

«СИБИРСКИЙ МАРАФОН»

Дороги судеб: БАМ - Колымский тракт

Павел Мирошников, фото автора (печать «Фотолэнд»)

45



*А дорога серою лентою вьется,
Залито дождем смотровое стекло.
Пусть твой грузовик через бурю прорвется,
Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло.*

(Песня из фильма
«Там, где кончается асфальт»)

Удорог, как и у людей – своя судьба, своя история, героическая или трагическая. У каждой дороги – своя жизнь. Она может быть прямой и широкой, а может – кривой и разбитой. Жизнь дороги накрепко связана с жизнью людей, с судьбой дороги связывали и связывают свои судьбы сотни тысяч, миллионы людей. Дороги могут быть приветливы, а могут – враждебны. Дороги проверяют нас на выносливость, отвагу, мужество.

Лента дороги стремительно отлетает назад под мощным напором слаженного союза колес и мотора. Где-то асфальт закончится, и дорога перестанет походить на дорогу: камни, грязь, болота, броды... Вот там-то и придется показать, на что способны мощный мотор, «грозная» резина и мастерство водителя и штурмана!

Впереди 15 тысяч километров Сибири, Якутии, Забайкалья, Колымы. А за спиной – последние суетливые дни подготовки и старт уже третьего по счету автоприключения трофи-экспедиции «Сибирский марафон».

Первое июня 2002 года, Новосибирск, площадка между Воскресенским собором и цирком. Место, облюбованное многими как стартовая площадка автоприключений. Вокруг готовых к долгому путешествию автомобилей суетятся операторы теленовостей, фоторепортеры, провожающие и просто любопытные, пришедшие взглянуть на самих путешественников и их машины. Журналисты пытаются взять интервью. Вопросы – о планах и целях путешествия. Трофисты немногословны: «Да, хотелось бы добраться до Магадана. Автомобильная дорога вдоль БАМа почти разрушена. О Колымском тракте и его сегодняшнем состоянии информации мало». Вообще сведений о предстоящем маршруте за время подготовки удалось собрать немного, но тем интересней и авантюрней приключение. Задуманное путешествие обещает стать далеко не легким – по-настоящему экстремальным!

Очередная трофи-экспедиция «Сибирский марафон 2002», организованная новосибирским клубом экстремального туризма OFF ROAD MASTER, была заявлена в самом начале года как путешествие «БАМ-Колыма». Выбор места проведения приключения 2002 года оказался непрост. К обсуждению предлага-

лось множество вариантов, но в итоге предпочтение отдано колымскому.

На подготовку трофи-экспедиции отводилось полгода. Срок небольшой, но сделать предстояло многое: проработать маршрут, составить график движения, подобрать экипажи, подготовить автомобили, найти спонсоров.

Самым трудоемким оказался поиск информации о местах предстоящего маршрута и состоянии дорог на сегодняшний день. Сведения собирать приходилось буквально по крупицам, но и они, добытые с таким трудом, часто оказывались противоречивыми. Общее одно – места суровые и красивые, как будто специально созданные для искателей приключений.

Сложности и уникальности трофи-экспедиции добавляло еще и то, что она как бы соединила несколько маршрутов, каждый из которых мог стать самостоятельным и самодостаточным приключением. Этакое путешествие «Три в одном» – три «категорийных», особо сложных для прохождения участка: Новый Уоян (БАМ) – Тынды, Хандыга (Якутия) – Магадан, Сквородино – Чита. Участок Хандыга – Магадан предстояло пройти дважды: туда и обратно.

К дальнейшему путешествию подготовлены пять автомобилей: *Isuzu Mu*, по два *Toyota Surf* и *UA3a – 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 и ваш покорный слуга.

...Торжественная часть проводов продолжается недолго. Машины колонной покидают

площадь и, проскочив загруженные городские улицы, выезжают на кемеровскую трассу. Путешествие началось.

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, не боящихся никаких трудностей и преград, ждущих новых встреч и открытий. Атрибуты действия: гипнотизирующий языками пламени костер, огромное бездонное звездное небо, нежное журчание спешащей куда-то реки... Расслабляющее спокойствие и разговоры до утра.

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 *Surf*, и, наконец, *UA3y*. Впрочем, в таком порядке добрались только до Канска. Здесь вне плана собираемся у поста ДПС. Идущих первыми *Isuzu* тормозят сотрудники дорожной



Машины «Сибирского марафона» на старте трофи-экспедиции



инспекции. Их внимание привлекло СГУ (сигнально-громкоговорящее устройство), закрепленное на машине Командора (позывной экипажа №1 – Игорь и Валентина Куликовы).

