

НКТ

ТУРИСТСКО – СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ РОССИИ

На Чемпионат России
по СП 2002 год

4 место Чемпионат СРО 2005 г.

ОТЧЕТ

об автопутешествии пятой категории сложности
по Сибири и Дальнему Востоку России
"СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2002" - "БАМ - Колыма"
совершенном с 1 июля по 16 августа 2002 года

Маршрутная книжка № 0-92-02

Руководитель группы: Куликова Валентина Александровна
630107, г.Новосибирск, ул.Троллейная 134 – 35

Проводящая организация:
НГОО "Клуб экстремальных путешествий "OFF ROAD MASTER"

Поход оценен 5 к.с.



Куликов

Новосибирск 2002 г.

1. Справочные сведения.

1.1. Маршрут путешествия.

Время проведения: с 1 июля по 16 августа 2002 года

Участники: 12 человек на 5-ти внедорожниках

Isuzu Mu
Toyota HiLux
Toyota HiLux
УАЗ 31512
УАЗ 3160

Маршрут по России через 7 областей:

Новосибирск – Братск – Северобайкальск – Тында – Якутск – Магадан – Тында - Сквородино – Чита – Красноярск – Новосибирск

Общая протяженность: ~15000 км.

Особенности похода: Огромная протяженность маршрута с продолжительными пробегами по каменным и разрушенным дорогам с десятками бродов из-за отсутствия автомостов. Резко континентальный климат Колымы. Сложность и уникальность похода заключается в том, что он соединил в себе несколько маршрутов, каждый из которых сам по себе является самостоятельным приключением. Этокое путешествие "три в одном".

Ф.И.О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Тур. подгот-ка	Обяз-ти в группе
Куликова Валентина Александровна	1961	г.Нов-ск, ул.Троллейная, 134-35 тел.(3832) 49-65-66	5У-96, 5Р-98, 5Р-99, 5Р-00, 5У-01	руководитель
Куликов Игорь Николаевич	1961	г.Нов-ск, ул.Троллейная, 134-35 тел.(3832) 49-65-66	5У-96, 5Р-98, 5Р-99, 5Р-00, 5Р-01	водитель
Сиваракша Вадим Германович	1976	г.Нов-ск	5У-99, 5У-00, 5У-01	водитель
Сиваракша Лариса	1976	г.Нов-ск	5У-99	завхоз
Сухарев Александр Владимирович	1957	г.Нов-ск тел. (3832) 163-117	5У-99, 5У-00, 5У-01	водитель
Сухарев Сергей Александрович	1977	г.Нов-ск тел. (3832) 163-117	ПВД	штурман
Гриднев Сергей Георгиевич	1954	г.Новосибирск	5У-00, 5У-01	водитель
Дьяченко Валерий Васильевич	1965	Казахстан, г.Лениногорск	ПВД	штурман
Селиванов Виктор	1956	г.Новосибирск	5У-99, 5У-01	механик
Митрофанов Евгений Евгеньевич	1964	г.Нов-ск тел. (3832) 18-56-69	ПВД	водитель
Мирошников Павел Викторович	1968	г.Нов-ск тел. (3832) 47-50-59	5У-99, 5У-00, 5У-01	фото и видео оператор
Федюнин Алексей Иванович	1963	г.Нов-ск тел. (3832) 61-88-28	ПВД	штурман

Расчетный график движения

День	Начальный пункт	Пробег	Пункт назначения	Всего пройдено	Осталось до финиша
1	Новосибирск	568	Боготол, р.Мулым	568	13170
2	Боготол, р.Мулым	1038	р.Тангуй, р-п моста за п.Тэмь	1606	12132
3	р.Тангуй, р-п моста за п.Тэмь	785	Пижангарск, оз.Байкал	2391	11347
4		день отдыха			
5		резервный день			
6	Пижангарск, оз.Байкал	366	р.Муя, 15 км. перед п.Такенмо	2757	10981
7	р.Муя, 15 км. перед п.Такенмо	292	р-п п.Иканья	3049	10689
8	р-п п.Иканья	344	р.Чильчи	3393	10345
9	р.Чильчи	231	р.Тында, р-п г.Тында	3624	10114
10	р.Тында, р-п г.Тында	528	р.Яконит, р-п п.Яконит	4152	9586
11	р.Яконит, р-п п.Яконит	473	Пиж.Бестях	4625	9113
12	Пиж.Бестях	паром	г.Якутск (презентация)		
13	г.Якутск	паром, 58	оз.Тюнгюлю, п.Тюнгюлю	4683	9055
14	оз.Тюнгюлю, п.Тюнгюлю	181	р.Тагта, р-п п.Ытык-Кюель	4864	8874
15	р.Тагта, р-п п.Ытык-Кюель	95	р.Алдан	4959	8779
16	р.Алдан	паром, 10	Крест-Хальажай, р.Алдан	4969	8769
17	Крест-Хальажай, р.Алдан	231	п.Разилка, р.Вост.Хандыга	5200	8538
18	п.Разилка, р.Вост.Хандыга	309	р.Куйдусун, р-п п.Куйдусун	5509	8229
19	р.Куйдусун, р-п п.Куйдусун	328	р.Берелех, р-п п.Сусуман	5837	7901
20	р.Берелех, р-п п.Сусуман	420	р-п п.Талая (гор.источник)	6257	7481
21	р-п п.Талая (гор.источник)	275	г.Матадан	6532	7206
22		дневка			
23		резервный день			
24	г.Матадан	350	р.Кольма, р-п п.Мелькоба	6882	6856
25	р.Кольма, р-п п.Мелькоба	362	р-п п.Усть-Хакчан	7244	6494
26	р-п п.Усть-Хакчан	352	р.Эльги, р-п п.Быйыгтак	7596	6142
27	р.Эльги, р-п п.Быйыгтак	50	р.Брюнгале	7646	6092
28	р.Брюнгале	406	р.Алдан, р-п п.Хандыга	8052	5686
29	р.Алдан, р-п п.Хандыга	паром, 170	р.Тагта, р-п п.Ытык-Кюель	8222	5516
30	р.Тагта, р-п п.Ытык-Кюель	407	р-п п.Муудуруччу	8629	5109
31	р-п п.Муудуруччу	603	р.Тимитон, р-п п.Чульман	9232	4506
32	р.Тимитон, р-п п.Чульман	510	р.Уруша, р-п ст.Уруша	9742	3996
33	р.Уруша, р-п ст.Уруша	83	ст.Ерофей Павлович	9825	3913
34	ст.Ерофей Павлович	110	ст.Амгар	9935	3803
35	ст.Амгар	233	п.Кееньевка	10168	3570
36	п.Кееньевка	78	р.Урюм, р-п п.Урюм	10246	3492
37	р.Урюм, р-п п.Урюм	43	ст.Зилово	10289	3449
38	ст.Зилово	446	г.Чита	10735	3003
39	г.Чита	802	оз.Байкал, п.Посольское	11537	2201
40		г.Улан-Уде			
41	оз.Байкал, п.Посольское	дневка			
42	п.Ук (уковский водонад)	827	п.Ук (уковский водонад)	12364	1374
43	г.Красноярск	507	г.Красноярск	12871	867
44		817	п.Плотниково	13688	50
45	п.Плотниково	г.Тогучин			
		дневка			
		50	г.Новосибирск (ФИНИШ)	13738	0

Маршрутный лист

Новосибирск	266	Кемерово	175	Маринск	199	Ачинск	177
Красноярск	213	Канск	167	Тайшет	157	Нижеудинск	122
Тулуи	223	Братск [P419]	126	Вилим	90	Железногорск	125
Усть-Кут	51	Звездный	103	Магистральный	172	Сел.Байкальский	25
Нижеангарск	40	Кичера	116	Нов.Узин	75	Янгучан	60
Северомуйск	90	Таксимо	60	Вигим	27	Куанда	51
Сюльбан	32	Кодар	11	Лепиндо	55	Нов.Чара	40
Икабья	93	Хани	57	Олекма	80	Мостовой	20
Югкали	49	Дюгабуль	60	Чильчи	45	Лонча	45
Ларба	5 48	Хороши	40	Кувькта	33	Тында [M56]	61 17
	Усть-Урюма						
Лапри	37	Нагорный	37 44	Беркакиг	14	Серебрян.Бор	Монг 20
			Златинск				
Чульман	78	Бол.Хатгями	42	Мал.Нимзыр	53	Бол.Нимзыр	75
Алдан	26	Ниж.Куранах	24	Якокит	30	Томмот	94
Верх.Амга	92	Улу	68	Хайысардах	21	Мундуруччу	66
Качикатны	30	Тиг-Эбя	51	Хангагай	26	Ниж.Бестях	Тектор 20 38
Тюнгюлю	68	Маралыйы	34	Чурапча	9	Харбала 1-я	25
Кыбы	12	Черкех	33	Ытык-Кюель	33	Уолба (паром)	72
Крест-Хальджай	25	Кексинт	40	Хандыга	72	Теплый Ключ	Томское 29 65
Равниака	155	Кюбеме	64	Аганак	30	Юмугей	60
Куйдуеун	26	Переправа	52	Куранах-Сина	120	Адыаллах	20 40
							Бол.Хатгямих
Кадикчан	12	Мяуджа	58	Сууман	44	Полевой	27
Бурхадя	34	Ягодное	43	Рыбный	31	Дебин	22
Спорное	37	Оротукан	Сейчан 2 59	Стрелка	Обуекчи 21 39	Мякит	Талая 30 45
Атка	58	Яблоневый	44	Карамкен	97	Магалан	
Магалан	80	Палагка	70	Мадаун	42	Мукудьчан	68
Усть-Омчуг	55	Нелькоба	42	Транспортный	25	Омчак	42
Кулу	11	Дорожный	86	Аян-Юрах	32 46	Калькчан	17 26
					Большевок		
Усть-Хакчан	47	Озерное	29	Делинбир	46	Артык	42
Бурустах	61	Балаганнах	27	Усть-Нера	75 160	Кюбеме	155
					Эланский		
Равниака	94	Теплый Ключ	72	Хандыга	40	Кексинт	25
Крест-Хальджай	72	Уолба	33	Ытык-Кюель	33	Черкех	12
Кыбы	25	Харбала 1-я	9	Чурапча	34	Маралыйы	68
Тюнгюлю	58	Ниж.Бестях	21	Хангагай	51	Тиг-Эбя	30
Качикатны	66	Мундуруччу	21	Хайысардах	68	Улу	92
Верх.Амга	94	Томмот	30	Якокит	24	Ниж.Куранах	26
Алдан	75	Бол.Нимзыр	53	Мал.Нимзыр	42	Бол.Хатгями	78
Чульман	20	Серебрян.Бор	95	Нагорный	37	Лапри	78
Тында	24 107	Соловьевск	39	Невер [M56]	17	Сковородино	37
	Тастамагда						
Тастамагда	25	Магалан	31	Уруша	8	Сибеево	47
Бол.Омутная	28	Ерофей Павлович	73	Чичапка	37	Амзар	77
Семозерный	50 31	Ключевской	12	Давенла	27	Кислый Ключ	26 10
	Могола						Итака
Кееньевка	40	Сбега	38	Урюм	11	Ульякан	32
А.Зилово	42	Озерная [P427]	19	Жирекен	14	Бушугей	14
Улей	19	Чернышевск	216	Нарын-Талача	122	Чита [M55]	83
Татаурово	125	Танга	117	Хилок	134	Забайкальский	202
Улаи-Уде	87	Селегинск	94	Бабушкин	94	Байкальский	49
Кузук	91	Пркутск	143	Черемхово	250	Тулуи	122
Нижеудинск	157	Тайшет	167	Канск	213	Красноярск	177
Ачинск	374	Кемерово	266	Новосибирск			

Маршрут трофи-экспедиции "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2002"

Старт: 1 июля - Финиш: 17 августа
Протяженность маршрута - ~ 15000 км.
Продолжительность - 47 дней



4. Сведения о районе путешествия.

4.1. Введение.

Маршрут проходил по Сибири и Дальнему Востоку. Районы БАМа и Колымы зимой конечно очень суровы, летом же довольно благоприятны для путешествий. Сам БАМ, равно как и Колыма – памятники истории. Для любителей путешествий притрассовая бамовская дорога привлекательна многочисленными бродами, Якутия и Колыма – отсутствием дорог, огромным количеством перевалов, красотой и суровостью природы, белыми ночами, памятниками истории.

4.2. Маршруты.

На бамовскую дорогу можно попасть, свернув с основной магистрали М53 в районе г.Тулун, либо с трассы М55 в Улан-Уде, двигаясь на север вдоль восточного берега оз.Байкал (как мы сделали это в 1999 г.), либо с трассы "Амур" в районе п.Сковородино. А вот попав в Якутию и Магаданскую область маршрут "закольцевать" не удастся, только туда и обратно по одной дороге – Колымскому тракту!

4.3. Благоприятное время путешествия.

Благоприятное время для прохождения бродов БАМа и Колымы конец августа – начало сентября, а вот теплый период и "белые ночи" – это середина июля, поэтому в этих суровых краях совместить все прелести путешествия не удастся. Комары и мошки мучали нас вмеру. Ягодой Колыма в этих районах небогата, а вот грибы в конце июля и в августе есть.

