

Журнал "За рулем"

№5, 1962

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №5, 1962 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 36 с.

ISBN 978-5-458-69092-8

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

ISBN 978-5-458-69092-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

УСПЕХАМИ В ТРУДЕ, УЧЕБЕ И СПОРТЕ ВСТРЕЧАЕМ V СЪЕЗД ДОСААФ

ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

Создадим своими силами прочную материальную базу! С таким призывом обратились накануне IV съезда нашего Общества досаафовцы Харьковского электромеханического завода ко всем первичным организациям и членам ДОСААФ страны.

В ту пору и у самих хэмзовцев очень слабой была материально-техническая база — несколько учебных классов, гараж с мастерской, три автомобиля, собранные из старых деталей.

И вот прошло пять лет. Что же сделали досаафовцы завода по выполнению своих обязательств? С какими достижениями идут они навстречу V съезду нашего Общества?

На окраине заводского двора выросло пять гаражей для автомобилей и мотоциклов, сооружена хорошо оборудованная мастерская. За счет своих накоплений и с помощью общественных организаций завода досаафовцы приобрели четыре автомобиля, семь мотоциклов. Увеличилось количество учебных классов.

Охотно идут досаафовцы в учебные классы, мастерские, гаражи. Они знают: на своем предприятии, без отрыва от основной работы, можно овладеть технической специальностью. Только шоферов за последние пять лет подготовлено более тысячи. Воспитанников заводского самодеятельного автомотоклуба можно встретить в автохозяйствах

города, за рулем боевых машин в Советской Армии. Пять лет назад молодые рабочие завода Николай Пономаренко, Владимир Гумак и Иван Марков окончили курсы водителей при первичной организации ДОСААФ. Теперь они являются общественными инструкторами на этих же курсах.

Особенно популярен среди заводской молодежи мотоциклетный спорт.

— Когда идет набор на курсы мотоциклистов, — рассказывает председатель заводского комитета ДОСААФ И. Н. Ткачев, — сотни молодых рабочих осаждают комитет, председателей цеховых организаций. Так велика тяга молодежи к мотоциклетному спорту.

И неудивительно, что спортсмены-мотоциклисты завода составляют основное ядро городской команды, они — постоянные участники соревнований на первенство города, области и республики. В прошлом году заводской спортсмен первого разряда Владимир Самылкин защищал честь Харькова на республиканских соревнованиях мотогонок.

Многотысячный коллектив первичной организации ДОСААФ Харьковского электромеханического завода по праву гордится созданной своими руками материально-технической базой, широко используемой для дальнейшего развития массовой оборонной работы.

Идя к своему V съезду, досаафовцы завода обязались подготовить более 50 водителей, 40 мотоциклистов, свыше двухсот спортсменов-разрядников по военно-прикладным видам спорта.

А. ОСИПОВ.

г. Харьков.

ЧЕМПИОН СССР — НАШ ЗЕМЛЯК

В этом году свердловчане впервые были свидетелями захватывающего поединка сильнейших мотогонок страны на ледяной дорожке. Знаменательно то, что в число лучших вошли и наши земляки. Алулу ленту чемпиона СССР в классе мотоциклов до 125 см³ завоевал спортсмен Свердловского АМК Иван Клевнов. Свое достижение мастер спорта посвятил V съезду ДОСААФ.

Новыми успехами в труде, учебе и спорте встречают съезд патристического Общества и другие воспитанники нашего автомотоклуба. Инженер-технолог Валерий Лукин, участвуя в мотокроссе, стал дважды чемпионом области в классе мотоциклов 125 и 175 см³ и подтвердил звание мастера спорта.

На заводе «Уралэлектрораппарат» работает слесарем мастер спорта Евгений Волегов. Он — призер первенства Уральской зоны на льду. У Евгения большие планы: окончить в этом году школу рабочей молодежи и поступить в техникум. Несмотря на большую загруженность, Волегов находит время тренировать за-

водскую команду к предстоящим соревнованиям.

Не раз поклонники мотоспорта любовались виртуозной ездой мастера спорта Рудольфа Ишимова, но немногие знают, что он отличный шофер и студент-заочник техникума.

Так, постоянно сочетая работу, учебу и любимый вид спорта, живут и трудятся досаафовцы Свердловска.

В. ЛИПСКАЯ,
старший тренер Свердловского
автомотоклуба ДОСААФ.

Свердловск.

