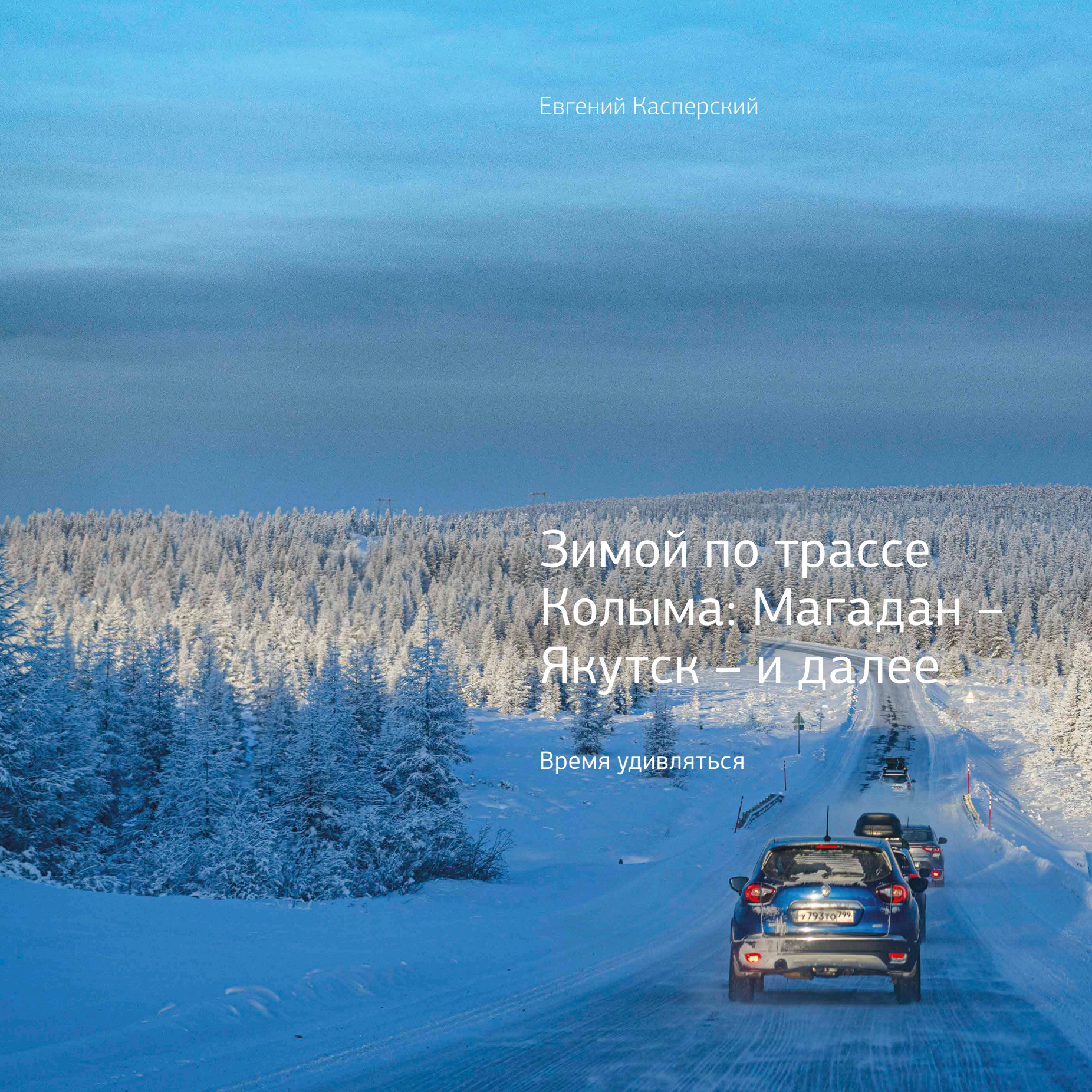


Евгений Касперский

Зимой по трассе Колыма: Магадан – Якутск – и далее

Время удивляться



Евгений Касперский

Зимой по трассе
Колыма: Магадан –
Якутск – и далее

Время удивляться



От автора

Пришло время рассказать со всеми подробностями о совершенно восхитительной поездке по трассе «Нолыма». Путешествие оказалось неожиданно насыщенным. Вместо «метнуться на полюс холода, помёрзнуть и вернуться обратно» мы попали в какой-то волшебный мир белых пространств, бесконечных дорог, постоянного движения. Это завораживало и гипнотизировало всех участников. Ну, конечно же, ещё и вымораживало. А красоты там особенные! Солнце высоко не забирается даже днём. Пространства бесконечны. И всё вокруг покрыто инеем. В общем, сплошное удивление!



Идея взять и поехать в такие весьма отдалённые и неприветливые места появилась у меня по причине злобного биологического вируса – мир оказался банально закрыт! Туда-сюда особо не летаешь. Куда можно поехать в России зимой? Мне предложили несколько вариантов, среди которых был Оймякон. Я согласился почти не раздумывая: на новогодних каникулах взять и съездить туда, чтобы прочувствовать местные колориты и что такое -50°C и ниже.

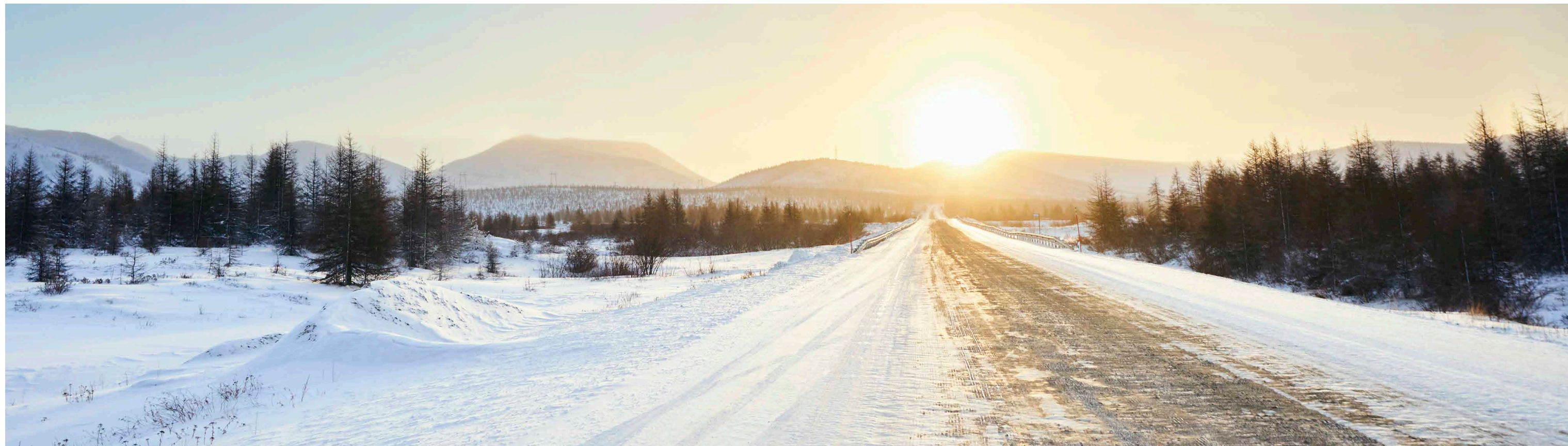
Оймякон, Якутия, вечная мерзлота... Знаменитое местечко. Оймякон считается полюсом холода в России и самым холодным местом на поверхности Земли, кроме ледников Антарктиды, где самая низкая температура была зафиксирована на станции «Восток»: аж целых -89°C . Правда, это на высоте примерно 3500 метров над уровнем моря. Оймякон же сильно ниже, всего 740 метров над морем. Посему, если говорить о самой низкой температуре «на жилых высотах», то самый низкий холод был зафиксирован всё же именно в Оймяконе: -71°C .

Строго говоря, за звание полюса холода борется ещё и Верхоянск, расположенный в 600+ километрах к северо-западу от Оймякона, но я оставляю эту научную дискуссию за рамками данного фотоальбома.

Читайте в электронном виде



Как добраться до села Оймякон? Вообще-то это не слишком сложно. Любопытных туристов возят туда туркомпании из Якутска. Вы прилетаете в Якутск, вас грузят на микроавтобусы, два дня везут до Оймякона, там день-два выгуливают по местным холодам, потом два дня везут обратно. Но я захотел сам поехать за рулём, прочувствовать местные дороги, прокатиться по Якутии! Посмотрели мы с единомышленниками на карту и видим, что село Оймякон находится прямо посередине между Якутском и Магаданом. Возникла идея двинуть маршрутом Якутск – Оймякон – Магадан. Однако на этом мы не успокоились и решили переиграть – отправиться из Магадана в Якутск! Через Оймякон. Всего то 2000+ километров, в мировых масштабах – какая-то маленькая закорючка. Несерьёзно получается. И тут меня озарила простая мысль: я же вряд ли остановлюсь в Якутске! Я же люблю порулить машинкой и не раз от души катался в длинные путешествия по Тасмании и Намибии, по Новой Зеландии и Австралии. Так что я предложил продлить поездку аж до самой Москвы! Совершенно неожиданно некоторые мои коллеги горячо поддержали эту бредовую идею...







Вот мы и поехали из Магадана в Москву. Практически через всю страну! Дальше Магадана проехать нельзя. До Камчатки дорог нет: ни железных, ни автомобильных. Напрямую по маршруту навигаторы обещают 10 тысяч километров, мы же с «радиальными выездами» накатали больше 12 тысяч. Вот такое путешествие. Значительное расстояние. Даже на карте мира оно получается вполне убедительным.



Удивление-1. Зимняя сказка

До Оймякона недалеко. Местный аэропорт (в селе Томтор), увы, давно заброшен. На машинках двигать от Якутска два дня, а от Магадана аж трое суток. Ну мы и приготовились скучно ехать по длинной зимней дороге много-много километров, чтобы потом когда-нибудь попасть в зимнюю самую-самую морозную сказку. И как же мы ошиблись!

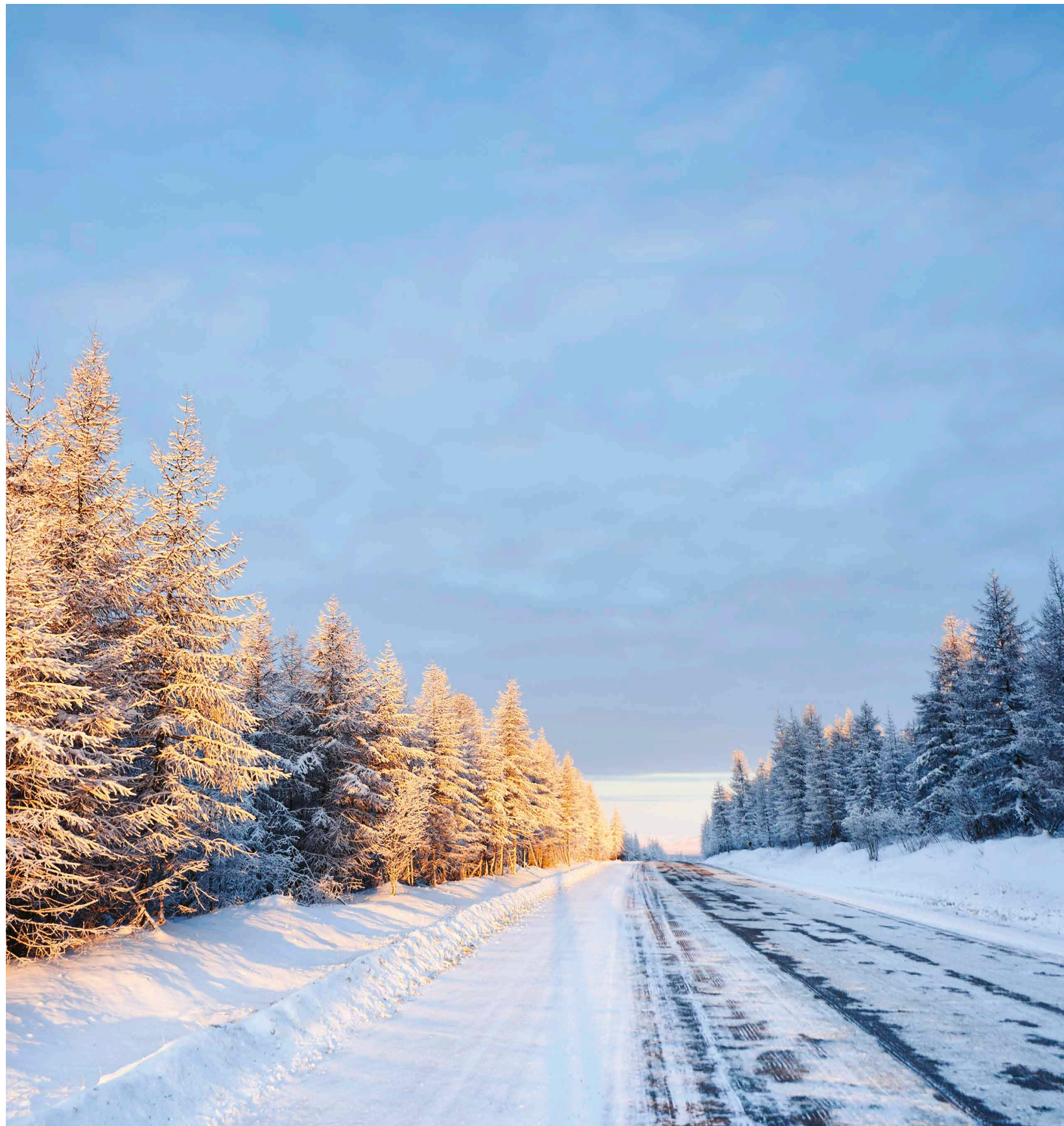
Вместо длинной и скучной дороги мы сразу попали в зимнюю сказку.

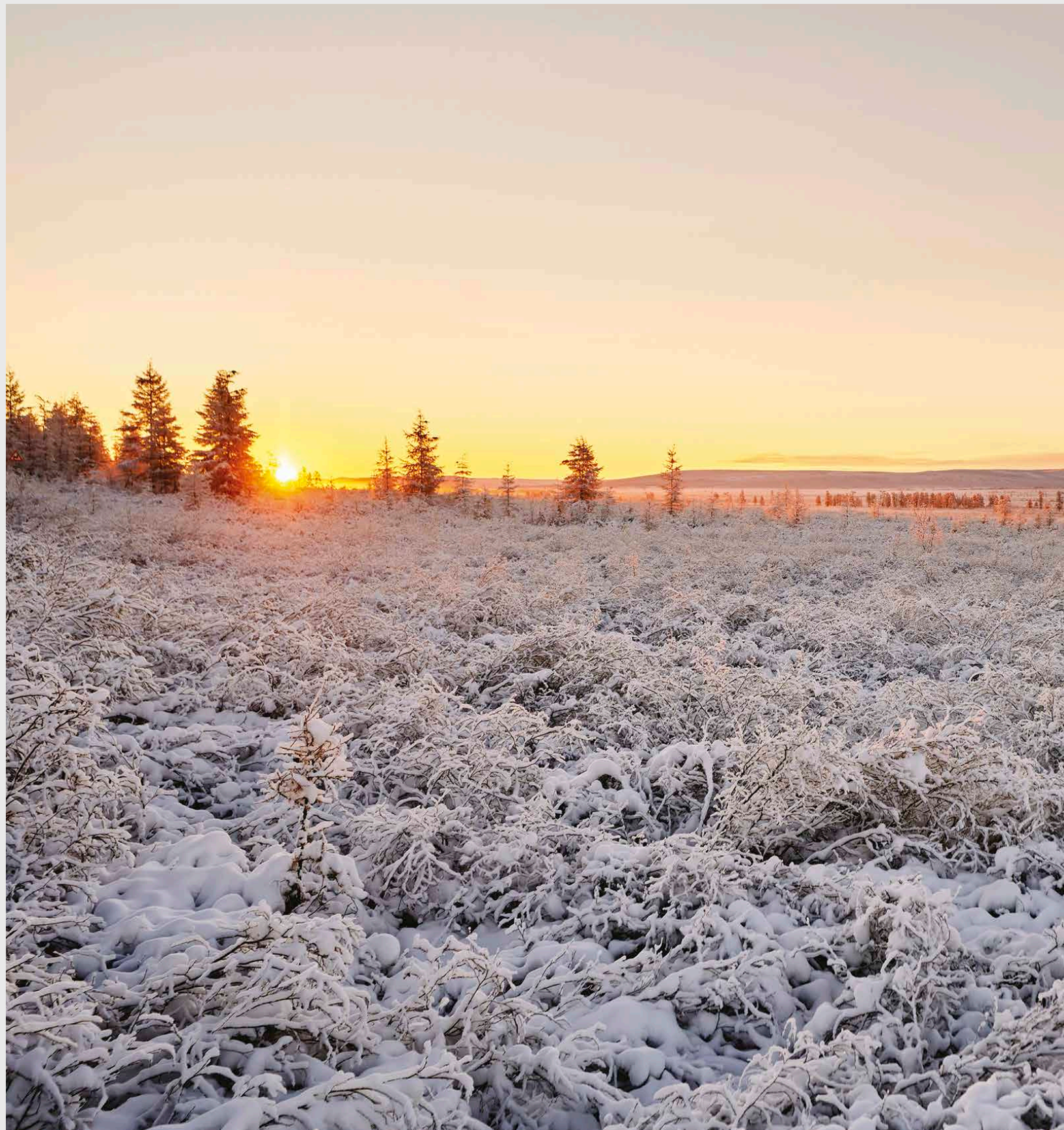
Сказка началась после восхода солнца и после пересечения первого перевала. Мир перестал быть серым, он стал белым, серебристым, залитым холодным северным солнцем.

