



Дорога железная как ниточка тянется,
А все, что построено,

то людям останется...

Впереди БАМ. Полторы тысячи километров бездорожья прибайкальской автотрассы. Что нас ждет в пути? Пыль, гнус, огромные валуны и щебенка? Множество рек и бродов? Болота, разрушенные мосты? «Старые» и «новые» поселки – обжитые и брошенные? Сплошная terra incognita...

На первый «категорийный» участок нашей трофи-экспедиции въезжаем 4 июня. Когда выйдем? Загадка для нас всех.

Пожалуй, не совсем верно, что края, в которые мы держим путь, – для нас неизвестные. По крайней мере троем из нас они хорошо знакомы. И у каждого с этими местами связаны одни из лучших и самых ярких воспоминаний. Здесь когда-то осталась частичка души...

Мне довелось побывать в этих краях в 1984 году. Тогда, после окончания школы, устроившись работать на Западно-Сибирскую студию кинохроники в должности оператора, свою первую длительную командировку я провел здесь – на западном участке БАМа. За три месяца работы над документальным фильмом, посвященным будням стройки, наша съемочная группа проехала от Тынды до Северобайкальска. Нам удалось побывать в строящихся тогда Северомуйском и Кодарском тоннелях, пройти с геологами к уникальным залежам каменного угля и меди, провести несколько дней в бригаде путеукладчиков, возглавляемой гремевшим тогда на всю страну Иваном Варшавским. Посчастливилось нам стать свидетелями укладки «Золотого звена» – последнего рельсового стыка «стройки века»...

Для Александра Сухарева – это места, которым отдано больше десяти лет жизни. Приехав сюда молодым специалистом после окончания института в далеком 1979 году, он прошел трудовую путь от монтажника до начальника участка и заместителя начальника производственно-технического отдела ставшего родным мостоотряда №54. Практически все столбчатые мостовые основания на западном участке магистрали сделаны именно этим мостоотрядом. Здесь, на БАМе, у Александра вырос сын Сергей (в этом путешествии он – штурман экипажа), родилась дочь...

Думаю, не стоит говорить, какое трепетное волнение охватывало нас теперь, когда спустя столько лет нам предстояло вновь посетить эти места. Сколько воды утекло за это время в горных реках! Сколько поездов прошло по дороге молодости! Наверное, многое здесь изменилось. Эти места нам предстояло открыть для себя заново.

Как нас и предупреждали, за Новым Уояном дорога становится намного хуже. Ее полотно, давно не видевшее «ножа» грейдера,

Машины путешественников - редкие гости в этих краях

«СИБИРСКИЙ МАРАФОН»

Дороги судеб: БАМ - Колымский тракт

Павел Мирошников, фото автора (печать «Фотолэнд»)

41

похоже на стиральную доску. Скорость колонны резко падает. Стрелка спидометра словно приклеивается к отметке «0».

От неровной дороги особенно достается *Toyota Surf* (№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 Surf* же просто «вытрясает душу». Машина была куплена незадолго до путешествия, и внести должные изменения в конструкцию не успели. Вся подготовка ограничилась установкой навесных элементов – шноркелей, дуги, дополнительных фар...

Выход один – ехать едва ли не с черепашей скоростью. Сто километров по такой дороге проходим часов за пять, иногда быстрее, иногда медленнее.

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, этакой гребенчатой дороге. Что ж, теперь будем смотреть и рассчитывать, стоит ли ехать по насыпи или нет.

Наша дорога идет между двумя горными грядками. 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 висащие 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 ложины 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!

СПРАВКА

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 на это, тоннель продолжал строиться, и весной 2001 года был сдан в эксплуатацию.

За перевалом нас встречают огни Северомуйска. Внизу, у дороги – въезд в тоннель. Яркое 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.

Река Сунуекит. Быстрая горная речка. В узких местах – глубокая и напористая; там, где брод – широкая и относительно спокойная.

Преодоленные нами водные преграды исчисляются километрами...

ная. 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.

Подходившие 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 тщательнее 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 Surf**. К фаркопу машины привязываем веревку, чтобы в случае чего вытянуть ее быстенько 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 **Surf**, 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!» Пережидаем 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 застряли 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 бревен-

Величественные пейзажи сибирских просторов. Река Олекма



Поселок Таксимо. Памятник «первооткрывателям» БАМа

чатыми 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 издали 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 их задачу входила разведка маршрута планировавшейся к строительству новой транссибирской железной дороги. Несколько лет ушло на изучение местности, составление подробных карт и схем предполагаемого маршрута трассы, но с началом войны идея строительства была отложена, а изыскательские работы – свернуты.

Лишь спустя сорок (!) лет в этих краях прошли новые изыскательские партии, итогом работы которых и стало сооружение железной дороги.

