

Экспедиция «Дороги России-2006»

От Москвы до Колымы

Поздно вечером 23 августа девять внедорожников остановились на берегу великой русской реки Лены в районе Якутска. Позади 23 дня в пути, свыше 11 500 км российских дорог, в том числе почти 900 км — по недостроенной трассе «Колыма». Теперь можно подвести первые итоги...

Как все начиналось

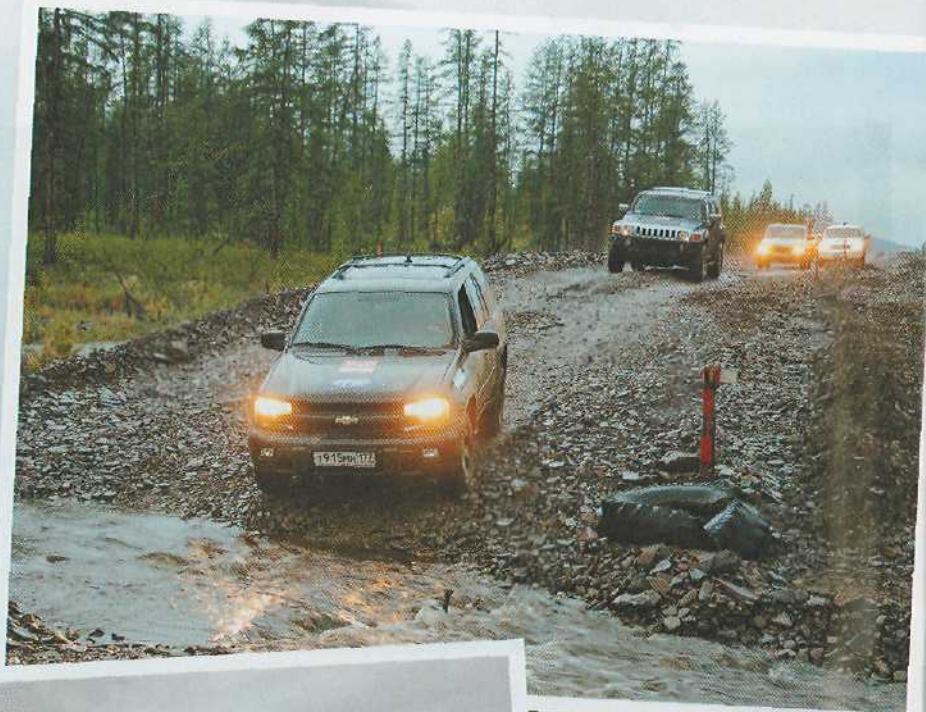
А начиналось все прошедшей зимой с интервью руководителя Росавтодора Минтранса РФ Олега Белозерова журналу «За рулем». Тогда и возникла идея — проехать через всю Россию, посмотреть наши дороги, в том числе и новые. О. Белозеров предложил проложить маршрут по строящейся дороге «Колыма». По ней уже можно доехать до самого Магадана! Мы с радостью согласились.

Производители российских полноприводных автомобилей предоставили семь внедорожников: «Нива 4x4» (АВТОВАЗ), UAZ Patriot и SsangYong Rexton («Северсталь-авто»), KIA Sportage («Автотор»), Chevrolet Tahoe, Chevrolet TrailBlazer и Hummer H3 (General Motors, сборка — «Автотор», город Калининград). Единственным, кто категорически отказался от участия в экспедиции, стал завод «СМ — АВТОВАЗ». Тогда мы решили, что внедорожник Chevrolet Niva все-таки будет в команде ЗР, и взяли этот автомобиль из парка журнала. Уже по ходу экспедиции, в Новосибирске, появился и девятый автомобиль — китайский пикап Tianma, производство которого раз-

дороги. Все это верно и справедливо, но только в том случае, если вы никогда не видели федеральных дорог Дальнего Востока!..

Когда пересекаешь Урал, дороги начинают даже радовать. Нет, они не становятся шире, просто интенсивность движения куда ниже, а качество — нормальное. Поэтому по дорогам Тюменской, Омской, Новосибирской, Кемеровской области колонна легко держала среднюю скорость движения под 100 км/ч. Проблемы начались на границе Красноярского края и Иркутской области, где к существующим грунтовыми разрывам в асфальте (а это около 100 км) добавились размывы после проливных дождей (еще около 40 км). Интересно, почему можно содержать в нормальном состоянии тысячи километров дорог и не ликвидировать при этом 100 км разрыва? Дорога вдоль великого озера Байкал потрясает своей красотой и ухабами. Она была построена в начале 60-х годов и с тех пор... ни разу капитально не ремонтировалась! Деньг давали разве что на ямочный ремонт. Только в последние годы ситуация начала улучшаться — по всей трассе сегодня работают дорожники.