Первое удивление, восхищение – насколько это красиво! Неожиданно, непредсказуемо. Трасса «Колыма» – ай! Очень большой АЙ!

Просто щенячий восторг, потому что ты едешь по совершенно белому миру. Дорога идёт немного вверх, час за часом, немного направо-налево, вниз и прямо – а белая сказка не заканчивается. Километры не считаются, а где-то внизу – туман. Или это так выморозило пространства? Несколько дней у нас было не теплее -50°C , дальше стало полегче. Но именно здесь была самая-самая морозная красотища.







«Дорога без конца»

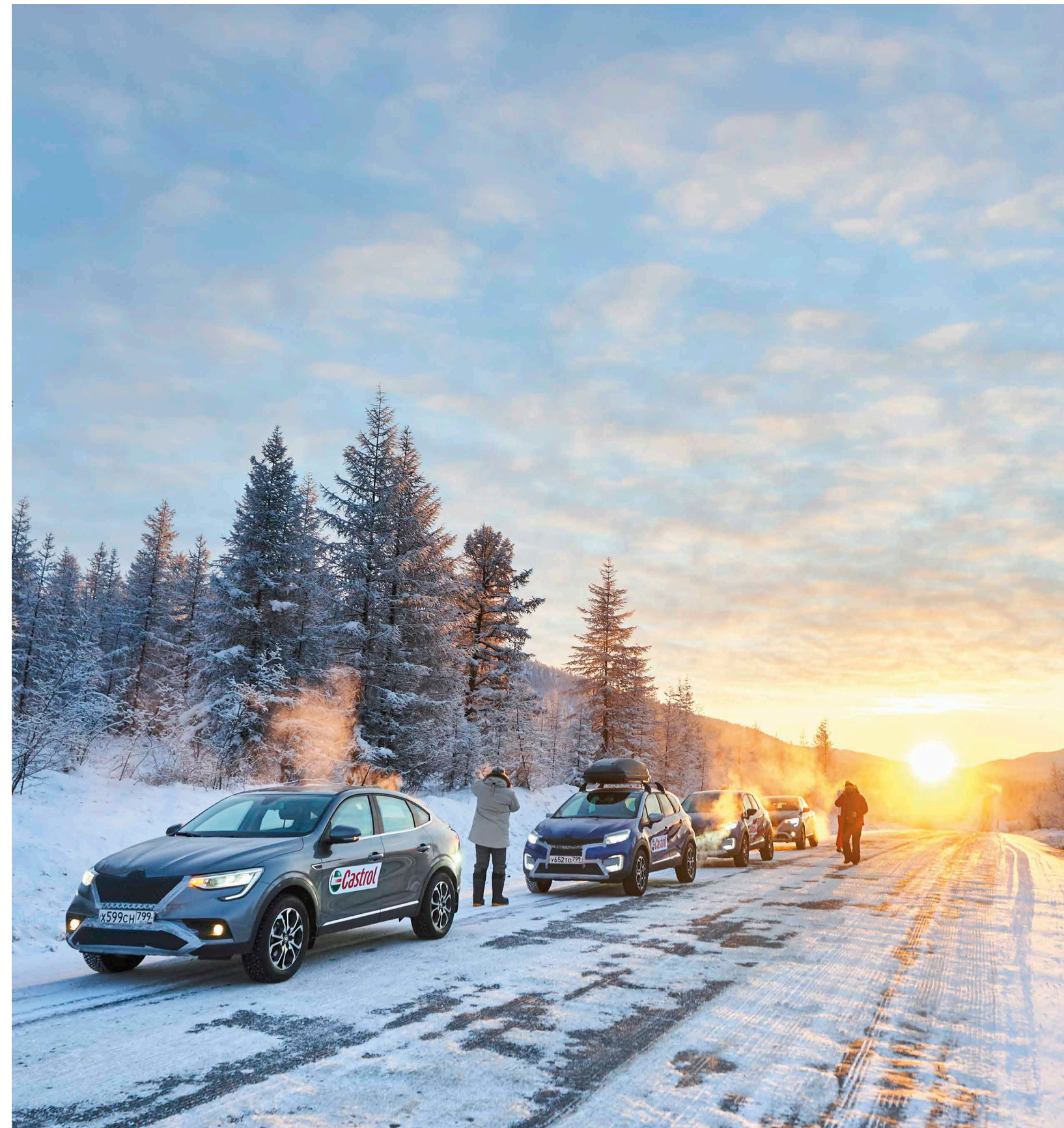
На перегоне Магадан – Сусуман на 700 километров всего пять населённых пунктов (не считая пригородов Магадана): Палатка, Атка, Оротукан, Дебин (там мост через Колыму), Ягодное. Почти сразу начинаются перевалы (первый – 100 км от Магадана – Карамкемский). Причём многие с такими интересными названиями, как, например, «Дедушкина лысина», «Яблоневоый». Там резко холодает, мир становится другим: белым, обалденно красивым. Немыслимо красивым!

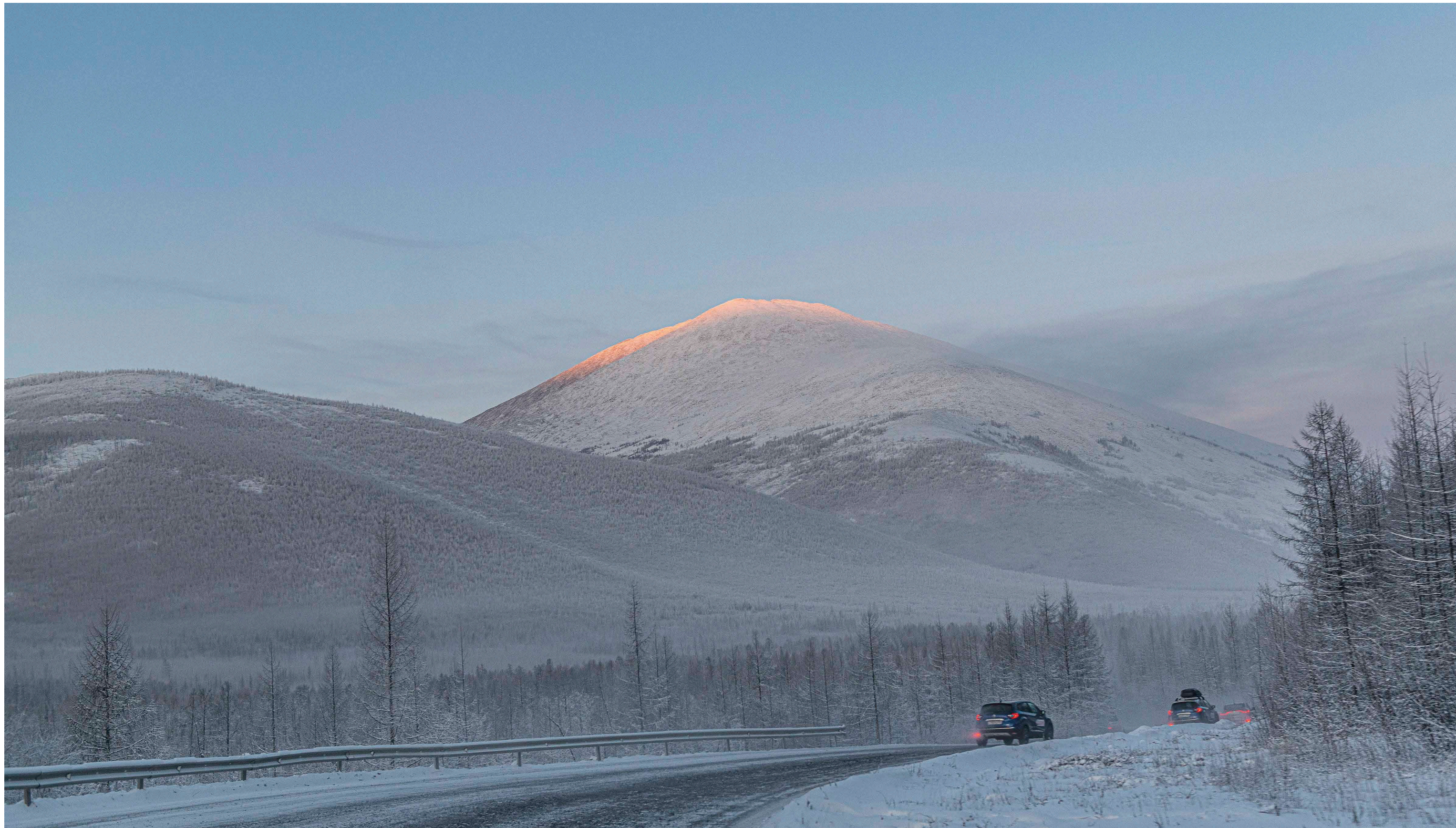
Всё вокруг, все деревья, стволы и ветки, столбы с дорожной разметкой, всё вообще покрыто белым инеем. Едешь 100 километров, 200 километров, триста... Эта снежная сказка заворачивает, ты как будто под гипнозом. Едешь и едешь, смотришь и смотришь, одна нога на автомате (без привлечения головного мозга) поддаёт газку на нужную педаль, а потом и далее другая рука уже тоже на автомате врубает «ручку» на поворотах и скидывает передачи – оттормозиться лучше без причуд... Руки-ноги сами по себе, а мозг глазами смотрит вперёд – а там ай! Как же волшебнo!



Самогипноз и автомедитация сотнями километров. Время перестаёт идти самостоятельно. И требует синхронизации. А мы всё едем и едем, смотрим и смотрим, как вдруг – напекло, перегрело, сил уже больше нет никаких! И на перевалах, на вершинах холмов, в особенно красивых местах – народ просто революционно принуждал остановиться, «повтыкать», сделать фото – ну и удовлетворить прочие естественные потребности.

Не остановиться – невозможно. Всё вокруг было настолько красиво, просто полный восторг! Так мог бы выглядеть рай для любителей криогена и масштабных пространств...

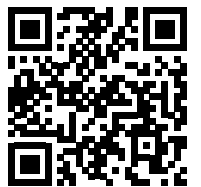




Жалко, что день короткий. Светало где-то в 9 утра, восход солнца был примерно в 9:30, но солнце при этом ещё пряталось за сопками. А закат был примерно в полчетвёртого. День получался слишком ужатым для красивых фото и видео. Особенно для такой невозможно сказочной белой дороги. Впрочем, это только прибавляло происходящему ценности.

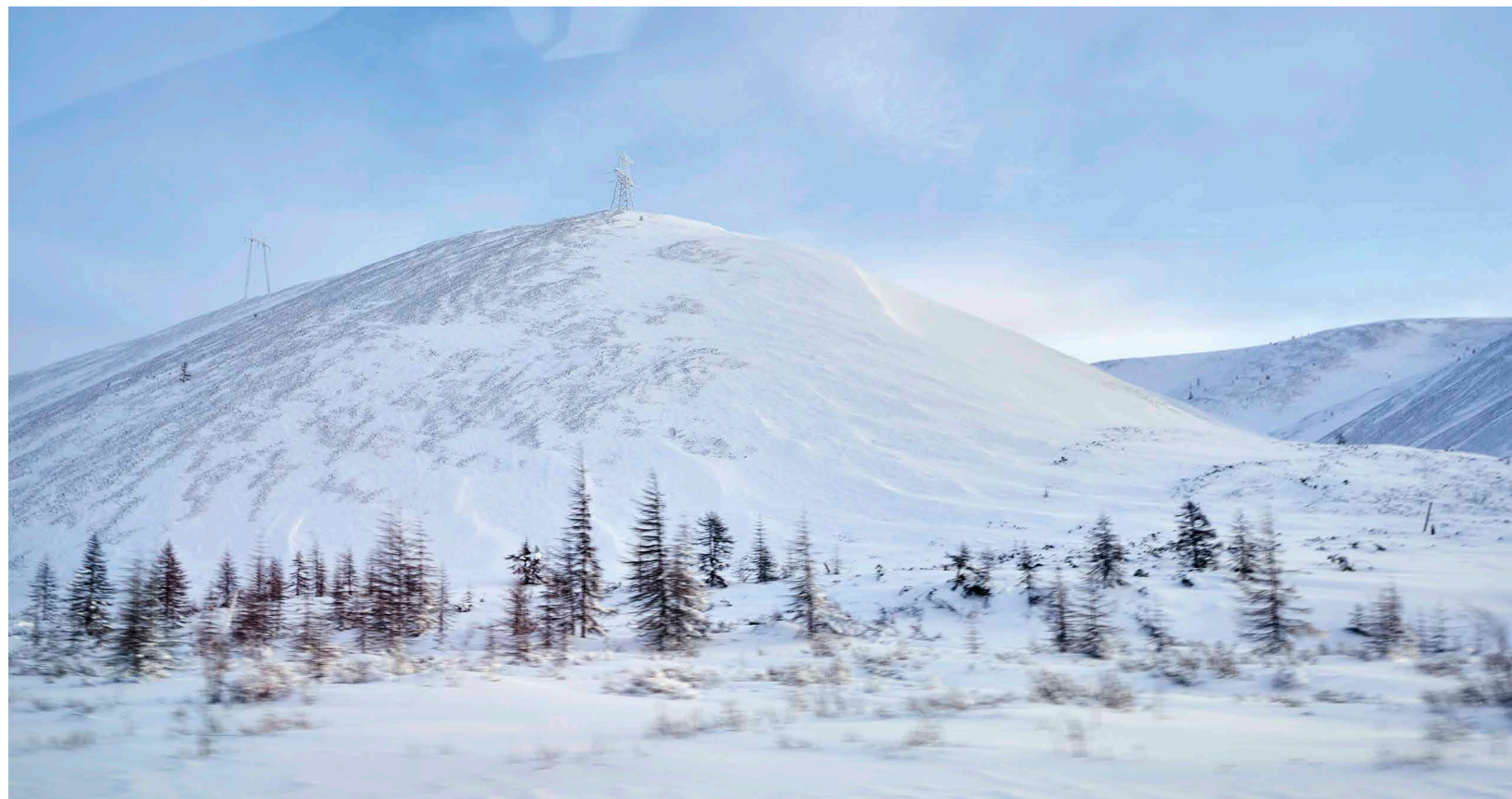
Снежно-замороженный в инее лес разошёлся – долины и сопки вокруг. Другой сеанс медитации... Снежная сказка. Как кто-то добавил: «страшная сказка, от братьев Гримм»...

Видео: зимние дороги Якутии ночью



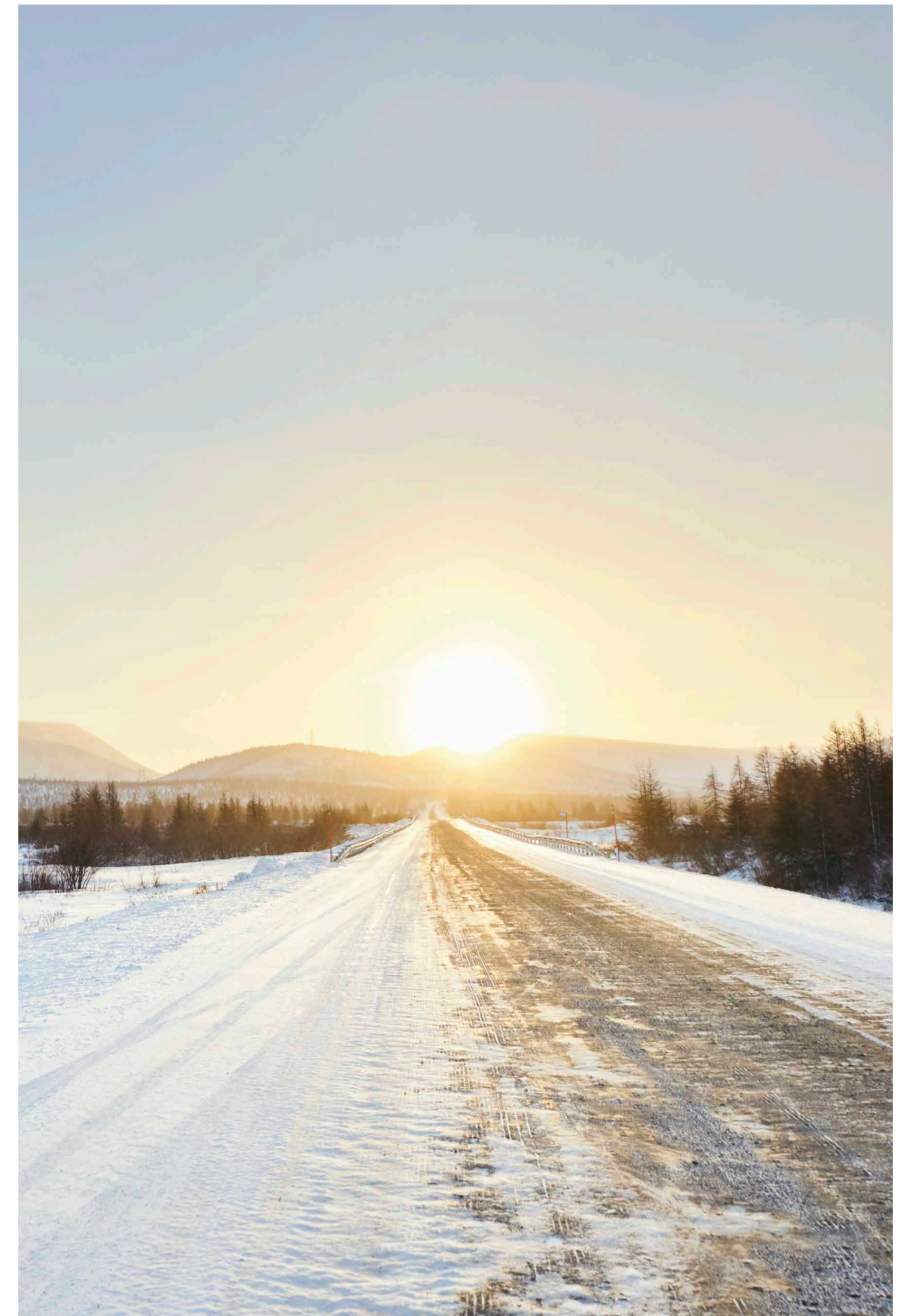
Дорога – пустая во все стороны. Кроме нас
тут никого нет. И вдруг – встреча!





