

Анатолий  
Салуцкий  
QB7A.02C  
C16

7C4

# БАМ

СТРОЯТ СИЛЬНЫЕ



Анатолий  
Салуцкий

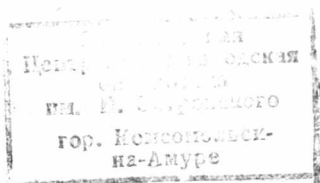
# БАМ

**СТРОЯТ СИЛЬНЫЕ**

283549



Москва  
«Физкультура и спорт»  
1976



**Салуцкий А. С.**

**С 16**      **БАМ строят сильные. М., «Физкультура и спорт», 1976.**

80 с. с ил.

Первый комсомольский отряд строителей Байкало-Амурской магистрали высадился в Звездном в мае 1974 года. И в этот же месяц в поселке возникло первое, никем не предусмотренное спортивное сооружение — футбольное поле с трибунами для зрителей. В палаточном городке появились волейбольные площадки, турники, теннисные столы. На таежном мху состязались самбисты, силовики поднимали штанги, сваренные из тракторных деталей. О проблемах спортивного будущего строителей магистрали, о шефстве Спорткомитета СССР над этой уникальной стройкой рассказывается в книге.

С 60901-135 35-76  
009[01]-76

7А

## Продолжить строительство Байкало-Амурской магистрали и подходов к ней.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», утвержденных XXV съездом Коммунистической партии Советского Союза

## ХРОНИКА ОДНОГО ДНЯ

Глава первая, которая рассказывает о том, как сложился один день на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В ней читатель познакомится с некоторыми из строителей, а также узнает о той роли, какую играют на великой стройке физическая культура и спорт. День, о котором пойдет речь, уже стал историей — почти два года отделяют нас от него. В то время эпопея БАМа лишь разворачивалась. Но этот день важно сохранить в памяти, чтобы сопоставить с ним то, что происходит на великой стройке сегодня и о чем автор расскажет в следующих главах

Стояла золотая осень. Среди зеленой тайги рыжими лисьими хвостами мелькали березы и клены. Синие кедровые шишки приобрели кирпичный оттенок. В каждом доме чистили ружья: близилось открытие охоты.

Усть-Кут на Лене все чаще укутывался угрюмыми утренними туманами. Вода в Ние и Таюре, у слияния которых возник поселок Звездный, стала студеной. В поселке Магистральном, на мелкой Акукихте, ночи были прохладными. На забайкальском перевале Даван ждали снега. В Нижнеангарске, на самом севере Байкала, снег уже видели — он выпал на окрестных вершинах.

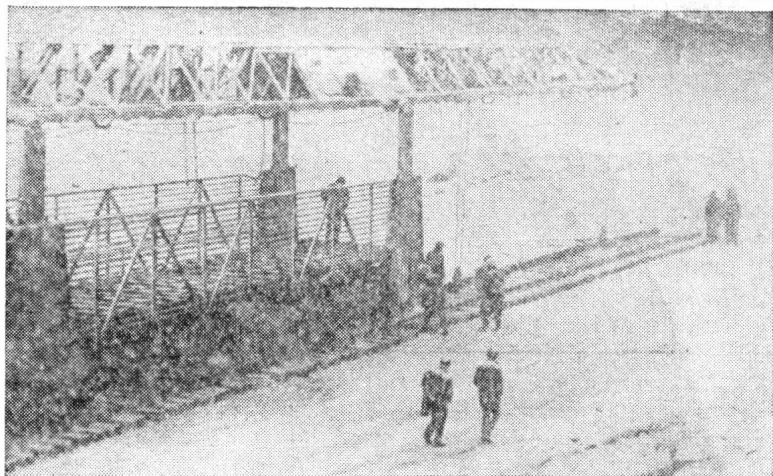
Всем этим населенным пунктам, в кажущемся беспорядке разбросанным на сибирских просторах, предстояло превратиться в станции Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В каждом из них уже жили и трудились люди, называвшие себя с гордостью строителями БАМа. Они смело пробивали в тайге начальные километры просеки, упорно рубили для себя дома, готовясь к первой зимовке. Повсюду и повседневно шла напряженная будничная работа.

Но день 6 сентября, пятница, был необычным в череде дней великой стройки. В летописи БАМа он отмечен как исторический: 6 сентября 1974 года был забит «серебряный костыль».

Впрочем, начался этот день как обычно.

### 5 часов 45 минут

В одной из палаток нового таежного поселка Звездный проснулся один из тысяч рядовых строителей магистрали Николай Петриченко. Он родился и жил в Ворошиловграде, но четыре года назад по



Строителям Байкало-Амурской магистрали приходится преодолевать суровые условия Восточной Сибири

комсомольской путевке уехал строить железную дорогу Хребтовая — Усть-Илимск. Петриченко был худым, долговязым и носил короткие усики, отчего сильно походил на известного украинского эстрадного артиста Тарапуньку, отличаясь от него, пожалуй, лишь рыжим цветом волос.

В Звездном Николай славился тем, что умел одним ударом вгонять в бревна толстые гвозди.

Если приятели спрашивали Петриченко, почему он решил перебраться на строительство Байкало-Амурской магистрали, Николай отвечал:

— В Комсомольске-на-Амуре у меня живет дядька. Я хочу проведать его, пробившись новой дорогой.

Петриченко мог бы добраться до своего дядьки за три часа на самолете или за трое суток на поезде — по Транссибирской магистрали. Но тот путь, который он избрал, отнимет у него восемь лет. Тем не менее Николай полон оптимизма:

— Дядька простит мне задержку, — говорит он. — Дядька строил Комсомольск и счастлив, что я тоже стал первопроходцем.

Одновременно с Петриченко, но в другой палатке Звездного, протер глаза бульдозерист Михаил Алексеенко. Крупный, богатырской силы, он слыл завзятым купальщиком — «моржом». Его так и окрестили. В это утро Михаил не отступил от своих правил и первым делом побежал к Ние, с разгону плюхнулся в ее студеную воду.



На первом этапе строительства вездеходы были единственным средством транспорта в этих труднодоступных местах

Наблюдавший эту обычную для Михаила водную процедуру Иван Онищенко зябко поежился. Этот невысокий, но очень крепкий, жилистый паренек с полным основанием мог считать себя одним из зачинателей спорта на БАМе. Правда, сам он отличился лишь тем, что сдал нормы комплекса ГТО. Зато первые футбольные ворота, которые появились в глухой тайге, были сооружены им, Иваном Онищенко.

Возможно, кто-либо другой и гордился бы таким приоритетом. Но Онищенко было свойственно чувство вечной неудовлетворенности. Он считал, что все могло быть лучше. Как группкомсорг бригады, Иван вывел своих ребят сооружать футбольное поле еще ранней весной, едва стоял снег на «стрелке» между Таюрой и Нией. Уже разровняли бугры, даже сделали разметку. Но в это время на вершины далеких сопок пришла весна и разлившиеся реки затопили первую бамовскую спортплощадку. Откуда было Ивану Онищенко, выросшему на Украине, знать норы сибирских рек?

Тогда было решено соорудить поле прямо в центре временного палаточного городка. Все восемнадцать членов бригады снова вышли на субботник. Борис Булах, член комитета комсомола Звездного, отвечавший за спортивную работу, кинул клич среди других бригад. Около ста человек пришли строить футбольную площадку. Тракторами аккуратно растащили вагончики, корчевателями извлекли десятки могучих пней, бульдозерами разровняли поляну. В это время сам Иван Онищенко на вездеходе рыскал по тайге. Он выбрал шесть прямых как струна средних елей, свалил их мотопилой «Дружба»,



Первый пешеходный мост через реку Таюру  
строили вручную

обшкурил топором и вынес к вездеходу. Потом доставил будущие штанги в Звездный и в тот же день сколотил футбольные ворота. Чтобы намеченную на воскресенье первую футбольную «пульку» провести на должном уровне, оставалось лишь установить скамейки для зрителей. Это и было сделано уже поздно вечером при свете автомобильных фар.

О том, что именно комплексная бригада строителей Бориса Коптяева, где группкомсоргом был Онищенко и где, кстати, трудился и Борис Булах, стала пионером спорта на БАМе, было известно очень широко, а потому чуть ли не каждый прибывавший в Звездный корреспондент считал своим долгом побывать в этой бригаде. К сентябрю, когда количество посетивших поселок журналистов, операторов и художников по приблизительным подсчетам достигло тысячи, Онищенко стал так же невосприимчив к ним, как к таежной мошке, что, впрочем, не лишило его корректности.

Правда, утром 6 сентября какой-то лукавый тщеславный зайчик все-таки прыгнул в душе Ивана Онищенко: должно было произойти событие, участником которого ему очень хотелось быть.

Забивали «серебряный костыль». Начинали трассу «де юре».

Но право на это получил не строительно-монтажный поезд № 266, где работали Онищенко и Коптяев, а СМП № 288, которым руководил Григорий Николаевич Загородний и который находился в Усть-Куте.



А сейчас на трассе БАМа уже возведены гигантские железнодорожные мосты

Хотя путь в Звездный лежит исключительно через Усть-Кут, из тысячи корреспондентов, направлявшихся в таежный поселок, Загороднего до 6 сентября не посетил ни один. Этот парадоксальный факт, видимо, станет когда-нибудь предметом обсуждения в Доме журналистов, но самому Григорию Николаевичу было недосуг задумываться, почему слава старательно обходила его стороной: о чем не знаешь, в том не нуждаешься. Этот беспредельно скромный человек руководил своим поездом с 1958 года, первым начинал строить героическую дорогу Абакан — Тайшет и последним ушел с нее, когда там открылось движение поездов. Можно было бы предположить, что Загороднему не в новинку забивать «серебряные костыли».

— В жизни не видел ни одного «серебряного костыля», — говорит тем не менее Загородний. — Мы всегда работали в середине трассы.

Зато теперь справедливость полностью восторжествовала.

Главный инженер СМП № 288 Александр Петрович Сережко тоже никогда не видел «серебряных костылей». Но рано утром 6 сентября он заказал на своей ремонтной базе сразу десяток сверкающих, обточенных до блеска резцом символических железнодорожных гвоздей. «Запас не помешает», — хитро шурился Сережко. Он — секретарь парторганизации, и подготовка торжественного митинга — его непосредственная забота.



Уже в первые дни на «пяточках», отвоеванных у тайги, молодежь с увлечением играла в футбол

**6 часов 30 минут**

Еще год назад в Иркутском аэропорту сразу узнавали людей, прилетающих из Усть-Кута, — по обуви, испачканной красной глиной. Теперь ленские авиапассажиры перестали отличаться от остальных: в Усть-Кутском аэропорту забетонировали стоянки для самолетов, и людям уже не приходилось шагать к трапам по красному суглинку. Правда, те, кто летал в поселки Звездный и Магистральный, по-прежнему рисковали попасть в грязь — вертолеты стоят далеко от аэровокзала. Но, к счастью, почти весь август выдался солнечным и было сухо. Поэтому командиру Ми-8 Эдуарду Григорьеву не пришлось на пути к своему вертолету перепрыгивать через лужи, как могло случиться при иной погоде. Он спокойно шел по летному полю, оглядывая далекие сопки.

Некоторые из пассажиров, садившиеся в вертолет Григорьева, с удивлением обнаруживали, что стрелка высотомера в салоне поκειται на цифре 700, хотя машина все еще стоит на земле. Между тем прибор был исправен: на высоте 700 метров находился сам аэропорт. Это создавало немалые удобства: из-за особенностей местного микроклимата небо над аэропортом было голубым даже тогда, когда сам Усть-Кут находился в сплошном тумане. А зимой здесь стоял всего лишь 30-градусный мороз, хотя в 12 километрах отсюда и 400 метрами ниже — в самом городе — термометр опустился до минус 45.

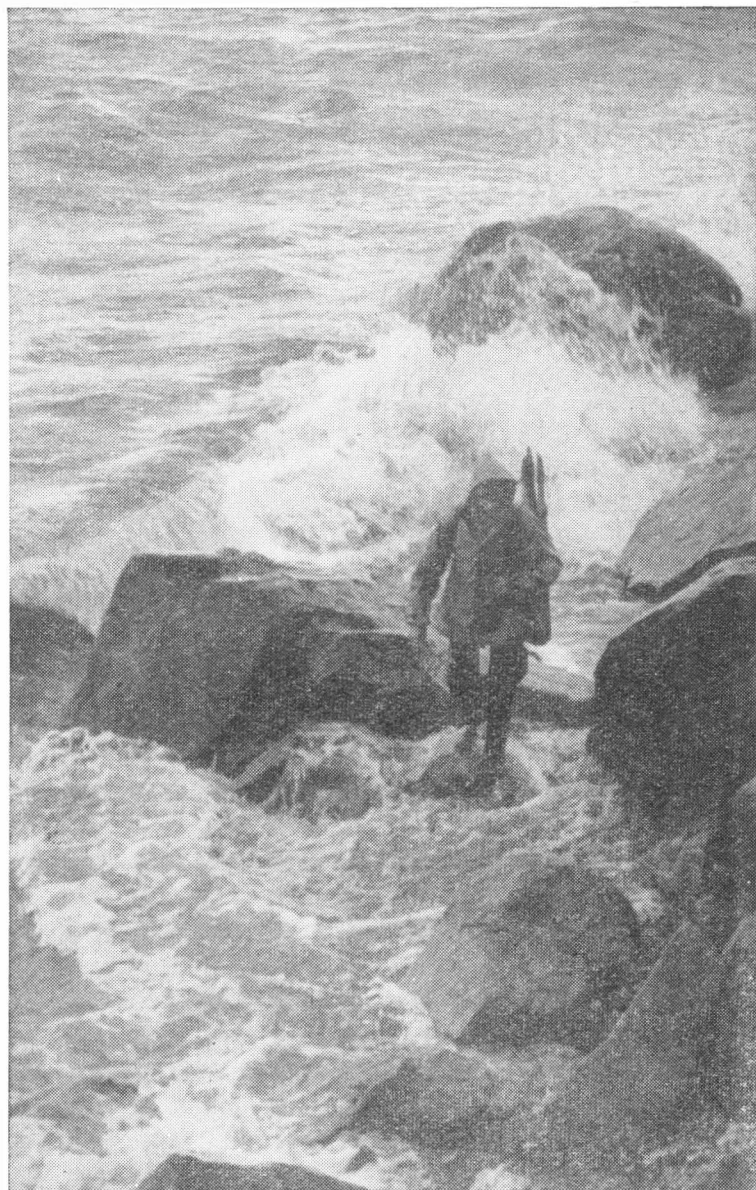


Просеку для будущей магистрали прокладывали сквозь глухую тайгу

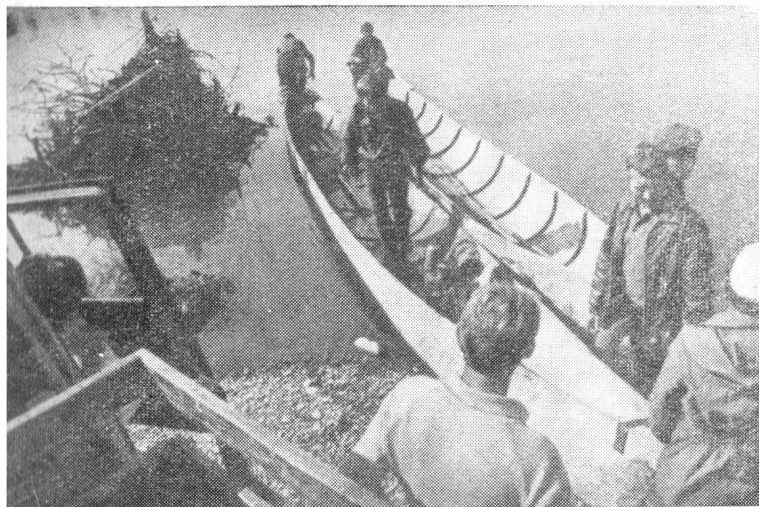
Григорьев родился в Киренске — необычном городе, расположенном на острове посреди Лены, а работал в Братске. Он очень обрадовался, когда руководство подразделения командировало его в Усть-Кут, поближе к родным местам. Вдобавок у Эдуарда здесь было много знакомых: сюда уже прилетели вертолетчики из Киренска. Можно было приобрести и новых друзей — из Якутска прибыл громадный Ми-6.

Усть-Кут стал главной базой снабжения западного участка БАМа. Подтянув пояс, авиационное начальство бросило сюда все резервы. Пилоты летали от зари до зари. Опускаясь в таежных поселках строителей, они даже не глушили двигателей — специальные бригады грузчиков в бешеном темпе опорожняли отсеки, и вертолетчики немедленно отправлялись в обратный путь. Каждый за день совершал по 8—9 рейсов в Звездный или по 4—5 в Магистральный, расположенный дальше. Даже автобусы в Усть-Куте ходили менее интенсивно, чем летали над тайгой вертолеты.

На них возили сухую штукатурку и отопительные батареи, барани туши и школьные парты, ящики с персиковым соком и гвозди, паклю и сейфы, детские игрушки и многотонные танкетки-вездеходы. Григорьев не раз видел, как грузчики — молодые веселые парни из Звездного — радостно втаскивали в вертолет ящики со спортивным инвентарем — футбольными и волейбольными мячами, сетками, комплектами настольного тенниса, шахматами. В общем, чего только не приходилось возить Эдуарду за эти горячие летние месяцы



Первопроходцам БАМа надо быть сильными и выносливыми, чтобы успешно противостоять суровой природе



*На таких лодках плавать непросто: требуется искусство каноистов*

первого бамовского года! Но когда утром 6 сентября Григорьев подошел к своему вертолету, то увидел груз, несколько его озадачивший. С борта автомашины переваливали в отсек солидные ящики, на каждом из которых было выведено жирным фломастером: «Получатель Фертова Любовь Александровна». Ящиков было штук двадцать. С таким багажом еще никто в Звездный не переезжал. Чаще всего туда ехали с маленькими чемоданчиками или рюкзаками.

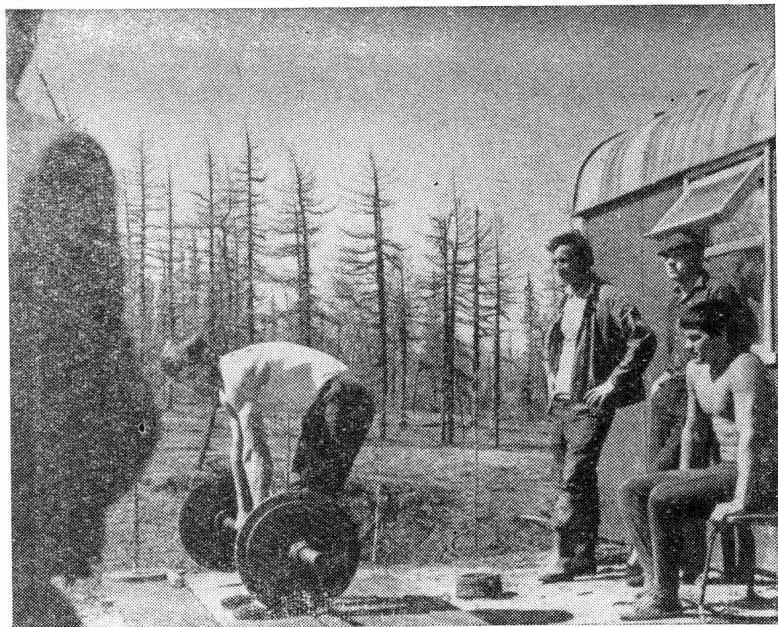
— Кто такая Фертова? — удивился Григорьев.

Любовь Александровна Фертова была маленькой пухленькой девушкой с веселыми глазами и бойкая на язык. Когда ее спрашивали, сколько ей лет, она смешно взмахивала руками и отвечала, что ужасно много — двадцать. Если интересовались, давно ли она в Звездном, то Люба говорила, что целую вечность — два месяца. Благодаря своему общительному характеру она с первого дня на БАМе чувствовала себя как дома в Ярославле. Но сегодня девушка волновалась, она была не просто Люба, а «Получатель Любовь Александровна Фертова». Она суетливо хлопотала вокруг грузчиков и кричала:

— Ой, ребята, осторожнее! Поседею!

Грузчики громко гоготали: Люба была блондинкой.

Услышав вопрос Григорьева, Люба испуганно вынырнула из-под вертолета. Пилот с недоумением посмотрел на нее.



### *Штанга в особом почете у строителей БАМа*

Сколько тонн в ваших... — он не знал, как назвать всю эту грудку багажа.

— Тысяча сорок пять килограммов. Три тысячи четыреста пятьдесят пять книг, — бойко отрапортовала Фертова.

Григорьев рассмеялся и полез в кабину. День начался с хорошего настроения.

А в это время коллеги Григорьева — вертолетчики, работавшие на севере Байкала, — с тоской раздвигали занавески домика летчиков в Нижнеангарске, вглядываясь в тяжелые тучи, нависшие над озером. Погоды не было уже три дня. Гед-то далеко в тайге люди готовились переходить на сухари и лепешки собственной выпечки.

### **8 часов ровно**

Прослушав по радио очередную передачу «Маяка» для строителей Байкало-Амурской магистрали, Николай Петриченко сказал:

— Мне бы гвоздей побольше! — и отправился в столовую.

Эта столовая была вполне обычной с точки зрения жителей Звездного. Но если бы сюда заглянул кто-нибудь из первостроителей Братской ГЭС, он пришел бы в изумление. Двадцать лет назад, когда на берегу Ангары начиналась эпопея Братска, о такой



*Любят здесь и шахматы. Среди бамовцев много хороших шахматистов, они устраивают турниры, встречаются за досками с местными жителями*

столовой не мечтали не только в первый год стройки, но и во второй и даже в третий. Такая столовая была непозволительной роскошью для тех времен. А в Звездном она появилась раньше чем через шесть месяцев после основания поселка и не вызвала удивления.

Многое изменилось с тех пор. Семейные строители Звездного уже давно вызвали в тайгу жен и детей, а в магазине наибольшим спросом пользуются ковры и паласы — люди хотят жить уютно. Это опять-таки не удивляет. Зато с недоумением обнаруживаешь, что маленькие дети в Звездном отличаются некоторой странностью: они не боятся ни медведей, ни волков, однако страшно пугаются зайцев. Впрочем, достаточно поговорить об этом с заместителем начальника местного ОРСа Василием Кривенчуком, чтобы все прояснилось. Оказывается, речь идет о зайцах игрушечных. Какой-то многоопытный торговый волк решил сбить в тайгу залежалый товар и прислал таких зайцев, что детей дрожь берет при их виде.

— Ну, волк, погоди! — яростно грозит кому-то Кривенчук. Он мастер спорта по боксу, и угроза получается у него весьма выразительной. Впрочем, как говорил Рабле, разум человека сильнее его кулаков: Василий отправляется жаловаться к секретарю Усть-Кутского горкома партии Казаковой.

Восемь лет назад Ида Александровна Казакова была парторгом слюдяной фабрики в Иркутске, где работали четыре тысячи человек, преимущественно женщины. Затем ее направили секретарем горкома партии в Усть-Кут, где живет сорок тысяч человек, больше мужчины. Крупная, с громким голосом и необычайно приветливой улыбкой, Казакова частый гость в Звездном. Она прилетала сюда на вертолете и добиралась по Тяуре на туполевском вездеходе-амфибии. Загородний, чей строительно-монтажный поезд пробивает автодорогу к Звездному, обещал еще позавчера прокатить ее по этой дороге на «газике». Увы, снова пришлось воспользоваться вертолетом: дорога не готова.

