# Хранители ночной горы

*После этой встречи в душе осталось странное послевкусие: восторг и умиротворение одновременно. Восторг от увиденного в ту ночь космоса на вершине горы - ощущения острее, чем после похода на сеанс 5D фильма. Умиротворение от этого особенного мужского спокойствия – только настоящие мужчины могут так четко, размеренно выполнять работу, которая другим не под силу. О хранителях ночной горы «без страха и упрека», рейнджерах Сектора Е наш материал*.

 Первый на склоне

После дня напряженного ожидания, нас – обрадованных и воодушевленных предстоящим приключением, инструктируют по технике безопасности. «Да, мы поняли, в ратрак можно садится только после ПОЛНОЙ остановки машины. Да, мы понимаем, что это опасно. Да, мы будем вести себя хорошо, и слушать указания водителя. Нет, мы не будем его отвлекать». Заверив окружающих в своей адекватности и готовности к путешествию, подписав необходимые документы, мы приезжаем на опустевший от туристов Сектор Е и встречаем наших собеседников – Сергея и Павла. Они – операторы СУМ: водители снегоуплотнительной машины, больше известной в России как ратрак. Разговор начинается по пути в бокс, где обитают эти огромные бульдозеры: «Вот этот гараж мы построили сравнительно недавно, раньше ратраки просто под открытым небом стояли». Огромные, желтые ратраки шумно заводятся – перед работой им нужно как следует прогреться.

Рассевшись по машинам, мы не спеша начинаем двигаться. «Так, ну что сказать, ширина самого ратрака – 4,5 метра, вес - 8 тонн. Ширина фризы – 4,9 метров», - продолжает Павел, попутно поясняя, что фреза – инструмент, выполняющий роль измельчителя снега.

Для всех лыжников и сноубордистов катание по вельвету, который и оставляет эта фреза – одно из самых больших удовольствий. На «свеже проратраченной» трассе нет ям и сугробов, продольные линии вельвета помогают лыжам набирать скорость в разы быстрее. Все равно, что спать на чистом, выглаженном постельном белье.

«Мы чистим и ровняем склон, несмотря на погоду каждую ночь. Даже, если на улице мороз или пурга, и туристы на катаются, мы все равно обрабатываем трассы. Например, если снег с ветром на горе – значит, будут передувы, их все равно нужно убирать с дороги».

Большие сугробы водители ратраков называют «барханами», прямо как в пустыне. Взобраться на такой бархан нам не составило труда, ведь проходимость у ратрака просто невероятная – гусеницы практически не проскальзывают на снегу, и машина с легкостью забирается на сугроб высотой 3 – 4 метра. Эмоции, мягко говоря, зашкаливают: эта огромная махина настолько маневренная, что кроме удивления в голове не остается ровным счетом ничего. Даже страха нет – в кабине очень комфортно и водителю, и пассажиру. Отсюда и ощущения, будто ты находишься в космолете, а пролетающий снег кажется звездами.

Своя технология

«Каждому свое.. Я, например, могу с уверенностью сказать, что знаю ратрак «от и до». Зато, не знаю как быть журналистом…», - рассуждает Павел. Он так легко управляет машиной, что сомнений просто не остается: он чувствует ратрак как собственное тело.

«Два года назад наши водители-ратратчики сделали настоящий пьедестал как на спортивных соревнованиях. Да так ровно, нам даже сначала не поверили, что это сделано не руками, а именно ратраками!»

«Технология достаточно сложная: здесь надо уметь и отвалом работать (отвал – большой ковш спереди ратрака, который выравнивает снег), чтобы не «зарюхаться», и успевать следить за фрезой, смотреть какая трасса в итоге получается. Такое приходит только с опытом, в теории этому никак не научишься».

Павел работает оператором СУМ уже 4 года, Сергей – 9 лет. За это время историй о ночных приключениях набралось достаточно, чего стоит только один раз выехать на гору в метель: «Еду, а дорогу на расстоянии вытянутой руки не видно, и вдруг чувствую, что с места не двигаюсь. Оказалось, что передо мной просто отвесная стена снега – сугроб выше ратрака в два раза! Делать нечего, кроме нас этот снег никто не уберет, два часа эту стену долбил».

Ратрак работает даже в самый лютый мороз, даже когда температура опускается до 40 градусов по Цельсию, а ветер на вершине горы достигает 70 километров в час. Чтобы ратраку пройти один круг – подняться и спуститься с горы, ровняя склон, нужно преодолеть около 9 километров. За ночь смена ратратчиков делает 4 – 5 кругов, получается за смену один СУМ проезжает 40 – 45 километров со средней скоростью 16 км\час.

«Тут тоже есть своя тонкость: мы снег разрыхлили, выбили из него весь воздух, и после такого уплотнения он должен слежаться, чтобы к 9 утра трасса была в идеальном состоянии».

Говорят, чтобы привыкнуть к ночным сменам, нужно минимум полгода, потом привыкаешь. А если под утро все-таки хочется спать, освежаешься проверенным способом – растираешь лицо снегом.

Роскошь человеческого общения

Можно подумать, что водители ратраков – любители одиночества, ведь ночные смены на пустой горе проходят именно так – один водитель\один СУМ. Но на самом деле, Павел и Сергей это – общительные, очень открытие собеседники. На любой вопрос у них всегда есть ответ, личный пример или история из жизни. Между собой они общаются с помощью рации.

«Когда работа интересная – часы пролетают, их просто не замечаешь. Хотя живого человеческого общения иногда не хватает - стараюсь такую тишину заполнить болтовней радио», - делится Павел.

О своей работе Сергей и Павел любят рассказывать, хотя ни разу не признались, что их профессия достаточно редкая и сложная. Это не просто романтика ночной горы, без стараний ратратчиков катание по склону Сектора Е будет просто невозможным. Чтобы шумная толпа туристов дни напролет весело проводила время на склоне горы Зеленой, каждую ночь операторы СУМ охраняют горнолыжные трассы от снега и сугробов, оставляя на ровном склоне свою идеальную подпись вельветом.

***Дарья Ненилина***