

Перегон

Праворульные машины — это не только 90% автопарка Дальнего Востока и 50% — Сибири. Это своя философия и глухая оппозиция московским властям, мечтающим правый руль запретить.

Перегонщики праворульных машин — это современные ковбои, осваивающие Дикий Восток и связывающие две половины огромной страны, невзирая на отсутствие дорог. Нравы их грубоваты, мораль проста, а под сидением на всякий случай — какое-нибудь полулегальное оружие.

*«Воскресный день, мой дом сегодня пуст. В кармане баксов хруст. И мелочь.
Бреду вперед: Зеленый угол ждет. Там втарить тачку мне хотелось.
Но для меня их цены велики. И не решить мои вопросы.
Достав «Дальпресс» и звякнув в пару мест, я приобрел себе колеса.
Теперь как парень я. И новая метла под жопой.
Как парень я для всех. И прет меня успех — «Тойо той»...»*

Так поет популярный владивостокский певец Иван Панфилов. «Дальпресс», с помощью которой Ивану удалось «решить вопросы», — одна из многочисленных местных газет, печатающих объявления о продаже машин из Японии и Кореи. А Зеленый угол — знаменитый автомобильный рынок. Сюда привозят машины с востока, и отсюда они начинают свой многотысячекилометровый путь на запад — в Сибирь и Центральную Россию, чтобы воплотить мечты наших сограждан о надежном и недорогом автомобиле. «Обыкновенная мечта — иметь большой автомобиль. Объемом литра так на три», — поет Панфилов.

Во Владивостоке ни на минуту не удастся забыть о том, как далеко ты находишься от центра России. Продавщицы в магазинах жалуются на недостаток мелочи («Мало завозят!»), гаишники — на дефицит бланков для регистрации машин и оформления штрафов: их печатают на Гознаке в Перми, а Пермь очень далеко. Что близко — становится понятно из просмотра теленовостей, в которых показывают прогноз погоды в Китае, Корее и Японии. Город забит праворульными автомобилями. Машины во Владивостоке есть даже у студентов, потому что это дешево — за пару тысяч долларов можно купить старую, но хорошо сохранившуюся тачку. Марку автомобиля принято указывать в объявлениях о знакомствах в местных газетах и на сайтах. Правда, в последние пару лет в городе стали появляться автосалоны европейских марок. Среди местных иметь «леворульку» считается круто, ибо дорого и дефицит.

Всего во Владивостоке около 400 тыс. машин на 700 тыс. жителей — столько же, сколько в Новосибирске, где населения в два раза больше. Автомобилей так много, что властям пришлось, как в Москве и Питере, вводить для Приморского края трехзначный код региона — 125 наряду с двузначным — 25.

Я сижу в местном представительстве западной косметической компании. Торговля кипит: в прихожей толкуются женщины, покупают товар, отчитываются о продажах. Директор представительства Владимир Литвинов — полнеющий мужчина лет 45 в очках. Бывшего моряка выдают, как и полагается, татуировки — якорек и слово seaman. А вообще-то Литвинов — лидер Приморского отделения движения «Свобода выбора», появившегося два года назад, когда в Москве начались разговоры о запрете праворульных машин.

— Правый руль — это наше все, — смеется Литвинов. — В 90-е, когда все накрылось, только благодаря ему и выжили. Конечно, если город будет развиваться — если заработают заводы, запустят игровую зону, — то правый руль будет на фиг не нужен. А пока только один корабль достроили. Верфи стоят.

Сам Литвинов сошел на берег с рыболовецкого судна в середине 90-х. Продажа косметики — та работа, которую ему удалось найти.

— Занимаются этим металлоломом от безысходности. Правый руль помогает здесь жить, потому что других доходов нет. Это наш малый и средний бизнес. Ведь это не только купля-продажа машин, это еще и комплектующие, автосервис, — объясняет он. — Ну и официальные органы, конечно, кормятся. Например, по закону за ввоз джипа надо платить \$25 тысяч, а платят по \$100 — оформляют машины как веники. Если

правый руль все-таки запретят, все Приморье на дыбы поднимется. Сейчас президент — человек вроде вменяемый. Но кто будет вместо него и что у него на уме?

