

12+Сергей Пичканов

ДОРОГАМИ КОЛЫМЫ



Сергей Пичканов

Дорогами Колымы

«Издательские решения»

Пичканов С. П.

Дорогами Колымы / С. П. Пичканов — «Издательские решения»,

Книга повествует о долгих длинных дорогах Колымы, по которым пришлось ездить автору. Каждая поездка это отдельная история, с которой ему приходилось знакомиться и ехать дальше...

Содержание

Об авторе	7
Пролог	8
И СНОВА КОЛЫМА	9
ЧЁРНАЯ СОТНЯ	10
РАБОТА НА САМОСВАЛЕ	11
НАЛЕДЬ ПЕРЕД ДОМОМ	13
ЗА ЧТО Я ПОПАЛ В «НЕУГОДНЫЕ»	14
РАБОТА НА АВТОБУСАХ	18
Трактор ЮМЗ	19
КАК Я СТАЛ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕМ	21
ЦЕМЕНТ И УГОЛЬ	22
СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ- МАЗ	24
«МАГАДАН МОСТ»	25
ПОЧЕТНАЯ РАБОТА	26
МОГЛО БЫТЬ ХУЖЕ	31
ДВА ПОДЪЁМА НА «ЛОПАТЕ»	33
РЕЙС С БОЛЬЮ В ГЛАЗУ	42
ДОМКРАТ МОЙ-ВРАГ МОЙ	44
Конец ознакомительного фрагмента.	46

Дорогами Колымы

Сергей Петрович Пичканов

Фотограф Марина Сергеевна Вертохвостова

Редактор Татьяна Алексеевна Пичканова

Обложка Анна Андреевна Власенко

Корректор Влад Евгеньевич Вертохвостов

© Сергей Петрович Пичканов, 2026

© Марина Сергеевна Вертохвостова, фотографии, 2026

ISBN 978-5-0069-9897-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Книга вторая рассказывает о нелёгкой судьбе колымских дальнбойщиков, одна из которых-МОЯ.

С самого детства господь Бог и ангел хранитель оберегали меня,
только поэтому я ЖИВОЙ



Об авторе

Сергей Петрович Пичканов родился в городе Бердске Новосибирской области в 1953 году в семье служащих. Женат, имеет двоих детей сына и дочь. Не закончив среднюю школу, пошёл учиться на токаря в профессионально-техническое училище в городе Бердске. После окончания училища получил повышенный разряд и работал токарем на заводе БЭМЗ.

В 1972—1974 годах служба в Советской Армии. После увольнения в запас уехал на Колыму в Магаданскую область. Там работал навальщиком леса, рамщиком на пилораме и водителем трактора К-701 на вывозке леса. В нерабочее время рыбачил и охотился на разного зверя. После десяти лет работы в тайге уже с семьёй уехали в Бердск, но вскоре вернулись на Колыму. Поселившись в посёлке Сокол, отработал ещё четырнадцать лет на грузовиках и автобусах. С 1994 года зарегистрирован предпринимателем и на своём МАЗе возил грузы по Колыме. Много пришлось испытать, но с честью выдержал все трудности судьбы.

В 1998 году, вернувшись в родной город Бердск уже на своём МАЗе, ещё восемнадцать лет работал дальнобойщиком, возил грузы по всей стране. В 2016 году, закончив свою предпринимательскую деятельность, стал собирать механизмы и станки для хозяйственных нужд, а в вечернее время начал писать первую книгу, вспоминая о своей не простой жизни.

РАЗ БОГ ПОСЛАЛ ТЕБЕ ТАКИЕ ИСПЫТАНИЯ, ЗНАЧИТ, ОН ЗНАЛ, ЧТО ТЫ С НИМИ СПРАВИШЬСЯ!

Пролог

Вернувшись назад на Колыму, мы в кредит купили небольшой частный дом в посёлке Сокол на улице Ягодная 28. В этом посёлке был расположен аэропорт, связывающий Магадан с материком, супруга устроилась по специальности в радиобюро аэропорта, а я снова сел за руль КамАЗа в автоколонне «Магаданстройтранс» и начал знакомиться с окрестностями Магадана.

Потом работал слесарем грузовиков в автобазе «Колыма ГЭС строй», и, отучившись на категорию «Д», работал на автобусах, а с тысяча девятьсот девяносто третьего года, начал испытывать себя на трассах и зимниках Колымы. Купив (убитого) МАЗа, восстановил его и начал возить разные механизмы с комплектующими деталями для строительства мостов. Параллельно с этой работой, возил уголь для посёлков и золотосодержащую руду для комбинатов. Когда начал строиться рудник «Кубака», возил туда конструкции и оборудование. После того, как рудник начал работать, переоборудовался в бензовоз и продолжил возить туда дизельное топливо. Больше всего мне пришлось ездить по Омсукчанской трассе, которая в ту пору входила в десятку самых опасных дорог мира, и прошёл по ней пятьдесят раз. За это время был не один момент, когда на тех дорогах я мог остаться навсегда, и всё это продолжалось до конца марта тысяча девятьсот девяносто восьмого года. В конце марта, вдвоём с сыном мы, мы уехали на том же МАЗе в Новосибирск. И снова испытание: посередине зимника Мирный-Усть-Кут произошла авария мотора. Отправив сына домой на самолёте, два месяца прожил в общежитии Заринской автобазы, где ремонтировал мотор. Потом, на барже по реке Лене, довезли меня с машиной до населённого пункта Верхнемарково, которое находится в ста пятидесяти километрах перед Усть-Кутом, и только к пятнадцатому июня я приехал в Бердск. С этого времени, началась совсем другая жизнь, но очень похожая на Колымскую.

И СНОВА КОЛЫМА

Ещё в полёте у меня появилось подозрение, что моя душа и не была со мной всё это время, а оставалась на Колыме и ждала, когда я вернусь к ней! Наверное, она знала, что в несвойственной мне обстановке я долго не выдержу, вернусь обратно и терпеливо ждала этого момента. И вот, спустя год и пять месяцев, я вернулся к ней!

Этот полёт был полной противоположностью прошлого: в полёте с Колымы у меня весь рейс катились слёзы, и я скрывал их от посторонних глаз, пряча лицо. А в этом полёте моё настроение было прекрасным, и свою радость возвращения я скрыть не мог. Единственное, что меня беспокоило-неизвестность, ведь никакого жилья у меня не было, и, чтобы купить его, денег не хватало. За те деньги, которые были у меня, я мог купить только «балок», так у нас называли однокомнатный вагончик, который меня не устраивал. Но у меня там было много знакомых, и я рассчитывал, что они мне помогут.

Сейчас я не хотел ехать далеко от Магадана и первым делом хотел побывать на Палатке. Этот районный центр был в восьмидесяти километрах от Магадана, и в нём была крупная автобаза. Кроме автобазы там было много разных строительных и дорожных предприятий, и с двумя водительскими профессиями я надеялся найти работу и любое жильё на первое время. Сам Магадан я не рассматривал, наверное, потому что там не было знакомых.

Прилетев в аэропорт Магадана, я получил багаж, взял билет на автобус до Палатки и поехал. Хорошо, что было начало дня и у меня было время найти Анискина Владимира, с которым мы в Бердске ездили на рыбалку на моём «Бурани». Владимира я нашёл быстро, и уже с ним мы пришли к его знакомому, у которого в гостях был наш человек с Яны. Немного поговорив, мы пошли к нему домой, он тоже жил в посёлке Палатка. Пока мы разговаривали, к нему приехал в гости Саша Епифанов, он работал на Яне крановщиком, мы были с ним хорошо знакомы. Саша предложил мне поехать к нему на Уптар, переночевать и поискать домик на Соколе или в Уптаре. Саше я сразу сказал, что у меня не хватит денег купить домик, на что он ответил: «Я тебе займу, заработаешь, отдашь». От такого предложения я не смог отказаться, потому что другого варианта просто не было. Я благодарю судьбу за то, что в нужный момент появился человек, который предложил свою помощь, и в этот же день мы уехали в Уптар. Там была крупная автобаза «Колыма ГЭС строй», в которой Саша работал. Но из жилья были только однокомнатные вагончики, которые нас с Таней не устроили бы. Переночевав у Саши, утром я поехал в посёлок Сокол и в частном секторе нашёл дом. Но, чтобы купить этот дом, мне не хватало полторы тысячи рублей. Помня, что Саша мне обещал помочь, я отдал задаток хозяйке и поехал обратно к Саше за недостающими деньгами. Уже на следующий день я полностью рассчитался за дом. Таким образом, за три дня я купил себе жильё, правда, пришлось залезть в долги. Так как меня хорошо знали, то деньги дали без всяких расписок. Я был рад и мне хотелось побыстрее позвонить Тане и сказать, что можно выезжать, жильё куплено. Но я решил потерпеть ещё день и попробовать найти работу в автоколонне «Магаданстройтранс», её называли «чёрная сотня». Следующим утром я пришёл в эту автоколонну, где начальником был Прынь Николай Степанович. Он пригласил меня в кабинет и предложил сесть на ближний к нему стул. Посмотрев мою трудовую книжку, он спросил: «Зачем уезжал с Колымы?». Я не ожидал такого вопроса, но ответил: «Хотелось попробовать пожить на материке». После нескольких вопросов он подал мне лист бумаги и сказал: «Пиши заявление о приёме на работу водителем самосвала. Пройдёшь медкомиссию и ко мне». Довольный, что меня принимают на работу, я встал и пошёл, но вдогонку услышал ещё вопрос: «Где сейчас проживаешь?» «Купил дом в Соколе» -ответил я. Выйдя из конторы автоколонны, я первым делом побежал в аэропорт звонить Тане, сказать, что жильё и работа есть!

ЧЁРНАЯ СОТНЯ

Почему её так называли-я не знаю, наверное, кому-то так нравилось. Моими успехами Таня была довольна и сказала, что будет покупать билет и вылетать с детьми ко мне. Всё складывалось хорошо, и я был рад продолжить работу там, откуда не хотел уезжать. Я знал, что на Колыме мне и стены помогут, не говоря про знакомых, понимал, что это результат моей прежней работы и правильного образа жизни. После разговора с женой я пошёл проходить медкомиссию и прошёл её за два дня. Утром я пришёл в автобазу с результатами врачей и меня приняли на работу. Через час формальностей мне показали машину, на которой я буду работать: это был старенький самосвал-КамАЗ, оранжевого цвета. Но, чтобы на нём поехать, надо было приложить немало усилий, энергии и терпения. Стоит сказать, что сейчас моя зарплата будет сто шестьдесят пять рублей, но это только оклад. К нему добавится ещё коэффициент семьдесят процентов, и, может быть премия, в случае выполнения плана. Получалось так, что я мог зарабатывать около трёхсот рублей без единой надбавки. На данном этапе эта зарплата меня устраивала, тем более, что автоколонна была в пяти минутах ходьбы от моего дома.

Для того, чтобы начать работать на этом самосвале, мне пришлось его хорошо отремонтировать, потому что он долгое время стоял у забора. На этом КамАЗе никто не хотел работать, его считали самой плохой машиной в гараже, на него переводили тех, кто провинился, то есть, в наказание. Но у меня выбора не было, а ещё я знал, что любую технику можно сделать, если делать её для себя, как было в моём случае. Кроме этого я понимал, что на меня сейчас смотрит вся колонна, оценивают мои способности и терпение. Как говорят водители, чтобы работать на этой машине, надо залезть под капотом, а вылезти из выхлопной трубы и работать не восемь часов, а двенадцать за ту же зарплату.

С работы я приходил поздно, готовил еду на завтрашний день, а дела по дому стояли. В свободное от работы время я ходил по всем углам дома и смотрел, где и что надо сделать. Я понимал, что через три месяца будут наступать холода, а работы с домом было много. Кроме дома на участке была небольшая баня, сарайчик под уголь и огород четыре сотки. Сам дом был небольшой: кухня, общая комната и две маленьких спальни, квадратов по семь-восемь. Домик стоял низко, метрах в пяти от водосточной траншеи, и в тёплое время она спасала от попадания воды на наш участок. В одном случае было хорошо, что дом стоял на коренном грунте и зимой его не поднимало льдом. С наступлением морозов этот ручеек прибавлял много работы, ближе к морозам я пойму, чем грозил нам этот ручеек, но о нём немного позже.

Недели две я ремонтировал КамАЗ, проверил всё, и, если какая-то деталь или узел требовали запчастей, говорил об этом механику, и мне давали нужные запчасти. Во время ремонта ко мне подходили работавшие там ребята и за то, что я так капитально ремонтирую эту машину, проявляли ко мне уважение. Некоторые из них говорили, что этот КамАЗ проклятый, никто на нём не хочет работать. Как только услышат номер машины, на которую их переводят, то пишут заявление на увольнение. Но у меня выбора не было, да и суеверие к транспорту пока во мне не сложилось. Потом, когда я начал работать на этом самосвале и выполнять план, это суеверие рассыпалось и у других водителей.

РАБОТА НА САМОСВАЛЕ

После двухнедельного ремонта, я доложил механику, что машина готова, и он поставил в известность начальника колонны. В конце дня мне сказали: «Завтра поедешь стажироваться». На следующий день меня посадили стажёром на такой же самосвал, к старому водителю Кулакову Александру. Перед выездом из гаража я спросил механика про свою машину, и он мне ответил: «Она будет стоять, ждать тебя. Все зависит от того, как ты будешь ездить». Потом я понял, что это было хитрое решение: машину сделаешь, но если плохо едешь, то переведут слесарем, а на твоей машине будет работать кто-то другой. Дядя Саша, так я звал стажирующего меня водителя, был аккуратный и спокойный, он сразу посадил меня за руль. Работать нас отправили в Магадан возить подсыпку к строящемуся складу. В этот день мы привезли пять машин песчано-гравийной смеси, которой обсыпали здание. Первый рейс сделал дядя Саша, остальные рейсы делал я. Так я проездил четыре дня, а на пятый день, ничего не подозревая, я протираю дяди Сашину машину и готовлю к выезду на работу. Приходит он и говорит мне: «Иди за путёвкой, поедешь на своей машине следом за мной». Я пришёл в диспетчерскую и, поздоровавшись, назвал свою фамилию. В ответ услышал: «Новенький пришёл, шестнадцатый КамАЗ начнёт работать», так диспетчера говорили между собой про меня и мою машину. Забрав путёвку, я ушёл к своей машине, и минут через пятнадцать мы поехали туда, где работали вчера и сделали по пять рейсов. Когда я приехал в гараж и после просмотра путевого листа увидел, что в нём написано шесть рейсов, то до утра думал, что они ошиблись и мне завтра предстоит переписывать всё в путевке. Утром я спросил дядю Сашу о том, сколько рейсов стоит у него, и он ответил, что шесть. Поняв моё замешательство, он сказал: «Сколько написано, столько и обсчитывай, не ломай голову». Мне ничего не оставалось делать, как выполнить то, что сказал дядя Саша. Это повторялось изо-дня в день, и, как я понял, было в порядке вещей. Я пока особо не вникал в это дело, мне было не до того, кому сколько приписали, мне надо было, чтобы машина работала.

В конце июня прилетела моя семья, дом всем понравился, ведь в нём на каждого было по комнате. Мне не нравилось, что нет водяного отопления, но переделывать что-то в этом году мне было некогда: не давала работа, я работал шесть дней в неделю. Только в воскресенье я мог что-то сделать дома и первым делом почистил печку. Неделя у меня ушла на ремонт, но зато теперь я знал, что зимой она не подведёт. После печки я сделал слив, но была ещё одна проблема: перед домом стояли бочки под воду, которую привозила водовозка и её надо было перекачивать в дом. Это мне не нравилось, я решил их заменить на колесо от Кировца, чтобы наливать в него воду. Через несколько дней у меня получилась большая ёмкость, вот теперь я был доволен и было не страшно, если вода в колесе замёрзнет. А чтобы не таскать тяжёлые ведра в руках, купил глубинный насос и шланг, чтобы перекачивать воду.

Так, понемногу мы обживались, а вскоре и Таня нашла себе работу по своей специальности в радиобюро аэропорта, и она ей нравилась. Зарплата у нее была почти такая же, как у меня, за счёт того, что сохранились все восемь надбавок. В общей сложности у нас за месяц получалось от пятисот, до шестисот рублей, ну ведь не двести двадцать, как на материке. Но была ещё одна проблема: с кем оставлять дочь, ведь ей было всего четыре года. Таня работала посменно и получалось, что Марину два дня в неделю не с кем было оставить, ведь сын ходил в школу, да и в няньки он ещё не годился. Первое время я дочь брал с собой в кабину самосвала, и она ездила со мной целый день. Так продолжалось около месяца, пока меня не остановил инспектор Гаи и сказал: «Ещё раз увижу, накажу!» Вот и пришлось искать для неё няньку.

