

ПУТЕШЕСТВИЕ В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

ШЕСТВИЕ

ХРОНИКА «ТРОФИ», КАК ОНА ЕСТЬ. ЧАСТЬ IV

ДЕНЬ ОДИННАДЦАТЫЙ, 06.07.99

Наш маленький отряд искателей больших приключений стоит на берегу реки Баргузин. Дальше начинается трехсоткилометровый участок «забытой дороги», к взятию которой мы готовились целый год.

Ширина реки метров сто. Вода очень чистая, виден даже каждый камень на дне. Прежде чем в воду зайдут машины, на всякий случай надо проверить дно, определить в месте брода мелкие и глубокие места, а также найти большие камни, скрытые под водой. Штурманы одевают гидрокостюмы и входят в воду. Течение быстрее, но с ног не сбивает. В этом году малая вода и река спокойная, но раньше она показывала свой нрав и своевольный характер. Мы убедились в этом, увидев остатки моста, разрушенного несколько лет назад: толстый металл скручен неимоверной силой в бесформенную грудку.

Штурманы быстро определяют брод. Дно чистое, на самом глубоком месте скрывает колеса невысоких «мух». Выставив «коридор», указывающий водителям необходимую траекторию движения, они разрешают переправу. Буквально через тридцать минут все машины уже стоят на противоположном берегу. Мотоциклисты преодолевают реку своим ходом. Здесь же на берегу разбиваем лагерь, а вечером идем на горячие источники, бьющие недалеко от этого места. Кстати, когда мы только подъехали к Баргузину, нас удивил сильный запах сероводорода. Оказывается, так пахнет вода из горячих серных источников, которая, попадая в большую реку, несет с собой эти ароматы на десятки километров.

Этот источник называется «Умхэ». Над ключами построены избушки с деревянными ваннами. Вода в них очень горячая, градусов +80°C. Желающих свариться среди нас не находится и поэтому мы ныряем в горячее озеро, где вода немного прохладнее, всего +40°C. Разнежившись, даже всерьез подумываем о путешествии по курортам Бурятии.

ДЕНЬ ДВЕНАДЦАТЫЙ, 07.07.99

Утром готовим технику к предстоящему бездорожью и возможным новым водным преградам. На машинах герметично закрываем воздушные фильтры. Трубы воздухозаборников выводим на крыши. Водоотталкивающими средствами обрабатываем электропроводку, системы зажигания, двигателя. У мотоциклов меняем звездочки меньшего диаметра на большие (с большим числом зубьев). Потому что на предстоящем участке понадобится не скорость, а мощность. Эта замена — своего рода «понижающая передача».

Выдвигаемся в путь около обеда. За оставшийся световой день рассчитываем преодолеть восьмидесятикилометровый участок, проходящий по территории заповедника. Он поддерживается в более менее нормальном состоянии.

При въезде в заповедник егерский пост. Шлагбаум. Охрана предупреждена о нашей группе и пропускает нас без лишних вопросов. На месте ночевки остаются только наши «спасатели». «Набурхавшись» с вечера, они до сих пор не могут прийти в себя, восстанавливая силы напитками полегче.

Дорога в заповеднике действительно плохая. Она выводит нас по крутому серпантину на такую высоту, отлично просматривается вся долина. Неописуемые по красоте виды открываются перед нами. С высоты птичьего полета мы видим вьющуюся между гор синюю ленту реки, голубые озера и сплошной зеленый ковер лесов. Еще один перевал и «дом духа местности» — «Бурхан». Бросаем монетки — отдаем дань уважения хозяину. Пусть он поможет нам и нашим машинам. После подъема спуск. Выезжаем на плоскогорье, удивляясь по ходу множеству полуразрушенных деревянных мостов. По большинству из них машины уже не ездят, предпочитают двигаться напрямик через речушки. Сама дорога раньше была широкой, но с годами стала приходить в негодность, постепенно зарастая молодыми деревьями и кустарником. Осталась только одна колея.

