

Безвыходных положений не бывает

Пейзаж на фоне дождя

Неделю подряд идёт дождь. Брянта разлилась во всю ширь своих берегов и не верится, что ещё недавно почти на всех перекатах её можно было перейти в коротких сапогах. Мари разбухли, словно перины и, не в силах удержать в себе лишнюю влагу, по многочисленным ручейкам непрерывно отдают её в реку. Просочившись сквозь торф, вода окрасилась в цвет тёмного пива, - сходство с ним усиливают плывущие по поверхности потока комки белой пены.

Мимо берега проносит коряги, обломки деревьев и целые стволы, которые обрушились с подмытых берегов и отправились в путешествие вниз, к Зейскому морю. С эвенкийского «Брянта» - «Река со многими истоками», но и без перевода понятно, что их, истоков, более чем достаточно.

Приняв в себя ещё один бурный ручей, метрах в трехстах ниже нашего бивака поток бьёт в отвесные гнейсовые скалы. Отскочив от них, река круто поворачивает влево, образуя подковообразную излучину. Место весьма живописное, поэтому мы и выбрали его неделю назад для своего временного - на одну ночь - лагеря, но не могли, конечно, тогда предположить, насколько долгим окажется наше здесь пребывание.

У противоположного берега упругое течение треплет туго натянутый толстый капроновый фал. Один его конец привязан к стоящей прямо у уреза воды высокой лиственнице с полуобнажёнными корнями, другой косо уходит в воду, где в холодной глубине, стоит наш вездеход, и только этот фал свидетельствует, что могучий поток ещё не уволок нашу машину в яму на повороте реки, - туда, где течение заметно ослабевает. Река набрала колоссальную мощь, ведь сейчас все её «многие истоки», скатившись со Станового хребта, собрали почти непрерывно льющуюся с небес дождевую воду в одно русло, поэтому наступление этого весьма нежелательного события: перемещения гусеничной машины на ещё большие глубины, значительные даже в малую воду, кажется весьма реальным.

Дни и ночи напролёт дождь мелко шуршит по крыше палатки, и, в другой, более благоприятной обстановке, очень уютный этот шелест растравляет мне душу.

От Судьбы не уйдёшь и не уедешь.

Отработав на титаноносном габброидном массиве в верховьях Брянты в окрестностях давно уже брошенного, но ещё отмеченного на некоторых картах, Октябрьского прииска, наш полевой отряд возвращался на трассу БАМ. На станции Дипкун, тогда ещё конечной к востоку от Тынды, вездеход предполагалось погрузить на железнодорожную платформу, чтобы перебросить на крайний северо-запад Амурской области, где его скоро ждали на реке Имангре, - там было известно несколько месторождений и рудопроявлений титана, поэтому этот район довольно часто посещался геологами разных организаций.

Не остался в стороне и Амурский комплексный научно-исследовательский институт Дальневосточного Научного Центра Академии Наук СССР, и ещё один его отряд был готов продолжить там полевые работы, но, как это часто бывает, Судьба (так и хочется в этом месте её охарактеризовать так – «злодейка») бесцеремонно вмешалась в наши планы, - от неё не убежишь, как ни старайся.

Через много лет после описываемых событий на скромном обелиске, стоящем на обочине шоссе между Шимановском и Свободным, на крутом повороте я прочитал такие слова: «27 августа 1994 года здесь закончил свой путь рыцарь Жером Кателуан. Чтобы почтить его, помните о его чертах: справедливости, искренности и лояльности». Я вспомнил сообщения в газетах того времени, - в них говорилось о гибели в Амурской области совершающего кругосветное путешествие французского мотоциклиста. Позади у него бы-

ли десятки тысяч километров, но тот злосчастный поворот оказался для него роковым. Тоже Судьба!

...Дорога была нелегкой, постоянно приходилось обходить многочисленные прижимы, каменные участки, поэтому за первый день мы сумели пройти лишь километров сорок, - две трети расстояния до магистрали. Особенно тяжелым был отрезок пути через Лучанский гипербазитовый массив, - русло разрезающей его реки как противотанковыми надолбами было завалено облизанными водой чёрными глыбами дунитов. Такие места приходилось обходить по залесённому берегу. Нередко нам приходилось брать двуручную пилу и подобно заправским лесорубам валить встающие перед вездеходом деревья.

Заночевали на сухом высоком берегу перед крутым поворотом. После завтрака быстро свернули лагерь, погрузились в вездеход и взялись форсировать реку по неглубокому броду. Этим путём мы уже прошли почти месяц назад, - на противоположном берегу, на покрытом плотным илом поросшем нежной травкой пляже ещё были видны две спускающиеся в воду лесенки от траков нашего вездехода. К ним он и пошлёпал вброд потихоньку, глухо постукивая гусеницами по гальке, а затем, натужно рыча, попытался вскарабкаться на приглубый берег. Наш водитель Олег, высокий парень лет двадцати двух, однако, не учёл, что на довольно крутой, подмытый течением высокий галечный пляж тяжёлой машине будет не выбраться, - гусеницы вездехода скользили по гальке, сваливая её в реку, но всякий раз железная черепаха бессильно сползала вниз.

Эх, «подстелить бы соломки», - взять бы, да вернуться тогда на правый берег, пройти по пляжу до мелкого переката и безо всякого риска спокойно перебраться на пологую косу метрах в пятидесяти выше по течению! Тогда к обеду мы уже находились бы на трассе, - дальше был совершенно безопасный участок пути. Хотя, если посмотреть с другой стороны, не было бы и всей этой истории.

...Чтобы не терять время, мы решили пройти вдоль берега, - глубина это позволяла, вездеход на плав не становился. Когда до косы уже было рукой подать, тягач вдруг наткнулся на подводную преграду и остановился, - гусеницы пенили воду, не сдвигая десятитонную махину ни взад, ни вперед. Причина остановки обнаружилась быстро, - машина наползла на узкий, но длинный валун, аккуратно пропустив его между своими гусеницами, и накрепко зацепилась за него днищем. В малую воду этот валун, наверное, оказывается на поверхности и небольшим островком возвышается над уровнем реки.

Обычно никакой трагедии в таком событии нет, и оно чревато лишь задержкой минут на двадцать. Для проведения процедуры “самовытаскивания” необходимы всего три предмета двух наименований: бревно и две замкнутые цепи с крючками. Применяются они так...

На бревно длиной чуть больше ширины вездехода накидываются цепи, которые зацепляются на обеих гусеницах вышеупомянутыми крючками, для чего в траках имеются соответствующие отверстия. Включив заднюю скорость, тягач затаскивает бревно под себя, - цепи надеваются как раз для того, чтобы бревно никуда не “убежало” от наезжающего на него железа, - и с его помощью сталкивает себя с преграды, будь то валун, пень или просто спрессованная почва, если вездеход выкопал в грунте глубокие канавы и, как выбросившийся на сушу кит, беспомощно лежит на брюхе.

В полностью укомплектованной машине всё перечисленное имеется в наличии: цепи лежат в кузове у заднего борта – всегда под рукой, а специально для бревна снаружи имеются хомуты, которыми оно пристегивается к борту. Цепи у нас были, а вот бревно, работа в тайге, где деревьев - не счесть, возить с собой мы не считали нужным, что нас в итоге и подвело, и задержка, связанная с затратой времени на изготовление подходящего инструмента, надолго отделила нас от цивилизованного мира.

Поначалу же ситуация представлялась вполне штатной, поэтому никакой паники на борту нашей амфибии не наблюдалось. Раздевшись до трусов и захватив топор и двуручную пилу (а я ещё и фотоаппарат), вдвоем с Сергеем, мускулистым, как Шварценеггер,

тридцатишестилетним “малым”, мы спрыгнули в прохладную воду, бывшую нам чуть выше пояса, и выбрались на берег.

В экспедиционной иерархии АмурКНИИ Сергей был «мелким полевым командиром» – начальником отряда. Несмотря на гораздо менее внушительные габариты, я был «полевым командиром» несколько крупнее – начальником экспедиции. В институте их было три и в соответствии с районами работ, назывались они по-китайски, – жители Поднебесной обожают привязывать всё к сторонам света, вплоть до стен своих жилищ, - Южная, Северная и Западная.

Названием своей экспедиции – «Северная» - мы гордились. В ней было что-то от покорителей Арктики, хотя, следует признаться, наш «север» находился примерно на широте Екатеринбурга. С другой стороны, «запад» – на меридиане Алдана. Любитель всяческой атрибутики, Сергей изготовил трафарет из двух сплетающихся друг с другом букв «С» и «Э» и ещё в Благовещенске пометил этим красивым логотипом всё отрядное имущество - баулы, палатки, тенты, чехлы от спальных мешков, да и сам вездеход. Оставалось только нам самим нанести на своих телах такие татуировки: «Не забуду СЭ!».

Название нашего отряда тоже было неслабое: «Лучанский», хотя к солнечным лучам оно не имело никакого отношения, а происходило от эвенкийского «луча» – русский, - так эвенки называли бледнолицых, более трёх веков назад пришедших на их землю. На карте Амурской области есть несколько ручьёв и рек и горная вершина именно с таким названием. В виде наименования крупного массива горных пород оно перешло и на геологические карты.