И конечно, с нетерпением мы ждали встречи со строящейся трассой «Амур». Помните, в 2003 году экспедиция ЗР была первой, кто прошел по недостроенной дороге от Читы до Хабаровска? Что там сейчас? Дорога не обманула наших ожиданий! Большая часть ее ныне — хорошего качества грунтовка (есть даже асфальт!), но встречаются пока и разрывы, объезды по разбитым местным дорогам и горным кручам, уча-



TrailBlazer и Hummer H3 (General Motors, сборка – «Автотор», город Калининград). Единственным, кто категорически отказался от участия в экспедиции, стал завод «ГМ – АВТОВАЗ». Тогда мы решили, что внедорожник Chevrolet Niva все-таки будет в команде ЗР, и взяли этот автомобиль из парка журнала. Уже по ходу экспедиции, в Новосибирске, появился и девятый автомобиль – китайский пикап Tianta, производство которого разворачивается в этом сибирском городе.

Партнерами экспедиции стали Росавтотор, Росбанк, «Новая перевозочная компания», ВАОН, «Геолидар» (картографическое и навигационное обеспечение), радиостанции «Маяк» и «Милицейская волна», телеканал «ДТВ». А компания «ЛУКОЙЛ – смазочные материалы» во время пробега проводила свой эксперимент: в двигатели всех автомобилей залили высококачественное российское масло, в пути отбирались пробы, чтобы по возвращении проанализировать полученные результаты.

Когда дорогу «пучит»

Мы, жители европейской части России, часто и с удовольствием ругаем наши

годня работают дорожники.

И конечно, с нетерпением мы ждали встречи со строящейся трассой «Амур». Помните, в 2003 году экспедиция ЗР была первой, кто прошел по недостроенной дороге от Читы до Хабаровска? Что там сейчас? Дорога не обманула наших ожиданий! Большая часть ее ныне – хорошего качества грунтовка (есть даже асфальт!), но встречаются пока и разрывы, объезды по разбитым местным дорогам и горным кручам, участки с острыми камнями. В любом случае за три года главная трасса изменилась кардинально.

– Сегодня здесь проходит около 2000 автомобилей в сутки, – рассказал директор строящейся дороги Валентин Иваненко. – А вы видели, сколько за три года появилось новых АЗС, автосервисов, придорожных кафе? Дорога начинает работать...

И это правда! Шесть из семи пробитых колес удалось отремонтировать на шиномонтаже в поселке Сквородино, там же купили и новую резину для Patriot. После чего свернули на трассу «Лена» и отправились в Якутск.

...Трассу с нежным девичьим именем построили заключенные в сталинские времена. С тех пор эта дорога – единственная, что соединяет центр и север Якутии, а также



Магаданскую область с материковой частью страны (железной дороги здесь нет), - не изменилась. Более того, ее семь десятилетий капитально не ремонтировали! В те дни, когда мы ехали на северо-восток, стояла жаркая, солнечная погода, но федеральная трасса «Лена» представляла труднопроходимое болото. А на участке в 800 километрах ее просто вспучило. Последствия этого мы ощутили на собственной шкуре - этот участок в сухую погоду на внедорожниках прошли за 12 часов (200 км!), лавируя по единственной колее между отвалами земли.

Дальше пути нет

В Якутске нас торжественно провожали - на Колыму, и желали легкой дороги до Магадана. Ведь всем давно известно, что существует круглогодичный проезд, по которому местные жители не то что на УАЗах и КамАЗах - в сухую погоду на «шестерках» разъезжают! Да, проезд по трассе действительно есть почти на всем протяжении... за исключением одного небольшого разрыва. Там протекает основной приток Индигирки - река Эльга и еще несколько мелких речушек; мостов, конечно же, нет, но вроде бы должны быть броды... Правда, уже две недели в горах идут дожди, реки разлились, но насколько - узнать не у кого. Ехать пришлось на свой страх и риск - в сопровождении руководителей дороги (для них это, как оказалось, была тоже первая поездка в том направлении!). Мы прошли почти 800 км по потрясающей красоте местам, и в результате... уперлись в тундру. Вернее, в болото, в которое превратилась тундра после двух недель непрерывных дождей. Увы, но для обычных, серийных внедорожников экспедиции это оказалось непреодолимой преградой. Мы точно выяснили, что еще никто в летнее время по этой дороге (вернее, направлению!) не проходил. Зимой возможно, а летом посуху нельзя достичь не только Магадана, но и северных районов Якутии. Хотя не только в Москве, в Росавтодоре, но и здесь, в