Как рассказывает Литвинов, начиная с Западной Сибири и Урала возникают проблемы с постановкой японских машин на учет: «В тех местах праворулек 50 на 50 с леворульными».

Гипотетический запрет праворульных машин — одна из немногих тем, по которым у дальневосточных автолюбителей и гаишников возникает консенсус.

— Японские машины более надежные: ее если купил, то на всю жизнь, — откровенничает со мной руководитель пресс-службы ГИБДД УВД Приморского края Александр Аржанников. — Потому у самих приморских милиционеров тоже японские машины.

Про молодого бизнесмена Дмитрия Пенязя можно сказать, что он ролевая модель для любого приморского пацана. Пенязь — хозяин и руководитель одной из крупных приморских фирм, занимающихся покупкой автомобилей в Японии, их поставкой в Приморье и растаможкой. Чтобы защищать свои интересы, ему тоже приходится заниматься политикой: он председатель Общества защиты автомобилистов Приморья и Общества защиты автопродавцов Приморского края, а еще баллотировался в заксобрание, правда неудачно. Пенязь — человек занятой, общаться с ним пришлось прямо в салоне его черного Land Cruiser.

Его компания занимается исключительно ввозом машин. В интернете существуют специальные сайты-аукционы, на которые выставляются автомобили, но покупать на них могут только японские компании. Поэтому всем фирмам из других стран — в том числе из России — приходится выбирать себе японских партнеров. Потенциальные покупатели, желающие приобрести машину (для перепродажи или для себя лично), приходят в фирму Пенязя и делают свои ставки. В аукционах участвуют и компании из других стран, где тоже любят японский автомобильный секонд-хенд, — в основном из Азии. Как и на любом аукционе, машина достанется тому, кто больше предложит. Правда, выставляется обычно так много машин, что конкуренция небольшая и цена мало увеличивается по сравнению с начальной.

«Если выигрывает наш клиент, он вносит предоплату — 10%. Потом мы ввозим машину, растаможиваем, платим пошлины и передаем ему. За услуги берем от \$300», — делится секретами профессии Пенязь. Так машина появляется на приморских рынках. Во Владивостоке лицензии таможенных брокеров имеют пять фирм. Компания Пенязя — одна из них.

Всего в месяц, по подсчетам Пенязя, через Владивосток ввозится в Россию около 30 тыс. японских машин. Еще 15 тыс. поступают через другие дальневосточные города — Советскую Гавань, Находку...

В 90-х годах, вспоминает Пенязь, было дело — рынки делили со стрельбой, трупами и «масками-шоу». Сейчас все устаканилось.

— Бывают, конечно, фирмы-однодневки. Наберут предоплат у клиентов и исчезают, — жалуется Пенязь. — Солидные люди так не поступают.

Со всей Сибири во Владивосток едут перегонщики. Игорь Куликов по прозвищу Командор в этом бизнесе уже 17 лет. В 1990 году знакомый предложил ему съездить во Владивосток за машиной. Игорю понравилось, в следующем году он взял с собой жену. Так и катаются до сих пор. Валя Куликова — настоящая русская бойбаба, не боящаяся ни плацкартных вагонов, ни многодневных ночлегов в машине и отсутствия душа.

В 80-х Игорь работал на стройке трактористом, а Валя на заводе. Получив от родного строительного управления квартиру, Куликов уволился на следующий же день и подался на вольные хлеба — в торговлю. Однажды их даже судили: Валя выносила с завода транзисторы, а муж продавал их на черном рынке, пока не попался ОБХСС. Бонни и Клайд новосибирского разлива получили по полтора года условно. Но интерес к розничной торговле отбили не неприятности с законом, а появившийся рэкет со стороны бандитов и чиновников.

— Я привык к свободе, — объясняет Командор. — Здесь я сам себе режиссер: деньги есть — могу по полгода на восток не ездить, закончились — сажусь в поезд и еду за машиной. Те, кто ставил себе задачу на перегоне заработать, уже давно свои фирмы открыли. Некоторые наши товарищи, которых мы же учили перегону, сидят в Новосибирске в офисе и только по компьютеру заказывают машины. У меня такой цели не было. Пробовали работать на постоянной работе, но тогда непонятно, для чего вообще живешь.