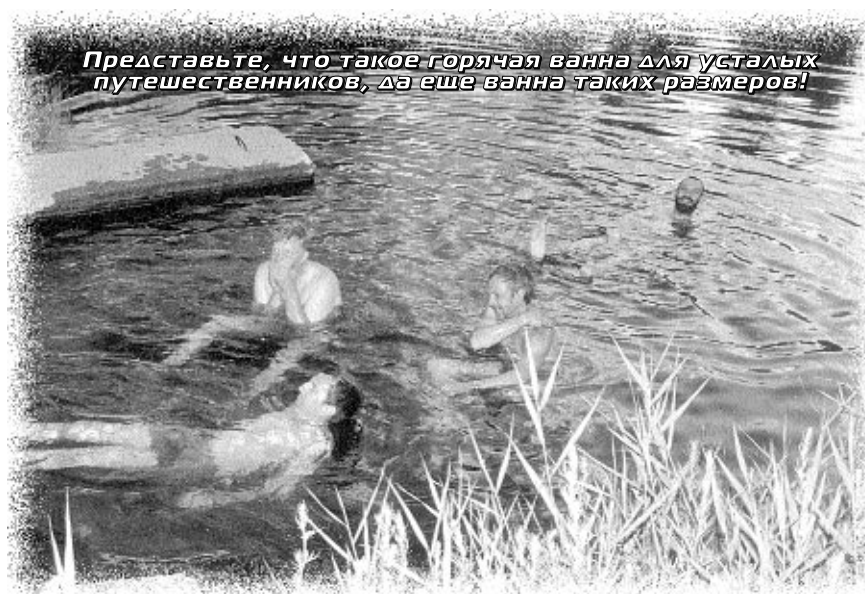
Дикие и красивые места. Теперь перед нами открылись высокогорные луга. Заснеженные горные пики совсем рядом (точное сравнение с Альпами). Дорога идет на Север и по мере продвижения меняется окружающая нас растительность. Исчезает разнотравье, появляются лиственница, можжевельник, брусника, мох-ягель и карликовые березы. Это уже напоминает (да так оно и есть!) зону вечной мерзлоты. Воздух же наполнен таким насыщенным пьянящим ароматом, что кажется его не вдыхаешь, а пьешь. Честно, надышаться им невозможно!

ОНИ БЫЛИ С НАМИ!

Представительство CASTROL в Новосибирске - фирменное автомасло;
Корпорация «Капитал-Технология» - профессиональная радиосвязь;
Предприниматель Крылов В. В. - антифриз ZEREX;
Фирма «Торгшина» - автошины для УАЗ;
ЗАО «УАЗспецпроект» - автошины для УАЗ;
Центр шиноремонтных технологий - ремкомплекты, оборудование, призы;
ООО ТД «Вайс-Авто» - тормозные колодки «МарКон»;
«Юнис-компани» - емкости для бензина и жидкостей;
Центр «Пирант» - огнетушители;
Фирма «Элект» - светотехника;
Фирма «Беркут» - бензин на начало пути;
ЗАО «Кристофер-сервис» - обслуживание в автомойке KARCHER до и после ралли-рейда;
ОО «Союз - Семипалатинск» - профессиональная медаптечка;
РЕСО - Гарантия - препарат Эпам от энцефалита;
НПП «Логос» - униформа участников;
Фирма «Росс» - униформа участников;
Фирма «МИКА» - профессиональная мотообувь;
Фирма «ЛЕГИО-С» - джинсовые призы;
Сеть магазинов «ФотоЛэнд» - все для фотосъемки и печати, организация выставки, призы;
РМ «АРГО» - наклейки, вывески.
Информационная поддержка:
Выставочное общество «Сибирская ярмарка» - продвижение ралли-рейда на рынок России;
Фирма «Ринет» - INTERNET - продвижение;
ТМВ - телевидение в метрополитене;
Автожурнал «ТУРБО»;
«Транспортная газета»;
Редакция телепрограмм «Юнитон-видео».



«Мухи» - это субмарины, а не насекомые...



Представьте, что такое горячая ванна для усталых путешественников, да еще ванна таких размеров!

Как и рассчитывали, засветло добираемся до границы заповедника — «кордон 81 километр». Здесь нам предстоит еще один брод Баргузина. Место заметнее отличается от предыдущего: сильнее течение, да, наверное, и поглубже будет. Опять работа для штурманов — одеваться и в воду. Проводится разведка и выставляется «коридор». Машины, аккуратно ведомые водителями, медленно переезжают на другой берег. Переживаем за «Мух», но они подобно субмаринам, идущим в надводном положении, рассекая воду бамперами, «выныривают» на противоположном берегу. Здесь, на высоком берегу, делаем ночевку.