У нас в автоколонне работала сторожем пожилая женщина, звали её баба Валя, бывшая дальнбойщица. Только представьте, женщина-на лесовозе! Она ездила по всей Колыме и зимой, и летом, за что её все очень уважали. Я себе даже не представляю, как такая малень-

кая женщина, какой была она, могла выполнять такую трудную работу! Когда я, задерживаясь вечерами ремонтировал машину, она, заступив на дежурство, часто подходила ко мне, и мы с ней разговаривали на разные темы. А когда мы оказались в безвыходном положении, я попросил её два раза в неделю побыть с нашей дочерью. И она дала согласие, даже денег не хотела брать, но мы настояли. Мы были очень благодарны бабе Вале и так было до зимы, а потом нам дали место в детском саду.

Наш сын уже ходил во второй класс и учился очень хорошо. Этой же осенью Таня где-то раздобыла цыплят, и мы их поселили в сарайчике, а, чтобы они не мёрзли, я повесил в нём лампу, которая хорошо обогревала даже пол. Дрова для дома я заготавливал сам, а уголь привозили из Магадана. Настроение у нас было хорошее, и к зиме мы были готовы.

НАЛЕДЬ ПЕРЕД ДОМОМ

Лёгкие морозы в пригороде Магадана начинались в конце октября и тот ручеек, который тёк из-под дома напротив, пока не вредил. Даже в небольшой мороз он покрывался тонкой ледяной корочкой, но вода утекала. А когда в ноябре установились постоянные морозы, то ручей начал перемерзать и образовывалась наледь. Тут я понял, почему этот дом продавали летом. Хорошо, что я каждый вечер был дома, чистил снег и старался не пустить воду к своему дому. Я видел, как дорожники на Яне делали заграждения воде из снежных валов. Вода замерзала перед первым валом, потом стекала во второй и тоже замерзала. Вот и я начал делать такие же валы, высотой сантиметров пятнадцать, но на своей стороне, чтобы не злить соседей. Надо сказать, что за соседскими домами было болото, и чем сильнее был мороз, тем сильнее текла вода. К Новому году перед моим домом была наледь, но мой участок и даже часть улицы была сухой. Но у соседей она накапливалась и замерзала под полом, и как они зимовали со льдом под полом, я не представляю. Сначала я думал, что это у них только в этом году, но позже выяснилось, что так было всегда. После первой же зимы Пресняков Николай, с которым я работал в «черной сотне», сказал мне: «Ты первый в этом доме, кто не пустил к себе во двор воду. Этот дом всегда заливало наледью, и они всю зиму долбили лёд».

ЗА ЧТО Я ПОПАЛ В «НЕУГОДНЫЕ»

К ноябрю я рассчитался с Сашей Елифановым, который мне занял денег на дом. К Новому году я продал снегоход «буран», который привёз из Сибири, он мне был не нужен. Тут не тайга и охотой заниматься я не собирался, мне надо было работать! К этому времени у меня появилась первая надбавка, работа мне нравилась, но в автобазе была одна беда-приписки. На всех собраниях говорили о соревновании, какая бригада больше вывезла, были и поощрения с грамотами. Как это все было на самом деле я уже знал, особенно, про работу самосвалов. Утро начиналось в вагончике карьера с игры в карты на деньги. Я и ещё двое молодых ребят возили грунт на стройки Сокола, а старики, во главе с бригадиром, играли часа два. Бригадиром был Иванась Иван Андреевич, украинец, у него был новый МАЗ, и он всё это время стоял, а мы на старых самосвалах не стояли, возили. В конечном итоге, зарплата наша была меньше, чем у тех, которые играли в карты, потому что им приписывали больше рейсов, чем делали мы. Меня это сильно возмущало и один раз я не выдержал, зашёл в вагончик и сказал громким голосом: «Вы тут сидите, играете, а ваши МАЗы ржут, овса просят!» Не знаю, что они все подумали, но игру бросили и начали возить грунт. В последующие дни они уже так долго не сидели, но совсем играть не бросили. Если наша бригада из КамАЗов и МАЗов возила с небольшими приписками, то бригада ЗИЛов возила прорабов, две лопаты, носилки и другой инструмент, но в путевых листах было у всех по двенадцать-пятнадцать рейсов, а бетон на стройки возили всего два ЗИЛа. Даже в стенгазете было отмечено чья бригада вывезла больше и значились имена передовиков производства, и всегда те, кто были ближе всех к начальнику колонны. У него везде были глаза и уши, осведомителем был каждый третий, если не второй. В его «аппарате» управления колонной были даже бывшие уголовники на тот случай, если кто-то вышел из рамок и его надо было проучить. Два диспетчера по совместительству вели сутенёрскую деятельность, они были матёрые «акулы», любую интригу «стряпали» в течении трёх минут. Это делалось для того, чтобы молодые ребята грызлись между собой. Единство справедливости тут не поощрялось, оно было наказуемо! Приведу пример: дают на колонну две отдельные комнаты в семейном общежитии и одному молодому претенденту говорят: «Пиши заявление на получение отдельной комнаты». Он делится радостью с друзьями и семьёй, дня два ходит счастливый. Но тут же появляется второй «счастливчик», такой же претендент на эту комнату. В итоге получается ругань между этими ребятами. Если до этого они были друзьями, то теперь-враги. То же самое было с и машинами, даже я попал в список желающих получить новый КамАЗ с полуприцепом. Предлагали его всем тем, у кого нет категории «Е», и получив ответ, что нет такой категории, уходили предлагать следующему, не имеющему нужной категории. А на собраниях всегда говорили, что для молодёжи делаем всё, им первым машины предлагаем. Отчёт с коммунистическим настроем улетал в головной офис автобазы, которая была в Магадане.

Несмотря на это моя работа шла размеренно, а так как мне ничего от этого предприятия не надо было, то и в интригах я не участвовал. Но вся фальшь, показуха, приписки и рукотворный раскол среди водителей, не давали мне покоя, все это видели, но, молчали. После года работы на одном из собраний я сказал про это и попал в «немилость» у начальства. Половина водителей была на моей стороне, и многие высказали свои взгляды на происходящее, так сказать, осмелели немного. Но это собрание быстро свернули и после него у меня начались проблемы. Я тогда и не догадывался, что «модель» работы нашей колонны распространялась на всю автобазу, а может и на большинство предприятий Магадана. После выступления на этом собрании я почувствовал давление на меня: то путевой лист не так оформлен, то перерасход топлива, за которое надо высчитать. На моём самосвале начали чаще спускать колёса, и не всегда заводился КамАЗ, всего не перечислить. Потом мне сказали: «Если будешь домой ездить на

обед на машине, это триста метров, высчитаем за солярку». Мне приходилось ставить машину в гараже и идти пешком домой, а за это время моей машине вредили, лишь бы насолить мне. Надо мной просто издевались, старались совершить какую-то гадость. Мне было все труднее и труднее выполнять план, потому что машину выводили из строя, но пока я справлялся. Тут надо сказать, что у меня были сторонники, они же были и заступниками, но их было мало, позже и им стали вредить, как и мне. Ни коммунисты, ни бригады, никто не видел в этих гонениях ничего особенного. Вот тогда я и решил написать об этом в городской комитет коммунистической партии! Но, разбираться с этим злом приехал начальник автобазы, и, конечно, ничего не выявил. Хотя говорил он ласково, но большую часть водителей обозлил на меня и моих сторонников. Больше всех за меня заступался Василий Иванович, на него даже с трубой нападали не один раз, почему не трогали меня, я не знаю. Сочувствующих нам водителей было много, они понимали, что мы правы, но, как говорил прапорщик в армии: «Плетью обуха не перебьёшь». Большинство поддерживающих нас водителей противостоять сложившейся за десятилетия системе просто боялись. Один не хотел потерять работу, другой жильё, кому в отпуск ехать, а кому-то доработать до конца договора и уехать на материк. Когда я понял, что в области мне ничего не добиться, я написал в ЦК КПСС. И, представьте себе, пришёл ответ и приехал проверяющий! Как вы думаете, кто? Опять начальник автобазы! Нас опять разнесли в пух и прах, а мне прямым текстом сказали: «По окончании договора, мы с тобой прощаемся». Ещё в первый год работы на мой КамАЗ дали новый мотор, это произошло потому, что из месяца в месяц я перевыполнял план на том самосвале, который полгода стоял у забора. А когда я стал неудобным, то и его не пожалели, налили в масло двигателя аккумуляторной кислоты. А потом я узнал кто это сделал, мне сказали равнодушные ребята. Это был приближённый начальника колонны водитель Новичков, по кличке «нельсон». Кстати, его родной брат был механиком колонны! Один родственник старался ремонтировать машины, а другой их гробил. После этого случая я поехал в городской суд и написал заявление, чтобы разобрались в происходящем. Мне даже адвоката выделили, но и это было всё впустую, никто ничего не выявил. Посчитали, что я наговариваю на «уважаемого» человека, начальника колонны. Крепкий коммунистический режим стоял непоколебимо!

Так продолжалась вся эта тягомотина, и работой её назвать нельзя, так как работа должна быть в радость и приносить удовлетворение. Но у меня было всё наоборот, мне и жена дома говорила: «Зачем тебе это, ты столько времени тратишь на это противостояние». Потом я понял, что она была права и мне не переломить той сложившейся системы. Но я был удовлетворён тем, что делал: показал этой автоколонне сколько гнилья и несправедливости в этом коллективе. Почти половина автоколонны была готова защищать свои интересы, а не кланяться в ноги обнаглевшим начальникам.

Параллельно работе у меня шла домашняя жизнь. Ещё в начале лета я выкопал во дворе яму, из листового тонкомера выложил сруб, вывел в него две трубы для слива воды из ванны и туалета, перекрыл его и засыпал. После этого залил бетоном фундамент, привёз шлакоблоки, построил стены пристройки, сделал потолки и крышу. Штукатурил в доме уже по холодам, но у меня всё получилось. Все это я делал в 1986 году, а в 1987 году отправил жену с дочерью в отпуск, а сам с сыном остался. Работал без радости, ожидая конца договора, и продолжал ремонт в доме. Убирал старую печь, делал водяное отопление в доме уже от нового котла. Когда после отпуска приехали жена и дочь, отопление в доме уже работало, и наша жилая площадь увеличилась вдвое. Сейчас нам было просторно жить в доме, было теплее и комфортней, я поставил стандартную ванну, и по всем правилам работал туалет. Кроме этого, добавился гараж, в котором можно было ставить легковую машину, правда, она так и не появилась. Но такое помещение мне было нужно, так как я хранил в нём разные запчасти, инструмент и корм для животных, которых вскоре завели. Кроме курочек мы с Таней завели поросёночка, пока одного. Когда я был на работе, хозяйством занималась Таня, ей нравилось ухаживать за жив-

ностью. Возможно мы и не занимались бы этим, но в частном секторе нашего посёлка в каждом дворе было своё хозяйство, поэтому и мы решились на это.

Надо сказать, что в колонне были и нейтральные водители, они просто работали, не были ни за красных, ни за белых и хорошо получали, но жили эти водители на трассе. Придут с рейса, два дня осмотрят машину и опять недели две их было не видно. Помимо строительных работ, перевозки грунта и песка были большие объёмы перевозки угля во все посёлки Колымы, так как железной дороги не было, то все грузы возились автотранспортом. Я не просто так сказал про нейтральных водителей, внимания заслуживает один водитель ЗИЛа Чеботарёв, он был старше меня лет на двадцать, ни в каких интригах я его не замечал. Зимой и летом он возил грузы на маленькой машине ЗИЛ-130 с прицепом и вёз всего десять тонн, но зарплата у этого водителя была самой большой в колонне, правда, машины он всегда получал новые. Как-то перед самым отпуском у него вышел из строя мотор, а до начала отпуска ему надо было сделать ещё один рейс, чтобы сохранить хорошие отпускные. Когда я узнал, как он вышел из этого положения, моему восхищению его находчивости не было предела. Было это так: он снял мотор с ЗИЛа и отдал его в ремонт, а сам взял путевку за углём на этом же ЗИЛу. В это же время за углём шёл КамАЗ, который работал без прицепа. Вот за этого КамАЗа и зацепился наш ЗИЛ без мотора, правда на «усах» (так называется буксирное устройство. Так они и выполнили рейс Магадан-Тал-Юрях-Магадан. Тал-Юрях, это угольный карьер, который находится на семьсот пятидесятом километре автотрассы Магадан-Усть-Нера. Полторы тысячи километров эта парочка преодолела меньше, чем за неделю. В результате, рейс выполнен, путевой лист сдан и оплата произведена. За это время был отремонтирован мотор и его можно ставить. Я до сих пор восхищаюсь находчивостью этого водителя, главное, всё честно, машина-то в карьере была и уголь привезла! В то время были такие случаи, когда водитель, вообще не выезжая из гаража, отправлял свой путевой лист с кем-то другим и обратно ему привозили товаротранспортные накладные подписанными и с печатями. Вот так могли работать бывалые ребята. Думаю, что таким малознакомым как я начальник колонны не позволил бы так сделать. Но тот случай, рейс без мотора, я всю жизнь помню, без приписок и честно. Я восхищался такими водителями и часто спрашивал себя: «Смог бы ты работать на трассе, ходить в дальние рейсы и зимой и летом?» И я не мог сказать себе точно, что смогу это делать не хуже их. Но пришло моё время, я вожу более серьёзные грузы и не вдвоём, а один, на свой страх и риск, ответив на свой же вопрос перевезёнными грузами и признанием всех, кому перевозил грузы.

Два с половиной года работы в «чёрной сотне» пролетели как одна неделя. Подвластная начальнику половина автоколонны прямо в глаза мне смеялись, потирая руки. Подходило время моего календарного отпуска, после которого со мной прекратят трудовой договор. Это значило, что мне надо искать другую работу. Честно говоря, я и сам ждал этого, потому что в такой обстановке работать было невозможно. Мне не верилось, что я доработал до конца договора и ко мне не нашли придирки, чтобы выгнать раньше с порочащей меня информацией в трудовой книжке. Ещё до окончания договора я начал искать другую работу и в октябре 1988 года устроился слесарем четвёртого разряда в автобазу «Колыма ГЭС Строй», которое было в посёлке Уптар, и в ней работал мой друг Саша Епифанов. Все самосвалы в этой автобазе были распределены, а для работы на «длинномере», так называли КамАЗы с прицепами, у меня не было категории «Е». Вот и полез я в яму, как было в Бердске, ремонтировать чужие машины. Хотя мне и не нравилась эта работа, но я не жалею о том, что поработал в том предприятии и познал там то, чего не знал в Бердске, ремонтируя КамАЗы. В этой автобазе были не только КамАЗы, но и КраЗы, МАЗы, ЗИЛы и даже Магирусы. Ко всем этим машинам прикасались мои руки, и тут я понял, что не всякий водитель знает то, что знает слесарь. Эта практика мне очень сильно пригодилась в дальнейшей работе. На работу из Сокола я уезжал в семь часов утра, а в шесть часов вечера был дома. Перейдя на эту работу, я потерял в зарплате: четвёртый разряд автослесаря оплачивался не так, как я получал, работая на самосвале. Зато

моральная обстановка тут была совсем другая. Я видел, что в этом предприятии водители были совсем другие, ни круговой поруки, ни интриг. Все решения принимались большинством голосов этих же водителей. Там я понял, что дальнбойщики мудрее самосвалщиков потому, что у них очень много времени за баранкой, которое позволяет детально обдумать любую ситуацию. Водители этой автобазы на равных разговаривали с руководством и ничего не боялись. Из этих же водителей состояла комиссия, которая утверждала решения: кого снимать с машин, кого сажать, кому второй разряд, а кому пятый. Это была полная противоположность той организации, в которой я работал до этого. В этой автобазе начальство выполняло роль печати, закрепляющей решение. Всем правил коллектив автобазы, и мне в таком предприятии было легко работать. Во время ухода из чёрной сотни, её начальник Прынь сказал мне прямо в глаза: «Я постараюсь, чтобы тебя вообще никуда не взяли». Но у него вышла промашка, я устроился туда, куда пожелал, правда, не водителем, но ни о чём не жалею. Работая слесарем, я понимал, что мне надо учиться на категорию «Е», она позволяет работать на машинах с прицепом. Этим же летом за собственные деньги я окончил курсы в Магадане и получил права с категорией «Е». Но, в «Колыма ГЭСстрое» я не хотел работать на длинномере, так как эти машины работали на перевозке угля по всей Колыме. Их командировки были длительными, а мне это пока не подходило.