В ПЕРЕДОВОМ КОЛЛЕКТИВЕ

Ежегодно в течение четырех лет организация ДОСААФ Кировского кожвенно-обувного комбината имени Коминтерна занимает ведущее место в городе по подготовке кадров технических специалистов. Ее успехи отмечены Грамотой ЦК ДОСААФ СССР.

Вот и сейчас в эти предсъездовские дни на курсах и в технических кружках

предприятия идет напряженная работа. Около ста молодых рабочих овладевают новыми профессиями мотористов и трактористов. А комитет ДОСААФ уже объявил набор на курсы комбайнеров.

Дружат патристы и со спортом, в особенности с мотоциклетным. В честь съезда Общества комитет ДОСААФ комбината провел мотокросс, в котором приняли участие не только спортсмены комбината, но также мотоциклисты Слободского района, автомотоклуба ДОСААФ, меховой фабрики «Белка», Кировского автотранспортного хозяйства № 2 и других коллективов патристического Общества. Свыше четырех тысяч зрителей наблюдали за спортивным поединком на сложной 25-километровой трассе, проложенной по берегу озера Широкого.

В классе машин до 125 см³ первенствовал досаафовец кожкомбината Анатолий Лаптев. В заезде мотоциклов до 350 см³ первым финишировал молодой гонщик Анатолий Лалетин.

В. ВАТЛЕЦОВ,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем».

Киров.

РАСТЕТ ЧИСЛО МОТОЦИКЛИСТОВ

Известие о созыве V Всесоюзного съезда ДОСААФ вызвало в коллективе мотосекции Ставропольского АМК новый прилив творческих сил.

Секция у нас молодая, существует всего два года. Но и за этот короткий срок энтузиасты мотоциклетного спорта сумели многое сделать. Спортсмены провели ряд соревнований по фигурному вождению, гонки на ледяной дорожке и ипподроме, кросс. В этих встречах приняли участие не только воспитанники АМК, но и представители различных предприятий города.

По инициативе тренера автомотоклуба В. Крохина был проведен мотопробег по отдаленным сельским районам области. Участники пробега спортсмены-разрядники А. Скубарев, В. Баранов, Н. Манцеров по пути следования проводили показательные и классификационные соревнования, беседы о технических видах спорта.

Все это повысило интерес членов Общества к мотоциклетному спорту. Если в 1961 году на курсах при АМК было подготовлено 48 мотоциклистов и водителей мотороллеров, то только в предсъездовские месяцы научилось управлять мотоциклом примерно такое же число досаафовцев. Многие выпускники курсов продолжают занятия в секции.

М. ЗАТЯМИН,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем».

Ставрополь,
Куйбышевской обл.

От Брянска до села Городцы тридцать минут лёту. В светлых кружках иллюминаторов быстро промелькнули желтые кварталы домов, заводские трубы, линии высоковольтных передач. Город остался позади. Теперь самолет висел над квадратами полей и лесными массивами, которыми богата Брянщина. И, кажется, не успели пассажиры осмотреться как следует, а внизу уже блеснула узкая полоска Десны, освещенная ранним мартовским солнцем, проплыли длинные ряды аккуратных и почти сплошь новых домиков. Это и были Городцы — село, вытянувшееся вдоль берега реки на несколько километров.

Еще в обкоме ДОСААФ меня в шутку предупредили:

— В Городцах шестьдесят семей носят фамилии Пулиных. Не исключены недоразумения.

Но их, к счастью, не случилось. Федора Федоровича Пулина, председателя первичной организации ДОСААФ колхоза «Ленинец», я разыскал неожиданно быстро. Первый же человек, которого я спросил, не раздумывая, ответил:

— На торфе, должно быть. Теперь все шофера там.

Дорога, что вела от села к торфяным разработкам, была, пожалуй, самой оживленной. По ней то и дело сновали автомобили, проходили тракторы, оглашая окрестности гулом моторов. К самому краю карьера подошел грузовик с номерным знаком ЗП 50-72.

— Вот и Пулин, — крикнул молоденький тракторист, ловко орудовавший экскаваторным ковшом.

Скоро один грузовик укатил, а на его место стал другой. Не прошло и пяти минут, как кузов и этой машины наполнился мелкой торфяной крошкой. Люди работали четко, с увлечением. Неподалеку на фанерном щите висел лист учета, где отмечалась ежедневная выработка каждого шофера и тракториста. Среди передовых механизаторов значились фамилии Егора Конова, Сергея Семченкова, Михаила Бочарова, Ивана Ширяева, Василия Мажукина, Федора Пулина.