Не все купания одинаково полезны!

Для начала, Сергей вытесал из тонкой лиственницы длинный шест, которым оставшийся на борту Витя, - огненно-рыжий меланхоличный парень, второй год после окончания политехникума работавший у нас лаборантом, - попытался столкнуть вездеход с преграды. Увы, тягач, хоть и раскачивался на валуне, слезать с него упорно не желал. Пришлось свалить дерево потолще, и «отредактировать» его, срубив сучки и отпилив лишние части.

Чтобы задокументировать весь процесс на фотопленку, я остался на берегу, а Сергей с Витей проделали все описанные выше необходимые манипуляции. Взревел двухсотсильный мотор, гусеницы без труда затащили бревно на глубину, и машина легко сползла со злосчастного валуна.

И вот тут произошло то, что могло мне присниться лишь в кошмарном сне: передняя часть вездехода вдруг “клюнула”, стала стремительно погружаться, и в считанные секунды уровень воды в реке сравнялся с раскрытым выхлопным люком. Конструкция вездехода предусматривает закрытие люка подпружиненной крышкой, однако, чтобы она постоянно не хлопала, Олег прикрутил её барашками к борту, поэтому в широкую горловину хлынула забортная вода, быстро заполнившая носовой моторный отсек. Будто захлебнувшись собственным дымом, дизель зачихал и заглох. Мёртвым грузом железа тягач лёг на речной грунт.

Хотя всё произошло чрезвычайно быстро, до меня мгновенно дошёл весь трагизм случившегося, ведь выкрутиться из внезапно сложившегося отчаянного положения без посторонней помощи теперь нам нечего было и мечтать. Принимая во внимание удалённость места аварии от цивилизации, впору было стреляться или за компанию с вездеходом утопиться. Несмотря на такую перспективу, неожиданно оказавшись в роли фотографа-папарацци, которым, как известно, хлебом их не корми - дай поснимать какую-нибудь катастрофу, я, мысленно глотая слёзы и с трудом сдерживая рыдания, продолжал щёлкать своим “Любителем”.

Вовремя вспомнив главный принцип, вынесенный в заголовок повести, да и всей книги, с суицидом я решил не торопиться, а принял активное участие в эвакуации груза, -

внутри совсем недавно ещё такой горячей и живой машины уже всю плескалась вода. Олег попытался спасти аккумуляторы, но получив по рукам несколько чувствительных электрических разрядов, оставил занятие по откручиванию проводов от клемм. Из груды вещей была извлечена резиновая лодка, накачана прямо на крыше кабины, и через люки в ней всё экспедиционное имущество, остатки продуктов и образцы пород и руд в ящиках за несколько рейсов были переправлены на недавно покинутый нами правый берег. Оборудовать лагерь на близком левом берегу не представлялось возможным, – сразу за узкой полосой затопляемого в большую воду пляжа начинался поросший лесом крутой склон.

Под брезентовым тентом внутри машины остались только две двухсотлитровые бочки с соляжкой и дизельным маслом. Горюче-смазочные материалы были приобретены нами в Дипкуне у военных железнодорожников, силами которых строился зейский участок трассы. Бочку с соляжкой мы ещё даже не открывали, ездили пока на полной перед выездом в тайгу заправке, а вот вторую уже почти ополовинили, – вездеход оказался весьма охочь до смазки, и Олег всегда держал под рукой пару наполненных двадцатилитровых канистр для регулярного подливания масла в систему. Их мы тоже оставили в кузове, полагая, что оттуда они никуда не денутся. Будущее показало, что в этом вопросе мы глубоко заблуждались.

Спасение утонувших - дело рук и ног самих утонувших!

Для разрешения двух вечных вопросов: «кто (что) виноват(о) и что делать?» сама собой создалась комиссия по расследованию аварии, в которую добровольно вошли все члены отряда. Она быстро установила, что столь быстрое затопление нашего плавающего вездехода произошло вот почему. Покуда, задрав «нос», и соответственно, опустив «корму», тягач стоял на валуне, через щель, образовавшуюся из-за неплотного закрытия заднего борта, внутрь салона интенсивно поступала вода. Когда же передняя часть машины опустилась, в соответствии с законами физики вода сразу переместилась туда. Результатом этого переливания из одного «сосуда» - кузова, в другой, сообщающийся с первым, - носовую часть, - стало критическое её погружение со всеми вытекающими из этого факта печальными последствиями.

Эвакуировав всё на берег, разложили походный стол со стульями неподалеку от ещё неостывшего кострища и, бросая тоскливые взгляды на реку, сели решать второй вопрос: «что делать?». Какой-нибудь альтернативы единственному варианту спасения утопленной машины, впрочем, для нас не существовало, - нужно было добираться до ближайшей станции - Дипкуна, где в какой-нибудь организации, имеющей в своем гараже такой же вездеход, «упасть на колени» перед начальством и упросить выделить его на два-три дня, - их должно было хватить, чтобы вытащить тягач и вернуться обратно. Даже мне, оптимисту, с самого начала задача казалась хоть и выполнимой, но чрезвычайно трудной.

Километрах в пятнадцати выше стояла партия хабаровских геологов, производивших работы по поискам коренных проявлений платины на уже недобрым словом упомянутом Лучанском массиве. Накануне мы познакомились с их начальником, Александром Михалевским, когда на изрыгающем дым вездеходе вывалились из тайги на реку, он проходил маршрутом по скальным береговым обнажениям. Более трех недель до этого события мы видели только друг друга, поэтому не преминули остановиться на полчаса, чтобы поговорить. Было чертовски жаль, что вездехода у хабаровчан не было, и в нынешнем нашем отчаянном положении они могли оказать нам лишь моральную поддержку.

В итоге было решено оставить в лагере Витю, а также Иру – единственную среди нас представительницу прекрасного пола. Как и Витя, она работала у нас лаборанткой, а в полевых условиях выполняла коллекторские обязанности и по совместительству была нашей матерью-кормилицей. Ну а мы с Сергеем и Олегом отправлялись в путь, на трассу, к добрым людям.

Витя переправил нас на лодке на противоположный берег, мы пожали руки на прощанье, издали помахали Ире, провожающей нас в позе плачущей Ярославны, и двинулись на встречу неизвестности.

Язык хоть докуда доведёт!

Сначала мы шли, то по берегу, то, срезая широкие речные меандры, прямо по тайге, затем километров сорок ехали по тряскому притрассовому шоссе на “Урагане”, - машине, предназначенной для перевозки ракет средней дальности поражения, Добрались до Дипкуна, когда столовая и хлебный киоск уже были закрыты, последние минуты работали другие магазины. В продуктовой сетке проходящего мимо нас мужчины заметили бутылку коньяка. После столь неудачного дня все мы вдруг почувствовали естественную необходимость снять нервное напряжение, поэтому, получив от счастливого обладателя коньяка информацию о том, где в такой неурочный час можно раздобыть этот напиток, направились в указанном направлении.

После непродолжительных переговоров, необходимых из-за того, что шёл уже второй месяц действия знаменитого антиалкогольного указа, продавец овощного магазина выдала нам из-под прилавка две бутылки армянского коньяка. Достать хлеб оказалось ещё проще, – попросили у светлоголового парнишки, выглядывавшего из дверей своего барака, он и вынес половину булки, заодно объяснив путь до гостиницы, ведь нам пора было думать о ночлеге.

Гостиница представляла собой длинный барак за деревянным забором. Прямо на отгороженной территории начинался взбегающий на крутую сопку светлый берёзовый лес. В гостиничном холле было непривычно пусто, не обнаружили мы и стойки с традиционной надписью на ней, сообщающей об отсутствии мест. Середину холла занимал бильярдный стол, по бокам от него стояли мягкие кресла.

Заглянули в приоткрытую дверь первого номера, - там стояли шесть кроватей и стол, за которым пили чай первые встреченные нами в поначалу казавшейся совершенно необитаемой гостинице люди. Это были два молодых парня, в раскрепощённом облике которых легко угадывались студенты. Они подсказали, что для вызова распорядителя нужно нажать кнопку незамеченного нами звонка, висящего рядом с входной дверью снаружи.

Вскоре после посланного нами сигнала из небольшого жилого дома в глубине двора вышла слегка полноватая молодая женщина. С первого взгляда она показалась мне знакомой. Ну конечно! - она могла бы быть сестрой-двойняшкой Галины Польских. Несмотря на столь разительное сходство с обаятельной и почти всегда в своих ролях доброй киноактрисой, казалась она неприветливой, больше похожей на тещу, которую как-то довелось ей играть. Надо сказать, что и в том фильме она подобрела, когда сама неожиданно стала невесткой.

Несмотря на кажущуюся недружелюбность, “Галина”, как я стал её про себя называть, без лишних слов поселила нас, направив всех в одну комнату, - ту самую, где мы уже общались с ужинающими студентами. Ко времени нашего второго пришествия они уже закончили свою трапезу, и вышли в холл погонять костяные шары с номерами на боку.