Между тем три дня назад в Звездном кончился бензин А-72, завезенный сюда прошлой зимой на тракторах. Руководителей это беспокоит: когда же будет готова дорога? Правда, поселок без науги продержался на запасе топлива ровно полгода — такими точными оказались расчеты. Дорога откроется со дня на день. Стоит ли волноваться? Оказывается, стоит. Счет идет не на дни, а на часы.

Новую дорогу ждут не только в Звездном, но и в Усть-Куте. Пока идет совещание в штабной палатке Звездного, на берегу Лены, в деревне Якурим, нетерпеливо поглядывает на часы механик колонны № 132 Сергей Васильевич Кузьмин. Приказ о создании его колонны был подписан еще в июне. Тогда же в Усть-Кут прибыл с соответствующим мандатом Кузьмин. Два месяца он оставался здесь единственным представителем новосозданной организации, генералом без войска. Два месяца длился инкубационный период — ничего не было видно на поверхности. И вдруг в одну неделю все образовалось: в прошлое воскресенье на станцию Лена потоком хлынула техника для мехколонны № 132. К четвергу Кузьмин уже принял 3 экскаватора, 4 бульдозера, 20 самосвалов МАЗ, 5 КРАЗов, несколько корчевателей, а всего 60 единиц техники и 38 сборных домиков, а также общежитие для рабочих. За эту же неделю он полностью укомплектовал штат шоферов.

Вся эта громахающая техника прямо с железнодорожных платформ была пригнана в маленькую деревушку Якурим. На спидометрах МАЗов значилось по 10—12 километров. Шоферы, слегка ошалелые от счастья обладания новенькими машинами, ссорились, отстаивая право мигом слетать в Усть-Кут, если у Кузьмина возникала необходимость съездить туда по делам. Каждый рвался сесть за баранку. Целыми днями не расставались с тряпками, протирая сверкающие капоты, на которых был нарисован знак качества.

Кузьмин суетился всю неделю. По графику стройки мехколонна в полном составе должна была в пятницу двинуться по новой дороге в Звездный, чтобы с ходу включиться там в работу. Утром механик устроил генеральный смотр.

Бульдозеры, экскаваторы и самосвалы четким каре выстроились в центре деревеньки. Рядом стояли водители в новеньких, цвета ха-

ки, комбинезонах с эмблемами Минтрансстроя. Вокруг сновали чумазые свиньи. Голосили насмерть перепуганные петухи, и отчаянно кудахтали куры. Из окон выглядывали древние старухи. Они горестно судачили о судьбе своего насиженного гнезда, развороченного тяжелыми колесами и гусеницами, однако претензий к строителям не было: Якурим все равно должен прекратить свое существование, поскольку именно через него пройдет трасса БАМа. Для жителей деревни уже строят дома на новом месте.

Кузьмин смотрел на часы. Он ждал приказа о выступлении.

— Поскорее бы на трассу, — вздыхает он. И, прислушавшись к звучным ударам копра, забивающего сваи под мостовые опоры, добавляет с завистью: — Ишь, люди-то уже работают!

В эти же звуки вслушивалась и ученица крановщика из мостоотряда № 5 Наташа Лисовая. Она стояла на высоком ленском берегу около металлической тумбы со стальным штырем — через него проходила ось будущего моста через Лену, первого моста Байкало-Амурской магистрали. Внизу, под обрывом, ухал копер.

Наташа была коренной сибирячкой — она родилась в Красноярске. Но в 1965 году ее родители уехали строить Усть-Илимскую ГЭС. Тогда там было самое начало, «первый день творенья» — столбы пыли за самосвалами, раскорчеванная тайга, «индия» — так называли временный бревенчатый поселок, застроенный индивидуально. Сейчас первые агрегаты ГЭС уже дали промышленный ток. Отец Наташи по-прежнему работает в Усть-Илимске шофером. А мама стала цветоводом: она выращивает в теплицах розы и декоративные кустарники, которые затем высаживает на улицах нового многоэтажного города. Закончив десятилетку, Наташа сказала родителям:

— Если здесь уже разводят розы, мне в Усть-Илимске делать нечего, — и уехала на строительство Байкало-Амурской магистрали.

Родители поначалу сопротивлялись. В свое время они поступили точно так же, расставшись с комфортом Красноярска, однако сейчас почему-то отказывались признать за дочерью право на собственный выбор. Но так или иначе, а Наташа оказалась в Усть-Куте. Она строит мост и удивляется лишь одному: в этом месте Лена гораздо уже Ангары. А она-то думала... Все остальное ее вполне устраивает.

Переехав из благоустроенного Усть-Илимска в маленький поселок под Усть-Кутом, она говорит:

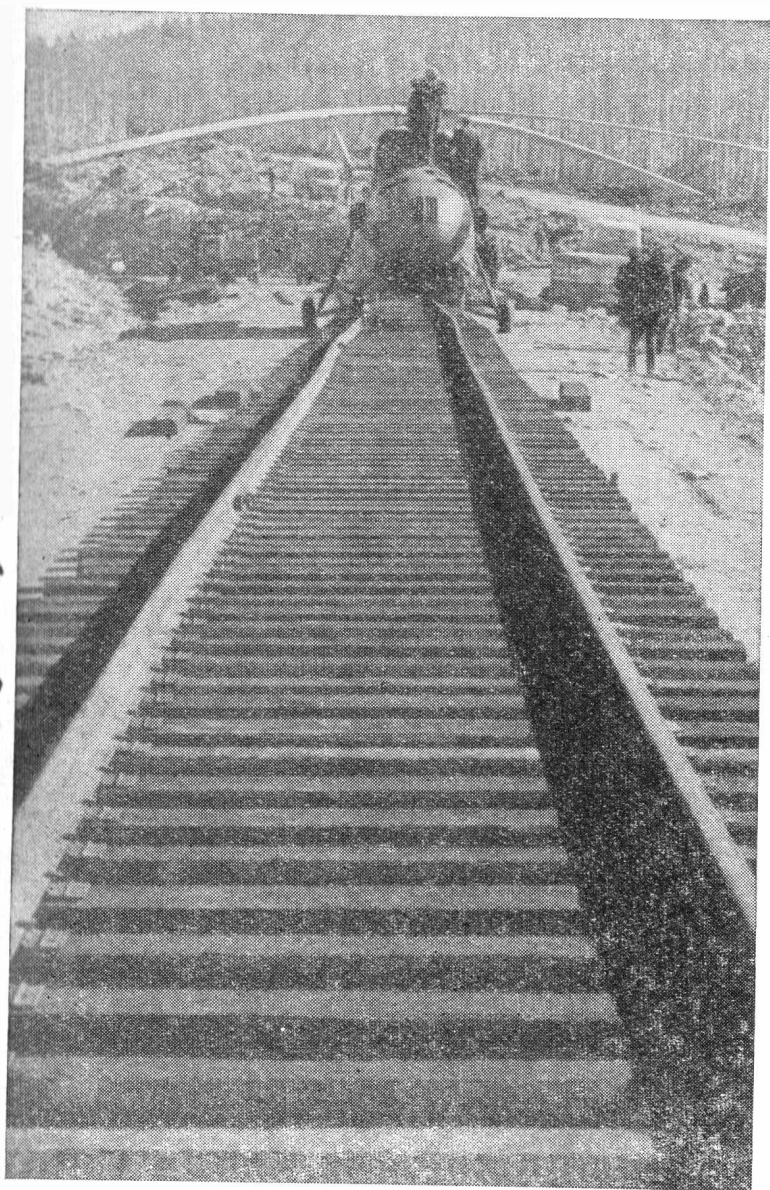
— Я хочу иметь в жизни свой «Усть».

Около копра хлопочет «князь Трубецкой». Он в синей нейлоновой куртке и надетой набекрень белой вязаной шапочке, оттеняющей темную бородку. «Князь» родился на Алтае, и зовут его Геннадий Михайлович. Ему 28 лет, он бригадир монтажников. Трубецкой приехал сюда с КамАЗа. «Почему оттуда сюда? — переспрашивает он. — Так там ведь уже все построено, остались мелочи, неинтересно».



Гигантский лопинг — качели с полным кругом оборота — пришелся по душе бамовцам

6155382



Пока не ходят поезда...



Первая улица в бамовском поселке

Его приятель Гамир Шайдуллин тоже приехал из Татарии. Он родился и вырос совсем рядом с Набережными Челнами — всего в 70 километрах. Почему же он здесь?

— К началу КамАЗа я не успел: призвали в армию. А когда вернулся, строительство автозавода уже развернулось полным ходом. Мне двадцать два, я хочу сам что-то начать и кончить, — и с гордостью поправляет коричневую каску, а затем широкий ремень со страховочными цепями монтажника.

А в это время нижнеангарские вертолетчики в очередной раз запрашивали синоптиков о погоде. Над Байкалом по-прежнему ходили тучи. В их разрывах виднелись покрытые снегом вершины. В нынешнем году снег выпал поздно — в конце августа. Исчезнет он в будущем июне. Синоптики «тянули резину». Сначала «до восьми закрыто». Теперь «до десяти закрыто».

### 9 часов 15 минут

Начальник Северо-Байкальской геологической партии Григорий Константинович Пономарев вместе с профессором из Воронежа Игорем Николаевичем Щеголевым осторожно пробирались по осыпям Даванского хребта. Здесь найдено месторождение железной руды. Несколько лет идут активные поисковые работы, грохочут буровые станки. Щеголев, специалист по железу, прекрасно знает Курскую магнитную аномалию. Вооружившись геологическим молотком, профессор сам ищет гематиты. Ему нужно лично убе-

даться, как они залегают, первичные они или вторичные, окисленные или неокисленные.

Горы в Забайкалье крутые, лавиноопасные. Человеку, плохо подготовленному физически, здесь нечего делать. Нужно обладать сноровкой альпиниста, чтобы с рюкзаком, полным кусков породы, продвигаться по осыпям. И Пономарев и Щеголев — оба подтянутые, крепкие, несмотря на свой неюношеский возраст, чувствуют себя в горах свободно.

— Пока это, конечно, не КМА, — приговаривает профессор, отбивая молотком очередной кусок породы. — Но участок интересный, надо им заниматься. Чем черт не шутит...

В это же время другой геолог — Эдуард Францевич Гринталь почти за тысячу километров от Давана, в Чите, читал свежий номер «Экономической газеты» со статьей министра геологии СССР о полезных ископаемых в районе Байкало-Амурской магистрали. Несколько строк из этой статьи вызвали особые чувства в душе Эдуарда Францевича: речь шла об Удоканском месторождении меди. Именно за его открытие Гринталь в составе группы геологов получил Ленинскую премию.

Медь на Удокане обнаружила геолог Елизавета Бутова еще в июле 1949 года. Но в то время нельзя было всерьез говорить об освоении этого месторождения — Удоканский хребет особенно труднодоступен. Только геологи во главе с Михаилом Ивановичем Корольковым работали в 50-х годах в тех местах.

Гринталь вдруг вспомнил, как впервые услышал слово «БАМ». Это было в 1958 году, когда они жили в маленьком геологическом поселке. Как-то вечером сидели у огня и спорили о научно-техническом прогрессе. Время было такое: первые спутники, первые атомные электростанции. А геологи, оторванные от городской суеты, любят пофилософствовать. В пылу спора кто-то из молодых сказал:

— Прогресс связан с войной. Война здорово подхлестнула прогресс.

Корольков, самый старший из всех, ветеран Забайкалья, поистине выдающийся геолог, посмотрел на говорившего и ответил:

— Верно, война здорово подхлестнула прогресс... — сделал паузу. — Только не по тому месту. Если бы не война, мы с вами сидели бы сейчас не в этой дикой глуши, а на железнодорожной станции, и никакой проблемы освоения Удокана не существовало бы. Магистраль, которую назвали Байкало-Амурской, уже начали строить. Но в годы войны рельсы понадобились для срочной переброски подкреплений к Сталинграду. Готовые участки пути разобрали. Вот и судите, как война подстегнула прогресс.

Так Гринталь впервые услышал о БАМе. А теперь эта магистраль у всех на устах, будущее Удоканского месторождения полностью прояснилось: как только к нему подойдут рельсы, начнется его

промышленное освоение. «Как горько, что Корольков двух лет не дожил до этого дня», — подумал Гринталь, снова вчитываясь в строки об Удокане.

### 10 часов 15 минут

Чтобы вертолеты могли приземляться в Звездном, сделали посадочную площадку: уложили один к одному мощные стволы деревьев и засыпали их гравием. Площадка находилась на самом берегу Таюры — довольно широкой, но мелкой реки с твердым гравийным дном.

Туман над поселком рассеивался. Скоро прилетит вертолет. Около посадочной площадки собрались несколько пассажиров. Среди них и Казакова.

Неожиданно из тайги со стороны поселка показался голубой самосвал ЗИЛ-130. Поднимая столбы пыли, он приблизился к берегу и, не снижая скорости, устремился в воду. Провожающие Казакову радостно встрепенулись:

— Засеките время! Это Бурасов пошел в пробный рейс по автодороге. Если прорвется в Усть-Кут, значит, завтра уже получим подкрепление.

### 10 часов 20 минут

Александр Сергеевич Бурасов родился в селе Тепловка под Саранском. Уже 15 лет работает он на Севере. В 1967 году, когда началось сооружение железной дороги Хребтовая — Усть-Илимск, когда в тайгу забрасывались первые группы строителей и нужно было пробивать зимник к одному из будущих поселков, прорабу Бурасову поручили возглавить санно-гусеничный поезд, двинувшийся в тайгу. Выглядело это так: Бурасов шел впереди на лыжах, а позади него ревели бульдозеры и тракторы.

Когда в январе 1974 года закладывался поселок Звездный — первый поселок БАМа, ситуация в точности повторилась. Бурасов — теперь уже главный инженер СМП № 266 — снова шел на лыжах впереди бульдозеров, прокладывая дорогу через глухую тайгу, прощупывая палками провалы и бурелом. Рядом с ним был другой лыжник — инженер производственно-технического отдела Виталий Корохов. Условия работы в тайге таковы, что спортивные навыки сплошь и рядом становятся необходимым элементом производственной деятельности. (Это и есть одна из составных частей идеи комплекса ГТО, на БАМе необходимость такой физической готовности особенно очевидна.)

Теперь Бурасов трясся в кабине самосвала среди той же тайги, которую зимой прощупывал на лыжах. Нельзя сказать, что езда доставляла ему удовольствие: было много рытвин, а от скорости не

свистело в ушах. И все же это была дорога! Окружение тайги вот-вот будет прорвано!

Но не только Бурасов в это утро ехал по ухабистой таежной дороге. Получасом раньше из Нижнеангарска на лодке «Казанка» под двумя «Вихрями» выехала Мария Михайловна Плотникова, заведующая отделом агитации и пропаганды Северо-Бурятского райкома партии. Вскоре она была уже на мысе Курлы, где разбили поселок тоннельщики. Там Плотникова сразу пересела на грузовик и теперь, подобно Бурасову, тряслась в нем по недавно прорубленной просеке. Рядом бултыхались в бидонах щи: обед для тех, кто рубил просеку.

А в это время на Нижнеангарской пристани грузилась в мотобот остальная часть комплексной агитбригады райкома партии: терапевт, стоматолог, библиотечарь, продавщицы местного магазина со своим товаром. Эта исключительно женская бригада захватила с собой узкоплечную киноустановку и фильм.

Фильм назывался «Все мужчины на одно лицо».

Плотникова подозревала, что, привезя такой фильм в поселок с исключительно мужским населением, она вызовет немало шуток. Но выхода не было: все остальные ленты, имевшиеся в Нижнеангарске, строители уже видели. Райцентр не баловали фильмами.

Зато его в избытке снабжали мотоциклами. Ими пользовались даже шестиклассники, не говоря уже о взрослых. Возможно, эти сведения несколько преувеличены, но проверить их нельзя — в Нижнеангарске нет автоинспекции. Этот уникальный рай для шоферов омрачается лишь одним: длина всех местных дорог едва превышает 15 километров. Справедливости ради надо отметить и то, что, хотя мотоциклисты в Нижнеангарске (даже не имеющие водительских прав) виртуозно носятся на бешеных скоростях, статистика дорожных происшествий не выглядит здесь угрожающей.

Правда, утром 6 сентября она была испорчена.

Машинист 25-тонного крана, разгружающего баржи для тоннельщиков, Николай Фролов и его приятель метростроитель Сергей Крепышев ехали на работу на мотоцикле. Привычка к строгим правилам движения, приобретенная в Харькове, не позволяла им превышать скорость. Но в данном случае именно это их и подвело: одна из собак, которых в Нижнеангарске больше, чем коров в Индии, с лаем бросилась на мотоциклистов, по медленной езде учуяв в них чужих. Оба тоннельщика свалились наземь, ободрав локти.

Около половины одиннадцатого они пришли к местному врачу на перевязку. Готовя бинты, врач рассказывал о новостях:

— Сегодня утром два каких-то прохвоста задавили мою собаку. Фролов и Крепышев конфузливо молчали.

Как раз в эти часы на другой стороне Байкала, в Усть-Баргузине, кран осторожно опускал в трюм баржи № 401 13 мотоциклов «Урал» и один мотороллер. Это двухколесный транспорт предназ-

начался для служебного пользования взамен автомобилей. Руководящий состав тоннельного отряда предпочел лично сесть за руль мотоциклов и обойтись без штатных шоферов. Для нижнеангарских лаек наступали трудные времена.

### 10 часов 30 минут

В поселке Магистральном приземлился вертолет из Усть-Кута. Этот поселок был основан Иркутским комсомольским отрядом. Иркутяне, братчане, черемховцы, ангарчане и усольцы устроились в палатках и сразу же принялись строить зимние дома. Вскоре командир отряда Николай Сердюк превратился в председателя стройкома, а комиссар Владимир Цветков — в секретаря комсомольской организации строительно-монтажного поезда № 391 — отряд был переформирован в СМП. Это означало, что начались строительные будни.

Цветков родился под Горьким, но, получив в 16 лет паспорт, уехал в Братск — это было в 1966 году. ГЭС уже была готова, и Владимир строил алюминиевый завод, а затем стал работать на нем лейтейщиком. Услышав о БАМе, он решил принять участие в новом строительстве. Жена поддержала его.

Теперь Цветков мог утверждать, что сделал правильный выбор. Лишь одно обстоятельство его не удовлетворяло. Дело в том, что он был заядлым шахматистом. Несколько раз доходил до финала городского первенства — а в Братске шахматисты хорошие. Однажды как перворазрядник Цветков принял участие в сеансе одновременной игры, который давал братчанам гроссмейстер Сало Флор. Во Дворце лесохимиков собрались лучшие шахматисты города. Но они проигрывали один за другим. В числе немногих, кто сохранял неплохую позицию, а вместе с ней и шансы на победу, оказался Цветков. К сожалению, его подвел цейтнот: он торопился в ночную смену, а потому не сумел использовать единственный в своей жизни шанс выиграть у гроссмейстера.

Перебравшись в Магистральный, Владимир сам давал сеансы одновременной игры, но глубоко сожалел о том, что лишен теперь возможности соревноваться с сильными шахматистами.

Действительно, хотя и в Звездный и в Магистральный уже неоднократно приезжали концертные бригады с Большой земли, сюда еще редко заглядывали известные спортсмены, если не считать самбистов из сборной команды СССР. Это выглядело странным, потому что бамовцы в высшей степени любили спорт. В обоих поселках уже дважды проводились футбольные и волейбольные первенства. Проходили регулярно турниры по шахматам и настольному теннису. Любители тяжелой атлетики изготовили самодельные штанги с «блинами» из срезов могучих тяжелых лиственниц. «Моржи» купались в холодных реках. Туристы совершали таежные походы.

И все без исключения жадно ловили сообщения о больших спортивных событиях в стране и мире. В такой обстановке приезд знаменитого спортсмена стал бы праздником. Но приезжали только артисты, что, конечно, тоже было неплохо, однако не могло заменить молодежи личного общения, скажем, с Василием Алексеевым, который, кстати, в свое время тоже был лесорубом.

Короче говоря, судя по ситуации, Владимиру Цветкову не приходилось надеяться, что он, живя в Магистральном, возьмет реванш у гроссмейстера. Поэтому он решил принять участие во всесоюзном заочном шахматном турнире.

6 сентября комсорг даже сел писать письмо во «Советский спорт» с просьбой о том, чтобы «Локомотив» поскорее взял шефство над строителями БАМа. Но прилетевший вертолет оторвал его от бумаги. Цветков вышел из штабной палатки, чтобы взглянуть, кто прилетел.

На улице было тепло. Летали большие черно-красные таежные бабочки. Репродукторы транслировали «Маяк». По деревянным тротуарам изредка стучали каблуки. Маленькая ярко-желтая палатка, где поселились первые молодожены Магистрального Ольга и Анатолий Трохачевы, дополняла эту картину, делая ее похожей на студенческий оздоровительный лагерь.

Но поодаль в столбах пыли, словно прожекторы, отсвечивали лобовые стекла мчащихся самосвалов. Еще дальше, за скошенным жнивьем, ударными темпами возводился постоянный поселок. А где-то за ним прорубалась бамовская просека. Стройка кипела — именно поэтому днем в палаточном лагере было так тихо.

На шум вертолета вышел из своей палатки и специалист «Томгипротранса» Дмитрий Прокопьевич Кошечкин. Только утром он вернулся из разведки на Улькан. На геологической танкетке, пробираясь по руслам рек, бригада изыскателей и санинспекторов впервые достигла места, называемого Улькан, и выбрала там площадку для поселка, где «сядет» очередной строительно-монтажный поезд, — это примерно 210-й километр трассы. Скоро туда начнут забрасывать первый десант.

Оглядевшись, Кошечкин подошел к большому стенду, где обычно вывешивались приказы и объявления, из которых можно было узнать о всех новостях Магистрального. Внимание проектировщика привлек небольшой листок бумаги, на котором было написано: «Самбистам сегодня вечером собраться у котлопункта с инструментом». Кошечкин недоуменно повел плечами. Какие еще инструменты у самбистов?

Загадка разрешилась, когда ровно в 6 часов у котлопункта собрались дюжие ребята с лопатами, носилками и ломками. Они пришли не тренироваться, а строить спортплощадку.

Вертолет улетел, и в поселке снова стало тихо. На волейбольной площадке — в самом центре поселка — млели на солнце соба-

ки. Через несколько лет именно по этому месту — через волей-больную площадку — пролягут стальные рельсы Байкало-Амурской магистрали. Кстати, перестанет существовать и футбольное поле, которое соорудили ребята из бригады Бориса Коптяева в Звездном, — его тоже перечеркнет железнодорожное полотно.

### 10 часов 45 минут

Строители начали собираться на митинг, посвященный забивке «серебряного костыля». Ярко светило солнце. На Лене гудели теплоходы и танкеры.

Когда-то здесь было три поселка: Усть-Кут, Лена и Осетрово. Теперь существует один город Усть-Кут, на 22 километра протянувшийся вдоль реки. Поселки срослись — их нанизал на себя рельсовый путь. Но сказывается инерция памяти: речной порт по-прежнему называется Осетровским, а на перроне Ярославского вокзала столицы можно увидеть на вагонах табличку «Москва — Лена», хотя конечная остановка этого поезда прямо в центре города Усть-Кут.