Этим же летом я начал строить теплицу с водяным отоплением, и к Новому году она была готова.

Продолжая работать слесарем, зимой 1989 года я окончил курсы обучения на категорию «Д», позволяющую работать на автобусах. После работы я ехал в Магадан на учёбу, а к ночи разными способами добирался до Сокола. Часто было так, что автобусы уже не шли из Магадана, и я шёл пешком, пока кто-то не подбирал меня и довозил до моего посёлка. Приехав ночью домой, я топил теплицу, заготавливал дрова и уголь на ночь и утро. Спать ложился в час ночи, просыпался в четыре, подбрасывал в печь теплицы и снова ложился спать. В шесть часов утра вставал, снова подбрасывал угля в печь теплицы, быстрый завтрак и в семь утра уезжал на работу. Пока я был на работе, за всем следил моя жена. Расписание дня у меня весь месяц было напряженным, но категорию «Д» я получил. Этой же весной мы сняли первый килограмм огурцов к четвёртому марта, ко дню рождения сына! Наша теплица топилась с пятнадцатого января, и за этот сезон мы вырастили тонну огурцов и сожгли двадцать четыре тонны угля! Представьте, как мы работали.

В июне 1989 года я уволился из автобазы и, как написано в трудовой книжке: переведён в Магаданское пассажирское предприятие, по согласованию между руководителями. Я был зачислен водителем 3-го класса на все имеющиеся виды автотранспорта.

РАБОТА НА АВТОБУСАХ

Пассажирское предприятие, в которое я устроился работать, было в самом Магадане. Мне дали старенький ПАЗ и отправили в посёлок Сокол, где я жил, в распоряжение строительно-монтажного управления №4. Гараж СМУ-4, где стоял мой автобус, был в двадцати метрах от ворот «чёрной сотни». Я очень часто видел всех её водителей и начальника. Но, тут я им был уже не по зубам, хотя и пытался Прынь через начальника СМУ-4 повлиять на меня. Здесь были совсем другие люди и вредить мне никто не собирался, и потуги Прыня насолить мне были безрезультатными. Не могу не сказать, что при каждой встрече я смеялся в глаза бывшему начальнику колонны Прыню, а он отворачивался, и, бледнея от злости на меня, уходил. Это была моя победа и я радовался, что всё так получилось. Но не я один радовался моему успеху, за меня радовались те водители, которые были на моей стороне во время моей работы на самосвале. Они были рады, когда я снова появился рядом, и мы часто встречались с ними. А у них положение было не самое лучшее, их продолжали унижать, но они терпели и под таким гнётом продолжали работать. И я продолжал работать, но с хорошим настроением и хорошим начальством, а моим непосредственным начальником была диспетчер СМУ-4. Никаких споров не было, а начальнику колонны автобусного предприятия больше ничего и не надо было. Жалоб на меня не было, перевозка людей не срывалась, и к осени 1990 года мне дали другой, более новый автобус, тоже ПАЗ, но, полноприводной, да ещё и со спальником за водительским сиденьем. Его сняли с трудного участка трассы Магадан-Тауйск и отдали мне. У этого автобуса были даже двойные стёкла, он был тёплым и красивым. А уж, какая проходимость у него была, рыбаки, которых я часто возил, сразу оценили это. Они понимали, что этот автобус дали не им, а мне за мои заслуги. На территории гаража СМУ, где я ставил автобус, стояли и другие механизмы, среди них был трактор ЮМЗ, который им был не нужен.

Трактор ЮМЗ

В то время набирала темп приватизация, и я захотел купить этот трактор. Написал заявление на имя начальника СМУ-4, он подписал, я оплатил тысячу двести рублей и перегнал его домой. Правда, у нас с Таней был почти скандал, она говорила: «Зачем он тебе нужен, ты ведь не тракторист, да и у него даже прицепа нет». Но, благодаря своей работе, я знал, где можно раздобыть всё необходимое оборудование, так как я возил рабочих по всем окрестностям Магадана. В пятнадцати километрах от нашего Сокола стоит посёлок Стекольный, а в нём совхоз, где было всё, что мне надо. Я обошёл всё «кладбище» брошенной техники и нашёл себе прицеп. Кроме него, погрузочное устройство-КУН, правда, в нём не доставало одной важной детали. Всё это я купил, но работы со всем этим было очень много. Трактор я поставил в своём огороде прямо перед окном спальни и всю зиму 1990 и 91 года восстанавливал этот механизм. У меня там светила переноска, была сварка, а недостающие детали я делал в гараже СМУ-4. Там стояли три станка: токарный, небольшой фрезерный и сверлильный в свободное от работы время я работал на всех трёх станках. После основной работы, вечером, при свете переноски собирал узлы и конструкции. Даже морозы под сорок градусов не были для этого препятствием. Бывало так, что весь вечер простою на морозе, обдумывая очередной узел, как его лучше сделать. Вымеряю размеры, составляю чертёж и следующим днём, в свободное время, делаю очередную деталь. Работать мне разрешали одному, даже в выходные дни, я ведь и для СМУ делал некоторые детали и главный механик не возражал. Мне доверяли и уважали даже после того, как в марте 1991 года, я уволился из пассажирского предприятия и перешёл в «Строй механизацию» посёлка Сокол. Меня там приняли на автобус ПАЗ, с первым классом водителя, и даже это не нарушило мои отношения с коллективом СМУ-4. Два этих предприятия были родственными, плотно сотрудничали, часто пересекались и рабочие, и начальство. Я всегда подвозил и тех, и других, подбирал с дороги любого человека, если он шёл пешком туда, куда ехал я. В СМУ-4 меня всегда считали своим, как и прежде я всё делал в их гараже. С меня за свет не высчитывали и электродов для сварки давали сколько надо. Но и это ещё не всё, их слесаря помогали мне восстановить прицеп для трактора, сварили кузов и борта, которых не было совсем, правда, я их угощал, чем они пожелают, и это стоило того. Но самое главное, что я остался их человеком!

К лету 1991 года у меня был рабочий трактор, самосвальный прицеп, который выгружал на три стороны и погрузочное устройство объёмом 0,8 куба. Уже в мае, как только оттаяла земля, я начал её возить и продавать всем желающим, а их было много. Должен сказать, что мне в погрузке помогал мой сын Серёжа, ему было уже пятнадцать лет. До этого времени жена относилась к моим делам с недоверием, но, когда я начал зарабатывать деньги этим трактором, её взгляд на это поменялся. Шесть дней я возил людей на автобусе, а остатки субботы и воскресенья возил землю, и, бывало так, что за эти дни зарабатывал месячную зарплату! Когда я начал таким образом зарабатывать, то стал чаще приносить презенты ребятам, которые мне помогали, а иногда и с механиком СМУ засиживались за столом. Один раз механик помог мне купить двадцать тонн угля, который я выгрузил дома для теплицы. Директор СМУ подписал накладные на оплату угля, сказав мне и бухгалтерии, что у них есть обязательства по услуге населению. Если честно, я не лез с расспросами, начальство знает, что делать, хоть и немного меньше, но я же заплатил за уголь. К лету 1992 года у меня была сварена сменная лопата для расчистки дорог, клык-рыхлитель позади трактора и плуг с бороной. Было много запчастей и колёс, как к трактору, так и к прицепу. Когда было всё скомплектовано, я сказал Тане, что продам трактор и буду искать машину. Таня немного поспорила со мной и сказала: «Делай, что хочешь». И я сделал: продал трактор за миллион рублей, а за пятьсот тысяч купил машину ЗИЗ-133-ГЯ с двигателем КамАЗ. Это такая машина, у которой кабина от ЗИЛа, а остальное,

как у бортового КамАЗа, длинная рама и два моста. Правда, двигателю нужен был серьёзный ремонт, и в следующий приезд моего друга Николая Пятницы мы продумали, что можно сделать. Он пообещал мне, что узнает в своей базе, за какую цену могут отремонтировать мотор. В очередной раз Коля приехал и сказал: «Ищи кран, я увезу мотор к своим мотористам. На ремонт потребуется триста тысяч рублей», и я согласился. Мотор он увёз, а я снял с ЗИЛа кабину и переделал её, добавив спальник. Потом поставил эту кабину и занимался смещением кузова назад. Я знал, что при постановке машины на учёт, у меня возникнут проблемы, но я надеялся их решить, ведь к тому времени у меня были друзья и в Гаи.

Работа в «Строй механизации» шла нормально, в тёплое время автобус стоял у меня дома, чтобы мне рано утром не ходить за ним три километра, так как предприятие находилось на самом краю Сокола. За автобусом я следил хорошо, за людьми приезжал вовремя, пусть даже на одном колесе. Когда я уходил из этой организации, проработав в ней полтора года, рабочие и начальство сожалели о моём решении. Мне было сказано: «Надумашь вернуться-возьмём!» Я поблагодарил всех и перешёл в службу спецтранспорта аэропорта Магадан, которое находится тоже в Соколе. Приняли меня водителем первого класса, а зарплата не отличалась от прежней. Кроме этого, меня удовлетворяло то, что я работал через день, по двенадцать часов, а возить персонал аэропорта пришлось из Магадана в аэропорт и обратно. Сначала я работал на новом автобусе ПАЗ, потом перешёл на ЛАЗ и работал до июля 1992 года. За время работы на автобусах аэропорта, мы с сыном построили хороший сарай для своего хозяйства. Обрезной брус для строительства мне привезли с Яны мои старые друзья Николай Пятница и Валера Кононов. Зимой наш двор и улицу сильно заметало снегом, приходилось его часто убирать, да и ручей из-под соседского дома до Нового года требовал к себе внимание. В начале декабря нам пришло письмо из Сибири, в котором папа сообщал, что мама тяжело больна и лежит в больнице. За три дня я заколол и продал несколько свиней, чтобы выручить денег, мне хотелось для мамы найти хорошее лекарство. Но, когда я приехал в родительский дом, маме лекарство не понадобилось, она умерла в тот же день, ей было всего шестьдесят шесть лет. Наверное, не зря говорят, что материнское сердце чувствует, что сын рядом, но помочь ни чем не может. 10 декабря мы её похоронили, а через три дня я улетел домой в Магадан.

КАК Я СТАЛ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕМ

Зимой 1992 года ко мне приехал мой друг Николай Пятница и говорит: «Можно я у тебя оставлю КамАЗ, его надо загнать в огород и даже накрыть». Я согласился, он оставил мне ключи от кабины и уехал. Я разгородил забор, убрал снег с проезда в огород, загнал седельного тягача и накрыл брезентом. Коля заезжал ко мне как домой, в любое время, территория у моего дома была бесплатной стоянкой, с баней и столовой. Приезжая в очередной раз, Коля спрашивал, не ржавеет ли машина. Осмотрев машину, Коля сказал: «Ей не желательно долго стоять под брезентом, начнёт гнить». Коля знал, что у меня есть категория «Е» и, приехав ко мне в конце мая, спросил: «Не хочу ли я поработать на этой машине?», я ответил: «Но я же работаю». Следующие его слова меня сильно озадачили, и я понял, что он мне предлагает уволиться с работы ради хорошей зарплаты. Тут я вспомнил про купленную машину и сказал: «ЗИЛ стоит, его надо делать», но Коля настаивал. Он сказал, что есть возможность взять технический талон и номера с другой машины. Мне ничего не оставалось, как дать согласие, я не мог отказать другу. Уже через неделю Коля привёз мне номера, технический талон и сказал: «Выгоняй машину и ищи работу». Повинуясь такому повороту судьбы, вопреки опасениям жены, я уволился с работы, оформился предпринимателем, встал на учёт в налоговой инспекции и получил свидетельство об индивидуальной трудовой деятельности. Всё это время меня не покидало чувство неуверенности, ведь я всё время работал на предприятиях и зарплата была гарантирована. Как пойдёт самостоятельная работа и будет ли она, мне было неизвестно. Меня всё время не покидало чувство ответственности за содержание семьи и машины Николая.

ЦЕМЕНТ И УГОЛЬ

ЗИЛ мой стоял, а я на седельном тягаче КамАЗ ездил по всем предприятиям, искал полуприцеп и работу. Наверное, мне сам Бог помог, в посёлке Палатка было дорожно-строительное предприятие и, набравшись смелости, я пришёл к его начальнику. Начальник предприятия Горянин был хороший человек, выслушав меня, он сказал: «Пошли со мной», и мы пришли на стоянку транспорта. Он подвёл меня к цистерне-цементовозу с названием «ВАРШАВА» и говорит: «Вот прицеп, посмотри, что нужно сделать и будешь возить цемент с Магадана на сто пятидесятый километр для бетонного завода». Он назвал мне приличную цену за работу и сказал, что никакой аренды за бочку брать с меня не будет, а все остальные документы мне выдаст главный диспетчер Галина Селивёрстовна. «Всё понял?» -спросил он меня. «Да» -ответил я. «Тогда приступай к работе» -произнёс он и ушёл. Я сидел у прицепа цементовоза и думал, за что мне так сегодня повезло?

Осмотрев цементовоз, я понял, что он был почти без изъянов, к вечеру следующего дня я взял путёвку, зацепил цистерну и уехал к себе в Сокол. Утром следующего дня я приехал в Магадан на цементный завод грузиться. Загрузили мне двадцать тонн цемента, и я повёз его на бетонный завод, который был пятьдесят километров за Карамкенем. На бетонном заводе цемент выгрузили, и я поехал в ДРСУ доложить, что рейс выполнен. За месяц я выполнил пятнадцать рейсов и получил хорошую зарплату. Таких денег я не зарабатывал никогда. Так я проработал до самых морозов, пока не остановили завод по производству бетона, прицеп я вернул и меня полностью рассчитали.

Я опять остался с одним тягачом и начал снова искать полуприцеп. Нашёл его в посёлке Хасын, у геологов, поговорил с их начальником, и он согласился сдать мне его в аренду. Но найти прицеп, это одно, а найти работу этому прицепу-совсем другое, но я и этот вопрос решил. Я договорился со службой обеспечения воинской части, которая стояла в Соколе, и начал возить им уголь из карьера Тал-Юрях, который находился на семьсот сорок пятом километре от Магадана. Первые рейсы за углём я ездил пустой, а зная, что я ееду через Сусуман, мой друг Николай попросил меня помочь ему, отвезти груз в посёлок Буркандья. Конечно, я спросил его что за груз, где грузиться и, как получилось, что оказался в должниках. Он коротко рассказал мне, что одной ветреной ночью его прицеп обокрали в Магадане, и ему надо было отвезти груз за свой счёт, тем самым рассчитаться за украденные продукты. Я согласился ему помочь и в Магадане мне погрузили семь тонн крупы для магазина в Буркандье. Пока я грузился, Коля прислал мне на помощь Валеру Кононова и, вдвоём с ним мы поехали выгружаться. В Сусуманском районе дорога на Буркандью уходила перед самым городом, и, пройдя около семидесяти километров, мы приехали к магазину. Пока нас выгружали, мы с Валерой думали, как быстрее проехать в карьер Тал-Юрях. Тут Валера и предложил мне поехать коротким путём через перевал «Солоколях». Выгрузившись после обеда, мы поехали к перевалу, Валера рассказывал, что перед перевалом есть река, а сам перевал такой крутой, что самим на КамАЗе не подняться. Он так же знал, что на перевале дежурит бульдозер, который вытаскивает проходящие там машины, но, есть ли сейчас там бульдозерист, мы не знали. До реки за рулём ехал я, но перед рекой сел за руль Валера и, ломая лёд переехал реку. В это время на улице было минус сорок и останавливаться было нельзя, чтобы не примёрзли тормоза. Подъём на перевал начался почти сразу за рекой, и мы начали подниматься зная, что не поднимемся сами. Дошли мы до какой-то площадки, и увидели, что стоит бульдозер с тросом. Зацепившись за него, уже через двадцать минут мы были на вершине, и нам было интересно, как бульдозерист узнал, что мы едем. Когда отцепляли трос, я спросил машиниста: «Ты как узнал, что мы едем?» Он ответил: «Я уже закончил работу и пошёл, а когда посмотрел в эту сторону, увидел вашу машину, вот и приехал». Мы были очень рады такому вниманию машиниста, и я отблагодарил его бутыл-

лочкой, сказав ещё и спасибо. Когда мы спустились с перевала, мороз усиливался, и, пока мы ехали до карьера, я два раза лазил под КамАЗа, откручивал сломавшиеся тормозные шланги на энергоаккумуляторах. Отремонтировав их в кабине, я снова лез под машину и ставил их на место. К вечеру мороз ещё усилился, мы загрузились углём и после получения документов встали перекусить. Тут Валера мне и говорит: «Серёжа, а ты что, не будешь отсыпать уголь, так всё и повезёшь?» «Да» ответил я и мы поехали по Тенькинской трассе, так как Валера жил в Усть-Омчуге. Когда мы начали подниматься в Лошколах, первый перевал от Сусумана, Валера мне сказал: «Сергей, давай я тут поеду, я по этим перевалам двадцать лет езжу!» Конечно же, мы поменялись местами и доехали до Усть-Омчуга, Валера ушёл домой, а я поехал в Сокол на выгрузку. После этого рейса Коля сказал, что долг с него списали, в чём была и наша заслуга.