Пока светло оглядываем местность. Это большая поляна, заросшая молодыми лиственницами и карликовыми березами. Неподалеку заброшенный полуразобранный строительный вагончик. Рядом с ним огромный кузов от самосвала. Приглядевшись замечаем, что по всей поляне разбросаны, уже заросшие травой и мхом, листы железа и рублида, куски какой-то проволоки и детали машин. Словно археологи бродим по

«остаткам древней цивилизации эпохи строительства БАМа». Представляем себе щитовой поселок, комсомольцев в фуфайках и огромные ревущие самосвалы с надписями на бортах «Слава Строителям БАМа».

В честь «славных строителей БАМа» устраиваем в ночном небе фейерверк из сигнальных ракетниц.

ДЕНЬ ТРИНАДЦАТЫЙ, 08.07.99

На следующее утро очень холодно. Протыпаюсь от того, что сильно замерз. Одеваю на себя все теплые вещи, которые у меня с собой и выхожу из палатки. Увиденное меня поразило — кругом все бело от инея. Из рта идет пар. И это в начале июля!

Вот появляются первые лучи солнца и иней начинает таять, превращаясь в росу. Когда же солнце полностью взошло, стало просто жарко и от росы не осталось и следа. В это трудно поверить, но час назад все было покрыто инеем. Рассказываю об увиденном проснувшимся коллегам. Похоже, мне не особенно верят, хотя то, что было холодно, почувствовали все.

Продолжаем путь. Где-то впереди нас ждет «110-й». Пока едем легко и свободно. Любуемся природой и то, что уже заехали на «стодесятый» понимаем не сразу. Сначала это длинный прямой участок с глубокой разбитой колеей. Спокойненько проходим его. Из-за длительной засухи глина стала как камень, но легко себе представить, что здесь бывает в сезон дождей. Это сплошное месиво жидкой грязи, засасывающее в свои вязкие цепкие «лапы» колеса даже огромных машин. А что уж здесь говорить о маленьких. Даже в легкий дождь этот участок может превратиться в серьезную преграду.

А вот и «ванны». Это похоже на большой природный аттракцион — горки и ямы (по идее заполненные водой). Чтобы было понятней, представьте себе срез огромной стиральной доски. Здесь примерно двадцать подъемов и спусков. После дождей ванны заполняются водой, которая может в них стоять все лето. Честно признаемся: боги и метеоцентр были нашими союзниками.

В двух последних ямах осталось немного воды. Это даже не вода, а полужидкая глиняная масса, которая разлетается во все стороны, когда мы на всей скорости пролетаем через эти «ванны». Просто здорово! В крови заметно прибавилось адреналина. Входим в раж, но... ямы закончились и дорога опять становится нормальной. Получается, что уже пройден второй сложный участок.

Вечером выезжаем к бурной горной реке Намана. Преодолевать нам ее не надо, поэтому едем рядом. По берегам Наманы еще лежит снег. Останавливаемся. Как дети играем в снежки. Виктор Селиванов успевает слепить снежную бабу, украсив ее вместо метлы флажком CASTROL.

За день мы прошли около 80 километров. Начинает темнеть и нам надо искать место для ночевки, что оказалось не так-то просто. Дорога идет по склону. Все чаще встречаются небольшие горные речки. Руслу усыпаны камнями — маленькими и большими валунами, насенными с горы. «Сурфы» и «Чероки», как более мощные и высокие, проходят эти участки без проблем. Марку — сложнее. У его машины очень большой дорожный просвет, да к тому же на крыше объемный багажник. Получается, что центр тяжести поднят очень высоко. На некоторых участках машина кренится так, что готова лечь на бок. Чтобы избежать этого, все дружно зависаем на противоположном борту для противовеса. Так и проходим один участок за другим.

Объезжая камни, водителям УАЗов приходится безостановочно резво крутить руль — сто оборотов в одну сторону, сто — в другую». Но это не все, их достает еще бесконечная тряска.