4.4. Достопримечательности по маршруту.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Байкало-Амурская магистраль - железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй (наряду с Транссибом) магистральный железнодорожный выход России к Тихому океану. Общая протяженность от Тайшета до Советской Гавани 4300 км. Главная (широтная) линия БАМа - от Усть-Кута (на Лене) до Комсомольск-на-Амуре; к ней примыкают два участка, построенные в конце 40-х - начале 50-х годов XX века: Тайшет - Усть-Кут, и Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань. С Транссибирской магистралью БАМ связан тремя соединительными линиями: Бамовская - Тында, Известковая - Ургал, Волочаевка - Комсомольск. Впервые о необходимости строительства параллельной Транссибу железнодорожной магистрали дальше от границы, в глубине территории страны, заговорили на Совете труда и обороны СССР в 1924 году. В 1930-м ЦК ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР предложили проектным организациям Сибири и Дальнего Востока начать составление планов строительства дороги, впервые названной Байкало-Амурской магистралью. В 1937 году они же приняли решение о строительстве магистрали. Началась укладка путей на меридианных линиях, которым предстояло соединить БАМ с Транссибом. В 1941 году уложенные пути разобрали и пустили на оборонные нужды - для строительства рокадной дороги вдоль Волги. В 1943-45 годах построена железная дорога Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань; в 1950-59 годах проложен участок Тайшет - Лена (Усть-Кут). Они стали крайними восточной и западной оконечностями БАМа. К началу 60-х годов в эксплуатацию сдано более 1150 из 4000 км трассы БАМа. В 1970 году Япония предоставила Советскому Союзу кредит для строительства глубоководного морского порта и контейнерного терминала в бухте Врангеля - порта Восточный (Ванино), который стал "морскими воротами" БАМа. В 1973 году порт открылся для судов. В 1972-77 годах восстановлена разобранная в 1941 году дорога БАМ - Тында - третье меридианное соединение БАМа с Транссибом. Сейчас дорога продлевается до Якутска (трасса доведена до Томмота). Годом второго рождения БАМа можно считать 1974-й. Весной началось активное строительство магистрали сразу по многим направлениям. В нескольких местах будущей трассы высаживаются комсомольские стройотряды. Тогда же ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли постановление "О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали", которое предусматривало завершить работы в течение 10 лет. В 1979 году закончен дальневосточный участок от Ургала до Комсомольска-на-Амуре; в 1984-м - завершено строительство всей восточной части БАМа от Тынды. В том же году уложено "Золотое звено", соединившее западную и восточную части магистрали; теперь пути шли на всем протяжении трассы - от Тайшета до Ванино. Постоянное движение на БАМе началось в 1988 году. Но еще продолжалось строительство нескольких тоннелей (до их сдачи движение в тех местах направляли по временным переходам, не допускающим нормальную загрузку трассы). Самый протяженный тоннель - Северо-Муйский (более 15 км) - введен в строй в марте 2001 года. Именно эту дату и следует считать сроком окончания строительства Байкало-Амурской магистрали, которое обошлось в 10 млрд доперестроечных рублей (вместо запланированных 2 млрд).

Северо-Муйский тоннель - самый длинный в России. Его длина составляет 15343 метра. С постройкой этого тоннеля создание Байкало-Амурской магистрали можно считать полностью законченным.

Строительство тоннеля началось в 1977 году с двух сторон одновременно. Продолжалось оно около 25 лет. По мнению строителей, нигде в мире еще не было такой стройки. И это касается не только условий, в которых приходилось работать. Здесь были подземные реки, четыре (!) тектонических разлома; на головы проходчиков обрушивались потоки гальки, глины, воды. В 1978 году случилась трагедия - в ледяном потоке погибла целая бригада проходчиков. Несмотря ни на что, тоннель продолжал строиться, и весной 2001 года был сдан в эксплуатацию.

Дорога от Якутска на восток – Охотск, Гижигу, Петропавловск – существовала уже в XVII веке. Передвигались по ней, в основном, на собачьих и оленьих упряжках; путь был очень долгим, да и небезопасным. Сегодня об этом маршруте напоминают только старинные карты и названия некоторых поселков, например, Охотский перевоз на Алдане. Сегодня Колымским трактом называется дорога протяженностью около 2000 км, идущая от Хандыги до Магадана.

Создание «Колымского шоссе» началось в 1932-м со строительства дороги от бухты Нагаева до реки Магаданки. В следующем году временная дорога была доведена до поселка Мякит, где впоследствии размещался штаб автотранспортников – Управление автомобильного транспорта Дальстроя. В 1935 году работы по строительству дороги развернулись широким фронтом. Из-за недостатка средств механизации на строительстве использовалось огромное количество рабочих, большинство которых составляли заключенные. Тяжелые условия труда, большие физические нагрузки, морозы, болезни, голод, произвол и жестокость охранников, – все это, естественно, приводило к большой смертности среди рабочих. Впрочем, недостатка в «человеческом материале» в те годы не возникало...

Изыскания автодороги Кадынчём-Хандыга были начаты в конце июня 1941 года. Стратегические интересы страны требовали скорейшего установления дорожной связи Якутии с золотодобывающей Колымой. Благодаря тому, что изыскатели по мере готовности тут же, на месте выдавали проекты на отдельные участки дороги, облегченный вариант трассы с временными дорожными сооружениями был закончен всего за 23 (!) месяца – уникальное достижение! Кстати, многие «временные» дороги существуют и поныне...

В 60-х годах XX века прошла реконструкция центральной автодороги – участка Усть-Нара-Магадан, – в ход которой были спрямлены извилистые участки, укреплено дорожное полотно, усовершенствовано покрытие, заменены многие мосты.

Колымский тракт проходит по местам, где природные условия являются одними из суровейших на Земле: вечная мерзлота, самые низкие в Северном полушарии температуры (-71.2°C , Тамтор, Якутия). Трасса пересекает несколько горных хребтов и крупных рек – Индигирку, Куйдусун, Колыму...

Первоначально Колыма осваивалась по местам, где сегодня проходит Колымское шоссе. Там были основные золотые прииски. Позднее открыли богатые золотом, серебром и оловом месторождения на берегах реки Теньки. Ко вновь образованным приискам подвели автодорогу. Первоначально Тенькинская дорога была такая узкая и сложная, что называлась «автопролазом». Трасса по краям окружена перевалами, а в середине относительно ровная. Начинаясь она от поселка Палатка, недалеко от Магадана, и вела через горы к Золотой Теньке.

С прибытием в 1946 году этапов военнопленных трассу расширили. На трассе много мостов. Первые мосты строили бесконвойные заключенные, мастеровые. Все работы на трассе велись вручную.

На Колыме нет железных дорог, все грузы в поселки и на прииски доставляются автотранспортом. Труд водителей во все годы суров. Но особенно трудно приходилось шоферам в первые годы. Сколько мужества и терпения нужно для работы зимой на ЗиС-5, ЯГ-3, ЯГ-4! Кабины машин не обогревались. Морозостойкой резины не знали. Камеры дробились на мелкие кусочки, а шины осыпались до самого корда. Водителям выдавали тулуп, ватный костюм, валенки, теплые рукавицы. Они сами сооружали в кабинах печурки и топили их дровами, прорезая трубы через крышу.

Имена большинства поселков в Магаданской области, ручьев, распадков – это названия золотодобывающих приисков. Везде – отвалы пустой породы, перемытых песков. Золота за 70 лет намыто немало, но еще больше осталось, оно словно растет из-под земли. План области на 2002 год: 32 тонны! Сегодня разрабатываются новые месторождения и заново «перемываются» старые. В отработанных, напоминающих шахтные терриконы отвалах лежат килограммовые самородки, не прошедшие через трафареты промывочных машин и выброшенные вместе с пустой породой. И моют, моют «драгметалл», оставляя за собой изуродованные, пустые, незаживающие пространства.

Магадан – административный центр Магаданской области, один из самых удаленных (7110 км) от столицы России и самый молодой областной центр Дальнего Востока. Расположен на побережье Тауйской губы в северной части Охотского моря на перешейке, соединяющем полуостров Старицкого с материком и выходящем в бухты Нагаева и Гертнера.

Город насчитывает несколько тысяч капитальных зданий, более 140 улиц и переулков. Население – почти 130 тыс. человек.

В 1928 году В.А. Царегородский, помощник начальника первой Колымской экспедиции Ю.А. Билибина, нанес на карту слово Магадан. В 1929 году на берегу бухты Нагаева началось строительство «Культбазы», в дальнейшем переросшей в город. Статус города Магадану присвоен в 1939 году. С 1954 года город – центр Магаданской области.

5. Организация путешествия.

5.1. Выбор маршрута.

Основными критериями при выборе маршрута были: проезд по новым местам и знакомство с историей БАМа и Колымы. Интерес усиливала очень противоречивая информация о состоянии притрассовой бамовской дороги, участка Якутск – Хандыга, Колымского тракта и участка Сковородино – Чернышевск.

5.2. Подготовка автомобилей.

В путешествии использовались практически обычные серийные автомобили. Техническая подготовка заключалась в оснащении машин для условий длительного автономного существования и преодоления глубоких бродов.

- На машины были установлены самодельные бампера и "кенгурины" повышенной прочности.
- Почти на всех машинах смонтированы электрические лебедки.
- На УАЗе установлены самоблокирующиеся дифференциалы.
- Все машины оборудованы вынесенными вверх воздухозаборниками "шноркелями".
- Установлены верхние багажники и предусмотрены места для дополнительных емкостей под горючее.
- На всех машинах установлены радиостанции 27 МГц.

5.3. Командное снаряжение.

- Две хорошие веревки по 50 м. каждая.
- Сварочный аппарат 12 В.
- Дрель 12 В, паяльник 12 В.

5.4. Снаряжение каждого экипажа.

- Палатка с хорошей защитой от дождя и комаров.
- Спальные мешки и туристические коврики.
- Примус и кухонные принадлежности.
- Противомоскитные сетки, препараты от комаров, деготь.
- Стандартная и персональная медицинские аптечки.
- Предметы личной гигиены.

5.5. Спецснаряжение каждого экипажа.

- Автомобильная радиостанция 27 МГц.
- Трос металлический.
- Три троса буксировочных по 10 метров без крюков.
- Набор инструмента и специнструмента.
- Запчасти индивидуально для каждой машины.
- Бензопила.
- Домкрат, реечный домкрат "Hi-Jack" или "Hi-Lift"
- Топор, молоток.
- Огнетушитель.

5.6. Навигационное снаряжение, карты, фото-видео оборудование.

- Прибор GPS "eTrex"
- Радиостанции 27 МГц и громкоговорящая система на 1 машине.
- Профессиональная и любительские видеокамеры и фотоаппараты.

5.7. Питание.

Каждый экипаж имел запас продуктов на две недели. Пища приготавливалась экипажами отдельно, но съедалась за общим столом. Был в команде и котел "на всех", которым пользовались в дни отдыха.

6. Описание маршрута.

1 июня 2002 года =

Новосибирск, площадка между Воскресенским собором и цирком. Место, облюбованное многими как стартовая площадка автоприключений.

К дальнему путешествию подготовлены пять автомобилей: Isuzu Mu, по два Toyota HiLux и УАЗа - 31512 и 3160. Шестой, Isuzu Cross, поедет до Северобайкальска и оттуда вернется в Новосибирск. До Магадана отправится команда из 12 человек: Игорь и Валентина Куликовы, Александр и Сергей Сухаревы, Вадим и Лариса Сиваракша, Евгений Митрофанов, Виктор Селиванов, Алексей Федюхин, Сергей Гриднев, Валерий Дьяченко, Павел Мирошников. Торжественная часть проводов продолжается недолго. Машины колонной покидают площадь и, проскочив загруженные городские улицы, выезжают на кемеровскую трассу. Путешествие началось. Через 600 км первая ночевка. Среди всех прочих (сколько их еще будет!) эта - одна из самых запоминающихся. Время превращения городских жителей, измотанных суетой мегаполиса, работой и долгими сборами, - в путешественников, выступающих в дальнюю дорогу.

2.07=

Утром составляем план движения: через Красноярск проходим колонной, а затем разбиваемся на двойки и попарно движемся до города Тулун Иркутской области - места встречи всех экипажей. После Тулуна двинем на Братск, затем - на Усть-Кут. От этого первого на нашем пути БАМовского города и начнется "первый этап приключения". Тактику движения парами мы принимаем впервые. Нам кажется, что на больших перегонах так удобнее: во-первых, скорость выбирается каждой парой самостоятельно; во-вторых, при недолгих остановках не придется стоять всей колонной; а в-третьих, вдвоем проще устранить поломку (советчиков меньше). За Красноярском разъезжаемся двойками. Пара Isuzu уходит первой, за ними - оба HiLux, и, наконец, УАЗы. Впрочем, в таком порядке добрались только до Канска. Здесь вне плана собираемся у поста ДПС. Идущих первыми Isuzu тормозят сотрудники дорожной инспекции. Их внимание привлекло СГУ (сигнально-громкоговорящее устройство), закрепленное на машине Командора (позывной экипажа №1 - Игорь и Валентина Куликовы). На "отвоевывание" СГУ ушло много времени. Из-за потери времени на посту в Канске решаем идти до Братска без ночевки (штурманы сменяют водителей, да и ночи летние короткие - колонной можно двигаться без проблем).

3.07=

Ранний рассветный час. Подъезжаем к посту ДПС у въезда в славный город Братск. Сонная тишина. Через несколько минут от служебного помещения, размахивая на бегу палочками, к нам мчатся два инспектора. Заспанные лица преисполнены бдительности. Извиняемся, что разбудили и предъявляем документы. Внимательно изучив наши бумаги, служители свистка и жезла устраивают нам проверку по полной программе. Интересуются, что везем (в спортивных ярких машинах!). Отвечаем. Не верят - просят показать. Открываем багажники, поднимаем тенты. Предлагаем посмотреть поглубже. Почему-то им это не нравится, и в диалоге возникает слово "принцип". Из принципа просят разрешения осмотреть салоны - показываем. Но "осмотр" начинаем снимать на видеокамеру. Увидев ее, инспекторы тут же с невинными лицами отходят в сторону, возвращают документы и... желают счастливой дороги! Сама вежливость и корректность! Стоит упомянуть, что было всего три случая трений с инспекторами дорожной службы (еще один - в Кемерово, уже на обратном пути). На всем протяжении маршрута у сотрудников ДПС мы получали информацию о состоянии дорог на тех или иных участках, о мастерских и надежных заправках. В Братске случилась еще одна незапланированная остановка. Впрочем, по опыту прошлых лет, далеко не "незапланированная", а едва ли не обязательная. Причина - привычные уже поломки "уазиков". У Вадика (экипаж №8, УАЗ-31512) сальник начал гнать масло (каждые 150 км приходилось доливать литра по полтора). А у Скромного (экипаж №11, УАЗ-3160) из расширительного бачка забил гейзер бурой вязкой жижи - в охлаждающую жидкость попадает масло. Решаем, несмотря ни на что, двигаться до Северобайкальска; "экстренную помощь" можно и в дороге оказать, а уже на месте - провести "генеральную профилактику" (к тому же в Северобайкальске запланирована дневка). Хотя перед поездкой все автомобили перебраны и подготовлены к длительному путешествию, поломки УАЗов нас не удивили - такие истории с ними происходят почти каждый год. Запасные части для них найдутся даже в самом глухом уголке, а кое-что изготовим и своими руками(!). Но утешение слабое - даже новая деталь может оказаться с браком и выйти из строя в самый неподходящий момент. Приходится везти с собой, на всякий случай, богатый запас: трамблеры, коммутаторы, реле, стартеры, прокладки, генератор, карбюратор и т. д. Глядя на 10-летних "японцев", не требующих столь пристального внимания, вспоминаешь отечественный автопром крепкими словечками.

