

70 проц. спирта, 25 — касторового масла и 5 — ацетона.

Если запуск двигателя затруднен, то за счет уменьшения количества спирта следует добавить 5—10 проц. бензола.

Можно также применить смесь, в которую входят 55 проц. метилового спирта, 25 — касторового масла и 20 — нитрометана. При повышенной влажности воздуха соотношение компонентов, входящих в смесь, следует изменить: метилового спирта — 30 проц., касторового масла — 25, нитрометана — 35 и нитробензола 10 проц.

Предлагаемые топливные смеси успешно применялись ведущими автоделами страны на ряде крупных соревнований.

Г. КЛИНОВСКИЙ,
судья республиканской категории
по автомобильному спорту.

В ГЛУБЬ

ШЕСТОГО

КОНТИНЕНТА



Г. Шведт.

НАСТАВНИК МОЛОДЕЖИ

Курсанты Хасавюртовского АМК внимательно слушали рассказ своего инструктора Георгия Прокофьевича Шведа.

— В 1916 году восемнадцатилетним паренком нанялся в рабочим к инженеру Супрунову, который в Ростове содержал школу шоферов. В поте лица выполнял все тяжелые работы в доме хозяина, чтобы мне разрешения посещать занятия. Так я стал водителем, — говорит Георгий Прокофьевич.

Шведу 62 года, он получает пенсию, живет в достатке, но из-за любви к своей профессии и поныне не оставляет работу.

За годы труда водитель перевез тысячи пассажиров, тысячи тонн груза. Последние 10 лет работает Георгий Прокофьевич инструктором Хасавюртовского автомобильного клуба. Он уже обучил вождению около двух тысяч человек.

Недавно в клубе состоялся очередной выпуск. Все курсанты сдали экзамены со средним баллом 4,9. В этом балле заслуга ветерана — шофера Георгия Прокофьевича Шведа.

М. ВОЛОВИК.

г. Хасавюрт,
Дагестанская АССР



В библиотеке «Харьковчанки».

ПОХОД НАЧАЛСЯ

Для передвижения в условиях низких температур, большой разреженности воздуха и сплошного снега наша экспедиция получила первоклассные таганы — «Харьковчанка». Это — тридцатичетырехтонная машина длиной девять, а шириной — более четырех метров. Благодаря широкому гусеницам (один метр) тягач обладает высокой проходимостью.

Позаботились конструкторы об удобствах водителей и научных работников. В машине, оборудованной новейшим радионавигационным снаряжением, всеом мягких спальных мест, электрический камбуз, туалет с горячей и холодной водой, воздушное отопление, каюта штурмана-радиста и сушильное помещение. У водителя есть своя рация. Одним словом, «Харьковчанка» — это целая научная лаборатория, на которой можно совершать большие переходы в самых сложных условиях.

В конце 1958 года на смену Третьей советской антарктической экспедиции на берег шестого континента выдвинулась четвертая группа полярников. В ее задачи входило продолжение ранее начатых работ, но по более широкой программе, и осуществление трансконтинентального похода по маршруту Мирный — Комсомольская — Южный географический полюс — Восток. В пути намечалась систематически вести сейсмо-глюциологические исследования и, в частности, определить мощность ледяного покрова. Нине мы помещаем рассказ участника двух антарктических экспедиций А. Бородавоча о работе водителей в условиях Антарктиды.

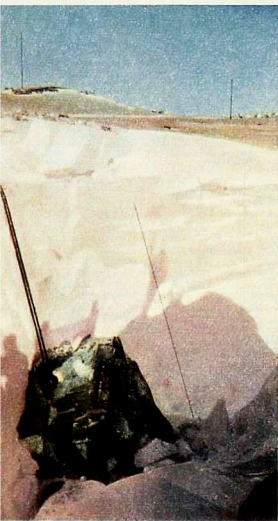
Водителями трех вездеходов, участвовавших в походе, были опытные люди: инженер-механик Михаил Кулешов, механик Виктор Цветков — участвовали в создании станций Восток-1, Восток и Комсомольская. Инженер-механик Николай Сергеевич и механики Валентин Анчимбетов, Михаил Петров и Борис Шафарук много готовились к походу, принимали участие в изготовлении и испытаниях «Харьковчанки».

Из Мирного мы взяли курс на станцию Комсомольская. Погода недолго благоприятствовала походу. Уже в 12 километрах от поселка видимость резко ухудшилась, поднялась метель. Неожиданно остановилась одна из машин — впереди огромная трещина; обвалился в пропасть снежный пласт, по которому только что прошел первый вездеход.

Разделенный трещиной, края которой уходили далеко в темноту, на две части, поезд прекратил движение. Необходимо было передать продукты на головную машину. Обходить трещину опас-



Поселок Мирный.



