

Дороги судеб: БАМ - Колымский тракт

Павел Мирошников, фото автора (печать «Фотолэнд»)

36



...Если ты полюбишь Север, -
не разлюбишь никогда!

Через два часа после отъезда из Тынды мы пересекаем границу Амурской области и Республики Саха (Якутия). Небольшой перевал со смотровой площадкой; «пограничные» щиты. Фотографируемся на их фоне сами и фотографируем свои машины – не каждый автомобиль доезжает летом свои ходом до этих мест!

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. Днем и ночью, колоннами и поодиночке везут дальнбойщики грузы на Север. Весь Дальний Восток здесь: приморские, хабаровские, биробиджанские, амурские машины. Лето для дальнбойщиков – горячая пора! До холодов, пока есть паромные переправы и судоходство на реках, необходимо завести в отдаленные города массу грузов – топливо, товары, продукты.

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 удастся 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, могу 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, подго-

товленная 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...

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).

Есть и еще одна причина, по которой нам необходимо заехать в город: здесь работает партнер одного из спонсоров нашей трофи-экспедиции – компании «Соники-Н». Таким образом, мы сможем оказать ему рекламную поддержку.

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! Да к тому же – не любительский!

Пока есть время, разговариваем с Владимиром Чупановым, партнером «Соники-Н» в

◀ Саха (Якутия). Здесь почитают и хранят свои обряды и традиции



Река Лена. Погрузка на паром недалеко от Якутска

Якутске, о положении дел на здешнем «масляном фронте» и непосредственно о Ravenol. Он честно признает, что выбор автомасел в Якутске большой, но зачастую низкого и даже сомнительного качества. Настоящие фирменные (а, значит, и качественные) автомасла очень дорогие. Суровость климата и отдаленность от основных транспортных магистралей накладывают особый отпечаток на эту сферу бизнеса. В самый разгар замены масел, весной и осенью, Якутск связан с внешним миром только по воздуху. Фирмы торгуют тем, что успели завести «в сезон»; хранить же на складах на Севере – очень дорого. Впрочем, все это относится не только к автомобильным, но и к другим товарам.

Однако, несмотря ни на что, перспективы развития есть, а то этим бизнесом просто не занимались бы.

На площади Победы знакомимся с Павлом Балуевым, местным фанатом внедорожных автомобилей. На протяжении нескольких лет он пытается организовать в Якутске клуб Off Road; благодаря его стараниям дело с мертвой точки сдвинулось, но до победы еще далеко – народ (то есть, владельцы подобных машин) еще «не созрел».

Вечером, отложив свои дела, Павел организует для нас небольшую экскурсию по городу. Благодаря ему, взявшему на себя роль экскурсовода, узнаем много нового и интересного об истории, традициях и обрядах якутов.

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 с «Скромным» (№11, УАЗ-3160) – прогорел выпускной клапан. 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. Непонятно.

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-«сергэ», обрядовые места и т. д.

Поскольку эта местность плотно (по северным меркам) заселена, то данный участок

Якутск. Команда «Сибирского марафона» у старой башни казачьего острога



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 летом 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; впе-

ди нас ждет сложный участок – Колымский тракт, а потому разумнее будет в данный момент не рисковать.

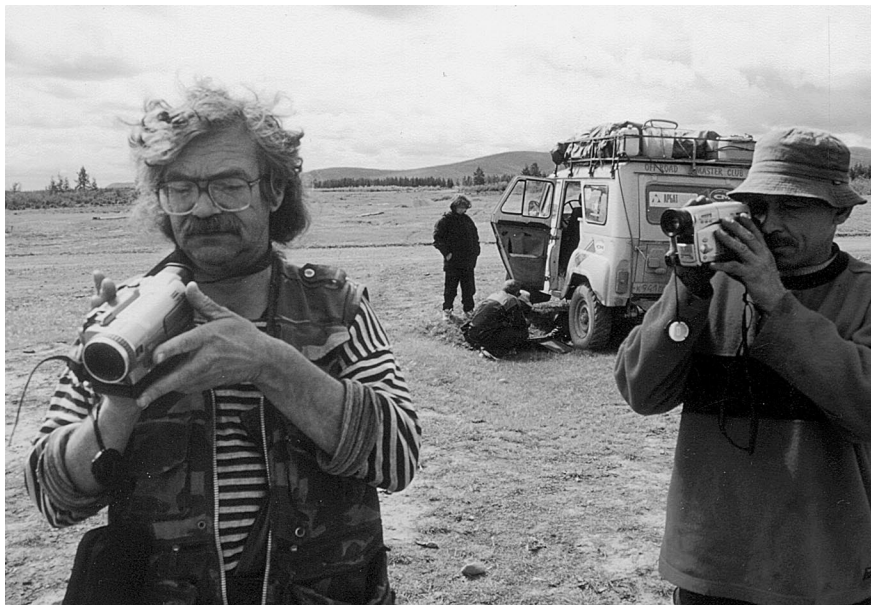
Грунтовая дорога после прошедшего дождя – словно лед. Наши машины таскает от одной обочины к другой. И все-таки, пусть и медленно, но мы движемся, то и дело объезжая попавшие в ловушку легковые и грузовые автомобили. Одному из КамАЗов не повезло: лежит почти на боку, перегородив дорогу. Чтобы не упасть 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 дежур-





ные – 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. Неприятно светло, можно свободно читать!