Отпускаем УАЗы вперед, давая им фору. Часа через три отправляемся вдогонку... Город Усть-Кут, первая БАМовская станция на нашем пути. Отсюда начинается железнодорожная магистраль, протянувшаяся на 3110 км до Комсомольска-на-Амуре. Теперь наш маршрут идет вдоль железнодорожного полотна - одноколейки, уходящей вдаль между невысоких сопок.

От Усть-Кута открывается первый этап нашего приключения, но сам "категорийный" участок начнется дальше, за Новым Уояном. Дело в том, что до этого поселка дорога нами уже пройдена в рамках трофи-экспедиции "Сибирь-трофи'99" вокруг Байкала. Соответственно, участок нам знаком (надеемся, что за три года здесь мало что изменилось). За Усть-Кутом идет неплохая щебеночная дорога, которая заканчивается за поселком Звездный. Первый на нашем пути БАМовский поселок. Повсюду - режущие глаз запустение и неухоженность. То ли памятник, то ли визитная карточка поселка - стела "БАМ. Звездный". Под ней - танкетка первопроходцев. Гусеницы валяются рядом. Все ржавое, заросшее бурьяном... Этот и все последующие БАМовские поселки оставляют двойственное впечатление: лишь часть поселка - жилая, в основном, там, где стоят кирпичные или панельные здания. Спутники кирпичных зданий - щитовые бараки-балки первостроителей - стоят с разбитыми окнами, оторванными дверями и пробитыми крышами, привнося в печальную картину оттенки совсем уж мрачные. В поселках сейчас живут в основном те, кто работает на железной дороге или в обслуживающих ее организациях. Других занятий здесь практически нет. Встречаются участки лесозаготовителей и небольшие лесопилки; но промышленных разработок немного - лес не тот (в большинстве - жидкие и корявые лиственницы). За Звездным дорога становится хуже, щебенка встречается реже, все больше попадает огромных "луж-ванн", наполненных густой, интересного буро-фиолетового цвета жижей. Такой цвет она приобретает от глины окрестных сопкок. Вскоре наши машины покрываются толстой фиолетовой коркой - липкая грязь после высыхания становится такой прочной, что даже для очистки забрызганных фар приходится изрядно потрудиться.

Волшебный северный закат. Красный диск солнца подсвечивает розовым туман, повисший в ложбинах над реками и озерами. Скоро все поглощает тьма. Остается только дорога в свете фар. Иногда перед машиной начинают метаться ослепленные фарами зайцы. Их здесь - огромное множество. Оазисом в пустыне тьмы нас встречает огнями Магистральный. Поселок большой. Асфальт. Тротуары. Гуляет беззаботная молодежь - ровесники БАМа (и даже уже моложе). Вывеска какой-то дискотеки. Бар. Поражает заправка. Очень аккуратная, крашенные заборчики, клумбы с цветами. Современные колонки. Разметка. А туалет! Ароматы фиалки и... туалетная бумага. Бесплатный! Ходим смотреть, как на экскурсию. Вот тебе и оторванность от цивилизации!.. За Магистральным встречаем Скромного (экипаж №11, УАЗ-3160) - у него стал греться двигатель. Вадик (№8, УАЗ-31512) поехал дальше, а ему приходится периодически останавливаться - остужать...

4.07=

К Северобайкальску подъезжаем на рассвете. Перед ним преодолеваем первый перевал - Дабан. Высота - около 1800 метров. Через горный хребет пробит 7-километровый тоннель, по которому проходят составы. На поверхности, рядом с дорогой, - огромные трубы вентиляционной системы. Все под охраной. Колючая проволока, сторожевые строения. Света в окнах не видно. Спят? Перевал - место суровое. Снег, камни, растительности почти нет. Мосты через реки доживают, кажется, последние деньки, но на легковой машине перебраться можно. Дорога выводит нас на противоположную станцию. Зачехленные орудия. Объезда нет. Шлагбаум. Чтобы проехать, нужно платить: с грузовика - 500 руб., с легковушки - 300. Не станция, а база Соловья-разбойника. Минут десять сигналим, дабы хоть кто-нибудь вышел. Наконец выскочил мужичок, заученно выпалил обоснование платы за проезд: "Поддерживаем дорогу своими силами, а потому платить нужно!". Три года назад мы уже попадали здесь в такую же ситуацию. В разговоре мужик поведал, что лет пять назад здесь тоже проезжали спортивные машины, и тоже вроде новосибирцы, только ехали они от Байкала. Сообщаем, что это как раз мы, только не пять лет назад, а всего лишь три. Теперь мы уже практически свои. Проезжаем бесплатно. Кстати, спросили про ушедший вперед УАЗ. А как же, был здесь часов пять назад. Вот это да! Пока шли по асфальту, - УАЗы вечно опаздывали, а теперь вон как рванул! Наверно, там он скучал, а здесь - родная стихия... Спуск от "шлагбаума" до Северобайкальска занял совсем немного времени - дорога стала намного лучше. Видно, что за ней присматривают, да только вряд ли по причине добросовестной работы "ребят-энтузиастов", собирающих "пошлину" на ремонтные работы. Просто смену на станцию по плохой дороге возить неудобно. Да и машин здесь проходит много... С небольшой сопки нам открылся неопишуемой красоты вид Байкала в лучах рассветного солнца. На берегу раскинулся небольшой и какой-то игрушечный Северобайкальск. Несколько минут любимся картиной. Но усталость берет свое (считай, две ночи в дороге), а потому - скорее на отдых.

Байкал. Перефразируя классика, скажу: чуден Байкал при любой погоде! За день его настроение меняется несколько раз. То оно хмурое и ветренное, то - туманное и дождливое, то - солнечное и игривое. Накатывающие с легким журчанием на берег волны вдруг исчезают, и вода становится

как зеркало - в ней отражаются небо, деревья и далекие заснеженные горы. День кажется бесконечным. После долгой дороги физически ощущаешь, как к тебе возвращаются силы. Скоро усталости - как не бывало. Окрепнув, приступаем к профилактике и ремонту техники. С "японцами" - никаких проблем, а вот с "уазиками" придется повозиться. Машина Вадика Сиваракши "гонит" масло через задний сальник коленвала. Для замены придется разобрать двигатель. Загоняем УАЗ между двумя близкорастущими большими деревьями. Между стволов натягиваем крепкую веревку, на которой закрепляем ручную лебедку. Аккуратно, в специальные емкости, сливаем масло. Лебедкой двигатель извлекается из моторного отсека. "Пустую" машину откатываем назад и приступаем к замене сальника. После ремонта собираем машину, заводим... Все в порядке! Приятно, но особой радости нет - новый сальник также может оказаться с дефектом. Сплюнем три раза... У Гриднева (УАЗ-3160) - другая проблема. Судя по всему, произошло следующее: микротрещина в блоке или в прокладке при прогреве двигателя расхотелась и пропускала масло. Постепенно система охлаждения засорилась, двигатель стал перегреваться, и в результате - "гейзер" из расширительного бачка. Думается, недосмотр и халатность экипажа тоже сыграли свою роль. Всей командой делаем ребятам выговор по полной программе. С поломкой экипаж долго не возится, а поступает просто и оригинально: вместо воды в охлаждающую систему заливают солянку, решив тем самым сразу две задачи! Во-первых, у солянки хорошие охлаждающие свойства, а во-вторых - она промоет систему, растворив накопившуюся грязь. Главное - следить, чтобы не разъело резиновые прокладки и патрубки. Для эффективного охлаждения двигателя решаем установить дополнительный дефлектор в пространство между облицовочной решеткой и радиатором. Такие заводом не выпускаются, а потому с помощью ножниц и заклепок сооружаем нужную деталь из подобранный по дороге куска жести. И пусть нам не очень верится, что проблема решена, полученным результатом любуются вся команда. В итоге же самодельный дефлектор зарекомендовал себя просто отлично, успешно охлаждая двигатель и не допуская его перегрева. Ремонт закончен, все ложатся спать.

5.07=

Утром - небольшая остановка в Северобайкальске. Закупаем хлеб и заправляемся горючим "под завязку". Прощаемся с экипажем Isuzu Cross.

Дальше наша трасса идет вдоль озера, то у самой воды, то отходя в сторону. Слева, чуть выше - железная дорога, проходящая через целую череду тоннелей, пробитых в прибрежных скалах. Мысовые тоннели, уникальное инженерное сооружение. К сожалению, без специального разрешения попасть туда нельзя, но и со стороны они выглядят внушительно. Следует сказать, что каждый БАМовский тоннель - плод труда огромного числа людей (проектировщиков, инженеров, тоннельщиков, строителей), и по-своему уникален. Обе дороги огибают северную оконечность озера и поворачивают на восток. До Нового Уояна - километров 200. Ехать легко. Дорога хорошая, видно, что за ней следят. Участки асфальта сменяются хорошо укатанными щебенкой или грунтовой. То и дело навстречу попадают легковушки и грузовики. Интересуемся у водителей, как там дорога дальше. Говорят, что есть, но похуже. Вроде - щебеночная, но небезопасная. Мосты через реки наведены, но не везде. Вода сейчас невысоко, так что можно и вброд. А еще нам посоветовали ехать по насыпи рядом с рельсами (вернее, - по "отсыпке", приготовленной для второй линии магистрали): "Там ровнее, сами только так и ездим. Обходчики и путейцы ругаются, матерятся, да только кого сейчас испугаешь?". В самом Новом Уояне едва не встречаемся с группой путешественников из Иркутского клуба мототуризма. О них много говорили и писали в СМИ перед самым нашим отъездом. Отправившись вокруг Байкала, они не вышли вовремя к месту запланированного промежуточного финиша. Для их поиска организовали специальную спасательную группу; однако обнаруженные вскоре "спасаемые" от услуг спасателей отказались. Но шуму подняли много. Следует отметить, что иркутяне шли по той же трассе, что и маршрут рейда "Сибирь-Трофи. Байкал" в 1999 году (читайте на www.sibmar.nm.ru). В той экспедиции принимал участие почти весь состав нынешнего "Сибирского марафона", так что если бы встреча с иркутянами состоялась, нашлось бы много тем для разговора. Новый Уоян - поселок в две улицы, но они развели нас по разным дорогам. Иркутяне спешили домой. Когда нам сказали, что они только что проехали, мы не стали их догонять. Перед нами - новое путешествие и очередной "категорийный" участок.

Как нас и предупреждали, за Новым Уояном дорога становится намного хуже. Ее полотно, давно не видевшее "ножа" грейдера, похоже на стиральную доску. Скорость колонны резко падает. Стрелка спидометра словно приклеивается к отметке "0". От неровной дороги особенно достается Toyota HiLux (№9). Для других машин это приключение - уже не первое, соответственно, они должным образом подготовлены к реалиям наших "дальних пространств". Благодаря усиленным подвескам и дополнительным амортизаторам даже такая "убитая" дорога и сопутствующая ей тряска не особо напрягают. В Toyota HiLux же просто "вытрясает душу". Машина была куплена незадолго до путешествия, и внести должные изменения в конструкцию не успели. Вся подготовка ограничилась установкой навесных элементов - шноркеля, дуги, дополнительных фар... Выход

один - ехать едва ли не с черепашьей скоростью. Сто километров по такой дороге проходим часов за пять, иногда быстрее, иногда медленней. Следуя совету, полученному в Уояне от местных жителей, выезжаем на притрассовую отсыпку (железнодорожную насыпь). Здесь намного лучше! Но чувствуешь себя с непривычки неуютно - проезжающие совсем рядом составы, кажется, обязательно должны зацепить машину. Напрягают и громкие гудки тепловозов, которыми нас приветствуют машинисты. Только представьте: вдруг, как гром, за спиной раздается резкий нарастающий гул. Будь ты хоть трижды героем, - в первый момент просто не знаешь, в какую сторону крутить руль. Ехать бы нам да ехать по насыпи, но часто встречающиеся мосты и разбросанные после замены шпалы вынуждают съезжать на дорогу. Хорошо, если съезд оказывается рядом, но часто приходится возвращаться назад. Проводим небольшой эксперимент и опытным путем доказываем, что выигрыша не получается - со всеми объездами, съездами да заездами времени уходит ровно столько же, сколько при "ковылянии" по разбитой, этаким гребенчатой дороге. Что ж, теперь будем смотреть и рассчитывать, стоит ли ехать по насыпи или нет.

Наша дорога идет между двумя горными грядами. Начинаются подъемы. Быстро темнеет, и скоро только силуэты гор различимы на фоне слабо подсвеченного лунной небом. К темноте добавляется туман - видимость падает до нуля. Вскоре наш путь преграждает горная река. Мост здесь есть, но такой, что через него и днем-то с ходу не проскочишь. Делаем разведку. Основание моста вроде бы прочное, но вместо покрытия на огромных поперечных брусках по ширине колеи выложены два ряда досок. Конструкция особого доверия не внушает... Все же решаемся ехать. Включаем весь имеющийся арсенал светотехники - фары, противотуманки, "люстры". Освещенная тремя десятками лампочек местность преобразуется. Из-за тумана яркий свет фар прорезает темноту мягкими, почти осязаемыми лучами. Все, что попадает в эти лучи, отбрасывает длинные, словно висящие в воздухе тени. Штурманы в ореолах света идут перед машинами, подавая команды водителям. Двигаться приходится очень аккуратно, чтобы самим не провалиться в пустоты между брусками и не свалить туда же машину. Предельная внимательность! Согласитесь, ошибка может дорого стоить. Где-то внизу шумит горный поток... Наконец, волнения позади - автомобили один за другим съезжают с моста на твердую землю. Бурно обсуждаем успешное преодоление непредвиденной преграды. Снимаем напряжение горячим чаем и кофе. Теперь - снова вперед. Впечатления долгого дня на этом не заканчиваются. Подъем на перевал продолжается. Железная дорога, шедшая параллельно автомобильной, еще перед мостом свернула в сторону. На высотомере отметка 1500 метров. Два горных хребта совсем рядом. Вдруг по склону где-то над нами огромной светящейся гусеницей проходит-проползает пассажирский поезд. Ненадолго исчезнув из вида, "гусеница" появляется вновь, "переползая" через дорогу впереди нас словно по воздуху! Объяснение этому удивительному факту мы находим, проехав несколько сотен метров. Между двумя близкими горами сооружен мост-эстакада. Метров 200-300 длиной, в темноте он кажется бесконечным. Вся эта конструкция держится на больших трубчатых опорах в несколько уровней. От дна лоцины до железнодорожного пути - метров 20-30. При этом сама эстакада - не прямая, а изгибами, поворотами. Это сложное инженерное сооружение (а на БАМе, как мы выяснили, простых нет) - не что иное как Северо-Муйский объезд. Временная железная дорога, проложенная на время строительства Северо-Муйского тоннеля. Он - где-то здесь, в толщах этих гор!