Первая остановка у нас была примерно в 80 километрах от Магадана, в посёлке с необычным названием Палатка. Очевидно предположить, что такое название должно произойти от какой-то палатки с горюче-смазочными материалами и прочим самым необходимым, стоявшей здесь во времена освоения Колымы. Оказалось, что название древнее. Это компиляция местного реликтового гидронима «Паля-Аткан». Вот как!

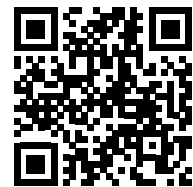
Если от Магадана до Палатки есть какая-то относительная населёнка, то дальше посёлки встречаются всё реже, встречный транспорт практически отсутствует, а забортная температура после пары перевалов уходит за $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ и начинает ползти в сторону $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$. Попадают заброшенные посёлки рядом с отвалами горных пород. Очень много здесь перекопано, десятками и сотнями километров. Золото-золото-золото... Многотонны пород выкопаны, подняты, передвинуты, насыпаны в бесконечное число серых пирамид, успевших зарости нестойким лесом. Ой, как же здесь нещадно прошла индустриальная алчность человек...



Город Сусуман, можно сказать, «золотая столица» Колымы – здесь расположено крупнейшее в области золотодобывающее предприятие. У Сусумана есть город-спутник с не менее выразительным названием – Холодный. Подтверждаю: там действительно прохладнее! Именно там наши машинки перестали сообщать о температуре окружающей среды (меньше -40°C они измерять отказываются), и дальше мы шли по показаниям заборного термометра, приклеенного на лобовое стекло одной из машин. Да, начало холодать... Мы же едем в Якутию!



Сусуман, видео



Сусуманская Станция юных техников, к которой приделана кабина Ил-18



Памятник Татре



Дорога идёт всё дальше на север, деревья покрываются инеем, воздух дубеет. Зброшенные посёлки, прииски. Часа через полтора от Сусумана недалеко от трассы находится город-призрак Кадыкчан. Это был моногород при угольной шахте с населением «на пике» более 5000 человек. В 1996 году на шахте произошёл взрыв, погибли люди, и шахту закрыли. Населению выплатили какие-то компенсации и предложили перебраться в другие места. Однако через 10 лет в городе продолжало жить более 200 человек! Полностью опустел он только в 2010 году. Очень странные ощущения возникают, когда гуляешь по вот таким покинутым населённым пунктам. Сразу вспомнились заброшенные военные базы в бухте Броутона на Курилах (там запросто «Сталкера» можно было снимать) и в бухте Бечевинская на Камчатке. Когда ходишь по таким мёртвым местам, то пусто не только вокруг, но возникает какая-то пустота внутри тебя. Странные места. В таких заброшенных поселениях почему-то хочется либо зажечь какой-то всеильный «огонь жизни», либо же закрыть это от прочих людских глаз, схоронить и не тревожить.



Дальше по трассе – памятник погибшему здесь экипажу, перегонявшему самолёты по аэротрассе Алсиб (Аляска – Сибирь) в 1940-х годах



Школа «Добро пожаловать в мир знаний» – «Эстетика тлена и депрессии» (с)

Какой-то художник решил оживить заброшенные здания и украсил их изображениями людей и животных. Колымский Бэнкси



Удивительной красоты Колымско-Индигирский перевал. Одно из самых красивых мест на всей трассе «Колыма»



Удивление-2. Мы едем по «Колыме», а дураки остаются одни

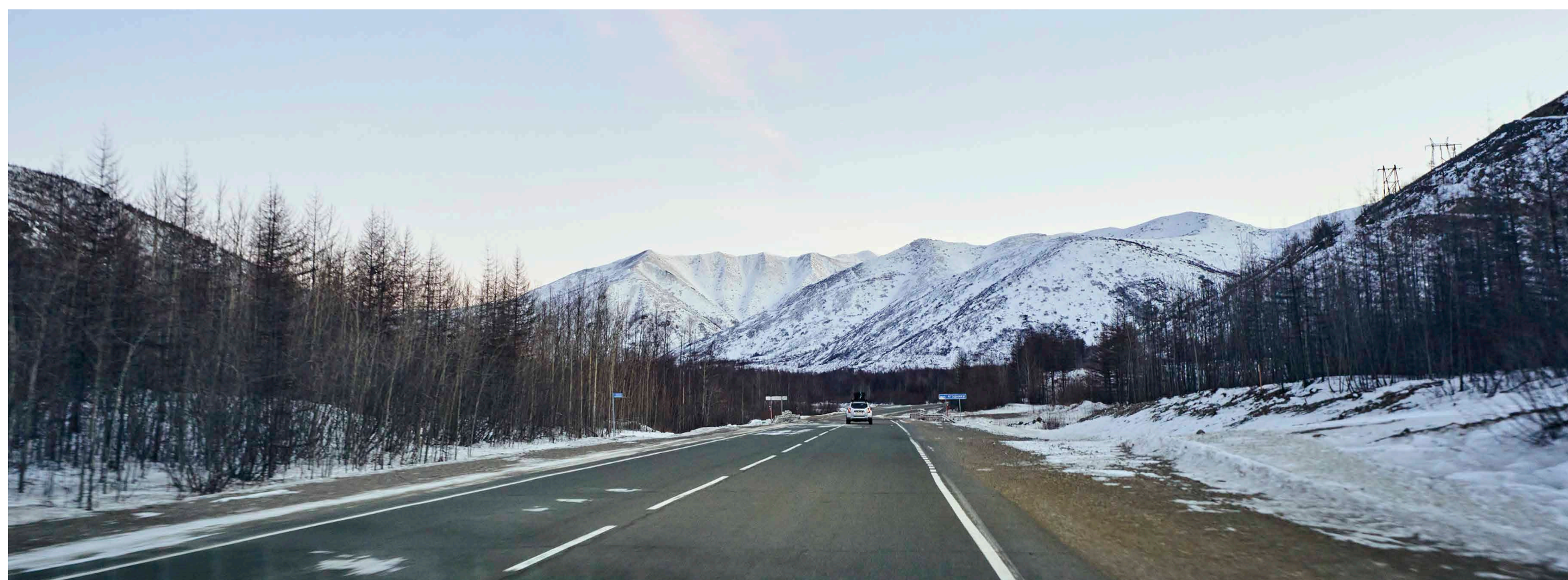
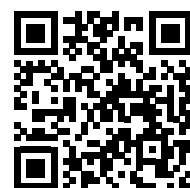
Второе моё личное и абсолютное удивление в этой поездке – качество местных дорог и их обслуживание. Что ожидал увидеть? – очевидно. При таких словах, как «Якутия, Колыма, Магадан», нормальному евро-москвомозгу должна представиться абсолютно безжалостная картинка. Рисую её словами: много-тысяче-километровые пространства совершенно убитых дорог, с колейностью по пояс, ямами посередине и канавами поперёк, с застрявшими в глубоких дерьмищах несчастными машинками, безнадёжно ждущими помощи... Действительность не оправдала моих надежд. Вся дорога ровная, ухоженная, снег почищен – и никого вокруг. Фантастика... Хотите фантастику воочию, а не в книжках? Получайте! Это трасса «Колыма». От Якутска до Магадана. Ямы и канавы с колдобинами? А нет у нас такого материала. От главных городов (Магадан, Якутск) примерно на 100 километров – ровный хороший асфальт. С разметкой, знаками и отбойниками где надо.

С пунктами экстренной связи и жизнеобеспечения на наиболее пустынных перегонах. В небольших городах по ходу следования – тоже асфальт, но чуть поменьше и похуже.

Итого практически вся трасса «Колыма» (2000+ километров в экстремальных климатических условиях) – хорошо устроенная, зимой прочищенная, добротная ровная дорога. На вопрос «как они это делают?» ответ дать не могу, сам удивляюсь.

Согласно известному стереотипу, «в России две беды: дураки и дороги». Так вот, уверяю вас всех. Судя по моим колымским (и дальнейшим) впечатлениям – у России очень скоро останется только одна беда. И это не дороги...

8 часов от Магадана до Сусумана
на видеорегистраторе

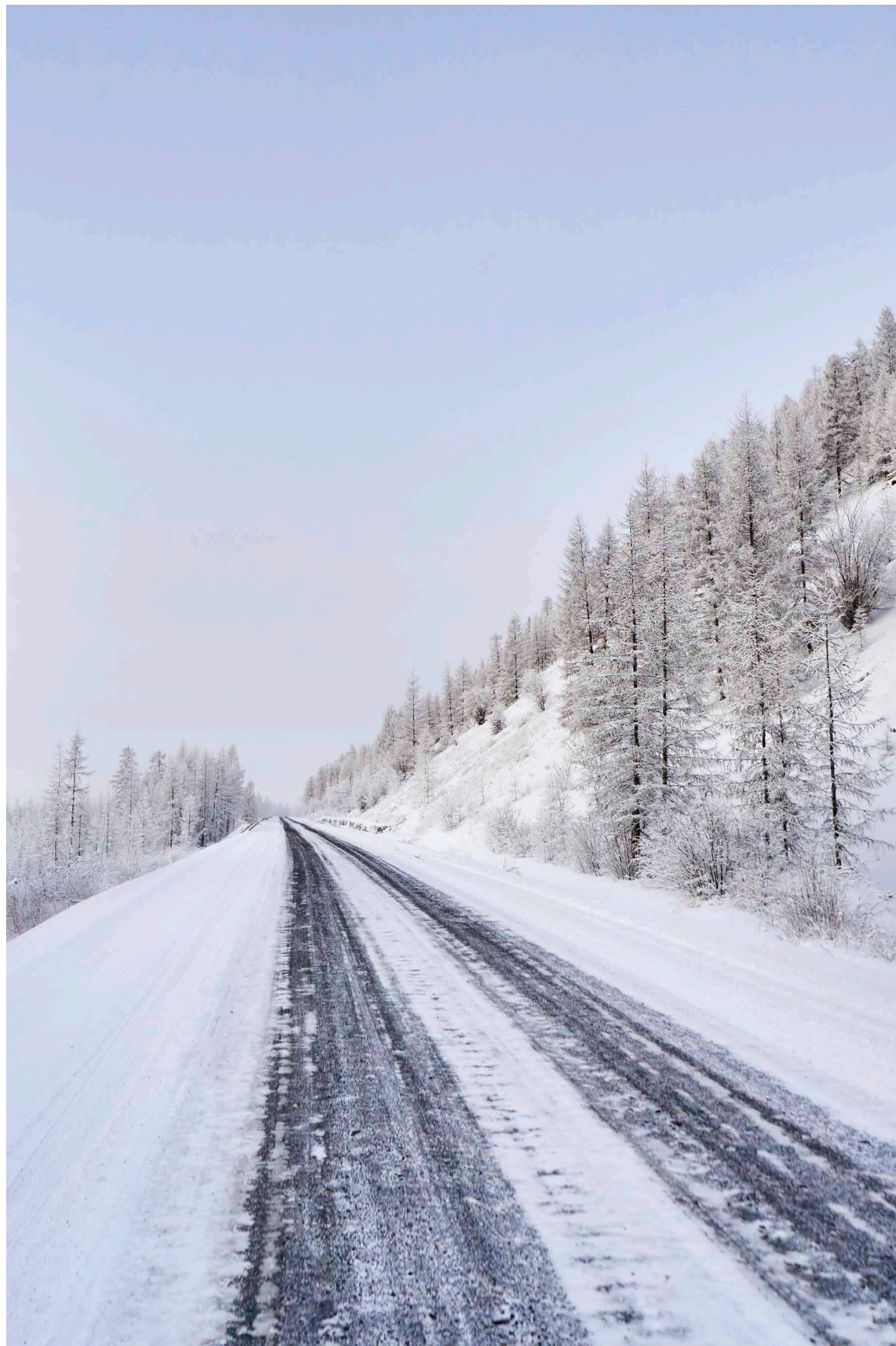




Конечно, дорога была не всегда относительно ровной, случалась и «гребёнка», участки... «пониженной комфортности», да и колдобины иногда били по подвеске – но это было исключение, а не правило. И что радует – там везде либо идёт ремонт дороги (вернее, строительство новой дороги), либо завозят кучи разного материала в тех же целях.

В других же местах дорога была абсолютно ровная, прямая и с нежными изгибами, забавные дорожные названия периодически щекотали сознание – всё это совершенно волшебно! В белой сказке окружающего мира... Кстати, когда мы «ушли за -50°C », подвеска у машинок отказалась выполнять свою работу по объективным причинам. Она одеревенела настолько, что буквально «своей задницей» мы ощущали каждый камешек на дороге. И задница может подтвердить высокое качество дорожного покрытия.

Однако все мои рассказы справедливы только для зимнего путешествия. Летом будет всё иначе: жарко, пыль, комары, мошка. Дорога лишь частично асфальтированная, основную часть пути придётся ехать по весьма острой скальной щебёнке, которая будет резать летнюю резину. Зимой камни вмерзают в лёд, да плюс присыпаны снегом. К тому же весной и осенью проехать «насквозь» эту дорогу нельзя, потому что через реку Алдан в районе посёлка Хандыга просто нет моста. Реку пересекают либо по льду зимой, либо на пароме по воде. А весной и осенью во время ледохода и ледостава форсировать реку невозможно, и добраться из Якутска в Магадан по грунту – никак.



В какой-то момент по рации возникла следующая дискуссия: а не поехать ли нам на круиз-контроле? Дорога ровная, прямая, зачем мы педали топчем? Давайте круизнём, однако! Предлагали идти 80 или 90 км/ч (быстрее нельзя, подвеска при -50°C рискует отвалиться). Однако предложение отклонилось практически сразу: нас на полном ходу обогнала «бочка» (цистерна), которая шла, наверное, 110–120 км/ч.





И о машинах...