Через некоторое время я нашёл груз и до Ягодного. Этой зимой стояли сильные морозы, и в посёлке Ягодное вышло из строя всё отопление: во всех трубах отопления и водоснабжения замёрзла вода и их начали менять. Каким путём я вышел на организацию, которая снабжала этими трубами город Ягодное, я сейчас не помню. Но я начал возить эти трубы и за перевозку в пятьсот двадцать пять километров мне хорошо платили. Надо сказать, что у этой организации были и свои машины, но они ходили пустые, а я вёз трубы. Когда в бухгалтерию этого предприятия я привозил счёт на оплату перевозки, ставил на стол большую сумку со всем тем, что любят женщины. Увидев эту сумку и посмотрев счёт, главный бухгалтер сказала: «Переделай, мало насчитал», и я переделывал. Все были довольны, они хотели, чтобы я работал у них всегда и не стеснялся говорить мне, что я один не жмот. Всю зиму я и провозил трубы в Ягодное, а до угольного карьера мне оставалось двести пятьдесят километров, это был мой холостой пробег. Такая работа была у единиц, государственный транспорт так не работал, а у меня получилось. За зиму я неплохо заработал, но весной работа кончилась так же резко, как и началась. Мой ЗИЛ так и стоял, мне было не до него, а арендованный полуприцеп я вернул владельцам. Помня слова начальника ДРСУ Горянина, я заехал к нему и спросил: «Когда будет работа?» Ответ был таким: «Работа начнётся, как только просохнет дорога».

Пока я был без прицепа и работы, занимался ЗИЛом и до запуска его в работу оставалось не так и много дел. Но закончить с ним мне так и не довелось, так как надо было возить цемент. Правда, повозил его всего полтора месяца. Как-то меня вызвал начальник ДРСУ и попросил меня притащить со Спорнинского завода два полуприцепа 2-ПП-14, их делали для КамАЗов и МАЗов. Я согласился, но попросил его, чтобы он договорился с заводом продать мне один такой полуприцеп, и он согласился. За неделю я притащил два полуприцепа и спросил начальника: «Когда получу деньги за работу, чтобы поехать за своим прицепом», он сказал: «Завтра!» Я не верил своим ушам, так пунктуально со мной редко кто поступал, все старались хоть денёк, да оттянуть. В 1994 году новый полуприцеп стоил два с половиной миллиона рублей. Сколько-то денег я взял из дома, а остальные мне должен был отдать Горянин. И он их отдал, правда, бумажных денег не хватило, так он из столовой ДРСУ собрал всю мелочь, которую принёс в пакете, но рассчитался полностью! Получив деньги, я в третий раз ехал уже за своим прицепом.

В начале июня приехал Николай Пятница и сказал, что там, где он взял номера и технический талон на машину, поменялось начальство, поэтому надо снимать номера и отдавать вместе с техническим талоном. Я сделал всё, о чём он попросил, а КамАЗ загнал в огород и опять накрыл. После этого жена меня спрашивает: «Что ты будешь делать дальше?» На что я ей ответил: «Буду заканчивать с ЗИЛом», а сам смотрел все объявления, где продают машины. Вскоре, я нашёл седельный тягач КамАЗ на Палатке, он был в разобранном виде и пока без документов, поэтому я не стал покупать его и позже не пожалел об этом.

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ- МАЗ

Через два дня в объявлениях газеты я нашёл в продаже седельный тягач-МАЗ в Магадане, он был сильно «убитый» и с мотором ЯМЗ-236. Я понимал, что шестицилиндровый двигатель будет слабоват, но знал, где можно «достать» ЯМЗ-238. За четыре миллиона я купил этого МАЗа и пригнал домой, но работать на нём было нельзя, ему нужен был капитальный ремонт, и я занялся им. Для начала я пришёл с предложением к начальнику Строймеханизации Семёну Викторовичу Новохатчику, где я работал на автобусе, и сделал ему рабочее предложение. Я сказал: «Знаю, что ваше предприятие будет расформировано, а у вас горы металлолома, которые неизвестно кому достанутся. Давайте я вывезу его в Магадан, сдам, и деньги будут ваши, а вы отдадите мне двигатель ЯМЗ-238 с экскаватора, на котором работал Коновалов Николай, документы на него оформите как положено», и он согласился. Этот мотор я просил потому, что знал, кто работал на этом экскаваторе и как обслуживался мотор. Семен Викторович хорошо знал меня, но, принимая мое предложение, спросил: «Для чего мне этот двигатель?» Я коротко рассказал ему, что купил седельный тягач МАЗ и нужен сильнее мотор. В итоге, мы договорились, что с завтрашнего дня я начинаю вывозить всё, что нагрузят. Мы оба тогда не знали, что через полтора года будем тесно сотрудничать, и я буду его надёжным партнёром.

Меньше чем за неделю я сделал пять рейсов и вывез больше ста тонн металлолома. На такой машине это сделать было не просто, машине нужен был ремонт, и, если ходовая часть ещё терпела, то двигатель отдал последнее. Возвращаясь домой после пятого рейса, выполнив весь объём работы, в двадцати метрах перед домом застучал мотор! Во двор я заехал, но мотор этот больше не заводил, я его снял. Так как другой двигатель был больше родного, нужно было переделать шахту для двигателя. Кроме переделки шахты нужны были новые подушки, на которые ставится мотор, и я отправился в автобазу спецтранспорта, где работал на автобусе. В это время я понял, что не зря работал в службе спецтранспорта аэропорта, ведь у меня там осталось много друзей, у которых были запчасти. Водители были рады предложить мне то, что у них есть. Даже служба механика мне ни в чём не отказывала, продавали всё, что мне надо было. Пока я собирал нужные мне запчасти, двигатель отдал мотористу, чтобы сделать профилактику. Раньше я с мотористом договорился, что он проверит двигатель и произведёт замену износившихся деталей. Через неделю я забрал двигатель, привёз и поставил на место. Надо сказать, что мне хорошо помогал мой сосед Лёха, который работал в службе спецтранспорта на ЗИЛ-130. Он был в службе механиков, и его гоняли как муху по полям, вот с ним я и привозил всё, что мне требовалось. Механики автобазы за презент сами отправляли мне запчасти. Так как сейчас у меня стоял другой двигатель, нужны были рычаги дистанционного управления коробкой передач. Я целыми днями бегал по знакомым в Соколе, ездил на Стекольниковскую автобазу, искал по сараям и гаражам разных людей, чтобы найти нужные мне детали. После дня поисков, я начинал работать с машиной и заканчивал работу к полуночи. Целый месяц с утра до позднего вечера я восстанавливал МАЗа, а ЗИЛ продолжал стоять, мне опять было не до него. После переделки МАЗ надо было поставить на учёт, получить номера и технический талон. Но прежде, в связи с перестановкой двигателя, посетить начальника Гаи. Он просмотрел все мои документы и сказал, что сомневается в том, что мотор ЯМЗ-238 приобретён законно, но заявление о регистрации, подписал. Я от него вышел счастливым и всё остальное сделал быстро. Прошёл тех. осмотр, получил номера, тех. талон и запись с печатью в техпаспорте о замене двигателя, теперь мой МАЗ значился как МАЗ-504. Потом прошёл перерегистрацию в налоговой инспекции, машина и прицеп у меня были свои, личные. После мытарств по кабинетам я начал искать работу и готов был возить всё. И я нашёл работу, да ещё какую!

«МАГАДАН МОСТ»

У меня в соседях жил сотрудник предприятия «Магаданмост», его звали Аркадий, он работал в этой организации бурильщиком. Вот он мне и сказал: «Нам не хватает транспорта, чтобы возить оборудование и детали мостов». На следующий день утром мы с ним приехали в это предприятие, которое находилось на двадцать третьем километре от Магадана. Аркадий показал мне, где находится начальство, и я нашёл приемную главного инженера. Поняв, с каким вопросом я приехал, он пригласил меня в свой кабинет, предложил присесть и очень спокойно спросил: «Что привело вас к нам?» Я сказал, что у меня есть тягач МАЗ и полуприцеп длиной девять с половиной метров, а кроме этого, большое желание работать. Он попросил у меня трудовую книжку, паспорт и даже военный билет, который я не взял с собой. Но вопросы о военной службе мне были заданы. Я с гордостью ответил ему, что охранял Министерство обороны. Спросил про леспромхоз, про трактора КИРОВЦЫ, я видел, что он явно никуда не спешил. В конце разговора он сказал: «Я не буду вас спрашивать, за что автобаза Магаданстройтранс прервала с вами трудовое соглашение». Моя душа ушла в пятки, я думал, он сейчас скажет, что нам такие не нужны. Но он мне сказал: «У нас на площадке стоит прицеп-балковоз, идите и цепляйте его, никакой аренды мы с вас брать не будем, а ваша задача вывозить двадцати-тонные балки на те мосты, которые вам укажут. Оплата будет хорошая, но в основном безналичкой, все вопросы и споры решать со мной. Вашим непосредственным начальником будет прораб участка Станислав Харин. Первую балку повезёте завтра на мост, который находится в двадцати километрах от перевала Яблоневый в сторону посёлка Атка. Сейчас идите к начальнику участка, согласуйте работу и желаю вам успехов». Понимая, что мне сказано всё, я встал и ответил так, как когда-то в армии: «Я вас не подведу, до свидания». Краем глаза я увидел его улыбку и, выходя из кабинета, повторил для себя, всё сделаю как надо. Тут я вспомнил начальника чёрной сотни Прыня и подумал, какая большая разница между этими начальниками.

ПОЧЕТНАЯ РАБОТА

Выйдя от главного инженера, я нашёл кабинет прораба, с которым мне предстояло решать все вопросы. Зайдя в его кабинет, я увидел сидящего за столом мужчину и понял, что это прораб Харин. Я сказал ему, что иду от Мартынюка и завтра должен увезти балку на мост. Познакомившись с ним, мы пожали друг другу руки, и он сказал: «Завтра приезжаешь к восьми утра, как загрузишься, придёшь ко мне, получишь документы на груз и разрешение на перевозку негабаритного груза». Я понимал, что работа мне предстоит очень серьёзная. Балка перекрытия моста была восемнадцать метров длиной и двадцать тонн весом, с обеих сторон этой балки торчала арматура для сварки с другими балками и заливки бетоном. Но ни вес, ни длина меня не беспокоили, а беспокоило другое. Когда я подошёл к полуприцепу-балковозу, то заметил, что две оси прицепа были в самом конце. Это значило, что груз будет располагаться равномерно: десять тонн на тягач и десять тонн на прицеп. Я начал переживать за рессоры заднего моста своего МАЗа, выдержат ли они такую нагрузку. Правда, в помощь основным рессорам были ещё и подрессорники, так называли верхние короткие рессоры. Колёса прицепа-балковоза были такими же, как на моём МАЗе, но там было два моста, а на тягаче один. Честно признаюсь, я очень сильно переживал за рессоры, мне было неизвестно как они поведут себя под такой нагрузкой. Конечно, я переживал за свой транспорт, но и надеялся на чужой опыт, так как мне сказали, что такой же МАЗ уже год возит эти балки.

Домой я возвращался радостный, но с переживанием за завтрашний рейс. Отцепив свой бортовой прицеп, я пришёл домой и сказал Тане, что буду возить перекрытия мостов. Она была довольна, даже не зная, что за груз мне предстоит возить, как я за это переживаю. Я раньше сказал, что МАЗа купил за четыре миллиона. Так вот сейчас, доставка балки своей машиной будет стоить пять миллионов рублей, на что требовалось всего один день работы. Сто пятьдесят километров с грузом и столько же пустым, но какая цена за перевозку! Мне сначала не верилось, но после нескольких рейсов я понял, сколько могу получать денег за выполненную работу. Я сейчас вспоминаю то время и думаю, мне надо было после четырёх-пяти рейсов купить Супер-МАЗа, двенадцатиметровый прицеп и мои дела шли бы лучше, потому что было бы больше работы, а значит и хорошей оплаты. За два месяца работы на вывозке балок я хорошо заработал. Вдвоём с водителем второго МАЗа Пановым мы вывозили вдвое больше балок, чем два КрАЗа, которые были в их организации. В основном на мост требовалось тридцать балок на три пролёта. Мы вывезли двадцать, остальные десять вывезли КрАЗы. Они делали один рейс в трое, а то и в четверо суток, а мы в сутки рейс, и за нами не успевали делать балки.

Но, вернусь к первому рейсу, ночь перед которым я не спал, мне снилось что-то совсем непонятное. Утром, зацепив прицеп-балковоз, я подъехал к месту погрузки, оно было прямо перед окнами конторы. Я понимал, какую ответственность взял на себя главный инженер Мартынюк, доверив мне такой опасный груз и догадался, почему меня взяли сюда работать. Я вспомнил, что Мартынюк спрашивал меня, где я ещё работал, и я ему рассказал, как возил цемент для Палаткинского ДРСУ, упомянув начальника Горянина. Дальше было не трудно догадаться, что главному инженеру Мартынюку, стоило позвонить директору ДРСУ Горянину и спросить про меня. Я ещё раз убедился, что надо всё делать хорошо, чтобы меня ценили.

Пока я над этим размышлял, ко мне подошёл паренёк и сказал: «Заезжай на погрузку». Погрузка произошла очень быстро: три минуты и балка лежала на моём автопоезде. Тот же паренёк отцепил крюки строп и ушёл, а я залез под машину смотреть, как давит этот груз на задний мост МАЗа. Осматривая просевшие до резиновых подушек рессоры, я сказал себе: «Всё, как бы они не просели-вези». Я отъехал с места погрузки и пошёл за документами к прорабу, который теперь был моим непосредственным начальником. У него в кабинете сидел

какой-то парень, оказалось, что это крановщик, который поедет со мной и будет выгружать эту балку. Мы познакомились с ним и, получив документы, пошли к машине. Честно скажу, мне было легче ехать с крановщиком, он вселял в меня уверенность и спокойствие, говорил, что можно ехать даже быстрее. Он понимал, что такой непривычный для меня груз я везу первый раз и не торопил меня. Сначала я ехал двадцать километров в час, и он мне два раза сказал: «Всё нормально, можно ехать быстрее», но я перестраховывался. Потом я увидел, как мой крановщик смолк, отвернулся от меня и смотрел в сторону. Тут я вспомнил, как ехал с Яны на УРАЛе с Генной Гладышевым и вот сейчас я был на него похож. Я не верил в своё транспортное средство и не полностью знал его возможности. Но смелости мне это не добавляло, наоборот, я выглядел как «пионер». После этих мыслей я добавил газу и переключился на высшую скорость. Крановщик среагировал быстро, начал смотреть на дорогу и, улыбаясь, сказал: «Ну вот, уже лучше». Приехав в Сокол, я остановился в широком месте и сказал: «Посмотрю рессоры и колёса» и вышел из кабины. Обойдя транспортное средство и убедившись, что мои рессоры и колёса в порядке, поехали дальше. Проехав посёлок Сокол, я поехал ещё быстрее, чем ехал до этого, крановщик продолжал улыбаться и говорил: «Вижу, начинаешь доверять машине». До Палатки мы ехали со скоростью пятьдесят километров в час, и крановщик Витя сказал: «Хорошо едем, но надо остановиться у магазина купить продуктов». Я съехал с дороги и встал на краю стоянки, понимая, что дальше от края мне нельзя становиться, потому что могут перекрыть мне дорогу. Пока Витя ходил в магазин, я залез под машину и внимательно просмотрел каждый лист обеих рессор. Рессоры были под хорошей нагрузкой, но до резиновых подушек ограничителей рама не доставала сантиметра три. Это значило, что всё нормально, рессоры и должны прогибаться, для того и сделаны. Когда я вылез из-под машины, увидел двух водителей, которые смотрели на меня. А потом, один из них спросил: «Ты скоро уберёшь свой „шлагбаум?“» Я сначала не понял, что они хотят, но они пояснили, что впереди стоят машины, а я длинной своего транспорта перекрыл полстоянки, и они не могут выехать. Я быстро сообразил и сказал: «Я машину не глушил, сдам назад и выезжайте». Но не успел я залезть в машину, как пришёл Витя, и я поехал вперёд, помахав ребятам. Они подняли руки, понимая, что я хотел уступить им проезд, и обиды на меня у них не было.