За перевалом нас встречают огни Северомуйска. Внизу, у дороги - въезд в тоннель. Ярко освещенная площадка, остатки строительной техники. Проезжаем поселок. До запланированного места ночлега - еще километров 50. Встречные водители предупреждают, что впереди нас ждет большой брод и что ночью соваться туда не следует. Мы, конечно, готовы штурмовать реки и ночами, но, рассудив, что торопиться нам пока еще рано, откладываем переправу на день.

6.07=

Река Сунуекит. Быстрая горная речка. В узких местах - глубокая и напористая; там, где брод - широкая и относительно спокойная. От берега до берега в этой точке метров 20-30. Штурманы, облачившись в резиновые комбинезоны, лезут в ледяную воду определить "коридор", по которому должны двигаться машины. Задача: найти самое мелкое и, главное, свободное от больших валунов на дне место. Подошедшие зрители из расположенной невдалеке мехколонны (делают автодорогу!?) рассказывают, что буквально два дня назад, большой водой, именно в этом месте перевернуло "Урал". "Напуганные" этой историей, мы только тщательно готовим машины к броду: проклеиваем скотчем зазоры в кузовах, "ведешкой" (WD-40) обрабатываем электрические контакты, закрепляем крыльчатки вентиляторов (во-первых, могут погнуться от удара о воду; во-вторых - чтобы меньше было воды под капотом). Брод серьезный, а потому первой пойдет самая надежная и подготовленная машина. Счастье "первопроходца" (как это не раз уже бывало и будет в дальнейшем) выпадает на долю четвертого экипажа (Александр и Сергей Сухаревы) и их Toyota HiLux. К фаркопу машины привязываем веревку, чтобы в случае чего вытянуть ее быстренько на берег. К этому времени штурманы определяют "коридор", и Дядя Саша (позывной четвертого

экипажа), урча двигателем и пуская клубы черного дыма, въезжает в воду. Все глубже и глубже, вот уже вода скрывает фары, но HiLux, поднимая перед собой буруны волн, наискосок по течению упорно движется вперед. С берега он напоминает катер; выведенная наверх между салоном и багажником выхлопная труба, "пыхтя" дымом, дополняет это сходство. На глазах у изумленной публики, нагоняя на прибрежные камни большую волну, "машина-катер" выскакивает на берег. Переправа остальных машин - уже дело техники и мастерства экипажей. С этой задачей все справляются на "отлично"! Переживаем за Isuzu Mu - для него глубоко. Но и он, потеряв, правда, в какой-то момент сцепление с дном, все же благополучно перебирается на другой берег. Мы рады, а зрители - разочарованы: "Ну, что это за "экстрим" - не застряли, не возились в воде, не вытаскивали утонувшие машины, ну как-то... никак. "Урал"-то ведь утонул!"

Таксимо, 412 км от Северобайкальска. Здесь пополняем свои запасы горючего и продовольствия. На всем протяжении БАМа ни с тем, ни с другим проблем нет. Скорее берем для подстраховки, чем от нужды. Удивляют продуктовые магазины. Не видом и не ценами, а ассортиментом. Здесь на прилавках - новосибирские колбасы, конфеты, молочные продукты и т.д. Такое впечатление, что путешествуем вокруг Новосибирска, и нет никаких пройденных тысяч километров. Впрочем, на улице мы возвращаемся к действительности. Таксимо, как и многие другие крупные БАМовские населенные пункты, появившиеся задолго до строительства магистрали, разделен на два поселка - Старый и Новый. Старый - типичная сибирская деревня с бревенчатыми домами и огородами. Новый - современный, с типичными для 80-х годов XX века 2-этажными коттеджами и панельными 4-этажками. Новый Таксимо возводили строители из Латвии, и уже едва ли не как памятники забытой ныне "дружбы народов" смотрятся таблички с названиями улиц на двух языках. И - примета нашего времени - разбитые у "высоких" домов огороды с грядками и теплицами. На главной улице, недалеко от железнодорожного вокзала, необычный памятник - самолет 30-х годов, рвущийся в небо. Он такой большой, что издалека нам кажется настоящим. Подъехав ближе, обнаруживаем, что это копия. Какая связь между железной дорогой и этим самолетом? Оказывается, прямая. В 1939 году на таком самолете в эти тогда еще необжитые края прилетела группа изыскателей-первопроходцев.

В пятидесяти километрах от Таксимо - река Витим, одна из самых серьезных водных преград по всей трассе БАМа. Витим - быстрый, могучий, полноводный. Его берега соединяют два моста - железнодорожный и автомобильный. На фоне близких гор особенно эффектно смотрится легкий, ажурный двухсотметровый красавец - железнодорожный мост. Пробившееся через плотные низкие облака закатное солнце добавляет в скудный северный пейзаж множество ярких оттенков, раскрашивая горы, мосты и машины разными цветами. Рядом с "легендарным" красавцем - мост автомобильный. Сейчас он полуразрушен - сломаны ограждения, в "полотне" зияют огромные дыры, отовсюду торчат болты, проволока, гвозди. Проезд по нему наших машин приравниваем к подвигу! Вообще, удивительно, что при аккуратности и ухоженности бамовских железнодорожных мостов, автомобильные находятся в крайне ветхом состоянии. Многие просто снесены горными речными потоками. Восстанавливать их не спешат. Эта разруха особенно контрастирует с заботливо поддерживаемой магистралью. Еще раз убеждаешься: БАМ - это прежде всего железная дорога, а автотранспорт здесь - нечто второстепенное, вспомогательное.

Станция Куанда, 500 км от Северобайкальска. На этой станции в 1984 году состоялась торжественная укладка "Золотого звена".

Река Куанда. Сломанный мост. Брод. Подъезжаем к нему в сумерках. Буквально перед нами водную преграду преодолевает КамАЗ. Убедившись, что эта река нам по силам, оставляем "мокрое дело" на утро.

7.07=

На рассвете обнаруживаем, что наши планы сорвала река, поднявшаяся за ночь на полметра (!). Теперь нам не пройти. Делаем засечки - каждые полчаса отмечаем уровень воды. Он продолжает подниматься. Что делать? Ждать у реки, как у моря, погоды? Кажется, "попали"... У нас два варианта: либо ждать, когда спадет вода, либо просить у железнодорожников разрешения проехать по железнодорожному мосту. Работающие на мосту ремонтники дать такое разрешение не могут, но советуют обратиться к своему начальнику. Его мы ловим буквально на пороге дома - день выходной, и он с семьей собирается в лес. Выслушав нашу просьбу, согласился помочь, но предложил подождать до вечера, когда в графике движения поездов появится "окно". Скуден день до вечера, когда дневка - незапланированная. Развлекаем себя рыбалкой, переключиванием с места на место вещей и груза, мелким ремонтом. Недалеко от места нашего вынужденного отдыха расположен гидрометеопост. Знакомимся с его хозяином. Разговорившись, он посвящает нас в тайны местного климата. Так, от него мы узнаем, что цвет воды в некоторых здешних речках удивительно темный от того, что протекают они через болотистые места и "напитываются" торфяниками. А в нашей непредвиденной задержке, оказывается, виноват Витим. Дело в том, что прошедшие в горах дожди стали причиной активного таяния снегов и, соответственно, подъема воды в Витиме. Поднявшись, он, в свою очередь, "закупорил" впадающие в него речки, отчего

уровень воды в них стал быстро расти. Но особенность этого явления в том, что вода как быстро прибывает, так же быстро и убывает. Метеоролог оказался прав: после обеда вода стала спадать, но медленнее, чем нам хотелось. Вечером выдвигаемся к железнодорожному мосту. Добро на проезд получено. В расписании поездов - пятнадцатиминутное "окно"; мы успеваем за пять! Единственная сложность - в переезде через высокие и скользкие рельсы. На самом мосту по шпалам из досок выложена дорожка; работа штурманов - следить, чтобы колеса с нее не соскочили. Благодарим выручивших нас железнодорожников и, не теряя ни минуты, едем дальше. Уже сгущаются сумерки, но мы надеемся продвинуться еще километров на сто и только тогда остановиться на ночлег.

От Витима идет читинский участок дороги, один из самых сложных на всей трассе БАМа. Протяженность его всего 330 км, но на нем построено 274 (!) больших и малых мостовых сооружений.

Нас поражает количество рек и ручьев. Даже кажется, что добрая половина "читинских" мостов сосредоточена здесь: на километр их два-три! Дорога, сильно петляя, опять идет на перевал. Ощущается высокогорье. За вечер мы прошли уже около 80 километров, но места для ночлега пока не нашли. Камни, уступы... Нужно спускаться в низину. Впереди свет. Что это? Поселок на перевале, перегон? Нет, это переезд! О переездах нужно сказать особо. Все они с любовью ухожены. Даже в самом отдаленном и глухом уголке - крашенные ограждения и столбики, предупреждающие знаки в наличии... Само место переезда - укатанная щебенка или даже асфальт (!). Все переезды освещены; свет от их фонарей - как маячок, говорящий, что ты не один в этих далеких и суровых краях. Мы радуемся переездам, как добрым и хорошим друзьям... Начинает светать. Рельсы, которые идут рядом с нами - объезд Кодарского тоннеля. Этот тоннель - "брат по несчастью" тоннеля Северо-Муйского. Здесь - район сейсмической активности, проходит тектонический разлом.

Проезжаем поселок тоннельщиков. Уже становится совсем светло, когда мы проезжаем Сюльбан. Находим небольшую ровную площадку и валимся спать. Даже острые камни под спинами кажутся нам мягкими... Каково же было наше разочарование, когда днем, проехав от места ночевки около трех километров, мы обнаружили красивейшее озеро. Ровный сухой берег, покрытый зеленой нежной травкой и цветами. Просто райское местечко!

8.07=

Чара, 640 км от Северобайкальска. До Тынды - 600. Середина нашего первого этапа. Если подвести промежуточные итоги, то, за исключением бесконечной тряски и многочисленных бродов, сложностей почти не встречалось. Впрочем, и тряску, и броды мы предвидели заранее и соответствующим образом подготовились. В Чаре мы планируем посетить уникальный уголок природы, так называемые Чарские пески - настоящую песчаную пустыню с дюнами. Заезд сюда был предусмотрен еще при планировании маршрута, однако из-за сильного отставания от графика нам остается на это мероприятие четыре часа. Узнаем у местных, куда ехать. Нам показывают дорогу, но сразу предупреждают, что выполнить задуманное будет нелегко. Вначале нас ожидает брод через Чару, потом - около 20 километров по болотистому бездорожью, через которое после прошедших дождей - "и на "Урале" не проехать!" ("Урал" - эталон проходимости российских дорог...). Не принимая эти слова всерьез, рассчитываем обернуться за отведенные самим себе четыре часа. Потому как предупреждения - предупреждениями, но пока сами не увидим и не попробуем, будем подвергать сомнению. У местных - свое понимание "непроходимости", у нас - свое. В том, что предупреждавшие нас граждане правы по крайней мере наполовину, убеждаемся уже при переправе через Чару. Река неглубокая, но хитрая и коварная: течение - быстрое, а дно - рыхлый и гладкий галечник, в котором запросто вязнут все четыре колеса машины. В попытке избежать этого снижаем давление в шинах, увеличивая пятно контакта колеса с грунтом. Первыми брод проходят обе Toyota HiLux. За ними - Isuzu. Примерно на середине реки его начинает сносить течением. Стараясь быстрее добраться до берега, пилот прибавляет "газу" - этого оказывается достаточно, чтобы провернувшиеся колеса сорвали плотный верхний слой дна и начали закапываться. Теперь уж - ни вперед, ни назад; самостоятельно не выбраться. В замершую на месте машину начала просачиваться вода, постепенно затопляя салон. Приходится глушить двигатель. А в это время на берегу разворачивается операция по "спасению утопающих". Четвертый экипаж (Александр и Сергей Сухаревы) разматывает лебедку, но ее длина оказывается недостаточной. Нарращивают веревкой. Штурманы бросаются в воду - зацепить за крючки Isuzu. В завершение картины начинается настоящий ливень, и тут уже промокают все. В несколько приемов (трос лебедки надо сматывать аккуратно, чтобы он не передавливался) вытягиваем "Муху" на берег. Из всех щелей льется вода... Наблюдавшие за этой спасательной операцией с другого берега экипажи УАЗов решают судьбу не испытывать и от переправы отказываются. Мы же примерно через час, перебрав и рассортировав подмокшие вещи из "утопленного" Isuzu и подсушив его двигатель, движемся дальше. Буквально через триста метров, миновав прибрежный кустарник, мы уже видим ПЕСКИ. Они огромным желтым массивом возвышаются над далеким

лесом! Но... добраться до них нам не суждено. Уж коли не везет - то не везет: одну из "Тойот" заносит на грязь, и она задним колесом съезжает в глубокую колею, успевая при этом загнать себе между покрышкой и колесным диском корягу. Для "бескамерки" - хуже не придумаешь: ремонту не подлежит, только "бортовать"... Ставим запаску, теряем на этом еще полчаса. Оставляем машины и идем смотреть дорогу. Впереди - болото и разбитое огромными колесами грузовиков-вездеходов некоторое подобие дороги. За два часа доехать до песков и вернуться обратно - нереально. Остается полюбоваться уникальным уголком природы издалека. Что ж, разворачиваем машины и возвращаемся к УАЗам. Расстроены, но отдаем себе отчет, что виноваты сами: во-первых, лучше надо было готовиться к броду, во-вторых - отвести на экскурсию больше времени.