Дальше поезд не идет. Еще несколько километров сортировочных путей, и рельсы упираются в полосатую шпалу-шлагбаум. Во всяком случае, так было сравнительно недавно. Сейчас эта шпала, 23 года преграждавшая путь поездам на восток, догнивает на ленокском берегу.

Трибуну устроили прямо на грузовике, украшенном лозунгами. Начальник «Ангарстроя» Василий Степанович Бондарев начал речь, но вскоре вынужден был прервать ее: на митинг «пикировал» вертолет.

Это был вертолет Григорьева, возвращавшегося из Звездного.

Пилот стал кружить над митингом, и снизу ему махали руками, кепками, касками. Иван Жунин приветственно поднял к небу путейский молоток, которым он должен был забить «серебряный костыль». Жунин прошел всю трассу мужества Абакан — Тайшет, а теперь приступил к строительству магистрали века — БАМа. Он волновался. Не только из-за торжественности момента, но также и по другой причине: Иван не держал в руках молотка вот уже 7 лет. Приехав по комсомольской путевке в Тайшет, он сперва работал путейцем, а затем обучился на машиниста железнодорожного крана. Были времена, когда он вгонял костыль двумя ударами. Но как получится сейчас?

Вертолет улетел. Прозвучали короткие речи. 35-летний ветеран СМП № 288 Иван Жунин сноровисто взмахнул молотком и двумя ударами вбил в шпалу «серебряный костыль». Как выяснилось, он все же потренировался накануне. Вслед за ним костыли вбили другие строители и почетные гости.

Загородный задумчиво вышагивал по новеньким шпалам. В его груди теснились странные и незнакомые чувства. Он перебирал в

уме памятные дни своей жизни. Один из них приходился на 1963 год, когда километровую выемку только что сданного участка на Абакан—Тайшете залило водой. Они работали всю ночь напролет, и движение поездов не остановилось. Загородний вспомнил и другие дни — все они походили на только что описанный, и именно они составляли его биографию. Теперь этот молчаливый и сдержанный человек дождался «праздника на своих рельсах».

А в улетающем от ленского берега вертолете счастливо улыбалась Нина Гариева. Она работала отделочницей в Звездном, по комсомольской путевке приехав туда из Кемеровской области. Нине оставалось носить свою фамилию считанные часы. Она была в подвенечном платье, в фате и в длинных кисейных перчатках, одолженных у подруги. Рядом сидел шофер из Тернополя Александр Бессонов — в черном костюме и лаковых туфлях. Вертолет вез обоих в усть-кутский ЗАГС. Начало новой семьи совпало с началом БАМа. Каждый из молодоженов угадывал в этом добрый знак.

Когда первые 12,5 метра из 3145-километровой магистрали были окончательно уложены, на левом берегу Лены грянуло «Ural».

А в это время на правом берегу продолжал трястись в самосвале Александр Бурасов.

В Звездном Николай Петриченко сколачивал гвоздями новый дом.

Профессор Щеголев и геолог Пономарев продолжали карабкаться по кручам Даванского хребта, набивая рюкзаки образцами руды.

Нижнеангарские вертолетчики радостно потирали руки: синоптики дали наконец погоду.

Нина Гариева и Александр Бессонов, сойдя с вертолета, отправились в город. Жених на полную мощность включил транзисторный магнитофон. Это был их свадебный марш.

## 12 часов ровно

Начальник участка № 1 тоннельного отряда Владимир Усенко получил радиограмму: «Погода улучшилась, ждите вертолета». Еще в апреле он строил центральный пересадочный узел московского метро, работая в самом многолюдном месте страны. Теперь оказался в одном из самых безлюдных мест — на перевале Даван.

Усенко за тридцать. Этот москвич уже строил тоннели на дороге Абакан — Тайшет и теперь со знанием дела разместил своих ребят в палатках и срубках. Стены домика, где живет он сам, отделаны березой на манер модных столичных кафе. Уютно и в палатках. На одной веревке подвешено по нескольку керосиновых ламп.

— Это наш постоянный ток, — говорит Усенко. — А переменный дает маленький дизелек.

Перед каждым домом каменные пирамиды с деревянными «божками»: «Это наши добрые духи». Кругом дикие скалы. С них бегут десятки пенящихся ручьев — уклон 45 градусов, это почти водопады. Люди поселились на самом седле перевала. Здесь будет пробита вертикальная шахта, из которой тоннельщики двинутся в разные стороны. Навстречу им от порталов тоже пойдут проходческие щиты.

Если в Звездном и Магистральном уже вовсю идут футбольные и волейбольные баталии, то на Даване люди могут заниматься только «стрелковым спортом». Перевал слишком часто бывает закрыт туманами, и вертолетам прорваться сюда нелегко. Между тем это единственный вид транспорта, которым на Даван можно доставить продовольствие. Поэтому тоннельщиков Владимира Усенко на всякий случай снабдили охотничьими ружьями и лицензиями на отстрел диких зверей — предусмотрена возможность перехода на самообеспечение продовольствием.

К перевалу Даван от берега Байкала экспресс-методами пробивается автодорога — по ее готовому участку и ехала Мария Михайловна Плотникова. Когда дорога будет готова, по ней пойдут машины, тяжелая техника и исчезнет зависимость от капризной погоды. Появится возможность создать настоящий благоустроенный поселок, наладится нормальная жизнь, возникнут и спортивные площадки, как уже было в Звездном и Магистральном.

В столь же трудном положении находятся тоннельщики пятого участка, которым руководит Борис Черфас. Раньше он тоже строил метро — станцию «Технологический институт» в Ленинграде. Как и Усенко, ему за тридцать. Его участок находится около селения Куморы. Рядом старое звенкийское кладбище и гора Шаман, вечно окутанная туманом. Сейчас здесь почти нет строителей: тоннельщики небольшими группами разбросаны по болотистой равнине Верхней Ангары, они прокладывают дороги навстречу друг другу. Черфас волнуется: некоторые из его людей в таких же недоступных местах, как Даван. Неужели и сегодня вертолет не прилетит?

Усенко и Черфас, променявшие большие города на дикую непохоженность забайкальской тайги, уже прочно прижились в ней, окупившись в трудную повседневную работу. Но эпопея БАМа только начинается. Все новые и новые энтузиасты едут на стройку века.

Один из них — москвич Сергей Шибалов в 12 часов 6 сентября только сел в поезд, идущий на восток. Он работал водителем автобуса — на 81-м маршруте от Курского вокзала до Отрадного. Его родной 3-й автобусный парк помещался на улице Образцова рядом с Московским институтом инженеров транспорта. Честно говоря, Сергей мечтал поступить в этот институт. Но, когда стало известно о строительстве БАМа, он переменял решение и подал заявление в стройотряд «Московский комсомолец». Ему повезло — Шибалова зачислили в авангардную группу, которая должна была

приехать в Тынду, на центральный участок, чтобы подготовить палатки для основных сил. И вот теперь Сергей прощался с Москвой, не без волнения заглядывая в свое будущее.

### 13 часов 30 минут

У руководителей тоннельного отряда уйма забот. Байкал становится все норовистее, а предстоит перевезти с того берега еще много грузов: запастись топливом, механизмами, кроватями, матрасами. Поэтому появившийся у нижнеангарского причала небольшой пароходик, для форса названный «Богатырем», вызвал всеобщую радость. Его разгружают в таком же бешеном темпе, как вертолеты в Звездном.

Но кроме снабженческих проблем есть у тоннельщиков еще одна забота — совершенно особая.

В Нижнеангарске три с половиной тысячи жителей, причем коренное население — эвенки. Здесь есть отличная средняя школа. Но дело в том, что все преподаватели иностранного языка владеют здесь только немецким. А среди детей тоннельщиков, приехавших с родителями из Москвы, Ленинграда и Харькова, немало таких, кто уже по несколько лет изучает английский. Вот и возникла проблема поисков «англичанина», которая оказалась весьма сложной.

— Самое время прибегнуть к услугам уголовного розыска, — шутят по этому поводу в Нижнеангарске.

### 14 часов ровно

Борис Черфас услышал гул вертолета. Через минуту он уже стоял на посадочной площадке — в штормовой куртке, с большим мешком, полным буханок хлеба. Рядом лежала железная буржуйка.

Вертолетчики, как обычно, не выключали двигателей. Взяв на борт начальника участка, вертолет обогнул гору Шаман и стал подниматься вверх по ущелью. Дул сильный ветер. Черфас указывал, куда лететь.

Наконец, внизу кто-то замахал платком. Пилот опустил машину совсем низко, однако совершить посадку не решился — слишком рискованно. Черфас вышвырнул в открытую дверь мешок, вслед за ним буржуйку. Даже если помнется, все равно будет гореть. А ночи стали холодными.

Если начальник участка был озабочен доставкой своим ребятам буржуйки, то заместителя начальника «Ангарстроя» Илью Яковлевича Борзилова, находившегося в Усть-Куте, беспокоило иное. На его плечах лежала отправка в Звездный и Магистральный строительной техники. В общей сложности Борзилову предстояло переправить по назначению 172 экскаватора, 140 бульдозеров, 140 тракторов, 87 автокранов, свыше 300 различных автомобилей, не считая

другой техники. И все это предназначалось только для западного, сравнительно небольшого, участка БАМа.

Детдомовец Борзилов ушел добровольцем на фронт 7 сентября 1941 года. Был пехотинцем, а затем окончил училище и стал командиром испытательной батареи «Катюш». Всю войну Борзилов имел дело с техникой. Однако такого сосредоточения техники, как на БАМе, не видел.

— Но это же мирная, мирная техника! — торжествующе басит Борзилов.

Он только что перекусил в столовой аэропорта и готовится лететь по трассе БАМа к Нижнеангарску.

Заканчивает обед и Эдуард Григорьев, которому предстоит отправиться в этот дальний рейс.

А Загородний только вошел в столовую своего строительно-монтажного поезда. Он уже успел забыть об утреннем торжестве. Вернее сказать, оно отступило перед сиюминутными заботами, а вновь вспомнится поздно вечером, когда он доберется наконец до дому.

### 17 часов 30 минут

В тайге самым удобным «кормом» для мошкеры являются художники. Они сидят неподвижно и не могут позволить себе надеть накомарник, поскольку сетка искажает натуру. Бедняги искусаны варварски, и об этом следует помнить при оценке их работ.

А художников на БАМе немало. По путевкам ЦК ВЛКСМ сюда приехали бригады живописцев из разных городов страны. Целый день они подвергают себя добровольным пыткам на открытом воздухе, а когда начинает смеркаться и блекнут удивительные таежные краски, забиваются в палатку-общезитие Звездного, чтобы до крови расчесывать укусы и промывать борной кислотой забитые мошкой глаза. И все же они счастливы, если день выдается погожим, как было 6 сентября.

Но не везде, как в Звездном и Магистральном, стояла хорошая погода. Когда вертолет Григорьева приблизился к горам, окружающим Байкал с севера, он наткнулся на плотную пелену тумана. Некоторое время пилот все же продолжал пробираться по сужающемуся ущелью к Давану, но потом благоразумие взяло верх: было решено повернуть назад. К тому же начинало смеркаться.

Не только Григорьев, но и многие тысячи людей, разбросанные по западному участку Байкало-Амурской магистрали, торопились закончить дела, начатые утром. Одни делали это с чувством удовлетворения, потому что осязаемо видели плоды своего труда. Другие зло и нетерпеливо смотрели на часы, потому что у них день не удался — то ли из-за никудышной погоды, то ли из-за собственной нерасторопности. Третьи уже с волнением ждали понедельника, по-

тому что день сегодняшний у них целиком был посвящен подготовке к дню грядущему. Каждый в отдельности прикидывал, что он успел сделать. Но все вместе эти люди еще на один день приблизили окончание строительства великой магистрали.

Бурасов наконец прорвался на самосвале к берегу Лены и теперь ждал баржу-паром, чтобы переправиться на усть-кутскую сторону.

Пономарев и Щеголев подъезжали на геологической танкетке к Нижнеангарску.

Палаточный городок Магистрального наполнился сотнями людей, вернувшимися с работы.

Николай Петриченко уже успел переодеться в спортивный костюм и вышел из своей палатки с волейбольным мячом в руках.

Закончилась разгрузка «Богатыря», и грузчики присели отдохнуть. На ленской пристани в Усть-Куте в такие минуты лузгают семечки. В Нижнеангарске у каждого в кармане кедровые шишки.

А на байкальском мысе Курлы, куда вернулись с просеки тоннельщики, уже началась демонстрация фильма «Все мужчины на одно лицо». К сожалению, смех, сопутствовавший началу фильма, был внезапно прерван чьим-то тревожным криком:

— Мотобот разбил!

Все ринулись к берегу и начали вытаскивать из воды пострадавшее суденышко. Байкал в очередной раз проявил свой нрав: налетел ветер, поднял волну, и озеро «раскачало» в полчаса. Мотобот ударило о камни.

В Усть-Кутском аэропорту ждала последнего вертолета в Звездный чета Бессоновых. Снова играл магнитофон. В руках у Нины был большой букет цветов. Она счастливо улыбалась и смотрела на пятилетнюю девочку, которая вместе с родителями тоже летела в Звездный. Они то и дело одергивали ее: «Тише ты! Посиди спокойно!» Но девочка продолжала весело бегать по асфальтовой площадке, играя розовым воздушным шаром. На шаре было написано: «Даешь БАМ!»

## 21 час ровно

Молодые супруги Делонэ из канадского Квебека спустились в холл иркутской гостиницы «Ангара». Они только сегодня прибыли сюда в составе туристской группы, отдохнули после дороги и теперь с интересом осматривались.

Стеклянные двери гостиницы то и дело распахивались. Входили люди. Канадцы обратили внимание на нескольких из них — молодых парней в запыленной одежде, в грязной обуви, с небольшими чемоданчиками в руках. Супруги Делонэ перекинулись несколькими фразами, видимо обсуждая увиденное. Может быть, они гадали: откуда эти люди? кто они?

Минут через двадцать туристов пригласили в ресторан. Сидя за столиком с канадским флажком, Делонэ неторопливо пробовали закуски. Вдруг жена что-то сказала мужу и показала глазами на соседний стол: там устроилась компания тех самых парней, которых канадцы видели в холле.

Теперь эти русские выглядели иначе — в хороших костюмах, в крахмальных белых рубашках с галстуками. Вместо грязных сапог модная обувь.

Весь ужин канадцы исподволь наблюдали за соседями, в облике которых произошла столь разительная перемена. Видимо, вопрос «Кто эти люди?» сильно интересовал их. Они словно чувствовали, что эти парни причастны к чему-то большому, даже великому. Великому и отчасти загадочному, как многое у русских.

А Владимир Цветков, Николай Сердюк и их товарищи из Магистрального не обращали на канадцев никакого внимания. Ребята прилетели в областную столицу, потому что в понедельник здесь должен начаться пленум обкома партии, посвященный проблемам БАМа. Их сюда вызвали. И, естественно, они не отказали себе в приятном удовольствии поужинать в хорошем ресторане, какой еще не скоро появится в Магистральном.

## 22 часа ровно

Петриченко никак не мог уснуть: у соседней палатки горел костер, вокруг него сидели бородатые азербайджанцы из отряда имени XVII съезда ВЛКСМ и пели кавказские песни. Наконец, пение смолкло. Но через минуту возобновилось с новой силой. Теперь пели по-русски: «Ты в Крыму меня не ищи, я поеду не в Крым, а в тайгу!»

## ЧТО ТАКОЕ БАМ!

Глава вторая, самая короткая, в которой автор, извинившись за непоследовательность, расскажет о том, что представляет собой строящаяся Байкало-Амурская магистраль в целом и каковы характерные черты великой стройки, а также укажет на вытекающие из этих черт особенности развития физкультуры и спорта на БАМе

Длина Байкало-Амурской магистрали — 3145 километров. На трассе надо соорудить около 3 тысяч мостов и 4 горных тоннеля, один из которых — Северо-Муйский, протяженностью свыше 15 километров, станет одним из самых длинных в мире. Строителям предстоит преодолеть участки вечной мерзлоты и сильной заболоченности, подземных льдов и повышенной сейсмичности, крупноглибовых осыпей, лавин, селей. Если при этом учесть, что в районах БАМа мо-

розы зимой достигают 50—60 градусов, то можно смело сказать, что практика мирового транспортного строительства не знала столь сложного сочетания природных и климатических условий.

Мы привыкли к тому, что во время строительства Братской и Красноярской ГЭС, Волжского автозавода и КамАЗа в одном месте быстро сосредоточивались громадные трудовые «армии», состоящие из десятков тысяч человек. Стремительно, индустриальными методами там возводились крупные современные города.

На Байкало-Амурской магистрали условия совершенно иные.

Чтобы построить эту железную дорогу в предельно сжатые сроки — всего за 8 лет, ее начали сразу во многих местах. А это неизбежно привело к рассредоточению сил. Главной «боевой единицей» на БАМе стал строительно-монтажный поезд, состоящий из нескольких сотен человек. Его обязательно поддерживают механизированные колонны и автоколонны — это еще столько же. Иногда добавляют мостоотряды. Таким образом, средняя численность жителей таежного поселка, где живут строители железной дороги, колеблется в пределах двух тысяч человек.

Десятки таких поселков, которым впоследствии суждено превратиться в станции БАМа, уже созданы и продолжают создаваться на трехтысячекилометровой трассе. Происходит это так. Сначала изыскатели и санитарная инспекция определяют место будущего поселка. Затем на вертолетах в тайгу забрасывают десант из 15—20 человек, которые готовят плацдарм для основных сил: велят лес, ставят палатки (именно этим и занимались 6 сентября 1974 года тоннельщики Владимира Усенко на перевале Даван). Далее, опять-таки воздушным путем, прибывают новые группы строителей — они принимаются за сооружение зимнего жилья.

А в это же самое время от предыдущего по трассе поселка, созданного ранее, пробивается через тайгу автодорога для доставки тяжелых грузов: техники, строительных материалов. Период обживания на новом месте, так сказать, эмбрионального развития поселка — до того времени, как строители выйдут непосредственно на трассу, длится примерно полгода. В конечном итоге бытовые удобства повсюду выравниваются. Действительно, уже сегодня маленький поселок на мысе Курлы, где разбило злополучный мотобот, ни в чем не уступает первенцу — Звездному. Но на самом первом этапе вторжения в тайгу никакие механизмы не в силах помочь людям. Сначала сюда должен прийти человек и отважно вступить в единоборство с суровой природой. А уж потом придут механизированные колонны. Такова реальность трассы БАМа.

«Десантникам»-первопроходцам в физическом отношении приходится так же нелегко, как Александру Бурасову, который шел впереди бульдозеров на лыжах. «Бам строят сильные» — это не лозунг, не красивая фраза, а отражение объективной действительности. И не случайно на Байкало-Амурскую магистраль приехали в

подавляющем большинстве крепкие, закаленные молодые люди. Те, кто раньше занимался спортом, физической культурой.

И любовь к спорту, потребность в нем, знание спорта эти люди привезли с собой в тайгу. Условия «медвежьих углов», необжитых мест, где пришлось поселиться первостроителям, в силу своей необычности особенно ярко раскрыли одну из отличительных черт современной молодежи — нежелание и неумение жить без спорта. Поразительно, в поселке Магистральном футбольное поле появилось на следующий же день после того, как сюда прибыл сводный комсомольский отряд Иркутской области. И в первое же воскресенье после прибытия здесь была разыграна футбольная «пулька» между представителями разных городов области.

— Без бульдозера я какое-то время прожить могу, — смеется бульдозерист из Звездного Анатолий Овсюк, которому поначалу пришлось работать плотником. — А без спорта — никак.

Овсюк — высокий сильный парень, приехавший на БАМ после окончания службы в воздушно-десантных войсках. Именно он смастерил в поселке необычный спортивный снаряд — лопинг, на котором Анатолию приходилось тренироваться в армии. Лопинг — это металлические качели с полным оборотом, на них можно «крутить солнце», как это делают гимнасты на турнике. Но гимнаст может совершить два-три оборота. А Овсюк на лопинге без передышки делает до... двухсот «солнц». Впрочем, бывший десантник очень скоро перестал быть абсолютным рекордсменом Звездного в упражнениях на лопинге. Этим снарядом увлеклись многие ребята и даже девушки.

Самодельные штанги из срезов тяжелой лиственницы, стихийно возникающие простейшие волейбольные площадки, столы для пинг-понга, которые моментально сколачивают повсюду на БАМе плотники, — все это приметы огромной тяги молодежи к спорту и физической культуре, к полезному, здоровому досугу.

И тут самое время сделать небольшое отступление. Помните механика Кузьмина, который нетерпеливо смотрел на часы, ожидая приказа выступить по направлению к Звездному? В конечном итоге его мехколонна задержалась в Якурима ровно на сутки. Не в пятницу 6, а в субботу 7 сентября двинулась она в Звездный по только что открывшейся автодороге. Каждый понимает: в данном случае суточное опоздание — сущий пустяк, лишь подтверждающий тот факт, что четкость организации первого этапа строительства БАМа очень сильно напоминает ускоренное развертывание воинских соединений.

По каким-то неведомым для непосвященного каналам отдавались приказы и распоряжения, которые выполнялись с весьма незначительными отклонениями от положенного срока. Люди еще не знали друг друга ни в лицо, ни по фамилии, поскольку многие находились в разных местах: одни что-то отправляли, другие это что-то прини-

мали. Но к установленному времени в пункты назначения приходили автомобили и сборные дома, постельное белье и кровати, комбинезоны и канцелярские принадлежности. Вдруг являлись незнакомые люди и говорили:

— Я ваш производственно-технический отдел.

— Я служба главного механика.

Утвержденные где-то далеко от Усть-Кута, они прибывали на новое место в одиночку и тут же начинали обрастать сотрудниками, помещениями, телефонами и так далее. И все это шло в определенной последовательности: сперва являлись «квартирмейстеры», затем снабженцы, потом технические специалисты. А еще до этого какие-то другие организации — изыскательские, проектные, санитарные — готовили для новых подразделений места дислоцирования.

Партия грузовиков для мехколонны № 132 прибыла ровно за неделю до окончания автодороги к Звездному — чтобы машины не простаивали. Новые отряды московских комсомольцев могли бы приехать на БАМ и раньше, но они двинулись в путь лишь тогда, когда для них был подготовлен фронт работ. Тоннельный отряд в Нижнеангарске уже несколько месяцев обживался на новом месте, а его горнопроходческое оборудование все еще продолжало работать на строительстве линий метрополитена в Москве, Ленинграде и Харькове, поскольку понадобилось бамовцам не сразу. Наконец, само Управление строительства «Ангарстрой» в первый год стройки все еще находилось на старом месте — в Братске, потому что сначала надо было обеспечить зимним жильем рядовых строителей.

Иными словами, подготовительные работы к сооружению Байкало-Амурской железнодорожной магистрали велись по строгому графику, в котором были учтены и взаимоувязаны тысячи всевозможных снабженческих и организационных мероприятий, охватывавших проблемы кадров и техники, жилья и торговли, образования и быта.

К сожалению, физическая культура и спорт не вошли составной частью в планы подготовительного периода. Можно восхищаться страстным стремлением первопроходцев поскорее наладить спортивные занятия, их изобретательностью по части устройства спортплощадок. Но при этом не следует забывать, что все их старания были, как говорится, не от хорошей жизни.