Дольше всех каменистые участки проходят ISUZU MU. Однако, благодаря профессионализму их водителей, виртуозно владеющих рулем, машины умудряются пройти такие камни, где кажется, что проще их будет перенести на руках.

У мотоциклистов проблем, кроме первых двух бродов, пока нет.

Уже в темноте находим ровное место. Все, привал. Судя по количеству всевозможного мусора, это излюбленное место отдыха местных водителей. Делаем для них и для природы доброе дело — собираем весь мусор в кучу. Гордимся проделанной работой. На сегодня все.

ДЕНЬ ЧЕТЫРНАДЦАТЫЙ, 09.07.99

Утром позволяем себе не торопиться, а привести в порядок себя и технику. Смел-



Марк и SURF спешат на помощь

чаки купаются в горной речке. Вода в ней кристально чистая, но ужасно холодная. Зато так бодрит! Полученной энергии кажется хватит не то, что на день, на год.

За спиной два трудных участка, которые мы прошли быстрее, чем рассчитывали. Поэтому у нас есть запас по времени, но расслабляться пока не стоит, ведь впереди еще половина категорийного участка, а там нас может ожидать все, что угодно.

И вот мы опять в пути. Движемся вдоль другой реки — Светлой. Узкая дорога, пробитая в скале, зажата с одной стороны рекой, с другой — стеной. Выехавший навстречу нам КамАЗ вынужден сдавать задним ходом метров 600, пока не попадается небольшой выступ, где могут разехаться наши машины. Участок опасен камнепадами. Многие валуны держатся на склоне «на честном слове». Водитель встречной машины, с которым мы разговорились, рассказал, что лет шесть назад, во время землетрясения этот участок дороги засыпало камнями. Года два здесь никто не ездил, пока водители сами не почистили ее. Но то, что для большой машины нормально, для нас — нет. Пытаемся убирать с дороги встречающиеся валуны. Вскоре понимаем, что дело это бесполезное. Валуны очень тяжелые. Некоторые даже сдвинуть невозможно. Решаем их не убирать, а облакаивать более мелкими камнями, чтобы автомобиль мог ехать прямо по ним.

Дорогу «мостят» все, поэтому дело продвигается быстро. На «переднем крае» отличаются Киселевы. Прогнав свои мотоциклы вперед, они вместе с мотогруппой возвращаются обратно и руководят «процессом». Не отстает и Марк. Мы даже заметили, что это дело увлекает его, как и само путешествие.

Надо признаться, что в начале пути у него было настроенное отношение к нашей затее, а отсутствие грязи его просто разочаровало. Сейчас же он с удовольствием занимается общим делом, да при этом успевает еще фотографировать и снимать на видеокамеру все происходящее. Фотокамер-же у него целых три (по возвращении из путешествия он собирается написать книгу).

Все, участок выложен и пройден. Мы усталые, но счастливые. Устраиваем водные «покатушки» на мелководье, где есть съезд к реке. Неизвестно, кто начал первым, но вскоре уже все машины, как сумасшедшие, поднимая фонтаны брызг, носятся по мелкому галечнику. Это выглядит очень эффектно и все, кто на берегу, только успевают фотографировать.

Уже на отмытых машинах ищем новые препятствия. Они не заставляют себя долго ждать. Как предупреждение об этом, на дереве висит дорожный знак (!) «Неровная дорога». Можно подумать, до этого была ровная!? И вообще, какое ГИБДД установило его здесь?

Острим по поводу увиденного, но через какое-то время действительно «встречаем». Перед нами болото. Огромные глубокие колеи от грузовиков, как окопы. Решаем, как будем «штурмовать». Роль разведчика берет на себя Дима Ильешевич на TOYOTA SURF. Разогнавшись, он долетает только до середины и застревает так, что вытащить его назад у нас не получается. Спасать его вызывает Марк. На своем «мастодонте» он проезжает на другую сторону без особого труда и с помощью лебедки извлекает севшего товарища. Однако, стоило вытащить одного, как его место тут же занял другой SURF, Бабина. Отработанным способом вытаскиваем его.