В Новой Чаре совершаем визит в магазин запасных частей - УАЗам без этого никак. А потом едем дальше, отбиваясь на ходу от гостеприимного, но не совсем трезвого начальника районного ГИБДД, буквально бросающегося под колеса и настойчиво требующего погостить у него хотя бы несколько дней.

Идем на Хани (775 км от Северобайкальска), единственную станцию "большого БАМа" на якутской земле. Это место, где сходятся в одной точке сразу "три границы" - Читинской и Амурской областей и Республики Саха (Якутия). За день мы успели проехать почти всю Читинскую область, переночуем в Якутии, а завтра продолжим путь уже по амурской земле! Дорога и открывающиеся перед нами виды просто удивительны! Казалось бы, за время пути мы уже привыкли к бамовским красотам и удивить нас чем-нибудь трудно, но здесь... Подъемы и спуски, перевал за перевалом; мы то поднимаемся выше облаков, то спускаемся вниз; дорога ведет нас то по скалистому прижиму, то по горной расщелине. Железная дорога сначала идет параллельно автомобильной, а потом отворачивает в сторону и оказывается на склоне далекой сопки. Вот впереди показывается странное - нас смущает его белый цвет - озеро. Подъехав ближе, понимаем, что это вовсе не озеро, а ледник. За ним - еще и еще. Чистейший лед. С этих ледников берут начало ручьи, которые дальше превращаются в реки. Впрочем, озера здесь тоже есть. С идеально зеркальной гладью, в которой отражаются близкие облака, окружающие деревья и подсвеченные закатным солнцем вершины гор... Мы в восторге от увиденного! Даже дорога - и та удивительно гладкая. Ничто не портит нашего приподнятого настроения, и мы получаем настоящее удовольствие от путешествия.

От Хани до реки Олекма добираемся с небольшими приключениями - за них можно считать пару приличных бродов, ковыряние в болоте и несколько проколов колес - сущая мелочь!.. С вершины очередной (давно уж не считанной) горы, с высоты птичьего полета Олекма видится нам во всей своей красе: переливающейся серебристой лентой она убегает куда-то вдаль по зеленому бархату долины. Но, спустившись вниз, обнаруживаем, что эта "лента" легла перед нами непреодолимой преградой. На другом берегу - завершение нашего первого "категорийного" участка; дальше начинается хорошая - по бамовским меркам - дорога. Олекма немного уже Витима, но вот мост сооружен через нее только один - железнодорожный. Вариантов нет: придется идти на поклон к железнодорожникам. Быстро найти человека, который может дать разрешение на проезд по железнодорожному мосту, нам не удастся, а потому встаем на берегу лагерем, разворачиваем нашу походную СТО. Трём автомобилям требуется срочный ремонт. Что интересно, все поломки выявились в один и тот же день: у Вадика (экипаж №8, УАЗ-31512) погнал масло задний мост, у нашей (экипаж №9) Toyota HiLux лопнул один из листов рессоры заднего моста, а у Скромного (№11, УАЗ-3160) возникла проблема с коробкой передач: одна из передач не фиксируется, вылетает. Все поломки - результат плохой дороги и долгой тряски. Впрочем, до стоянки мы дотянули и на "раненой" технике. Попробуем устранить неисправности прямо здесь: место подходящее, да и спешить, получается, некуда - все равно ждать "хозяина моста". С протекающим задним мостом УАЗа и лопнувшей рессорой Toyota экипажи возятся до самой ночи. Лист рессоры заменен на запасной (зная слабое место этих машин, нужные запчасти мы прихватили с собой). Мост УАЗа мы замазали герметиком. Помогло. А вот с коробкой передач экипаж Скромного сражался до утра. Коробка была с машины снята и "разбросана". Тогда-то и обнаружилась причина неисправности - слетевший с крепления "пяточок" синхронизатора (по утверждению Сергея Гриднева - "вещь ненужная и, как выясняется, даже вредная!"). Эта "ненужная вещь" из коробки была извлечена, и агрегат заработал вполне исправно, о себе больше не напоминал. Кстати, в процессе ремонта (при съеме сцепления) обнаружилась еще одна неисправность - отлетевшее "ушко" амортизатора. Благо, в наличии имелись запасные...

9.07=

Утром все машины исправны и готовы продолжать путь. Пока большая часть экипажей занималась ремонтом, остальные договорились о транзите машин трофи-экспедиции через мост. Местный "главный начальник", для приличия посопротивившись, вынужден был дать добро. Впрочем, услуга была оказана небескорыстно. После переправы мы шутили: "Олекминские железнодорожники протянули нам руку помощи... ладонью вверх!". "Финансовые формальности" были решены к обоюдному удовлетворению сторон, и мы по сигналу (как научились на Куанде)

"прыгаем" на машинах в образовавшееся "окно"... Все, мы на другой стороне. Дорога на Тынду открыта; оставшиеся до нее 300 км должны даваться нам легко: дорога хорошая и мосты все целые. После прошедших дождей ровные щебеночные дороги пылью нам не досаждают. Особых, сравнимых с увиденными нами у Хани, достопримечательностей и красот нет. У Кувыкты мы все же останавливаемся, привлеченные сооруженными по обе стороны от моста настоящими дотами. Башни от бронетранспортеров закреплены на каменно-бетонных основаниях. Огневые точки, судя по всему, давно заброшены; ограждения из колючей проволоки повалены, и пробраться к ним нам не составляет никакого труда. Проникаем внутрь. Помещение, скажу я вам, мрачноватое. Открываем-закрываем бойницы. Ржавые, но действуют... Непонятно, чем обусловлено появление за тысячи километров от границы этой "кувыктовской линии обороны"? Этот мост - "особо стратегический", что ли? А остальные?

10.07=

В Тынду, столицу БАМа, въезжаем утром. Нам, уже отвыкшим от цивилизации, этот 150-тысячный город кажется настоящим мегаполисом. Высокие дома, широкие улицы (три-четыре), асфальт, разметка, светофоры... Как-то незаметно для себя проводим в Тынде полдня. Делаем звонки в Новосибирск: сообщаем, что живы-здоровы, делимся с родными и близкими радостью первой победы. Ходим по магазинам; в автомагазинах ищем фары для замены лопнувших во время бродов (кстати, найти их оказалось совсем не просто). Пополняем запас амортизаторов - бамовские дороги показали, что их много не бывает. Да и вообще, у всех откуда-то появляется масса неотложных дел, так что собираемся вместе уже после обеда. Теперь наша дорога лежит в Якутск (это приблизительно еще 1000 км). Если все пойдет нормально, будем там завтра.

Через два часа после отъезда из Тынды мы пересекаем границу Амурской области и Республики Саха (Якутия). Небольшой перевал со смотровой площадкой; «пограничные» щиты.

На перевале ветки придорожных кустов и деревьев сплошь увешаны разноцветными ленточками. По поверьям местных жителей, здесь живут духи - хозяева этих мест. В знак своего уважения к ним и как бы прося прощения за нарушенный покой, путники подвязывают на растущих здесь деревьях такие ленты. А иначе - в дороге будут поджидать неприятности. Что ж, в надежде на милость духов, подвязываем ленточки и мы. Кто знает, существуют ли эти хозяева перевалов или нет, но лишняя предосторожность - даже такая - вряд ли помешает. Да и будет на кого свалить вину в случае неудачи...

Якутск от Транссиба отделяют полторы тысячи километров. Северное ответвление железной дороги, проходящее через Тынду, Нерюнгри, Беркамит и Чульман, «дошло» только до Томмота, дальше - около пятисот километров «неосвоенных земель». Из сухопутного транспорта - только автомобильный.

От Тынды до Томмота - хорошая асфальтовая дорога. За час наша колонна проходит около 60 километров; с такими темпами мы должны прибыть в Якутск уже завтра... Но наши планы срывает ряд поломок, самая серьезная из которых - у «Скромного» (экипаж №11, УАЗ-3160). У него при подъезде к Алдану с переднего кронштейна крепления двигателя срезает болт!!! Двигатель перекашивает, но, слава Богу (или духам?), не сильно. К счастью, экипаж вовремя почувствовал неладное, и самых крупных неприятностей удается избежать.

Без сомнения, эта поломка - результат почти недельной «бамовской встряски»; но что же это за машина, которая буквально рассыпается на ходу? А ведь ей всего три (!) года! Да, не зря мы повязали ленточки. С «уазиками» могут справиться только духи, и эту истину мы познали именно в Якутии.

Кстати, можем авторитетно заявить: УАЗ - народный якутский автомобиль. Якут без УАЗа - не якут! «Уазик» - гегемон якутских дорог. Убедить якута в том, что есть машины другие и лучше - невозможно! Наверное, Ульяновский автозавод давно бы «пошел по миру», если бы не Якутия. Правительство республики выделяет огромные кредиты и субсидии на покупку машин, и гонят сюда эти ульяновские «недоделки и недодумки» тысячами.

Понравился рекламный плакат на улицах Якутска: «Собери себе автомобиль». Ни добавить, ни убавить! Две предыдущие недели мы именно этим и занимались - собирали свои разваливающиеся на ходу автомобили...

За Томмотом асфальт заканчивается и начинается щебенка. Сначала ровная, подготовленная под укладку асфальта, через сорок километров она резко портится. Такой пыли мы еще не встречали за все время наших путешествий! Мелкая и летучая, поднятая в воздух проходящими машинами, она словно густой туман висит над дорогой.

С высоких точек хорошо отслеживается уходящее вдаль извилистое тело дороги - благодаря висящему над ней серому облаку пыли. Такого же серого унылого цвета придорожные деревья, кусты и трава - пыль покрывает их толстым слоем. Вскоре сливаются с окружающей действительностью и наши машины, и вещи, и мы сами. Вот уж где дождь, освежающий и очищающий, не помешал бы!

Ехать по такой дороге сложно. Движемся почти вслепую. Приходится постоянно быть в напряжении – то и дело из серой пылевой завесы вылетают встречные грузовики и, добавив «туману» плотности, вновь исчезают. Тут уж не до обгонов...

11.07=

Поселок Качикатцы. Чтобы попасть в Якутск, нам необходимо переправиться через Лену на левый берег; дорога на Магадан идет по этому, правому берегу. В принципе, мы можем сразу ехать к началу трассы «Колыма», но считаем, что многое потеряем, не посетив Якутск (на обратном пути вряд ли это получится – времени не хватит).

Через Лену курсируют три больших парома. Такса за перевоз у всех одинаковая: с грузовиков – по 2000 рублей, с легковушек – по 350. С нас берут по 200: как-никак – гости. Мы заезжаем одни из первых, но долго ждать не приходится: клиентов много, и паром заполняется быстро. Лена – река широкая, и переправа занимает целых сорок минут.

На посту ГИБДД у въезда в город нас уже встречают. Еще несколько минут, и мы, внося оживление в замороженный вечной мерзлотой транспортный поток столицы Якутии, делаем остановку на площади Победы. День выходной, место «проходное», и скоро нас уже окружает толпа любопытствующих. Подтягиваются журналисты. Многих удивляет, что не очередной иностранный автопробег, а родной, отечественный!

Поднимаемся на сопку, с которой открывается панорама Якутска. Город – как на ладони! Посещаем исторический музей; рассматриваем трехсотлетнюю башню – все, что осталось от казачьего острога, первого поселения русских на этой земле. Гуляем по городу. В общем, день проходит не зря.

Ночью опять пришлось немного повозиться со «Скромным» (№11, УАЗ-3160) – прогорел выпускной клапан.

12.07=

Утром на пароме возвращаемся к своей, ненадолго оставленной дороге.

Вообще, удивительно: Якутск – большой город, столица республики – не имеет своего автомобильного моста. Жизнь города, сотен тысяч людей зависит от паромов.

Съезжаем на берег у поселка Нижний Бестях. Большой информационный щит сообщает нам, что от этого места начинается отсчет километров федеральной трассы «Колыма» Якутск-Магадан. Нам сюда.

День проводим в пути, преодолев приличное расстояние в 300 км. На этой дороге много поселков – больших и малых, в основном якутских. Так это или нет, но нам показалось, что в Якутии много поселков, где живут либо только русские, либо только якуты. Смешение наций идет только в городах да крупных поселках. В маленьких же деревнях четко прослеживаются национальные черты – кладбища, традиционные украшения, коновязи-«серга», обрядовые места и т. д.

Поскольку эта местность плотно (по северным меркам) заселена, то данный участок дороги поддерживается в очень даже хорошем состоянии. По крайней мере, до Уолбы.

Во всех дорожных картах и атласах указано, что от Уолбы дорога идет на Крест-Хальджай и дальше, через Хандыгу до Магадана. На самом же деле все оказывается не так: дороги от Уолбы до Крест-Хальджая нет и никогда не было. Есть зимник, но легком там, естественно, не проехать. Нам сказали, что дорогу там делают; из шестидесяти километров отсыпали тридцать, но когда она будет полностью готова... По чьей вине и когда в дорожные карты закралась ошибка – неизвестно, но из года в год различные издательства (в том числе зарубежные) усердно ее повторяют. Согласитесь, это вносит немалую путаницу в планы путешественников, добравшихся до этих мест. У развилки на Уолбу проводим совещание: как быть дальше? Рискнуть и поехать по указанной, но несуществующей дороге? Или – по существующей, но не указанной на картах грунтовке отправиться в Усть-Татту?

Мы полны решимости двинуться напрямик, но нас останавливает предстоящая переправа через реку Алдан: ходит ли там паром? Может получится так, что, выехав на берег, мы вынуждены будем вернуться обратно. Наша главная цель – Магадан; впереди нас ждет сложный участок – Колымский тракт, а потому разумнее будет в данный момент не рисковать.

Грунтовая дорога после прошедшего дождя – словно лед. Наши машины таскает от одной обочины к другой. И все-таки, пусть и медленно, но мы движемся, то и дело объезжая попавшие в ловушку легковые и грузовые автомобили. Одному из КамАЗов не повезло: лежит почти на боку, перегорев дорожку. Чтобы не упасть совсем, водитель подпер контейнер бревнами. Ничем помочь мы ему не можем, а потому «протискиваемся» в узкую щель между «фурой» и придорожными березами; бедолаге же придется ждать машины посильнее.