Почему же произошло так? Чтобы ответить на этот вопрос, надо снова вернуться к особенностям стройки, снова вспомнить, что она необычна. Одно дело — создать крупный стадион в Тольятти и совсем другое — многие десятки маленьких спортплощадок в глухой тайге: Одно дело — укомплектовать квалифицированными физкультурными кадрами городской комитет физкультуры в Набережных Челнах и совсем другое — подобрать методистов в сотни небольших производственных коллективов, работающих на расстоянии многих километров друг от друга и почти между собой не связанных. Не случай-

## ШУМНЫЙ ПЕРЕКРЕСТОК

Глава третья, которая познакомит читателя с перекрестком АЯМа и БАМа, где «разводит пары» спортивный «Локомотив», а также расскажет о его предстоящем маршруте

АЯМ — это Алдано-Якутская магистраль. Автомобильная. Тысячекилометровая. Очень сложная и трудная, как говорят шоферы, которые возят по ней различные народнохозяйственные грузы.

АЯМ начинается в поселке Сквородино — станции Транссибирской железнодорожной магистрали — и круто уходит на север к Якутску. Сильные морозы и страшные бураны, снежные заносы и многокилометровые подъемы к перевалам, а затем еще более опасные спуски с них — вот что такое АЯМ. Эту трассу, бесперебойно действующую круглый год, иногда называют «дорогой жизни». Она обеспечивает связь Якутии с Большой землей.

Еще ни одному шоферу не удавалось и не удастся преодолеть путь от Сквородина до Якутска без нескольких ночевок в пути. Поэтому на трассе созданы специальные гостиницы для водителей и ремонтные пункты для машин. Каждый, кто по автодороге пытался добраться до Якутска, обязательно ночевал в Тындинском — первом крупном поселке АЯМа, если считать с юга. Тындинский, а попросту Тында, был необычным поселком для этих крайне малонаселенных мест. Это — центр Джелтулакского района Амурской области, района, равного по территории Чехословакии, но с населением всего 9 тысяч жителей. При этом в самой Тынде в 1974 году проживало без малого 3 тысячи человек.

Сегодня в Тындинском 25 тысяч жителей.

Столь бурный рост поселка объясняется просто: Тынде предстоит превратиться в одну из самых больших узловых станций БАМа. Именно отсюда сейчас ведется наступление на тайгу, причем сразу по четырем направлениям — на восток и на запад, на север и на юг. Кроме строительно-монтажных поездов, мехколонн, комсомольских ударных отрядов и мостоотрядов здесь обосновались всевозможные строительные управления и тресты, ведущие работы на центральном участке Байкало-Амурской магистрали. Тысячи могучих грузовиков заполнили немногочисленные улицы поселка: перейти дорогу здесь теперь гораздо сложнее, чем в Москве. Тракторы и автокраны, бульдозеры и гусеничные вездеходы делают эту механизированную армаду еще более угрожающей. Тында мгновенно расплзлась по окрестным сопкам, как растекается вода: территория поселка резко увеличилась, появились новые районы. И, наконец, — это уж совсем неслыханное чудо! — в Тынде уже поднялось несколько пятиэтажных и даже девятиэтажных кирпичных домов.

Перекресток АЯМа и БАМа стал шумным.

В связи с этим у секретаря Джелтуланского райкома партии

Виталия Андреевича Лескова, как и у всех местных работников, забот значительно прибавилось. Тем не менее именно он возглавил районную комиссию по ГТО, которая на практике занимается не только внедрением комплекса, но и всей массовой физкультурной работой в Тынде. И сам факт, что именно партийный руководитель вплотную занялся проблемами физической культуры, говорит о внимании к ним со стороны местных органов.

— В комиссии по ГТО пятнадцать человек, — рассказывает Лесков. — Представители комсомола, физкультурных организаций, строительных подразделений. Мы специально ввели в комиссию Евгения Ивановича Иващенко — начальника СМП № 544, который занимается строительством временных сооружений в Тынде, — чтобы помогал нам в создании спортплощадок. Осенью 1975 года было решено построить к зиме двадцать одну хоккейную коробку, залить четыре катка с искусственным освещением. Больше всего беспокойства вызывает тот факт, что в поселке, по существу, нет ни одного спортзала — только в старой школе, да и тот с трехметровым потолком. Играть в мяч невозможно... А энтузиастов спорта у нас превеликое множество. От желающих участвовать в соревнованиях нет отбоя. Достаточно сказать, что летняя спартакиада центрального участка БАМа прошла у нас очень хорошо. Да и вообще каждое спортивное состязание вызывает огромный интерес. Ведь БАМ строит преимущественно молодежь.

Слова Лескова об огромном интересе к спорту подтверждаются множеством фактов. Даже кино и танцы не могут конкурировать здесь со спортивными зрелищами. Когда 15 июня 1975 года, в день выборов в Верховный Совет РСФСР, на тындинской танцплощадке были устроены показательные выступления по самбо, боксу и тяжелой атлетике, их организаторы не на шутку перепугались. Дощатый настил мог рухнуть под тяжестью зрителей. Танцы никогда не собирали столько людей, сколько пришлось посмотреть соревнования.

Поэтому через две недели, в День советской молодежи, турнир по тяжелой атлетике решили устроить уже не на танцплощадке, а на футбольном стадионе. Помост установили в центре поля, чтобы был хороший обзор. Но и тут произошло непредвиденное: тындинские болельщики повели себя на манер экспансивных южноамериканцев — когда спортсмены подобралась к рекордным весам, зрители покинули свои места и ринулись к помосту. Штангисты оказались вплотную окруженными восторженной полуторатысячной толпой. На следующий день по Тынде разнесся слух, что только это помешало кому-то из местных богатырей установить мировой рекорд.

Геннадий Трушин, председатель дорожного совета ДСО «Локомотив», комментируя эти факты, говорит:

— Если мы будем уделять спорту недостаточное внимание, то восемьдесят процентов молодежи, приехавшей на БАМ, нас просто

не поймут. Субботу и воскресенье, особенно в летнее время, нельзя оставить без соревнований. Морального права на это не имеем. Хотя и кинотеатр есть и телевидение появилось — «Орбиту» поставили, — но всего охотнее люди идут на спортивные состязания.

Трушин в 1969 году закончил факультет физвоспитания и спорта Благовещенского педагогического института. Преподавал физкультуру в техникуме, потом работал директором детской туристской станции, затем инструктором по физкультуре и спорту в облсопрофе. 8 марта 1975-го, когда создавался дорожный совет ДСО «Локомотив», ему предложили поехать в Тынду, на БАМ. Геннадий согласился с радостью: после окончания средней школы он работал кочегаром на паровозе (в те времена по Транссибирской еще ходили на отдельных участках паровозы), а затем помощником машиниста. Железная дорога с юности привлекала его, и, перейдя в «Локомотив», он снова мог приблизиться к ней. Вдобавок речь шла о великой стройке — БАМе!

В Тынде Трушин стал, по существу, первым организатором физкультуры и спорта, попытавшимся объединить и сделать целеустремленными стихийные усилия бамовцев. Остается лишь сожалеть, что ДСО «Локомотив» создало здесь свой дорожный совет лишь весной 1975-го, спустя почти год после того, как сюда прибыл ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ и начали разворачиваться большие работы. О том, что Тында очень скоро превратится в крупный центр стройки, было известно с самого начала, и потому можно было проявить инициативу и предусмотрительность и создать дорсовет (пусть с уменьшенным штатом), не дожидаясь, пока нормативная численность строителей достигнет положенного предела.

Но так или иначе, а Трушин все-таки появился в Тынде. И, естественно, начал с того, что не требует больших материальных затрат и спортивной базы, — с внедрения комплекса ГТО. А уже 2—3 мая, несмотря на снег, который валил в Тынде в эти весенние по календарю дни, был разыгран первый чемпионат дорожного совета «Локомотив» по футболу с участием сразу 14 команд. Турнир, названный «Подснежником», был посвящен 30-летию Победы и удался на славу.

А в августе в День физкультурника, совпавший с Днем строителя, отчего он стал для спортсменов БАМа двойным праздником, была проведена первая летняя спартакиада транспортных строителей по восьми видам спорта, включая многоборье ГТО. Правда, не классическое. Ввиду особых природных и климатических условий БАМа Российский комитет по физической культуре и спорту счел возможным удовлетворить просьбу тындинцев и освободить их от сдачи норм по плаванию. Реки здесь мелководные и холодные. А бассейн... Ну какие могут быть бассейны в Тынде, которая насчитывает всего 15 тысяч жителей (на тот период) и которая стала по-

настоящему развиваться всего полтора года назад! Во всяком случае, ни Трушин, ни хозяйственные руководители центрального участка, от которых в вопросе создания материальной базы спорта зависело практически все, и думать не думали о бассейне. Мечтать не мечтали.

На спартакиаде выступили 600 участников — еле-еле уложились в три дня. Первое место уверенно занял дружный коллектив управления «Бамстройпуть». Второе — трест «Мостострой-10». Третье — трест «Тындатрансстрой». Мощный трест «Бамстроймеханизация» выглядел несравненно хуже своих соперников, что объяснялось весьма вескими причинами, снова подтвердившими, что на самотеке, на стихийности серьезная постановка физкультурной работы держаться не может.

Дело в том, что этот мощный трест в силу своей специфики состоит из большого количества отдельных коллективов, находящихся далеко друг от друга и насчитывающих примерно по 300 человек каждый. А по существующим нормативам должность методиста производственной гимнастики, иными словами, организатора спортивной работы, появляется в штатном расписании лишь тех коллективов, численность которых достигает 500 работающих. Короче говоря, все 18 подразделений «Бамстроймеханизации» остались без штатных методистов. Это значит — 5400 строителей БАМа были обречены заниматься физической культурой без должного руководства.

Только в конце 1975 года ЦС ДСО «Локомотив» вошел в ВЦСПС с предложением пересмотреть существующее положение применительно к условиям БАМа. Эта просьба была встречена положительно, и, видимо, в скором времени «Бамстроймеханизация» перестанет подвергаться спортивной «дискриминации».

Но зато наверняка встанет другая проблема: как подобрать нужных физкультурных работников? До сих пор в Тынде в основном обходились местными кадрами, «перевербованными» из строителей, и теми тренерами, которые на свой страх и риск стихийно приехали на БАМ. Именно так появились здесь, например, Виктор Атряхимович, закончивший Минский институт физкультуры.

Он прибыл на БАМ наобум.

И первым делом пришел к начальнику штаба ЦК ВЛКСМ на центральном участке стройки Виктору Вересову.

— Я мастер спорта по тяжелой атлетике. Нужны такие?

Вересов немедленно позвонил Трушину: «Пляши! Объявился настоящий тренер! Сделай все возможное, чтобы он остался у нас!»

Трушин постарался как мог. И теперь Атряхимович уже создал неплохую команду, которая заняла на первенстве области второе место. Два Валерия — Стадниченко и Шевченко, плотник и сварщик из СМП № 544, особенно отличились в этих соревнованиях, проходивших, кстати, не где-нибудь, а в самой Тынде, на сцене кинотеатра «Юность».

Повезло Трушину в кадровом вопросе и еще раз: председателем районного совета ДСО «Локомотив», который поздней осенью создали в самом большом управлении — «Бамстройпути», стал бывший солдат железнодорожных войск Виктор Соколов. До армии он закончил Свердловский техникум физкультуры, а служил неподалеку от Тынды. Трушин узнал об этом, встретился с Соколовым и уговорил его пойти работать председателем райсовета. Ради такого дела Виктора даже досрочно демобилизовали.

Перешли на спортивную работу и Татьяна Иванова — мастер спорта по настольному теннису, приехавшая на стройку из Риги, а также некоторые другие бамовцы, которые поначалу были плотниками, газосварщиками, шоферами. Пожалуй, только Николай Калинобродский, чемпион Дальнего Востока и Сибири по биатлону, и его товарищ, тоже биатлонист, Анатолий Сивков оказались на спортивной работе в Тынде не случайно. Оба — выпускники Амурского техникума физической культуры, находящегося в Благовещенске. Вместе с Калинобродским приехала и его жена — тоже выпускница техникума. Все трое работают в Тынде методистами производственной гимнастики.

Проблема физкультурных кадров на строительстве БАМа весьма злободневна. Но в данном случае трудно винить кого бы то ни было в неповоротливости — существуют объективные трудности. С одной стороны, кажется, что все легко и просто: в 1975 году институты и техникумы физической культуры окончили десятки тысяч специалистов. Неужели нельзя было отобрать пару сотен энергичных парней и девушек и по комсомольским путевкам послать их налаживать спортивную работу на БАМе? Но при детальном рассмотрении оказывается, что не все так просто.

Дело в том, что заявки на молодых специалистов положено посылать в центральные органы, в данном случае в ЦС «Локомотив», в сентябре-октябре. Оттуда эти заявки поступают в Министерство высшего и среднего специального образования примерно в ноябре. Для того чтобы в Министерстве должным образом смогли скоординировать планы распределения, тоже требуется время. Заканчивается вся эта достаточно сложная и кропотливая работа где-то в мае, незадолго до очередного выпуска молодых специалистов. Иными словами, летом 1975 года могли быть удовлетворены лишь те бамовские заявки, которые формировались еще осенью 1974-го. А из выпуска 1976 года на БАМ поедут столько специалистов, сколько их требовалось на осень 1975-го.

Между тем разворот стройки настолько стремителен, что ее потребности невозможно удовлетворить в сложившиеся и вполне приемлемые для народного хозяйства в целом сроки рассмотрения заявок на молодых специалистов. Темпы БАМа намного опережают привычные сроки планирования. И тут ничего не поделаешь. Это тоже специфика стройки. Лишь примерно через год, когда строи-

тельство полностью наберет нужный размах, выйдет на «крейсерскую скорость», появится возможность детально учесть необходимое количество физкультурных работников и в плановом порядке удовлетворить все поступившие с БАМа заявки на молодых специалистов.

Впрочем, есть и еще одно «но», над которым следует подумать. Выпускники институтов физической культуры в подавляющем большинстве своем являются хорошими специалистами, способными тренировать своих воспитанников в соответствии с самыми современными требованиями спортивной науки. Однако их организаторское умение нередко оставляет желать лучшего — это вполне закономерная «болезнь» молодого специалиста в любой отрасли, которая вылечивается по мере приобретения опыта работы. Но на БАМе в первую очередь сейчас нужны именно организаторы физкультурного движения, а не тренеры! Это значит, что спортивные вузы и техникумы должны обращать гораздо больше внимания на привитие студентам навыков организаторской работы. Особенно это относится к тем учебным заведениям, которые расположены в зоне БАМа и которые в основном и будут снабжать стройку преподавательскими кадрами.

Возможно, на строительство Байкало-Амурской магистрали надо направить и некоторое число опытных, со стажем, спортивных работников. Ведь Министерство транспортного строительства, которое в основном и строит БАМ, смогло послать туда на временную работу квалифицированных специалистов из многих крупных городов страны. Причем все они перебрались на БАМ добровольно и после окончания стройки, если пожелают, имеют право вернуться в родные места. Может быть, и спортивным организациям последовать примеру Минтрансстроя?

Правда, существует и другой путь: чтобы Спорткомитеты СССР и РСФСР, а также Всесоюзный совет ДСО профсоюзов организовали регулярные выезды опытных специалистов на БАМ для проведения семинаров по физкультурной оргработе.

Климат в Тынде своеобразный, резкоконтинентальный. Продолжительная сухая и малоснежная зима, короткое, но жаркое лето. Годовые перепады температур достигают 80 градусов: от минус 50 до плюс 30. Вдобавок в зимние месяцы эти места иногда начинают напоминать высокогорье: ветры, дующие со стороны тундры, несут в себе уменьшенное количество кислорода, а вечнозеленая сосна зимой, как известно, не дышит, природные «легкие», таким образом, отключены.

Но в целом климат для здоровья благоприятный — сухой. Потому-то, кстати, и морозы здесь переносятся совершенно иначе, чем, скажем, в европейской части страны. В Москве минус 45 — это стихийное бедствие, ледниковый период. А в Тынде в такую погоду люди, не подвергаясь опасности обморозить лицо, продолжают ра-

ботать на открытом воздухе. И это не коренные северяне, а вчерашние москвичи. Кстати, вот любопытная деталь, правда не из быта поселка Тындинского, а из повседневной жизни города Братска. В братских яслях детишек на дневной сон укладывают на закрытых, но неотапливаемых верандах даже тогда, когда температура на улице падает до минус 30. Ветра нет, а местный мороз, оказывается, для детских легких не страшен — вот малыши и дышат свежим воздухом. В Тынде условия такие же. Здесь просто нет еще яслей. Но когда появятся, то, наверное, будет перенят и опыт братчан.

Сергей Шибалов, тот самый, который 6 сентября 1974 года сел в восточный экспресс на Ярославском вокзале столицы, уже давно привык к тындинским морозам и чувствует себя здесь как дома. Он прибыл в Тынду 12 сентября и вместе с товарищами сразу же принялся разбивать на окраине поселка стан для ударного отряда «Московский комсомолец». Вскоре подошли основные силы, и жизнь — пусть это сказано шаблонно, зато верно — забила ключом. В том числе и спортивная жизнь.

Уже 29 октября, в День рождения комсомола, практически весь отряд участвовал в легкоатлетическом кроссе по извилистому берегу ручья Шахтаул, огибающего Тынду. Шибалову досталась роль судьи — он неважно бегал, поскольку в Москве увлекался автомобильным и мотоциклетным спортом. Но, кроме того, он играл в волейбол и поэтому охотно принял участие в сооружении волейбольной площадки.

Поначалу это показалось довольно несложным делом. Однако уже в первую зиму выяснилось, что просто вкапывать в здешнюю землю столбы, как это делается, например, под Москвой, нельзя. Наступили морозы, грунт затвердел, раздался и... буквально «выплюнул» столбы наружу.

Как и в Нижнеангарске, в Тындинском много мотоциклистов, которые на бешеных скоростях сломя голову носятся по извилистым и крутым улочкам. Шибалов, опытный гонщик, сразу понял, что эта самодеятельность может плохо кончиться для некоторых, и на районной конференции ДОСААФа предложил организовать курсы по мотоспорту. А вскоре прежний председатель райсовета ДОСААФа решил уйти со своего поста, и райком партии порекомендовал на его место Шибалова.

И это тоже примета великой стройки. Здесь мгновенно подмечают активных, деловых людей и смело выдвигают их на руководящую работу.

Итак, теперь бывший шофер московского автобуса Сергей Шибалов — председатель Джелтулакского районного совета ДОСААФа Амурской области. Он организует автомотокурсы, радиотехнические кружки и, конечно, соревнования по стрелковому спорту, который здесь в особом почете: все увлекаются охотой и хотят научиться метко стрелять.

На первых соревнованиях безусловный верх взяли старожилы Тынды — отличные охотники. Команда «Московского комсомольца» заняла лишь третье место. Зато отличилась в другом: этот отряд единственный из всех тындинских организаций выставил наряду с мужской и женскую команду. Видимо, в конечном итоге девушки застыдили парней за слабое искусство стрельбы, потому что всего через несколько месяцев на районной спартакиаде, приуроченной к Дню Советской Армии, парни из «Московского комсомольца» уже были первыми, опередив старожилов.

Перед спартакиадой они упорно тренировались в карьерах, каких много появилось вокруг Тынды. А тир?

— Тира нет, — говорил Шибалов. — И строить у нас его вроде бы не собираются. Соревновались-то тоже в карьерах.

В его голосе звучат почти те же безнадежные нотки, как и у Геннадия Трушина, когда тот говорит о спортивном зале:

— Мы просим зал — нам обещают. Снова просим — снова обещают. А пока что все секции тренируются в местной школе. Нам выделено там время: в четверг с 8 до 10 вечера и полное воскресенье. Составили расписание, наступаем друг другу на пятки, вылезем из зала в коридоры. Тяжко. Коллектив-то в Тынде многотысячный, а заниматься спортом практически негде. Вот если бы нам выделили металлический ангар...

И начинает с увлечением рассказывать, что было бы, если бы местное начальство пошло навстречу спортсменам и предоставило в их распоряжение один сборный полусферический металлический ангар, какие здесь используют для складских помещений. Его можно было бы несколько утеплить, приделать к нему пристройку-раздевалку, настелить хороший пол. А размеры зала 18×38 метров — лучше на первых порах и не надо. И высота метров восемь. О чем еще мечтать! Пыл Трушина быстро угасает, когда спрашиваешь его о реальных возможностях на этот счет.

Нет радости в голосе председателя дорсовета «Локомотив» и тогда, когда он говорит о проблеме снабжения спортивным инвентарем. В местном хозяйственном магазине, один из прилавков которого отведен под спорттовары, можно увидеть теннисные ракетки с ослабшими от времени струнами. Трудно понять, в расчете на какие корты завезли их сюда. А вот лыж, коньков нет и в помине.

Уже не раз Трушин заблаговременно делал заявки на спортивный инвентарь, благо средств для его приобретения у строителей предостаточно. Наконец, в разгар зимы прислали лыжи. Но, увы, без креплений. Коньки поступили в чрезвычайно ограниченном количестве. Неужели этого спортивного инвентаря не хватает? Оказывается, вполне достаточно, и хранится он не так уж далеко от Тынды — на Амурской базе Роскультавтора в Свободном. Трушин даже послал туда своего представителя, чтобы отобрать и закупить необходимые товары. Но разговаривать с этим представителем не стали: база имеет

деловые отношения только с Управлением рабочего снабжения центрального участка БАМа.

А что же это управление, так называемый УРС? Бывший его начальник Павлюков постоянно избегал Трушина, а при встречах только отмахивался:

— Какие лыжи! Мне консервы хранить негде!

Что касается продуктов питания, то задача обеспечения ими строителей для УРСа действительно первоочередная. И все-таки в том, что происходит в Тынде, явно видится просто-напросто пренебрежительное отношение к проблемам снабжения спортивным инвентарем. Люди не хотели даже поломать голову над тем, как без ущерба для хранения запасов продуктов обеспечить строителей и лыжами, и коньками. А между тем выход можно было найти, и весьма простой, как сделали в других точках БАМа. Можно было закупить спортивный инвентарь, привезти его в поселок Тындинский и сразу же распределить между строительными организациями, которые сами охотно позаботились бы о его хранении. Вот и все решение проблемы.

Хорошо известно, что по отношению к развитию физической культуры и спорта можно судить о внимании хозяйственных руководителей к своим людям в целом. И в данном случае трудности, вставшие перед «Локомотивом», отразили общую картину, сложившуюся в Тынде. А что это за картина, стало ясно на заседании Амурской областной комиссии по БАМу, которое состоялось в Благовещенске в конце октября 1975 года.

Полное название этой комиссии такое: Областная комиссия по рассмотрению и оперативному решению вопросов, связанных со строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Это очень авторитетный орган, о чем можно судить хотя бы по составу участников заседания, состоявшегося 30 октября. На нем выступили председатель комиссии секретарь Амурского обкома КПСС В. И. Павлов, первый секретарь Джелтулакского райкома партии Ю. А. Есаулков, председатель облсовпрофа А. С. Горшков, председатель областного комитета народного контроля П. М. Паршиков и другие. В своих выводах комиссия строго и нелицеприятно указала хозяйственным руководителям центрального участка БАМа, что они «сорвали программу ввода жилья и объектов культурно-бытового назначения».

Комиссия потребовала в кратчайшие сроки создать нормальные культурно-бытовые условия для рабочих-строителей. И, видимо, после столь сурового разговора отношение хозяйственных руководителей Тынды к культурно-бытовым проблемам, а значит и к физической культуре, изменится в лучшую сторону. Но именно в их прежнем отношении и следует искать ту робость, ту слишком слабую надежду на благие перемены, какие слышались в словах и Геннадия Трушина и Сергея Шибалова, даже не мечтающего о тире.