Когда мы подъехали к перевалу «Яблоневиный», Витя сказал: «Смотри, повороты крутые, а дорога узкая, не спеши». Я его успокоил, сказав: «Не переживай, пройдем все повороты». Перед подъёмами я включил первую скорость, и МАЗ медленно пополз в гору, затаскивая прицеп с тяжёлой балкой. Сейчас мне надо было спокойно подниматься, чтобы мотору было легко, а из-за длины груза на поворотах колёса прицепа шли по встречной стороне. На крутом правом повороте мне в зеркало хорошо было видно, что от колёс до обрыва оставалось всего метра два, а левая сторона машины шла уже за пределами встречной проезжей части. Так, используя всю левую обочину, я прошёл правый поворот. Сидевший с правой стороны Витя видел, что прицеп проходит на безопасном расстоянии от обрыва и сказал: «Первый поворот хорошо прошли». Впереди нас ждал второй, левый поворот, перед которым я начал прижиматься к правой обочине заблаговременно. Точно так же, двигаясь по правой обочине, я начал заходить в левый поворот. В это время мы увидели встречную машину, которая остановилась, чтобы пропустить нас. Сейчас заднюю часть прицепа мне было хорошо видно, даже не оглядываясь назад, достаточно было слегка повернуть голову и определить расстояние колёс от левого обрыва. Как только колёса прицепа зашли на свою полосу, встречная машина продолжила спуск. Витя опять посмотрел на меня и похвалил за правильные действия. Конечно, я давно знал правила движения с полуприцепами, но этот прицеп был длиннее в два раза, поэтому и пришлось использовать обочину дороги.

Поднявшись на перевал, я остановился выйти посмотреть, не бежит ли вода или масло, целы ли колёса. Убедившись в исправности автомобиля и прицепа, мы поехали, а через пол-

часа мы подъехали к строящемуся мосту, и Витя сказал: «Стойте тут, я заведу кран, встану как надо, тогда и подъедешь, развернёшься после выгрузки». Дольше грелся двигатель крана, чем произошла выгрузка, уже через полчаса мы ехали домой. В Соколе мы были в восемь часов вечера, а Вите надо было ехать дальше, и я посадил его на автобусной остановке, как попросил он. Мы попрощались, он остался ждать автобус на Магадан, а я уехал домой. Теперь я понял, почему Витя поторапливал меня, ему нельзя было опоздать на последний автобус. Правда, он про это мне ничего не сказал, наверное, посчитал это неуместным, ведь главным фактом была безопасная перевозка.

Дома Таня меня спросила, как я довёз балку, и я ответил, что всё получилось в лучшем виде. Завтра у меня был выходной, и я решил найти дополнительные рессорные листы и усилить те, которые стоят. Мне не нравилось, что мои рессоры были слабые и сильно прогибались. Утром я отцепил балковоз и одним тягачом поехал в автобазу аэропорта, чтобы встретиться с ребятами, которые работали на МАЗах. Мне надо было спросить, у кого могут быть рессорные листы для заднего моста. Главным моим консультантом был крановщик Саша Пономаренко, он работал на большом кране-КрАЗ и знал всё. Он-то мне и сказал: «Иди к механикам и договаривайся, я на складе видел новые листы, но они толще твоих». Всех механиков я знал и довольно легко с ними договорился, мало того, они мне сказали, что сами загрузят, а Лёша привезёт. Я сразу расплатился за «товар» и поехал домой, а пока ехал, думал, как же всё просто, когда есть деньги и нужные люди. Я приехал домой, а вскоре пришёл ЗИЛ с листами, не было ещё и десяти часов утра, а рессорные листы уже лежали рядом с машиной. Рассчитавшись с Лёхой, я приступил к работе. Мне было понятно, что я обязательно должен успеть переделать рессоры, ведь завтра опять везти балку. Когда я разобрал первую рессору и начал готовить её к сборке, понял, что толщина и длина листов разная: новые коренные листы были толще и длиннее. Если толщина не имела особого значения, то длина их была больше, это значило, что они не подойдут, и мне придётся собирать старую рессору. Но я принял другое решение: усиливаю всю рессору, а коренные листы оставляю свои. После трёх часов работы у меня получилось крепкая рессора, она стала на пять сантиметров выше старой, и это было уже хорошо.

Переборку рессор я закончил к двум часам ночи, по обеим сторонам машины было много разных ключей и оставшихся листов. Убирать всё это мне было уже некогда, ведь мне завтра в восемь утра надо быть на погрузке. Спать я лёг в три часа ночи, а в шесть поднялся, завёл машину и начал подъезжать к балковозу. Вот тут я и увидел разницу: задний мост моего тягача стоял выше, чем раньше, подъехать под прицеп было сложнее. Быстро позавтракав и взяв сумку с едой, поехал на погрузку. Приехал без опоздания, доложил прорабу о прибытии и, получив команду: «Грузись» ушёл к машине. Когда балку загрузили, я залез под машину, мне было интересно как прогнулись рессоры. Оценивая состояние рессор, я понял, что мой труд был не напрасным, надёжность рессор меня радовала. Когда я забирал документы, мне сказали, что крановщик находится на мосту и ждёт меня. Сегодня я ехал и радовался, всё хорошо, опять пел песни, а настроение было прекрасное. В этот раз я ехал смелее, как будто эти балки вожу года три, и времени на рейс потратил меньше, чем позавчера. Назад я ехал с Витей, и он сказал мне: «Что-то сегодня твой МАЗ идёт не так мягко, как в прошлый раз». И я рассказал ему, что переделал рессоры, он похвалил, сказав: «Ты всё правильно сделал».

Июль и август 1994 года я возил балки на прицепе предприятия, а все остальные грузы пришлось возить на своём прицепе, жаль, что он был всего девять с половиной метров. Если бы был прицеп длиннее, то работы мне было бы намного больше.

К этому времени все водители «чёрной сотни», где я раньше работал, знали, что этот МАЗ мой личный, и, когда я встречался им на дороге, приветствовали меня даже те, кто когда-то был против меня. А уж когда увидели, какие грузы я вожу, то их уважение ко мне я чувствовал во всём: и солёнку предлагали, и запчасти носили, и много хороших слов говорили.

После балок я возил двенадцатиметровые вагончики, в которых жили рабочие, но потом меня поставили на перевозку буровых станков и столбов-опор мостов, с ними было сложнее. Буровой станок весил около двенадцати тонн, немного, но всякой мелочи к нему набиралось ещё тонн пять, но главная проблема была в его габаритах. Его база была шире прицепа и мне приходилось снимать борта, чтобы не поломать их. Но сказать об этом одно, а снять деревянный борт, который весил килограммов шестьдесят и длиной более трёх метров-совсем другое. А снимать надо было четыре борта, по два с каждой стороны. Это делалось для того, чтобы не поломать и не потерять их, ведь на поворотах, которых множество, их просто бы оторвало. Мало того, чтобы не скользили гусеницы станка, по площадке моего прицепа я подкладывал широкие доски. Я помнил ещё с Яны, что металл по металлу скользит как по маслу. Буровой станок грузили краном и выглядело это так: каждая гусеница станка свисала с обеих сторон прицепа сантиметров тридцать и опиралась на прицеп внутренней частью гусениц. Как такой груз везти? Для этого надо его хорошо закрепить, и у меня были привязаны под прицепом разные по толщине троса. Штук десять разных по диаметру и длине прутков арматуры и ломиков. И вот, после того, как на мой прицеп поставили этот станок, я часа три его крепил. Тросом привязывал гусеницы станка к своему прицепу, потом ломом или куском арматуры перекручивал трос так, чтобы этот станок даже не шевелился. Самое главное, не перекрутить трос, не надорвать его. Лучше троса материала для крепления не было он, как резина, натягивается и держит. Мне хорошо платили, и на это я не жалел ни времени, ни сил. Сколько я этих станков перевёз-не знаю, тридцать или сорок, и ни один даже с места не сдвинулся с места, это самое главное.

Возить девятиметровые столбы было проще, они были метрового диаметра и каждый весил около двенадцати тонн. Их клали в специальные лежаки, и я не ленился, делал четыре растяжки по две на каждую сторону. Пока я плотно работал, осенью нашёлся покупатель и я продал ЗИЛа за семь миллионов.

Всю осень, зиму 1994 года и половину лета 95 года, строили мосты перед Аткой, их было четыре. Конечно, я не был полностью загружен работой, но один рейс в два или три дня за двести с лишним километров я делал, и зарплата у меня была хорошая. А после комплектровки этих мостов, начали строить мост через ручей «Обрывистый» на 371 километре основной трассы. Для этого надо было перевезти на этот объект жилые вагончики и буровое оборудование, которое нужно было в первую очередь на строительстве нового моста. После того, как начались буровые работы, нам было задание вывозить первые столбы, опоры мостов. Сначала возили девятиметровые, а потом и одиннадцатиметровые. Это уже были более серьёзные рейсы, потому что расстояние до этого строящегося моста было в два раза больше. На этот рейс уходило не менее двух суток, оплата была соответственно больше и на этот мост я вывез штук десять столбов, это почти третья часть от всего количества. Кроме опор понадобилось штук тридцать балок, перекрытий мостов, и их я вывез десять штук. Если учесть, что на вывозке балок работало пять машин, то я сработал отлично! Когда на этом мосту закончили буровые работы и поставили все опоры мостов, то всё буровое оборудование начали перевозить в Усть-Омчуг. Это было уже в октябре, и мне довелось сделать два рейса. Первым рейсом я увёз буровой станок, а вторым цистерну с топливом и остатками оборудования. Расстояние от моста до Усть-Омчуга было 440 километров, и за один день пройти весь путь было трудно, потому что это-Колыма.

В Усть-Омчуге начинали строить мост через реку Детрин, так как старый деревянный был ненадёжным.

Так как у меня была хорошо оплачиваемая работа, то мы с Таней решили строить двухэтажный коттедж в Бердске. Но сейчас я считаю это ошибкой, так как первым делом мне надо было купить хорошую машину с большим прицепом, и деньги я заработал бы быстрее, чем на своём старом МАЗе. Но что сделано, то сделано. Я отпросился на неделю, чтобы слетать в

Сибирь, купить участок и начать стройку. Главный инженер Мартынюк пошёл мне навстречу, выплатил мне все заработанные деньги, и в середине октября я улетел в Новосибирск.

Приехав в Бердск, я нашёл кооператив, который продавал участки, и купил два по десять соток за тридцать миллионов. На каждом участке уже было централизованное водоснабжение, канализация и электричество, чтобы можно было строиться. В Бердске у меня жил друг детства Сергей Беляев, и он мне порекомендовал прораба, который строил дома в этом районе, и я договорился с ним, что он начнёт стройку на одном из участков. Двадцать миллионов рублей я оставил Сергею, чтобы он рассчитывался с прорабом за приобретённый стройматериал и работу. Выполнив дела по организации стройки, я улетел в Магадан.

Ровно через неделю после короткого отпуска, я включился в работу и начал возить столбы на мост в Усть-Омчуге. Длина этих столбов была одиннадцать метров, а моя телега всего девять. Весил этот столб шестнадцать тонн, и большая его часть приходилась на тележку полуприцепа. Получалось так, что тягачу доставалось груза меньше, чем прицепу и мой МАЗ не вышел бы ни в один перевал, даже в маленький подъём, потому что на дороге уже лежал снег. После погрузки столба я просил насыпать два ковша песка, он будет прижимать задний мост тягача и служить подсыпкой, чтобы легче выходить в перевалы. После выгрузки столба, я ехал дальше по Тенькинской трассе в карьер Тал-Юрях за углём, предварительно договорившись с посредником и взяв доверенность в воинской части. От Усть-Омчуга до выезда на центральную трассу, которая выходила уже за Сусуманом, было около трёхсот километров. На этом расстоянии находились три очень серьёзных перевала: Кулинский, Гаврюшка и Лошкалах. Высота этих перевалов над уровнем моря около тысячи двухсот метров и, если Кулинский перевал со стороны Усть-Омчуга был пологим, то со стороны севера был крутой и очень коварный. Гаврюшка с Лошкалахом были опасными в обе стороны, по ним я ехал всю ночь и не предполагал, что впереди меня ждут два опасных происшествия.

МОГЛО БЫТЬ ХУЖЕ

Первое происшествие случилось почти сразу после выезда на основную трассу. Было уже утро, стоял лёгкий туман, и мороз был более тридцати градусов. По основной трассе я ехал сорок-сорок пять километров в час, наверное, это меня и спасло от столкновения с УРА-Лом-бензовозом, который, выезжая со стоянки, не уступил мне дорогу и перекрыл проезжую часть. Он никак не реагировал на мой воздушный сигнал, которым я его предупреждал, что я еду по главной дороге. Когда он выехал на дорогу, от моей машины до его прицепа оставалось метров пять, и я понял, что остановиться уже не смогу даже на такой скорости. Дорога была снежная, от торможения мой прицеп шёл юзом, его уже разворачивало, и тормоза пришлось отпустить. Если бы я ударился в его прицеп, то повредил бы себе всю переднюю часть машины: облицовку, радиаторы и другое навесное оборудование, возможно, и лобовые стёкла бы вылетели. Единственное, что мне оставалось сделать – резко крунуть баранку вправо и уйти от столкновения. На моё счастье за обочиной была ровная местность, и МАЗ, пробив снежную бровку, скатился с дороги и какое-то время двигался по снегу. Слой снега в этом месте был сантиметров семьдесят, и МАЗ бампером, толкая перед собой снег, начал останавливаться и встал. В кабине от пара ничего не было видно, все стёкла запотели, но приборы я видел, и ничего аварийного они не показывали. Когда мой МАЗ встал, я быстро вылез из кабины и выбежал на дорогу, мне надо было остановить второго УРАЛа, который шёл позади меня и всё видел. В таких случаях нормальные водители останавливаются и, извинившись, помогают, но этот, как будто ничего не случилось, уехал. Второй УРАЛ остановился, и я попросил водителя помочь мне выбраться из снега. На моё удивление он сказал, что всё видел, но повлиять на напарника никак не мог. УРАЛ был гружённый, и, зацепив мой МАЗ тросом, потянул. С первой попытки МАЗ сдвинулся всего на два метра, даже с моей помощью. Он бампером собирал перед собой снег, который держал машину. Я знал, что быстро меня не вытащить, ведь колёса МАЗа и прицепа были в снегу. Понимая, что вперёд машина уже не пойдёт, я предложил потянуть назад, чтобы немного накатать колею. Назад он протаскил метров восемь, потом снова перецепили и опять потянули вперёд. Включив скорость, я тоже помогал, но бровка дороги была мёрзлой, и УРАЛ снова встал. Нам пришлось опять перецепляться и повторять буксировку назад. Я понимал, что в этот раз он сможет с моей помощью вытянуть машину с прицепом на дорогу, но боялся, что мёрзлой бровкой можно что-то повредить под мотором. Похоже, что и он понимал это и ждал, пока я лопатой разгребаю эту бровку. Когда я раскопал бровку, мы снова зацепили трос за перед машины и МАЗ вышел на дорогу. Первым делом я заглянул под двигатель и осмотрел всё, что было видно. Под двигателем было много набившегося снега, он мешал рассмотреть всё, но ни повреждений, ни потёков я не увидел и поспешил отпустить водителя, сказав ему: «Спасибо тебе, браток, а своему напарнику передай, если бы я не отвернул в снег, то у нас обоих были бы проблемы». Он уехал, а я ещё минут десять осматривал всё, убирая набившийся снег прямо руками. Когда я убедился в полной исправности машины, не забыл сказать спасибо господу Богу и своему ангелу хранителю, что отделался лёгким испугом. Когда я сел в кабину, продолжал думать, как это всё получилось и можно ли было это предотвратить. Я пришёл к такому выводу, что водитель УРАЛа услышит воздушный сигнал и остановится, но надо было не ждать, а тормозить. Включив скорость, я потихоньку поехал, но продолжал говорить спасибо за то, что на моём пути не попалось ни большого дерева, ни ямы, ни мёрзлой кучи. А вывод один и очень простой: не спеши и ни на кого не надейся!