Еще десять километров такой дороги; затем почти «на брюхе» преодолеваем грязь центральной улицы Усть-Татты и выезжаем на берег Алдана. Парома нет.

Здесь уже стоят несколько машин. Водители кружком сидят возле костра. Говорят, что будет здорово, если паром придет завтра.

Для желающих попасть в Хандыгу установлена живая очередь: кто раньше приехал, тот и пойдет первым. Если здесь паром, как на Лене, то шансы попасть в первую группу у нас есть. За очередностью строго следят дежурные – работники «погрузочного» участка; записывают все прибывающие машины в журнал. Они же следят за чистотой и порядком на вверенной им территории – большом отрезке берега. Еще в круг их обязанностей входит не пускать к водителям местных «забудыг», которых наберется с полдеревни. А то где водка – там и бардак; рассказывают, несколько лет назад здесь были и драки, и поножовщина. Сейчас же – все «культур-мультир».

На берегу красавца Алдана наслаждаемся белыми ночами. В этих широтах они светлее, чем в Санкт-Петербурге. Солнце неспешно скатывается к горизонту и скрывается за лесом на противоположном берегу. Смеркается, но темнота не наступает. Непривычно светло, можно свободно читать!

Наступившие сумерки длятся недолго, через пару часов начинает светать. Скорый восход солнца предвосхищают засиявшие на горизонте облака. С белыми ночами сутки кажутся практически бесконечными. Можно просидеть всю ночь, ожидая наступления темноты, чтобы по ее сигналу отправиться спать. Понимаешь, что ночь прошла, уже тогда, когда восходит солнце. Когда светло, то и спать-то особо не хочется, приходится себя заставлять.

13 - 17.07=

В полдень приходит паром: На берегу – радостное оживление. «Сгрузив» одни машины, паром тут же «загружается» новыми: сначала, под завязку, – грузовиками, а на оставшееся место – легковыми. Автомобили ставят близко друг у другу, почти вплоты: «место – деньги!».

Наблюдаем за происходящим в ожидании своей очереди. Погрузка грузовиков, да еще с прицепами, – зрелище увлекательное и, честное слово, впечатляющее. Затаив дыхание, мы наблюдаем, как тяжелые машины с прибрежного рыхлого галечника по неширокому мосту-аппарели задним ходом заезжают на палубу. Этот процесс требует от водителей немалого мастерства. Суеты нет, все по-рабочему, по-деловому.

Наконец, настает очередь грузиться легковушкам, но... остается место только для двух машин. Первое наше желание – отказаться: «Если плыть, так всей командой». Но местные водители нас отговаривают: мол, и на следующий паром не поместитесь – он уже весь откуплен под колонну большегрузов, которая скоро должна подойти. Раз такое дело, приходится разделяться. Посоветовавшись, решаем отправить вперед УАЗы. Даем их экипажам задание: в Хандыге собрать как можно больше информации о дальнейшем маршруте – о дорогах, мостах, бродах, переправах...

Паром, пуская клубы черного дыма, отходит от берега и медленно, борясь с сильным течением Алдана, направляется вверх по реке. Для оставшихся на берегу начинаются долгие часы ожидания.

Второй паром приходит лишь вечером следующего дня; его команда сообщает, что отправление намечено только на завтра, где-то к обеду. Еще одна ночь ожидания.

Утром подошла та самая колонна грузовиков, о которой нас предупреждали. Подъехал и освобожденный наконец-то из грязевого плена КамАЗ, который мы объезжали перед Усть-Таттой, – он просидел там три(!) дня. К тому же, как оказалось, в процессе «спасательных работ» ему оторвали бак. Впрочем, водитель вовсе не был сильно расстроен случившимся – это штатная, рабочая ситуация!

Поволноваться нам всем пришлось чуть попозже – когда сильным порывом ветра сорвало плохо пришвартованный паром, и тот отправился в «свободное плавание» вместе со всей своей сладко почивавшей командой. И тут уж началась настоящая какофония – дабы разбудить «морячков», водители принялись усиленно сигналить. Пока команда приходила в себя и пыталась сообразить, что же ей делать, сильное течение уже отнесло паром на середину реки. Ко всему прочему, Алдан в этом месте делает крутой поворот, и наше долгожданное плавсредство вот-вот должно было выбросить на берег... К счастью, едва ли не в последний момент паромщики успели запустить двигатель и, натужно стрекоча, паром сумел избежать «кораблекрушения».

В обед началась погрузка. Члены паромной команды еще не отошли от утреннего «заплыва» и заметно нервничали. Как оказалось, это был их первый рейс, и вот сразу – такое «приключение»...

Лишь бы ничего больше не произошло. Ну а мы вспоминаем про повязанные ленточки...

Сама погрузка на паром в точности повторяет предыдущую. Нам повезло: после того, как были погружены грузовики, свободного места как раз хватило для наших оставшихся трех машин.

Пора отправляться. Но еще полтора часа перегруженная баржа пытается сняться с мели, прежде чем, наконец, отправиться в неторопливое плавание вверх по Алдану, по направлению к поселку Хандыга, с которого, собственно, и начинается Колымский тракт.

Расстояние в 210 км от Усть-Татты до Хандыги паром преодолевает за двое суток. Встречное течение такое сильное, что порой кажется: мол, и не плывем мы никуда, а стоим на месте. Но даже так двигаться лучше, чем сидеть в ожидании на берегу.

На реке прохладно. Порывистый пронизывающий ветер заставляет одеваться теплее. Два дня на открытом всем ветрам пароме – это не шутка! Спрятаться негде. Машины стоят вплотную друг к другу так плотно, что вещи достаем через окна или чуть-чуть приоткрыв двери.

Знакомимся с попутчиками – водителями КамАЗов, расспрашиваем о предстоящей нам дороге. Некоторые из них в свое время ходили на Магадан, но было это давно, когда дорога еще находилась в сносном состоянии. Сейчас же... Есть участки, где мосты просто развалились или были снесены водой и их так и не восстановили. Там мы сможем пройти только если повезет с погодой и не будет дождей. Говорят, самый сложный участок нас ожидает на границе Якутии и Магаданской области, а так практически везде живут люди.

Все наши собеседники, как один, рассказывают не только о суровости, но и о красоте тех мест. Говорят, раз их увидев – полюбишь навсегда. Наверное, именно поэтому многие и не хотят отсюда уезжать. Север принимает всех, а отпускает – не каждого. Как они правы!

Наконец, плавание окончено. Паром разгружается у деревни Сосыдьцы; оставшиеся до Хандыги километры (около 40) преодолеваем очень быстро – видать, «засиделись» за время плавания. В поселке нас давно уже ждут отправленные первым паромом экипажи УАЗов. Наконец, команда вновь в сборе.

В Хандыге нам посчастливилось познакомиться с руководителем туристического клуба поселка, энтузиастом-краеведом Иваном Игошиным. На протяжении многих лет он со своими «кружковцами» собирает материалы об истории края, поселка и Колымского тракта; ими даже создан небольшой музей, который мы посетили с немалым интересом.

Сергей Гриднев предлагает Игошину поехать с нами, стать нашим проводником. Тот, почти не раздумывая, соглашается. Времени на сборы ему не нужно – рюкзак, как «тревожный чемоданчик», всегда собран.

Специально узнаем, что в сторону Магадана ушло несколько бензовозов, через несколько дней они двинутся обратно – с ними Иван Игошин и вернется домой.

18.07=

Привычно пыльная дорога приводит нас в поселок Теплый Ключ (70 км от Хандыги). Нам открываются вершины горного хребта Сетте-Дабан, через который и проложена дорога. Вскоре мы оказываемся у его предгорий. Колымский тракт ведет нас на закатые двумя горными грядками перевалы.

Дорога идет по склону горы. Внизу – широкая и красивая река Томнорук. К середине лета вода в ней спала и обнажила россыпи отполированного течением белого камня. Дорога пока хорошая, не заброшенная; большинство мостов – бетонные (впрочем, изредка попадаются и деревянные). Чуть дальше – два поселка, Россомаха и Развилка. Из Россомахи давно уже все уехали, а в Развилке народ еще живет. До этих поселков движение по трассе – одна-две машины в день; дальше – столько же, но уже в неделю. Впрочем, летом на тракте многолюдно: работают дорожники, мостостроители, геологи, проходят практику студенты Якутского госуниверситета. Проезжают путешественники – на машинах, мотоциклах, даже на велосипедах.

Для местных водителей каждая поездка – будь она первая или сотая – очень ответственна, и к ним они готовятся всерьез. С дорогой они общаются, как с живой, и – с нескрываемым уважением. Проезжаем полуразрушенные строения метеостанции (она была закрыта в 1996 году). Следом, практически один за другим, – два прижима (дорога, пробитая непосредственно по скале). Эти участки – одни из самых сложных на всем протяжении Колымского тракта. Желтый и Черный прижимы получили свои названия по цвету скальных пород, в которых пробита дорога. Желтый прижим – короткий, около километра, проходим его быстро. Черный – серьезнее; внутренне настраиваемся, готовимся к встрече с ним. Проходим Чертовы ворота – скальный выступ, через который пробит проезд и... от раскрывшегося перед нами пространства невольно теряемся. Дорога резко уходит влево, а перед машинами открывается стометровый обрыв; внизу – плавно поворачивающая река Восточная Хандыга. Принимаем влево и прижимаемся плотнее к стене (наверное, потому и прозвали эти участки «прижимами»?).

Длина Черного прижима – три километра; едем медленно и успеваем его внимательно рассмотреть. Слева (по ходу движения) – каменная стена и склон горы; ширина дороги – метров пять-шесть. Встречные легковые машины еще смогут разъехаться, а грузовики – вряд ли. Специально для таких случаев выдолблено несколько «карманов» – широких площадок. На всем протяжении прижима справа – почти вертикальный обрыв. С такой высоты текущая внизу река похожа на большой ручей!

Удивительно, но эту дорогу и эти прижимы сделали всего за 2 года! При том, что из «средств механизации» у рабочих-заключенных имелись в наличии лишь лопаты да кирки. Первоначально дорога была значительно уже, расширили ее не так давно, в ходе реконструкции.

Сколько здесь погибло водителей, сказать не сможет никто, но уж точно – не один десяток. Даже после реконструкции список жертв продолжает расти; четыре года назад сошедшей со склона лавиной в пропасть был снесен расчищавший дорогу от снега «Кировец». Водитель погиб.

Вдоль трассы много памятников погибшим водителям. И старых, с облупившейся краской, и новых, с выцветшими фотокарточками. Но это не те, ставшие в последнее время привычным «украшением» российских дорог, памятники. У этих – особый, свой смысл. Это – символы. Символы смелости, воли... и нелепой случайности.

Колымский тракт испытывает людей на стойкость и выносливость. Здесь нет бравады накатанных трасс, здесь каждый рейс – испытание. Дорога, которую, казалось бы, знаешь до камушка, в один момент может стать враждебной. Холод, оползни, лавины, дожди, дикие звери – от этого порой зависит жизнь. Пока машина «жива» и согревает тебя теплом своего мотора – все нормально, следи за дорогой. Стоит же мотору заглохнуть – надейся на судьбу. В мороз и ветер автомобиль выстывает за считанные минуты; возможность развести костер есть далеко не всегда – хлипкий лес, открытые места, камни. Другую машину можно ждать несколько дней, и, когда она придет, может быть уже поздно. На Севере есть неписаное железное правило: никогда не проезжать мимо стоящей машины. Всегда необходимо поинтересоваться: нужна ли помощь? А иначе... Были случаи, когда «оставшиеся без внимания» погибали. И это был приговор тому, кто проехал мимо. Приговор суровый и безжалостный.

19.07=

Дорога ведет нас вдоль реки Восточная Хандыга, а затем, отвернув в сторону, поднимает на перевал. Сунтар-Хаята – второй горный хребет, через который проходит тракт. Высота 1500 метров. Бело-бирюзовые пятна наледей сверкают на солнце совсем рядом с дорогой. Преодолев перевал, спускаемся в долину. Оймяконская возвышенность – одно из самых суровых мест планеты. Здесь – сильные ветры и самые низкие температуры.

На ровных местах дорога идет прямо, словно по линейке. Потом поворот и снова прямая. На этом участке дорожное полотно не реконструировалось с момента постройки, но сохранилось, в целом, неплохо, хотя и уходит иногда в болото.

Вообще-то удивительно, насколько высоко было изначальное качество работ, если спустя столько лет дорога еще находится в приемлемом состоянии. И это при том, что технология строительства была очень проста: снимался верхний слой почвы, затем укладывались деревья, и все засыпалось щебенкой или камнями. Потом покрытие тщательно укатывалось, и – дорога готова. Лес и камни часто приходилось доставлять издалека. Механизации практически не было. Сейчас трудно представить, что, по сути, все было сделано вручную. И можно только догадываться, каких огромных трудов и лишений, скольких жизней стоила эта дорога, проложенная в местах, где почти не бывает лета...

Мы проезжаем здесь в середине июля. В машине работает печка.

20.07=

В 700 км от Якутска и 1300 км до Магадана, на высоте 1277 м над уровнем моря, среди безлесной долины, окруженная множеством озер, стоит метеостанция «Восточная». Раньше по Колымскому тракту насчитывалось два метеопоста, руины первого мы видели в начале тракта. Обе станции образованы в военном 1942 году для наблюдения за метеоусловиями по маршруту авиамоста. В послевоенные годы над Оймяконом проходило несколько воздушных трасс – коротких путей на Колыму, Чукотку, Аляску. Сегодня «большая авиация» летает другими маршрутами. Из двух станций пришлось оставить одну.

Не заехать сюда мы не можем, тем более, знаем – здесь работает семья метеорологов из Новосибирска. Знакомимся. Дмитрий – новосибирец, а его жена Римма – с Алтая, но здесь, за тысячи километров от родных мест, мы – земляки. Дмитрий и Римма – выпускники Новосибирского метеоучилища. Несколько лет работали в Магадане и уже седьмой год здесь. Говорят, что такая жизнь и здешние места им нравятся. Главное – нет суеты цивилизации. Одинокими и оторванными от мира себя не считают. Раз в неделю, а то и чаще, заезжают в гости ставшие знакомыми водители. Навещают путешественники. Рады всем!