Конечно, в свое оправдание руководители строительных организаций могут сказать, что все силы были сконцентрированы на досрочном выполнении плана. Но это — те же «консервы». Развитие физической культуры и спорта не только никогда не шло за счет снижения темпов производственной деятельности, но, наоборот, всегда в сильнейшей степени способствовало ее ускорению. Это не просто слова. В этом убеждают многие примеры. И не где-нибудь, а именно на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. «Спортивное чудо» БАМа, о котором пойдет разговор в следующей главе, — это не только успех физической культуры, но и ее неразрывная связь с общими производственными достижениями.

Тындинский относится к тем пока немногим крупным бамовским поселкам, чей генеральный план застройки уже составлен. По этому генплану в центре Тынды должен появиться стадион на 12 тысяч мест. И не когда-нибудь, а уже в 1976 году — об этом гласит приказ министра транспортного строительства СССР. Но пока что бамовцы пользуются старым школьным стадионом, расположенным у въезда в поселок со стороны Сквородино. Стадион считался заброшенным. «Локомотив» подобрал его и, как говорят бухгалтеры, передал на баланс строительных подразделений, которые и привели в порядок зеленое поле.

Именно на этом стадионе разыгрались первые серьезные футбольные баталии в Тынде. Ведь прошлым летом бамовская сборная команда уже приняла участие в первенстве Амурской области, проходившем с мая по октябрь — в два круга. Часть матчей, естественно, проходила в Тынде. Каждый из них становился большим праздником для местных болельщиков.

Сборная по футболу составила в Тындинском стихийно, однако оказалась очень дружной, стабильной. Путевые рабочие строительномонтажного поезда № 567 Виктор Авраменко и Аркадий Соколов, секретарь комсомольской организации СМТ № 544 Алик Гишлакаев и другие парни — плотники, сварщики, шоферы — тренировались упорно, можно сказать самоотверженно. Им было нелегко — бывали случаи, когда ребята до пяти вечера трудились, а в шесть уже выходили на поле, чтобы сразиться с соперниками из другого района области. Если же учесть, что футболистам, как и всем другим бамовцам, порой приходилось участвовать в авралах по разгрузке прибывающих в Тынду вагонов с оборудованием и что даже после таких авралов они все равно не отменяли тренировок, то станет ясно, что слово «самоотверженно» в данном случае вполне к месту.

И хотя в конечном итоге сборная бамовцев не оказалась в призерах первенства Амурской области, но и в конце таблицы ее не было. «Устроились в середине, — с гордостью говорит Геннадий Трушин. — Поскольку это наша первая попытка выйти в большой спорт, то можно считать, что начало не такое уж и плохое».

Гордость председателя дорсовета вполне понятна. Несмотря на временные сложности, на отдельные неудачи, спортивный «Локомотив» все же сдвинулся с места и постепенно стал набирать скорость. Как-никак, а самый трудный организационный период уже позади. Пусть с некоторым запозданием, но все же вот-вот появится на центральном участке материальная база для занятий физической культурой. Подбирается неплохой коллектив спортработников и тренеров.

Речь теперь идет не только о том, чтобы четко, согласно уже существующему календарю, проводить собственные бамовские соревнования, но также о том, чтобы создать условия для проведения в Тынде некоторых областных и даже региональных состязаний. Это необходимо не просто ради спортивных зрелищ, но и для пропаганды физической культуры вообще.

В отличие от других бамовских поселков Тында с самого начала не была оторвана от Большой земли. Через нее, как уже говорилось, проходит Алдано-Якутская автомобильная магистраль, сюда прилетают самолеты Як-40 из Благовещенска, Читы, Иркутска, а также небольшие Ан-2 из Тахтамынгы, расположенной на Транссибирской железнодорожной магистрали. Связана Тында и с Зеей, где развернулась другая всесоюзная ударная комсомольская стройка — Зейская ГЭС. (Кстати, бамовцы уже вовсю соперничают в спорте со строителями Зеи.) Население в 70—80 тысяч жителей, предусмотренное для Тынды генпланом, — реальность близких лет, а не отдаленного будущего. А тут уж вступают в неопровержимую силу обязательные нормы культурно-бытового строительства для городов с такой численностью населения. Кстати, Совет Министров РСФСР недавно принял решение о преобразовании поселка Тындинский в город областного подчинения, и это уже сегодня открывает перед тындинцами новые перспективы.

«1976 год — год социального развития Тынды» — эту фразу часто можно слышать на центральном участке БАМа. Ее повторяют и рядовые строители, и руководители разных уровней. Об этом же говорят и в Амурском дорожном совете ДСО «Локомотив». Говорят с надеждой на добрые перемены, потому что физическая культура и спорт неотъемлемой составной частью входят во все планы социального развития.

— Вижу зеленый! — произносит традиционные, знаменитые слова железнодорожников Геннадий Трушин. Когда-то этими словами он информировал паровозного машиниста о том, что на светофоре зеленый свет и, значит, путь открыт, можно набирать скорость. Это было на Транссибирской железнодорожной магистрали. Сегодня Трушин, работающий на Байкало-Амурской магистрали, имеет в виду спортивный «Локомотив». Геннадий энергично взмахивает рукой и снова с уверенностью повторяет:

— Вижу зеленый!

## «СПОРТИВНОЕ ЧУДО» БАМА

Глава четвертая. В ней автор расскажет о поселке строителей Байкало-Амурской магистрали, который не существовал на карте 6 сентября 1974 года, но уже летом 1975 года стал местом проведения первой спартакиады строителей западного участка БАМа

Помните специалиста «Томгипротранса» Дмитрия Прокопьевича Кошечкина, который рано утром 6 сентября вернулся из первой разведки на Улькан, где было выбрано место для очередного таежного поселка БАМа? В тот же день Кошечкин принялся обрабатывать данные, полученные при разведке. Потом заключение изыскателей и санитарной инспекции поступило на рассмотрение вышестоящих организаций. Потом было принято решение уточнить местоположение будущего поселка, и на Улькан отправилась вторая разведка. Потом результаты этой второй разведки снова всесторонне обсуждались. И, наконец, было принято окончательное решение: Улькану быть!

И 2 ноября 1974 года в Улькане с вертолетов высадился первый десант строителей Байкало-Амурской магистрали.

Эта дата считается теперь днем основания поселка. 2 ноября 1975 года на его центральной площади была установлена двухметровая глыба красного камня — монумент в честь первопроходцев.

В тот же день состоялись самые разнообразные спортивные соревнования, посвященные первой годовщине Улькана. В них приняло участие чуть ли не все двухтысячное население поселка. Соревновались лыжники и футболисты (на снегу), стрелки, шахматисты, хоккеисты. Если бы не зима, то перечень видов спорта, в которых могли состязаться жители Улькана, был бы продолжен. Но зима на БАМе — не время для волейболистов и баскетболистов, у которых в Улькане уже давно есть площадка с первоклассным деревянным покрытием. Не время для легкоатлетов, у которых есть стадион с 400-метровой дорожкой, почти полностью залитой асфальтом, и секторами для прыжков, для метаний. Не время для пловцов, у которых есть свой 25-метровый открытый бассейн. Зато хоккеисты Улькана соревновались на настоящем хоккейном корте с искусственным освещением. А стрелки — в капитальном, отменном тире.

Впрочем, что касается волейболистов и баскетболистов, то им просто чуть-чуть не повезло. В Улькане уже был установлен большой металлический ангар с пристройкой — именно тот самый ангар, о котором все еще робко мечтали в Тынде. Но на первых порах его решили оборудовать под клуб — настелили пол и поставили стулья. Однако сохранилась возможность проводить в нем и спортивные соревнования, тренировки — все будет зависеть от потребностей жителей поселка.

Таким образом, в таежном Улькане с двухтысячным населением,

в Улькане, почти полностью оторванном от Большой земли, уже через полгода после его возникновения был такой широкий набор спортивных сооружений, какой даже не снился двадцатитысячной Тынде к концу второго года ее бамовского существования.

Действительно «спортивное чудо»!

В Улькане шутят: это «чудо» упало нам с неба. Имеется в виду тот знаменательный факт, что почти сразу же за первым десантом в Улькан прилетел вертолет с солидным грузом лыж для строителей — это позволило провести лыжную гонку, с которой и началось здешнее увлечение спортом. Но если говорить серьезно, то «чудо», конечно же, родилось на земле.

Реки в этих краях быстрые, но мелкие. Зимой они промерзают до дна, потом начинают пучиться, образуют торосы, ледяные наросты, наледи. По этой причине, как жалуются в Тынде, на них невозможно устроить катки. Может быть, все это и так. Но вот первостроители Улькана все же умудрились сделать на реке Кунерме хоккейную площадку, огородили ее деревянными бортами, и «Шай-бу! Шай-бу!» огласило дикие окрестные сопки.

Это произошло в тот начальный период, когда, собственно, Улькана еще не существовало, а его строители временно жили в амбарах старой деревни Юхты, расположенной примерно в километре от места будущего поселка. Кстати, тогда же были проведены здесь и первые футбольные баталии. Играли на снегу. Полею служил вертодром — единственная ровная и не заросшая тайгой площадка вблизи Юхты.

Любопытно, что строительный десант, высадившийся в этих суровых краях, полностью состоял из молодых крымчан, привыкших к черноморскому теплу. Правда, очень скоро, буквально через несколько дней, к ним присоединились 80 иркутских коммунистов, образовавших костяк новосозданного строительно-монтажного поезда № 571. Партия направила этих людей на один из самых сложных участков строительства великой магистрали — он находится приблизительно посередине западного плеча БАМа, то есть наиболее удален как от Усть-Кута, так и от Нижнеангарска — опорных пунктов стройки. Этим людям предстояло практически самостоятельно обжиться в тайге, создать здесь новый бамовский плацдарм и в самом скором времени приступить к рубке просеки для автодороги и для магистрали.

Сейчас можно говорить о том, что иркутские коммунисты с честью справились со своей задачей. Когда на подмогу им пришли основные силы — ударные отряды «Комсомолец Украины» и «Комсомолец Азербайджана», Улькан уже не только существовал, но и мог достойно встретить пополнение, приготовить для новоселов дома и теплые вагончики.

Первый ударный отряд — с Украины — прибыл 1 марта 1975 года, второй — 23 марта. Не успели оглянуться, как наступила весна,

А вместе с весной, подобно быстрым таежным цветам, начали появляться в Улькане спортивные площадки.

За время с ноября по март здесь уже прочно сложились свои спортивные традиции. Секретарь объединенного парткома СМП № 571 и его субподрядных организаций, обосновавшихся в Улькане, Сергей Николаевич Фарапонтов вспоминает о первом комсомольском собрании «десантников». Молодежь засыпала руководителей вопросами: когда для нас организуют занятия спортом? кто позаботится о спортплощадках? и так далее. В тот раз Фарапонтов встал и сказал:

— Мы с вами находимся в глухой тайге. Надеяться нам не на кого. Пока сами свой досуг не организуем, ничего у нас не будет.

По образованию экономист, Сергей Николаевич Фарапонтов последние годы работал заведующим промышленным отделом одного из иркутских райкомов КПСС. Партия направила его на БАМ, и Фарапонтов, подобно многим другим коммунистам, сменил комфорт большого города на необходимость тайги. С самого начала он считал своим кровным делом не только строить БАМ, но и создать нормальные культурно-бытовые условия для людей, поселившихся здесь. Средства и возможности для выполнения этой задачи имелись — они были предусмотрены как сметой, так и графиком стройки. Фарапонтов понимал, что все остальное в первую очередь зависит от руководителей, от того, как они нацелят коллектив, какой нравственный климат создадут в нем.

В этом отношении с секретарем парткома был полностью согласен начальник СМП № 571 Анатолий Николаевич Фролов, тридцатитрехлетний человек с интересной, насыщенной биографией. Он был журналистом, затем секретарем Усть-Илимского горкома комсомола, директором комбината производственных предприятий в Братске. Когда формировался новый строительно-монтажный поезд, ему предложили возглавить его и перебраться в Улькан. Фролов согласился. Он стал двадцать четвертым «десантником», высадившимся здесь 2 ноября 1974 года.

Что касается развития физической культуры и спорта, то Фролов, сам бывший легкоатлет, также полностью разделял взгляды секретаря парткома. За дело надо браться самим и немедленно. Но... — тут начальник СМП был категоричен — создавать спортплощадки только на общественных началах. Зато по части выделения техники и некоторых стройматериалов Анатолий Николаевич обещал помогать всемерно.

С того первого комсомольского собрания так и повелось в Улькане — молодежь на общественных началах сама для себя создает спортивную базу, а руководители охотно, не на словах, а на деле, помогают всеми имеющимися у них техническими и материальными ресурсами.

Вот эти-то традиции и предстояло воспринять комсомольцам Украины и Азербайджана, приехавшим в Улькан весной.

Старожилы задали тон, и буквально с первого дня «большого Улькана» в нем начали множиться простейшие волейбольные и баскетбольные площадки. По вечерам были слышны не только песни и звон гитар. Раздавались гулкие удары по мячу и радостные крики болельщиков. Молодежь увлекалась спортом со свойственной для нее самозабвенностью.

А по субботам и воскресеньям поселок стал катастрофически пустеть: все выезжали «за город», на берег реки. Места вокруг Улькана по красоте своей изумительные, первозданные. Бамовцы облюбовали для себя уютную опушку, близкую к воде, и «стало модным» проводить там выходные дни. Еще с вечера в пятницу к Кунерме отправлялась небольшая группа энтузиастов — разбивала палатки человек на триста, готовила волейбольно-баскетбольные площадки, ставила футбольные ворота, столы для настольного тенниса. Утром в субботу приезжали сотни строителей. И два дня — с ночевкой — в этой зоне отдыха проводились массовые спортивные соревнования между прорабскими участками и бригадами СМП и его субподрядных организаций — механизированными колоннами. Очень быстро — за какой-то месяц — «загородные» выезды настолько «вошли в моду», что каждый участок и бригада спешили заранее подать заявки с указанием количества желающих провести отдых выходного дня на реке и принять участие в открытых стартах, в соревнованиях.

Увидев такой бурный интерес к физической культуре, «отцы поселка» решили заняться организацией спорта более серьезно. Уже не «снизу», а «сверху» появилось предложение построить настоящую волейбольно-баскетбольную площадку на деревянном настиле, настоящий спорткомплекс.

Но по-прежнему — на общественных началах.

Начали работу лесорубы. В свободное от работы время они отправлялись в тайгу заготавливать лес. Затем трелевщики — опять-таки после работы — привозили спиленные, уже без веток, деревья на пилораму. Здесь из них готовили доски и брусья — по субботам и воскресеньям. Представители остальных бригад каждый вечер трудились непосредственно на спортплощадке, сколачивая настил. Точно так же и в это же самое время строился стрелковый тир, а бульдозеристы разравнивали площадку для стадиона с 400-метровой беговой дорожкой, ямами для прыжков и секторами для метаний.

Аппетит приходит во время еды. Когда увидели, какой замечательной получается спортивная площадка, решили и стадион делать по всем правилам — можно сказать, капитальный. Тартана, естественно, под рукой не оказалось, но бригадир плотников Иван Лиходед, приехавший с отрядом «Комсомолец Украины», предложил выйти из положения иным способом: залить беговую дорожку асфальтом.

Кое-кто удивился: асфальт-то на вертолетах возить придется, вдобавок его и в Усть-Куте не хватает; выходит, из Иркутска затребуем?

Лиходед промолчал, а на следующий день ребята из его бригады сами сварили первую порцию асфальта. Высушили песок, добавили битума, и получился вполне сносный асфальт, которому не страшн никакой дождь.

С того дня в каждую субботу и воскресенье несколько квадратных метров дорожки и секторов одевались асфальтовым покрытием. Работа двигалась не слишком стремительно — трудное это дело самим варить асфальт, — зато безостановочно.

Но тут пора временно прервать рассказ о том, как создавалась в таежном поселке спортивная база, и вспомнить еще одного человека, который сыграл очень большую роль в развитии физической культуры в Улькане.

Этот человек — секретарь комсомольской организации СМП № 571 Валентин Ураков.

Валентин работал в Братске на заводе железобетонных изделий и приехал в Улькан в числе восьмидесяти коммунистов Иркутской области. Сам сильный волейболист, он любил спорт и понимал его огромную ценность в деле сплочения коллектива, его неоценимую роль в условиях, когда стеснены возможности культурного досуга молодежи. Это он, Валентин Ураков, первым выходил на субботники и воскресники по строительству простейших спортплощадок. Он выискивал среди приехавших комсомольцев-разрядников и предлагал им организовать секции. Он сколотил сильную волейбольную команду, о которой вскоре заговорили в области и даже пригласили на соревнования городов Севера в Братске.

И там, в Братске, волейболисты маленького таежного поселка заняли второе место!

Валентин Ураков сумел заразить строителей тем спортивным энтузиазмом, перед которым неизбежно отступают всякие субъективные и даже объективные трудности. В Улькане создался единый, без условных делений по видам спорта, физкультурный коллектив, где все делалось сообща. Легкоатлеты по-ударному строили стрелковый тир, футболисты не жалели времени на волейбольную площадку, мастер спорта по борьбе Иван Лиходед укладывал беговую дорожку для легкоатлетов. Все, что называется, горели, постоянно выдвигали «встречные» спортивные планы, и в этих условиях Ураков не имел права оплошать. Он решил во что бы то ни стало «выбить» для Улькиана плавательный бассейн.

И — о чудо! — летом в Улькан прибыли контейнеры со сборно-разборным бассейном. Прошла всего лишь неделя, и в 25-метровой ванне уже устроили первый заплыв. Это был триумфальный день для таежного поселка.

После этого слава о спортивных успехах Улькиана разнеслась по всему западному участку БАМа. Между тем наступало время первой

летней спартакиады транспортных строителей. Восточно-сибирский дорожный совет общества «Локомотив» все чаще поглядывал на Улькан как на самое перспективное место для проведения соревнований — ведь кроме спортбазы здесь уже имелись возможности и для размещения участников спартакиады. Звездный и Магистральный тихо завидовали, но ничего поделать не могли — ни площадок с деревянным настилом, ни бассейнов, ни легкоатлетических стадионов у них не было. Они как бы замерли на той первой стадии, когда у них бурно появлялись простейшие спортивные площадки, а теперь, оказывается, отстали от самого молодого из поселков.

Наконец, в Улькан пришло официальное уведомление: спартакиаду будем проводить у вас, готовьтесь.

Торжествовали все — и рядовые строители, и секретарь комсомольской организации Ураков, и парторг Фарапонтов, и начальник СМП № 571 Фролов. Немедленно был составлен график проведения спартакиады, расписана по часам спортивная база, улучшены трибуны на стадионе. Все было готово к приему гостей.

Но за два дня до начала соревнований в Улькане хлынул дождь. Он шел сутки и превратил неасфальтированную часть беговой дорожки и футбольное поле в сплошное месиво. Правда, почва здесь песчаная и, выгляни солнце, все быстро бы просохло. Но тучи не уходили, дождь продолжался, и старожилы Юхты говорили, что в здешних краях такое бывает — дождит неделю подряд.

Спартакиада оказалась под угрозой срыва.

Фролов созвал экстренное совещание: как быть? Настроение у всех было неважное, но в панику не впадали, а настойчиво искали выхода из ловушки, в которую их загнала коварная ульканская погода.

Вспомнили, как начинался здесь спорт — на аэродроме. Может быть, и сейчас попробовать срочно разбить футбольное поле около посадочной полосы, разметить его, поставить ворота и там же сделать стометровую беговую дорожку и сектор для метания гранаты, чтобы не сорвать соревнований по многоборью ГТО? Это был единственный выход, и бамовцы немедленно принялись за дело.

Виктор Печеницын, штатный работник «Локомотива» в Улькане, сделал, казалось, невозможное. Он организовал спортсменов, и те всего лишь за один день, под непрерывным дождем, сумели создать временный стадион-дублер. Печеницын трудился наравне со всеми. Как и Валентин Ураков, он прибыл в Улькан в составе группы коммунистов Иркутской области, но не из Братска, а из Ангарска. Поначалу Виктор работал здесь плотником, но когда появилась штатная должность в «Локомотиве», его уговорили занять ее. Естественно, заработки упали, однако Печеницын махнул на это рукой и целиком отдался физкультурной работе. Легкоатлет, волейболист, он любил спорт да вдобавок был весьма энергичным человеком. В дорсовате «Локомотива» его уважали, но старались избегать встреч с

ним: Виктор так напористо «выбивал» спортивный инвентарь, что отказать ему было просто-напросто невозможно. Печеницын организовал и спортивный фотостенд. После возвращения волейболистов из Братска строители Улькана получили возможность по фотографиям увидеть, как сражалась их команда на первенстве городов Севера.

Но во время экстренной подготовки стадиона-дублера Печеницын, кажется, превзошел самого себя в энергичности. Когда в спартакиадное утро на ульканском аэродроме один за другим начали приземляться самолеты Ан-2 и вертолеты с участниками соревнований, те, кто впервые попал в Улькан, были в полной уверенности, что небольшой спорткомплекс, на который они сразу же ступали, и есть часть знаменитого «спортивного чуда».

Иногда нудный морозящий дождь прекращался, и болельщики облегченно вздыхали, скидывая плащи. Но сами спортсмены дождя не замечали: все 300 (!) участников соревнований отчаянно сражались за командную победу. Все шло нормально. Правда, во время первого матча футбольного турнира на посадку стал заходить очередной самолет. Впрочем, после минутного замешательства матч продолжился — пораженный пилот приземлился сбоку от футбольного поля. Потом он долго не хотел улететь, наблюдая из своей кабины за упорным поединком. А когда, наконец, пошел на взлет, то чуть не задел футбольные ворота — видимо, даже в воздухе продолжал следить за игрой и немного зазевался.

Спартакиаду в значительной степени выручила площадка с деревянным настилом, которой не страшна дождливая погода. На ней-то и развернулись самые напряженные баталии. Особенно упорно проходил турнир волейболистов, поскольку участвовавшие в нем команды были подготовлены очень хорошо. Встреча Улькана и Звездного собрала, пожалуй, рекордное количество зрителей. Сборная Звездного отличалась хорошей сыгранностью — уже полтора года почти в одном составе. Сборная Улькана значительно моложе, но зато ее самоотверженность выше всяких похвал. Игра шла очко в очко. Вперед выходила то одна, то другая команда, заставляя болельщиков изрядно волноваться. И все же в итоге упорнейшего поединка верх взяли волейболисты Улькана.

Однако они проиграли команде мостоотряда № 5, того самого, что строил мост через Лену под Усть-Кутом. После игры Валентин Ураков развел руками:

— Это же асы. Им надо на чемпионате мира выступать.

Когда были подведены итоги общекомандной борьбы по всем видам спорта, выяснилось, что победителями спартакиады стали ее хозяева — спортсмены Улькана. Им вручили кубок, наградили грамотами. Улькан на деле подтвердил, что стал самым спортивным поселком на западном участке БАМа.

Но для самих строителей Улькана не менее важным, чем победа в соревнованиях, было то, что они сумели организованно и четко

провести спартакиаду, несмотря на самые неблагоприятные погодные условия. Это был трудный экзамен, который они выдержали с честью, и теперь могли по праву гордиться несомненным лидерством по части развития физической культуры в бамовских таежных поселках.