А вот их 30-летний сын Слава от романтики большой дороги далек — он компьютерщик. Один раз,

рассказывает Игорь, взяли его с собой в перегон, но, отъехав недалеко от Владивостока, Куликов-младший улетел в кювет и к перегону сразу как-то остыл.

Во вторник мы с Командором идем выбирать машины.

На карте Владивостока знаменитый Зеленый угол обозначен красивым зеленым пятном, — это парк на окраине города. Но на самом деле Зеленый угол давно превращен в огромную заасфальтированную стоянку. Рынок разбит на аккуратные площадки. Некоторые из них специализируются на джипах, автобусах, грузовиках и даже комбайнах и подъемных кранах. Каждая площадка принадлежит отдельному юрлицу с каким-нибудь романтическим названием, например «Березка» или «Редут». В учредителях — физические лица, многие из которых еще недавно были криминальными бизнесменами, а то и просто рэкетирами. На рынке работает нотариус, за 10 минут переоформляющий машину со старого владельца на нового. Водители сидят в тени машин и на покупателей внимания почти не обращают — сами подойдут.

Выставленные на продажу машины здесь мыть не принято: покупателей столько, что купят все что угодно.

— Видишь, чистая, — показывает Командор на блестящую Mazda Capella. — Тут либо продавец аккуратный, либо, скорее всего, с машиной что-то не так. Например, выхлопную трубу отмыл от остатков масла, значит, двигатель масло жрет.

Опытного человека внешним видом машины не обманешь. Он судит по каким-то одному ему известным секретным признакам. Лобовые стекла покрыты загадочным для непосвященных шифром вроде «4WD, тонировка, турботаймер, C/C, снят с учета, идеал» или «литье WORK на 18, прямоток, датчик давления турбины, спорт стойки тейн, спойлер, MP3-магнитола, сигналка с автозапуском». Пометка «не конструктор» означает, что машина не была собрана во Владивостоке из ввезенных по отдельности запчастей.

Командор не спеша осматривает машины, что-то строчит в блокнотик.

Планы у Куликовых такие: одну машину они покупают «под заказ». В Новосибирске у них за долгие годы уже сложился круг клиентов. Вот и девушка Аня, пятикурсница престижного новосибирского вуза, долго копила на свой первый автомобиль и теперь заказала Куликовым машину. Валя Куликова даже сводила ее на новосибирский авторынок, чтобы та показала пару машин, которые ей нравятся. Через несколько дней поиска и консультаций с Аней по телефону выбор остановился на Honda Logo. На рынке во Владивостоке такая машина стоит \$6 тыс., а заказчице она обойдется в \$8 тыс. Это немного дешевле, чем на новосибирских рынках, но дело даже не в этом: Куликовы гарантируют бережную доставку, и, главное, за 6 тыс. километров пути до Новосибирска перевозчики узнают ее слабые места и честно доложат о них заказчице. Если машина окажется совсем плоха, ее попросту продадут, а Ане пригонят новую. С девушки даже не взяли предоплату.

Еще две машины покупают на «свободную продажу». Это должны быть популярные модели по невысокой цене и в хорошем состоянии.

Продавцов Командор не очень любит, говорит: они никогда не отдыхают — все гонятся за лишним рублем. О чем ни заговори, разговор на машины свернет. Но вот перегонщики увидели знакомого парня Серегу в расстегнутой на пузе рубашке.

— Старый спекулянт. Но веселый, — дает исчерпывающую характеристику Командор, и стороны расплываются во взаимных улыбках.

— О-ё-ёй, кого я вижу! — искренне радуется Серега. — Кажется, сейчас я что-то продам!

По местным меркам он настоящий магнат: продает сразу много машин. Тут же достает пачку фотографий с подробным описанием.

— Вот, только что привезли.

— Не буду я покупать твои картинки, — морщится Командор и объясняет мне: — Надо видеть саму машину. Пощупать ее, понюхать. В трубу заглянуть, под капот.

Покупатель и продавец переключаются на обсуждение еще одной любимой мужской темы — оружия. Командор замечает торчащую из-под расстегнутой Серегиной рубашки кобуру.

— Что это?

— «Страж», — Серега с видимым удовольствием достает травматический пистолет и вертит перед нашими носами.

— А у меня «Оса». Не нравится мне «Страж», он с предохранителем. Пока будешь доставать, жулики тебя уже разденут.