Кюбюме. Сегодня здесь почти никого не осталось, лишь несколько домов специалистов, обслуживающих линии связи. На участке тракта до Магаданской области три таких поселка. Поселки – сильно сказано! Обычно пара двухэтажных деревянных жилых домов, рядом с которыми расположено несколько технических сооружений: аппаратная, компрессорная, гараж и т. д. Местные связисты обслуживают линии «правительственной связи», кабели которой проложены вдоль дороги. За каждой станцией закреплен определенный участок трассы, а поэтому в любую погоду здесь можно встретить «Уралы» или КамАЗы связистов. Главное, дожидаться!

Перед Кюбюме развилка. Щит-указатель: «Усть-Нера – 265 км – прямо, Томтор – 154 км – направо». Дорога на Усть-Неру – зимник, летом несколько горных рек, самая большая из которых – Эльга, делают ее непроходимой. Идем на Томтор!

21.07=

Томтор – самый известный в мире поселок на всем Колымском тракте. Его принято считать «Полюсом холода» Северного полушария!

Рядом с дорогой у въезда в поселок установлен монумент, отмечающий экстремальную точку. Он прост: из бетонного куба-основания устремлена вверх металлическая колонна. Завершает композицию глобус. На полосе, окаймляющей столб, надпись: «Томтор. Полюс холода». На основании указана поражающая воображение температура, зафиксированная в здешних местах: – 71,2°C!

Наше «беспроблемное» путешествие прерывается в километре от Томтора на берегу реки Куйдусун. Причина – полуразрушенный мост. Подломилась одна из опор, и два пролета просели. Мост для движения закрыт! Куйдусун – такая река, что не каждая большая машина вброд пройдет. Наглядный урок – полузатонувший у противоположного берега КамАЗ, который безуспешно пытаются вытянуть на берег «три богатыря» – «Кировец», Т-130 и грейдер!

Видя такое дело, решаем проскочить по мосту; в принципе возможно, встречались конструкции и похуже! Выкладываем мостки на разрушенных пролетах и уже готовы по ним ехать, но... дорогу нам перегородивает подбежавший милиционер. Настроен по-боевому. Для пущей убедительности тянется за пистолетом. Ситуация! Дорога федеральная, а моста нет. Нет объезда и переправ. Нет ни знаков, ни цитов с информацией о том, что проезда нет. Просто оказываешься перед фактом. Пытаемся договориться «полюбовно». Бесполезно. Много свидетелей. Действуем напором и требуем документ, на основании которого машины не пускают по мосту. Таковой имеется: «С 12 июля (за несколько дней до нашего прибытия) мост через реку Куйдусун, длиной 286 метров из-за просадки второй опоры просел на 1,3 метра, вследствие чего для движения закрыт». Печать. Подпись.

Все, трофи окончено? Не видать нам город-порт Магадан? Не слышать шума волн Охотского моря? Как легко разбивается мечта!

Нас бросают утешать. Обещают помочь, но сначала они должны вытащить КамАЗ. А пока просят не мешать и подождать до утра.

Становимся лагерем здесь же, у моста.

22.07=

День переправы через Куйдусун. Всем действием руководит начальник дорожного участка, который выделил нам «Кировец» и договорился с одним из местных жителей, чтобы тот дал свой бортовой «Урал».

Схема переправы проста: «Кировец» пойдет в сцепке с «Уралом», в кузове которого «поедет» одна из наших машин. Перевезя ее на другой берег, «тандем» вернется за следующей – и так до тех пор, пока последняя из наших машин не окажется за рекой.

Мы переживаем, уж больно ненадежным кажется план. Стоит ли рисковать? Может, ИХ «дожать», чтобы пустили нас по мосту? Но уже поздно – колесо переправы завертелось!

Первой в кузов «Урала» загоняем Isuzu Mi – самую короткую и самую легкую из наших машин. Она помещается почти вдоль кузова. Для страховки под колеса подкладываем доски, а в машину садится хозяин – будет держать педаль тормоза.

Машины пошли. С волнением наблюдаем за происходящим на реке. Кроме нас, еще полпоселка зрителей. Мало кому верится, что затея закончится успешно.

Посреди реки небольшой островок. Первая часть пути легкая. Вторая намного сложнее – здесь вчера сидел КамАЗ. Место глубокое, с сильным и быстрым течением.

Сцепка заходит в самое глубокое место. Колеса «Урала» полностью скрывает водой. Напор такой, что кажется, машины сейчас понесет. Вода уже захлестывает в кузов! Если произойдет худшее, то далеко вниз по течению найдем лишь груды железа.

Но вот самый глубокий участок позади. Машины выбирают на берег! Получилось!

Успех придает нам уверенности. Вторым и третьим номерами перевозятся УАЗы, в последнюю очередь – длинные и тяжелые Toyota HiLux. В кузове они помещаются только поперек.

Зрители уже давно разошлись, а мы переживаем до тех пор, пока последняя машина не покидает борт «Урала».

Попутно с той стороны перевозят Datsun 4x4, который идет из Магадана. Ее владелец с сыном добрались сюда в одиночку, хотя выезжали с товарищем на двух машинах. Вторая машина в одной из глубоких луж получила гидроудар, и тому пришлось вернуться. Datsun здесь оказался во многом благодаря встреченным по дороге связистам, которые помогали ему, перетягивая на буксире через «лужи». Теперь отважный экипаж пойдет на Сковородино, а оттуда – в Омск.

К ним в машину пересаживается Иван Игошин, «свою» он пропустил и готов уже был ехать с нами до Магадана. А здесь такая удача! Кстати, первая встреченная нами машина!

Переправа через Куйдусун заняла у нас около семи часов. Все устали и замерзли. Греемся у костра и посмеиваемся над своими страхами и переживаниями. Сидевшие за рулем жалуются: побаливают ноги – так сильно давили на педаль тормоза!

23.07=

Считанные часы остаются до того момента, как мы пересечем границу Магаданской области! Особо не спешим. Гуляем по снежникам и ледникам, ловим хариусов в горной речке. Иными словами, получаем удовольствие от путешествия!

Погода улучшилась. Выглянуло солнце, и если только что термометр показывал около плюс 10, то сейчас все 30! Ну очень жарко! Хочется снять с себя все и загорать, но особенность высоких широт такова, что стоит только солнышку спрятаться (даже за небольшую тучку) – становится холодно. Теперь бы побыстрее одеться. Такие резкие перепады температуры – визитная карточка здешних мест. Дает о себе знать вечная мерзлота!

Вечернее солнце, даже склонившись к самому горизонту, не теряет яркости, светит как «сварка», отбрасывая длинные и ровные тени. Отворачиваем в сторону зеркала заднего вида; из-за ярких «зайчиков» в глазах не видно дороги.

Хотя днем жарко, ночами уже минусовая температура. Мокрая одежда после захода солнца «схватывается» морозцем и становится ломкой. Мы ходим в куртках и шапочках. По утрам все кругом покрыто инеем, но стоит показаться первым лучикам солнца – снова становится жарко. От мокрых вещей идет пар, так быстро они сохнут.

Вот и граница. Минуем «высокохудожественную» стелу – «ЯАССР. Оймяконский район». Украшающий ее силуэт скачущего оленя изрешечен выстрелами. Вымещают обиду за неудачную охоту?

О том, что здесь проходит граница, можно догадаться и без указателей – по дороге. Просевшее и полуразрушенное полотно, «лужи-ванны» одна за одной. Каждую такую лужу, прежде чем ехать, тщательно обследуем. Не надо нам «подарков» – камней и бревен на дне. Впечатление такое, что со времен строительства дорога не видела ремонта. На размытых местах на поверхность выступает «лежневка». Целых мостов здесь нет: старые – деревянные – от времени разрушились, а новые – бетонные – не достроены. Хорошо, что и больших рек нет тоже. На склонах сопки полотно дороги сильно размыто дождями; возможно, через год или два здесь уже не проехать.

Чем ближе к месту соединения Колымского тракта с Колымским шоссе, тем лучше дорога накатана – дело «рук» рыбаков и охотников.

24,25.07=

Со склона одной из сопки мы видим белый город. Он как мираж, как оазис в пустыне! Через полтора часа с малоприметного свертка мы выезжаем на широкую дорогу. Ну, здравствуй, Колыма!

Кадыкчан – первый колымский город на нашем пути. Именно его мы видели со склона сопки. Издали он казался большим и многолюдным, но подъехали поближе, – и нас удивили пустота и безлюдность. Брошенные шахтные сооружения, заколоченные окна шахтоуправления. Разрушенная котельная... Все заросло бурьяном. Под порывами ветра тоскливо поскрипывают огромные ржавые буквы давно забытого словосочетания «СЛАВА ТРУДУ». Жуть. Недалеко от шахты торчат остатки сгоревших деревянных домов. На пепелищах – обгоревшие трубы. Разгромленные гаражи и сараи. Здесь прошел отряд карателей?

Мы повнимательней разглядываем город, и нас охватывает ужас – в больших домах повыбиты стекла! Дома глядят на нас пустыми глазницами окон. Мертвый город?! Въезжать в него не решаемся. Успокаивает нас попавшийся навстречу водитель: это просто умирающий шахтерский город. Люди здесь живут, есть магазины и даже... кулинария.

Не совсем верим, но решаемся заехать. По пыльным улицам «60 лет СССР» и «XXV съезда КПСС» бегают стаи собак. Вдоль домов скользят то ли люди, то ли тени. Впечатление такое, что видишь огромные декорации голливудского «ужастика».

Проехав чуть дальше, приходим в себя. Дома со стеклами, магазин, почта, нормальные общительные люди. Рассказывают, что в свое время Кадыкчан процветал как шахтерский городок. Попасты сюда на работу считалось удачей – хорошая зарплата, жилье. В «золотые годы» здесь проживало до 7 тысяч человек. Работали кинотеатр, клуб, большая школа, крытые стадион и бассейн, два (!)... ресторана. Сегодня все в прошлом. Шахты закрылись. Люди уезжают. Самая большая здесь ценность – железнодорожный контейнер. В городе осталось около 700 человек.

Чуть дальше за поселком заправка. Бензин есть и солярка есть. Но дизельным топливом мы давно уже не заправляемся на заправках, местные водители с удовольствием продают ее нам за полцены.

Аркагалинский перевал. У дороги скромный обелиск из белого гранитного камня – «Узникам Колымы». Две строчки поэта А. Жигулина, проведшего здесь годы заключения: «Здесь было много виноватых, но больше было без вины...». У подножия камня всегда живые цветы. Это Колыма!

За Аркагалинским перевалом дорога раздваивается: на «верхнюю» – Колымское шоссе, основную трассу Колымы, и на «нижнюю» – Тенькинскую трассу. Недалеко от Магадана они вновь соединяются, образуя «Золотое кольцо Колымы». Мы сворачиваем на Тенькинскую трассу,

построенную позднее. Она намного красивее «верхней» и короче ее почти на 300 км. Сразу за развилкой выходим на красивейшие, захватывающие дух перевалы: Лашкалах, 1450 м и Гаврюшка, 1520 м. Дорога бесконечным серпантином вьется по склонам сопки, забираясь на самые вершины, а потом скатывается вниз! С вершин открывается фантастический вид: до самого горизонта – сопки, сопки, сопки!

Описать увиденное не хватает слов – надо видеть!

Отъехав за Нелькобу, сворачиваем с трассы. Здесь располагался один из самых больших и страшных сталинских лагерей – рудник «Бутыгычаг» – здесь добывали урановую руду.

Лагерь построен в небольшой узкой долине, зажатой между сопками. На склонах окрестных сопки пробиты ровные штреки-«террасы». «Норы» – штольни. Часть их заделана. Скорее всего, в глубине их урановая начинка. Остатки механизмов подъемников.

Оставляем машины и дальше идем пешком.

Горы отвалов. Остатки строений. Стены выложены из камня, кирпича здесь не делали. Судя по всему, строений здесь было много, однако реально оценить всю картину сложно – все заросло кустарником. Чем дальше мы туда заходим, тем сильнее поражаемся размерам лагеря. Он как город! Кругом колючая проволока – какие-то проходы, оцепления. Остатки караульной вышки. Полусгнившие могильные кресты. Деревянные памятники. Земля перерыта. Кто-то что-то искал?

Небольшое кладбище охранников или вольнонаемных. Заключенных хоронили в отработанных штольнях или на площадке на вершине одной из сопки.

Натыкаемся на врытое в землю строение. Вход. Зарешеченные окошки. Печь. Котлы. Похоже, здесь работала кухня для конвоиров. Кругом – огромное количество пустых консервных банок. На некоторых сохранились надписи. На одной читаем: «Свинина тушеная, 5 кг. Семипалатинский мясоконсервный комбинат им. М. Калинина. Р.С.Ф.С.Р. 1934 г.». Старые бутылки с полуистлевшими этикетками: «Витамином С. Изготовлено в Башкирии». Инструкция по применению. Заключенным такого явно не полагалось.

Здесь же находим латанный-перелатанный резиновый сапог. Кирку. Множество разной мелочевки.

В долине долго находиться невозможно, да и небезопасно. Но и того недолгого времени, что мы здесь провели, хватило, чтобы получить представление о «сталинском лагере».

По старой заброшенной дороге забираемся на вершину одной из сопки. Перевал «Подумай». Такое название нам не кажется странным. Здесь, на высоте в голову приходят мысли – о суете, о цели и смысле жизни.

На перевале решаем исследовать «старую дорогу», соединявшую раньше Бутыгычаг с Колымским шоссе. После того как построили Тенькинскую трассу, надобность в старой дороге отпала, а сегодня большая ее часть ушла под воды Колымского водохранилища. Поэтому, отправляясь по ней в путь, мы даже точно не знаем, где выйдем. Сверяем маршрут по карте. Теоретически мы должны выехать на дорогу, пересекающую Тенькинскую трассу, а практически?

Была не была! Спускаемся другой стороной урановых сопки. Здесь промышленная зона рудника.

Проезжаем большой сохранившийся щит. Буквы полустерты, но прочесть можно: «Водитель! Впереди – перевал, высади пассажиров, проверь тормоза!». Чувствуется забота о людях!

Дорога идет под самой сопкой, вдоль огромных отвалов. Горы поломанных вагонеток. Едем куда глаза..., куда ведет дорога.