— Это наш передний край борьбы за новый урожай, — сказал Федор Федорович. — Всю зиму вот так трудятся ребята.

Поздно вечером он поставил машину в гараж, заботливо осмотрел ее и весело проговорил:

— Пусть отдохнет старушка. Завтра снова в бой.

Из раскрытых дверей белого каменного здания, стоящего напротив гаража, доносился рокот станков, лязг металла.

— Ремонтникам тоже хватает работы, — сказал Пулин, когда мы вошли в просторное помещение колхозных мастерских.

Двое молодых парней — Василий Матвеев и Николай Наумов — возились около тракторного двигателя.

— Это последний, — пояснил Наумов. — Думаем план ремонта закончить раньше срока, вот и приходится иной раз допоздна задерживаться.

...Мы шли по широкой улице поселка. В окнах домов светились электрические огни. Федор Федорович охотно рассказывал о людях, об успехах колхоза. За короткое время я узнал, что из тысячи домов — большинство по-

ФЕДОР ПУЛИН — делегат

съезда ДОСААФ



строено после войны; что в Городцах — четыре клуба, две библиотеки, электростанция, водопровод, имеется четыре животноводческие фермы, 2600 га пашенных земель, 2700 га лугов, пастбищ и лесов; что доходы артели за истекший год составили около десяти миллионов рублей...

Только о себе Пулин говорил скупой, сдержанно.

— В моей биографии нет ничего значительного. Подвиги не совершал, орденов не имею. Как родился в Городцах, так и живу здесь. Несколько лет назад дом вот построил, женился. Жизнь наладилась. Зарабатываю прилично. Учусь по мере сил.

Дверь нам открыла невысокая пожилая, но очень подвижная женщина — мать Федора Федоровича. Сын и мать сильно походили друг на друга: он тоже не высок ростом, стремителен в движениях, проворен.

Навстречу выбежала двухлетняя Татьяна и тут же повисла на папиной шее.

— Вот мой семейный очаг, знакомьтесь...

Мы сидели в светлой просторной комнате и долго беседовали. Мало-помалу передо мной складывался образ этого человека, которого колхозники-досаафовцы Брянской области послали делегатом на V съезд ДОСААФ.

...Ему было шесть лет, когда началась война. Вместе с матерью Федор перенес тяжелые годы фашистской оккупации. Потом учеба, работа, а чаще — то и другое вместе. Нелегко тогда жила деревня: поубыло за годы войны народу, расшаталось артельное хозяйство. Совсем мальчишкой переступил он порог крохотного кабинета председателя колхоза Василия Николаевича Архипова.

— Чего тебе, Федюшка? — не отрывая взгляда от бумаг, спросил председатель.

— На трактор хочу.

Василий Николаевич отодвинул в сторону бумаги, удивленно взметнул брови. Перед ним стоял узкоплечий паренек в ситчевой потертой рубашке, обутой в большие, не по ноге, кирзовые сапоги. Чубчик упрямых, льняного цвета волос петушком топорщился на го-

лове. Глаза у парнишки карие, с искорками детского упорства и решимости.

— Куда ж тебя определить? — дружелюбно улыбнулся председатель.

— Не знаю. Вам видней, — смело ответил Федор. — А только хочу я быть трактористом...

— Вот что, дружок, — Василий Николаевич взял со стола листок бумажки, черкнул на нем что-то крупными размашистыми буквами. — Иди в третью бригаду. Пока прицепщиком поработаешь. А зимой, если будешь стараться, пошлем на курсы трактористов.

Кажется, что все это было вчера. И гул моторов, которым встретил его тогда полевой стан бригады, и черные клубы густой пыли, шлейфом выстилавшие за машинами, и зерно первого урожая, и строгая тишина в аудиториях Трубчевской школы механизаторов. А потом, по весне, первая самостоятельно проложенная борозда в поле, радостная дрожь в руках и гулкие удары взволнованного юного сердца, гордого своей властью над послушной машиной.

Прошел год. Федор как бы раздвинул своими еще не совсем окрепшими плечами плотный строй передовых трактористов и стал с ними в один ряд, а кое-кого уже оставил позади.

Но одной специальности Федору показалось мало. Всю следующую зиму он учился на других курсах. Получив специальность механика-комбайнера, становится затем еще и мастером зерноочистительных машин. Так накрепко связал свою жизнь Федор Пулин с техникой.