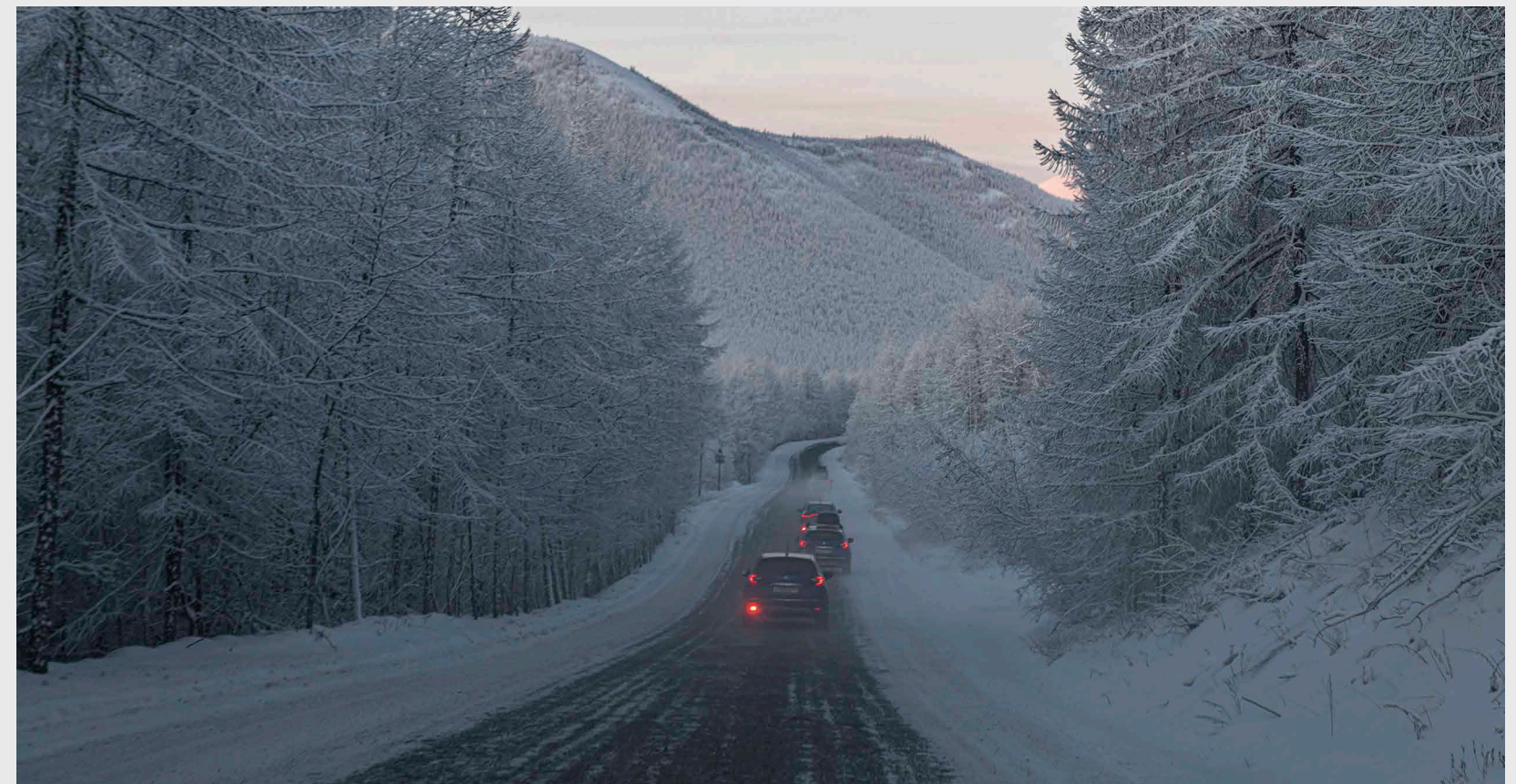
Строители колымских дорог в недоброжелательных ландшафтах и лютном климате наверняка даже не думали о том, что в двухтысячных по их дорогам поедут не только караваны в важногосударственных целях, но и просто «гражданские туристы» ради удовлетворения собственного любопытства и прочего увеселения.

На каких машинках мы ехали и как их готовили? Путешествие от Магадана до Якутска (а потом и до Читы) мы проехали на «Рено». Две «Арканы», два «Каптюра» и один «Дастер».

Автомобили абсолютно штатные, с российских конвейеров, то есть made in Russia (собранные на московском заводе «Автофрамос»).

Почему именно «Рено»? Автопробег у нас был не совсем обычный и весьма удалённый... Вернее, самый удалённый из всех возможно удалённых, а спохватились мы довольно поздно. Договариваться о транспорте для такого мероприятия нужно как минимум за год. Возможность и смелость помочь нам в решении этой задачки (а заодно получить немалый пиар для своих изделий) оказались только у российского представительства «Рено». За что ему отдельный «ку три раза» и мерси!

Видео: как готовить машины к якутским морозам



Как автомобили готовили к экстремальному пробегу? Да особо ничего и не делали. Утепили переднюю часть и подкапотное пространство, чтобы в двигатель не попадал с улицы холодный воздух. Для этого закрыли радиатор (как это делают все на северах), а на двигатель и всё остальное под капотом положили тёплое одеяло.

В двигатель залили арктическое масло Castrol 0W-40, не замерзающее при самых экстремальных температурах. Соответственно, заменили все остальные жидкости, включая тормозуху и омывайку. Немного проклеили лобовое стекло по контуру для того, чтобы встречный поток воздуха не «прожимал» холод в салон машины. Наклеили вторые пластиковые боковые стёкла, чтобы окна не покрывались инеем и у нас и наших фото- и видеопринадлежностей была хорошая видимость по сторонам. Ну разной необходимой поклажи прихватили: по канистре с топливом в каждой машине, сухой паёк в багажнике, на капитанском авто «люстра» в обе стороны, да плюс к штатным ещё три запасных колеса везли. Всё. Всей автомобильной частью занималась московская компания «Авторазум», за что ей ещё одно отдельное спасибо.

По результатам автопробега могу авторитетно заявить: опробованные «Рено» выдержали испытание практически без проблем! У машинок достойная комплектация для колымских лютых холодов: подогрев лобового стекла, руля и всех сидений. Колымское топливо потреблялось на ура и без последствий.

Единственное, о чём хочу предупредить: при зашкваре в $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$ и ниже обогрев лобового стекла был совершенно незаметен, а в некоторых машинках (особенно в дизельном «Дастере») было весьма зябко.

Штатный обогрев не справлялся, а установить дополнительную печку мы не додумались.

Впрочем, когда мы уехали оттуда «на юг» в сторону Читы и Транссиба, где было $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ и теплее, это перестало быть проблемой.

На машинках мы ехали не слишком быстро, обычно 70–90 км/ч, чтобы подвеску не поломать. Если машинка стояла на морозе (мы заправлялись, обедали, делали прочие остановки), то некоторое время ехали совсем не спеша, дабы дать подвеске и другим агрегатам «протрястись». На парковке машинки ставили всегда «мордой» прямо на выезд», чтобы замёрзшие вусмерть рычажки и стойки не сломать. Крутить руль до упора было запрещено. Ночевали же машинки категорически только в тёплых гаражах.

Связь участники автопробега держали по рации. О крутом повороте первый предупреждал остальных, поскольку те шли в снежном вихре, который этот первый и создавал. Тем более что у него на крыше ехал багажник с огромным чемоданом, стопкой запасных колёс и мощной светодиодной «люстрой». Само собой, приходилось отставать. Ну и задняя противотуманка была включена обязательно! А вдруг встреча с тучей снега? Или обгон фуры или бочки с непроглядным шлейфом выхлопа и пургой?





Посёлок Усть-Нера – это ровно середина трассы «Колыма» – находится уже в Республике Саха (Якутия). А примерно в 40 километрах от него в сторону Якутска мы проезжали одно из красивейших мест на трассе «Колыма» – Ольчанский перевал. Удивительное место! Сопки во все стороны, весь мир выморозило...

Столб «1111 км» – такое пропустить никак невозможно





И об оленях! Если есть желание покататься на упряжках и посмотреть на жизнь оленеводов вблизи – всё здесь. Олени – вполне себе милые создания. Для местных жителей это и транспорт, и еда, и одежда, и бизнес, и туристам на потеху. Живут оленеводы в таких брезентовых палатках. Вроде бы палатки удобней традиционных чумов. Топится печка, недалеко стоит дизель-генератор, у отца семейства в кармане какой-то смартфон, а из палатки младший наследник выглядывает. А старшие наследники уже помогают стадом управлять и по хозяйству. Вот такая идиллия... в -50. Красота вокруг! Хотя по мне, на работу всё же лучше в тёплый офис ходить.



На север от трассы «Колыма» отходят и другие разные дорожки...



Зимняя дорога на Оймякон

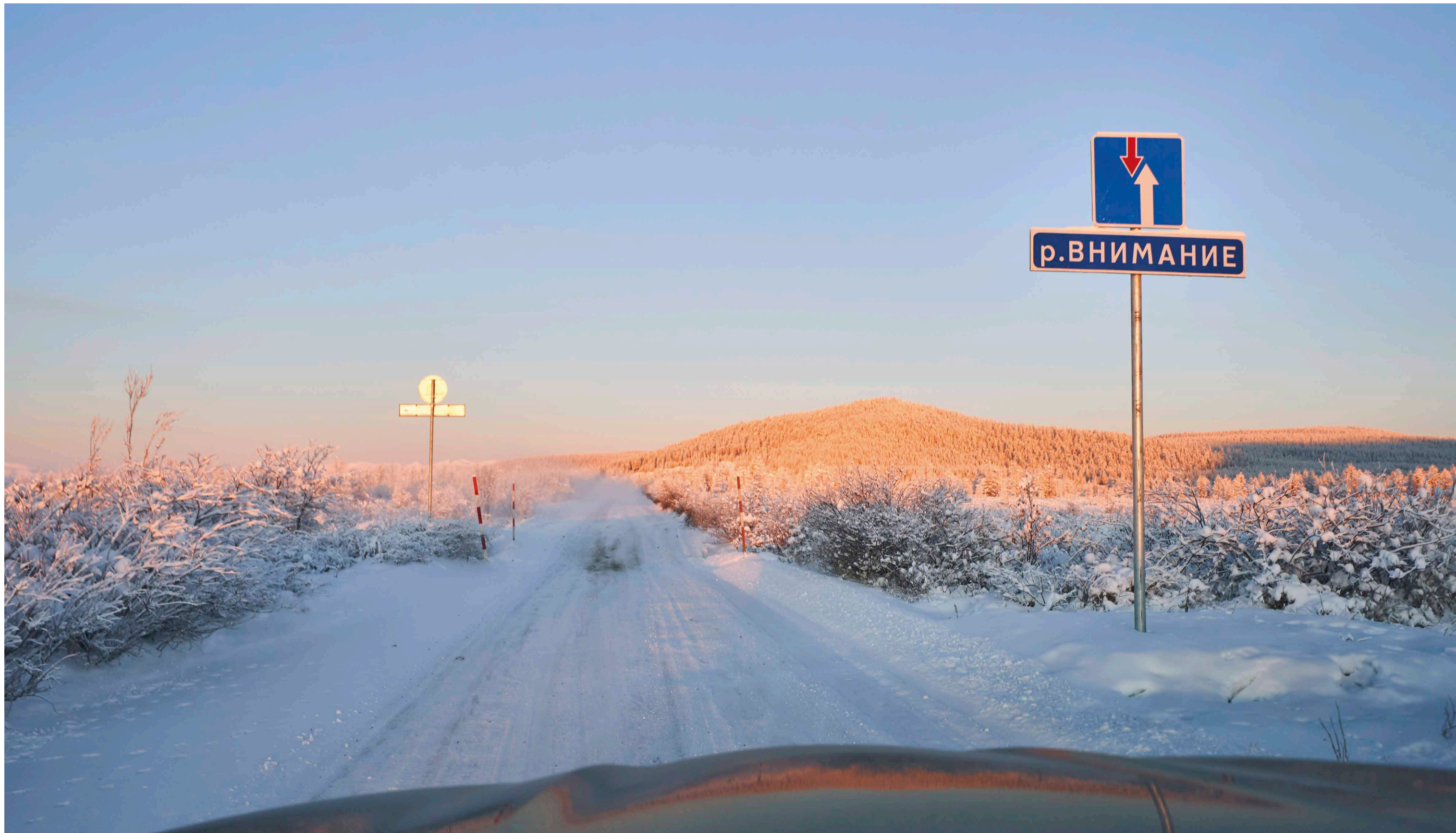
Пора уже переходить к главному блюду, ради которого была затеяна вся эта поездка из Магадана в Якутск. Поворачиваем налево по направлению Томтор – Оймякон.

Дорожка узенькая, но снег убран, ям значительных нет, через речки и ручьи везде мосты, встречного и попутного транспорта в первый день обнаружено совсем немного (две или три машины), по дороге обратно вообще никого не встретили.

Как мы уже все привыкли, красота видов вдоль и вокруг дороги зашкаливает и завораживает. Почищено, ровненько, знаки расставлены. Километровые столбы тоже имеются (не все, но достаточно).







Видео: зимняя дорога на Оймякон



Тот самый Оймякон: записки очевидца

Итак, мы приехали в Оймякон. Легендарное место. Небольшой посёлок, затерянный глубоко в дальневосточной сибирской тайге. Однако посёлок вполне себе живой: население 400–500 человек, добротные деревянные избы, центральное отопление (да! в якутской глубинке!), трубы дымят, электричество бесперебойное, спутниковое телевидение и интернет в наличии.

Климат исключительно жёсткий. Минимальная официально зафиксированная здесь температура – чуть ниже -65°C , максимальный известный рекорд – почти $+35^{\circ}\text{C}$. Итого разница между самым лютым холодом и максимальной жарой более 100 градусов! О, как бывает (если вы про это до сих пор не знали)!



Оймякон поздним вечером, как только мы туда доехали

Несколько слов о хозяйке дома, в котором ночуют туристы. Зовут её Тамара Егоровна, и это не просто «местная семья сдаёт дом недорого». Как оказалось, это именно она придумала и реализовала туристический маршрут в Оймякон. Именно благодаря ей здесь побывали тысячи туристов. Плюс к тому она краевед, автор нескольких книг о Якутии, учредитель местного краеведческого музея, да к тому же в 2018 году стала победительницей всероссийского конкурса деловых женщин. О как! Есть женщины в якутских селеньях.

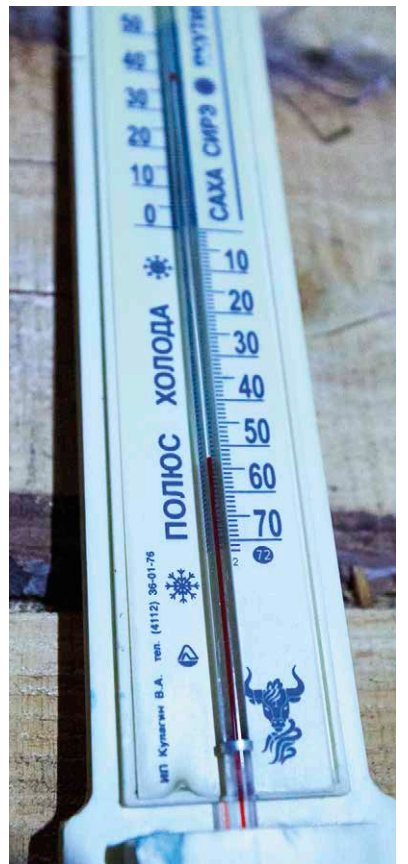
Гостевой домик, в котором мы жили, свеженький, тёплый. Кстати, это была единственная в путешествии ночёвка с холодным и тёмным туалетом на улице, плюс не было ни душа, ни бани. Но денёк перетерпеть – не проблема. Зато внутри тепло, кроватей хватило на всех, а ужин был просто великолепный.





Пейзажи вокруг...

Утренний термометр как бы намекает, что пора начинать зимние развлечения





Одеваться теплее!

Термометр на улице полез в сторону минус пятидесяти пяти. И это означает, что надо идти гулять! Как это – гулять в такой мороз? На теле – тёплая термуха, да не одна, плюс ещё флиска. Хорошая тёплая куртка (или тонкий пуховик, а сверху толстый), тёплые штаны, утеплённые ботинки или сапоги, а лучше унты. Пара варежек (верхние толстые – чтобы не мёрзнуть, внутренние тонкие – если нужно что-то сделать пальцами, например кнопку на фотике нажать). Само собой, шапка+капюшон, дышать через толстую тряпочку-бафф или шарф.

Вся остальная открытая кожа должна быть помазана специальным кремом, губы в гигиенической помаде. На руках тот же многослойный подход: сначала лёгкие перчатки, опционально с тактильно чувствительными пальчиками для оперирования тачскринами, а сверху тёплые рукавицы. По желанию можно добавить ещё один промежуточный слой.

И несмотря на эти утепления – всё равно потихоньку вымерзаешь. Вроде одет по полной программе, вроде совершенно не холодно, но стужа постепенно как-то высасывает из тебя тепло. Становится зябко, голова немного тупеет, потом лень двигаться. Читал об этом в разных книжках про арктических героев, теперь почувствовал на себе. Короче, знаете, чем отличается -50°C мороза от -20°C ? Тем же самым, чем -20°C отличается от $+10^{\circ}\text{C}$, вот!



Погоуляли, задубели – значит, пора домой! А термометр тем временем ещё немного опустился... Ночью вроде бы холод добрался до -62°C , но этот момент мы проспали. Самая низкая температура, которую нам «повезло» прочувствовать, – это -58°C , дело было уже на старом колымском тракте, километрах в ста от Оймякона.



Секреты фотографирования

Само собой, перед поездкой мы изучили советы бывалых профессионалов с длительным опытом работы на морозе. Правила простые: держать батарейки в тепле, не вносить технику с мороза в тёплое помещение – запотеет и может помереть от чрезмерной влаги. Нагревать камеру следует постепенно, например положив её в рюкзак, который тоже был на морозе. Ещё советуют следить, чтобы камера не покрывалась инеем, – от этого ей может стать совсем нехорошо.

Все советы правильные, однако когда температура уходит за минус пятьдесят, они становятся бесполезными. На таком дубаке батарейка не успевает разрядиться, камера замерзает напрочь и отказывается делать снимки уже через 15–20 минут!

