчаткой минные поля и монтировались автоматические огневые комплексы, призванные максимально пустить кровь любому нападающе-

му. В кратчайший срок изумленному миру явилась неплохо организованная и глубоко эшелонированная линия обороны, именуемая в просторечье «черной стеной». Робкие попытки ее преодоления частями украинской армии были отбиты с прямо-таки катастрофическими для них последствиями — уцелели единицы. Население мятежных территорий недвусмысленно заявило о том, что готово сражаться хоть до последнего человека, но прорыва обороны не допустит абсолютно любой ценой — даже и ценой полной дезинтеграции всего и вся на просторах некогда своего общего государства. По звонкам в редакции тогда еще существовавших газет на указанные звонившими места выехали репортеры. С ужасом обнаружившие во многих ключевых точках инфраструктуры страны заложенные фугасы.

«Это мы вам не все еще показываем...» — туманно выразился в интервью один из представителей ополчения.

Естественно, на верхах разразился жесточайший кризис и всеобщее умопомешательство. Ничего лучше, как вразумить упрямцев дистанционно, никому в голову не пришло. Поднялись в воздух самолеты...

В ответ ополчение объявило о том, что готово выплатить за каждого пилота ВВС приличную сумму. И выплачивало, исправно выкладывая в Интернет ролики о судебных процессах над купленными пилотами. Приговор всегда был один...

Попытка пересадить в кабины штурмовиков гражданских пилотов закономерно привела к тому, что и гражданской авиации де-факто не стало.

Желающих срубить бабла на чужом горе здесь хватало всегда, а уж в подобной-то ситуации...

Мнением «мировой общественности» ополчение интересовалось мало, можно сказать, что практически игнорировало его. Поэтому все вопли и стенания правозащитников, кстати, охотно допускаемых на судебные процессы над пилотами, ничем так и не закончились. «Эти люди переданы в руки правосудия их же соотечественниками — к ним все претензии и адресуйте!» — жестко отрезал однажды секретарь суда.

«Но вы им заплатили!» — возмутилось мировое «светило».

«Мы оплатили их транспортные и накладные расходы — не более того. Хотя где-то сказано, что мы платим за голову пилота? Нет — только за его доставку в суд. По официально возбужденному уголовному делу. Факты же коррупции в чужой стране нас не интересуют, мы ведем дело с конкретными физическими лицами, взявшими на себя нелегкую работу по оказанию помощи правосудию. Посмотрите на США — там такая практика в свое время существовала, и никого это особо не беспокоило».

«То есть — вы используете наемников?» — не сдавалось «светило».

«Вы можете предъявить хоть один контракт на задержание и доставку конкретного человека? Нет? Так о чем тогда разговор? Это — исключительно добровольцы, в том числе и из граждан соседних государств, работающих на свой страх и риск».

Когда пилоты закончились, последовал толстый намек на то, что следующими могут стать наводчики артсистем...

Через несколько дней в воинских частях ВСУ обслуживать орудия стало некому.

И вот тут началось то, что впоследствии стали называть Бардаком...

На всей территории страны, где и без того с законопослушанием и порядком проблемы наблюдались уже давно, стихийно возникшими бандформированиями, носившими самые разнообразные названия и внешнюю атрибутику, в некоторых местах были произведены нападения на арсеналы и финансовые учреждения. Цели декларировались самые простые и понятные, как мычание, — оружия и грошей! Страну залихорадило. Официальные лица поспешили выступить с обещанием строго покарать всех подряд и навести порядок жесткой рукой. Кое-где действительно удалось выбить откровенно бандитские группировки из захваченных городков и восстановить законную власть.

И вот тут...

На границе с Венгрией, где давно уже с тревогой прислушивались и приглядывались ко всему, что творилось на юго-востоке страны, до недавних пор было относительно тихо и мирно. Быстрыми, прямо-таки рекордными темпами там производилась реконструкция целого ряда населенных пунктов. Предлог был — подготовка к зиме. Работы производились за счет правительства Венгрии, бригады рабочих тоже прибыли оттуда. Спешно завозились стройматериалы, выделенные от своих щедрот правительством соседнего государства. Часть из них, в виде гуманитарной помощи, даже была перенаправлена в Киев, где са-

мым загадочным образом испарилась. Не оставив в природе ни малейшего следа. Бывает же... а ведь это были качественные и добротные материалы — лес, фортификационный цемент, арматура... Но ничего нет невозможного для человека, особенно если он располагает неким властным ресурсом. Лица, занимавшиеся распределением полученной помощи, таким ресурсом обладали.

Венгры пожали плечами, что-то пробормотали — и все осталось по-прежнему. Но стоило загрохотать перестрелке в небольших городках и селениях поблизости от их границ, как реакция последовала мгновенная — и очень неприятная для многих.

В один прекрасный день одновременно, сразу в целом ряде компактно расположенных населенных пунктов, по странному совпадению заселенных этническими венграми, во все властные учреждения постучались хорошо вооруженные люди. Без долгих разговоров и убеждений они вытолкали взашей их обитателей, обрезали связь с центром и взяли под свой контроль все эти городки и поселки.

Моментально среагировавшие на подобный финт территориальные батальоны, которые уже давно чувствовали некую скрытую напряженность в этих местах, форсированным маршем выдвинулись в направлении данных населенных пунктов.

И вот тут выяснилось, что ремонт и подготовка к зиме, с точки зрения венгров, и аналогичные мероприятия, но с точки зрения украинцев, — суть вещи разные.