— Это мне и в армии пригодилось. Три года служил в технических войсках, — рассказывает Федор Федорович.

Когда, после окончания службы, друзья звали Пулина поехать на работу куда-нибудь в крупный город, у него был один ответ: — «Не могу, ждут меня дома, в Городцах».

И вот он снова здесь. Снова садится за руль трактора. Иногда в горячую пору уборки, когда не хватало комбайнеров, он становился за штурвал комбайна. Приходилось трудиться ему и на зерноочистительных машинах. «Жаден до техники, специалист на все руки» — говорили о Пулине колхозники. Но сам

он не хотел мириться с достигнутым. Накупил книг, взялся за агрономическую науку. Частенько мать или жена сердились.

— И чего ты ночами сидишь. На тракторе можно работать и без книжек.

Федор Федорович улыбался только:

— Да разве с вашими рассуждениями поднимешь сельское хозяйство.

Популярность Федора Пулина как знатока машин росла. К нему приходили за советом, обращались за помощью.

Однажды у Пулина состоялся разговор с секретарем партийной организации колхоза Иваном Артемовичем Межоновым и председателем первичной организации ДОСААФ Егором Павловичем Леоновым.

— Ты многим помогаешь разбираться в технике, Федор. Почему бы это не сделать организованно? — спросил Межонов.

И вот Федор Пулин возглавляет технический кружок ДОСААФ, в котором за одно полугодие повысили свою квалификацию 16 трактористов. Досаафская работа увлекла Федора. Он стал заниматься стрелковым делом, водно-моторным спортом, помогал школьникам в автомоделизме. Скоро его избрали в состав комитета первичной организации ДОСААФ, а в начале 1960 года — председателем.

* * *

В тот же год мартовским днем на дверях всех четырех клубов села Гордцы появилось объявление об открытии курсов шоферов. Федор Пулин и члены вновь избранного комитета ДОСААФ — Василий Гусаков, Петр Лёнов теперь почти каждый вечер проводили в одной из самых больших комнат клуба в Средних Гордцах, собирали или сами делали скамейки, стулья, столы, доставали плакаты. В мастерских колхоза механик Михаил Карзанов и шофер первого класса Алексей Никитин готовили необходимые для занятий наглядные пособия — механизмы, агрегаты. На помощь активистам пришли друзья Пулина — механизаторы Егор Коновалов, Илья Архипов, Василий Мажукин.

Дней десять спустя после того, как были вывешены объявления, Федор перелистывал уже пухлую папку с заявлениями. Желающих стать водителями было около ста человек. Встал вопрос: кого из них принять в первую очередь? После долгих обсуждений решили готовить шоферов прежде всего из тех, кто собирается служить в армии. При приеме отдавали также предпочтение кандидатам, уже имеющим технические специальности, — трактористам, комбайнерам, мотористам, с тем, чтобы пополнить ряды механизаторов широкого профиля. Из таких людей и создали группу в тридцать два человека. Вместе с другими стал заниматься на курсах и Федор Пулин. Преподавателей пригласили из Трубчевской школы механизации.

Нелегко было учиться. Занятия проводились по вечерам, в самую горячую пору весенних полевых работ. Ребята приходили, как солдаты с переднего края, запыленные, мокрые от дождя, уставшие, садились за парты. Но занятия так увлекали всех, что усталость отступала.

В летние месяцы, когда на полях стало немного легче, курсанты подналегали на практическое вождение, ремонтные, разборочно-сборочные работы. И в июле все тридцать два человека с первого раза успешно сдали экзамены в ГАИ, получив права шофера третьего класса.

Приобрел еще одну специальность, уже четвертую, и Федор Федорович Пулин.

Это было в 1960 году. С тех пор он почти беспрерывно работает на грузовике с известным уже нам номером.

Многие из окончивших курсы также трудятся в колхозе. А приложить силы есть где: в колхозе «Ленинец» сейчас 36 автомобилей, причем парк все время пополняется.

То, что большой отряд колхозных механизаторов приобрел новую специальность, и то, что используется она в хозяйстве с большой пользой, — все это очень важно. Но в успешном выпуске курсов члены комитета ДОСААФ верно уловили еще одну весьма примечательную сторону — моральную. Люди поверили в дело, в его полезность. Это окрылило и активистов Общества. С еще большей напористостью взялись они за дело. Рамки оборонно-массовой, воспитательной работы стали раздвигаться. Улучшилась пропаганда технических знаний. Были созданы новые кружки — мотоциклетный, авиамоделный, расширился кружок водномоторников. После выпуска шоферов сразу же начали работать курсы мотоциклистов, которые окончили двадцать членов Общества. Потом комитет подготовил 56 мотористов-рулевых.