Долго после праздничных спортивных соревнований ульканцы делились друг с другом впечатлениями, обсуждали перипетии футбольных, волейбольных и баскетбольных баталий. Но главной темой на устах было выступление на спартакиаде начальника строительно-монтажного поезда № 571 Анатолия Николаевича Фролова, победившего в беге на 100 метров. Этот факт в значительной мере проливает свет на все то, что вообще делается в этом поселке по развитию физической культуры и спорта.

А теперь несколько слов уже не про «спортивное чудо», а про удивительные и малопонятные «чудеса», происходящие то ли из-за недостатка информации о возможностях спортивного обеспечения бамовцев, то ли из-за инертности некоторых руководителей стройки.

С первого дня строители Байкало-Амурской магистрали мечтают о плавательных бассейнах. Плавбассейн в таежных условиях — это не просто радость от купания, но и своего рода символ высокого уровня спортивной цивилизации. Жители Улькана гордятся, что у них есть бассейн.

Бассейн этот очень прост и в то же время очень удобен. Чтобы его установить, достаточно грунтовой площадки размером 35×15 метров. Ванна длиной 25 и шириной 10 метров позволяет проводить в ней тренировки и соревнования. Обходные дорожки с деревянным настилом и поручнями по периметру бассейна, а также удобное место для старта пловцов делают все нехитрое сооружение весьма элегантным.

Сама ванна собирается из металлических панелей. Внутри укладывается резиновое полотнище, армированное капроновой тканью, которое создает абсолютную герметизацию. Если под это полотнище насыпать небольшой слой мелкого песка, то купание в бассейне станет особенно приятным. В комплект бассейна входят стартовые тумбочки и пенопластовые поплавки, которыми ванну можно разделить на четыре водные дорожки.

Рядом с бассейном устанавливаются два небольших «котла» — система очистки воды замкнутого цикла. Вся вода, находящаяся в ванне, проходит через очистную установку за 8 часов, иными словами, кратность водообмена в сутки равна трем, что соответствует современным требованиям санитарной гигиены и гарантирует чистоту воды. Эта несложная очистная установка вдобавок хлорирует воду. Она проста в эксплуатации и не требует специального персонала.

Кроме того, бассейн комплектуется душевым оборудованием: рядом с ним можно поставить сборно-разборный душевой комплекс с разведальками летнего типа. Смонтировать все сооружение бри-

гада из 6—8 человек может за 10 дней. Стоимость бассейна невелика. Если учесть, что бамовцам выделяют из разных источников небольшие средства на приобретение спортивного инвентаря, а покупка бассейна, естественно, может происходить на условиях кооперации средств нескольких строительных подразделений, то вышеописанный бассейн вполне по карману.

Но во время разговора о таком бассейне один из бамовцев грустно вздохнул и с нескрываемой иронией вспомнил детский анекдот про слона, который в один присест может съесть сразу тысячу буханок хлеба. Служитель зоопарка разъясняет маленькому мальчику: «Съесть-то он съест, да кто ему даст».

Однако на этот счет следует ответить вполне определенно: бассейн бамовцам дадут!

Этот сборно-разборный плавательный бассейн выпускает экспериментально-производственное предприятие № 1 ЦС ОСВОДа РСФСР, находящееся в Москве. Вообще говоря, он предназначен для обучения плаванию детей, но вполне применим и для спортивных занятий, причем — что очень существенно — этот бассейн может транспортироваться и устанавливаться в любом районе СССР. Освоводцы, разработавшие конструкцию этого несложного и недорогого бассейна, готовы развернуть его массовое производство. Выпущен даже рекламный проспект, в котором жирным черным шрифтом написано буквально следующее: «Уважаемый товарищ! Если Вам нужен плавательный бассейн для школы или пионерского лагеря, учебно-спортивного центра или парка культуры, для дома отдыха или санатория, обращайтесь с заказом в экспериментально-производственное предприятие № 1 «Нептун» Центрального совета ОСВОДа РСФСР».

Может быть, этот рекламный проспект просто-напросто не дошел до БАМа? Скорее всего, дело обстоит именно так: ведь тираж у проспекта весьма скромный — всего 4 тысячи экземпляров.

Однако центральные спортивные организации на свои средства все же закупили несколько таких бассейнов для БАМа. Первый из них, как мы уже знаем, «отвоевал» для себя Улькан, проявивший особую инициативу в создании основательной спортивной базы. Иными словами, в конечном итоге опять все упирается в расторопность руководителей на местах, в их отношении к развитию физической культуры. Пример самого молодого таежного поселка убеждает, что существующие на первом этапе строительства трудности все-таки могут быть преодолены.

Но, может быть, Улькан намеренно решили сделать, так сказать, показательным поселком? Ничего подобного. Никто не создавал для него особых условий — как уже было сказано, все зависело от самих строителей.

По этому поводу секретарь парткома Фарапонтов говорит:

— Мы создавались позже других, и это нам помогло. Мы учились

бриться на чужой бороде — учли ошибки наших предшественников. Вот и весь секрет.

И если вдуматься, за этим «секретом» стоят многие благие перемены в спортивной жизни БАМа. Не всегда удачный опыт самых первых послужил наукой для других. Буквально с каждым месяцем можно наблюдать несомненное улучшение физкультурной работы на стройке. Примеру Улькана уже следуют другие, еще более молодые поселки.

Один из них — поселок Ния, расположенный между Звездным и Магистральным. Здесь обосновался специальный строительно-монтажный поезд «Грузстрой БАМ», прибывший из Грузинской ССР. Этот поезд высадился с железнодорожных платформ в Усть-Куте 2 апреля 1975 года. Стояла оттепель, валил густой мокрый снег. Лед на Лене уже «дышал» и опасно прогибался под колесами грузовиков, двигавшихся по зимнику. Водители форсировали реку, держа дверцы кабины открытыми, — вдруг придется выпрыгивать. В штабе БАМа приняли решение окончательно закрыть ледовую переправу 4 апреля.

Между тем на станции Лена скопилось около 60 эшелонов со срочными грузами для стройки. Все порталные краны были заняты. Начальник «Грузстрой БАМа» Анзор Варламович Двалишвили понимал: ждать своей очереди на разгрузку — это значит упустить возможность с ходу переправиться через Лену и проторчать в Усть-Куте весь ледоход, пока не начнет работать паром.

А времени оставалось в обрез — ровно сутки.

Ночь с 3 на 4 апреля на всю жизнь запомнилась грузинским строителям. С помощью одного-единственного автокрана и собственных рук они разгрузили 30 железнодорожных платформ и 12 вагонов с техникой. По бревенчатым скатам спустили на землю машины, самосвалы и бульдозеры. Перед самым рассветом колонна подтянулась к ленской переправе, а к полудню весь специальный строительно-монтажный поезд уже находился на правом берегу. Путь к Ние был открыт.

После сумасшедшей, бессонной ночи, которая могла быть под силу лишь физически крепким людям, отдохнули в перевалочном лагере всего несколько часов, а затем по таежному зимнику двинулись к месту будущего поселка, где на крутом лесистом берегу Нии предстояло обосноваться ССМП «Грузстрой БАМ».

Там уже кипела работа. «Квартирмейстеры» из бригады Валерия Рухая расчищали площадку для временного поселка: за три дня они «выстригли» около трех гектаров тайги, а затем приступили к сооружению вертодрома. Таежный зимник, как и ленская ледовая переправа, доживал последние дни. Автодорога появится через несколько месяцев. Связь с Большой землей придется поддерживать исключительно с помощью вертолетов.

Ния расположена в зоне вечной мерзлоты, поэтому вертодром

пришлось делать основательно: уложили вплотную около тысячи толстых стволов и накрыли их тройным слоем досок. Получилась отличная площадка размером 30×30 метров. По мнению вертолетчиков, самая лучшая на западном участке стройки.

Именно на этом вертодроме, как и в Улькане, состоялись первые соревнования по мини-футболу.

В них приняли участие 9 команд, а если посчитать, сколько человек вообще гоняли мяч на вертодроме, то получится, что практически все население поселка увлеклось мини-футболом. И это не было случайным. Еще в Тбилиси, отбирая людей в свой отряд, начальник ССМП Двалишвили отдавал явное предпочтение спортсменам. Сам в прошлом известный легкоатлет, мастер спорта, Анзор Варламович отлично понимал, что в глухой тайге нужны люди крепкие духом и телом, знающие цену товариществу, дружбе. Жизненный опыт подсказал Двалишвили, что именно спортсмены обладают такими качествами.

Любопытно, что заместитель начальника поезда Нугзар Миладзе тоже был мастером спорта по легкой атлетике. Что же касается главного инженера Александра Улуханова, которого Двалишвили знал еще по совместной работе на строительстве железной дороги в Иране, то тот также был неплохим спортсменом — баскетболист-перворазрядник, входил в студенческую сборную грузинского «Локомотива». Именно Улуханов стоял во главе первого таежного десанта, он-то и предложил сделать вертодром чуть побольше, чем того требовали вертолетчики, — будет одновременно и спортивной площадкой.

Короче говоря, руководство на «Грузстрой БАМе» подобралось на редкость спортивное.

Что ни вечер, на вертодроме происходили футбольные сражения между командами бригад, инженерно-технических работников и... девушек, которые также не остались в стороне. Каждая команда имела свое название, отражавшее местный колорит, — «Бурундук», «Клещ», «Грозный» и даже «Антрекот», что свидетельствовало о принадлежности этой команды к пищеблоку. В «Антрекоте» играли только женщины.

В особый восторг болельщики приходили тогда, когда на поле в составе команды «Интер» (инженерно-техническая служба) появлялся ее играющий тренер Владимир Николаевич Кирвалидзе. Несмотря на свои 67 лет, Кирвалидзе сумел войти в десятку лучших бомбардиров Нии. «Э-э, — говорил он, забив очередной гол, — пятьдесят лет назад я играл за сборную Поти».

Зрители восторженно рукоплескали. Уж они-то знали, что Поти считается самым футбольным городом Грузии.

Поселок постепенно разрастался, и к футболу добавились настольный теннис, шахматы. Победителем первого шахматного турнира стал плотник Бакури Тургенидзе. «Поддержал семейную мар-

ку», — говорил он, принимая поздравления с победой. Родной брат Бакури — Бахути Тургенидзе — шахматный гроссмейстер.

Однажды летом к главному инженеру Улуханову пришли комсомольцы:

— Почему не строим спортзал? Придет зима, что будем делать?

— А что будем делать, если не закончим к холодам общежития и дома? — парировал вопросом на вопрос Улуханов. — Играть в бильярд в палатках?

Действительно, в тот период все силы бамовцев были брошены на то, чтобы ускоренно вести строительство жилья. И все же Улуханов, как и все руководство поезда, понимал, что развитие спорта в поселке не роскошь. Что спорт помогает поддерживать в коллективе хорошее настроение, делает досуг молодежи насыщенным. Поэтому он посоветовал комсомольцам строить спортзал на общественных началах — по субботам и воскресеньям. Что касается техники и стройматериалов, обещал помочь.

Однако вскоре жизнь подсказала новый вариант. Молодежь решила по выходным дням все-таки отдыхать, а строить спортзал в рабочее время. Каким образом? Очень просто: каждая из пяти комсомольско-молодежных бригад выделила из своего состава по одному человеку и отрядила его в особую внештатную спортивную бригаду, которой и поручили соорудить спортзал. А производственную норму этого человека взялись полностью выполнять остальные члены комсомольско-молодежных бригад. Руководители подумали и согласились на такой вариант.

Так родилась спортивная бригада, которую возглавил Гоги Киквидзе. В нее вошли Миша Николейшвили (перворазрядник по борьбе), Нодар Гугулашвили (кандидат в мастера спорта по боксу), Нодар Квеладзе (перворазрядник по тяжелой атлетике) и Юра Илуридзе (перворазрядник по футболу). В общем, настоящая спортивная дружина.

И тут снова проявился хороший рационализм бамовцев из Нии. Стало известно, что вскоре поселок должен получить металлический сборный ангар — опять-таки тот самый! Его-то единодушно и решили оборудовать под спортзал. А чтобы использовать энтузиазм молодежи и ту новую форму работы на общественных началах, какая родилась в поселке, спортивной бригаде поручили соорудить клуб — тоже внеплановый объект. К ноябрьским праздникам клуб был закончен, причем две комнаты в нем — будущую бильярдную и шахматную, временно отдали борцам и штангистам.

Борцы ликовали. Они готовились к личному первенству восточно-сибирских транспортных строителей и летом, а также осенью (благо выдалась она теплой) тренировались на вертолетной площадке. Но к началу ноября погода все-таки взяла свое: выпал снег. К счастью, именно в это время и подоспел клуб.

Таким образом, борцы так и не прекратили тренировок, что ска-

залось на результатах: в Братске они выступили с блеском. Бригадир механизаторов Ваню Джашиашвили и шофер Зураб Рохвадзе стали чемпионами восточно-сибирского дорожного совета ДСО «Локомотив» в тяжелых весовых категориях. Плотники Гулари Шекиладзе и Миша Кикалишвили были вторыми. А Нодар Гугулашвили стал третьим призером борцовского турнира. Готовил команду к соревнованиям кандидат в мастера спорта по вольной борьбе врач ССМП Тамаз Урушадзе, который с полным основанием может гордиться своими тренерскими успехами. Ведь до приезда на БАМ один из членов команды — Ваню Джашиашвили вообще не имел никакого разряда по борьбе, а стал чемпионом. Правда, Ваню родом из Кахетии, а там грузинской борьбой увлекаются все от мала до велика. И все же за короткий период, тренируя спортсменов в послерабочие часы, вырастить чемпиона из новичка — это большая заслуга Тамаза Урушадзе.

Настоящим праздником для бамовцев стало прибытие в Нию Надежды Павловны Двалишвили. При этом больше всех радовался начальник «Грузстрой БАМа». По двум причинам. Во-первых, приехала его жена. А во-вторых, в ее лице Ния получила прекрасного организатора физкультурной и спортивной работы. Надежда Павловна Двалишвили — это знаменитая спортсменка 50-х годов Надежда Хныкина, мировая рекордсменка и неоднократная чемпионка страны в беге на 100 и 200 метров, а также по прыжкам в длину, призер XV и XVI Олимпийских игр, заслуженный мастер спорта СССР. В последние годы она руководила в Тбилиси школой высшего спортивного мастерства по легкой атлетике, преподавала в институте физической культуры.

Лучшего организатора спортивной работы нельзя было и придумать! Но ведь Н. П. Двалишвили приехала сюда самостоятельно, а не по направлению спортивных организаций. Бамовцам просто повезло, что жена их хозяйственного руководителя — столь опытный тренер. Но этот пример подтверждает и другое: на БАМ готовы ехать самые квалифицированные физкультурные кадры. Именно они и должны встать во главе физкультурного движения, руководить работой молодых специалистов, направляемых сюда по распределению из учебных заведений физической культуры.

Но вернемся в Нию. С приездом Надежды Павловны спортивная жизнь в поселке стала еще более организованной. Начальник «Грузстрой БАМа» во всеуслышание заявил: «Моя мечта — чтобы каждый бамовец стал разрядником по спорту». А Нугзар Миладзе, которого избрали секретарем партийной организации, говорит:

— Мы относимся к спорту так же серьезно, как и к чисто производственной деятельности. Надо представить себе, что такое таежный бамовский поселок, чтобы понять, сколь важен здесь спорт. И с точки зрения физической подготовки людей и для организации их досуга. Кругом — тайга. Возможности для культурного отдыха по

вполне понятным причинам ограничены. И на первом этапе строительства, когда положение именно таково, физическая культура становится еще более важным фактором духовного развития человека, чем в больших городах. Не развивать спорт на БАМе — это значит пренебрегать духовными запросами людей. А такая позиция не только противоречит всему существу советского образа жизни, но и может отрицательно сказаться на итогах производственной деятельности. Не организован досуг молодежи — упадет трудовая дисциплина и провалится тот самый план, в жертву которому принесены благоустроенный быт строителей, развитие спорта. Кстати, именно спорт в значительной мере помог нам утвердить в Ние добровольный «сухой закон». Спорт помог сплотить коллектив, сделать его дисциплинированным — за восемь месяцев существования поселка у нас не было ни одного случая нарушения общественного порядка.

Так рассуждают в Ние. В точности — как в Улькане.

И отнюдь не случайно специальный строительно-монтажный поезд «Грузстрой БАМ» досрочно, к 20 октября, завершил свой годовой план. А итоги производственной деятельности СМП № 571, расположенного в Улькане, еще более впечатляющи. Там годовую программу выполнили за 9 месяцев. В ноябре 1975 года, включившись в соревнование в честь XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза, строители Улькиана уже работали в счет марта 1976 года.

Кстати, по итогам первого полугодия 1975 года Улькан занял первое место среди строительных коллективов западного участка БАМа. Ульканцам было вручено переходящее Красное знамя Иркутского областного комитета КПСС, облсовпрофа и обкома ВЛКСМ. За тот же период СМП № 571 получил Красное знамя районного комитета партии и Красное знамя Министерства транспортного строительства СССР. Иными словами, когда подвели итоги социалистического соревнования за первое полугодие, выяснилось, что Улькан вышел вперед по всем показателям, поэтому все почетные знамена оказались здесь.

Спорт, как и следовало ожидать, стал здесь составной частью общей программы социально-культурного развития. Поселок прекрасно благоустроился. Построены отличная столовая на 150 мест, школа-десятилетка на 200 учащихся, склад ОРСа вместе с овощехранилищем, удобные магазины. Есть общежитие. Есть Дом связи и Дом быта. Есть даже очень уютное кафе, оформленное по эскизам студентов художественного вуза, которые приезжали в Улькан летом. Накануне первой годовщины основания поселка запустили энергопоезд на тысячу киловатт и тем самым окончательно решили «электрическую» проблему.

С самого начала все здесь делается основательно, прочно. Если стадион, так с прочными асфальтированными дорожками. Если

обелиск в честь первопроходцев, так из настоящего камня, а не из фанеры — Валентин Ураков лично занимался этим вопросом и вместе с друзьями сам устанавливал красную глыбу с помощью автокрана — в выходной день, на общественных началах, естественно. Если детская площадка (а таковая тоже есть в Улькане), так с хорошей выдумкой и «капитальными сооружениями».

Под этими «сооружениями» подразумевается, в частности, и почти настоящий мини-паровоз — самая любимая игрушка местных малышей. Комсомольцы как-то обнаружили в Юхте старый ржавый котел с трубой, и легкий на выдумку Ураков предложил превратить его в детский паровоз. К котлу приделали колеса, шатуны, покрасили по всем правилам и водрузили в центре детской площадки. Лучшую игрушку для детей транспортных строителей трудно придумать.

Производственный план у СМП № 571 и поддерживающих его механизированной и автомобильной колонн весьма напряженный.

В 1977-м ульканцы должны пропустить на своем участке первый поезд. Но уже сейчас они создали задел для того, чтобы открыть движение раньше срока.

И вполне закономерно, что именно эти передовики производства обратились ко всем строителям западного участка БАМа с предложением устроить конкурс на лучшее благоустройство поселка. Правда, их соперники утверждают: Улькан потому и предложил соревноваться в благоустройстве, что он поселок «культурный» и рассчитывает занять первое место. В этом, конечно, доля истины есть. Не только в развитии спортивной базы, но и в благоустройстве вообще Улькан не повторил тех ошибок, через какие прошли Звездный и Магистральный. Здесь бульдозеры не ломались сквозь тайгу напропалую, а аккуратно «нарезали» улицы и места для каждого дома. Такая работа требовала больше времени, чем сквозная расчистка леса, зато оставляла на территории будущего поселка естественные зеленые насаждения. Сразу был объявлен девиз: «Сохрани березку!» Буквально на каждом дереве, которое не попадало «под снос», висели красные ленточки, предупреждавшие бульдозеристов: «Не трогать!» И теперь Улькан может гордиться своим видом. Вековые сосны и березы украшают его. А что касается дополнительных трудозатрат на выборочную первоначальную расчистку тайги, то они, как уже говорилось, не помешали СМП № 571 выйти на первое место в трудовом соревновании.

Но именно они же обеспечили Улькану первое место и в соревновании по благоустройству. Предположения соперников подтвердились.

После первой летней спартакиады транспортных строителей ее победители торжествовали недолго. Воочию увидев «чудо» Улькана, ветераны БАМа из Звездного и Магистрального решили «поставить на место» вырвавшийся вперед самый молодой поселок. Спарта-

киада дала реальный толчок развитию спортивной базы на всем западном участке стройки: немедленно в других поселках стали строиться волейбольно-баскетбольные площадки с деревянным покрытием, легкоатлетические стадионы, спортзалы на базе металлических ангаров.

Теперь уже в Улькане говорят:

— Мы-то к спартакиаде кое-что все-таки наспех делали. А они теперь не спеша, основательно такое понастроят, что мы в хвосте окажемся.

И действительно, «угроза» такая существует. В Звездном и Магистральном спортсмены полны честолюбивых замыслов. При этом следует учесть, что теперь там и хозяйственные руководители в полной мере оценили значение физической культуры и спорта для повышения производительности труда, а потому стремятся насколько возможно помочь энтузиастам спорта.

Видимо, в скором времени «спортивное чудо» БАМа превратится в самый обыкновенный поселок на трассе железнодорожной магистрали. И здесь уже не будут проводить спартакиады целого участка стройки. Возможно, сами ульканцы не придут в восторг от такого поворота событий. Но если говорить о развитии физической культуры на БАМе в целом, то выравнивание «спортивного потенциала» во всех поселках, их подтягивание на уровень сегодняшнего Улькана и выше, несомненно, вызовет всеобщее одобрение.

А что касается самого Улькана, то, как бы ни сложились впоследствии его спортивная судьба — будет он первенствовать в спартакиадах или нет, — этот поселок все равно войдет в историю великой стройки как пионер по-настоящему массовой и организованной физической культуры, как зачинатель строительства в глухой тайге основательных, удобных, всепогодных комплексных спортивных сооружений.

## ПОИСКИ «ЗОЛОТЫХ САМОРОДКОВ»

Глава пятая, в которой автор поведает читателю о своей встрече с будущим чемпионом мира и попутно расскажет, где можно найти спортивные таланты.

Глубокой осенью в Тынде холодно. Мало снега и сильный ветер — это всегда холодно. По Алдано-Якутской магистрали непрерывной вереницей идут грузовики. Некоторые из них останавливаются на центральной площади около столовой: в ней обедают водители.

У машин крутится мальчишка лет восьми-девяти. Он трогает руками капоты и фары, что-то царапает деревянной палочкой на

грязных крыльях, иногда даже взбирается в кабину, с трудом дотягиваясь до дверных ручек.

Мальчика зовут Вова Никитин. Он уже вернулся из школы, быстро приготовил уроки, и теперь ему нечего делать. Мама и папа на работе. На полдня Вова стал беспризорным. Он любит машины и, оказывается, ежедневно приходит к столовой, чтобы потрогать их. Некоторые шоферы за это ругают. Другие приглашают прокатиться. Но мама и папа строго запретили кататься с чужими дядями. А Вова — мальчик дисциплинированный. Ему просто нечего делать.

— Вова, а хотел бы ты заниматься спортом?

Мальчишка смотрит с недоумением и сердито гнусавит:

— Хочу...

— А каким спортом ты хочешь заниматься?

Вове, вероятно, не очень понятны эти отвлеченные вопросы, и он старается потихоньку улизнуть, отвечая напоследок:

— Боксом.