Этот памятник посвящен подвигу первопроходцев. Их имена навечно вошли в историю освоения и строительства БАМа.

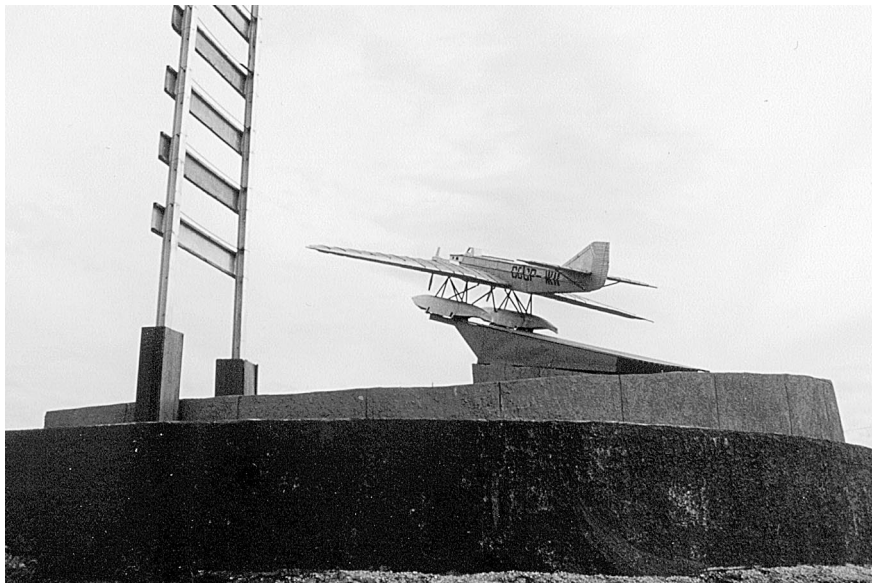
Вятидесяти километрах от Таксимо – река Витим, одна из самых серьезных водных преград по всей трассе БАМа. Витим – быстрый, могучий, полноводный. Его берега соединяют два моста – железнодорожный и автомобильный.

На фоне близких гор особенно эффектно смотрится легкий, ажурный двухсотметровый красавец – железнодорожный мост. Пробившееся через плотные низкие облака закатное солнце добавляет в скучный северный пейзаж множество ярких оттенков, раскрашивая горы, мосты и машины разными цветами.

Летом эти места удивительны; однако весной, когда тают снега и вскрывается лед, воды горных рек способны натворить множество бед. Так, в 1982 году Витим преподнес строителям неприятный «сюрприз», сметя мощным паводком мостовые опоры вместе с установленными на них пролетами. Строительство БАМа шло к своему завершению, и эта авария грозила надолго отодвинуть сроки сдачи – через реку объезд не построишь... В авральном режиме были сделаны новые расчеты, и уже следующей зимой – усилены опоры, изготовлены и установлены новые пролеты. Мост был сдан вовремя!

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 вет-



хом 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. Название этого населенного пункта золотыми буквами вписано в историю Байкало-Амурской магистрали. На этой станции в 1984 году состоялась торжественная укладка «Золотого звена». Это событие стало настоящим, заслуженным всеми праздником. Тогда было официально открыто сквозное движение поездов по БАМу. Что-то символическое есть и в том, что с эвенкийского слово «куанда» переводится как место встречи.

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.

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.

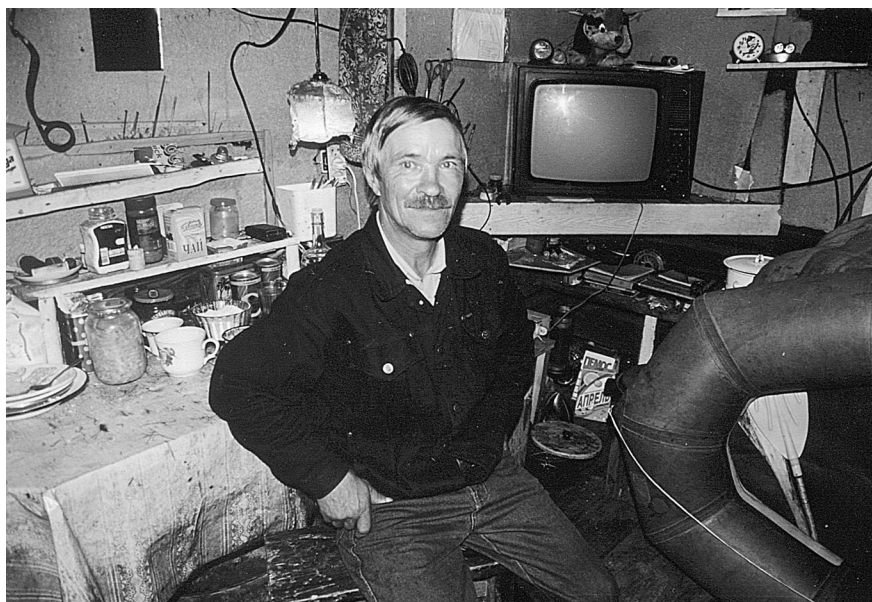
Работающие на мосту ремонтники дать такое разрешение не могут, но советуют обратиться к своему начальнику. Его мы ловим буквально на пороге дома – день выходной, и он с семьей собирается в лес. Выслушав нашу просьбу, согласился помочь, но предложил подождать до вечера, когда в графике движения поездов появится «окно».