Вот почему, наверное, фоток из Оймякона в интернетах в целом непропорционально мало – фото- и видеокамеры дохнут практически сразу – и всё... Про умнофоны я вообще молчу: время их жизни ещё короче, да и руки можно поморозить.

Короче, что делать – непонятно. Или тащить с собой три-четыре одинаковые «тушки» и давать им отогреваться в машине, или же искать толстый чехол – и лучше с обогревателем!





Оймяконские аттракционы

Главное развлечение туристов в Оймяконе: налить в кружку кипятка и красивым широким жестом пустить его веером над головой. Кипяток тут же замерзает, превращается в ледяной пар и мелкие ледышки.

Есть и такое популярное здесь занятие: забивать гвозди замороженным бананом. Увы, взять с собой гвоздей мы не догадались. Оставлено на следующий раз.

Ещё одно развлечение великовозрастных детишек: залить какой-нибудь доширак кипятком, воткнуть в него вилку, приподнять макароны – и секунд через 30 получается композиция «человек-невидимка ест доширак».

На таких морозах многие материалы начинают вести себя иначе. Фрукты превращаются в железобетон, железо становится хрупким, синтетические ткани – жёсткими и хрустят. И снег под ногами тоже хрустит, и чем холодней – тем громче.

Видео: оймяконские увеселения





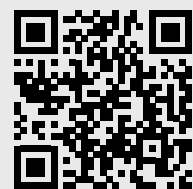
Оймяконские купальни

На одном из рукавов Индигирки есть незамерзающие ключи! Вода здесь жидкая даже в самые лютые морозы. Недаром слово «оймякон» переводится как «незамерзающая вода».

Купаться тут – весьма экстремальное мероприятие... Хотя у палатки нас уже ждут. За скромные 5000 руб. желающим крио-гидро-экстрима ставят тёплую палатку с печкой, в которой можно переодеться и согреться после погружения.

Если посмотреть на разницу температур, то на улице было что-то вроде -55°C , температура воды в Индигирке $+4^{\circ}\text{C}$, то есть контраст тепла этих субстанций примерно 60 градусов. Так интересненько я ещё нигде и никогда не делал!

Видео: как мы купались в Индигирке



Скульптура
«Замерзшие купальщицы»



В Якутии (и в Оймяконе) разводят очень интересную породу лошадей – якутская лошадь. Они коренастые, чуть поменьше привычных нам лошадей и – главное! – покрыты густой шерстью. А как иначе? Пугливы, незнакомых людей к себе не подпускают.





Как мы ходили греться к якутскому Деду Морозу

В селе Томтор, которое находится примерно в 40 километрах от Оймякона, был такой же лютый холод, но жильё оказалось покомфортней и с баней. Там мы посетили старую штольню в горе Эбе-Хая, что в километре от Томтора, – ещё одна просто снежная сказка! Объект называется «Ледовая резиденция Чысхаана – хранителя холода». Хотя на самом деле в штольне было около -10°C , что на 40 градусов теплее внешней среды. Что добывали в этой штольне, мне неизвестно. Разные источники рисуют свои картины происхождения и дальнейшего использования сего образования.

Однако в начале 2000-х годов местное население всерьёз взялось за прокачку туристической привлекательности района и оборудовало здесь необычную достопримечательность. На протяжении примерно 100 метров (+ответвления) и стены, и потолок, и пол покрыты инеем, причём довольно толстым слоем. Чем ближе к выходу, тем гуще и живописнее. Красивенько всё подсвечено, не хватает только лёгкой музыки, соответствующей этому антуражу (как, например, в пещере Джейта в Ливане). Просто замечательное место! И кристаллы воды различных размеров и форм. В общем, будете в Томторе – не пропустите! Но нужно заранее договариваться, поскольку туристов здесь немного, пещеру открывают в назначенное время.

Видео: в гостях у якутского Деда Мороза





Колымские удобства: ушатано, но вполне съедобно!

Как мы питались в течение автопробега? По-разному случалось. Где-то стол ломился (как в Оймяконе), где-то было поскромней. Однажды (в Сусумане) пришлось самим сосиски варить и дошираки заваривать, поскольку завтраки в местной гостинице не предусматривались ни в каком виде. В Хандыге жили на съёмных квартирах, но там хоть кухни были и можно было нормальные завтраки-ужины мастерить. По дороге обедали в придорожных кафешках вполне приемлемой комфортности.

«Вполне приемлемой» относительно окружающей реальности – ведь мы находились в мире весьма суровых условий. Качество и разнообразие предлагаемой еды... мягко говоря, не курортное, но вполне съедобно и без последствий. Это понятно, поскольку в таких кафешках кормятся дальнбойщики, а их кормить некачественными блюдами небезопасно – они же вернутся! В некоторых кафешках даже туалет свой есть, причём внутри, в тепле, а не на улице.





Наверное, самая известная кафешка (и здесь же заправка) на всей трассе – это «Куба». Даже не выходя из машины, видя совершенно загаженную территорию вокруг, начинаешь понимать, что местечко это непростое, злачное... Кстати, «Куба» никакого отношения к Карибам не имеет (кроме картинки на фасаде с морем и пальмами). Название это, скорее всего, скомпилировалось от реки Кюбюме. В целом место не слишком приветливое. Внутри сарайчика толкотня и очередь – время обеда! Однако, сюрприз! – останавливаются здесь вообще все проходящие машины. «Почему?» – спросите вы. Почему у такого гадюшника столь большая популярность? Да всё очевидно! Просто до ближайшей кафешки и заправки в одну сторону 250 километров (до Горячего Ключа), в другую сторону 240 километров (Усть-Нера). Вот и весь секрет! Причём появление более комфортабельного заведения маловероятно: оно будет очевидно дорожке и проиграет в конкурентной борьбе.

Туалет, похоже, стоит здесь ещё со времени строительства трассы. Кстати, он не просто действующий. Он здесь единственный! (Напоминаю, что на улице минус пятьдесят!)

Теперь следует раскрыть тему заправок. Давно я не видел таких колонок... Но на качество топлива мы не жаловались. Наверное, при местных холодах разницу в качестве не ощущаешь. Главное, чтобы машина ехала. Да и ситуация здесь, как и с едой: заправишь дальнобойщикам неправильную горючку – вернутся и объяснят, зачем это не надо было делать. Как вы догадываетесь, заправляться в такой лютый холод надо быстро и технично, с минимальным контактом с уличной атмосферой и сопутствующими потерями тепла. Поэтому процесс заправки у нас был отработан и выглядел следующим образом.

Машины выстраиваются в ряд перед колонкой, лидер и финансовый директор экспедиции заказывают и оплачивают заранее вычисленное количество топлива, водители из салона открывают люки баков, один доброволец становится на вахту у пистолета и отгружает каждому сколько влезет, по горлышко. Заправленная машина проезжает вперёд, освобождая место следующей, итерация повторяется.

Самая тяжёлая работа у добровольца. На колымских колонках не было обнаружено фиксации рычага топливозаправочного пистолета, так что его приходилось крепко держать ручками в течение всей заправки. Руки задубели мгновенно, и никакие слоиперчаток-рукавиц не помогли. В машину доброволец возвращался в сильно замёрзшем состоянии и потом несколько минут держался за руль с подогревом.





Завершает бытовую тему краткий отчёт по местным гостиницам по состоянию на январь 2021 года. Главное, что стоит знать: спальник брать не нужно, везде были кровати в тёплых помещениях, с бельём и одеялами. В Сусумане и Усть-Нере гостиницы были в панельных домах, в Хандыге жили на съёмной квартире в стареньком трёхэтажном покосившемся деревянном домике. В розетку было воткнуто что-то вроде фумитокса. «Какие зимой комары?» – удивились мы и выдернули устройство. Оказалось, что это отпугиватель мышей, и какая-то счастливая мышь (а может быть, даже не одна) хорошенько обгрызла буханку хлеба, неосторожно оставленную на столе...

Но в целом всё нормально, тепло, не грязно. Можно даже сказать, что вполне чисто и прилично, но оно здесь всё какое-то ушатанное, «уставшее» и требует ремонта. Но (и это главное!) тепло! И горячая вода из крана идёт без перебоев вне зависимости от «заборной температуры». Короче, не пугайтесь арктических трудностей, здесь нормально! Относительно окружающего мира – вполне комфортно.





«Яна – Индигирка – Колыма. Здесь вся округа – бывшая тюрьма», –

это чуть исправленная цитата из песни Владимира Туриянского, которая вполне подходит под продолжение рассказа.

Одним из «якорных» населённых пунктов по пути автопробега Магадан – Москва была Хандыга. Здесь мы провели две ночи, отсюда совершили бросок на трассу «Яна».

Цель нашей радиальной автовылазки – случайно сохранившиеся до сих дней развалины одного из лагерей системы ГУЛАГ. Печальная страница истории нашей страны... Непростительно жёсткая, запредельно мрачная страница, и не одна.



В Магаданской области Якутии лагерей «архипелага ГУЛАГа» было множество, но найти их остатки очень сложно. С тех давних и недобрых лет до наших дней почти ничего не дожило. Но примерно в 140 километрах по дороге «Яна» в сторону зимника до Верхоянска каким-то образом застыл во времени одинокий барак.





Сей поклонный крест
установлен строителями
автодороги «Яня» Дяльстрой
ККВД СССР и Янстрой
в 1948–1956 гг.
48 дорожниками ООО группа
компаний «Глобал».
Ноябрь 2017 г.



Это часть нашей истории, и её нужно знать и помнить. А если есть возможность посмотреть своими глазами, то нужно ехать и смотреть. Одно дело читать «Колымские рассказы» Шаламова в тёплом доме, а ходить здесь на 50-градусном морозе и самому ощущать местную стужу – это совсем другое.

Жили заключённые примерно в таких условиях: зимой температура -50°C и ниже, летом тепло, но комариная жуть и туманы мошки, плюс прочие «особенности» лагерного быта тех времён. Вокруг барака – два ряда колючей проволоки. Непонятно, зачем эта колючка – куда отсюда бежать? В соседний лагерь?? Сохранилась вышка охранника. Лагерь расположен в таком месте, в распадке, где зимой солнца не бывает в принципе никогда. Да-да, заключённые солнце зимой видели только на вершинах окрестных сопок! Сохранились, судя по всему, остатки печки. Шло строительство дороги, и, видимо, нужно было обжигать какие-то материалы. Этому барaku, вышке, заборам с колючкой, наверное, лет 70–80. Сооружения почему-то были оставлены как есть, законсервировались в местных суровых условиях.

Других остатков ГУЛАГа мы по дороге не видели, да и неизвестно нам ничего про их координаты. Но и этой «экскурсии» было более чем достаточно. Сложно представить, как в таких условиях жили и как-то выживали люди... Многие причём ни за что, по липовым и/или политическим статьям. Но как бы нам ни было некомфортно, повторюсь: это часть нашей истории, её нужно знать и помнить. После такой поездки некоторое время чуть иначе смотришь на окружающий тебя бескрайний зимний мир...

«А я приехал в Магадан – снимите шляпу!»

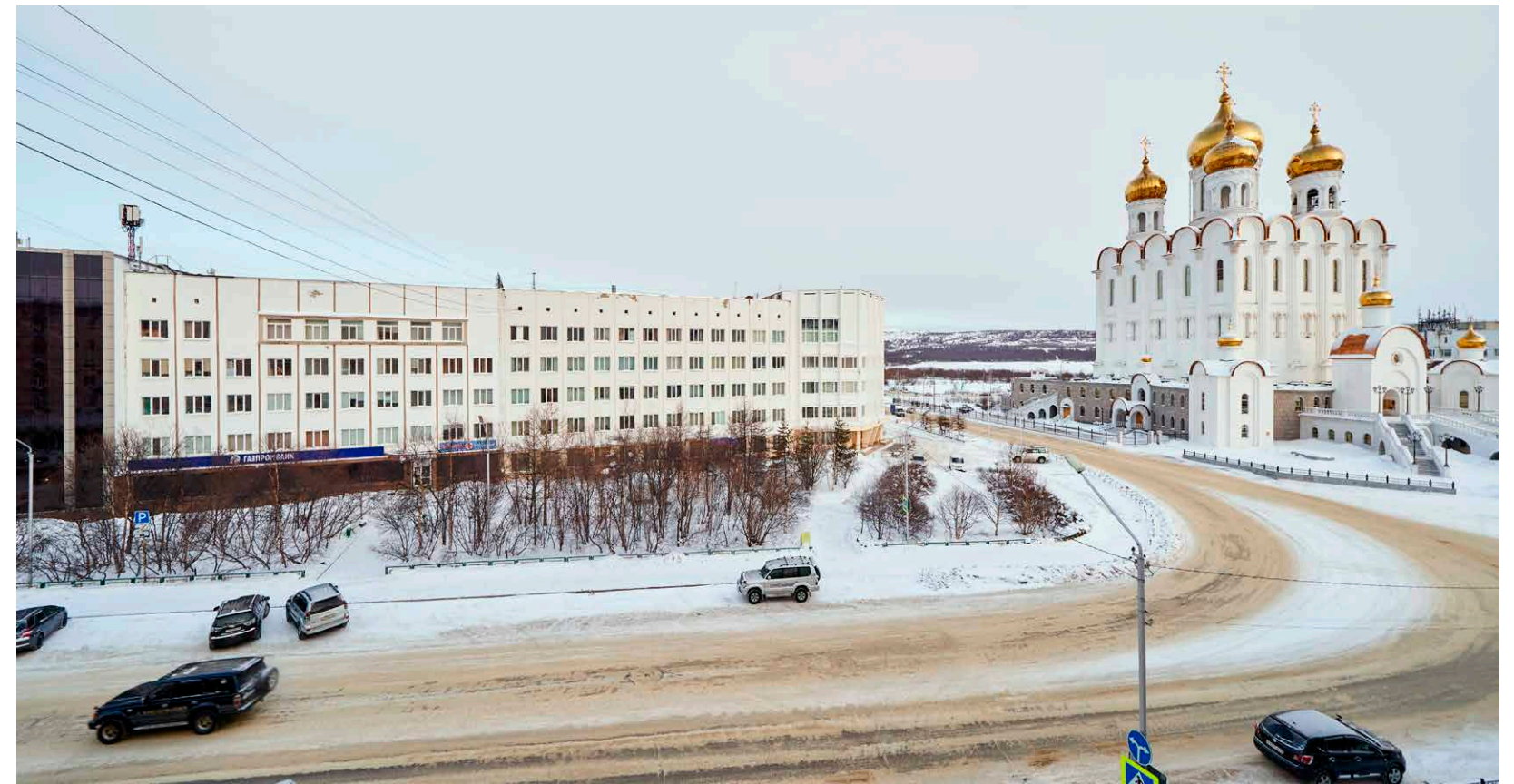
(почти В. Высоцкий)

Настало время рассказать о городе, с которого мы начинали наше автопутешествие по трассе «Колыма». Что такое Магадан для подавляющего большинства из нас, которые даже на фотографиях его никогда не видели? Подозреваю, что представление довольно мутное, этакая дальне-северо-восточная Терра Инкогнита, наполненная киношно-книжными стереотипами.

На самом деле всё не настолько мрачно. Лететь из Москвы не слишком далеко, всего 7 часов. Город, особенно его центральные улицы, производит вполне нормальное впечатление. Ожидались менее радостные картинки. Центральная улица, вернее проспект, – Ленина (что неудивительно) выглядит вполне уверенно. Да и внутри во дворах, например, напротив нашего отеля, всё было отремонтировано и покрашено, детский сад посередине.

В городе есть парк (погулять не успелось), скверы, пешеходная улица (вдоль которой стояли десятки ледяных скульптур). Дороги под снегом, домики вокруг (большинство) отремонтированы и свежестроены. В целом – вполне яркий, живой город. Что характерно, численность населения стабилизировалась и в последние годы балансирует на уровне примерно около 90+ тысяч.





Магадан, нелёгкая история. Золотая лихорадка по-советски

Магадан появился благодаря... золоту! Нашли – и понеслось-поехало. Сначала, вроде бы, просто палаточный/временный лагерь, потом порт, жильё, дороги, прочая инфраструктура – город! Но чтобы построить всю эту роскошную панораму, да в местах столь отдалённых и весьма некомфортных для проживания – нужна сильная мотивация и воодушевлённая рабочая сила. Причём в достаточных объёмах. «Золотая лихорадка» по-советски. По-коммунистически. Ударно, не щадя.

Про то, как и чем добывали золото, сколько его было и сколько в результате добыли, а также как работали и выживали заключённые в местных жёстких условиях, можно узнать в областном краеведческом музее. Здесь же изображён способ строительства автодорог в условиях вечной мерзлоты. Обычные технологии здесь не работают от слова совсем – через некоторое очень короткое время такие дороги мерзлота вспучивает и рвёт на части. Поэтому – обратите внимание – первым слоем укладывали подстилку из деревьев.