Угнём я загрузился ещё в светлое время, но, когда поехал из карьера, уже темнело и подул боковой ветер. Когда я поднимался на перевал Лошкалах, в правом зеркале заднего вида увидел пламя, в темноте его было очень хорошо видно. За кабиной что-то горит, сообразил я, надо срочно останавливаться. В это время я поднимался по крутому участку дороги и не был уве-

рен, что смогу потом тронуться и поехать в гору. Кроме этого я не знал, удержится ли машина на таком склоне, ведь её могло юзом потащить назад, под уклон. Но тянуть с остановкой было нельзя, и я остановился, зажав все тормоза. Всего несколько секунд мне потребовалось, чтобы понять, стоит ли машина. С левой её стороны была глубокая пропасть, а с правой-крутая стена сопки. В это время я был в лёгких кожаных перчатках, это сократило время на все последующие действия. Я пулей вылетел на улицу, не закрывая дверь кабины, без шапки, в тапочках и, подбежав с правой стороны, увидел, что горит войлок, которым был утеплён мотор. Не раздумывая, я схватил горящую часть войлока и рванул его так, что он сразу оторвался. Бросив его на снег, я готов был тушить другие горящие места, но таких больше не оказалось. Убедившись, что больше ничего не горит, я запрыгнул в кабину и аккуратно тронулся с места, МАЗ пошёл даже не буксуя и доехав до ближнего разъезда, я встал. Мне надо было внимательно осмотреть всё: не подтекает ли топливо и не шипит ли воздух, не загорится ли вновь оставшийся войлок, чтобы спокойно ехать. Осмотрев всё, я поднимался в перевал и думал, почему загорелся войлок, ведь он вообще не должен был касаться выхлопного коллектора, от которого загорелся. Там для этого была прикреплена асбестовая ткань, которая совсем не горит. И я пришёл к выводу, что войлок ветром прижало к самому горячему месту выхлопного коллектора. Когда я увидел широкое место дороги, остановился и уже с фонарем пошёл смотреть проблемное место. У меня было подозрение, что могла прогореть прокладка под выхлопным коллектором, и оттуда могли лететь искры. Но прокладка была цела, войлока в том месте уже нет и гореть больше нечему. Больше в этом рейсе приключений не было, все три тяжёлых перевала я прошёл и уже в три часа ночи на стоянке лёг поспать. В восемь часов утра я поехал дальше, и, проезжая строящийся мост в Усть-Омчуге, увидел, что столб, который я привёз, уже стоит. В этот момент я подумал, что делаю большое дело, помогаю строить мосты, и если посчитать, то этот мост был шестым.

Проезжая мимо работающих на мосту людей, я посигналил воздушным сигналом и увидел, как они помахали руками, приветствуя меня. В этот момент я считал себя частью их коллектива, и, если бы мне нужна была помощь, они бы мне её оказали без всяких разговоров. Это место сейчас было для меня как запасной аэродром. Последние три перевала я поднялся без приключений и к полуночи приехал домой в Сокол. На выгрузку в воинскую часть поехал утром, а после выгрузки позвонил прорабу Харину и спросил, когда надо вести следующий столб, и он сказал мне: «Через два дня».

ДВА ПОДЪЁМА НА «ЛОПАТЕ»

На погрузку я приехал рано утром и загрузившись одиннадцатиметровым столбом, попросил водителя погрузчика насыпать мне два ковша песка. Получив документы я поехал на выгрузку в Усть-Омчуг, до которого было 250 километров. Не проехал и десять километров, как пошёл снег, и моё настроение начало ухудшаться. Мороза не было, а снег валил крупными хлопьями, и мне было понятно, что сегодня будет труднее подниматься в подъёмы, вся надежда была на песок. Так и получилось: первый подъём за поселком Палатка, хоть и с пробуксовкой, но я вышел, а во второй подъём с крутыми поворотами и названием «Тёщин язык», я не смог подняться и встал. На дороге было сантиметров десять снега, и МАЗ буксовал, а сыпать песок в снег было бесполезно. Понимая, что мне предстоит много работы, я оделся и подсунув под колёса башмаки, принялся убирать снег из-под машины. В таких случаях, я убирал снег не под всей машиной, а там, где идут колёса. Получались две очищенные полосы на дороге, это сокращало время работы и расход песка. После уборки снега под ведущими колёсами надо было посыпать эти места песком, то же и под прицепом, а потом скатиться полметра. Это делалось для того, чтобы машина и прицеп надёжно стояли, не скользили под уклон. Только в этом случае можно было рассчитывать на то, что машина с прицепом не будут сползать назад. Я работал не меньше часа, а снег всё шёл и засыпал мою подсыпку. После того, как я очистил снег и посыпал свежим песком очищенные места, принялся чистить две полосы впереди машины, хотя бы метров десять. Я работал так быстро, что был весь мокрый от пота и снега, и, посыпав песок впереди машины, решил тронуться с места. Машина прошла весь подсыпанный участок, и, пройдя ещё метров пять по нападавшему снегу, опять начала буксовать. Я снова зажал все тормоза, и накатившиеся на песок колёса прицепа надёжно держали мой транспорт от сползания назад. Я снова очистил метров пятнадцать подъёма, посыпал песком и, проехав такой же участок, опять встал и так три раза! У меня ушло два с половиной часа времени, но в подъём я поднялся. Правда, меня начало беспокоить то, что может не хватить песка, ведь впереди ещё вся дорога с тремя перевалами. Ещё я беспокоился за то, что с каждым взятым ведром песка мой тягач становился легче. А раз меньше груза на ведущий мост тягача, значит и сцепление его с дорогой будет хуже.

Снег продолжал идти, его на дороге становилось всё больше и больше. Мне казалось, что в эту непогоду я еду один, так как ни встречных, ни попутных машин не видел. Но у меня было конкретное задание: завтра столб должен быть на мосту! Впереди было ещё три перевала, и, если перевал Гусакова был без крутых подъёмов и спусков, то второй, Мадаунский перевал, был опаснее. К перевалу Гусакова, который находился на сорок втором километре от Палатки, я подъехал уже вечером. Снег не прекращался, на дороге его было сантиметров пятнадцать, но пока машина шла без пробуксовок. Тут были в основном прямые участки дороги, на которых можно было ехать быстрее и за счёт инерции выходить в небольшие подъёмы. Иногда, при переключении передач, колёса немного пробуксовывали, но этот перевал я прошёл без подсыпок. Второй перевал был пологим с моей стороны, но в конце перевала была левая петля и крутой спуск, вот его я и опасался. Я знал, что спуски могут быть опаснее подъёмов и, если сорвёт, то никакие тормоза не удержат, и дальнейшее движение станет непредсказуемым. К спуску с этого перевала я подъехал уже ночью. Остановившись в разъезде на ровном месте, какое-то время я сидел, думал, как мне спуститься. Кроме спуска меня беспокоил встречный транспорт, который мог появиться в самый неподходящий момент. Если в хорошую погоду встречную машину было видно далеко, то увидеть её в такой снег невозможно. Немного подумав, я оделся и вышел из кабины. При помощи фонаря я осмотрел всё под двигателем, машиной и прицепом. Осмотрел колёса и тормозные камеры, насколько выходят штоки, приводящие в движение тормозные валы. После осмотра транспорта я подошёл к краю дороги и посмотрел

вниз, куда мне предстояло спуститься. Кроме темноты и снега я ничего не видел и сказал себе: «Стоять можно долго, садись и езжай». Я знаю, что это был самый опасный участок на этой дороге, самый крутой, хоть под спуск, хоть в подъём. Перед спуском я попросил Бога и ангела хранителя, чтобы мне не попала встречная машина идущая в подъём, включил первую передачу и поехал к повороту. До поворота было ещё метров сто, и я думал только о том, чтобы не было встречи. Но, как говорят, на бога надейся, а сам не плошай, и я прижимался к своей стороне, как только мог.

Порядок был везде один, за исключением Омсукчанской трассы: спускающийся вниз транспорт должен уступать движущимся в подъём, вплоть до остановки, и я был готов к этому. Вот я захожу в поворот, пока никого не вижу, дальний свет моих фар высвечивал только снег. В этом месте дорога круто уходила вниз, и я подумал, если не будет встречных машин, то буду спускаться по встречной полосе. В этот момент справа от меня был обрыв и спасительный наклон дороги к сопке. В случае торможения колёса прицепа могли пойти на юз, а скользить прицеп будет туда, куда больше уклон, в это время колёса прицепа будут захватывать бровку, что будет способствовать замедлению хода. Но я не знал, на каком расстоянии при таком снеге смогу увидеть встречные фары. Передок моей машины начинал опускаться, и фары начали освещать дорогу. Встречного света я не видел, это значило, что никто не поднимается, и я начал прижиматься к сопке, занимая встречную полосу. Я прикинул, что метрах в пятидесяти смогу разглядеть встречные фары и успею занять свою полосу, но лучше бы этого не делать. Педали газа и тормоза работали одновременно, так как нужно было и торможение, и обороты двигателя для пополнения воздухом тормозной системы. На тормозную педаль я давил тогда, когда увеличивались обороты двигателя, и машина начинала ускоряться. Когда обороты двигателя спадали, отпускались и тормоза, это называется комбинированное торможение. Спуск был метров сто пятьдесят, и, наверное, Бог меня услышал, встречной машины мне не попалось. Вскоре я увидел правый поворот, за которым была почти прямая дорога. Когда я его прошёл, поехал быстрее, так как дорога шла под уклон. Но сильно разгоняться было нельзя, мои фары высвечивали дорогу всего на тридцать метров, и нет никакой гарантии, что на дороге нет препятствия. Такое было много раз: стояли и встречные, и попутные, за которыми ничего не видно. Но сейчас я не видел никого и уже думал о третьем перевале. Снег не утихал, его на дороге было уже сантиметров двадцать, думаю, сегодняшней ночью меня даже не тянуло на сон из-за сложности перевозки, ответственности за груз и собственную жизнь. Для водителя движение по дороге-это часть жизни, за этим кроется много правил и обязательств. Если, конечно, едешь не в последний путь с мыслями: доеду-хорошо, а не доеду-значит не судьба.

Пока дорога шла под горку, я решил остановиться в широком месте, попить чаю и осмотреть транспорт. Остановившись как можно дальше от проезжей части, я оставил светить фары на ближнем свете и включил аварийную сигнализацию, чтобы было виднее машину. Включив кипятильник в банке с водой, взял фонарик и пошёл осматривать транспорт. Обойдя вокруг машины и прицепа, неисправностей я не обнаружил, всё было в норме. Быстро перекусив, я поехал дальше, под горку тронуться было легко и скорость в двадцать пять километров для меня была очень хорошей. Через какое-то время дорога пошла в гору, это я понял по звуку работы двигателя и стрелке тахометра, которая показывала обороты двигателя, начинался третий перевал. Со стороны Магадана он был не сильно крутой, и пока я в него поднимался. Ехал я прямо посередине дороги, так как она была поката в обе стороны и, если МАЗ начнёт буксовать в горку, то его не понесёт ни вправо, ни влево. Моя скорость упала до двадцати километров в час, и я внимательно следил за тем, чтобы не пробуксовывали колёса. Но, в одном месте эта пробуксовка все-таки произошла, машина теряла ход, и я уже знал почему. Местами дорога была так поката в обе стороны, что сцепление с дорогой было только внутренними колёсами, а наружные слегка касались дороги. Для сцепления с дорогой этого было мало, мой МАЗ встал, и я снова зажал тормоза. Как и в прошлый раз я боялся, чтобы машину не потянуло назад

или в какую-то сторону. Если бы это произошло, то я сам и не смог бы выбраться даже с подсыпкой. Но МАЗ стоял, а я ещё несколько минут сидел, наблюдал, стоит машина или куда-то её стаскивает. Когда я убедился, что машина стоит, прямо не одеваясь выскочил из кабины и подсунил противооткатный башмак под заднее колесо МАЗа. Потом побежал и подсунил второй башмак под колёса прицепа. Когда я понял, что мой транспорт стоит, пошёл одеваться. Если беспокойство за сползание машины прошло, то опасение за встречный транспорт нарастало. Так как из-за снега видимость была плохая, а машина стояла прямо на проезжей части, и её было не объехать. Это создавало аварийную обстановку, но в данный момент я ничего не мог поделать и для безопасности оставил дальний свет, его дальше видно. Только после этого я взял ломик и лопату и начал подрубить накатанный снег позади колёс ведущего моста. Эта работа делалась всегда в первую очередь, раз нет возможности ехать вперёд, значит надо скатиться назад, но на подготовленную поверхность. Срубая снег с дороги, я смотрел, чтобы транспорт не скользил назад из-за подтаивания снега под колёсами. Хоть и стояли башмаки под колёсами, но я боялся уходить от кабины даже к прицепу. Я работал так быстро, что мне хватило десяти минут, чтобы убрать снег, выровнять место для колёс и посыпать его песком. Сейчас уже можно было скатиться назад на подсыпку, но мне надо было подсыпать и под колёса прицепа для полной гарантии от сползания. Чтобы не скатываться назад два раза, я решил это сделать сразу: убрал снег из-под всех колёс прицепа и подсыпал песка, таская его ведром. Закончив с подсыпкой под машиной, я попытался убрать башмаки из-под колёс, но они были так прижаты, что я не смог этого сделать. Это значило, что машина и прицеп сдвинулись назад и прижали их. В этот момент я подумал, что бы было, если бы я поленился или поторопился и не подсунил противооткатные устройства? Мой транспорт должен был пойти назад даже с заблокированными тормозами. Я не берусь прогнозировать, что было бы со мной, но мой транспорт вместе со столбом свалились бы под откос. В который раз я убедился, что противооткатные башмаки реально помогают устоять на склонах. Башмак из-под прицепа я выбил кувалдой, а тот, который был под колесом тягача, выбить не было возможности, так сильно он был прижат колесом. Выбив упор из-под прицепа, я уже уменьшил способность транспорта устоять, ведь один башмак мог не удержать, его и так вдавило в снежную дорогу наполовину.

Возможно, кому-то мой подробный рассказ покажется нудным и совсем не нужным. Я понимаю вас и не настаиваю на том, чтобы вы по снежной дороге учились подниматься в перевал. Я хочу, чтобы всем было понятно, как иногда приходится преодолевать подъёмы. Включив заднюю передачу, я переехал башмак и встал на подсыпанное место, тормоза держали, но я снова подсунил башмаки под те же колёса. Сейчас я был уверен, что на подсыпке машина стоит надёжно и можно продолжать работать. Дальше мне было сложнее, пришлось долбить дорогу под машиной, выравнивая то место, где пойдут ведущие колёса. Мне мешали топливные баки, которые были полметра от дороги, работать пришлось на коленках и, лёжа на пузе. Я сам был весь мокрый и устал, мои коленки взялись ледяной коркой, но все же продолбил метра по три с каждой стороны, песка не жалел, под каждое колесо высыпал по пять вёдер и разровнял его прямо руками. Теперь мне надо было сделать то же самое перед машиной и чем больше, тем лучше. Впереди машины работать было проще, так как кроме снега ничто не мешало, но времени потребовалось около часа, чтобы выровнять две полосы дороги и посыпать их песком. Оставался не выровненным и не подсыпанным участок, где стояли передние колёса. Под передней частью машины даже на коленях работать было невозможно, но убрать снег и подсыпать на это место песка надо было обязательно. Я надеялся, что во время начала движения по подсыпке, машина наберёт нужную инерцию и пройдёт полтора метра по песку, дальше уже будет ровная и подсыпанная дорога. Закончив работу, я ещё раз осмотрел подготовленную поверхность дороги, убрал башмаки и решил, что подсыпанного участка должно хватить, чтобы пойти в горку, хотя бы метров двадцать или тридцать. Уложив инструмент на баки, не обращая внимания на обледевшие коленки, я сел в кабину, включил первую передачу и тронулся с места.