Помощь друга — самое важное в пути

Как ни странно, но «Мухи» проскакивают это место, взяв лишь немного левее. Сухарев на CHEROKEE предлагает вообще не лезть в грязь, а вооружившись лопатами, снять одну из бровок и спокойно проехать по ней. Его поддержали «УАЗики». Сказано, сделано. CHEROKEE уверенно начал движение, но, скатившись, все равно оказался в топи, да к тому же — сильно накренившись. Опять требуется помощь Марка. Пока его тянет лебедка, приходится страховать, чтобы совсем не завалился на бок.

Учитываем ошибки и немного еще подработав борт лопатами, получаем вполне пригодный объезд. По нему без труда проходят «УАЗы».

В этот день нам пришлось преодолеть еще три подобных места, с ямами, полными воды и грязи. Две из них «взяли» сходу. На последней пришлось повозиться. Пытаясь преодолеть ее, по очереди здесь вязли то японцы, то американцы, то русские (я имею в виду машины, конечно). Все скрытые от наших глаз «достоинства» ямы показал водитель попутного «Урала», проехав по ним.

Нам стало ясно, что будет проще и быстрее делать обход.

Один Олег Майоров на своем переоборудованном «УАЗе» решает проехать прямо. Неспеша он подготавливает свою машину и помогает нам. Изрядно помаявшись, поджидаем его на другом берегу. Готовимся прийти на подмогу и спасти «десяточку» при помощи лебедки. Даже опытный в таких делах Марк на своем «грязеболотоходе» прошел по обходу.

Затаив дыхание, смотрим, как медленно «русский ROVER» въезжает в воду и начинает погружаться. Несмотря на то, что вода уже скрывает фары, а под колесами разжиженный грунт, «УАЗик» медленно, но верно ползет вперед (вот что значит самоблокирующиеся дифференциалы!). Открыв рты от удивления, наблюдаем за происходящим наши «спасатели» и водитель «Урала».

До нас остается пять, три, один метр и... под восторженные крики «Ура!» «десяточка» останавливается рядом с нами. Вот это да! Триумф отечественной автопромышленности!



Пока CHEROKEE тянет лебедка, приходится страховать, чтобы он не завалился набок окончательно



Не дорога, а срам каменный какой-то. Одним словом, речка Срамная

Счастливым и гордым за папу, за машину и за себя — Димка, который ехал в машине рядом с отцом. Весь вечер разговоры о том, как было здорово копаться в грязи и какой замечательный автомобиль у Майоровых.

ДЕНЬ ПЯТНАДЦАТЫЙ, 10.07.99

Сегодня нас ждет встреча с последней преградой — речкой Срамной. До конца категорийного участка, выхода к поселку Кумора, около пятидесяти километров. По городским меркам почти ничего, но тут совершенно другие условия. Последние два дня мы движемся по участку дороги, зажатому с двух сторон горными склонами. Долин и плато, которые нам встречались в начале, уже нет. Высота около двух тысяч метров над уровнем моря.

Дорога сильно петляет. В некоторых местах она уже размыта дождями и покрыта трещинами. Возможно, лет через пять здесь уже нельзя будет ездить. Встречается много мостовых конструкций. На них большими буквами написано — БАМ. Назвать эти сооружения мостами нельзя, так как к ним не сделана отсыпка, то есть нет ни въездов, ни съездов. Не-

которые из них уже снесены горными потоками. Слово ребра огромного чудовища торчат они из-под груды камней.

На разведку вперед уходят SURF'ы. Через некоторое время рация оживает: «Ребята! Все, что мы до этого прошли просто асфальт...».

Речка Срамная. Ее даже не видно, бежит где-то рядом между камнями. Но спокойствие ее обманчиво. Стоит в горах пройти дождю, как тысячи маленьких ручейков сбегает сюда с окружающих склонов, превращаясь в ревущий, сметающий все на своем пути, поток. Александр, водитель «Урала», который едет с нами «из интереса» после вчерашнего «трофи», рассказывает, что в дождливую погоду сюда лучше не соваться. Водители, прежде чем ехать по Срамной, слушают землю: горный поток слышно издали. А если не уверен, то лучше пережди. Остатки машин, нарушивших это правило, разбросаны повсюду.

Когда-то здесь была дорога, которая шла по склону. Однако, время и вода сделали свое дело. Теперь дорога идет по огромным валунам русла реки. Обсуждаем план

действий. У нас уже есть приобретенный опыт прохождения каменистых участков. Одно «но», камни здесь намного больше.