— В этом тоже есть практическая необходимость, — разъяснил мне Федор Федорович. — Колхозники у нас имеют около трехсот лодочных моторов. Жаль, что вы рановато приехали: в половодье

получили права водителей второго класса. К осени этого года досаафовцы думают сделать еще шаг вперед в повышении своей квалификации. Федор Федорович Пулин тоже повысил классность. А за несколько дней до нашей встречи он получил удостоверение на право преподавания правил уличного движения и практического вождения автомобиля.

— Какую же технику вы будете изучать теперь? — спросил я Пулина. — Ведь, кажется, в колхозе нет таких машин, которых вы не знаете...

Он ненадолго задумался, а потом сказал:

— На механика, а может быть, на инженера буду учиться. Да и техника ведь штука такая: на ней по-разному можно работать. Помните, как Никита Сергеевич Хрущев на мартовском Пленуме ЦК сказал. Мне его слова крепко в душу запали. Большого ума не надо, чтобы требовать новых машин, говорил он. Нужно научиться умело использовать имеющуюся технику.

На слове «умело» Федор Федорович сделал ударение и стал горячо излагать свои планы дальнейшей подготовки колхозных механизаторов...

* * *

В последний день перед отъездом мы стояли с Пулиным на окраине села. Справа внизу белела еще скованная льдом Десна, а на возвышенностях, на прогалинах уже проглядывала нежная зелень озимых. Из-за леса выглянуло солнце. Оно поднималось все выше и выше, золотые его лучи хлынули на поля, тронули голубой туман, и все загорелось весенним блеском. Этот радостный блеск, мне кажется, я видел и в глазах моего спутника, в глазах всех тружеников села, почерпнувших новое



Большинство работ в колхозе «Ленинец» механизировано. Этот гусеничный трактор везет стройматериалы на животноводческую ферму.

Десна разливается на многие километры. Люди и лес на лодках возят, и к полевым работам иногда переправляются. Ну и на рыбалку, конечно. Летом мы устраиваем лодочные соревнования, прогулки...

Сравнительно еще молодой комитет ДОСААФ под руководством партийной организации нашел пути к сердцам сельских тружеников, сумел их заинтересовать, увлечь. Не случайно ведь в патристическое Общество вступило больше 80 процентов членов артели.

В истекшем году почти все механизаторы первого выпуска курсов шоферов

вдохновение в решениях мартовского Пленума ЦК нашей партии. И я думаю о том, что в выполнении этих решений займут свое место и механизаторы, на подготовку которых положил немало сил и труда Федор Федорович Пулин, простой скромный человек, который в мае этого года будет вместе с другими делегатами V съезда ДОСААФ решать важнейшие вопросы жизни нашего патристического Общества.

А. БАБЫШЕВ,
наш. спец. корр.

с. Гордцы,
Брянской области.



СЧЕТ ВОДНОМОТОРНИКОВ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Многочисленные посетители выставки «Машины культурно-бытового назначения» (она была развернута на ВДНХ в дни работы XXII съезда КПСС) не задерживались у двух невзрачных подвесных лодочных моторов, сиротливо затерявшихся среди новых мотоциклов, мотороллеров, велосипедов. Одноцилиндровая пятицилиндровая «Стрела» и двухцилиндровая десятицилиндровая «Москва» устаревшей конструкции — это все, с чем пришли на выставку заводы, выпускающие моторы для спортивно-туристского флота.

Наша страна — великая морская и речная держава. Не случайно поэтому к водно-моторному спорту и водному туризму тянется огромное количество людей самых различных возрастов и профессий. Немало водномоторников бороздят голубые просторы, еще больше мечтают сесть за руль глиссера, катера, мотолодки. К сожалению, мечты эти подолгу остаются несбыточными, так как спортивные и торговые организации не в состоянии обеспечить водномоторников судами, двигателями, специальным оборудованием. Правда, в последнее время предпринимались попытки организовать их массовое производство. За истекшие пять лет издан ряд постановлений, обязывающих заводы и совнархозы наладить выпуск современных лодочных моторов, судов и оборудования. Но все решения остались на бумаге. Не выполнил постановление Омский совнархоз, которому был поручен выпуск двадцатисильного подвесного мотора. Не оправдал надежд водномоторников Воронежский совнархоз, сорвавший производство облегченных трехцилиндровых двигателей. Должниками спортсменов и туристов остаются Горьковский совнархоз, Мелитопольский моторостроительный завод.

