

## Геодезия в моей жизни. Воспоминания. Часть 7. Опасные приключения



**Инженерная геодезия – одна из важнейших сфер строительной отрасли. Поэтому многим наверняка будет интересно почитать, как она развивалась, что менялось в оборудовании и подходах к выполнению работы. Этому посвящены воспоминания инженера-геодезиста, специалиста с огромным опытом и негосударственного эксперта Геннадия Козлова, которые мы продолжаем публиковать в журнале «ГеоИнфо».**

### **Геннадий Козлов**

Эксперт негосударственной экспертизы инженерно-геодезических изысканий

### **Полевой сезон Московской олимпиады**

В полевой сезон 1980 года моя бригада выполняла наблюдения азимутов в Ржевском районе Калининской области. Нам выделили машину ГАЗ-66 и водителя 1 класса. Журнал наблюдений азимутов вёл Сергей Варенцов. Работы на объекте проходили в обычном режиме и уже подходил к завершению запланированный полевой этап их выполнения, обусловленный началом проведения Московской олимпиады и наличием железнодорожных билетов домой.

Наш первоклассный водитель постоянно напоминал нам, что имеет большой опыт вождения по бездорожью и что на таком вездеходе проедет по любой дороге. При этом необходимо отметить, что надлежащим техническим обслуживанием машины он не занимался, а больше интересовался наличием в магазинах спиртного. К завершению

полевого этапа стала подтекать тормозная жидкость, отказывало сцепление, с трудом переключались передачи, аккумулятор разрядился до такой степени, что машину приходилось заводить вручную.

К тому моменту, когда нам оставалось отнаблюдать последний пункт триангуляции, уже почти неделю моросил дождь, просёлочные и лесные дороги были разбиты. В добавок ко всему, при подъезде к пункту триангуляции, находившемуся в лесу, нужно было преодолеть болотистую низину с глубокой колеей дороги. Водитель с разгона влетел в колею и сел на оба моста. Вылезти из колеи путем "раскачки" не получилось. Попытки вытолкнуть ее также результата не дали. Темнело, и мы, решив, что вытащим машину утром с помощью трактора, ушли с приборами на пункт, находившийся в 3 км в лесу, наблюдать азимут. Водитель остался ожидать нас в машине.

Вернувшись к машине под утро, мы обнаружили, что водителя нет. Наши попытки найти его путём обхода местности и голосовых окриков, не увенчались успехом. Ситуация сложилась неопределенная, в головах крутились различные догадки об его неожиданном исчезновении. Поискав пропавшего около часа, мы решили подремать до утра и продолжить поиски.

Проснувшись рано утром, мы поняли, что водитель так и не появился, а выбираться из лесного болота как-то нужно. У меня были водительские права, которые я получил в 1972 году, обучаясь в Кашинском СПТУ перед службой в армии. Пришлось садиться за руль незнакомой машины ГАЗ-66 (обучался я на ГАЗ-51).

Ситуация осложнялась ещё тем, что машина сидела на мостах в заболоченном месте, не функционировали сцепление и тормоза (жидкость вытекла из тормозного цилиндра), не включалось зажигание. Но нужно было выбираться в любом случае, т.к. на следующий день у нас был поезд.

В ближайшей деревне нашли гусеничный трактор, который вытащил машину на дорогу. На наш вопрос о водителе тракторист сказал, что не видел такого и посоветовал нам доехать до деревни с сельсоветом и спросить там.

Я попытался завести машину ключом зажигания, но аккумулятору не хватало мощности для пуска двигателя. Тогда я попросил тракториста ещё потащить машину, чтобы на ходу включив передачу запустить двигатель. Манёвр удался, машина завелась, но останавливаться было нельзя, т.к. при остановке мотор глох и нужно было заводить машину вручную или "накатом". Пришлось Варенцову Сергею на ходу отцеплять трос и запрыгивать в кабину машины.

Передачи переключались с большим трудом, т.к. сцепление не работало, а для торможения нужно было использовать "ручник". Кое-как мы доехали до села, где находился продовольственно-промтоварный магазин и МТС. Осмотрев нашу машину, специалист МТС выдал заключение о необходимости недельного ремонта, времени на который у нас не было. Поэтому, закупив тормозной жидкости, мы поехали в продовольственный магазин подкупить продукты.