Нам тоже пора было подкрепиться. Закусывая купленным вместе с коньяком салатом и захваченной из лагеря тушёнкой, мы осушили одну бутылку и плавно перешли ко второй. Жить стало лучше, жить стало веселее! По ходу коньякопития составили план действий на завтра, затем мы с Олегом тоже вышли в холл, где студентам бильярд уже наскучил, - они сели в кресла, передав кий нам.

Познакомились со своими сокоешниками. Они оказались художниками, членами студенческого строительного отряда откуда-то из-за Урала, снятыми с трассы специально для написания призывов типа: “Даёшь досрочную укладку золотого звена на центральном участке БАМа!”, а также рисования профилей молодых людей обоего пола, устремленных

вдаль, навстречу ветру, солнцу, светлomu и прекрасному будущему, - после выпитого коньяка вера в него и в нас значительно окрепла.

За окнами гостиницы, - воспользуюсь книжным штампом, - “постепенно сгустились сумерки”, и мы, наконец, оказались в кроватях на белых простынях, впервые за месяц, в течение которого нашими постелями были спальные мешки, возложенные на надувные резиновые матрасы. Насыщенный драматическими событиями день закончился.

Экскурс в историю

Спал я плохо, пробудился с тоской в груди, ведь нам предстояло перед кем-то “ломать шапку”, а кому это по вкусу? Для начала мы позавтракали в рабочей столовой, потом сходили на почту, откуда телеграммой я поздравил со вчерашним днем рождения живущую за тысячи километров от места описываемых событий свою маму, - если бы не злополучная авария, я сделал бы это вовремя. Поэтому и запомнил, - хоть ночью спрашивай, - эту печальную дату: 18 июля 1985 года.

Телефонная связь не работала, а телеграфировать в институт о случившейся аварии я не стал, ещё надеясь быстро выбраться из передраги. Моё нежелание сообщать о случившемся объяснялось тем, что за последние три года это был уже второй вездеход, утонувший при моём, хотя и косвенном, участии, и мне не хотелось получить в АмурКНИИ совсем не почётное в мирное время звание “истребителя” вездеходов.

Произошла та история тоже на БАМе, только на северо-западе от Тынды и втянутыми в неё оказалось гораздо больше народа, включая нашего руководителя – директора института В.Г.Моисеенко.

Вместе со своими сослуживцами тогда я впервые оказался там для работы на титановом месторождении Большой Сэйим на Каларском хребте. Поезда в западном направлении от Тынды ходили в то время лишь до Усть-Нюкжи. На ней мы и сгрузили с платформы свой новенький вездеход. Поселок строителей при станции именовался по-другому - Юктали, как и река, на берегах которой он был расположен, правый приток быстрой и своенравной Нюкжи, петляющей по “голубой долине”, - именно так переводится с якутского её название.

Надо сказать, что поначалу, пока железнодорожный путь ещё не улежался, поезда по строящейся магистрали передвигались медленно, и доходило до того, что проехавшие свою остановку пассажиры, не рискуя разбиться, могли спрыгнуть с поезда на ходу. Мне довелось наблюдать, как мужчина, проснувшийся уже после отправления со станции, чертыхнувшись, взял свои вещички, не спеша, вышел в тамбур и уже скоро был снаружи, живой и невредимый, только раздосадованный тем, что возвращаться домой приходится пешком.

Вот на такой скорости мы и ехали на платформе от Ларбы (поначалу вездеход был адресован в Ларбу, поскольку информация о том, ходят ли дальше поезда, не была известна даже в Благовещенске) до Усть-Нюкжи, лёжа вповалку у самых гусениц вездехода под растянутым над головой тентом в своих спальниках.

В Юктали мы основательно загрузились ящиками с тушёнкой, сгущёнкой, завтраками-обедами-ужинами туриста и другими питательными и вкусными продуктами. Слава магистрали в те годы гремела на весь Союз и ближнее зарубежье, представленное странами социалистического лагеря, поэтому в магазинах там (не говоря уж о складе, где мы отоваривались), в отличие от других городов и весей нашего необъятного государства, там только птичьего молока не было.

Танкисты грязи не боятся!

Вездеходчиком к нам был прислан Миша Рогов, уроженец Центральной России, бывший мотогощик и механик-водитель боевого танка в рядах Советской Армии. Он приехал вместе со Славой Римкевичем, «полезником» из МГУ 1973 года выпуска, который тут же отбыл в Ларбу, где ему нужно было дожидаться Валентина Григорьевича Моисеенко, затеявшего экспедиционную поездку по рудным объектам прилегающей к магистральной территории.

Миша совсем недавно демобилизовался из армии, где кроме некоторых навыков вождения танка, накрепко усвоил закон: “Железное должно ломаться!” Проверяя ходовые качества машины в экстремальных условиях, Миша загнал её в такую даже для вездехода непролазную грязь вперемешку с булыжниками, что “с мясом” вырвал задний каток. Произошло это буквально в десятке метров от сухой и твердой, только что не асфальтированной дороги среди бела дня, на глазах изумленных такой непроходимой дуростью строителей БАМа. Тягач пришлось вытаскивать из грязи, а потом заваривать корпус и менять некоторые детали. На устранение неполадок ушла масса времени и, что немаловажно, - спирта, который везде и во все времена был безотказной валютой.

Ровно за пять лет до описываемых здесь событий, на бензозаправке Дальнегорска, я выменял поллитровку спирта на пачку талонов на 76-й бензин для нашего экспедиционного 66-го ГАЗа, - водитель проезжающего МАЗа выдал мне её, не считая. Когда же, интереса ради, я всё-таки сложил цифры, вытесненные на этих тонких прямоугольничках, получилась весьма круглая сумма, - 660 литров. Сейчас в это трудно поверить, но в ценах третьего года нового тысячелетия, та бутылка спирта потянула на пять с половиной тысяч рублей, или почти двести долларов, если хотите узнать её стоимость в валюте.

Сразу после инцидента с позорным утоплением Мишей вездехода при всём честном бамовском народе, я связался по телефону с В.Г.Моисеенко с предложением сменить водителя на более опытного, - ведь нам предстояли переезды по таёжным дорогам, которые и дорогами-то назвать было трудно, а он показал себя зелёным новичком, да к тому же с очень вредной для техники идеологией. Договорились всё же испытать его в деле ещё, о чём потом оба сильно пожалели.

С “зализанными” в Усть-Нюкже “ранами”, громяхая траками по гравийному шоссе, вьющемуся вдоль ещё не сданной в эксплуатацию “чугунки”, наш вездеход покатила на запад. Объект наших исследований находился на Имангре, левом притоке широкой и полноводной Олёкмы, и примерно на середине перегона по шоссе нам ещё предстояло пересечь эту “реку, неминуемую в пути”, - так переводится с эвенкийского её название.

Так уж получилось, что обе наши экспедиции, о которых идёт здесь речь, проходили в бассейнах рек, по которым из Сибири на Амур попадали известные землепроходцы. Более трехсот сорока лет назад, перевалив через Становой хребет, на плотах со своей ватагой по Брянте спускался лихой казак Василий Поярков, чтобы затем по Зее и Амуру проплыть до Охотского моря, и почти одновременно с ним по Олёкме прошел “со товарищи” ещё более знаменитый путешественник Хабаров, в честь которого на транссибирской магистрали назвали столицу Дальнего Востока - город Хабаровск, а также небольшую станцию Ерофей Павлович.

На Олёкме вышла небольшая заминка. Её берега уже соединил железнодорожный мост-красавец, приспособленный и для автомобильного движения. Для этого поверх металлических конструкций был положен деревянный настил, предохраняющий рельсы от повреждений, а по бокам протянуты отбойные деревянные брусы. Вышедшая на грохот подъезжающего вездехода женщина-охранница, сославшись на соответствующие инструкции, запрещающие проезд по мосту гусеничному транспорту, поначалу наотрез отказывалась нас пропустить по нему. Она порекомендовала разыскать в посёлке перед мостом трал, - на них перевозят трактора и прочую технику на гусеницах, способных повредить полотно дороги или моста.

Всё это существенно нас задерживало и к тому же предполагало неминуемое расставание с очередной порцией спирта, которого после приключений в Усть-Нюкже и без того

оставалось немного. Пришлось мне в красках расписать чрезвычайную важность наших работ и, делая упор на то, что гусеницы вездехода практически не оставляют следов на деревянном покрытии (что является сущей правдой), гарантировать полную сохранность моста, чтобы в виде исключения его “хозяйка” нарушила свои строгие предписания.

Не сразу, но она сдалась, и быстро пожалела об этом, потому что управляемый Мишей Роговым вездеход шел не прямо, а зигзагами, периодически наезжая на боковые брусы, безжалостно их царапая. Всё же мост устоял, хоть и был железным, а если и сломался немного, то лишь в деревянной его части. Забегая вперёд, скажу, что через месяц с небольшим, уже с другим водителем, нам снова пришлось ехать через этот мост и уговаривать регулировщицу движения по мосту пришлось неизмеримо дольше, но опять это удалось. Надо сказать, что, полностью реабилитировавшись, проехали мы тогда «без сучка, без задоринки».