Путешествие длиною в ночь стало одним из самых запоминающихся приключений на Колымском этапе. Мы не знали точно, куда ведет дорога и хватит ли нам горючего. Мы то теряли дорогу, то вновь ее находили. Она же вела нас по рекам и болотам, по камням и снежникам. Мы были полны отваги и решимости, мы двигались вперед на свой страх и риск! Через шесть часов пути выезжаем к реке Дебин. Долго ищем брод. Странно: дорога, по которой мы ехали, уходит под воду – и оттуда уже не появляется! Неужели так далеко ездят рыбаки?

Что машины здесь ходят, видим по множеству следов на берегу, который мы тщательно обследуем. Мерим глубину реки, ищем брод. Наше упорство вознаграждено! Оказывается, дорога выходит по руслу небольшой речки, впадающей в нашу. Преодолев большую реку и проехав метров триста по малой, выбираемся на дорогу, пересекающуюся с Тенькинской трассой в Усть-Омчуге!

Вечером мы уже в Магадане!

26.07=

С первых минут нашего появления в столице Колымского края мы чувствуем к себе неподдельно искренний интерес. На площадке перед центральным переговорным пунктом, куда мы заехали буквально на минутку, чтобы позвонить в Новосибирск, нас окружает многочисленная толпа. Всех интересует, откуда мы, такие «расписные». Многие не верят, что не заграничные, а свои – сибирские. Считают, что дороги от Магадана на Якутск давно нет!

Появляются журналисты. В один момент группа «Сибирского марафона» превращается в команду «звезд»! В последующие дни мы становимся героями газетных и журнальных статей, новостных телесюжетов. Нас приглашают на прямые эфиры на радио и ТВ. Скажем, на телевидении 40-

минутная(!) программа с нашим участием выходит в «прайм-тайм». Кто знает – оценит! Кажется, что нас в лицо узнаёт весь город. Повышенное внимание льстит, но и ко многому обязывает. Самое же главное: с первых минут пребывания в городе мы знакомимся с ребятами из Магаданского клуба EXTREM, которые становятся нашими «ангелами-хранителями» на все дни пребывания трофи-экспедиции в Магадане!

27.07 - 1.08=

Каждый день нашего пребывания в Магадане насыщен встречами, экскурсиями и подготовкой к обратной дороге.

Магадан – город небольшой, можно объехать, наверное, за полчаса. Разъезжаясь по своим делам в разные районы города, свободно переговариваемся друг с другом по рации. Настроившись на нашу частоту, нас незримо сопровождают EXTREMовцы. Советуют, куда заехать или к кому обратиться.

Пять дней в Магадане пролетают быстро. Благодаря стараниям наших новых друзей живем на базе, за городом. Очень кстати, каждый день здесь идут дожди. Что поделаешь – морской климат. Днем ездим в город. В морской порт. Надеемся попасть на грузовой пароход, идущий во Владивосток и продолжить путешествие оттуда.. Но это оказывается не так просто. Шанс то появляется, то исчезает. В итоге возможность добраться до Владивостока оказывается слишком дорогостоящей (700\$ с машины) и мы оставляем эту затею.

Как только все варианты исчерпаны, мы уезжаем!

2 - 4.08=

Обратно идем по «верхней» дороге. Преодолеваем ее за один(!) день.

Дорога по качеству лучше «нижней», но совершенно не привлекательна. Около 700 км по обе стороны дороги – отвалы, отвалы, отвалы. Перекопанная, изуродованная земля. Прииски, прииски, прииски. И почти все пустые.

Пересекаем реку, давшую название краю, – Колыма. «Река слез». Самая большая и полноводная здесь река. Большой металлический мост, построенный еще в 30-е годы. Стратегический объект! Будка охраны и... светофор.

Вечером замыкаем «Золотое кольцо Колымы». Съезжаем на знакомый сверток Колымского тракта и ... все повторяется, только теперь в обратной последовательности.

К вечеру добираемся до Хандыги.

5 - 9.08=

Один день уходит на ожидание парома, затем плавание, теперь уже 16-часовое(!) (вниз по течению) по Алдану до Усть-Татты. Два дня – чтобы от Усть-Татты, минуя Якутск, добраться до Сквородино.

10 - 17.08=

По нашим маршрутным документам, от Сквородино должен начаться «третий» категорийный этап – по участку вдоль Транссиба, где дороги не существует. Так исторически сложилось, что между востоком и западом России сквозного автомобильного сообщения нет. В последнее время строительство федеральной трассы «Амур» ведется, но, зная российский менталитет и «успехи» в сооружении государственных объектов, рассчитываем на непростые, как минимум, 100 километров. Морально настраиваемся на встречу с бездорожьем и отгоняем мысли о скором возвращении домой. Даешь последний рывок!

Минуем станцию Тахтомыгда. До города Ерофей Павлович дорога «какая-никакая» есть, но после она (как мы думали) должна оборваться. Сворачиваем по указателю на «объезд» и... выскакиваем на широченную – четыре полосы в одну и четыре в другую сторону – дорогу! Та самая, новая! Еще не готова – покрытие щебеночное, но и по ней мы разгоняемся до «сотни»! А что будет, когда закатают под асфальт!

Готовые участки сменяются строящимися, но мы-то настраивались совсем на другое. Сегодня трасса «Амур» – огромная государственная стройка! Здесь много рабочих и дорожной техники. Возводятся большие и малые мосты, гидротехнические сооружения. На отсыпке полотна задействованы огромные БелАЗы и МоАЗы. Новенькие «Уралы», КамАЗы, КрАЗы, Volvo, Scania и т.д. Дорога проляжет по максимуму прямой и ровной – взрывники пробивают трассу напрямик через сопки! Везде кипит работа. Мы просто поражены увиденным. Впечатление такое, что все два дня мы едем по огромной строительной площадке!

У встреченного нами на третий день водителя УАЗа интересуемся: что нас ждет впереди? Хорошая дорога! Все, ТРОФИ завершено!

Добраться до Новосибирска теперь – дело времени и... техники!

Удивительное получилось путешествие – настоящее приключение! Еще никогда в нашей практике трофи-экспедиции не проходили таких длительных по срокам (47 дней) и протяженности (15 тыс. км) маршрутов. Есть что анализировать и из чего делать выводы. Своего рода эксперимент, удался он или нет – покажет время, но приобретенный опыт ценен.

Трофи-экспедиция стала серьезным испытанием техники, поломкам мы потеряли счет. Резина стерлась в лоскуты (в Новосибирск приехали «кто на чем»), у «нового» УАЗа в довершение всего лопнула рама(!). Давать оценку машинам сложно, но по справедливости, на российских дорогах лучшими оказались не российские автомобили.

Участники «Сибирского марафона» в трудных условиях и в полной мере смогли испытать себя, свои умения и навыки, свою дружбу. Мы многое узнали и многое переосмыслили. Мы стали другими.

Кто-то скажет: красивые слова!

Вряд ли! За время пробега мы прикоснулись к героическим и трагическим судьбам людей и мест, через которые проходил маршрут. Путешествие не могло не отразиться на нас самих. «Мудр тот, кто много видел».

Станем ли мы мудрее и какие сделаем выводы из нашего опыта, зависит теперь только от нас. Но путешествие стало еще одной нашей маленькой победой, а победы, неважно, какие – большие или маленькие – добавляют силы!

7. Рекомендации и выводы

7.1. Переправы.

Переправы через реку Лена:

Качикатцы – Якутск. Курсируют три больших парома, все частные. Такса за перевоз у всех одинаковая: с грузовиков 2000 руб., с легковых 350 руб. С нас взяли по 200 руб, как-никак гости. Лена река широкая и переправа занимает 40 минут.

Якутск – Ниж.Бестях. Условия аналогичны переправе Качикатцы – Якутск.

Если специально не заезжать в Якутск, то в этих переправах нет необходимости.

Переправа через реку Алдан. Усть-Татта – Сосыльцы.

Установлена живая очередь. За очередностью и порядком на погрузочном участке следят дежурные и берут за это деньги. За двое суток стоянки в ожидании парома мы заплатили по 200 руб. с машины. Паромы частные. Обычно в сутки загружается один паром. В первую очередь грузовики, потом легковушки.

Расстояние от Усть-Татты до Сосыльцов 210 км. Против течения паром идет почти 2-е суток. В обратном направлении – в два раза быстрее. Стоимость поездки для грузовиков 5-7 тыс.руб., для легковых от 2 до 2,5 тыс.руб. (как договоришься с хозяином парома).

7.2. Выводы.

При подготовке нашего путешествия часто приходилось сталкиваться с информацией о том, что БАМ скорее мертв, чем жив. Теперь же мы можем авторитетно заявить – БАМ жив и БАМ работает! Да работает, но не в полную силу, видимо время его еще не пришло.

На БАМе было две реки, которые мы переезжали по железнодорожным мостам. Это Куанда и Олекма.

Для будущих путешественников можно заключить: Куанда река преодолима вброд, но только при максимально низком уровне воды, а вот Олекму вброд не преодолеть. Река довольно широкая и быстрая, но не бурная, поэтому можно попытаться воспользоваться специальными плавсредствами.

Колыма. Дороги есть. Броды для подготовленных внедорожников преодолимы.

Трасса "Амур". Участок Сковородино – Чернышевск. Недостроен, но для любителей бездорожья уже не представляет интереса.

7.3. Рекомендации.

Слишком хорошую встряску получили машины на этом маршруте, поэтому не помешают запасные листы рессор. Как оказалось и амортизаторов много не бывает. Нужны и средства для защиты электрики и двигателя от воды (WD-40 и т.п.)

Кроме того, шины, практически на всех машинах, пришли в полную негодность. Заезды на ж/д пути и острые камни на протяжении почти всего маршрута сделали свое дело.

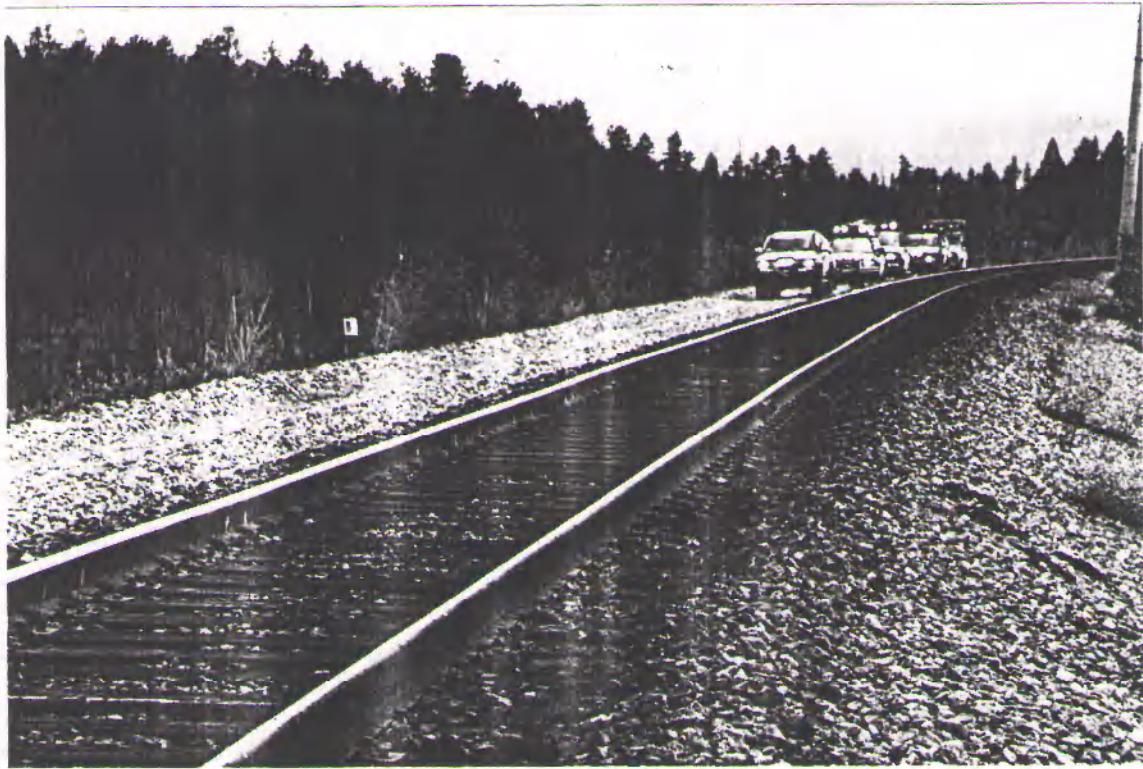
Инструкция по подготовке автомобиля.

Необходимые условия.

1. Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.), должны быть дополнительно проверены и отрегулированы до начала пробега.
2. Для преодоления водных преград необходимо защитить систему зажигания от попадания влаги.
3. Проверить надежность герметизации воздушного фильтра и воздухопроводов, а так-же обязательно увеличить высоту воздухозаборника.
4. Необходимо иметь надежную защиту картера двигателя, коробки передач, раздатки, тормозных шлангов, топливопровода от ударов камней.
5. Обязательное наличие буксировочных крюков или фаркопов спереди и сзади автомобиля.
6. Обязательное наличие грязеулавливающих брызговиков для передних и задних колес.
7. Обязательное наличие верхнего багажника.
8. Обязательное наличие верхних противотуманных фонарей или прожекторов.
9. Обязательное наличие радиостанции 27 МГц.
10. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.

Рекомендуемые условия.

1. Наличие установленной или автономной лебедки.
2. Наличие фар-искателей.
3. Наличие автомобильной сигнализации для защиты автомобиля и груза.
4. Дополнительная фара сзади, для движения задним ходом.
5. Снятие заднего сидения.
6. Специальные крепления для снаряжения и груза.
7. Полка или сетка в верхней части салона для размещения цепного груза.
8. Дополнительные дуги безопасности спереди ("кенгурятник").
9. Дополнительные точки подключения электрооборудования =12В (прикуриватели, разъемы, тройники).
10. Наличие опознавательного светового оранжевого маячка на крыше автомобиля для обозначения движения в колонне и в ночное время.
11. Наличие водяного насоса на =12 В.



Дорога вдоль БАМа.



Тында - «столица» БАМа.



Магаданская область. Лагерь Бадыгучаг.



Магадан.
Монумент «Маска скорби».



Паром. Река Лена.



Якутск.
Площадь Победы.



Река Витим (Угрюм - река).



Участок федеральной магистрали Сковородино - Чита.



Магаданская область. Добыча золота.



Мост. Река Колыма.