Тягач в трещине материкового льда.

но — в темноте можно попасть в дугую. Пробовали перебросить веревку на противоположную сторону, но она не долетала. Как быть? Обязанный веревкой Николай Серокуров осторожно, шаг за шагом прощупывая каждый метр снега палкой, приблизился к краю обрыва. После нескольких попыток Николаю удалось перекинуть веревку. Ее натянули и, как по подвесной дороге, продолжением стало поступать в головную «Харьковчанку».

На следующее утро погода улучшилась, и мы снова двинулись в путь.

Весь путь до станции Комсомольская машины преодолевали большие снежные заструги высотой до полутора метров. «Харьковчанки» то взбирались на них, то ныряли в ложбины между ними.

28 февраля мы благополучно прибыли на станцию Комсомольская. Несмотря на сложный рельеф и низкую температуру воздуха — минус 58°, участок в 870 километров был преодолен за шестнадцать дней.

Через трое суток, законсервировав машины, мы вылетели в Мирный.

В ПУРГУ И МЕТЕЛИ

В мае приступили к подготовке спомогательного поезда. Он должен был доставить для будущей смены зимовщиков на станцию Восток топливо, продовольствие и другое необходимое снаряжение. Нам предстоит идти на пяти тягачах, но три из них прошли уже около семи тысяч километров. Пришлось взяться за инструмент. Работали бригадами по двое-трое. Доставалось крепко: мешал сильный мороз, метели, снежные заносы.

В это время мне поручили вывезти груз из Мирного на одном тракторе. Погрузили ящики, Три-четыре километра обошлось без приключений. Но неожиданно поднялась метель, ухудшилась видимость, к тому же начало темнеть.

Вдруг тягач накренился... удар! Это мы на ходу проскочили трещину. Еще несколько сот метров пути и — снова трещина. Машина попала в ледяной плен. Пришлось оставить ее и возвращаться пешком в лагерь. Когда погода улучшилась, подошедший тягач с трудом вытащил из трещины поавшего в беду собрата.

Двадцать седьмого сентября вспомогательный поезд-тягач с семью санями-прицепами тронулся с обсерватории Мирный.

Благополучно миновал зону трещин, вышли на ледяной простор материка. Ночь. Видимость — не более пяти-десяти метров. Водители внимательно следят за ориентировочными огнями соседей... Красная ракета! Что-то случилось... Николай Серокуров сообщает об этом водителю головного тягача. Останавливаемся. У последней машины сломалось колесо (приспособление, с помощью которого сани сцепляются с тягачом). От сильного мороза слезятся глаза. Ветки смыкаются. Их приходится раздвигать руками. Тяжело дышать. Каждый старается помочь товарищу, чтобы быстрее выполнить работу. Освещаем место поломки карманными фонариками. Ритмично раздаются удары кувалды. Бьем по очереди. Для того чтобы предупредить обморожение, следим друг за другом. Но все же обморожений не удалось избежать.

...Надолго останется в памяти эта ночь.

Снова в путь. Идем гуськом. Через каждые сто-двадцать метров выходим из кабины, чтобы разглядеть след головного машины. Вдруг вижу тягач Николая Серокурова, зарывшийся в снег: лопнула гусеница.

Тяжело вдвоем тянуть пятитонную громадину, однако другого выхода нет. Чтобы согреться, пытаемся закурить. Но папиросы примерзают к губам. Дело подвигается медленно. Заметив, что мы отстали, к нам вернулся Борис Шафарук. Мы повеселели — стало больше

людей и еда тоже погорела... Только спустя четыре часа с большим трудом мы восстановили гусеницу.

Ни пурга, ни метели, ни лютые студящие морозы нас не смогли остановить в дальнейшей. Участок Мирный — Комсомольская они преодолели за 21 сутки.

В ЗОНЕ СЫПУЧИХ СНЕГОВ

Мы стремились, чтобы ни один день, проведенный в Антарктиде, не пропал даром. Поэтому на станции Комсомольская водители сразу же по прибытии начали готовить к новому походу «Харьковчанок». Много труда ушло, чтобы освободить их корпус от снега. Сильные морозы, достигавшие иногда 60°, основательно мешали работать. С большим трудом удалось запустить одну из машин, а с ее помощью — и остальные. После стали ежедневно выдвигать дождурного, который через каждые три часа прогревал ее тягачи.

Много хлопот доставила и подготовка груза. Особенно медленно шла перекачка топлива из бочек в цистерну. От мороза попались резиновые шланги, выходили из строя насосы.

В напряженной работе встретили мы и годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Эта знаменательная дата совпала с нашим выходом со станции Восток.