Ориентируясь по топографической карте пока еще незнакомой нам местности, доехали по трассе до Имангры, свернули влево на уже исполосованную вездеходами марь, и тягач, выстреливая своей выхлопной трубой длинные струи голубого дыма, двинулся к нашей конечной цели. То ли Наполеон, то ли Черчилль сказал как-то, что в России нет дорог, а есть одни только направления, - он, этот оракул, как будто на вездеходе по нашим марям поездил, - там все как раз именно так.

Километров через пять увидели вездеход, приткнувшийся к крупноглыбовому куруму, спускающемуся, казалось из-под самых небес. С трудом заметили на каменных развалах людей, кажущихся снизу муравьями на гигантском муравейнике. Они были чем-то заняты, но понять, чем именно, снизу было нельзя. Полагая, что некоторая информация о дороге нам будет не лишней, я не поленился подняться к ним и не пожалел об этом.

Копшашающиеся на склоне люди оказались мерзлотоведами из МГУ, с которыми я сразу нашел общих знакомых, - с одним из них, Александром Тюриным, весьма популярной на геологическом факультете личностью, в годы обучения в аспирантуре я жил в одном блоке зоны “Г” и даже помогал делать ему петрографическое описание пород курумов. Он был заядлым театралом, иногда и меня снабжал билетами в московские театры, предлагая, правда, введя за кулисы Театра Сатиры в качестве рабочего сцены, зарабатывать их самому.

По сию пору помню, что самые тяжелые декорации были на спектакле “Женитьба Фигаро” с Андреем Мироновым в главной роли, а вот на “Беге”, где генерала Хлудова играл Анатолий Папанов, декорации были гораздо легче.

Кроме меня, среди хороших знакомых Александра Тюрина был Владимир Высоцкий, который подарил ему на память свой большой портрет с именной надписью: “Саше – добра!”. Судя по рассказам моих неожиданных собеседников, пожелание великого барда сбылось, всё у Саши было хорошо. Через много лет после той встречи на Имангре я узнал, что Александр Тюрин стал заместителем декана геофака МГУ, - во как, знай наших!

Мерзлотоведы ставили на куруме приборы, позволяющие им производить наблюдения за этими каменными потоками. Посоветовать по поводу дороги они нам ничего не могли, поэтому, придерживаясь наезженной колеи, мы двинулись дальше. На одном из участков пришлось даже пилить лес, чтобы вездеход смог протиснуться сквозь частокол деревьев, когда одна из “дорог” завела нас в тупик.

Месторождение титановых руд располагалось в левом борту реки в двадцати километрах от трассы, но мы до него немного не доехали и свой палаточный лагерь поставили на высоком правом берегу несколько ниже по течению. Ехать дальше с Мишей за рычагами не рискнули, - дорога оказалась промытой временными потоками и представляла собой две глубокие канавы, по её сторонам стоял густой хвойный лес.

Вода в реке была высокой, и, чтобы перебираться на другой берег, нам пришлось налаживать лодочную переправу. В первый день благоустроивали лагерь и обкатывали переправу, а уже назавтра сходили в маршрут. В небольшом поселке из трех-четырех балков у ручья Б.Сэйим, давшим название месторождению, познакомились с геологами из

Хабаровска, двумя Сергеем - Карнауховым и Банниковым, руководившими поисковыми работами. Проконсультированные ими, посетили уже выкопанные горняками канавы, вскрывающие рудные тела, отобрали образцы титановых руд, предназначенных для экспозиции на Амурской ВДНХ в Благовещенске.

Доставить их туда брался В.Г.Моисеенко, который должен был скоро посетить месторождение Большой Сэйим, а добраться до него профессор собирался на нашем вездеходе, поэтому уже на следующий день, чтобы встретить директора, мне предстояла поездка на трассу. Этот маршрут восторга у меня не вызывал, слишком свежа в памяти была недавняя авария на станции Усть-Нюкжа. Дурные предчувствия томили мне грудь.

По закону Архимеда

Поначалу всё шло хорошо. Бросая гусеницами торф, машина на крейсерской скорости пересекала мари, мелкие болотца и ручьи, слегка побуксовав на выезде из небольшого озера. Оставалось только переправиться через последний безымянный ручей, за которым начиналась перерезаемая бамовским шоссе мари. Не раздумывая ни секунды и не сбавляя скорости, лихой танкист Миша направил вездеход в образовавшуюся на переезде через ручей лужу. Со всего хода тягач плюхнулся в неё, подняв мириады брызг, окативших нас через открытые двери.

Лужа оказалась глубокой и обладала одним неприятным для нас свойством, - её края почти отвесно обрывались вниз, поэтому траки гусениц скребли по стенкам, а вездеход никак не мог выбраться наверх. Несколькими днями раньше, прижавшись к крутому склону в сотне метрах выше по течению, ничего не ведая об этой ловушке, сие злосчастное место мы объехали стороной.

После нескольких безуспешных попыток выбраться, решили применить бревно и цепи, как уже подробно описано выше. На этот раз бревно у нас присутствовало, но вот досадная деталь: во время усть-нюкжинской аварии Миша ухитрился сломать крючок на одной из цепей, - железное же должно ломаться! Пришлось зацепить только одну сторону бревна, а другую я придерживал багром. К сожалению, этот номер не прошёл, - под гусеницу ушёл только левый конец бревна, тогда, как правый выскользнул, и вездеход на какое-то время выбрался из лужи лишь левой своей стороной, поэтому его резко перекосило, и передняя правая часть опустилась под воду.

Дальше всё случилось абсолютно так же, как на Брянте, - вездесущая вода, использующая для своего проникновения куда-либо даже маленькие дырочки, через широкий выхлопной люк незамедлительно устремилась внутрь машины. В мгновение ока моторная часть вездехода с шипением затонула, - в полном соответствии с законом Архимеда, количества вытесняемой погруженными частями вездехода жидкости явно не было достаточно, чтобы удерживать его на плаву.

SOS - спасите наши души!

После этого события мне осталось только спасти фотоаппарат и документы, лежавшие в рюкзаке под передним пассажирским сиденьем, который пришлось доставать уже из-под воды. Фотоаппарат успел набрать воды, и я тут же в сердцах выдернул оттуда наполовину отснятую пленку, - на ней была задокументирована первая авария в Усть-Нюкже.

Миша тоже выпрыгнул из вездехода, и вместе мы созерцали печальную картину нашей беды, я - горестно, а он как-то не очень, - к своему «железному закону» он уже, видимо, мысленно добавил продолжение "... и тонуть!", и, как мне показалось, особенно не расстраивался.

Сразу стало очевидно, что нам нужна была чья-нибудь помощь, и дело было «за малым»: разыскать её среди этой мари. Дорога находилась рядом, но ведь нужно было в

этих малообитаемых местах ещё найти какую-нибудь технику и по понятным причинам только на гусеницах, - колёсный транспорт здесь «отдыхал».

Поставили палатку для Миши, и, утопая в мягком мху, я побрел к трассе. Томиться в ожидании попутной машины не пришлось, хоть в этом повезло, - меня сразу же подобрала вахтовка с большой будкой, заполненной рабочими трассы. Она ехала как раз в Юктали, и это было первой удачей за день, ведь именно там было назначено место встречи с В.Г.Моисеенко, и изменить его уже было нельзя.

В поселке мне оставалось только скоротать вечер и ночь, а утром в условленном месте на берегу р.Юктали меня должен был ждать наш экспедиционный газик. Мои ботинки утонули вместе с вездеходом, поэтому я ходил в болотниках, что, впрочем, никому в глаза не бросалось, - на БАМе тогда это было нормой. В сапогах же и в баню пошел, - нужно было прийти в себя после испытанного потрясения, а что снимает стресс лучше хорошей парилки? Вышел из бани окрепшим и посвежевшим, словно Иванушка после бочки с кипятком.

Переночевал, или, по терминологии возглавляемых Антоном Кротовым «вольных путешественников», - «вписался» я к своему новому знакомому, который жил в очень уютном вагончике, в народе называемом “мечтой бамовца”. Кроме всего прочего, удобство его заключалось в том, что он был на колёсах, легко перемещался автомобилем и ставился в любом месте, лишь бы линия электропередач проходила поблизости, - вагончик был электрифицирован.

С хозяином Виктором с композиторской фамилией Свиридов мы познакомились буквально в первые минуты нашего пребывания в Усть-Нюкже. Тогда я сразу столкнулся с ним помочь нам, - выгрузить вездеход с платформы подъемным краном, едва выяснилось, что на БАМ он приехал из Дальнегорска, с Горбуши. Работая во Владивостоке, в Дальнегорске я много раз бывал, поэтому Виктор сразу признал во мне земляка.

Со Славой Римкевичем мы договорились, что наша встреча должна состояться на месте первого лагеря близ Юктали, чуть ниже железнодорожного моста. Вечером сходил туда, но там лишь торчали колышки от наших палаток и чернело холодное кострище, - мне стало грустно и одиноко.