рожников с мясом вырвало крепления задних амортизаторов, у двух оторвало глушители. С потерями, но мы добрались до Якутска, где загрузили автомобили на баржу. Дальше ехать на машинах было некуда - трасса «Лена» превратилась в сущий ад и была официально закрыта.

Куда мы едем

Да, мы не дошли, как планировали, до Магадана, но уверены - экспедиция «Дороги России-2006» выполнила все поставленные задачи. Мы проехали и 500 км по 16 регионам России. В том числе и свыше 3000 км - по недостроенным трассам «Амур», «Лена», «Колыма». Если о первой знают многие автомобилисты, то о «Лене» и «Колыме» мало кто слышал. Да, мы\убедились лично - обе эти трассы находятся в плачевном состоянии; большинство участков, построенных в 30-40-е годы заключенными, с тех пор ни разу не ремонтировалось.

Несмотря на сложные дорожные условия эксплуатации и суровые испытания на бездорожье, все девять автомобилей экспедиции - еседорожников российской сборки - счастливо дошли до финиша. Да и синтетическое масло «ЛУКОЙЛ» ни разу не подвело участников пробега.

И главный вывод, к которому пришли участники экспедиции, - России жизненно необходимы новые дороги! Нельзя в XXI век въезжать по проселкам, которые строили 70 лет назад вручную заключенные! А в Магадан мы обязательно приедем - только чуть позже. Надеемся, что наша экспедиция привлечет внимание властей к проблемам этих дорог, всего региона в целом, и строительство жизненно необходимых для всей России артерий ускорится. Пока же, по планам, бокилометровый разрыв в районе реки Эльги будет ликвидирован не раньше 2010 года...

Игорь МОРЖАРЕТТО

СИСТЕМА ПОДВЕСКИ



Мы не копируем,
мы делаем лучше!



Шаровые опоры и рулевые наконечники

Конструкция защищена патентами №2121613, 2127835, 2125668, 43046

За рулем - Москва

градой. Мы точно выяснили, что еще никто в летнее время по этой дороге (вернее, направлению!) не проходил. Зимой возможно, а летом посуху нельзя достичь не только Магадана, но и северных районов Якутии. Хотя не только в Москве, в Росавтодоре, но и здесь, в дирекции строящейся дороги... об этом не знали!

В течение двух дней экспедиция пыталась найти варианты преодоления непреодолимого. Но было принято единственное решение: завершить экспедицию здесь, на 866-м км федеральной трассы «Колыма», а затем вернуться в Якутск.

300 км мы преодолевали 14 часов. При этом у трех внедо-

во жизненно необходимых для всей России артерий ускорится. Пока же, по планам, 60-километровый разрыв в районе реки Эльги будет ликвидирован не раньше 2010 года...

Игорь МОРЖАРЕТТО
Фото Александра БАТЫРУ



Шаровые опоры и рулевые наконечники

Конструкция защищена патентами №2121613, 2127835, 2125668, 43046

- цельнокованный усиленный корпус;
- метод холодной высадки производства пальца обеспечивает самые высокие показатели точности формы и чистоты поверхности сферы;
- антифрикционный вкладыш изготовлен из графитосодержащего полиамида и снабжен каналами уникальной формы, сохраняющими смазку;
- специальная смазка с поверхностно-активными присадками;
- пыльник из резины стандарта EPDM;
- лабиринтная конструкция уплотнения.



Амортизаторы

- износостойкий самоочистной сальник;
- усиленный, гладкий хромированный шток;
- резервуары из бесшовной трубы;
- специальная формула масла (работа при t -40 - +50° C);
- проушина из бесшовной трубы;
- легкий кожух из морозостойкого пластика;
- конструкция клапана - MULTIDISK SYSTEM, меняющая усилия амортизатора в зависимости от скорости движения, обеспечивает полный контакт с дорогой и высокий комфорт.



www.fenox.com

Реклама