Первыми уходят SURF, за ними «УАЗы» и ISUZU, CHEROKEE. Замыкает колонну Марк. «Тойоты» сразу уходят в отрыв. Штурманы указывают дорогу, все другие подносят камни. Чувствуется преимущество высоких машин. Неплохо пошли «УАЗы». Самое сложное начинается для «Мух». Надо аккуратно, след в след вести машины по этому «каменному мешку». Постепенно получается, что разбиваемся на двойки. Дальше «дорога» становится еще сложнее.

Мотоциклисты поочередно перегоняют свою технику вниз, на «финиш». Это и для них оказывается не просто. Со стороны кажется, что это «всадники на кузнечиках». Рискую в любой момент свалиться и свернуть себе шею, они все же отважно пропрыгивают этот участок намного быстрее, чем автомобилисты. Уже внизу они недолго отдыхают и возвращаются наверх, чтобы помочь двигаться машинам.

Мы идем очень медленно, с большим усилием преодолевая метр за метром, валун за валуном. Большие камни обкладываем более мелкими, благо этого строительного материала кругом предостаточно. Порой, заехав на большой камень, колесо соскальзывает и... машина повисает. «Вытягиваем» ее назад и повторяем попытку. Скрежет металла о камни сначала заставляет замирать сердце, потом мы начинаем гадать, какая деталь была причиной скрежета, но вскоре не обращаем на это даже внимания. Немного спасают борта от ударов мешки с травой. Они же подкладываются на съезде с острых камней. Благодаря им машины сохраняют приличный вид.

В какой-то момент погода готовит неприятный сюрприз: над ущельем сгущаются тучи, вот-вот готовые пролиться дождем. Если это случится, то наши машины обречены. Однако, волнения напрасны — поднялся ветер и очистил все небо.

Целый день идет тяжелая монотонная работа. Бессчетное количество перенесенных камней. Напряженные взгляды водителей, четкие жесты ведущих. Движение только по их командам, так как водителю совершенно не видно дороги.

Первыми со Срамной выходят Ильяхович и Бабин. Часа через четыре финишируют «УАЗы». Быстро спустившаяся ночная темнота взяла в свой плен оба ISUZU, CHEROKEE, и TOYOTA SURF американцев. Двигаться в темноте стало намного труднее, все кажется непреодолимо большим. И без того небольшая скорость стала еще меньше. Было тяжело даже от того, что не видно последующий метр, не говоря о том, что мостить дорогу.

Была глубокая ночь, когда последние машины вышли на финиш. Даже радоваться не было сил. Несколько минут сидим отрешенные от всего. Дорога сроднила. Это какое-то непередаваемое чувство, ощущаемое на уровне сознания — единение с победой. Это полная уверенность в плече товарища. Это то ощущение, когда лучше людей на свете нет, чем те, что окружают тебя и радуются твоей победе, как своей.

Участок реки Срамной длиной 1700 метров колонна преодолела за 12 часов (!), чуть больше ста метров в час. Хотя все были уставшие, принимаем решение ехать дальше на равнину, по карте там должно быть озеро.

Это очень красивое место — озеро Иткуль. Окрашенные в нежно розовый цвет,



Дружно помогаем Марку заменить полуось...

снежные вершины отражаются в зеркальных водах. Удивительная тишина. Через несколько минут, в ожидании рассвета, озеро покрывается густым утренним туманом. Ставим палатки, но спать почему-то не хочется. Не сговариваясь, собираемся у костра и вспоминаем только что прожитые события. Мы потрясены сделанным и пройденным и эмоции переполняют нас.

ДЕНЬ ШЕСТНАДЦАТЫЙ, 11.07.99

Утром «нежно» прощаемся с нашими спасателями. Теперь им держать обратный путь. Когда они уезжают, перевал, откуда только что прибыли мы, затягивает тучами и начинается дождь с грозой, молнией и градом. Дорога для искателей подобных приключений опять закрыта. Что помогло нам? Судьба, везение или благородство духов? Неизвестно, но мы уверены, что при всех других раскладах, этот путь практически непреодолим или потребует совершенно другой подготовки и сил.