МАЗ пошёл без пробуксовок, хотя я переживал за не прекращающийся снег, ведь он засыпал песок и мог навредить мне. Добавив оборотов двигателю, я начал разгонять машину, чтобы набрать инерцию, понимая, что на подсыпке МАЗ буксовать не будет. Конечно, посыпанный участок был коротким, и мне не хотелось повторять проделанную работу. Я видел, что кончается посыпанный участок, но переключиться на вторую передачу, чтобы набрать инерцию, возможности не было. Вот уже передок машины пошёл по снегу, который начинает препятствовать движению. В это время я смотрел, чтобы опять не попался такой же покатый участок, и не повторить всю работу заново. Я даже ласково уговаривал свою машину: «Иди МАЗик, что тебе стоит», и он шёл. Через некоторое время я поднялся на перевал, где была ровная площадка для транспорта, но следов машин не было. Я остановился, чтобы убрать инструмент, пока он мне был не нужен, впереди был спуск. Время было пять часов утра, а впереди пятьдесят километров пути, правда, перевалов больше не будет. Спуск с этого перевала был такой же опасный, как и Мадаунский, спускался я опять по встречной полосе, прижимаясь к сопке, а с правой стороны был обрыв. Первая передача хорошо держала, и тормозил я только прицепом, а снегу было больше двадцати сантиметров. Спускаясь вниз, я смотрел туда, куда мне предстояло поворачивать, и мне опять не хотелось, чтобы попала встречная машина, правда, уверенности, что её не будет, становилось всё больше. Я знал, что после крутого правого поворота будет ещё непродолжительный спуск, а в конце его крутой левый поворот. На этом участке мне пришлось хорошо притормаживать, и уже перед последним поворотом я почувствовал проскальзывание колёс, машину начинало срывать! Вновь, вспомнив про встречные машины которых пока не было, я включил вторую передачу, затем третью и прошёл последний поворот по встречной полосе. Зная, что дальше тут прямая дорога, я ускорил движение. Сейчас было главным для меня не просмотреть вешки, которые обозначают края дороги и мостиков, я уже понимал, что встречных машин не будет, пока не почистят дорогу, но гарантии нет и быстрее ехать нельзя.

Так я доехал до 169 километра, до той столовой, в которой в 1974 году нас троих нагло обсчитали. Машины стояли, и все водители спали, а рассвет уже приближался. Только сейчас я понял, что на участке дороги в сто семьдесят километров я ехал один. От этой стоянки до моста оставалось одиннадцать километров, и мне хотелось быстрее приехать на выгрузку. Подъезжая к Усть-Омчугу, я увидел, что выходит техника на расчистку дорог, но я так и не проехал по очищенной дороге ни одного метра. Переехав старый мост через реку Детрин, я свернул к строящемуся новому мосту.

Рабочие уже проснулись, но техника ещё не работала, а увидев мой МАЗ со столбом, все удивились. Мне показалось, что меня сегодня не ждали и понимал, что придётся долго ждать выгрузки. Такой расклад дела меня не устраивал, и, решив их поторопить с выгрузкой, зашёл в вагончик бригадира. Отдавая ему документы на груз, сказал: «Я всю ночь ехал, сыпал подъёмы, чтобы утром выгрузить столб, а у вас даже кран не работает». Крановщик Витя, который находился в вагончике, сказал мне, что с часик придётся подождать. Я понимающе кивнул головой и сказал: «Пойду позавтракаю, а после выгрузки поеду за углём». В то время, когда я был на улице, чувствовал, как холодновато было коленям, это значило, что за пятьдесят километров от последнего перевала одежда в этих местах не просохла. Поставив перед кабиной треногу с паяльной лампой, я разбил молотком замороженный борщ, поместил ледяшки в кастрюлю и поставил греться. В кабине от электрической спирали грелась вода в банке для чая, а газовой плиты в эту зиму у меня ещё не было.

С появлением в те годы лапши быстрого приготовления у большинства водителей отпала надобность в лампах и примусах. Её приготовить очень просто, был бы кипяток, который водители давно научились делать, не сходя с места, опустив обычную спираль в банку с водой и подсоединив её к электричеству. В таких случаях, лапша с добавлением тушёнки с луком была незаменимым продуктом. Особенно при варке пельменей зимой, в кабине образовывалось много пара, который оседал на стёклах кабины, и, если не открыть верхний люк, то на всех

стёклах образуется жирный лёд. Чтобы этого не происходило, водители наклеивали снаружи вторые стёкла, пар уже не замерзал, а кроме этого, с ними было теплее в кабине. Позавтракав, я вышел на улицу и начал развязывать проволоочные стяжки, которые держали столб. В это время мне было видно, как крановщик завёл кран, это значило, что столб скоро выгрузят, а песок останется. До угольного карьера было больше трёхсот километров с серьёзными перевалами, а после такого снега мне песка хватит, чтобы подсыпать опасные места. Я уже ни один раз так делал, сбрасывал песок перед карьером на любой стоянке.

В десять часов утра сняли столб с моего прицепа, я взял подписанные документы, попрощался и пошёл к машине. Из-под крана я выехал без проблем, развернулся, но впереди был подъём на дорогу, и, чтобы выехать на него, я посыпал песком свои же следы. Давление песка на ведущие колёса и пустая телега давали МАЗу хорошую возможность двигаться по посыпанной колее и без проблем выехать на дорогу.

Дальше мой путь лежал в сторону севера, триста километров до центральной трассы и около восьмидесяти до угольного карьера Тал-Юрях. Я снова переехал мост через реку Детрин и пошёл по трассе в сторону Сусумана. Снег продолжал идти, но он стал мельче, ехать было легко и никакой тревоги я не испытывал. Оставшийся песок хорошо прижимал ведущий мост машины, а дорога в этом месте была уже почищена, и были видны следы машин. Кулинский перевал я проходил ещё в светлое время, а Гаврюшку и Лошкалах в темноте. Снег уже кончился и начинало подмораживать, а к полуночи я приехал в угольный карьер и сгрузил уже смёрзшийся песок. На эту работу у меня ушёл целый час, я опять был мокрый от пота, несмотря на мороз. Пока я сгружал песок, мне начала надоедать мысль: может лечь спать, а утром пойти оформляться на загрузку, но я её отгонял. Сейчас очереди на погрузку почти не было, и работали БелАЗы. Ещё я понимал, что после такой работы я не усну, а утром может быть большая очередь на загрузку. Закончив с очисткой кузова, я поехал к весовой, а, войдя в комнату для водителей, стал свидетелем неприятной истории: какими коварными и безжалостными могут быть женщины-диспетчеры в обращении с водителями. Всё это произошло на моих глазах. В комнатке, где вдоль стенки стояла деревянная лавочка, сидело пять или шесть водителей. Один водитель стоял у маленького окошка, его называли амбразурой. Через это окошко подавались документы, а за ним в просторной комнате работали женщины, которые писали, считали, взвешивали транспорт до и после загрузки, они всегда были веселы и радостны. Если сравнить водительскую комнату и фактуровочную, то во второй чувствовалось оживление, лилась чисто «Русская речь». Мужики в своей комнатке сидели тихо, они боялись превысить отпущенный им предел шумности. И если кто-то расскажет смешной анекдот, то смеялись сдержанно, оглядывались на амбразуру, из которой могли услышать в свой адрес такие слова, что даже пот прошибал. У этих женщин отсутствовало понятие возраста, я не говорю про приличие, этим человеческим даром они пользовались очень редко. Они могли легко обматерить даже седого деда, который уже давно на пенсии, но пока ездит. А уж если в их поле зрения попадётся молодой, то они оторвутся на него по полной программе. Работавшие в этой комнате женщины были разбалованы самими же водителями, которые везли им презенты за разные услуги, которых там было придумано много. Например, кого-то оформили вне очереди, кому-то дали талон на хороший уголь, а кому-то вместо пятнадцати тонн, написали двадцать. Даже я грешен. Один раз, разговаривая с водителем, который постоянно ездил в этот карьер, я сказал ему, что не могу загрузиться хорошим углём, и он мне сказал: «В следующий раз, как приедешь туда, найди диспетчера, (имя которой я назвать не могу) и скажи, что ты от меня, она тебе поможет». Вот это сервис, подумал я, какими коврижками он угощал специалиста этой конторы, что она от услышанной фамилии Магаданского водителя, становилась такой доброй. В этот раз мне никого просить не надо было. Раньше я рассказывал, как оформляют вообще не перевезённый уголь, напишут фактуры, поставят печати, вес, только привези чего-ни будь ободряющего. Похоже, водитель, что стоял у амбразуры, раньше получил какую-

то услугу и привёз им презент на свой вкус. Но, когда он втиснул свой пакет через маленькое окошко и там разобрались, что он привёз, то этот пакет вместе с его содержимым был протиснут обратно так, что водителю пришлось его ловить. Я стоял у выхода и все это видел, меня поразило то, как беспощадно фактуровщица обращалась с пожилым водителем, сопровождая свои действия хорошо отрепетированным матом. Набор слов был таким, что я не могу всё написать, но смысл проясню: «Ты че привёз, н. нам твои карамельки, а эту мочу в красивых бутылках мы даже с похмелья не пьём. Ты что, не мог водки привезти?» Мужик с трудом поймал свой пакет, но часть его содержимого рассыпалось на грязном полу. Из него вывалились несколько видов карамелек, пара шоколадок и бутылка сухого вина. Мужик немного отшатнулся и быстрым взглядом окинул сидящих водителей, ему было стыдно, что всё так получилось. Он поднял с пола бутылку с вином и шоколадки, а конфеты так и остались лежать на грязном полу. Даже при тусклом свете было видно, что мужчина вспотел то ли от обиды, то ли от злости, но на кого, на развязанных женщин или на себя, что не то привёз? Все водители, которые находились в комнате ожидания, молча наблюдали за этой картиной. Пока он поднимал упавшее вино и шоколадки, опять открылась форточка и из неё полетели листы бумаги, это были его накладные. Он молча собрал документы и, как был без шапки, вышел, держа её под мышкой. Я стоял у самой двери и мне хорошо было видно, как по его лицу стекали ручейки пота. А за окном с форточкой слышался смех и яркие выражения нецензурной речи. В комнате водителей было тихо, никто из них со скамейки не поднимался, хотя амбразура была свободна. Все боялись попасть под горячую руку и не остывшие языки. Так и говорили: «Пусть остынут», и в пол голоса, чтобы не услышали возбужденные женщины, обсуждали оскорблённого мужика и разглядывали лежавшие в угольной пыли конфеты. Я в этой очереди был последним и терпеливо ждал, когда очередной водитель насмелится подойти к окошечку. Прошло минут пять, пока сидящий у ближней стенки водитель встал и тихим несмелым голосом спросил у сидящих: Ну что, может они остыли, и оглядел всю очередь, включая меня. Все молчали, никто не хотел толкать мужика на такое непростое решение. Но он немного не успел, потому что с шумом открылась форточка и властный женский голос произнёс: «Какого... расселись, вас что, приглашать что ли? У меня уже полный стол ваших портянок», так они называли товаротранспортные накладные. Вся очередь ожила, заговорили кто о чём, а очередной с извиняющимся видом даже шапку снял, чтобы уши открыть и не пропустить ни одного её слова, чтобы не навести на себя гнев хозяйки положения. Переспрашивать что-то тут было небезопасно. В этот момент я подумал, что эти фактуровщицы похожи на поварих из столовой на 169 километре Тенькинской трассы, о которых я рассказывал раньше, с таким же властным взглядом и превосходством в положении. Сатана в женской одежде открыла форточку и рявкнула: «Как фамилия?» Мужик торопливо назвал, и форточка снова захлопнулась. Через пару минут она опять открывается, и к нему пачкой летят несколько листов бумаги. Он быстро разбирает их, подписывает и, аккуратно собрав, подает обратно. Форточка опять закрывается, и он снова терпеливо ждёт. Его накладные раскладываются на столе, ставятся печати, два экземпляра убирается, а остальные, так же, как и раньше, летят к нему. Мужик довольный, что на него не наорали, старался быть вежливым, и спасибо сказал и до свидания, шапку одевал уже при выходе на улицу и на конфеты старался не наступать, лишь бы быстрее выйти из адского места. Передо мной было человек пять или шесть, а трое стояли в очереди к окошку как шёлковые, стараясь не навести на себя гнев, а уходя, оглядывали всех оставшихся про себя думали: пронесло, не наорали. Подошла моя очередь, я тоже снял спортивную шапочку и положил её перед собой. Дождался, когда откроется форточка, и подал доверенность на получение угля. Я видел, каким взглядом специалист этой конторы смотрела на меня и опять вспомнил, где уже видел точно такой же властный взгляд. Так же, как и в столовой, за окошком сидела удав, а я в грязной комнате был лягушкой. Мне казалось, что её глаза ищут во мне какой-то недостаток, за что можно зацепиться и порадовать свой коллектив выразительными словами, ведь

они уже минут двадцать ни на кого не орали. Получается, что я был уже шестой или седьмой, и они никого не обматерили, а языки у них явно чесались. Пока диспетчер читала мою доверенность, я думал: может что-то сказать или спросить, и я решился, но только после того, как получу талон на загрузку, когда он будет уже у меня в руках, пусть хоть заорутся. Я видел, как она писала мне этот талон, поставила штамп, открыла форточку и подала мне его. Стараясь сохранить спокойствие, я мягким голосом сказал: «Новый год ещё не наступил, а у вас уже весь пол в конфетах». Я уже отходил от окошка, не ожидая ответа, и представлял, каким он может быть. Но, неожиданно для себя, я услышал смех. Никакого ответа я и не ждал, форточка захлопнулась, но я увидел светящиеся глаза диспетчера, выдавшей мне талон. В тот момент я и не думал, что мне тоже придётся вручать презент, но немного позже, а опыт у меня уже был, и я знал, что им надо. Я вышел на улицу и пошёл к машине, мне сейчас надо было проехать через весы, чтобы взвесить тару машины. Я заехал на весы, подошёл к такому же маленькому окошечку на весовой и назвал номер машины. Я хорошо помнил, где был до этого, и эта весовщица тоже там, в их компании. Значит, я могу услышать и из этой форточки абсолютно всё. Но весовщица молча записала номер машины, вес моего транспорта и захлопнула форточку, мне показалось, что глаза весовщицы были весёлые, она наверняка знала, что, сказав про Новый год, рассмешил их я, хотя, с их точки зрения, мы все на одну рожу.

Подъехав к электрическому экскаватору, я остановился, наколот талон на спущенный крючок и отошёл в сторону. Во время погрузки водитель не должен находиться в кабине и имел право контролировать погрузку. Я грузил полный прицеп, так как мне платили за привезённые тонны, а не за воздух. Я знал, что в девятиметровой телеге двадцать тонн угля никогда не вместить, поэтому и грузил полный прицеп. Борта прицепа раздавило так, что он выглядел круглым, но я знал, что всё выдержит и ничто не сломается. После загрузки я ехал на весовую и думал, сейчас эти ведьмы за что-нибудь зацепятся и наорут на меня, но деваться мне было некуда, очереди не было, и я сходу заехал на весы. Когда подошёл к окошку, где сидела весовщица, назвал номер машины и, на всякий случай, фамилию. Весовщица меня выслушала и спросила: «Ты, больше не мог нагрузить?» Я немного опешил и сказал: «Так больше некуда». А она не унималась и спрашивает уже прямее: «Ты что, всё повезешь? Отсыпать не будешь?» Тут я решил спросить её: «А что, много по весу?» Она отвечает: «Для такой телеги семнадцать тонн-много. Все отсыпают, а ты нет». Тут я забыл с кем говорю и, немного повысив голос, сказал: «Я хоть и не плачу алименты, но семьсот километров вести ветер не буду, да и блата у меня нет». После этих слов я немного помолчал и подумал, что не надо было этого говорить, неизвестно, как расценят мои слова, находящиеся в той комнате женщины. Тут было всё непредсказуемо, но я знал, что сумку им я не подавал, и, если полетят в меня, то только мои накладные, а это я переживу. Но произошло совсем другое, весовщица сказала, что таких как я мало, все стараются схитрить, везти меньше, а написать больше. После этих слов она сказала: «Съезжай, оформляем» и закрыла форточку. Я был почти счастлив, что, особо не стараясь, первый этап оформления прошёл и на меня не орали. Но меня ожидало ещё одно окошко, как сложится разговор там-неизвестно. Честно сказать, я уже давно понял, что мне дорого моё душевное состояние. Я не любил тогда и не люблю сейчас ругань и скандалы, а, если подобное случалось, то сильно переживал за это. Уехав с весов, я поставил машину в сторонке и пошёл в диспетчерскую. Пока шёл, думал, это последний этап, от него многое зависит, главное, не сказать что-то невпопад. Диспетчерская была пуста, ни одного водителя в ней не было, и с мыслями, что в меня кидать нечем, подошёл к форточке. Опять снял шапочку, положил её перед собой и стал ждать, когда на меня обратят внимание. За окошечком сидела фактуровщица, которая два часа назад отправила водителю не понравившийся ей презент. Сейчас на стуле сидела спокойная, симпатичная женщина, просто божий одуванчик, сама честность, умноженная на справедливость. Я и не мог предположить, что эта женщина и есть та, про которую мне говорил Магаданский водитель. В следующем рейсе она и поможет мне загрузить хороший уголь.