Полутру снова пошёл “на явку”. Еще с моста увидел стоящую на берегу машину и поспешил туда. Все ещё спали богатырским сном: Валентин Григорьевич в кабине в гамаке, а Римкевич, аспирант Женя Куцын, сопровождающий директора в поездке, водитель Толя Шевелёв и уже известный читателям Виктор Борисов, тогда ещё учащийся Благовещенского политехникума, проходящий у нас преддипломную практику, - в поставленной на берегу палатке. Пришлось мне немного посидеть на берегу, в воду камешки покидать.

Когда все пробудились ото сна, поведал им печальную историю утопления вездехода. В соответствии с изменившейся обстановкой Валентин Григорьевич со свойственной ему энергией начал принимать стратегические решения. По моей настоятельной рекомендации, для начала он тут же повелел сменить водителя на другого. С переговорного пункта созвонились с Благовещенском, в институт были даны соответствующие указания.

План наших дальнейших действий был таков: поскольку гнать гусеничную технику пятьдесят вёрст из Юктали до Имангры у нас скорее всего не получится, - нужно было ведь ещё через “неминуемую в пути” Олёкму переправиться, - то лучше всего поискать её непосредственно на месте, - по слухам, там стояла бригада мостостроителей.

Так и сделали, - по притрассовому шоссе покатали к Имангре. Возле почти готового железнодорожного моста через реку обнаружили маленький рабочий посёлок. Беседа Валентина Григорьевича с бригадиром мостовиков длилась недолго, - “добро” на использование их трактора, бульдозера Т-100, было получено, и мы тотчас выехали.

Решили подниматься вверх по речным косам, ибо по зыбкой мари не прошел бы и временно приданный нашей экспедиции бульдозер. Дошли до устья «нашего» ручья и отправились на разведку пути к затопленному вездеходу. Сразу обнаружили, что в самом начале трактору предстояло преодолеть пару маленьких болотинков, а дальше - около

двухсот метров на первый взгляд сухой мари, которую механик-водитель - узбек Алексей Ходжаунов - оценил, как вполне проходимую для своего бульдозера.

Мишу нашли в добром здравии за варкой в походном котелке компота из голубики, которая в изобилии росла вокруг, и был самый её сезон. «Полубовались» на торчащий из воды вездеход, вернулись к трактору.

Для успешного прохождения болотинок понадобилось положить гать, поэтому нам всем пришлось закатать рукава и, отмахиваясь от туч желающих покормиться нами комаров, взяться за ручки пилы. Не остался в стороне и Валентин Григорьевич, – наравне со всеми он пилил деревья и, внося свою лепту в постройку гати, совсем как Ленин на субботнике, носил бревна. Было очень досадно, что мой фотоаппарат на некоторое время вышел из строя!

Вот, наконец, болотинки позади. Подминая кусты спелой голубики, трактор уверенно двинулся к вездеходу. Увы, марь оказалась коварной, – уже скоро бульдозер зарылся гусеницами в торф и лёг на брюхо. Вспыхнувшая надежда на быстрое извлечение вездехода погасла, более того, теперь нужно было вытаскивать ещё и трактор. Настроение у всех снова испортилось.

В отличие от нас, Алексей духом не падал. Он сообщил, что неподалеку от автомобильного моста через Имангру, замаскированным в кустах, стоит трелёвщик, и если нам повезет, то мы застанем там и тракториста. Трелёвщик – это специальная гусеничная машина для перетаскивания спиленного леса, имеющая сзади наклонную подвижную платформу с лебедкой, с помощью которой она взваливает на себя связки бревен.

Поехали до нужного места. Небеса, похоже, ненадолго сжалились над нами, – тракторист курил возле своей заведённой машины, словно специально поджидая нас. Ввели его в курс дела, пообещав после завершения операции хороший магарыч. Это, пожалуй, было лишним, – он был готов помочь и бескорыстно.

На свою марь вернулись вместе с трелёвщиком. Он был легче бульдозера, поэтому по проложенной нами гати запросто преодолел болотинки и бойко пошел вперед. Продвинувшись, однако, чуть дальше первого трактора, трелёвщик неудачно сманеврировал и ... “разулся”. «Наша» марь стала после этого напоминать поле у деревни Прохоровки после знаменитого танкового сражения Великой Отечественной войны на Курской дуге, – там и сям на ней живописно застыла поверженная техника на гусеницах. Было отчего нам всем прийти в отчаяние!

Для постановки гусеничной цепи на место, её сначала «разбивают», выколотив скрепляющий траки штырь-палец, а потом, надев на все катки, вновь соединяют. Когда трактор или танк стоит на твердой дороге, эти действия проводятся быстро и результативно. У нас же получилось только разъединить цепь, собрать же её уже было нельзя, – под катками гусеница на мягкой мари изогнулась и теперь никак не состыковывалась.

Алексей успокоил нас, что нос вешать рано, что в цепь нужно вставить дополнительные траки, что они есть, и в достаточном количестве, но за ними надо съездить в Мостовой – посёлок у моста через Олёкму.

Уже вечерело, пришлось отложить завершение операции на следующий день. Оставили всю технику на “поле брани” (чего-чего, а брани в тот день было немало), а сами отправились на ночлег на берег Имангры. Машина вместе с Алексеем ушла в Мостовой за дополнительными траками.

С утра возобновили спасательные действия. Наконец-то удача повернулась к нам лицом! Сначала “обули” трелёвщик, потом с надеждой и где-то даже – со страхом, смотрели, как он осторожно подкрадывается к нашему вездеходу. И вот, к вящему нашему удовольствию, “лесной трактор”, слегка приподняв платформу, своей лебёдкой, – совсем, как репку дедка со всей своей роднёй и домашними животными, – легко выдернул тягач из лужи.

Когда были выпиты «директорские» сто пятьдесят грамм разведённого речной водой спирта, и восторг от осознания победы немного поулёгся, стало ясно, что вытащить

машину из лужи, - это полдела, нужно было ещё её завести, прежде удалив из двигателя воду, которая заместила всю смазку, и устранив другие негативные последствия её попадания в двигатель. Всем этим пришлось заниматься уже другому водителю, прибывшему из Благовещенска на замену нашему горе-вездеходчику.

Mente et malleo!

Валентина Григорьевича поджимали сроки, поэтому, не дожидаясь окончания ремонта, он решил сходить на месторождение пешком. Назавтра с самого утра мы тронулись в путь. Словно Улу-Киткан, когда-то посещавший эти места, я был проводником, нас сопровождал также аспирант Евгений Куцын.

Пока мы занимались вездеходом, было не до любования окружающими нас красотами, а ведь уже началась золотая осень и ночные холода раскрасили тайгу и мари в огненно-бурые тона, среди зелени листья рубинами краснела спелая брусника, воздух был прозрачен и свеж, на лазурном небосводе светило ласковое солнце.

В переводе с эвенкийского Имангра означает “заснеженная”, но, на наше счастье, было еще далеко не то время, когда название следовало понимать так уж буквально. Путь тем не менее оказался трудным, тропа то терялась, разбегаясь по голубичным марям, покрытым моховыми подушками, с которых на тонких ниточках свисали бусинки клюквы, то выходила на каменные развалы - курумы. Стараясь не сорваться, здесь приходилось прыгать с камня на камень, что в болотных сапогах и с рюкзаками на плечах было не всегда просто.

Часов за семь дошли до ручья Б. Сэйим, а до самого месторождения пришлось ещё карабкаться по крутой тропе, протоптанной геологами и горняками к разведочным канавам, гигантскими шрамами разрезающим склоны сопки. Валентин Григорьевич, наконец, отвел душу, в соответствии с девизом геологов вдоволь поработав “mente et malleo” – «умом и молотком».

Уже смеркалось, когда спустились к поселку геологоразведчиков. Здесь мы оставили будущего академика на попечение его хозяев, живущих, в отличие от нас, в тёплых деревянных балках, а сами по набитой людьми и оленями тропе дошли до нашего палаточного лагеря, оставленного мной три дня назад, где оставшиеся члены отряда терялись в догадках, что же случилось с двумя посланцами и вездеходом. Их любопытство, наконец, было удовлетворено, но особенно радовался нашему внезапному пришествию ещё один «полезник», выпускник геофака МГУ 1975 года, Владимир Соболев, у которого давно кончились сигареты.

На другой день усадили В.Г.Моисеенко и Е.Куцына в нашу двухместную резиновую надувную лодку и, пожелав им «семь футов под килем», проводили на нижний лагерь, где их ждала машина. А на другой день, ближе к вечеру, и на нашей палаточной улице был праздник, потому что раздался гул тягача, и я, наконец, облегченно вздохнул, как будто гору с плеч сбросил, - авария, отнявшая столько времени, сил и нервных клеток, стала благополучно завершившейся историей.

Под лежащий камень коньяк не течет!