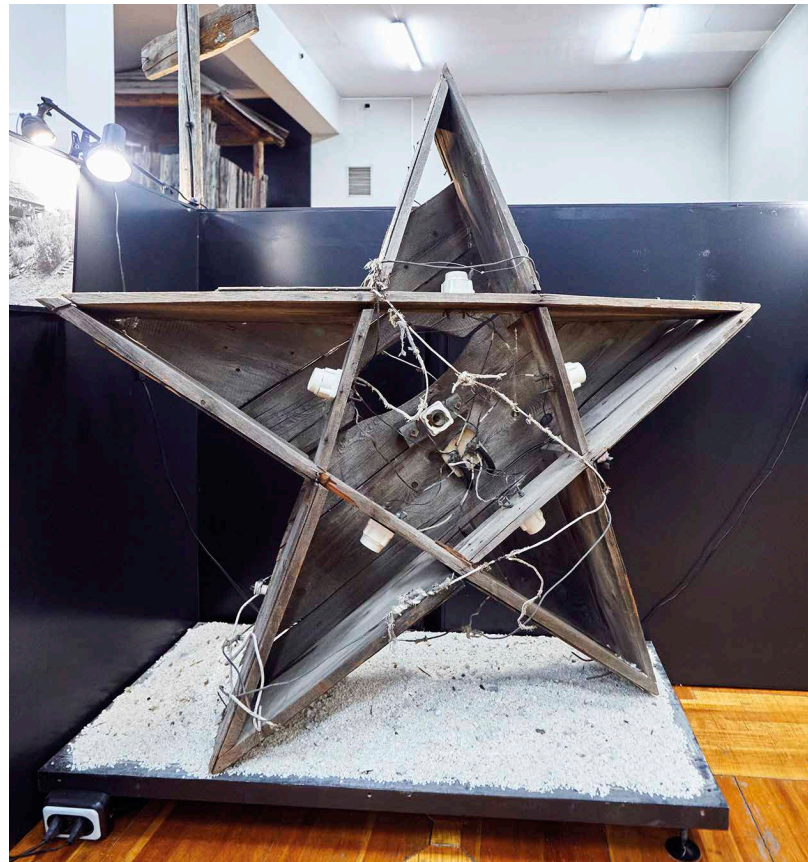


НА НОВОМ УЧАСТКЕ

СВЕТЛИЦКИЙ В. А.
На новом участке. 1937 г.
Холст, масло

Экспозиция, посвящённая лагерям Колымы, обязательна к посещению. Здесь интересны не столько артефакты, которыми долбили грунт зеки. Не столько остатки антуража условий их выживания и злобности охраны.

Здесь интересно увидеть труды художников, которые там просто по статистической случайности должны были оказаться – и которые умудрились не в шахту за пайку, а рисовать увиденное!



СВЕТИЦКИЙ В. А.
На болоте. 1937 г.
Холст, масло

На болоте



Теперь «Магадан – снимите шляпу» выглядит примерно вот так



Ещё одно место, где побывать просто необходимо, – «Маска Скорби». На камнях – символы религий заключённых колымских лагерей: католический и православный кресты, мусульманский полумесяц, звезда Давида. На крайнем слева камне вверху написано «реставрация». Местные шутят, что там будет серп-и-молот. Очень надеюсь, что наша страна этот урок выучила навсегда. А другие государства могут обратиться за учебными пособиями.

В нескольких километрах к северу от центра Магадана находится городской микрорайон Солнечный. Как гласят легенды, раньше это был самостоятельный посёлок. На картах тех времён эти названия настолько близко соседствовали, что однозначно считывалось: «Солнечный Магадан». Отсюда и пошло это устойчивое словосочетание.



Бухта Нагаева замерзает на-прочь, как, впрочем, и ббольшая часть Охотского моря. Здесь на севере лёд держится вплоть до мая-июня. На берегу бухты установлен симпатичный железный мамонт. Формально – это «жанровая скульптура «Время». Атмосферный такой мамонт, весьма неплохо смотрится на фоне суровых ландшафтов. Считается, что для полного счастья нужно подержаться за его хвостик и загадать желание. Но некоторые туристы идут дальше и отколупывают от скульптуры разные мелкие части на сувениры-обереги. Поэтому приходится регулярно его «шёрстку» обновлять. Видимо, из-за этого взгляд у мамонта немного грустный... Там же каменная косатка, ещё немного – и зоопарк получится...





По прилёте в Магадан было не так холодно, где-то -15°C . Сказывается море, хоть оно Охотское и жёстко холодное даже в августе (купался, знаю) – и всё равно как конденсатор этакого «относительного тепла» работает. Не даёт Магадану власть в минус-сороковые температуры. Но если немного отъехать от Магадана на север... «комфортное дыхание» Охотского моря прекращается, начинается совершенно другой мир. Забортная температура падает стремительно, термометр уползает за -30 , чем дальше – тем быстрее.

Трасса «Колыма» длится 2032 километра и заканчивается (а для нас началась) в Магадане. В городе её также называют «самой длинной улицей в мире», потому что географически она является прямым продолжением проспекта Ленина, то есть идёт прямо от магаданской телевышки.

Вот и всё про Магадан. Раннее утро, незамысловатый завтрак, сели, поехали! Впереди 12000 километров до Москвы (с радиальными выездами).

Абсолютно белый город

Заключительный сегмент дороги, Хандыга – Якутск, прошёл традиционно красиво и без приключений. В город мы въехали уже в темноте и попали не просто в туман, а в какую-то дымовую завесу. В результате весь Якутск привиделся в плотном морозном тумане, усиленном развесистыми облаками автомобильного выхлопа. Двигаться по городу в таких условиях – с непривычки глаза сломать можно... Всё, приехали!

Удивительный город! Где вы ещё найдёте достаточно крупный населённый пункт (300+ тысяч человек), в котором зимой температура может упасть за $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$, а летом подняться практически до $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$? Да в таких условиях жить вообще же невозможно! Но Якутск живёт. Вот в таком экстремальном климате.





Мы приехали сюда примерно в -50°C , что в январе здесь является вполне нормальной погодой. Разглядеть, что там на небе – облака или же солнце? – нам так и не удалось. Весь город и далеко вокруг выморозило совершенно непроглядным туманом, в который мы въехали ещё накануне, примерно за сотню километров до Якутска. Городские виды просто потрясающие, всё вообще покрыто белым пушистым инеем! Деревья, дорожные знаки, провода (которых здесь множество). Минус пятьдесят! А по тротуарам снуют прохожие, на дороге пробок нет, но движение весьма активное. За каждой машиной – шлейф морозного выхлопа (о чём я уже рассказывал выше). Абсолютно белый город! Совершенно фантастическое ощущение гулять здесь и смотреть по сторонам... Провода – везде, в огромных количествах. Причина – вечная мерзлота, зарывать коммуникации в землю сложно и дорого.

Провода висят, обрастают инеем, под своей тяжестью иней периодически отрывается и падает вниз, и получается совершенно нереальная картинка: тишина, безветрие – и вдруг какой-то провод начинает покачиваться... Потом второй, через немного времени – третий... Гипноз, короче. Зимний якутский гипноз...

Мы прошли почти весь центр города, но только один раз увидели неприкрытые сваи, на которых стоят здесь дома. Да-да, здесь вечная мерзлота и любые фундаменты рано или поздно «поплывут». Приходится строить на сваях, но там тоже свои технологические извороты есть.



Вот такой чудесный зимний Якутск



В холода машинки во время стоянки одеваются вот в такие утеплённые тенты, которые ещё называют «портативный гараж «Наташа». Тенты быстро скатываются в рулончик и умецаются в салоне. Или на крыше.

Якутское-музейное: алмазы, мамонты и вечная мерзлота

В Якутске есть где побывать и кроме прогулок по городу. Город интереснейший, много музеев и прочих весьма занятных местечек. Причём объекты интересов довольно уникальны, например, в том, что связано с темой мамонтов.

В сокровищнице Республики Саха (Якутия) содержится самое ценное каменное, минеральное, металлическое и костяное (бивни мамонта), что добывают на территории Якутии.

Экспозиция занимает не очень большое пространство в три-четыре зала, но гулять тут можно час, а то и больше. Много нового, например, узнали про происхождение золота и того, в каком виде оно встречается в природе. Есть самородок, что застыл из жидкого золота. Любопытно: где же именно он застыл? После взрыва сверхновой, в результате чего образовалась Солнечная система, или же уже на Земле, остывая вместе с другими материалами? Ответа, само собой, мы никогда не получим. Но ведь всё равно любопытно...

Камни-самоцветы и прочие минералы, которыми богата Якутия. Выяснилось, что одной из минеральных «визитных карточек» Якутии является чароит. Любопытно, что чароит наряду с малахитом считается также символом России.



Музей мамонта в Якутске не-большой, но весьма и весьма до-стойный. Кроме собственно ма-монтов (причём в полный рост!) там показаны зверушки, которые водились когда-то в местных про-странствах. Шерстистый носо-рог, саблезубые кошки и прочие виды. Сейчас музей находится в процессе перестройки и смены экспозиции, экспонаты перета-совываются, идёт обмен с за-пасником, поэтому формально он был закрыт. Но если очень по-стараться, то можно проникнуть, и смельчакам покажут готовя-щихся к выставке мамонтёнка и... хобот. У местных сотрудников, что называется, «горят глаза», это настоящие энтузиасты дела изучения мамонтов.

И не только изучения... Они го-товятся поставить абсолютно нереально смелый эксперимент: восстановить ДНК мамонта, «всандаить» это дело в сло-новью яйцеклетку и посадить результат слонихе – для того чтобы... она родила мамонтёнка! О как! Возродить мамонтов как вид животных.

Для этого местные учёные со-трудничают с корейцами и япон-цами, анализируют и пытаются восстановить ДНК из сохранив-шихся мамонтовых клеток, про-водят эксперименты по скрещи-ванию с индийскими слонами. Но пока результаты не очень. На-деюсь, что всё же получится. Это же какая смелая идея!

Когда-то по местным просторам бродили неисчислимые стада этих самых мамонтов. Было их множество, что добыча бивней стала настоящим бизнесом.

Каждый год добывается лег-ально не то 30, не то 60, не то 100 тонн бивней (разные ис-точники врут разные цифры), а сколько нелегально – кто же это знает. Одновременно с добы-чей бивней иногда обнаруживают мумии мамонтов, сохранившиеся ткани животных.

Не всегда учёные успевают их оттуда вывезти, многое просто сгнивает – но что-то пополняет склады музея, помогает выко-вырывать участки ДНК, и – на-деюсь! – когда-нибудь этим ре-бятам удастся погладить живого мамонтёнка.





Институт мерзлотоведения. В подземной лаборатории, где, собственно, и изучают эту самую вечную мерзлоту и всяческие криофакторы, с ней связанные, стены туннеля – мерзлота. Вечная... Температура здесь постоянна круглый год, примерно $-10... -11$ °C. На вопрос о петроглифах ответили, что ничего страшного, стена всё равно понемногу оттаивает и сама осыпается. А поскольку Якутск находится в бывшей пойме Лены, то осыпается туннель ленским песком.

Лена... Сибирская Лена. Да через Лену по-зимнему!

Весьма примечательное место для каждого туриста, прибывающего в Якутск, – зимник через Лену. Именно он соединяет город с федеральной трассой «Лена», которая в свою очередь идёт до «большой земли» – 1100 километров на юг до трассы «Амур».

Почему так получилось, что все главные транспортные коммуникации на одном берегу, а город на другом – исторический курьёз. Изначально в 1632 году казачий острог был построен на правильном, правом, берегу Лены. А потом через 10 лет по каким-то неизвестным мне причинам он был перенесён в современное место.

Вероятно, такой манёвр был предпринят по соображениям безопасности в связи с частыми стычками с местными жителями, так что пришлось уйти в более безопасные, но менее населённые края. Кто же знал, что через 300+ лет дорога придёт с другой стороны реки. А моста до сих пор нет. Сложно там строить такие конструкции, несколько километров длиной да по вечной мерзлоте. Местные жители нашептали нам, что планы строительства были уже давно, и процесс должен был начаться лет 5 назад, но потом пришлось эти планы скорректировать по причине срочного возведения Крымского моста.

Так здесь до сих пор и живут. Поставки всего – с правого берега, а товар потом надо переправить на левый. Летом ходит паром, зимой – зимник, ледоход и ледостав – всё, сообщения нет. Только вертолёт, что весьма дорого.

Но зимник хорош! 17 километров ровного льда, 2+ полосы в одну сторону, аналогично в противоположную на некотором расстоянии. Просто чудесный зимник.





До Якутска (вернее, до его противоположного берега) теперь можно добраться поездом – это большой сюрприз. Раньше «железка» вроде бы шла только до Нерюнгри, но в 2000-х годах протянули оставшиеся 800 километров – и теперь рельсы-шпалы есть и здесь. Это же какая гигантская работа была проделана! 800 километров дороги по вечной мерзлоте! С горными рельефами, бесконечным количеством рек и ручейков – ай молодцы! Причём проект завершили как-то тихо, незаметно.

Ленские столбы в двухстах километрах от Якутска – одно из самых красивых и замечательных мест России.

Вид на Лену – обалденный, особенно с учётом того, что до противоположного берега три километра. Да-да, ширина реки Лены в этом месте ровно 3 километра. Вообще-то дубак был самый настоящий. Если до того мы в -50°C гуляли полчаса-час, то здесь прогулка заняла немного больше времени. Все конкретно замёрзли, особенно когда нас на санках за снегоходом через Лену везли. Вроде всего ничего – три километра, а заиндевели. Посему назад я решил идти пешком. И прошёл! Всю великую сибирскую реку Лену прошёл поперёк. Три километра вроде немного, но приходится петлять меж торосов посередине реки, да и вообще ощущения немного тревожные. Особенно на фоне слегка потрескивающего под снегом льда... Вот такая зимняя Лена.

Ленские столбы особого впечатления в зимнем прикиде не произвели. Не видно масштаба! Уходящий вдаль гребень скрыт морозной пеленой, высота скал смазана шириной реки. Короче, смотреть на это природное чудо следует летом. И лучше с вертолёта.

Видео: из Якутска до Ленских столбов





Секреты выживания

Самый главный вопрос, который нам задавали после этого путешествия: во что мы там укутывались, чтобы выжить. Готов раскрыть все (почти) секреты! Причём подробно, слой за слоем.

Сначала идёт *термобельё*: нижнее и верхнее. *Носки* тёплые разной толщины. *Штаны* должны быть очень тёплые, ветрозащитные. Правильная обувь – один из важнейших компонентов комфортного путешествия. Желательно, чтобы в вашем багаже были трекинговые *кроссовки*, тёплые, настоящие *зимние ботинки* и, конечно, *унты* или хорошо утеплённые *арктические сапоги*. А для домашнего комфорта возьмите простые пластиковые *сланцы*. Для «верха» необходима тёплая *флисовая кофточка*. И (или) *пуховая курточка*. Главная куртка должна быть хорошая, непродуваемая, очень тёплая, с хорошим капюшоном и большими карманами, чтобы засунуть туда руки, – им там будет очень комфортно. Я с собой взял две куртки: пуховку помягче (для машины) и полярную куртку пожестче и потеплее – для длинных прогулок.

А дальше нужно утеплять горло и голову, очень важные элементы нашего тела.

Для этого придумана такая матерчатая бандана-шарф-труба, называется она *бафф*. Использовать её можно совершенно по разным направлениям: защищать горло, голову и даже носить вместо медицинской маски! Кстати, можно (нужно) дышать через эту штуку, это настоятельно рекомендуется, потому что при этих запредельных минусовых температурах вдыхать «раскалённый» до $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$ воздух просто больно. Поэтому натягиваем бафф до глаз и дышим через него. Если говорить о *шапке*, то, как показывает практика, достаточно обычной матерчатой, под которую поддевается второй тёплый бафф. Этого вполне хватает, поскольку у тёплой куртки обязательно есть капюшон, он и играет роль шапки второго плана. Важно не забыть про специальные кремы, которыми мажут кожные покровы, выступающие во внешнюю морозную атмосферу. Есть какие-то безводные *кремы*, которые рекомендуют при низких температурах.

Небольшой совет по выбору правильных *варежек-перчаток*. Ни в коем случае не берите горнолыжные или типа того. Берите тонкие матерчатые (для работы пальцами, например, нажимать на кнопку фотоаппарата) и толстые для сурового мороза.

Если требуется нажимать на кнопку на жестком морозе, то просто надеваете оба комплекта: рука в перчатке и в тёплой варежке. При необходимости одно достаётся из другого. Победа!

Но и это ещё не всё!

Конечно же, в таком комплекте уже можно одеваться и выходить на улицу. Но если вдруг там задуёт ветер – этого недостаточно, поморозит. Поэтому необходимо ещё более утеплиться, а именно: на голове должна быть специальная *балаклава*, защищающая голову и горло (только глаза торчат), и *горнолыжная маска*, которая защитит глаза. Это спасёт вас от быстрой смерти даже в весьма непростых условиях. Вот теперь *добро пожаловать в мир холода!*

Вишенка на торте: если вы уж совсем боитесь мороза, то есть специальные грелки – *химические салфетки*. Современная наука делает невозможное: берёте салфеточку, вкладываете её в ваши перчатки, ботинки, тело обкладываете, и она будет вас греть. Салфетка-грелка. Несколько часов вам будет тепло и комфортно. Приезжайте в Якутию. Не надо бояться мороза!