Хожение по рынкам отнимает у Куликовых три дня. Наконец их выбор останавливается на Nissan Avenir 2003 года за 200 тыс. рублей и Nissan Expert 1998-го за 154 тыс. В Новосибирске эти машины будут стоить тысяч на 50 дороже: в эту сумму должны войти все расходы Куликовых на билеты, бензин, еду — и «зарплата».

И вот наступает день «Х», когда перегонщики готовы покинуть Владивосток. Чем дольше там сидишь, тем дороже машина обходится. Решаем выезжать вечером в субботу. Точку сбора назначают неподалеку от Зеленого угла, в кустах около стоянки. По словам Игоря, это безопасное место, ведь перегонщики — желанная добыча для приморского криминалитета. Подготовка серьезная. Во-первых, надо приклеить на стекла транзитные номера и от руки заполнить доверенности на автомобили. Как говорит Валя, «доверки» — пустая формальность и гаишники прекрасно знают, что доверенности ненастоящие, но без них перегонщиков штрафуют, а с ними — нет. Ритуал.

Во-вторых, нужно аккуратно упаковать багаж: газовую горелку, спальники, посуду. Проверяют работу раций. На точку приезжает еще один участник экспедиции — Саша по прозвищу Доктор, молодой сибиряк с заметным пивным брюшком. Он погонит одну из машин, купленных Куликовыми, — Nissan Expert. Саша работает в Хабаровске в провайдерской компании. Вообще-то услуги профессиональных перегонщиков, нанимающихся в чужую бригаду, обходятся примерно в 10 тыс. рублей за машину. Александр завербовался бесплатно — из спортивного интереса. Куликовы даже не будут его по дороге кормить — только купят обратный билет на поезд. Разумеется, плацкартный.

Сейчас Доктор соскребает со стекол нанесенные канцелярским «штрихом» характеристики — чтобы не привлекать по дороге ненужного внимания.

Выезжаем за полночь. Федеральная трасса идет через Уссурийск, но мы едем восточнее — через Амурский заповедник. Так на 100 км длиннее, зато безопаснее. В районе Уссурийска орудуют банды, специализирующиеся на грабеже перегонщиков.

Машины выстраиваются в колонну. Первым, как самый опытный, едет Командор. Его задача — объезжать ямы и прочие преграды и показывать дорогу остальным, а также сообщать по рации о приближающихся встречных машинах. Следом — Доктор, а замыкает колонну Валя, которая объявляет о начинающемся обгоне.

— Один обгон. Еще один, — отчитывается Валентина.

— Одна встреча, — добавляет Игорь.

С такой координацией колонна движется быстро. Еще один способ связи между машинами — сигнальные огни. У перегонщиков целая система сигналов: если глава колонны начинает мигать левым сигналом, значит, он командует «берите влево, встречная свободна» и идет на обгон. Заметив впереди «встречку», передний включит правый сигнал, что означает «прижмитесь вправо». У много лет существующих бригад появляется «сyezженность» — что-то вроде сыгранности музыкантов в оркестре.

У перегонщиков свой фольклор, свои обычаи и присказки. Например, есть такой персонаж — Бурка. Если кому-то на трассе захочется спать, про него говорят, что к нему в машину сел Бурка. Сел и соблазняет: «Давай поспим!» А еще есть свои поговорки и пожелания. Например, на трассе перегонщики желают друг другу «Ни жезла, ни гвоздей!», то есть не встретить гаишника и не проколоть шины.

Нелюбовь к гаишникам — это тоже общее место. Про них рассказывают анекдоты и обвиняют во всевозможных грехах. «Чем дальше от Приморья, тем менты сытее — уже не кидаются на перегонщиков в надежде немного денег отжать», — делится многолетними наблюдениями Командор. На подъездах к постам рации прячут — вообще-то у Куликовых есть на них лицензии, но лишний раз с милицией связываться не хочется.

Скоро становится ясно, почему: на одном посту ГИБДД нас останавливают, машину Доктора бегло досматривают, а из остальных делают понятых. Протокол гласит, что ничего подозрительного не обнаружено, но на его составление и наши подписи уходят лишние полчаса. Командор ругается: «Занимаются неизвестно чем, только время отнимают и аварийные ситуации создают».