После новой аварии с вездеходом, я невольно сравнил её с первой. Три года назад, несомненно, всё было значительно проще. Тогда она случилась намного ближе к трассе; народу, занятого в её ликвидации, возглавляемого самим руководителем нашего института, было гораздо больше, и наконец, мы были тогда механизированы, имея для необходимых разездов автомобиль. Тогда я приобрел некоторый опыт, но каждая из таких ситуаций имеет свои особенности, и он, опыт, не очень-то пригождается. Разве что не вешать носа. О том, что ещё весьма выгодно отличало первую аварию от второй, я пока не догадывался.

Всегда помня, что под лежащий камень, как вода, так и другие жидкости не текут, - чего нельзя было сказать про наш бедный вездеход, - обход дипкунских организаций мы начали с посещения офиса старательской артели, работавшей на территории Якутии по северную сторону от Станового хребта. Мы знали, что вездеходы у них есть, но они могли быть на участках, как оно и оказалось в действительности - все машины находились в разъездах, и ожидалось не раньше, чем через неделю, а этот срок нас явно не устраивал.

Только к вечеру мы вышли, наконец, на “Электросети”, - организацию, имеющую в своём гараже вездеход ГТТ. Информацию о нём сообщили лесники, у которых мы брали разрешение на проведение геологических изысканий в таёжных массивах, входящих в сферу их влияния. У них тоже стоял вездеход, но это был лёгкий пожарный «газик» с дюралевой будкой красного цвета, и вместе мы решили, что для нас он будет слабоват.

Мы сразу увидели стоящий во дворе «Электросетей» тягач – двойника нашего, и я почувствовал жгучую зависть к его хозяевам, ведь наша машина в этот самый момент находилась в гораздо менее благоприятных условиях. Начальника, а потом и водителя тоже нашли быстро, - он собирался уходить домой, но мы его немного задержали, чтобы поговорить о нашем деле. Андрей, - так звали вездеходчика, - выразил желание нам помочь, но ему надо было еще устранить какую-то неисправность в ходовой части машины.

Свет в конце туннеля забрезжил довольно явственно. Для окончательного решения договорились встретиться утром следующего дня, и в довольно хорошем настроении мы отправились в гостиницу, где продлили срок проживания ещё на сутки, допили свой коньяк и в бодром расположении духа отошли ко сну, спокойному и безмятежному.

Наутро выяснилось, что кроме чисто технической, есть еще одна мешающая нашей скорой поездке деталь. Дело заключалось в том, что по вечерам Андрей подрабатывал “вышибалой” в местном ресторане “Северный”, и нужно было просить директора на пару дней освободить его от этой должности, ведь на носу был “уик-энд”, когда у ресторана самая работа.

Мы тут же решили идти с поклоном к директору, которая оказалась дома и к нашей просьбе отнеслась вполне благосклонно, вот только не знала, кем ей заменить Андрея. Решение проблемы она предложила неожиданное: пусть вместо него на два дня в ресторане останется кто-нибудь из нас.

Из нас троих на роль вышибалы больше всех подходил Сергей, - нехилый от природы, грубым физическим трудом за время экспедиции он накачал могучие плечи и руки и мог устроить подвыпивших драчунов одним своим видом. Однако, справедливо сославшись на то, что как начальник отряда он не имеет морального права бросать вверенную ему технику, Батулин сразу отказался от этой почётной должности.

Олег не мог остаться по определению, и тогда пришлось согласиться мне. Для убедительности своих претензий я сообщил, что когда-то занимался каратэ, и многие навыки еще сохранил, пообещав применить их в случае необходимости. То ли не поверив мне, то ли пожалев будущих дебоширов, директор все-таки решила обойтись своими кадрами и, “выдав вольную” Андрею, пожелала нам удачного и скорейшего вызволения из постигнувшей нас беды.

Дорогу до места аварии, нахождение которого мы показали на имеющейся у нас топографической карте, Андрей хорошо знал, поэтому мы оставили с ним Олега помогать ремонтировать вездеход, а сами с Сергеем сначала автостопом, а затем пешком решили добираться до нашего вынужденного лагеря, откуда, раз уж Судьба нас неожиданно там “притормозила”, я ещё хотел сделать парочку маршрутов. Андрей с Олегом на исправленном вездеходе должны были приехать на место на следующий день.

У природы нет плохой погоды?

До моста через Бранту добрались на открытом грузовике вместе с воинами, строителями БАМа. В задней части кузова горой лежали солдатские алюминиевые котелки с при-

липшей к стенкам кашей, почему-то все без крышек. Котелки весело подсакивали и гремели на каждой ямке неровной дороги. Сергей вслух похвалил эту весьма удобную в походах посуду и тут же получил в качестве презента одного из этих «весельчаков» в личную собственность.

Не прошли мы вдоль реки и пяти километров, как нас догнала чёрная туча, и из неё полил дождь, сразу вымочивший нас до нитки. Потом он то затихал, то принимался идти вновь, поэтому сушиться смысла не было. Добрались до места недавнего расставания с Витей, покричали его через реку, и он тут же организовал нам переправу..

Обрисовали Ире и Вите наши ближайшие перспективы. Теперь нам оставалось только “ждать у моря погоды”. С едой проблем не было, только вот разнообразием она не отличалась. Это были свиная тушенка “Великая Стена” и другой национальный китайский продукт – рис, всё это в достаточном количестве, а также сахар и чай.

К вечеру вода в Брянте заметно прибыла и, просочившись сквозь всё ещё мёрзлые мари, сильно похолодала. Чтобы оценить скорость подъёма реки, в илистый берег у уреза воды воткнули веточку. Опять заморосило, и мы спрятались в палатку. Ночью дождь разошелся не на шутку, барабанил по крыше палатки почти без перерыва.

Утром водомерной палочки на поверхности уже не было. Дождь то утихал, то принимался идти вновь. Вода всё прибывала, и веточки, регулярно втыкаемые в берег, сначала отступали в воду, а потом скрывались в глубине. И вот тут Сергею пришла в голову счастливая мысль - «посадить» наш вездеход на «привязь». На воду была спущена лодка, и толстым капроновым фалом тягач был накрепко привязан к стоящей на берегу лиственнице. Мы ещё не знали тогда, что это спасёт вездеход от реальной опасности быть смытым в глубокую яму на повороте.

Первый он, блин, всегда комом!

Уже смеркалось, когда откуда-то снизу донёсся крик. Не было никаких сомнений, что это Олег взывал к нам из тумана. Сергей с Витей прыгнули в лодку и скрылись в мороси.

Некоторое время было тихо, а потом крик переместился ближе, его стало слышно откуда-то из-за прижима. По узкому покрытому травой берегу, - вода уже подпирала под самый склон, - я добежал до скалы, и мы с Олегом установили звуковую связь. Он вкратце рассказал, а вернее прокричал, что приехал на вездеходе и по нашему берегу пытался пройти в лагерь, но наткнулся на прижим и в темноте благоразумно решил не перелезть через скалу. Продираясь через заросли, бесшумно проплывшую лодку с Сергеем и Витей, Олег не заметил. Получив от меня рекомендацию вернуться назад, уже изрядно промокший и продрогший, Олег оставил попытки преодолеть прижим.

Вдвоем с Ирой мы стали ждать дальнейшего развития событий. Уже за полночь к лагерю причалила лодка со всеми сразу, и сразу всё прояснилось. Мы узнали, что Андрей так и не смог отремонтировать свой вездеход, поломка оказалась более серьезной, чем он предполагал, и тогда Олег попросил поехать к нам на выручку Толю - вездеходчика лесников. Тот не отказал, и вот они были здесь. Сунуться в реку они не решились, и совершенно правильно сделали, потому что легкий вездеход в такую большую воду, почти не имея шансов выбраться на берег в нужном месте, стал бы лёгкой добычей течения. Сергей с Витей, разминувшись с Олегом, благополучно добрались до вездехода и уже немного погрелись в будке “пожарника”, когда к вездеходу вышел наш мокрый, как курица, водитель, и все вместе они, то сидя в лодке, то ведя её на бечеве, вернулись в свой лагерь.

Обсудили сложившуюся обстановку. Эффективное использование лёгкого вездехода сейчас, конечно, было весьма проблематичным, но со слабой надеждой, что вода упадёт, мы всё же решили попробовать его в деле.

С утра по-прежнему моросил дождь. Вода за ночь хоть и не поднялась, но и без того её уровень был таков, что зацеплять трос нужно было с риском стать унесённым бурным

потоком, потому что крюки уже находились на приличной глубине. И все же, надев на себя полиэтиленовые пленки для защиты от непрекращающегося дождя, оставив Иру в лагере, мы поплыли за поворот реки к ожидавшему нас вездеходу.

Сообща решили реализовать единственно возможный в создавшемся положении план. Для начала нужно было провести вездеход на исходную позицию. Для этого следовало перебраться в соседний большой ручей Ильдеус, подняться по нему вверх, затем перевалить в истоки ручья, впадающего в Бранту возле нашего лагеря, и по длинной мари спуститься к нему.