Видео: мастер-класс экипировки для экстремальных морозов





После того как трасса «Колыма» была пройдена полностью и мы доехали из Магадана в Якутск, настала пора двигаться дальше! Сначала по правому берегу реки Лена, а потом практически строго на юг по трассе «Лена» примерно 1200 километров до трассы «Амур» (направление Москва – Владивосток) и Транссиба. Дорога идёт мимо Нерюнгри, через Тынду и заканчивается у посёлка Невер недалеко от Сковородино. Ну и далее в сторону Урала на Москву.

Колымские и якутские дороги зимой волшебны и восхитительны. По «Амуру» до Читы дороги весьма пейзажны, к Байкалу и вокруг него – тоже красивы, да и «славное море» украшает пейзаж вдаль. Но дальше дороги начинают скучнеть, заполняются попутным и встречным трафиком. Плюс к тому, чем ближе к Уралу и далее за Урал, тем быстрее дороги, с созерцательной точки зрения, на фоне пережитых и «переезженных» ранее становятся просто «ни о чём».

Потрогать БАМ в Тынде – сделано!

Одним из самых интересных мест, посещаемых нами на трассе «Амур», стала Тында – столица БАМа. Честно говоря, я никогда и не думал, что смогу побывать в этом знаменитом для моего поколения месте. По возрасту я никак не мог оказаться среди комсомольских стройотрядов, отправлявшихся в местную тайгу, но по телевизору, радио и газетам об этом трубили громко, фильмы снимали и песни сочиняли. Само собой, в таком месте обязательно должен быть музей БАМа! Однако он меня несколько расстроил.

Любопытно было бы посмотреть на технологии строительства железных дорог по вечной мерзлоте, на полотна, мосты и тоннели. Узнать про уникальный Северомуйский тоннель, который аж 26 лет строили. Про Чёртов мост, являющийся одним из самых нестандартных сооружений не только на БАМе, но и во всей России, про другие необычные объекты. Но там лишь немного истории и разные сакральные для причастных к строительству юбилейные «ключи», золотые костыли и прочая атрибутика, не слишком интересная просто мимо проезжающим туристам.

Нужно выйти на перрон, потрогать БАМ – ай тяжёлый!





Посёлок с названием «Ерофей Павлович» – ещё одно обязательное для посещения место. Главная цель, задача и смысл существования этого посёлка – Транссиб. Посему едем на вокзал! Он здесь весьма неплох!







Попрыжки по амурским волнам

Дорога по трассе «Амур» весьма приятная, асфальт, знаки – всё на месте, вокруг холмы и прочая зимняя природа, везде 1x1 (иногда 2x1 для обгона), но трафик практически отсутствует. Где-то рядом идёт Транссиб, по которому тянется бесконечный поток каких-то гигантских размеров товарняков в обе стороны. И абсолютная ненаселённость. Можно ехать 100 километров – и рядом с дорогой не увидеть ничего жилого, даже сараев нет.

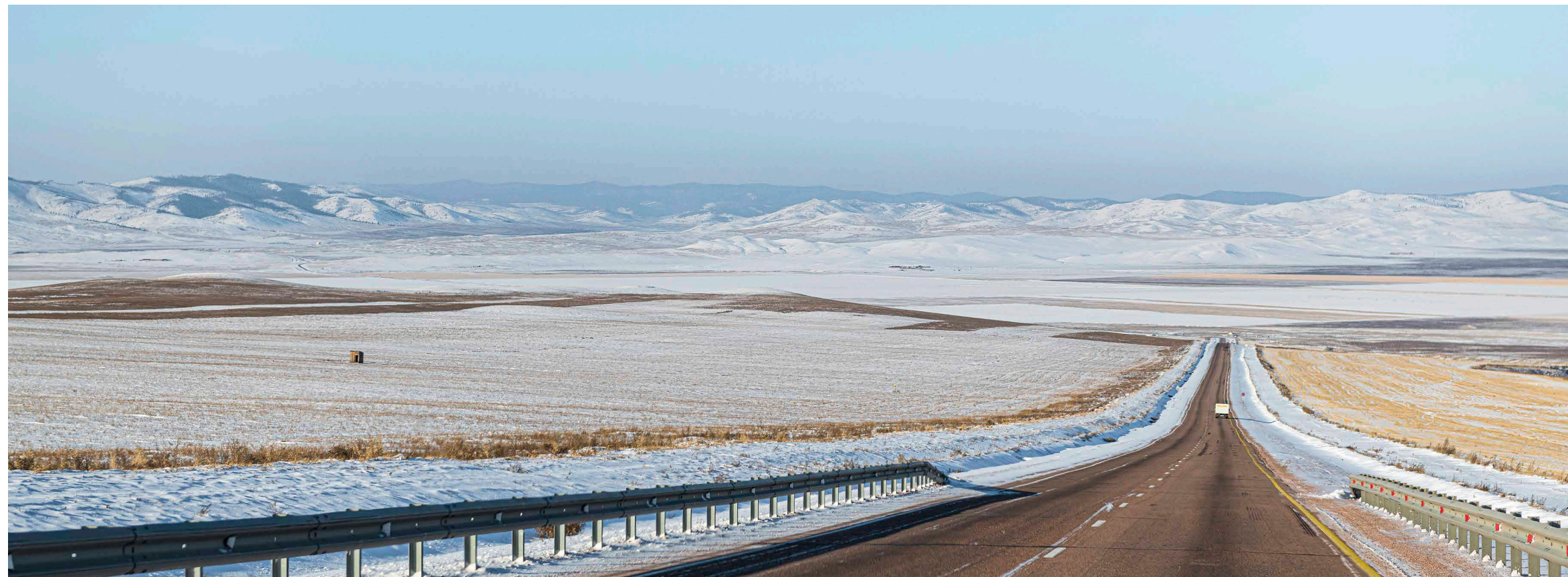
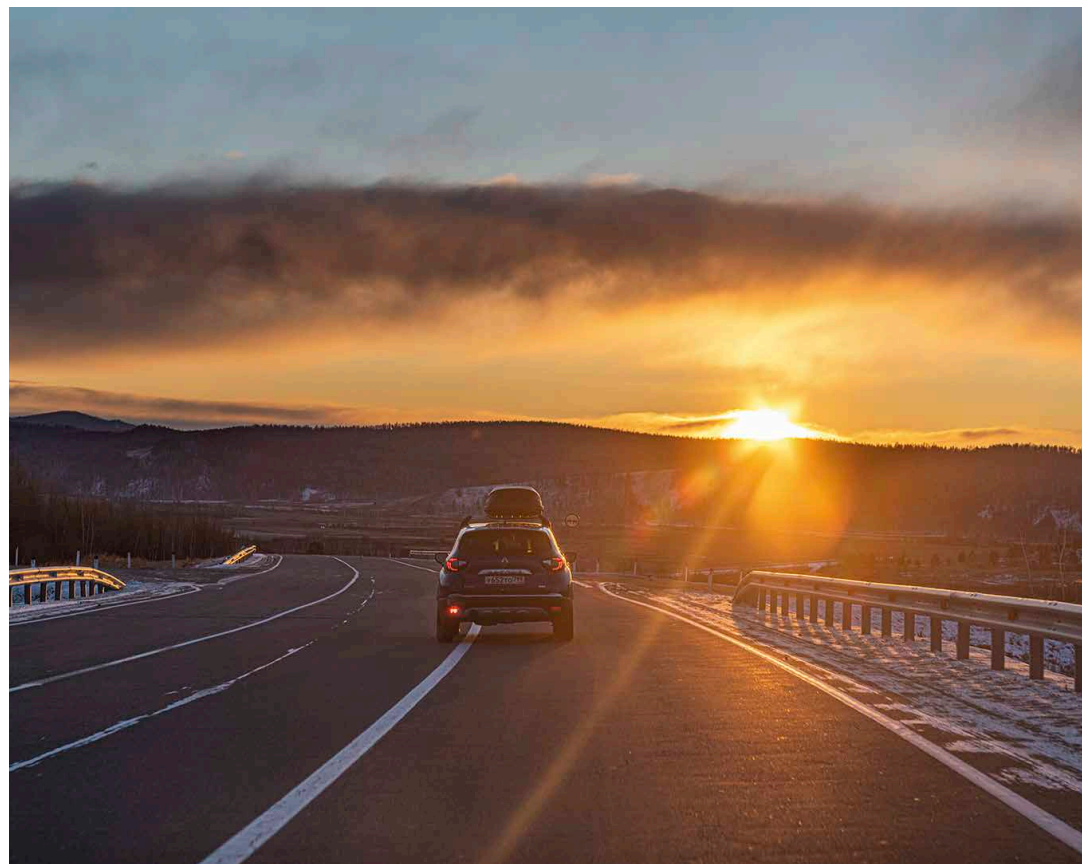
Но есть неприятность, которую здесь называют «амурские волны». Дорога идёт по вечной мерзлоте, поэтому она немного «плывёт», и образуются «волны», некоторые из которых довольно значительные, и проезжаются они на скорости не более 50–60 км/ч, иначе можно и подпрыгнуть. Хорошо, что их видно: все такие волны обставлены знаками, плюс по отбойнику (если он есть) можно оценить высоту препятствия (он виляет вместе с полотном), да и по чёрным следам оттормаживающихся перед волнами фур всё тоже хорошо видно.

Видео: 8 часов по трассе «Амур»



Привет, Чита!

Природа в Забайкальском крае меняется, появляются сосновые леса. Красивенько! Так было практически все 900 километров, которые мы проехали в этот день. А километров за 300 до Читы начинается какая-то населёнка, появляются другие машины.





На подъезде к Улан-Удэ федеральная трасса «Байкал» проходит прямо через местные деревни. Огромные пустые пространства с одним посёлком на сотню километров остались позади. Посёлки с бурятскими названиями, а ближе к Улан-Удэ появляются деревни старообрядцев.

Видео: 8 часов по трассе «Байкал»



Байкал – половина пути от Магадана до Москвы

Середина дороги Москва – Магадан находится... на южном берегу Байкала. Судите сами: от Москвы до Магадана примерно 10000 километров, а от Магадана до Байкальска – 5000.

Дорога по трассе «Байкал» традиционно ровная, виды вокруг прекрасные, позёмка придаёт картинке особую прелесть.





Дорога идёт рядом с Байкалом, иногда в сотне метров от воды, но за деревьями практически ничего не видно, озеро показывается лишь изредка. Увы, припарковаться и посмотреть виды негде, туристических view point здесь не предусмотрено... А зря. Интересны остатки железнодорожной паромной переправы Транссиба.

Байкал за лето аккумулирует столько тепла, что сразу не промерзает и покрывается льдом в середине января – начале февраля. Действительно: мы были там 21 января, Байкал только начинал замерзать.



Историческое место.
На вагоне написано:
«КВЖД, 1903 год!»



Иркутск

В центре Иркутска старые кварталы отреставрированы и весьма симпатичны!

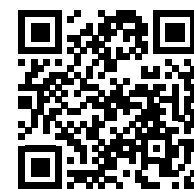




По дороге из Иркутска в Красноярск мы останавливались в Тайшете – в том самом месте, откуда начинается БАМ. Встречались по пути места, мимо которых просто невозможно проехать, такие как станция с волшебным названием «Зима»!

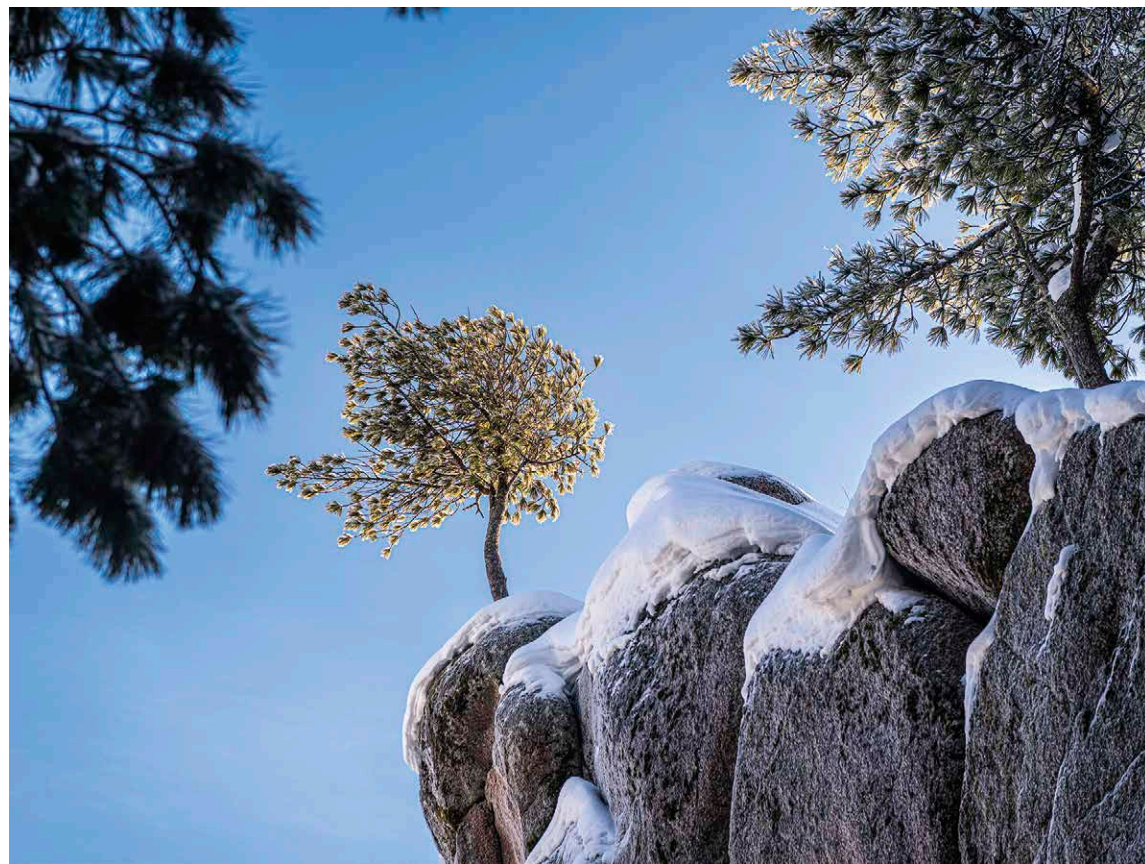
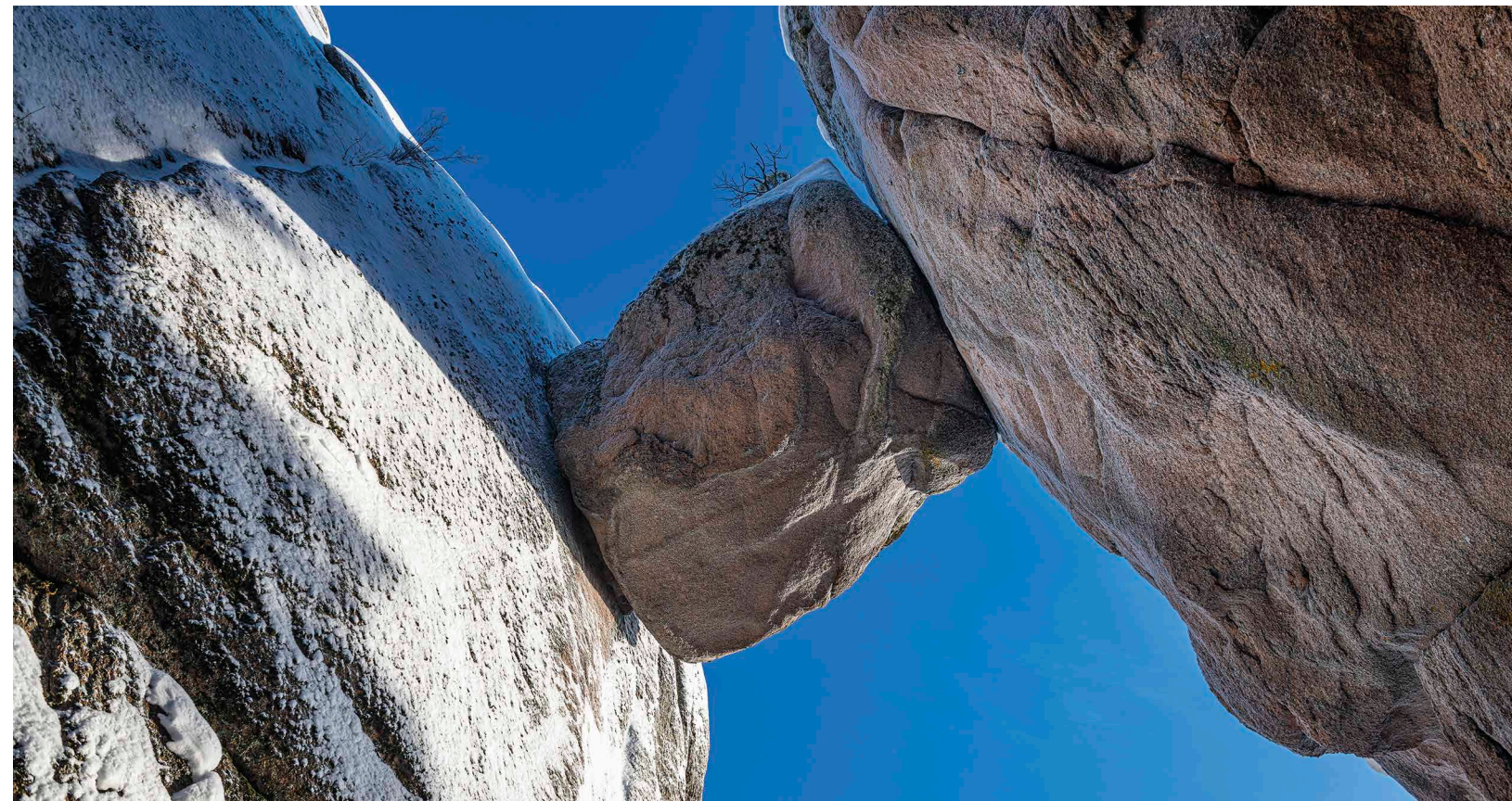


Видео: станция «Зима»





В славном городе Красноярске самое интересное оказалось за его пределами. Красноярские «Столбы» обязательны к посещению.