Спать приходится в машинах. Все девять дней перегона мы с безбожно храпящим Доктором делим Nissan Expert, а Куликовы — Nissan Avenir. Пустую Logo ставим посередине.

Ночевать перегонщики стараются на площадках возле кафе или около постов ГИБДД. Так безопаснее. Соседство порой оказывается самое неожиданное — один раз нас разбудили вальщики леса.

— Бинтик есть? Поранился, — робко попросил один из них. — Вы, это, отъедьте, а то мы сейчас валить будем, это... лес.

Правда, близость места ночлега к милиционерам не всегда помогает. Однажды Куликовы ночевали возле поста около паромной переправы через Амур — моста тогда еще не было. Ночью в стекло машины кто-то постучал, и Игорь увидел троих бандитов. В окне поста ГАИ света не было. Игорь считает, что это гаишники и навели бандитов на перегонщиков: они все из одной деревни и все друг друга знают.

Бандиты потребовали «за проезд» по тысяче рублей с машины. «С меня тоже, что ли, возьмете?» — решила нажать на понятия Валя. Бандиты оказались с юмором: «Ну, тогда с тебя денег не надо, а с остальных — по полторы!» Пришлось платить. Только бандиты уехали, как свет на посту ГАИ тут же зажегся. Игорь бросился туда, попробовал было заставить милиционеров искать «жуликов» — бесполезно.

Если ночлег застанет где-то на трассе, то лучше отъехать от нее километров на пять в лес — так меньше вероятность нарваться на какие-нибудь неприятности. Лихие люди, «жулики», как называет их Игорь, ездят ночью по трассе и выискивают одиноких перегонщиков. Один раз товарищ Игоря наотрез отказался съезжать с трассы: мол, пронесет. И ночью в окна к ним постучали. Пришлось платить. Взамен дают «маляву», что деньги взяты. По этой «маляве» можно проехать без проблем до следующего населенного пункта.

Жертвами бандитов становятся, как правило, новички и те, кто гонит машину в одиночку. «Много народу за эти годы пропало», — грустит Командор. Еще одна хитрость — липовые красные «корки» с надписью «Генпрокуратура РФ». Внутри, правда, написано, что Игорь — капитан ФСБ. Конечно, на настоящий документ «корки» непохожи, но на начинающих братков действуют.

— Это либо молодежь, насмотревшаяся «Бригады», либо зэки. Работы нет, а деньги нужны. Эта публика довольно пугливая — может, ты на нервах стрелять начнешь.

Раньше Игорь возил с собой «Сайгу»: выглядит он как автомат. Правда, нужно оформлять разрешение на каждый регион, который проезжаешь, — будто бы ты поехал туда охотиться. Поэтому Игорь просто вешал карабин на самое видное место — на переднее пассажирское сидение, например, — и укрывал его какой-нибудь курткой. За долгие годы, говорит, ни разу не нашли.

Напоминания о тех опасных временах попадают до сих пор. На эстакаде на выезде из Приморского края видим табличку: «Здесь 6 сентября 1996 года был злодейски убит дорогой наш любимый сынок, муж, отец, водитель “КамАЗа” Чайка Сергей Николаевич». А три года назад под Хабаровском, наоборот, перегонщики застрелили нападавшего.

— И правильно сделали. Если ты достал оружие, стреляй, — итожит Игорь, — а то могут его отобрать и использовать против тебя.

Еще одно правило Командора — не сажать попутчиков, это может быть опасно: «хичхайкеры» вполне могут оказаться бандитами, отслеживающими денежных перегонщиков. Впрочем, для прикольно выглядящих автостопщиков Куликов готов сделать исключение. Однажды посадил в машину попа — тот брел вдоль трассы куда-то в сторону Красноярска. Оказалось, что он абсолютно налегке ехал автостопом из какого-то деревенского прихода в недрах Красноярского края в Москву — отчитываться за растрату денег, выделенных на ремонт деревенской церкви. А чуть позже Командор в компанию попу подсадил парочку неформалов: 35-летнего панка — учителя физики и соблазненную им 15-летнюю ученицу, ехавших на какой-то хипповский фестиваль. Между попом и панком немедленно завязался спор на тему, есть ли бог и можно ли жить «во грехе» с несовершеннолетними девушками. Поп до того убедительно переспорил скептически настроенного физика, что тот попросил немедленно обвенчать его с малолетней хиппушкой. Командор свернул с трассы, и на берегу речки Кача священнослужитель совершил свой обряд.