Довольно быстро поднялись по Ильдеусу до предполагаемого места поворота на нужный нам перевал. Полузаросшая дорога привела нас на водораздел, но, перевалив в наш ручей, быстро закончилась на лесной деляне, – с неё когда-то вывозили лес. Попытались было пробиться дальше, спиливая мешающие движению деревья, но тут Толя сообщил, что бензина у него осталось лишь на обратную дорогу, – он не рассчитывал на такой длинный крюк.

От оплаты за хлопоты, пусть и оказавшиеся для нас пустыми, Толя наотрез отказался, мотивируя свой отказ тем, что совесть ему не позволяет брать деньги за невыполненную работу. Пообещав Толе наше общество в дальнейшем, тепло попрощались с ним, мы захватили лодку и поплыли в свой лагерь, где нас ожидала Ира с надеждами, которым, увы, пока не суждено было сбыться. Мелкий, морозящий дождь все это время не прекращался, кажется, ни на минуту.

Перед отъездом Толя снабдил нас информацией, ценность которой стала очевидна сразу: в расквартированной в Дипкуне бригаде железнодорожных войск есть вездеход, «родной брат» нашего. Приобретая в бригаде солярку и масло, мы уже имели контакты с одним из её офицеров, поэтому новый вариант, – попросить помощь у военных, – как-то сразу стал казаться весьма перспективным. Искорка надежды вновь загорелась в наших сердцах.

Всё делается к лучшему!

По возвращении в лагерь мы уже не жалели, что не одолели перевал на “пожарнике”, – за время нашего отсутствия вода вновь прибыла, и было очевидно, что зацепить свой вездеход мы бы уже не смогли. Даже если это каким-то чудом удалось, вытягивать машину пришлось бы с перспективой увидеть её потом переворачиваемой с боку на бок, ведь обтекаемость поставленного поперек реки тягача резко уменьшается. Уровень воды уже почти сравнялся с крышей тягача.

На другое утро вездехода мы уже не увидели, – на месте, где ещё вечером маленьким островком виднелись его крыша и брезентовый тент, не было даже бурунов, и только уходящий под воду фал указывал, что мы ещё не утратили свой транспорт, а значит и надежды на нём покататься.

К обеду в палатку заглянул встревоженный Олег с сообщением, что невидимый сейчас вездеход под напором воды стал перемещаться. Посмотрев на реку, мы убедились, что мощное течение стало стаскивать тягач, – фал натянулся, как струна, и если раньше он был направлен перпендикулярно к берегу, то теперь его развернуло под острым углом вниз по течению. Оставалось только уповать на прочность фала, как и на устойчивость дерева, ставшего для вездехода причальным кнехтом. Не единожды мы имели возможность наблюдать, как мимо проплывают вывороченные с корнем стволы, и понимали, что такая же опасность грозит и нашей листовнице, ведь вода уже подбиралась к самым её корням. Опять я позавидовал самому себе, тридцатилетнему, – только всемирный потоп полностью сумел бы тогда покрыть утонувший в ручье вездеход, и даже в этом случае ему не угрожала перспектива быть унесённым неизвестно куда.

Теперь от нас уже ничего не зависело, мы лежали в палатке в своих марлевых пологгах, лениво переговаривались и слушали, как дождь мелко шелестит по крыше, и этот уютный в другой обстановке шелест растревлял мне душу.

Как из надувных матрасов сделать плот

...Только на шестые сутки, начиная с того самого дня, когда нас с Сергеем накрыла первая туча, дождь, наконец, прекратился. К вечеру тучи начали расползаться, показались клочки ярко-голубого, - «старого», как говорят тувинцы в Восточном Саяне, неба, предвестника окончания ненастья. Все эти дни мы с надеждой смотрели на фал, – на наше счастье он держался, возможно из последних сил.

Однажды мимо нашего лагеря проплыла резиновая лодка с тремя пассажирами, – это Александр Михалевский послал своих гонцов в Дипкун. Мы нашли в себе силы пошутить, спросив у них, не видели ли они, часом, нашего вездехода. На их естественный отрицательный ответ, мы сказали, что они только что мимо него проплыли и указали на дрожащий от напряжения фал. Вместе посмеялись, но качество смеха, разумеется, было разным, – у них он был лёгкий и непринужденный, у нас же с явным привкусом горечи и тревоги.

Вода в реке стала заметно падать, - наши водомерные веточки выстроились на крутом берегу в стройный рядок. К концу первого погожего дня, словно спина гигантской черепахи, на поверхности показалась крыша вездехода. Вероятность перемещения в недоступные для нас глубины ему теперь не угрожала.

Наутро почти вся кабина уже была над водой. Сергей с Витей на лодке сплавали к тягачу, заглянули внутрь, – им показалось, что всё на месте, лишь одно стекло выдавило течением. Скоро выяснилось, что “слона”- то, вернее его отсутствия, они и не заметили.

Оставаться на месте смысла уже не было, и мы решили на другой день, все вместе, оставив палатку с некоторыми вещами и образцами, по большой воде, спуститься к трассе, чтобы добраться до Дипкуна, и там повторить попытку “арендовать” вездеход. Внутренний голос подсказывал мне, что теперь у нас всё получится. Настроение было приподнятым ещё и потому, наверное, что всё-таки мы не потеряли вездеход, хотя были близки к этому.

Надувная резиновая лодка у нас было одна, да и та трехместная, но Сергей предложил ещё соорудить плот собственной конструкции, несущими частями которого должны были стать шесть надувных матрасов. Предполагалось положить на них связанный веревками каркас из тонких жердей, сверху надстраивалась “верхняя палуба” для вещей.

Работа закипела, и к вечеру плот был готов. Наутро каркас накрепко привязали к туго накаченным матрасам, на “верхнюю палубу” сложили спальные мешки на случай, если по пути мы где-нибудь застрянем, собрали рюкзаки с вещами и продуктами и “отдали швартов”. На плоту с шестью стояли Сергей с Витей, в лодке с веслами сидели мы с Олегом и Ира между нами.

Вода хоть и сильно упала, но оставалась достаточно высокой, поэтому течение сразу подхватило и быстро понесло нас вниз. Наш лагерь, в котором мы провели столько томительных дней, постепенно скрылся за крутым поворотом.

Тайны чёрной бочки и других посторонних в реке металлических предметов

За тремя или четырьмя поворотами заметили тёмный предмет, лежащий на берегу, при ближайшем рассмотрении оказавшийся двухсотлитровой железной бочкой. Высадившись подле неё, мы с удивлением узнали свою собственную тару под горючее, под самую пробку заправленную соляжкой. Это и был тот самый “слон”, пропажу которого мы не заметили накануне.

Подивились мощи потока, сумевшего выволочь бочку из кузова, и укатить её за несколько километров. Отметили место на карте, чтобы потом при благоприятном стечении обстоятельств, а в нём мы уже не сомневались, заехать на своём вездеходе.

Уже ввиду моста через Брянту - конечной цели нашего плавания – следующий вторым плот с Сергеем и Витей на борту наскочил на торчащий из воды швеллер, по обычному на первый взгляд буруну принятый ими за камень, и вся конструкция оказалась в реке. Вещи не оказались смытыми в воду лишь потому, что накрепко были привязаны к плоту. Единственной реальной потерей был Витин фотоаппарат, безвозвратно погрузившийся на дно. Сразу намочшие спальники стали тяжелы, словно пудовые гири.

Последние триста метров проплыли на аварийном плоту, причалили у автомобильного моста, и едва разобрали плот и “выпустили дух” из лодки и матрасов, как возле нас остановилась вахтовка, и её водитель спросил нас, не в Дипкун ли мы держим путь. Получив утвердительный ответ, он выразил готовность отвезти нас туда. Насколько можно быстро мы свернули ещё мокрые спальники, матрасы, лодку, затолкали всё это в будку и, попросив водителя завезти нас прямо в гостиницу, отбыли в цивилизацию.

Хозяйка гостиницы, наша старая знакомая, встретила нас, как родных, куда только её суровость делась! От такого преображения она еще больше стала походить на известную киноактрису с её очаровательной, доброй улыбкой. В первую очередь “Галина” обласкала Иру и выделила ей лучшие апартаменты, нас же поместила в уже знакомую нам комнату.

Слава Советской Армии и Аэрофлоту!

Наутро посадили Иру в пассажирский поезд до Тынды, откуда в те далекие годы до Благовещенска ходил единственный прицепной купированный вагон, и уже на следующий день она была дома, где её мама уже не чаяла увидеть свою дочку живой и невредимой. Мы же занялись сугубо мужским делом. Сначала всё-таки зашли на почту, чтобы убедиться, что междугородний телефон по-прежнему не работает.

Затем уверенной поступью направились в расположение военных железнодорожников. Командира на месте не было, и часа полтора мы протомились в ожидании своей участи. Пока сидели на лавочке, обратили внимание, как на окраине поселка села, а вскоре снова взлетела и взяла курс в сторону Брянты бело-голубая “восьмерка”. Проводили винтокрылую машину равнодушными взглядами, – мало ли их тут летает по своим делам! У меня, правда, мелькнула мысль, что очень скоро вертолет, если ему будет по пути, пролетит над нашим брошенным лагерем

Появившийся, наконец, полковник внимательно выслушал просьбу, предварённую рассказом о злключениях, выпавших на нашу долю, и разрешил нам воспользоваться армейским вездеходом. Совершенно искренне захотелось встать по стойке “смирно!” и воскликнуть: “Слава Советской Армии – освободительнице!”