Скучен день до вечера, когда дневка – незапланированная. Развлекаем себя рыбалкой, переключаясь с места на место вещей и груза, мелким ремонтом.

Недалеко от места нашего вынужденного отдыха расположен гидрометеопост. Знакомимся с его хозяином. Оказывается, наш земляк, из области. 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 Вити-



Проезд по автомосту через Витим приравниваем к подвигу!



ме. 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.

От него же мы услышали историю, связанную с разрушенным автомобильным мостом. Снесло его лет пять назад – рано или поздно это должно было случиться, потому как никто за ним не следил. Спустя два года было принято решение о его восстановлении. Приехала бригада рабочих с трактором, краном; стали устанавливать пролеты, да один уронили. Причем так «качественно» уронили, что даже погнули. На этом злоключения не кончились: по пьяному делу утопили трактор... Протрезвев, мудро рассудили, что во всех бедах виновато место, это оно, мол, такое нехорошее. Свернулись и уехали, а мост так и остался ржаветь брошенным в воде.

Да уж, если настоящие змеи тут не водятся, то «зеленый змий» частенько проползает по здешним дорогам – следы его пребывания наблюдаются повсюду. Мы их заметили еще от Уояна, поразившись количеству специфической стеклотары, валяющейся по обочинам.

А потом удивляются: «Почему утонул «Урал»?..

Рассказал нам метеоролог и о своем житье-бытье. На этом посту он работает уже лет шесть. На других точках – молодежь, отрабатывают года два-три и уходят, тяжело жить в одиночестве в лесу. А ему нравится. Да и до пенсии осталось всего два года, надеется, что доработает. Все бы ничего, но три года назад у него сгорел дом. Он тогда был в Таксимо, сдавал отчеты. Вернулся к пепелищу. Дело было к зиме, а у него ни вещей не осталось, ни продуктов. Помогли знакомые: деньгами, кое-какой мебелью, теплыми вещами. Жить переехал в баню. Да так с тех пор и живет: просил начальство помочь с постройкой нового дома, да поддержки не нашел. Говорят, пост вообще закрыть собираются...

Зашли мы к метеорологу в гости. Точно, баня. Парилка переделана в жилую комнату. Просто удивительно, как в небольшом – 2х3 метра – помещении уместились стол-буфет, топчан, печка. Есть даже тумбочка с телевизором (отдали сломанным; наполовину починил: звук есть, а картинки нет). Тесновато. Вспомнилась сказка про Чиполлино и дядюшку Тыкву... Впереди еще два года добровольного заточения – другую работу вряд ли сможет найти (молодежь от безделья мается, а он

◀ В бывшей бане метеорологом прожито три года. До пенсии – еще два...

тем более не нужен никому). В лесу у метеоролога – небольшой огород. Садит редис, лук, картошку. Картошки собирает мешка два, а это – 1200 (!) рублей экономии в бюджете...

За разговорами проходит день.

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; забота штурманов – следить, чтобы колеса с нее не соскочили.

Благодарим выручивших нас железнодорожников и, не теряя ни минуты, едем дальше. Уже стужаются 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!

Александр Сухарев по радиации рассказывает нам о технологии строительства железнодорожных мостов – мы проезжаем мимо мостов, в создании которых ему довелось принять непосредственное участие. Просит быть внимательными: вдруг кто-нибудь из нас увидит «Золотой столб» – последнюю мостовую опору БАМа. Но уже совсем стемнело и, к сожалению, ничего не видно.

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. Я узнаю эти места: рельсы, которые идут рядом с нами – объезд Кодарского тоннеля. Этот тоннель – «брат по несчастью» тоннеля Северо-Муйского. Здесь – район сейсмической активности, проходит тектонический разлом. В 50-х годах прошлого века зафиксировано самое сильное на территории России землетрясение. Это было известное 10-балльное Муйское землетрясение, в результате которого на поверхности земли образовалась система трещин и разломов общей протяженностью около 300 км.