Прежде чем ставить машины на ночлег, надо выполнить еще один ритуал. Валя выходит на улицу и курит, чтобы определить, куда дует ветер и летит дым и встать так, чтобы не задохнуться выхлопными газами.

Обычно перегонщики рано просыпаются и едут, пока хватает сил. Потом поспят 4–5 часов, напьются кофе и

гонят дальше.

— Бывает, галлюцинации начинаются: вокруг темно, ничего не видно, а мне девятиэтажки мерещатся, как будто бы по городу едешь, — рассказывает Игорь.

Девять дней мы спим в машинах, умываемся из бутылок. Девять дней не моемся (только один раз купаемся в речке Черная). Девять дней чистим зубы и питаемся в придорожных кафешках. Куликовы отлично знают, где готовят вкусно и быстро, а где и отравиться можно. Пообедать стоит рублей 100–120, при этом кормят действительно неплохо, а порции большие. До Биробиджана в меню заметен отчетливый приморский акцент — кальмары, креветки, рыба, папоротник. В Еврейской автономной области появляется «шницель по-биробиджански». Затем акцент становится сибирским — кедровые орешки, клюква. Ближе к Бурятии в кафе появляются позы — бурятские манты, а на Байкале — омуль разных видов.

Перегонщики, дальнобойщики и просто случайные туристы пишут на стенах кафешек пожелания, ругательные стихи в адрес Путина и правительства, которые никак не построят хорошую дорогу, приклеивают на стены банкноты «на удачу».

До Биробиджана трасса относительно неплохая. Встречного движения почти нет, лишь изредка попадаются дальнобойщики и иностранные туристы-экстремалы на мотоциклах и трейлерах.

Затем из тайги и типичных сибирских пейзажей вырастает совершенно сюрреалистическое зрелище: огромная вывеска «Биробиджан», выведенная на идише. Под стать ей и вывески в самом городе — заправка «Шолом», магазин «Кошерный», — а местные жители в шутку называют себя евреями.

За Биробиджаном наступает черед еще одной процедуры: мы съезжаем к речке и в течение нескольких часов тщательно оклеиваем машины картонками. Оклеиваются стекла по периметру — чтоб не бились. Оклеиваются все края металлических частей. Нам предстоит ехать 2 тыс. километров по щебенке. Некоторые перегонщики обматывают свои машины чуть ли не целиком, оставляя только небольшое окошко для водителя.

В общей сложности из 6 тыс. км от Владивостока до Новосибирска асфальт отсутствует на половине пути. Кое-где это просто щебенка, и тогда по ней вполне можно ехать. Кое-где — щебенка, размытая дождями, и тогда ехать приходится очень медленно. Во многих местах ведется строительство асфальтовой дороги, при этом результатов строительства нигде не видно.

— Правильно, — смеется Игорь, — строительство закончится — деньги перестанут присылать. Поэтому каждый год они начинают сначала.

Чем лучше становится с годами дорога от Владивостока до Новосибирска, тем хуже Командору: растет конкуренция. Раньше на перегоне можно было заработать \$2–3 тыс. с машины, теперь только одну. К счастью, железная дорога с частным перегонем не конкурирует: ею пользуются либо оптовики, либо те, кто везет машину для себя. Вот и тянется на запад нескончаемый поток японских машин.

Эти 2000 км мы проехали за целых 5 дней. Зато в Амурской области, в районе реки Буреи, на повороте в сторону Бурейской ГЭС, стоит огромная стела «Москва — Владивосток». Именно сюда пару лет назад прилетал Владимир Путин «открывать трассу». Действительно, хороший асфальт начинается за 2 км до стелы и заканчивается через 10. А дальше снова начинается уже знакомая щебенка.

Здесь, в Амурской области, цивилизация вдруг кончается: сначала пропадает сотовая связь, глохнут все российские радиостанции, зато в эфир прорываются китайцы, которые на хорошем русском языке рассказывают об успехах КНР в строительстве социализма.