— Подожди, а зачем тебе бокс? Чтобы драться с ребятами?

Мальчик замирает на месте, опять с недоумением смотрит на взрослого дядю, который, видимо, ровным счетом ничего в жизни не понимает, и вдруг очень серьезно произносит:

— Чтобы стать чемпионом мира.

По АЯМу по-прежнему тянутся грузовики. Некоторые из них принадлежат производственному объединению «Якутзолото». В этих краях добывают золото, причем встречаются и самородки. Но это только непосвященным кажется, будто самородки лежат где-нибудь в сопках и призывно сверкают на солнце, словно кольца в ювелирном магазине. Нет, самородки не сверкают. Бывали случаи, когда впереди идущий просто пинал их ногой, приняв за обычный темный камень. А шедший следом нагибался, брал в руки, очищал от грязи и только тогда видел, что перед ним золото.

Впрочем, этот достаточно банальный пример хорошо известен. Однако в Тынде, на подступах к этому богатому краю, он поневоле приходит на память, когда думаешь о развитии детского спорта. И дело даже не в том, что здешние мальчики и девочки чем-то отличаются от своих сверстников с Большой земли. Наверное, в среднем среди них ничуть не больше спортивных талантов, чем среди ребят из других мест. Однако положение на БАМе таково, что при определенных условиях вероятность проявления этих талантов здесь может оказаться несравненно более высокой, нежели в крупных городах.

Жилищно-бытовые условия на строительстве Байкало-Амурской магистрали быстро улучшаются. Все большее число бамовцев вызывают к себе семьи, а значит, все больше ребятишек появляется в поселках. Но снова стоит напомнить, что условия для их внешкольного времяпровождения весьма скудны. Только Улькан может похвастать своей детской площадкой, но и она полностью не решает

проблемы. Между тем мамы и папы целый день на работе. А бабушки и дедушки пока ехать в тайгу не рискуют, к тому же обеспечить жильем и пенсионное поколение пока не представляется возможным.

Родителям, конечно, хочется, чтобы их дети почаще ходили в ТЮЗы и всевозможные музеи, ездили на экскурсии, посещали Дворцы пионеров. Но в то же время родители — люди реальные: они понимают, что все это пока невозможно. Единственное, что они считают возможным и даже необходимым, — это развитие детского спорта. И тут они правы.

В Тынде мамы и папы настроены очень решительно. Они настойчиво требуют, чтобы дело поскорее сдвинулось с места. И со своей стороны готовы в лепешку разбиться, но обеспечить своего ребенка любым необходимым спортивным инвентарем — пусть даже присланным от родственников из Москвы или Харькова, Днепропетровска или Минска, а не купленным в местном магазине. Кстати, можно смело утверждать, что этот спортивный инвентарь во многих семьях уже припасен. Речь в первую очередь идет о фигурных коньках с ботинками.

Фигурное катание — страстная и великая мечта по меньшей мере половины тындинских родителей. Если бы создать детскую школу фигурного катания! Пусть на хозрасчете — мы готовы платить. И тренеры найдутся — уговорим переехать сюда знакомых фигуристов с Большой земли. Дайте только каток!

Но дать каток — значит построить спортивный зал. Ведь при 50-градусном морозе дети не могут заниматься спортом на открытом воздухе. Сказка начинается сначала.

Желание тындинских родителей приобщить своих детей к фигурному катанию — не просто дань моде. В районах БАМа имеются уникальные природные условия для занятий этим видом спорта — естественный лед держится с октября почти по июнь, то есть без применения дорогостоящих искусственных катков можно заниматься фигурным катанием по меньшей мере 8—9 месяцев в году — нормальный сезон даже для мастеров высокого класса. Если же присокупить к этим природным условиям условия, так сказать, психологические — исключительную, совершенно особую привлекательность спорта для бамовских детей, то получится, что родители переживают не зря. Их дети явно упускают возможность не только физически окрепнуть, но и даже — кто знает — стать мастерами спорта.

Действительно, в Тынде, например, практически нет факторов, которые могли бы отвлекать детей от упорных занятий фигурным катанием. Нет детских кинотеатров, нет уймы развлечений, заставляющих «разбрасываться» детей в больших городах. Появись здесь секция юных фигуристов, ребяташки увлеклись бы этим видом спорта преданно и фанатично. Для них такая секция стала бы све-

том в окошке, первой и истинной спортивной любовью. Наверное, ни один московский или ленинградский тренер даже не мечтает о такой массе неимоверно трудолюбивых, не пропускающих ни одной тренировки, упорных учеников, каких он в избытке приобрел бы в Тынде.

Но все это могло бы быть только при наличии спортивного зала. Геннадий Трушин говорит:

— «Локомотив» с удовольствием взялся бы за развитие детского спорта, особенно фигурного катания. И знаете, тренер ведь у нас уже есть — женщина, кандидат в мастера спорта, согласна проводить занятия на общественных началах практически в любое удобное для детей время. Не исключено, что мы уговорили бы ее перейти и на штатную работу тренера. Но снова все упирается в спортивный зал. Хотя бы самый простейший, неотапливаемый. Ведь если на открытом воздухе мороз примерно 30—35 градусов, то в помещении — не больше 20. А такая температура при наших условиях считается вполне нормальной для занятий на льду.

Существует, правда, одна техническая сложность: в Тынде может не хватить воды для заливки катков. Реки, как уже говорилось, промерзают до дна. Поэтому зимой весь поселок «сидит» на двух артезианских скважинах, которые из-за быстрого роста населения уже работают на пределе. И все же коллективными усилиями родителей — тоже на общественных началах — эту трудность можно преодолеть. Был бы спортзал!

Другое опасение, высказываемое некоторыми, состоит в следующем: из-за низкой температуры не удастся готовить хороший лед. Ведь специальных заливочных машин нет, а начнешь поливать из шланга — получатся сплошные бугры. Но и здесь родители берутся решить проблему. Некоторые с гордостью говорят: пойдите посмотрите, что у нас получается, — никаких бугров. И верно, внутри некоторых палисадников в Тынде можно увидеть малюсенькие пятячки, залитые ровным льдом. Наиболее активные мамы и папы самостоятельно готовят эти мини-катки для детей — ставят на санки ведро горячей воды, а в нижней части ведра делают отверстие, из которого кипяток постепенно льется на большую тряпку — она волочится за санками. Так удается сформировать вполне приемлемый лед. «При необходимости, — говорят эти родители, — мы возьмемся сделать по такому принципу машину для заливки настоящего катка. Был бы спортзал!»

В целом между родителями и «Локомотивом» в Тынде существует единодушие: надо поднимать детский спорт, и в том числе фигурное катание. После 1975 года, который с полным правом можно считать первым настоящим спортивным годом БАМа, повсеместно — и в Тынде тоже — интерес к физической культуре резко возрос. Даже те, кто поначалу скептически относился к ней и жалел выделить на внеплановые спортивные объекты лишний гвоздь, теперь мыслят

иначе. Вспомним, Трушин говорит: «Вижу зеленый!» Это значит, вот-вот появятся реальные возможности создать закрытый каток для юных фигуристов. В конце концов, на БАМе могут перенять опыт перекрытия хоккейных кортов недорогими деревянными крышами, как уже делается в некоторых северных городах, например в Салехарде и Хантымансийске.

И тогда возникнет насущная необходимость в квалифицированных тренерах по фигурному катанию. Да, тренеры здесь есть. Но ребяташки из Тынды мыслят по-своему: хочу быть чемпионом мира! И многие в поселке разделяют ту точку зрения, что если бы сюда на время приехал по-настоящему большой тренер, то через несколько лет он увез бы с собой такой мощный «выводок» юных фигуристов, который, возможно, смог бы прийти на смену нынешним советским чемпионам Европы и мира. Тында с удовольствием отпустила бы своих юных фигуристов в спортивные странствия и гордилась бы найденными в ней золотыми самородками.

Вот какие честолюбивые планы рождаются ныне на БАМе! Что ж, можно только порадоваться таким планам.

Но если от планов перейти к действительности, то выяснится, что и здесь, в реальной жизни, спортсмены БАМа не довольствуются традиционными для новостроек наиболее массовыми и в то же время наиболее простыми видами спорта. Они, как уже не раз подчеркивалось, во всем хотят быть пионерами. И похоже, что в некоторых случаях это им удастся. Например, именно на БАМе, в Тынде, сооружается первая в Амурской области горнолыжная трасса.

Горнолыжный спорт требует солидного материального обеспечения. Но это не остановило группу энтузиастов, которую возглавил заместитель управляющего трестом «Мостострой-10» Сергей Анатольевич Пекарский. В свое время он каждую зиму ездил в отпуск то на Чегет, в Приэльбрусье, то в Кировск, в Хибины, где созданы горнолыжные базы. По субботам и воскресеньям нередко бывал в Крылатском или в Туристе, где катаются с гор москвичи. И, перебравшись из столицы на БАМ, затосковал по горным лыжам. Тем более что все вокруг, казалось, специально было создано для этого вида спорта.

Не один Пекарский сразу подметил эту особенность окружающих Тынду сопок. Нашлись и другие любители горных лыж. И вот у энтузиастов родилась идея: построить трассу для скоростного спуска и слалома.

Если хоть один из хозяйственных руководителей — в данном случае Сергей Анатольевич Пекарский — загорелся созданием спортивной базы, значит, дело будет. Эта истина уже не раз подтверждалась на БАМе. И верно, еще летом прошлого года на свет появился квалифицированный проект горной трассы. В райкоме партии и в райисполкоме горнолыжников, конечно, полностью поддержали. Строить трассу решили во время субботников.

На первый субботник почти в полном составе пришли работники райкома комсомола и дорсовета «Локомотив», присоединившиеся к парням из мостоотрядов № 43 и 46. Необходимую технику выделил трест «Мостострой-10». Потом последовал второй субботник, К концу года трасса была, по существу, закончена. Оставалось решить еще одну важную проблему: устройство подъемника.

На БАМе много технических специалистов, и они без труда разработали примитивный подъемник с бесконечным тросом. Внизу — лебедка, в верхней точке трассы — оттяжной ролик. Трос безостановочно движется вверх и вниз, к нему можно прицепиться с помощью бугеля рычажного типа, который работает по принципу зажима троса перегибом. Вот и все. Под Благовещенском есть Крутая горка, где тренируются горнолыжники Амурской области. На этой горке нет даже такого простейшего подъемника — потому-то в этом виде спорта амурцы постоянно проигрывают соперникам. А в Тынде такой подъемник вот-вот появится.

Однако все здесь считают, что это лишь временное решение вопроса. И мечтают о настоящем бугельном подъемнике, который не под силу закупить Амурскому дорожному совету ДСО «Локомотив». Взоры любителей горных лыж обращены к центральным спортивным организациям: может быть, они помогут? Да, если говорить начистоту, то бугельный подъемник для строителей БАМа не предмет первой необходимости, как, скажем, спортивный зал. И это в Тынде прекрасно понимают. Но ведь на эту проблему можно взглянуть и иначе.

Байкало-Амурская магистраль призвана преобразить, ввести в народнохозяйственный оборот громадные пространства Сибири, расположенные в среднем на 500 километров севернее существующей Транссибирской магистрали. В районах БАМа появятся новейшие промышленные предприятия, современные города. И уже сегодня видно, что развернувшаяся здесь великая стройка пробуждает эти глухие в недавнем прошлом края. Но, кроме того, она вообще оказывает сильное положительное влияние на развитие тех административных территорий, которые пересекает. Бурятская АССР, Хабаровский край, Иркутская, Читинская и Амурская области — «хозяйева» БАМа — уже сейчас испытывают благотворное воздействие стройки. Она, конечно, добавила хлопот, но зато способствует развитию производительных сил, учит самой современной организации строительства. Опыт БАМа быстро становится достоянием тех, кто непосредственно со стройкой, казалось бы, и не связан, однако находится поблизости от нее.

И вместе с новинками техники, с новыми формами организации строительства БАМ принес новый уровень культуры. Дело совсем не в том, что кое-где на БАМе в силу суровых природных условий материальная база культуры еще слаба. Главное — те требования, какие предъявляют строители, их запросы, желания и даже мечты.

То есть главное — высокая культура, которую привезли с собой люди, приехавшие из Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова, Минска, Тбилиси и многих других крупнейших городов страны.

Все сказанное полностью применимо и к вопросам развития спорта. В столице Амурской области горнолыжников хороших не было, и, видимо, не скоро они там появятся. Ничего обидного в этом для амурцев нет — зато в области развиты другие виды спорта. А к горным лыжам просто нет вкуса. И соответственно базы для развития этого вида спорта.

Но вот приехавшие из Москвы строители БАМа хотят создать в Тынде горнолыжный центр. У них есть вкус к этому виду спорта. Есть огромное желание, есть и возможности приготовить тренировочные и спортивные трассы. Помочь в приобретении подъемника — это значит способствовать развитию горнолыжного спорта не только в самой Тынде, но и во всей Амурской области.

— Мы сразу начали бы проводить у себя первенства области по скоростному спуску, по слалому, — говорит Трушин. — А может, и не только области: трасса вполне обеспечит соревнования зонального масштаба. А там видно будет — вдруг и республиканские заполучим. Если же говорить о возможностях для тренировок, которые мы можем предоставить всем горнолыжникам Амурской области, то это само собой разумеется. Примерно через год, когда мы без труда будем размещать в Тынде приезжающих спортсменов, — милости просим всех! Тренируйтесь на здоровье.

И тут самое время оговориться, что не только в Тынде строители БАМа решили всерьез заняться горнолыжным спортом. Такая же идея родилась и в грузинской Ние.

Любопытно, ребята из Грузии пришли к выводу, что места, по которым протекает Ния, удивительно напоминают Боржомское ущелье. В связи с этим секретарь комитета комсомола Автандил Ломадзе, родившийся и выросший в Боржоми, торжественно поклялся, что горнолыжная трасса на Ние в конечном итоге ни в чем не будет уступать трассам знаменитого Бакуриани.

Итак, уже сегодня начинает проявляться тенденция создания в районах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали специализированных спортивных центров, зарождения таких видов спорта, какие до бамовской эпопеи практически не развивались в Восточной Сибири. Хотя условия для них здесь прекрасные. Именно сегодня решается вопрос: охладить пыл спортивных мечтателей с БАМа или поддержать их начинания? Думается, что ответ на этот вопрос будет однозначным: любители фигурного катания и горных лыж получат возможность проявить себя.

Снова хочется подчеркнуть, что дело это не простое и порой дорогостоящее, особенно когда речь идет о горных лыжах. Вдобавок встает проблема обеспечения сложным спортивным инвентарем — снаряжение горнолыжника не так-то просто и приобрести и в централь-

ных районах страны, а на БАМе его и вовсе не видывали. Так что трудностей в этом деле немало, и они носят объективный характер. Но если судить по тому вниманию, какое оказывает страна великой стройке, по той первоклассной технике, какую шлют строителям магистрали, то можно прийти к выводу, что и в горнолыжном спорте бамовцам окажут помощь.

Все сопки вокруг Тынды — безымянные. Географических названий у них нет. Зато есть названия, которые придумали сами строители. Та высокая сопка, что теперь сверху донизу прорезана широкой просекой для горнолыжной трассы, называется «Сопкой 46-го Мостоотряда». Она прямо напротив поселка этого отряда.

С этой сопки хорошо видно все, что творится в Тынде и ее окрестностях. Слева — десятки железнодорожных путей будущей станции, на которые уже сейчас прибывают эшелоны с оборудованием. Справа — четкие нити стальных путей, уходящих к Беркакиту, на север. Если же встать лицом к горнолыжной трассе, то увидишь саму Тынду — новый город на карте нашей страны. Увидишь непрерывное муравьиное движение автомашин, девятиэтажные «небоскребы» на фоне старых маленьких домишек, убегающий за другие сопки АЯМ.

Где-то там, на АЯМе, около столовой, которую с сопки и не разглядишь, топчется маленький мальчик Вова Никитин. Мальчик, который хочет заняться боксом, чтобы стать чемпионом мира. Быть может, когда в Тынде появится каток для фигуристов, Вова передумает и захочет стать на коньки? Зачем? Конечно, все с той же целью — чтобы быть чемпионом мира. Но, возможно, коньки все-таки не для него. Возможно, он увлечется горными лыжами — когда полностью войдет в строй трасса стремительных спусков, оборудованная настоящим подъемником. И если ему не удастся стать чемпионом мира, то уж чемпионом своей Амурской области он стать сможет.

Впрочем, почему только фигурное катание и горные лыжи? Если мальчики мечтают заниматься боксом, то почему бы не создать для них боксерскую секцию? И, наконец, как говорится, сам бог велел организовать для бамовских детей занятия лыжным спортом — условия-то для него благодатные. Конечно, не так-то просто все сделать сразу. Но на данном этапе обживания в тайге необходимо четко сформулировать саму задачу развития детского спорта: взять курс на создание ДСШ с различными отделениями. В конечном итоге неважно, вырастут из бамовских детей чемпионы мира или нет. Развитие массового детского спорта в условиях таежной стройки — это одно из самых главных средств организации досуга детей.

Сын строителей Байкало-Амурской магистрали Вова Никитин и тысячи его сверстников очень хотят заниматься спортом. Это их высокая детская мечта. И взрослые не имеют права разрушать эту мечту — они должны сделать все, чтобы первое поколение коренных бамовцев выросло крепким и сильным — под стать их родителям,

## КОНКУРС ПРОЕКТОВ

Глава шестая, в которой автор попытается дать обзор архитектурных проектов сооружений для БАМа, но не сделает никаких выводов, предоставив право на это специалистам

Пока в таежных поселках мечтали о настоящих спортивных залах и старались приспособить под них металлические складские ангары, архитекторы упорно работали над проектами, воплощающими мечту бамовцев. Некоторые из этих проектов весьма оригинальны, практически готовы, и дело теперь лишь за промышленностью, которая должна наладить серийное производство спортивных залов.

Впрочем, начнем по порядку и снова вспомним о специфике стройки: пока что спортзалы должны быть сооружениями временными. И мало того — мобильными. Это значит: спортзал можно быстро собрать, пользоваться им некоторое время, а затем разобрать и перевезти в другое место — вслед за строителями.

Но спортзал размером, скажем,  $12 \times 24$  метра — это не палатка. К том же он должен быть теплым и достаточно прочным — во всяком случае, необходимо учитывать, что в нем будут заниматься штангисты, которые привыкли бросать штангу на помост с высоты своего роста. И в нем должны быть предусмотрены раздевалки, душевые. А также места для зрителей. И, конечно, в нем должен быть высокий потолок — минимум два нормальных этажа.

А теперь прибавьте ко всему этому еще целый ряд требований: спортивный зал при необходимости обязан превращаться в зрительный зал кинотеатра или клуба на 300 человек минимум. Это значит — в нем нужно установить стулья. 300 стульев. И дело даже не в том, что поставить эти стулья — довольно трудоемкая работа. Важнее вопрос: как и куда их убирать? Этот вопрос вырастает до гигантских размеров, когда знакомишься с категорическим требованием архитектурно-планировочных норм — стулья в кинотеатрах обязательно должны быть прочно прикреплены к полу. Выходит, их надо убирать вместе с полом? Именно так — другого выхода нет.

Но как же тогда быть с мобильностью — со сборно-разборностью? Неужели можно создать теплое, прочное, двухэтажное, с подсобными помещениями, с двойным полом сооружение, которое было бы мобильным?

Прежде чем ответить на этот вопрос — еще одно требование к такому сооружению: оно будет монтироваться в зоне вечной мерзлоты.

Сегодня, когда проект спортивного зала, отвечающего совокупности этих условий, готов и одобрен, все выглядит удивительно простым. А пока вчитываешься в изложенное выше проектное задание, которое получили архитекторы института «Союзспортпроект», кажется, что перед ними была поставлена неразрешимая задача.

Но, как ни странно, главная трудность для архитекторов состояла не в сочетании «убирающийся пол — мобильность», а в совмещении «мобильность — вечная мерзлота». Вообще говоря, строительство на вечной мерзлоте в нашей стране освоено давно. Тысячи отличных домов в Норильске, в Якутске и других заполярных городах стоят уже десятки лет, и ничего им не делается. Все они — на сваях, с так называемым вентилируемым фундаментом. Это значит, что тепло дома не разрушает слоя вечной мерзлоты и здание не дает осадки.

Но если основательное сооружение, подобное вышеописанному спортзалу, поставить на сваи, то условие мобильности будет резко нарушено. Такой зал уже не соберешь-разберешь, вдобавок забивка свай — дело долгое и дорогое, не укладываемое в смету временных сооружений, требующее специальных механизмов.

Нет, сваи категорически отпадают. Как же тогда быть?

И вот рождается проект, удивительно созвучный самой Байкало-Амурской магистрали: спортзал на колесах! Видимо, тема проектного задания и предназначение будущего спортсооружения как бы сами подтолкнули архитекторов к принципиально новому подходу, основанному на железнодорожной специфике.

Архитекторы вспомнили о распространенных в нашей стране агитпоездах. Ведь это — вагон-клуб, который непрерывно находится в пути. Спортзалу придется переезжать изредка, поэтому нет нужды ограничивать его габаритами железнодорожной колеи. Давайте разведем рельсы гораздо шире, установим их на расстоянии, предположим, 12 метров друг от друга. А все остальное оставим как в агитпоезде: построим над этими рельсами неподвижный спортивный «вагон». Так была побеждена вечная мерзлота, создан вентилируемый «фундамент» без свай.

Поиски остальных конструктивных решений были делом архитектурной техники, хотя, конечно же, и здесь понадобилась выдумка. В частности, как снизить расход тепла на обогрев здания? Для этого было решено спортивную площадку заключить внутрь подсобных помещений, сделать их по периметру зала. Эти помещения устроены в два этажа, а вход в них — с балкона, также опоясывающего зал. На балконе могут находиться болельщики.

Принципиально важным вопросом был выбор строительного материала. Вернее сказать, с самого начала стало ясно, что им может быть только дерево — сооружение-то временное. Но вот какое дерево? Срубленное в тайге? Конечно, спортзал можно сделать и из толстых бревен — только поди его потом собери-разбери да перевези в другое место. Придется все-таки бросать и превращать в складское помещение. Сруб очень невыгоден. Но что же тогда?

— Типовые деревянные конструкции, изготавливаемые промышленным способом на любом ДОКе — деревообрабатывающем комбинате, — отвечают архитекторы.

Слово «конструкция» несколько пугает. Но за ним в данном случае скрывается очень простая вещь. Представьте себе прямоугольную раму из деревянных брусков, которая сверху и снизу обклеена толстой фанерой, — вот и вся конструкция. Это самая обычная комнатная дверь, какую встретишь сейчас в любой квартире. Только для спортзала эти «двери» надо делать чуть покрупнее.

Все эти конструкции, а попросту деревянные панели, унифицированы, то есть одинаковы. Бери любую наугад и монтируй здание. Лишь для перекрытий надо выбирать особые — с внутренними ребрами прочности. Все панели длинные и узкие, иными словами, они удобны для перевозки и в железнодорожном вагоне, и в грузовике.

Во всех крупных городах Советского Союза есть ДОКи, которые производят подобные панели, только иных размеров. Если хотя бы один ДОК возьмется выпускать панели, нужные для бамовских спортзалов, всю трассу можно будет очень быстро обеспечить спортооружениями. Ведь при индустриальном производстве срок изготовления панелей для каждого зала — всего 12 дней. Везти дольше!

Напрашивается вопрос: в чем же дело? Почему до сих пор еще нет таких спортзалов?