Покопавшись в толстой пачке каких-то документов, один из сотрудников извлек на свет бумагу, где сказано, что на «гражданских» автомобилях такие устройства использовать запрещается. Требование короткое, как выстрел: «Снять!»... и сдать в будку. Неважно, что машина – не просто «гражданский» автомобиль, а специально оборудована для трофи-рейдов. Неважно, что в безлюдных местах и темных лесах ориентироваться приходится по звуку; а при переправах и бродах через реки (тем более – горные) нужно согласовывать действия людей на противоположных берегах – понятно, что без громкоговорителя не докричаться.

Упорство и стойкость сотрудников Канской ГИБДД достойны лучшего применения: «Снять!». Ситуация разряжается, когда у поста собираются все машины. В той же пачке обнаруживается еще один документ, согласно которому СГУ может быть (!) установлено на «гражданском» автомобиле, если машина «сопровождает или идет в колонне».

– Но колонны ведь не было! – упорствую стражи правопорядка.

– Будет! – отвечаем мы и выстраиваемся в колонну.

Наконец, инцидент исчерпан.

– По коням!..

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).

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

▲ Незапланированная остановка на посту ДПС в Канске. Кому достанется СГУ?

Байкал дарит незабываемые минуты отдыха путешественникам со всех уголков света

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 Кемерове, 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. У нас же они просили на память наклейки «Сибирский марафон» (вероятно, предупреждая друг друга о нашем появлении по связи).

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.



▲ Команда «Сибирского марафона». Самый легкий участок путешествия позади. Впереди – дорога на Тынду!

СТО под открытым небом. С помощью двух деревьев и лебедки даугатель УАЗа легко извлекается



Теперь наш маршрут идет вдоль железнодорожного полотна – одноклейкой, уходящей вдаль между невысоких сопкок.

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 Комсомольска-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).



▲ **Внимание! БАМ работает!**

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).

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 – стена «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,

Первые километры вдоль БАМа даются легко

где стоят кирпичные или панельные здания. В свое время ухоженные и добротные, построенные по индивидуальным проектам дома. Тогда весь огромный Союз шефствовал над ударной комсомольской стройкой. Каждый поселок получал индивидуальное, отличное от других лицо. Сегодня выживающие здесь люди пристраивают к домам сараи, разбивают огороды. 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. Трогуары. 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...

К Северобайкальску подъезжаем на расвете. 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 противоловинную станцию. Зачехленные орудия. Обьезда 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 неописуемой красоты вид Байкала в лучах рассветного солнца. На берегу раскинулся небольшой и какой-то игрушечный Северобайкальск. Несколько минут любимеся картиной. Но усталость берет свое (считай, две ночи в дороге), а потому – скорее на отдых.



БАМ, поселок Звездный. Вездеход первопроходцев на вечной стоянке ►

Байкал. Перефразируя классика, скажу: чуден Байкал при любой погоде! За день его настроение меняется несколько раз. То оно хмурое и ветреное, 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 было. Окрепнув, приступаем к профилактике и ремонту техники. С «японцами» – никаких проблем, а вот с «уазиками» придется повозиться.

Машина Вадика Сиваракиши «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. Сплунем три раза...

У Гриднева (УАЗ-3160) – другая проблема. Судя по всему, произошло следующее: микротрещина в блоке или в прокладке при прогреве двигателя расходилась 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 промывает 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 подходящего по дороге куска жести. И пусть нам не очень верится, что проблема решена, полученным результатом любитесь вся команда.

В итоге же самодельный дефлектор зарекомендовал себя просто отлично, успешно охлаждая двигатель и не допуская его перегрева.

Ночь на Байкале запомнилась невероятным количеством больших мотыльков. Привлеченные светом фонариков, они тучей вылетают вокруг нас, залетают в уши, рот, нос, бьются в лицо, падают в тарелки с ужином. Покрывают собой все! Нам, измученным их атакой, не до ночных красот. Спать.

Утром – небольшая остановка в Северобайкальске. Закупаем хлеб и направляемся по притрассовой автодороге пройдут только подготовленные машины ►



рючим «под завязку». 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 огибая 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 попадаются легковушки и грузовики. Интересуемся у водителей, как там дорога дальше. Говорят, что есть, но похуже. Вроде – щебеночная, но неухоженная. 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 в «Турбо» за 1999 год или на www.sibmar.nsk.su). 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. •

(Продолжение следует)

	Звонкий АВТОЦЕНТР
	ул. Кирова, 116 66-29-46 66-34-84
	круглосуточно
	ЭКСПРЕСС-ЗАМЕНА МАСЛА