Постепенно меняется и пейзаж. Сначала холмистый лес. После Завитинска начинаются степи, пейзаж становится довольно однообразным. В Читинской области проезжаем поселок Могочи, про который местные жители придумали поговорку: «Бог создал Сочи, а черт — Могочи». В поселке Джирекен Читинской области наконец начинается асфальт и ненадолго появляется сотовая связь. Встречаем первого за полторы тысячи километров милиционера.

Потом асфальт снова исчезает. Он вообще положен странными отрезками по 10–20 км. Почему асфальт лежит именно в этих местах, объяснить тоже никто не может.

За 140 км до Читы, в районе поселка с романтическим названием Талдын-Тогоча, асфальт появляется уже

окончательно. Тут надо остановиться, покурить, выпить растворимого кофейку, разведя его кипятком из чайника, — это тоже обязательный ритуал. Некоторые даже в шутку целуют асфальт.

После Улан-Удэ домики совсем бедные, развалившиеся. Местами горит тайга, занавешивая небо густым черным дымом. На подъезде к Байкалу погода резко портится. Зато красивый серпантин петляет между озером и горами. Вдоль дороги местные бабушки продают омуля. После живописных предгорий машин становится совсем много — цивилизация. Наконец перед Канском, это уже Красноярский край, мы выезжаем на настоящий автобан. На заправках появляется персонал, остановки транспорта оборудованы туалетами. И именно здесь мы попадаем в аварию.

В какой-то момент Доктор оказался впереди колонны. Мы поравнялись с неаккуратно припаркованным огромным «КраЗом», который загородил чуть не половину левой полосы. В этот момент на встречной полосе нарисовалась «тойота». Водитель, увидев грузовик, взял левее, надеясь, что Доктор успеет свернуть в кювет. Но Доктор — видно, сказалась накопившаяся усталость — не успел. Удар «тойоты» пришелся на пассажирское сидение Nissan Expert — туда, где вполне мог оказаться я, но в тот момент находился только мой спальник.

Доктор сломал себе руку, на «скорой» его увезли в Красноярск. Пострадали и пассажиры «тойоты» — в ней ехала семья местных жителей: семейная пара и двое мальчишек-подростков. Пацаны, к счастью, не пострадали, а вот отец семейства расшиб себе лоб. Нам пришлось еще на несколько дней задержаться на трассе. Куликовы вызвали из Новосибирска знакомого автоэвакуатора.

Еще полтора дня — и мы в Новосибирске. Новосибирский рынок после владивостокского производит впечатление современного супермаркета. Автомобилям посвящена вся улица: кроме пары авторынков здесь еще и фирменные автосалоны, отделения банков, где можно оформить автокредит, отделения страховых контор, несколько неплохих кафе, есть даже собственный центр информации, а еще авиакасса и банкоматы.

Здесь машины перед продажей, наоборот, тщательно отмывают от накопившейся за перегон пыли. Даже обман здесь имеет цивилизованную форму: есть специальная контора, которая «скручивает» счетчики — уменьшает показатель пробега машины. Раньше, говорит Игорь, скидывали до пробега в 40 тыс. Теперь, когда все покупатели эту фишку знают, до 70–80 тыс. В практике Вали был такой случай: она продавала машину, к ней подошли потенциальные покупатели, внимательно осмотрели автомобиль и отправились дальше. А тут как раз пришел специалист по счетчикам и скрутил показатели вдвое. И надо же было такому случиться, что клиенты вернулись. К счастью, ребята оказались с юмором и попросили «для правдоподобности» показатели немного накинуть — оказалось, что машину они собирались перепродать.

На этом рынке, заняв сразу два-три места, Куликовы и продадут машины. Битый Expert отреставрируют и тоже продадут. Покупатель даже не узнает о приключениях своей машины на трассе и о том, что почти две недели в ней кто-то жил.

Чистый доход семейной пары с одной машины за вычетом всех расходов составляет около \$1 тыс. Неплохая по сибирским меркам зарплата.

Через пару недель Куликовы с наличностью снова отправятся на трассу.

— К концу поездки сильно устаешь, но потом пару дней дома побудешь и опять на трассу хочется, — говорит Командор. — Затянуло.

Автор: Дмитрий Виноградов © Русский репортер ОБЩЕСТВО, РОССИЯ 👁 2476 25.12.2008, 15:12 👤 237
URL: <https://babr24.com/?ADE=49626> Bytes: 27867 / 27840 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)