После каждых 10—12 часов пути — стоянка. Устраняем неисправности, заправляемся топливом, едим, слушаем по радио нашу родную Москву. На одной из таких остановок радист А. Максимов принес телеграммы с Большой земли. Каждый читает их вслух.

Промежуток Комсомольская — Восток оказался исключительно тяжелым. Низкие температуры, сыпучий снег сильно мешали нашему продвижению вперед. Скорость не превышала одного километра в час. Во время различных ремонтов, чтобы не простудить легкие, согреваемся своим дыханием — пряча лицо в растегающую куртку. В эти трудные минуты нас выручала только взаимная поддержка и помощь. Мне не помнится ни одного случая, когда бы кто-нибудь отказался помочь товарищу.

Не успели выйти с очередной стоянки,

как на моей машине разорвался трак. На замыкающем тягаче шел Михаил Кулешов. Я считал, что он заметит мою остановку. Каково же было огорчение, когда его машина прошла в стороне, метрах в пятистах. Оставаться одному нельзя — заморозит. Бегу за тягачом Кулешова. Каждые сто метров отдыхало. От недостатка кислорода и сильного мороза внутри жжет.

Но все же я догнал задние сани. Затем перескочил на передние и с ходу — в кабину. Экипаж был очень удивлен. Оказалось, что все смотровое окно водителя замерзло и сквозь узкое оставшееся щель Кулешов не мог меня заметить.

Был и такой случай. На машине № 23 вышла из строя семидесятикилограммовая коробка передач. Надо менять — другого выхода нет. Помогло предложение Николая Серокурова. На крышу тягача мы затащили пустые бочки. Поставив их в два яруса — одну на другую, положили деревянный брус. С помощью талей и этого приспособления через люк в крыше коробка была заменена.

29 ноября все невзгоды остались позади. Мы пришли на станцию Восток.

О трудностях этого периода говорят цифры. Если расстояние 870 км от Мирного до Комсомольской мы преодолели за 21 сутки, то путь всего в 540 км по маршруту Комсомольская — Восток занял на двое суток больше.

К ЮЖНОМУ ПОЛЮСУ

Восьмого декабря 1959 года два «Харьковчанки» и один тягач покидают станцию Восток, взяв курс на Южный Полюс. Возглавляет этот поход начальник экспедиции А. Г. Дралкин. У всех одно желание: как можно быстрее прийти к намеченной цели. Двигаемся со скоростью от 80 до 100 км в сутки. Но и здесь не обошлось без неприятностей. На машине Виктора Цветкова вышли из строя шайбы главного фрикциона. По заводской инструкции их замена выполняется с предварительным снятием радиатора, балки и коробки передач, с общей затратой времени 30 — 36 часов. Виктор при тридцатиградусном морозе сумел выполнить эту работу за шесть ча-

сов. Ему помог накопленный опыт. Еще в годы Великой Отечественной войны под огнем противника Цветков не раз ремонтировал автомобили. После демобилизации он работал регулищиком двигателя на одной из московских автобаз.

По мере продвигания в глубь Антарктиды рельеф местности резко менялся. Поезд двигался то по равнине или планоному спуску, то, замедляя ход, взбирался на подъем. Рыхлый, сыпучий снег сменяли сплошные заструги.

Десять шестого декабря в 12 часов 15 минут по московскому времени мы достигли Южного Полуся. Здесь расположена американская станция Амундсен-Скотт. Поляриники США сердечно встретили нас. Они старались сделать все, чтобы мы чувствовали себя, как на своей станции. Американцы знакомили нас с научными лабораториями, аппаратурой. Под троекратный салют был поднят на одной из мачт Государственный флаг Советского Союза. Затем мы совершили кругосветное путешествие, обехав за 15 минут на машинах точку Южного Полуся.

Три дня мы пробыли среди американских коллег. Объяснялись больше знакомы и все-таки ухитрились рассказать о себе, о семьях, о Москве. Они приветствовали заключение договора о мирном использовании Антарктики.

Познакомились мы и с их транспортом. Это 50- и 60-тонные тракторы. Кабина холодная, никакого научного оборудования. Когда мы сказали, что наши машины могут развивать скорость до 35 километров в час, американцы вначале не поверили. Тогда мы пригласили их сесть за рычаги управления и самим убедиться в этом.

29 декабря мы покинули гостеприимных хозяев, и 8 января 1960 года вернулись на советскую станцию Восток. Почти четырехмесячный путь окончен. Благодаря спяному коллективу мы успешно выполнили все поставленные перед нами задачи.

Ижк. А. БОРОДАЧЕВ,
механик-водитель,
участник 2-й и 4-й антарктических экспедиций.
Фото автора.

Курсы — Южный полюс