Минуты три я стоял, ждал, и вот амбразура открывается и въедливый взгляд впивается в меня, и я приготовился к худшему. Вдруг, слышу вопрос: «Это, ты, не скидываешь уголь?» Я опешил во второй раз, не ждал такого вопроса, но ответил: «Да, я». На что она сказала: «Меня удивляет другое: ты не ссыпаешь в отвал уголь и не просишь написать двадцать тонн-это, редкость». Я не знал, что ей ответить, не был готов к такому вопросу. Она смотрела на меня, ожидая ответа, и мне пришлось сказать то, что посчитал уместным: «Пишите, сколько есть». Я не понимал, что ей от меня надо, и что я сделал неправильно. Но она больше ничего не сказала, оформила накладные и подала их мне на подпись. Я молча, не поднимая на неё глаз, расписался во всех листах, так же молча подал обратно. Она поставила печати и аккуратно подала мне мои экземпляры. Я взял их и посмотрел на эту женщину: её лицо было строгим, но не злым. Я взял в руку свою шапочку и пошёл к выходу, а когда шёл к машине думал, не такие уж они и ведьмы и с ними можно разговаривать без ругани.

Загрузку и оформление я закончил к двум часам ночи и мне очень хотелось спать, ведь я не спал уже вторую ночь. Но, чтобы спать спокойно, надо уехать из карьера, потому что БелАЗы работают круглые сутки и не дадут заснуть. Успокаиваясь, я доехал до первой стоянки, выставил двигателю нужные обороты и, наскоро перекусив, лёг спать.

Уснул я моментально и проспал до рассвета. Рядом стояли гружёные машины, а когда они подъехали, я конечно же не слышал. Заправив постель, я всё сложил по местам, побрился, умылся, поставил кипятить банку с водой для чая, вылез из кабины и обошёл свой транспорт. Убедившись, что всё в порядке, я сел в кабину и начал завтракать. Пока завтракал, думал, какой дорогой лучше ехать, по короткой Тенькинской или по центральной трассе. И я выбрал центральную, хоть она и длиннее на сто километров, но была шире, ровнее и ехать по ней можно было быстрее. В этот день я проехал около шестисот километров, но до дома не доехал и ночевал в Карамкене, а утром продолжил свой путь. На выгрузку в воинскую часть я приехал к десяти часам утра, за два часа выгрузился и к обеду был уже дома. Этот мой рейс длился больше трёх суток, и проехал я почти полторы тысячи километров, но очень много сил отняла первая рабочая ночь.

Стоит сказать, что колымские дороги сильно отличаются от «материковских». Там нет асфальта, разделительных полос и светофоров. Зимой хорошая ровная дорога, даже во многих местах можно разъехаться со встречным транспортом, но доверяться этой широкой дороге нельзя, обязательно надо сбрасывать скорость. Снежная пыль от встречных и попутных машин была не менее опасной, как и мостики, на которых двум машинам не разъехаться. Да и лето не отличается от зимы: через песчаную пыль даже в десяти метрах не видно ни встречных, ни попутных машин, из-за этого и аварий много. Летом даже чаще случаются аварии, чем зимой, в безветренную погоду, а такая бывает очень часто, пыль просто висит над дорогой. Даже при скорости в десять километров в час нет гарантии, что движение будет безопасным, поэтому мне больше всего нравилось ехать в дождь.

После этого рейса я неделю был дома, чистил снег и занимался машиной. Вся зима была ещё впереди, и я понимал, что слабые места машины надо усиливать, утеплять кабину и делать подогрев топлива. Все это и многое другое я делал в том же СМУ-4, где раньше ставил автобус. Я туда ходил как на работу, мне доверяли станки, сварку, брал металл какой мне был нужен. Механиком в СМУ работал Панин Виктор, с которым у меня были хорошие отношения. Мне помогали все, к кому бы я ни обратился, но и я помогал им: привозил металл из Магадана бесплатно. Я не боялся, что меня увидит начальство, даже если мой МАЗ стоял на их территории. Первый подогреватель я сделал из трубы и бесшовной медной трубки, накрутив её на черенок лопаты. Полученную спираль вставил в трубу и обварил торцевые заглушки, после этого приварил четыре штуцера, на которые будут одеваться шланги с тосолом и топливом. Это был самый простой способ изготовления подогревателя, и работал он хорошо. Вторым подогревателем был похожим на первый, и почти всю зиму они оба грели топливо. Без таких подо-

гревателей автобазы в дальние рейсы свои машины не выпускали, а такому одиночке, как я, это было на грани жизни и смерти. Раньше я пользовался тем, что мне привозили авиационный керосин и я добавлял его в солярку, чтобы она не густела. За время работы на своём МАЗе я ещё не попадал в сильные морозы, но знал, что их мне не миновать. Кроме этого я понимал, что когда-то моя работа в фирме Магаданмост кончится, они уже начали закупать свои тягачи.

После моего звонка прорабу Харину я узнал, что через два дня надо увезти ещё один столб на мост в Усть-Омчуг. К этому времени я утеплил кабину, поставил подогреватели топлива, а вторые стёкла уже были наклеены. Кроме подогревателей солярки в рабочем топливном баке я установил банку с множеством отверстий по бокам, чтобы забор топлива был из неё, а не сгоревшее топливо должно сливаться в эту банку и разогревать холодное. Ничего особенного, но результат был хороший, обратка была горячей и разогревала холодное топливо в баке. Кроме системы подогрева за кабиной стоял масляный насос, а приводом этого насоса служил электромотор закачки масла в двигатель с трактора К-701. И этот самодельный насос служил также для перекачки топлива, и я ещё не догадывался, что позже мне придётся перекачивать топливо тоннами. Думаю, всем известно, что за короткий промежуток времени машину к зиме не подготовить. Правда, я успел сделать ещё одно большое дело. В службе спецтранспорта аэропорта я заказал «колым-бак», так называли у нас большие, дополнительные баки. В той же службе я купил восьмимиллиметровый листовой металл и договорился со сварщиками сварить мне бак на тысячу сто литров для установки его в полуприцепе, а сам поехал на последнюю загрузку столбом, чтобы увезти его на мост в Усть-Омчуге.

РЕЙС С БОЛЬЮ В ГЛАЗУ

Выезжая утром на загрузку, я почувствовал в правом глазу боль, но, как всегда, надеялся, что глаз проморгается. Приехал в Магадан мост, загрузился столбом и насыпал два ковша песка. Когда получал документы в кабинете у прораба Харина, он похвалился мне, сказав, что одного СуперМАЗа они уже купили. Мне было тоскливо от этого, но я понимал, что это когда-нибудь произойдёт, и я получил чёткое разъяснение, что это мой последний рейс. Он поблагодарил меня за хорошую работу и пожелал дальнейших успехов и, пожав друг другу руки, мы расстались. Теперь мне надо было думать о другом, где искать работу, что возить, ведь находить для перевозки уголь становилось всё труднее. Доехав до Сокола, я остановился в широком месте и пошёл домой за продуктами, Таня должна была собрать мне их на дорогу. Дома я пожаловался ей на боль в глазу, она посмотрела в холодильнике и нашла остатки глазной мази. В полдень я выехал, снег в этот день не шёл, а мороз усиливался, но сейчас я его не боялся, у меня стояли подогреватели топлива. В этот раз я все перевалы прошёл без подсыпки песка, приехал в Усть-Омчуг к семи часам вечера и меня даже выгрузили, чего я не ожидал. Мой глаз болел не на шутку, я два раза старался вытащить, как я считал, соринку, смазывал его мазью, но боль не уходила. После выгрузки столба, я какое-то время постоял, подумал, что делать дальше: ехать за углём или остаться до утра, может за ночь боль уйдёт. Но мне было жалко топливо, которого за ночь сгорит больше сорока литров. Целую неделю я спал дома, и сейчас мне нельзя было расслабляться. Боль в глазу меня не остановила, и я поехал в карьер. Если днём было не так больно, то ночью, особенно при разъездах со встречным транспортом, было просто невыносимо. Я уже сделал повязку на глаз и до встречных фар ехал с одним глазом, но как только появлялся свет встречных машин, сдвигал повязку и с болью смотрел на дорогу, а ночной свет действовал очень раздражающе. К полуночи мороз усиливался, и, прикреплённый к перемычке лобовых стекол градусник, показывал тридцать пять градусов ниже нуля. Встречных машин не было, в каком-то месте я почувствовал, что идёт прохладный воздух из печки и мне пришлось остановиться. Выйдя на улицу, я снял мягкое утепление, переднюю решётку и, освещая фонариком, начал искать причину. Её я нашёл быстро, ослаб болтик на кранике, перекрывающем охлаждающую жидкость печки, во время движения краник закрылся, и горячий тосол перестал поступать. Открыв кран, я затянул болтик, опустил брезент, сел в кабину и поехал, но, проехав около пятнадцати километров, вспомнил, что не поставил решётку. Круто развернувшись, я поехал в обратную сторону, внимательно глядя на дорогу. Решётка невредимая лежала на дороге, она попала между моих колёс, а, другого транспорта не было и её не раздавили. Конечно, тридцать километров в два конца это немного, но мне было жалко потраченный час ведь большой глаз напоминал о себе каждую минуту. Проехав место разворота, я увидел стоянку и решил дать глазу отдохнуть, снять напряжение, прилёг прямо на сиденьях и проспал два часа. Боль в глазу не спадала, а стоять на одном месте в мороз мне не хотелось. Осмотревшись по сторонам, я увидел рядом со мной в другом направлении стоит гружённая углём машина. Я вам скажу, у меня даже настроение поднялось, появилось какое-то спокойствие, понимание, что я тут не один. Проходя мимо кабины, я произнёс: «Спасибо браток, что постоял рядом, пусть даже час или меньше, но постоял». Много ли надо нашему брату для поднятия духа и вселения уверенности. Я попил чаю и уехал. Но хочу всем сказать, что в такие моменты зарождается дружба, и, если бы мы попили чаю вместе, то наверняка бы познакомились и помнили это долго. Вот и сейчас, тот водитель даже и не подозревает, что я помню тот случай.

На улице было минус 42 и стоял туман, а у меня впереди был перевал Гаврюшка. Было ещё темно и встречные машины не попадались, а глаз мой болел, я не давал ему покоя, как и он мне. Мне казалось, что в нём что-то перемещается, и я смогу убрать эту соринку. Но

глазу от этого было не легче, он краснел и опухал, а я ехал и ругался. Перевал Гаврюшка я проехал быстро, мне помогал песок, который давил на ведущий мост, это много значит, а ещё, он добавлял спокойствия, ведь это классная подсыпка. После перевала Гаврюшка стало светать, и перевал Лошкалах я проходил уже в светлое время. Вот на нём я и увидел первые машины с углём, они ещё стояли. Тут я немного поясню, все водители знали, что на любом перевале теплее, разница была в пять, а то и в семь градусов. Вот по этой причине все старались забраться повыше и там лечь спать, а наверху каждого перевала обязательно была стоянка. Она была нужна для того, чтобы осмотреть машину, дать остыть двигателю, попить воды или чаю, и, конечно же, сфотографироваться, ведь там были такие красивые места! С высоты были видны другие сопки, распадки, пропасти и остатки искореженных машин. Они напоминали проезжающим, что эта трасса не всем прощает совершённые ошибки. Я жалею о том, что не имел фотоаппарата, чтобы оставить на память красоты и трагедии. Об этом напоминали кресты и памятники, стоявшие вдоль дороги с каждой стороны перевала.

ДОМКРАТ МОЙ-ВРАГ МОЙ

Прямо сейчас я вспомнил рассказ одного старого водителя, с которым разговаривал ещё в 1974 году на Халаткане, и хорошо помню его рассказ, как он боролся за жизнь в своём падающем под откос лесовозе. Эта история старая, и если я её не расскажу, то она будет забыта. Возможно, что уже и нет в живых того водителя, который рассказал мне свой случай, ведь он был старше меня лет на двадцать. Я возьму на себя ответственность и расскажу, что слышал от него. Мне страшно это себе представить, а этот человек кувыркнулся в своей кабине с большой высоты в самый низ. Произошло это очень быстро: его лесовоз не вышел в очередной подъём, тормоза сработали, но удержаться на подъёме его машина уже не смогла. Грузённый лесом полуприцеп потянул машину назад и, пробив снежную бровку, начал падать в обрыв. Обычно, в таких случаях водители выпрыгивают из кабины и стараются не попасть под свою машину, которая, переворачиваясь, падает всё ниже и ниже, разваливаясь на части. Но мой рассказчик не покинул кабину, а остался в ней, почему он так поступил, он и сам точно не знал. Даже падая под крутой уклон, ему очень хотелось сбросить машину, это естественное желание любого водителя. Но произошло всё по-другому, не так, как хотелось ему. Прицеп отломился, лес рассыпался по склону, а машина начала переворачиваться, и сколько раз это произошло, он не знает. Всё это было бы легче переносить, если бы не гидравлический домкрат, который весил килограммов семь. Представьте себе: вы в падающей и переворачивающейся машине, а какой-то домкрат во время переворотов начинает в кабине догонять водителя и своим весом добавлять ему синяков. Ему в этот момент не от домкрата отбиваться надо было, а думать, как спастись, чтобы не придавило. Ведь во время переворотов его кабина мялась, стёкла вылетели, но двери каким-то чудом оставались на месте. И, всё бы ничего, но при первом же перевороте машины, всё, что лежало на полу в кабине на случай поломки и ремонта, полетело на него. При каждом перевороте машины он падал к другой стороне кабины, а домкрат летел за ним и, догоняя, больно бил. Он руками закрывался, чтобы домкрат не ударил по голове, и уже пожалел, что держал его в кабине. Наконец, он догадался поймать железного врага и прижать к себе как самое дорогое, что есть на свете, тем самым облегчить своё положение. Когда он попал в больницу Сусумана, там сказали, что переломов нет, но синяков не сосчитать. Слушая его, я удивлялся, как бодро и радостно он рассказывал про этот случай, наверное, так весело рассказывают, когда остаются живыми после такой катастрофы. Во время рассказа я представлял себя на его месте и думал, что этот человек точно родился в рубашке, и ангел хранитель у него был не хуже моего.

Его машину и лес доставать не стали, от машины ничего не осталось, а лес стоил меньше, чем потратили бы на автокран. Он был рад, что не загорелась машина, ведь моторы всех ЗИЛов работали на бензине. Может потому, что была зима, а может потому, что ангел хранитель спас. Мой рассказчик в этой аварии выжил, ему дали другую машину, и он продолжал возить грузы. В конце разговора он сказал: «Слава Богу, что я не заставил никого из родни ехать на то место ставить мне памятник».

С перевала Лошкалах до карьера Тал-Юрях я доехал быстро, на боль в глазу не обращал внимания, главным была безопасность движения. В этот раз за углём была большая очередь из машин, и каким я был по счёту, даже не мог догадываться. Я занял очередь, как за картошкой в магазине и поехал искать место, где сбросить песок. Открыв оба борта, я начал сгружать песок, на это у меня ушло больше часа, и, вспотевший, приехал в свою очередь, а машины ни на метр не продвинулись. В карьере стояла тишина, даже БелАЗы не ходили, говорили, что нет электричества. Так как времени у меня было много, я позавтракал и в очередной раз смазал больной глаз. Сейчас мне казалось, что там не просто соринка, а целая щепка, боль была ужасной. Усталость брала своё, я лёг на капоте двигателя и сиденьях и уснул. Погрузка машин

началась вечером, и я загрузился только к часу ночи. Пока взвесили и оформили, прошел ещё час, пока попил чаю и перекусил, прошло ещё полчаса. Ехать домой я решил по центральной трассе, пусть на сто километров дальше, но дорога шире и ровнее. Кроме этого, я надеялся в Сусумане купить мазь для глаза, ведь он продолжал меня изнурять. В Сусуман на заправку я приехал уже к четырём часам ночи, перекусил холодной едой и опять смазал глаз. После этого я установил нужные обороты двигателю и лёг спать, на улице было минус сорок пять градусов и пятый час утра. Проснулся я в десять утра и почувствовал, что глазу стало легче. Мне даже не верилось: всего пять часов назад я готов был кричать от боли, а сейчас я не чувствовал той соринки, которая мучала меня двое суток. Я начал думать, что мне делать, искать аптеку или уже не надо. Честно скажу, мне совсем не хотелось по морозу ходить и искать эту аптеку. Тем более, что день был впереди, и через сто километров пути будет районный центр Ягодное, и, если боль не уйдёт, то там куплю новое лекарство. Попив чаю, заправившись, я поехал в сторону дома и в пути каждую минуту контролировал боль в глазу, которая почти совсем ушла.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.