Проезжаем поселок тоннельщиков. Кажется, ничего не изменилось с тех времен, когда я проезжал здесь в составе съемочной группы.

Водные преграды по трассе БАМа идут одна за другой ▶



Дорога на Хани

Уже становится совсем светло, когда мы проезжаем Сьюлбан. 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!

Перегон Салликиит. Одноэтажное серое здание участка дистанции пути. Такие строения постоянно встречаются на нашем пути, но чаще – далеко от дороги, а это – совсем рядом. Разбираемые любопытством, мы решаемся заглянуть в гости, познакомиться с людьми, узнать, что за работа у них.

Здание перегоня – базовое помещение путейцев, обходчиков, диспетчеров, начальника участка. Всего здесь работает человек 15. Когда мы подъезжаем, путейцы как раз завершают обход участка. Перед собой они катят по рельсам тележку с целой горой разнообразной аппаратуры, необходимой для контроля за состоянием дороги.

Заходим в помещение. При всей внешней скромности здания, «начинка» его вполне серьезная. В просторных комнатах расположились компьютеризованная диспетчерская, АТС на несколько тысяч номеров. Электропитание осуществляется от стационарного генератора. В случае выхода из строя одного автоматически запускается второй, резервный. Станция, точнее – участок, может работать в автономном режиме. «Технологии XXI века – в жизнь!».

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 Surf*. 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. Изю 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 крышкой 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. А то получилось, что потратили мы его бездарно...

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 большими приключениями – за них можно считать пару приличных бродов, ковьяние 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 убеждает 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.

Трем 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 Surf** 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 «пятячок» синхронизатора (по утверждению Сергея Гряднева – «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

▲ Даже летом здесь не тает снег

Не всякий «уазик» сможет пройти по трассе БАМа без поломок ▼

неисправность – отлетевшее «ушко» амортизатора. Благо, в наличии имелись запасные...

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 посопротивлявшись, вынужден был дать добро. Впрочем, услуга была оказана небескорыстно. После переправы мы шутили: «Олекминские железнодорожники протянули нам руку помощи... ладонью вверх!». А что нам было делать?

«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 щебенистые дороги пылью нам не досаждают. Особых, сравнимых с увиденными нами у Хани, достопримечательностей и красот нет.

У Кувукты мы все же останавливаемся, привлеченные сооруженными по обе стороны от моста настоящими дотами. Башни от бро-



нетранспортеров 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?

ВТынду, 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.



▲ От Тынды, столицы БАМа, колонна уходит на север

Команда «Сибирского марафона» – на высоте! ▼



Теперь наша дорога лежит в Якутск (это приблизительно еще 1000 км). Если все пойдет нормально, будем там завтра.

Наверное, можно уже подвести промежуточные итоги.

В принципе, дороги оказались примерно такими, какими мы их себе и представляли. Но вот невероятного количества бродов мы, честно говоря, не предполагали даже в самых мрачных прогнозах.

Приятно удивила Байкало-Амурская магистраль. При подготовке нашего приключения, при сборе сведений о тех или иных участках маршрута часто приходилось сталкиваться с информацией о том, что БАМ скорее мертв, нежели жив. Побывав здесь, проехав вдоль западного участка магистрали, можем авторитетно заявить: БАМ жив и БАМ работает! Да, работает не в полную силу, но время-то его еще не пришло! Главное, дорога есть, поддерживается в работоспособном состоянии, за ней следят, за ней ухаживают.

Машины и экипажи не подвели. У всех членов экспедиции боевой дух и готовность идти дальше, до Магадана. Жалеем только о том, что не успели осмотреть все, что планировали. Но впереди у нас еще много неизвестного, а потому время необходимо беречь. Что ж, придется в следующих экспедициях вернуться сюда еще раз. А пока наши машины движутся на север. Впереди Якутск. •

Клуб OFF ROAD MASTER выражает признательность спонсорам трофи-экспедиции «Сибирский марафон»:
ООО «Сонино-Н» (масла Ravenol), сети магазинов «Мир спорта», выставочному обществу «Сибирская ярмарка», интернет-провайдеру «Ринет», рекламной мастерской «Арбат-дизайн», компании «Фотолэнд», кафе-бару «Гараж».
Отдельная благодарность: Магаданскому клубу любителей внедорожников EXTREM, В.А. Чупанову (представитель Ravenol в Якутске), Павлу Балуеву (Якутский клуб внедорожников), А.А. Долженкову (начальник дорожного участка п.Куйдусун), а также всем, кто оказал помощь и поддержку при подготовке и проведении трофи-экспедиции «Сибирский марафон 2002».
Генеральный информационный спонсор - автомобильный журнал «Турбо»; информационная поддержка - «Авторадио-Новосибирск».