Отчасти в этом виноваты сами транспортные строители. То проектное задание, о котором говорилось вначале, появилось на свет не сразу, а по частям. Сначала заказчик, «Главбамстрой», попросил сделать проект спортивного зала. Через некоторое время выяснилось, что спортзал в чистом виде не нужен — надо, чтобы его можно было использовать для зрелищных мероприятий. Спустя еще время в результате довольно длительных и острых дебатов заказчик пришел к выводу, что спортзал не нужен вообще, — необходимо клубное здание, которое можно приспособлять под занятия спортом. Но исполнитель, «Союзспортпроект», такими зданиями не занимается — есть специальные проектные институты, работающие по профилю сооружений общекультурного назначения. Тем не менее дело продолжил именно «Союзспортпроект», в результате чего в будущем здании спортсмены все-таки не будут обделены вниманием. Но на этих «качелях» было упущено время: вместо 1 сентября 1975 года, как предполагалось, проект оказался готов лишь к Новому году.

Но затем встала проблема размещения заказов на деревообрабатывающих предприятиях. У каждого из них свой план, составленный ранее, и никто не хотел проводить переоснастку оборудования на новые типоразмеры. И все же для пессимизма нет оснований. Дело в том, что материал, избранный проектировщиками, — один из самых перспективных. В документе «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976 — 1980 годы», принятом XXV съездом Коммунистической партии Советского Союза, сказано, что заводское изготовление деревянных клееных конструкций за этот пе-

риод должно увеличиться примерно в 6 (!) раз. Такой значительный прирост продукции ДОКов в самом скором времени, несомненно, обеспечит и потребности бамовцев в панелях для спортивных залов.

Кстати, эти пустотелые панели можно заполнять пенополистеролом, минеральной ватой или каким-либо другим дешевым утеплителем, что сэкономит энергию для отопления спортзалов зимой.

Остается еще добавить, что стоимость такого спортивного зала, к сожалению, не так уж мала — 100 тысяч рублей. Но удорожание произошло в первую очередь из-за того, что архитекторам пришлось делать «и не курицу и не птицу» — и не спортзал и не клуб (возможно, не клуб и не спортзал — не будем спорить, кто курица). А совмещение целевых задач всегда ставит дополнительные трудности. Комбайн сложнее, дороже и в какой-то мере хуже, чем специализированная машина, — это закон техники. Сохраняется он и в строительстве.

Но в то же время, если судить с точки зрения «Главбамстроя», клуб-спортзал все-таки значительно экономнее, чем два отдельных сооружения. И в этом, конечно, есть свой резон. Вдобавок сроки строительства такого единого комплекса могут быть очень сжатыми, что также имеет немалое значение.

Спортзал для БАМа, о котором шла речь, пока не имеет специального названия. Известно лишь, что он спроектирован в мастерской «Союзспортпроекта», возглавляемой А. А. Андреевым, а идея поставить зал на колеса и рельсы принадлежит главному инженеру этой мастерской Л. К. Васильеву. Но еще до них другой архитектор, бывший работник того же «Союзспортпроекта», а ныне пенсионер, — В. С. Белявский также внес рационализаторское предложение строить спортивные залы для БАМа из деревянных панелей заводского изготовления.

Свой проект Белявский показал в отделе спортивной и оборонно-массовой работы ЦК ВЛКСМ, где его идея нашла понимание. Действительно, проект выглядел привлекательным: собрать такой спортзал можно было бы за неделю, а его стоимость при размерах 20 × × 30 метров равнялась всего лишь 18 тысячам рублей. Архипростое архитектурное сооружение! К тому же проект уже прошел испытание — в одном из подмосковных колхозов по нему построен ангар для хранения крупногабаритной сельскохозяйственной техники.

Но подмосковный совхоз — это одно, а БАМ — другое. Поэтому проект Белявского нуждается в серьезной доработке, в приспособлении к природным особенностям Восточной Сибири. ЦК ВЛКСМ немедленно обратился к целому ряду высших учебных заведений страны строительного профиля с предложением взяться за детальную разработку проекта спортзала для БАМа на основе рационализаторского предложения Белявского. Первым на призыв откликнулось студенческое проектно-конструкторское бюро Московского инженерно-строительного института.

Кафедра деревянных конструкций МИСИ даже оформила требуемый проект в качестве курсового задания своим студентам. Таким образом, сразу несколько десятков молодых проектировщиков включились в эту работу, и возможности выбора вариантов значительно расширились, что позволяет надеяться на успех.

Наконец, стало известно, что свой оригинальный проект зрелищно-спортивного зала предложили и сами бамовцы. Его еще предстоит рассмотреть специалистам. Его основа — зал сборно-разборного арочного типа. Он несколько приподнят бревенчатыми стенами, поэтому при демонстрации кинофильмов здесь можно использовать широкоэкранный аппаратуру. Строительный материал сооружения — рубленый брус, а его сметная стоимость не будет превышать 100 тысяч рублей. Деньги, вообще говоря, не маленькие. И, согласно существующей инструкции, разрешающей строителям трассы возводить лишь временные сооружения, Стройбанк СССР может наложить запрет на создание такого сооружения.

Но, как писала газета «Правда», применительно к условиям Байкало-Амурской железнодорожной магистрали такая инструкция, безусловно, устарела. И, как разъяснили корреспонденту «Правды» в Министерстве путей сообщения, многое зависит от инициативы и настойчивости местных органов. Будет проявлена инициатива — ее всегда охотно поддержат.

Кстати, вышеупомянутый проект родился на байкальском мысе Курлы — там, где осенью 1974 года в походных условиях показывали фильм «Все мужчины на одно лицо». С тех пор маленький поселок тоннельщиков неузнаваемо изменился. 2 ноября 1975 года там состоялись первые выборы в поселковый Совет. Около 3 тысяч человек живут ныне на мысе Курлы. Но в письмах, идущих отсюда в другие пункты страны, уже стоит обратный адрес — «Северобайкальск». Так будет называться город, который вырастает в точке соприкосновения Байкало-Амурской магистрали с озером Байкал. Генеральный план застройки и детальной планировки этого города в конце прошлого года утвержден Советом Министров Бурятской АССР.

Все строительные подразделения, расквартированные на мысе Курлы, объединяет новосозданный трест «Главленинградбамстрой». Ему предстоит возводить первый город на Байкале. Город, где почетное место займут и спортивные сооружения. Уже не временные, которые пока что предлагают строители, обосновавшиеся на мысе Курлы, а постоянные. Какими они будут, сейчас сказать трудно. Однако многие архитекторы считают, что при составлении их проектов необходимо как можно более полно учитывать природные особенности трассы новой железнодорожной магистрали.

Дело в том, что, несмотря на суровый климат и длительность снежно-ледяного покрова, этот край обладает одной прекрасной особенностью — он очень солнечный. Если в знаменитой на этот счет Грузии средняя продолжительность солнечного сияния в сутки рав-

на 5,5 часа, то в местах строительства БАМа она достигает 6,6 часа. Возможно, именно поэтому здесь столь буйная природа — где солнце, там и жизнь. Эту особенность Восточной Сибири и предлагают использовать некоторые архитекторы: спортивные залы в районах БАМа должны быть с громадными окнами, через которые будет литься солнечный свет. Правда, это неизбежно повлечет за собой необходимость в дополнительном отоплении. Но в том-то и состоит задача зодчих, говорят приверженцы идеи «стеклянных стен», чтобы найти наиболее экономичный вариант, сочетающий в себе максимальное использование естественного освещения и минимально необходимые затраты тепла для обогрева зданий.

Но есть и иная точка зрения. Главный инженер «Союзспортпроекта» Г. М. Хорин листает солидный каталог уже разработанных типовых проектов спортсооружений и говорит:

— В будущем трасса Байкало-Амурской железнодорожной магистрали превратится в один из обычных районов Советского Союза. И, видимо, нет особой нужды «изобретать велосипед»: есть немало хороших проектов, которые с успехом можно осуществлять и в новых восточно-сибирских городах. Некоторые из них нуждаются в определенной доработке — с учетом местных условий. А другие полностью подходят к специфике БАМа.

Хорин открывает одну из страниц каталога:

— Вот, пожалуйста, один из таких проектов. — Читает: — «Проект предназначен для строительства в условиях первой строительноклиматологической зоны с наличием в основании зданий вечномерзлых грунтов. Принят для расчетной температуры наружного воздуха минус 45—60 градусов». — Хорин показывает чертеж и комментирует: — Это как раз то, что нужно. Спортивный зал размером 30×18 метров. Стоимость этого капитального сооружения всего 150 тысяч рублей. Монтируется из самых элементарных железобетонных конструкций. Есть, кстати, небольшие спортзалы, которые стоят и того дешевле — всего по 100 тысяч рублей. Из кирпича или железобетона.

Что ж, точка зрения, которая тоже имеет право на жизнь. Во всяком случае, прислушаться к ней стоит.

Кстати, главный инженер «Союзспортпроекта», полистав все тот же каталог, без труда нашел в нем типовые проекты и временных спортивных залов, вполне отвечающих специфике Байкало-Амурской магистрали. Например, такой: размер 18×24 метра, стены брусчатые, область применения — районы с расчетной температурой наружного воздуха до минус 40 градусов, стоимость 66 тысяч рублей.

— Вы скажете, что в таком спортзале будет холодно при минус 50? — спрашивает Хорин. И, получив утвердительный ответ, разъясняет: — Да, будет холодно. Но уж никак не холоднее, чем в металлических ангарах, о которых сейчас мечтают на БАМе и в которых хотя и занимаются фигурным катанием, хоккеем. А построить такой

спортзал можно, кстати, не только из бруса — сравнительно дорогого материала, но также из обычных бревен.

И опять трудно возразить главному инженеру «Союзспортпроекта». Может быть, действительно имеет смысл воспользоваться уже готовым типовым проектом? Или о существовании таких проектов бамовцам просто-напросто неизвестно, как не знали они о сборно-разборных открытых бассейнах ОСВОДа?

Вариант, при котором строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали началось сразу во многих местах, — единственно возможный при тех сжатых сроках, какие отведены на ее сооружение. Но этот вариант очень сложен с организационной точки зрения: надо одновременно и своевременно питать грузами и техникой десятки точек, удаленных друг от друга на огромные расстояния. Надпись на конверте или на контейнере «КамАЗ» гарантирует, что письмо или груз придут точно по адресу. Надпись «БАМ» равносильна хрестоматийному чеховскому «на деревню дедушке», поскольку БАМ простирается от берегов Лены до берегов Амура. Впрочем, главная проблема снабжения (в широком смысле этого понятия) заключается все же не в вопросе «куда?», а в вопросе «когда?». Несмотря на грандиозные размеры стройки, в целом она остается очень «тонкой», чувствительной к любым, даже незначительным, отклонениям от согласованного графика. Требуется четкая координация действий самых разных организаций. На первый план выдвигается проблема точного экономического расчета.

Уже не раз мы говорили, что закономерности великой стройки в целом распространяются и на вопросы развития в коллективах бамовцев физической культуры и спорта. Как строить, что строить и где строить спортивные залы — верный ответ на эти вопросы может быть получен лишь при комплексном подходе к ним. Это не значит, что все города и поселки БАМа надо унифицировать, повсюду создавать одинаковые спортсооружения. И все-таки общие закономерности должны быть определены четко и ясно.

Впрочем, это уже задача специалистов.

## ДАЛЕКО ОТ БАМа

Глава седьмая, последняя, в которой будет рассказано о том, что делают для развития физической культуры и спорта на БАМе руководящие комсомольские и спортивные организации

В сентябре 1974-го тогдашний комсорг Магистрального Владимира Цветков собирался писать письмо в газету «Советский спорт» с жалобой на то, что в гости к бамовцам практически не заглядывают знаменитые спортсмены. Сегодня этой проблемы больше в принципе не существует. Можно даже сказать так: бамовцы теперь имеют

гораздо больше возможностей встретиться с мировыми и олимпийскими чемпионами, чем молодежь многих давно сложившихся городов. И это справедливо — ведь пока лишь в одной Тынде есть станция «Орбита», позволяющая по телевидению следить за спортивными соревнованиями крупного масштаба. Молодежь других поселков, приехавшая в тайгу по комсомольским путевкам, практически оторвана от большого спорта.

В тайгу зачастили спортивные бригады, составленные из самых знаменитых чемпионов. Борис Лагутин и Руфат Рискиев, Альберт Шестернев и Анатолий Засыпко и многие, многие другие — всех не перечислишь. При этом гости не просто выступают перед молодежью с рассказами о спорте, о своей жизни, но и практически помогают бамовцам налаживать физкультурную работу. Традиционными стали показательные выступления спортсменов перед строителями — до сих пор в Улькане с восторгом вспоминают о спарринг-боях, которые провели на деревянной волейбольной площадке лучшие боксеры страны Сергей Высоцкий, Андрей Климанов, Николай Савченко. Кстати, эти же спортсмены с инструментами в руках помогали ульканцам и строить их знаменитую площадку с настилом.

Поездки известных спортсменов к строителям БАМа — лишь малая толика той огромной работы по развитию физической культуры на стройке, которую развернули ЦК ВЛКСМ, Спорткомитеты СССР и РСФСР, Всесоюзный совет ДСО профсоюзов, общество «Локомотив». Просто в этом небольшом примере отчетливо отражаются общие сдвиги, происшедшие в организации спорта на БАМе.

Бамовцы, осенью 1974 года недоумевавшие, почему их забыли и обошли спортивным вниманием, еще не знали, что в августе того же года Спорткомитет СССР совместно с Секретариатом ЦК ВЛКСМ, Президиумом ВС ДСО профсоюзов и Спорткомитетом РСФСР подготовили постановление, которое как раз и определило конкретные задачи развития физической культуры на БАМе. Это постановление, вступившее в силу с 1 ноября 1974 года, называлось: «Об участии комсомольских и физкультурных организаций в развертывании массовой физкультурно-оздоровительной и спортивной работы среди строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Оно создало прочную основу для всех последующих действий.

Первым из этих действий было создание Всесоюзного штаба по организации контроля и реализации намеченных постановлением мероприятий. Главная цель создания штаба — скоординировать усилия всех, кто призван содействовать развитию физической культуры на БАМе. В состав штаба вошли представители организаций, подписавших постановление. Возглавил его заместитель председателя Спорткомитета СССР Виктор Андреевич Ивонин. Таким образом, был создан постоянно действующий авторитетный орган, который может оперативно и компетентно рассматривать вопросы спорта на БАМе.

За время своего существования штаб рассмотрел множество таких вопросов. Они касались обеспечения бамовских коллективов спортивным инвентарем и учебной документацией, методической литературой и кадрами физкультурных работников. В повестке дня заседаний штаба стояли проблемы организации социалистического соревнования среди строителей, проведения массовых соревнований по сдаче норм ГТО, проектирования спортивных сооружений и многие другие. Штаб планирует теоретические семинары по вопросам физкультурно-оздоровительной и спортивной работы применительно к условиям стройки. Некоторые из таких семинаров уже состоялись (например, в Иркутской области), другие — в стадии подготовки. Именно по решению штаба институт «Союзспортпроект» разработал проект городка ГТО с простейшими сооружениями для бега, метания гранаты и прыжков, а также с гимнастической площадкой, помостом для штанги, тиром для стрельбы на дистанции 50 метров и необходимыми вспомогательными сооружениями. Кроме того, по заданию штаба Главное управление физического воспитания населения и отдел спортивной и оборонно-массовой работы ЦК ВЛКСМ организовали разработку трех вариантов проектов комплексных спортплощадок на деревянном настиле для строителей БАМа.

Эти проекты были подготовлены Харьковским общественным конструкторским бюро, рассмотрены экспертной комиссией и одобрены Министерством транспортного строительства СССР. Первую такую площадку было решено построить в Звездном, и для руководства ее сооружением на БАМ выехал руководитель проекта П. В. Воловник. Когда в Улькане начали переживать, что соседние поселки обгонят их по качеству спортплощадок, то в первую очередь имелась в виду именно эта экспериментальная площадка в Звездном, которая строилась под наблюдением опытного специалиста из Харькова.

Всесоюзный штаб по БАМу принял меры и к тому, чтобы поскорее обеспечить строителей магистрали спортивным инвентарем. Только Всесоюзный совет ДСО профсоюзов выделил 300 тысяч рублей на приобретение спортивного инвентаря для коллективов физической культуры БАМа. Кроме того, Главспортпром за счет средств «Спортлото» направил на стройку комплекты спортивной формы, инвентаря и оборудования на общую сумму 82 тысячи рублей. Значительные средства выделены на эти цели и местными спортивными и профсоюзными организациями, а также шефами, которых у бамовцев немало. При этом надо иметь в виду, что ни одна спортивная бригада, побывавшая на БАМе, не приезжала туда с пустыми руками: все они обязательно привозили в дар строителям комплекты спортивного инвентаря.

Кстати, о шефах, о которых мы упомянули лишь вскользь. Шефов у бамовцев действительно много. Еще в июле 1974 года ЦК ВЛКСМ, Спорткомитет СССР и ВС ДСО профсоюзов приняли постановление о шефстве институтов, техникумов физкультуры и сборных команд СССР над Всесоюзными ударными комсомольскими

стройками. Учитывая специфику стройки, было решено, что над БАМом будет шефствовать сборная СССР по боксу — этот мужественный вид спорта сродни мужеству первопроходцев. Потому-то на Западном и Центральном участках БАМа побывала боксерская сборная страны почти в полном своем составе.

А из институтов физической культуры за БАМом закреплен Хабаровский. Уже несколько раз его студенты выезжали на стройку с показательными выступлениями, некоторые были там и на педагогической практике, помогая в организации физкультурной работы и сдаче норм комплекса ГТО. Было бы целесообразно, чтобы эта педагогическая практика проводилась именно в тех коллективах физической культуры, куда будут направлены по распределению молодые специалисты. Такая форма сотрудничества учебных заведений и стройки весьма перспективна и принесла бы большую пользу.

Над отдельными бамовскими организациями шефствуют и коллективы всех железных дорог страны. Это шефство, естественно, всеобъемлюще. Включает оно в себя и помощь по организации физической культуры, которую координирует Центральный совет ДСО «Локомотив». Кстати, еще летом 1974 года на Западном и Центральном участках БАМа побывала бригада «Локомотива» во главе с председателем ЦС общества Е. И. Соломатиним. Несколько позже ЦС ДСО «Локомотив» совместно с Всесоюзным научно-исследовательским институтом физической культуры разработали подробнейшие методические рекомендации по организации физкультурно-спортивной работы в условиях строительства БАМа. Пользуясь этими рекомендациями, молодые и малоопытные спортработники БАМа могут быстро овладеть знаниями, необходимыми для налаживания массовой физкультурной работы.

Осенью 1976 года впервые подведены итоги социалистического соревнования на лучшую постановку спортивно-массовой и оздоровительной работы на БАМе. Положение об этом соцсоревновании разработано в отделе спортивной и оборонно-массовой работы ЦК ВЛКСМ. Оно делится на три части: чтобы уравнивать возможности борьбы за первенство, отдельные призы установлены для мощных строительных организаций — трестов и управлений, для мелких — строительно-монтажных поездов и участков, а также для комсомольско-молодежных коллективов. Победителю первой группы будет вручаться переходящее Красное знамя, второй группы — приз имени Юрия Гагарина, третьей — 10 призов олимпийских чемпионов. Итоги соцсоревнования будут подводиться ежегодно в День рождения ленинского комсомола — 29 октября. При этом победителей будут определять сами бамовцы, штаб ЦК ВЛКСМ на БАМе.

В начале 1976 года на строительство Байкало-Амурской магистрали выехала бригада Спорткомитета СССР во главе с начальником Всесоюзного спортивного штаба по БАМу, заместителем председа-

теля Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР В. А. Ивониным. Члены бригады побывали на всех участках строящейся магистрали — от Лены до Амура. Они познакомились с деятельностью коллективов физкультуры, изучали предложения бамовцев, рожденные практикой необычной стройки, помогали налаживать спортивную работу в таежных поселках.

А потом в Братск со всей зоны БАМа на представительное совещание с участием бригады Спорткомитета СССР съехались председатели территориальных спорткомитетов и дорожных советов «Локомотива». Совещание обсудило широкий круг организационных проблем. Участники дискуссии советовались, делились опытом, высказывали свои претензии и предложения.

Все проблемы, поднятые на совещании в Братске, потом были рассмотрены на специальном заседании Всесоюзного спортивного штаба по БАМу в Москве. Принятые штабом решения способствовали дальнейшему налаживанию физкультурной и спортивной работы среди строителей Байкало-Амурской магистрали.

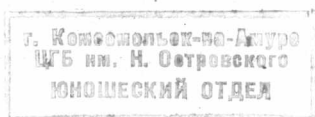
Стремительность великой стройки такова, что все, написанное о ней сегодня, завтра становится устаревшим. Даже ежемесячные журналы не в силах поспеть за темпами бамовцев. И это не мудрено. Например, мост через Лену был сдан строителями на год и восемь месяцев раньше, чем предусматривалось графиком. 64 километра стальных путей от Усть-Кута до Звездного были уложены уже к концу 1975 года. А в целом строители обязались пустить поезда по всему западному участку БАМа на год раньше срока.

Сейчас темпы наращивания спортивно-массовой и оздоровительной работы на стройке вплотную приблизились к темпам основных работ. Каждый день приносит известия: создан новый коллектив физкультуры, проведены еще одни соревнования, построена еще одна спортивная площадка. БАМ строят сильные, мужественные люди, которые все активнее дружат со спортом, помогающим в их трудной и напряженной работе.

Сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали — одна из важных строек десятой пятилетки. Великая всенародная стройка продолжает набирать размах. И скоро вместе с известиями о досрочно сданных строителями мостах и километрах стальной магистрали мы начнем все чаще читать сообщения о спортивных успехах бамовцев, узнаем имена первых чемпионов БАМа.

«Вижу зеленый!» — эта фраза сейчас стала девизом спорта на Байкало-Амурской магистрали. А раз на пути зеленый свет, значит, путь вперед открыт.

Можно набирать скорости!



## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Хроника одного дня . . . . .        | 3  |
| Что такое БАМ? . . . . .            | 30 |
| Шумный перекресток . . . . .        | 36 |
| «Спортивное чудо» БАМа . . . . .    | 47 |
| Поиски золотых самородков . . . . . | 62 |
| Конкурс проектов . . . . .          | 70 |
| Далеко от БАМа . . . . .            | 76 |

Анатолий Самуилович Салуцкий

### БАМ строят сильные

Заведующая редакцией З. В. Дворцева  
Редактор Т. А. Нечистик  
Художник Ю. Н. Маркаров  
Художественный редактор Б. Л. Резников  
Технический редактор Л. В. Туркова  
Корректор Л. В. Чернова

А08703. Сдано в производство 15/IV 1976 г. Подписано к печати 16/XI 1976 г. Бумага тип. № 2. Ф-т 84X108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Печ. л. 2,5. Усл. п. л. 4,2. Уч.-изд. л. 5,45. Тираж 30 000 экз. Изд. № 5436. Цена 17 коп. Зак. 440.

Ордена «Знак Почета» издательство «Физкультура и спорт» Государственного комитета Совета Министров СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 103006, Москва, К-6, Каляевская ул., 27.

Ярославский полиграфкомбинат Союзполиграфпрома при Государственном комитете Совета Министров СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 150014, Ярославль, ул. Свободы, 97.

Цена 17 коп.