Въезжаем колонной в Кумору. Нас окружают местные жители. Видеть наши машины — удивительное для них зрелище. А когда узнают, что мы пришли из Улан-Удэ, начинают разговаривать с уважением. Тот, кто прошел «стодесятый», достоин почтительного отношения.

От поселка Кумора сорок километров до БАМовской станции Новый Уоян. Здесь уже места обжитые людьми, другие дороги. Немного скучаем по дням, проведенным вдали от цивилизации. Позволяем себе просто отдыхать и наслаждаться дорогой — есть «сэкономленное» время.

На этом категорийная часть нашего путешествия завершена, конец второго этапа. Теперь дорога домой.

ДЕНЬ СЕМНАДЦАТЫЙ — ДЕНЬ ДВАДЦАТЬ ДЕВЯТЫЙ, 12.07.-25.07.99

Делаем дневку на реке Катера. Надо привести себя в порядок и обсудить план дальнейших действий. С этой дневки из команды мотоциклистов выбывают три участника: Женя Захаров и сестры Князевы, которые торопятся успеть на Алтай, на Шукшинский фестиваль. Здесь же, на Катера, падает на ровном месте Петр Русских и повреждает руку. В больнице Нового Уояна на рентгене определяют перелом и накладывают гипс.

Едем в Северобайкальск. Автотрасса идет вдоль железной дороги — БАМ. Здесь также встречаются лечебные горячие источники, где мы успеваем погреться и поправить свое здоровье.

На Байкале проводим три дня. Купаемся, ловим рыбу, отдыхаем. Искупались в походной бане, которую соорудили своими силами. Что это такое? Это когда разводится костер, обкладывается камнями, чтобы они накалились. Затем, на заранее подготовленный каркас натягивается тент. Плеснешь на камни воды и внутри тента становится так жарко, что пот течет в три ручья. А потом можно нырнуть с разбегу в холодный Байкал. Удовольствие неопишемое!

После такой «нирваны» едем от Северобайкальска до Усть-Кута. Минуем забытые всеми поселки и станции БАМа. Дорога просто ужасная. Как на категорийке, высокие перевалы, разбитые колеи. На одном из таких участков проезд по дороге перекрыт. Дальше проезд платный! Оказывается, какая-то фирма взяла этот участок дороги в аренду. Стоимость проезда около 200 рублей (!). Отнесясь с уважением к нашим пест-



Наше братство у Братской ГЭС

рым машинам, нас пропускают бесплатно. Чем этот участок лучше предыдущих, мы так и не поняли. Может, они здесь зимой снег с проезжей части лопатами счищают?

Однажды, во время очередного прогона, внезапно сломалась правая полуось на SURF Марка. Он шел на большой скорости, когда это произошло и только благодаря случайности машина не перевернулась. Опять же, к счастью, у него была с собой та полуось, которую ему сделали русские умельцы в деревне под Хабаровском. Развернув походную мастерскую, прямо на дороге сделали замену. Кстати, на этой самоделке Марк благополучно доехал до Новосибирска.

Ночевка в Братске и посещение грандиозного сооружения Братской ГЭС.

И, наконец, дорога от Братска на Тулун, где замыкается кольцо нашего путешествия вокруг Байкала. Через несколько дней будем в Новосибирске.

ДЕНЬ ТРИДЦАТЫЙ, 26.07.99

Въезжаем в Новосибирск, как победители. Мы смогли преодолеть 5500 км,

пройти сложный категорийный участок, о котором в начале своего путешествия знали очень мало, наши машины целы, мы здоровы и невредимы.

Место, где подготовлен финиш — автосалон FORD на Депутатской. Здесь уже с нетерпением поджидают нас журналисты, родственники, знакомые.

Торжественный строй боевых проверенных машин, перед ними усталые, но счастливые участники «Сибирь-Трофи». Короткое подведение итогов, призы, подарки. Да, а победителем автопробега был единогласно выбран наш экипаж, номер 11 — Николай и Максим Пятковы!

А в конце, как в настоящих гонках — душ из шампанского!

Вот и завершилось авантурное по многим меркам, но от этого еще более увлекательное, путешествие Новосибирского Клуба АвтоМотоТуризма «Сибирь».

П. Мирошников.

Фото автора (печать — сеть магазинов «Фотолэнд»).



Вот мы и дома