Набережная реки Томь в Кемерово.
Красиво и почти не холодно – всего-то
чуть ниже -40°C ☺.



Если тепла не хватает
От человеческих рук,
Вряд ли его заметит
Подъезд или теплый люк.
Не проходите мимо
Собачьих печальных глаз!
Это - недопустимо:
Бросать тех, кто любит нас.

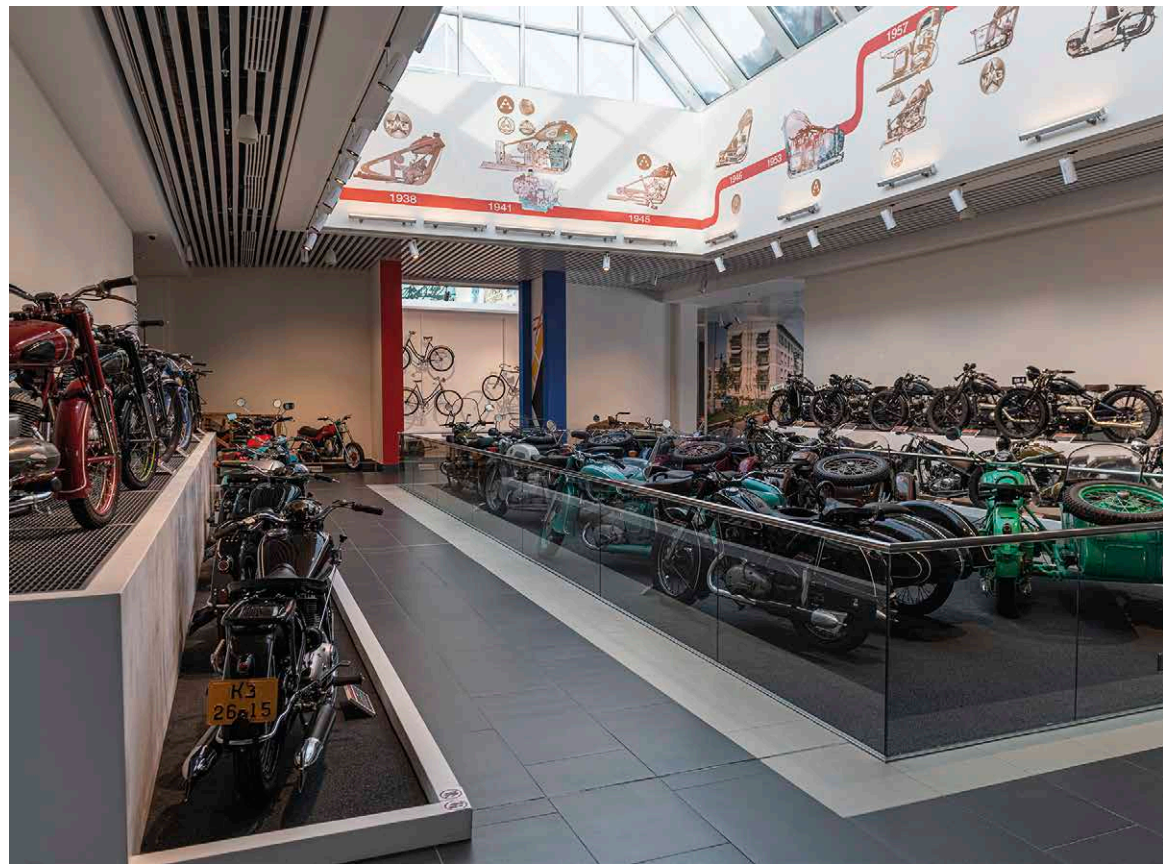


Главной нашей целью в Екатеринбурге было посещение его города-спутника Верхняя Пышма. Именно с таким ударением! Бывший посёлок Медный Рудник, сейчас там находится «Уральская горно-металлургическая компания». И потрясающий музей автотехники. Это даже не столько музей, сколько... энциклопедия! Кропотливо собраны машинки самых разных серий, комплектаций, названий... Ай какие же молодцы! Сначала древние машинки, потом чуть менее старые, потом уже практически недавне-современные. Причём всё отреставрировано, красиво установлено, подробно описано – ай! Многие машинки настоящие, некоторые совсем раритетные, есть «номерные реплики», то есть собраны по тех лет технологиям, из тех лет материалов, по тогдашним чертежам. Причём вроде бы есть рабочие экземпляры! Они могут вас прокатить по улицам города Верхняя Пышма!

Тут же рядом музей автомобильной и военной техники. Ещё один шок, восторг, отвал башки – ай, разве такое возможно собрать в одном месте??

Видео: автомобильный музей







Ночной Екатеринбург..

... и долгожданный переезд из Азии в Европу

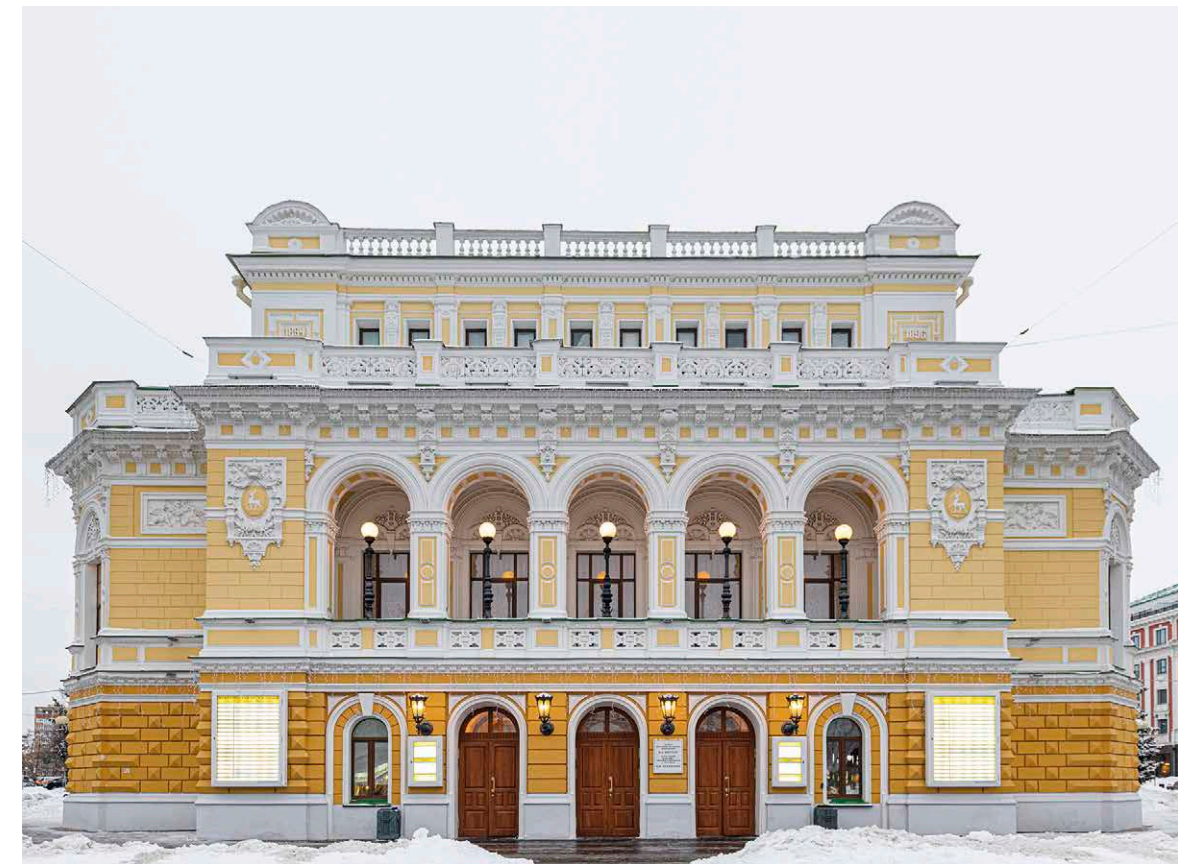


На подъезде к Набережным Челнам на небе дали просто какой-то концерт с облаками!





Последняя перед финишем точка нашего путешествия – Нижний Новгород. Прогулка по вечернему центру города, особенно по пешеходной Большой Покровской улице, – восторг! Театр драмы сияет. «Весёлая коза» – просто замечательная животинка! Не зря её несколько раз пытались украсть (неудачно). И прочие разные фигуры, каждая со своей историей. Увы, прогулка по Нижегородскому кремлю была быстрой. Всё ремонтируется и в заборах, поскольку активно готовятся празднования 800-летия города.

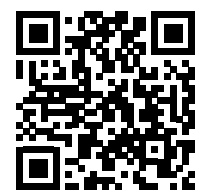


Скульптура «Прорыв» на другом берегу Оки

Проехали знак «100». Вспомнилось, что в самом начале до финиша было пятизначное расстояние. Но километраж трасс ведётся не от Москвы, а у каждой трассы отдельно. Посему нас радовали в основном четырёх- и трёхзначные километровые столбы (двузначные и ниже пролетали как-то незаметно быстро). Ещё вспомнилось, что четырёхзначные цифры до Москвы стали трёхзначными ещё вчера, а вот сейчас уже всего-то какие-то несерьёзные две цифры в расстояниях...



Видео: от Нижнего Новгорода до Москвы





Автопробег Магадан – Москва был завершён достойно. Путешествие оказалось максимально насыщенным. Вместо «метнуться на полюс холода, помёрзнуть и вернуться обратно» мы окунулись в волшебный мир белых пространств, бесконечных дорог, постоянного движения. В общем, одно сплошное зимнее снежно-морозное удивление!

Полный видеотчёт о поездке



Евгений Касперский

Зимой по трассе Колыма: Магадан – Якутск – и далее

Время удивляться

Редакторы:

Наталья Басина

Денис Зенкин

Фото:

Евгений Касперский

Денис Зенкин

Андрей Духвалов

Дизайн:

Роман Миронов

Вёрстка:

Светлана Богачева

Больше впечатлений:



Куда можно поехать в России зимой? Вариантов масса. Но из этой массы особенно выделяется далёкое якутское село Оймякон, знакомое нам со школьной скамьи по урокам географии. Я согласился, почти не раздумывая: на новогодних каникулах съездить туда, чтобы прочувствовать местные колориты и лично ощутить знаменитые оймяконские морозы: -50°C и ниже.

Оймякон находится посередине между Якутском и Магаданом, и лучший способ осмотреть не только легендарное село, но и более 2000 километров окружающих зим-

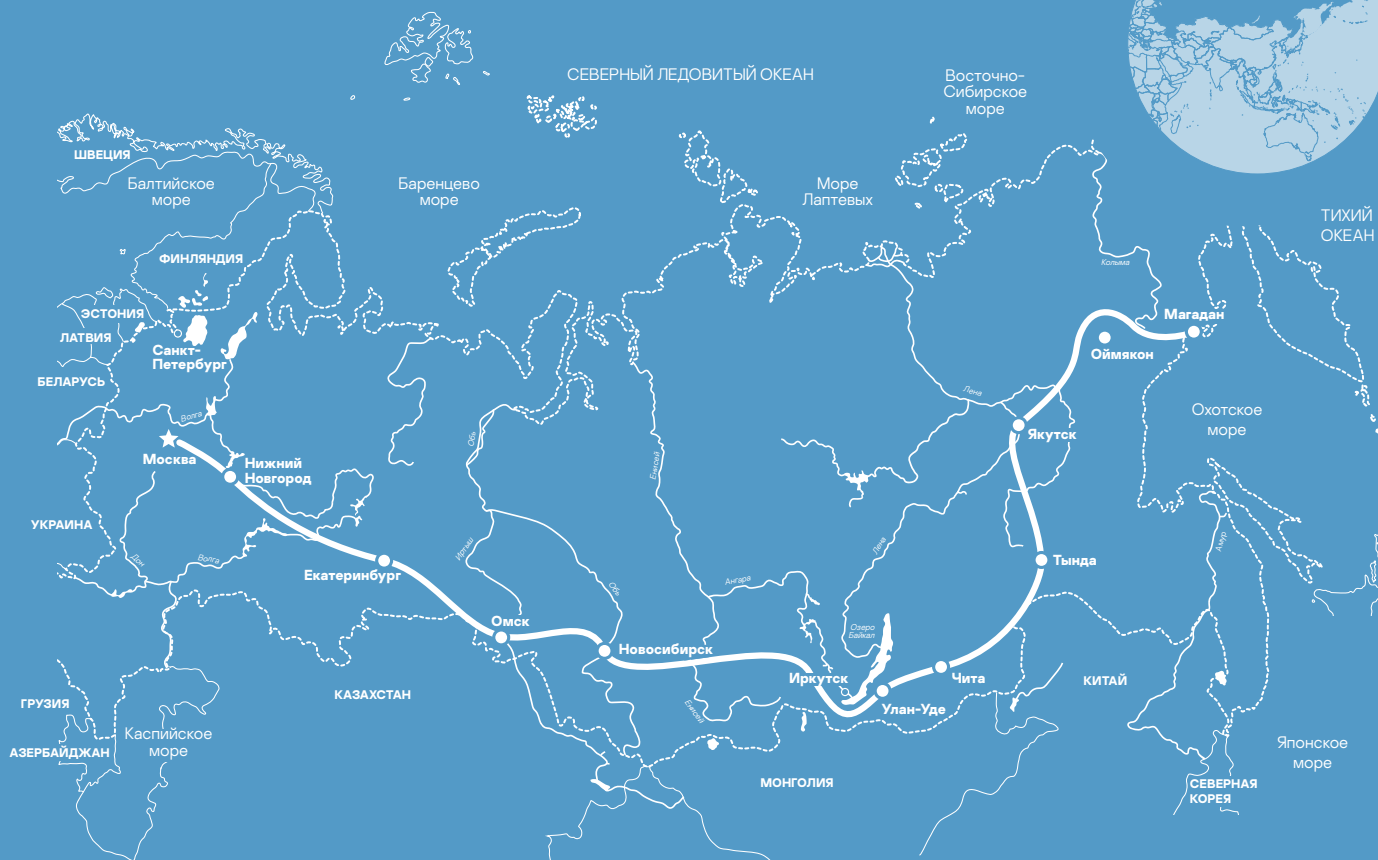
них пространств в условиях экстремально-го холода – совершить автопробег между этими двумя городами. Но в процессе подготовки экспедиции я понял, что вряд ли на этом остановлюсь: уж очень люблю автомобильные путешествия! Так родилась идея продолжить автопробег до самой Москвы. При этом нам удалось соединить приятное с полезным, встречаясь на маршруте с нашими партнёрами и заказчиками.

Едешь 100 километров, 200, 300... Вокруг снежная сказка, она завораживает, как будто ты под гипнозом. Ты едешь и едешь,

смотришь и смотришь. Нога поддаёт газку, рука врубает «ручку» на поворотах и скидывает передачи – оттормозиться без причуд. Руки-ноги сами по себе, мозг глазами смотрит вперёд, а там – ай! Как же волшебно! Самогипноз и автомедитация. В этой книге собраны лучшие впечатления, которые нам довелось пережить за все 12 тысяч километров от Магадана до Москвы.

Евгений Касперский

Магадан – Якутск – Москва



kaspersky



Facebook.com/
EugeneKaspersky



Twitter.com/
e_kaspersky



Instagram.com/
e_kaspersky



Flickr.com/
e_kaspersky



Eugene.
kaspersky.com