Наступившие сумерки длятся недолго, через пару часов начинает светать. Скорый восход солнца предвосхищают засиявшие на горизонте облака. И вот уже показывается несущий новый день солнечный диск...

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.

Вполдень 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 друга, 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, наступает 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

◀ Слева – энтузиаст-краевед Иван Игошин, наш проводник по Колымскому тракту

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 плавание восток-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.

*** ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА ***

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 неко-

◀ Проверка на плавучесть



Наша колонна идет по Черному прижиму. Высота впечатляет

торых 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. Задания перевыполнялись, выработка, по сравнению с предыдущим годом, увеличилась в 2 раза.

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, недостаток 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 ходе 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...

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. Особенно пригодились ветровки, которыми почти перед самым отъездом нас снабдила компания «Мир спорта». Два дня на открытом всем ветрам пароме – это не шутка! Спрятаться негде. Машины стоят вплотную друг к другу так плотно, что вещи достаём через окна или чуть-чуть приоткрыв двери.

Сохранившаяся часть строений дорожного участка. Раньше здесь был лагерь



Знакомимся с попутчиками – водителями **ЗамАЗов**, 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 Сосыльцы; оставшиеся до Хандыги километры (около 40) преодолеваем очень быстро – видать, «засиделись» за время плавания. В поселке нас давно уже ожидают отправленные первым паромом экипажи **УАЗов**. Наконец, команда вновь в сборе.





вали расписки о неразглашении; заключенные же просто лишались всех прав и даже по истечении срока наказания не имели права отсюда уехать.

Лагерная Колыма, как огромный молох, перемолотила судьбы миллионов человек, многие из которых остались здесь навечно. Колымский тракт – дорога, построенная на костях, и в прямом, и переносном смысле слова. Копать могилы в камнях и вечной мерзлоте было выше человеческих сил, а потому погибших обычно попросту закатывали под полотно строящейся дороги. Колымский тракт для многих и многих тысяч людей стал одной большой братской могилкой...

Мало кто знает, что во время Великой Отечественной войны в этих местах проходил знаменитый воздушный мост, по которому из США в Советский Союз перебрасывались самолеты. Здесь были построены временные аэродромы, на которых производилась дозаправка самолетов, а пилоты могли хоть немного отдохнуть. Случались в небе и трагедии. Игошин рассказал, что в одном из походов их группой были обнаружены фрагменты разбитого самолета. Некоторые детали стали экспонатами музея.

В этой маленькой комнате мы вдруг отчетливо осознаем, что Колыма, которой десятилетиями пугали народ, страх перед которой вошел в гены каждого нашего соотечественника, и чье имя стало символом страдания и скорби, – вот она; это уже не что-то далекое и абстрактное, это реально существующее и осязаемое.

Сложно описать наше состояние после посещения музея. И теперь Колымский тракт становится для нас не просто дорогой, а мостом в прошлое...

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.

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



◀ В дороге...

на зажатые двумя горными грядками перевалы.

Начавшийся дождь добавляет грусти и в без того далеко не радостное после посещения музея настроение. Через разводы воды на стекле деревья на обочине чудятся похожими на силуэты людей; мнится, что это строители дороги пришли посмотреть на нас, своих потомков...

Едущий в первой машине Игошин по рации рассказывает об истории тех мест, где мы проезжаем. Связь неустойчивая – дорога вьется серпантином, стоит завернуть за скалу, и в эфире наступает молчание. Есть время обдумать увиденное и услышанное.

Томнорукский или Широковский перевал – типичный случай, когда наряду с географическим прижилось и народное название места. Интересно, что в основе наименования «Широковский» лежит самая настоящая романтическая (и трагическая) история: некто Широков, страдая от неразделенной любви, именно на этом перевале покончил с собой. Так и остался в памяти народной...

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. Где-то там, внизу, у реки, в свое время стоял женский лагерь «Малиновка» (названия лагерям давались с изрядной долей цинизма; так, например, самый страшный колымский лагерь – настоящий конвейер смерти – носил игривое наименование «Серпантинка»). Чуть дальше, километрах в трех, находился бесконвойный мужской лагерь. Участок берега между этими двумя лагерями заключенные прозвали «Аллеей любви»...

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; внут-

▶ «Снежный человек» из Новосибирска

ренне 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 разехаться, 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 браводы 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.



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 21 июля. В машине работает печка. •

Продолжение следует.

Клуб OFF ROAD MASTER выражает признательность спонсорам трофи-экспедиции «Сибирский марафон»:
ООО «СониКо-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 Балугеву (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 - «Авторadio-Новосибирск».