Кроме самого тягача, нам придали сопровождающего офицера, молодого лейтенанта-казаха, а также солдата-водителя. Уже шла вторая половина дня, но мы не стали ждать утра, заправились горючим, забрали свои вещи из гостиницы и попылили на восток.

Сразу за поселком за рычаги сел Олег, более уверенно владеющий техникой вождения ГТТ по пересеченной местности, и скорость резко возросла. Дорогу Олег знал хорошо, и очень скоро мы “на всех парах” поднимались вверх по Ильдеусу, затем перевалили в долину Брянты и уже в сумерках стояли на её левом берегу как раз напротив только вчера утром оставленного нами лагеря.

Переезжать на свой берег в быстро наступающей темноте мы не рискнули, – вода показалась несколько высокой, поэтому за два рейса переправились на другой берег в лодке, сварили ужин и поскорее легли спать, чтобы приблизить час, когда осуществится наша давняя мечта, - увидеть свой вездеход на твердой почве.

С утра первым делом перегнали армейский тягач на свой берег, зацепили длинным тросом свою машину, и только тогда отвязали спасительный фал. Затем армейский вездеход с такой легкостью выкатил наш тягач на берег, что стало даже немножко обидно, - мы так долго готовились к этому событию, а всё произошло в считанные минуты. Открутили сливную пробку в днище и, оставив вездеход истекать водой, оправились за праздничный стол.

Едва мы пропустили по первой, из-за невысокого хребта, разделяющего Брянту и Ильдеус, сначала донесся характерный стрекот, а потом выплыл бело-голубой вертолет, уверенно взявший курс прямо на дым от нашего костра. Сидя за столом и находясь в эйфории от достигнутого, мы начали приветливо махать пилотам, сидящим за прозрачными стеклами кабины, как бы приглашая их присоединиться к нашему торжеству.

И тут произошло то, чего мы на самом деле никак не ожидали: гигантская стрекоза стала снижаться с явным намерением сесть на речную косу возле нас. Вот она уже рубит винтами воздух буквально в двух-трех десятках метров, рискуя поднявшимся ветром сорвать палатку с кольев. В выпуклых иллюминаторах мы видим лица людей и ... ба-а-а - я даже протёр глаза, чтобы убедиться, что мне не показалось, – знакомые все лица!

Вертолет сел на косу метрах в пятидесяти от нашего застолья, рядышком с мокрым тягачом, и из него вслед за вертолетным техником на речную гальку выпрыгнул бородастый Виталий Белоусов, научный сотрудник АмурКНИИ. Потом показались и сопровождающие: инженер по технике безопасности института Василий Павлович Макаров, затем с карабином наперевес Вячеслав Римкевич, активный ликвидатор описанной выше аварии на Имангре и с фотоаппаратом на плече Юрий Беляев, ещё один потенциальный «папарацци».

Уже догадываясь, чем мы обязаны такому высокому визиту, с виновато-счастливой улыбкой на лице, сразу вдруг вспомнив несчастного Василия из гаршинского “Сигнала”, я воскликнул: “Вяжите меня, братцы, это я рельс отворотил!” Вязать меня “братцы” не стали а только слегка попеняли (прошу не путать с отличным по значению словом «попинали») за столь долгий наш невыход на связь с городом. Мы узнали, что уже второй день наши сослуживцы по всей Брянте искали нас, – это именно их вертолет мы видели в Дипкуне накануне, где они пытались получить у местных властей какую-нибудь информацию о “пропавшей экспедиции”, - в Благовещенске за нашим отрядом прочно закрепилось это прозвище, поэтому В.Г.Моисеенко, обеспокоенный нашей судьбой, выслал поисковую группу на вертолете в перечисленном выше составе.

Василий Павлович Макаров, был в группе понятно почему, – протокол составлять в случае несчастья; Вячеслав Римкевич, уже побывавший раньше на Брянте и знавший объекты наших работ, был направлен в качестве проводника. Юрий Беляев должен был сфотографировать место предполагаемой трагедии, а Виталий Белоусов осуществлял общее руководство, - пилоты вертолета подчинялись ему, как министру гражданской авиации. За каждым, в общем, были закреплены свои задачи.

Накануне поисковики уже прочесали всю Брянту вплоть до Октябрьского, где нашли замытые дождями следы нашего пребывания, и даже видели сверху временно оставленный нами лагерь. Садиться возле него они не стали, а стоящий в воде вездеход сверху приняли за большую каменную глыбу.

На ночь вертолёт вернулся в Тынду, чтобы с утра возобновить поиски, и каково же было удивление всех, когда на месте ещё вчера безжизненного лагеря они увидели горящий костер, кучу народа и два вездехода-близнеца. Мы вкратце рассказали о том, что нам пришлось вынести за эти две недели, потом загрузили в вертолёт ящики с образцами пород и руд, распрощались с сослуживцами, от результатов своих поисков явно испытывавших чувство глубокого удовлетворения, и они улетели в Тынду, а затем в Благовещенск, сообщив по радиисвязи с борта вертолета, что, к счастью, ему не суждено было стать “чёрным тюльпаном” с грузом-200 на борту.

Хорошо, что кончается без вредных последствий

Задача у нас теперь была одна, – завести двигатель. На наше счастье, вторая, наполовину пустая бочка с дизельным маслом осталась в кузове. Река пыталась утащить и её, но каким-то непостижимым образом бочку расклинило между бортом и поддерживающей тент железной дугой, и она осталась на месте. Кабы не это обстоятельство, то гораздо более легкая, чем обнаруженная нами бочка с соляжкой, она плавала бы уже где-нибудь в Зейском море, куда, наверное, отправились две канистры с маслом, исчезнувшие безвозвратно.

Остаток дня и половину следующего возились с вездеходом. Олег отовсюду слил воду, залил, где положено, масло, а в баки – солярку из армейского тягача. Побывавшие под водой аккумуляторы практически разрядились, поэтому водители воспользовались единственной возможностью заставить работать пока ещё холодный мотор, - рабочим вездеходом принялись таскать наш тягач по пляжу.

Долго ничего не получалось. Чтобы не нервничать, я удалился в палатку и лег на спальник, прислушиваясь к доносящимся с каменистого берега звукам. Наконец, - остановись, мгновение – ты прекрасно! - к рычанию одного двигателя добавился ещё точно такой же, – это завелся наш, казалось, вечность тому назад захлебнувшийся речной водой вездеход. В тот момент он был для нас слаще самой прекрасной музыки и любовного шептания самой красивой женщины.

Сразу после этого долгожданного момента, не глуша мотор, мы быстро свернули лагерь, погрузились и покинули место, где поневоле провели полмесяца. Добавлю, что проплывая на лодке по Брянте ровно через год, я высаживался на знакомом берегу, но нашёл там только слабо заметное кострище, - быстро позарастали протоптанные нами стёжки-дорожки.

По пути на трассу сделали небольшой крюк, заехав за оставленной на берегу бочкой, а потом уже неслись в Дипкун, чтобы успеть туда до закрытия магазинов. Всё-таки на какие-то минуты не успели, но нам подсказали, где еще можно было взять то, за чем мы так спешили – на складе. Подкатили к нему, когда заведующая складом уже закрывала на нём последний замок с белой бумажкой-контролькой внутри.

Мы взмолились, сказав, что все мы сегодня именинники, и много километров проламывались сквозь непроходимую тайгу, чтобы успеть в магазин за столь необходимыми в подобных случаях напитками. Сердобольная заведующая складом в обратном порядке снимала все замки и выдала нам несколько завёрнутых в папиросную бумагу бутылок коньяка, бережно принятые в наши руки.

В лесочке рядом с лесничеством мы поставили лагерь и разожгли костер. Как было условлено, на огонек к нам подошли наши спасители – военные железнодорожники. Толю с “пожарника”, конечно, тоже разыскали и пригласили к праздничному столу. После нескольких тостов за наших новых друзей, за Советскую Армию мне стало вдруг так хорошо, как будто впереди меня ждала только счастливая жизнь, какая началась «далёко, далёко, за морем» у Папы Карло, Буратино и их друзей, попавших в сказочную страну.

Вместо заключения.

Много воды утекло с тех давних пор. “Нерушимый” Советский Союз распался на множество самостоятельных государств, представители которых когда-то сообща строили Байкало-Амурскую магистраль, а наша страна сократилось до размеров России.

И позже мне доводилось в экспедициях ездить на вездеходах, но топить их, к счастью, больше не пришлось. Случались другие приключения, но это, как говорится, были уже совсем другие истории.

Вспоминая былое, хочется отметить, что в наших водных “эпопеях” нам всегда везло на встречи с добрыми, отзывчивыми людьми, ведь без их бескорыстной помощи одними только своими силами нам было бы не справиться

Г. Ботряков