Совершая покупки, мы спросили продавца о нашем водителе, описав его внешность.

Продавец сказала, что накануне вечером приходил наш водитель, купил 3 бутылки водки, хлеб и банку кильки. Куда дальше он пошёл, она не знала. Мы терялись в догадках о месте нахождения водителя, т.к. прошли почти сутки и все время шёл дождь.

Пришлось организовать поиски пропавшего, определив каждому члену бригады направление поиска. Так мы бродили под дождем по лужам около часа, когда один рабочий случайно обнаружил пропавшего. Оказалось, что он спал, мертвецки пьяный, весь мокрый и синий от холода, в луже в 200 метрах от магазина... хорошо, что живой.

Пришлось "водилу" 1 класса на руках нести до машины, чтобы "закинуть" в кузов, т.к. срочно нужно было как-то добираться до Калинина.

Оформив путевой лист на мое имя и долив тормозной жидкости, мы поехали. А путь был немалый – 40 км до Ржева по проселочной дороге и 120 км от Ржева до Калинина. Конечно, с годами понимаешь, что совершать такой переезд на неисправной машине, с перевозкой людей, не имея необходимого стажа и опыта вождения, было нельзя. Но тогда мы об этом не думали, а лишь хотели поскорее приобщиться к просмотру трансляций Московской олимпиады.

Ситуация осложнялась тем, что в период проведения олимпиады на дорогах дежурили усиленные посты ГАИ, а машина была закреплена за водителем, спавшем в кузове. На первом светофоре во Ржеве пришлось остановиться на красный свет, машина заглохла (на холостом ходу двигатель не работал) и для продолжения движения Сергей Варенцов заводил ее вручную. Тронуться с места можно было с большим трудом, т.к. при неработающим сцеплении первая передача не включалась, а при движении со второй передачи глох двигатель. Так мы с первого раза и не смогли проехать перекрёсток, пока горел зелёный свет светофора, а проходившие мимо граждане с недоумением смотрели на наши неоднократные попытки тронуться с места. Наконец продолжив путь, мы мысленно перекрестились, подумав, "Как хорошо, что в это время на перекрёстке отсутствовал пост ГАИ".

Переключение передач при неработающим сцеплении требовало существенного приложения усилий к рычагу, расположенному сбоку от водителя. Приходилось предпринимать по несколько попыток переключения на более высокую передачу, каждый раз разгоняя машину и используя дополнительную "ручную помощь" Сергея Варенцова для перемещения рычага передач. Для облегчения переключения пришлось двигаться по шоссе в режиме "пониженных передач", что требовало дополнительного расхода бензина. Между тем, бензина в баке оставалось все меньше, а заправка была только в Старице. В трех километрах от заправки двигатель начал работать с перебоями, т.к. бензонасос тоже был неисправен. Кое-как нам удалось проехать ещё 2,5 км, после чего двигатель заглох окончательно. Оставшиеся до заправки 500 м машину "толкали" вручную.

Подъезжая к Калинину, мы решили, что на неисправной машине добираться до базы экспедиции лучше по окружной дороге. На перекрёстке окружной дороги с поворотом на базу экспедиции, остановившись на красный свет светофора, мы увидели пост ГАИ. С волнением провели отработанную уже процедуру ручного запуска двигателя и медленно с перебоями двигателя проехали мимо поста. Гаишники нас не остановили, хотя внимательно наблюдали за нашими действиями, сопровождая пристальными взглядами наше перемещение через перекрёсток. Вероятно подумав, "Пуст себе едут до базы замученные работяги на служебной машине с кривым стартером запуска двигателя". Переезд в 200 км с людьми, на неисправной машине, в условиях постоянного нервного напряжения, здорово вымотал меня. Поэтому, загнав машину в гараж базы экспедиции и осознав, что мы благополучно доехали, я почувствовал навалившуюся усталость, с трудом дошёл до съемной комнаты, прилёг на кровать и проспал 14 часов. А наш первоклассный водитель так и проспал всю дорогу и ночь в кузове машины.

Заглавное фото: Википедия

*Продолжение следует.*