В чем же причина столь неудовлетворительного состояния двигателестроения для малого флота?

Выпуск подвесных моторов обычно поручают предприятиям, для которых судовые двигатели являются побочной продукцией. Поэтому заводы не уделяют им достаточного внимания, стараются оттянуть начало производства, а при первом удобном случае и вообще освободиться от изготовления лодочных моторов. Именно так поступил один из наших заводов, которому в свое время было поручено освоение мощного подвесного мотора. По этой же причине был прекращен выпуск моторов небольшой мощности «Чайка», ЛМ-1, «Рига-125», в которых нуждаются тысячи туристов.

Не лучше обстоит дело и со стационарными двигателями. На катерах, глиссерах и других мелких судах с успехом могут применяться конверсированные автомобильные двигатели «Волга», «Москвич», «Запорожец». Конверсия в основном сводится к замене коробки передач реверс-редуктором. Дело это не очень хитрое, однако производство таких двигателей в судовом варианте по существу не налажено. Те несколько

типов конверсированных двигателей, которые у нас выпускаются, — АМ20СРЗ, М517-1, М51V водномоторникам недоступны, так как в розничную продажу они не поступают, а распределяются по нарядам. Да и конструкция их очень сложна и громоздка.

Совершенно ясно, что необходимо упростить узлы конверсии, сделать их более совершенными. Это позволит увеличить выпуск двигателей для катеров, снизить цену. Производство их, видимо, целесообразно наладить непосредственно на автомобильных заводах.

В последнее время широкое распространение за рубежом получили откидные угловые колонки, значительно облегчающие эксплуатацию двигателей автомобильного типа на туристских судах. Конструкции таких колонок разработаны и у нас (в частности, водномоторниками Центрального морского клуба ДОСААФ), однако промышленное производство их не налажено.

Решение всех этих вопросов имеет и большое народнохозяйственное значение: в расширении производства двигателей для лодок и катеров, в улучшении их конструкции заинтересованы работники речного флота.

Не меньшую тревогу вызывает положение с производством корпусов мелких судов. В магазинах относительно свободно можно приобрести только дюралюминиевую лодку «Казанка» стоимостью около 300 руб. Шлюпочный завод ДОСААФ и Латвийский завод «Дзинтарс» время от времени выпускают спортивные суда, но в продаже нет доступных широким кругам водномоторников дешевых катеров и туристских мотолодок.

При создании корпусов спортивно-туристских судов конструкторы не используют последних достижений в области судостроения.

Таковы лишь некоторые факты, свидетельствующие о равнодушии отношении предприятий и торгующих организаций к запросам водномоторников. И все же, несмотря на это, водно-моторный спорт и туризм бурно развиваются за счет самостоятельного технического творчества и инициативы.

В последние годы особенно заметно расширилась его география. В 40 городах девяти союзных республик объединено более 45 тысяч спортсменов-разрядников. Повсюду работают секции дальнего плавания. Особенно увеличилось число их в организациях ДОСААФ. В ближайшие годы предусмотрено привлечь к занятиям физкультурой и спортом около 50 млн. человек. Не трудно

себе представить, как увеличилась бы армия водномоторников, каким подлинно массовым стал бы этот вид спорта в нашей стране, если бы в полной мере удовлетворялись нужды в лодочных моторах, запасных частях к ним, в корпусах спортивно-туристских судов.

Невнимательное отношение к нуждам водномоторников тормозит рост спортивных результатов. Советские гонщики не могут еще похвастаться высокими скоростями ни на коротких, ни на длинных дистанциях. Наши рекорды еще значительно уступают мировым и европейским. Правда, спортсмены-досаафцы добились за последнее время известных успехов, установив ряд новых всесоюзных достижений. Но эти достижения могли бы быть выше, если бы водномоторники имели в своем распоряжении мощные гоночные моторы. Отсутствие отечественных подвесных двигателей для спортивных соревнований является главным препятствием на пути к достижению массовости, роста скоростей и выхода нашего водно-моторного спорта на широкую международную арену.

Сейчас намечается некоторый сдвиг в этом отношении. Общественное конструкторское бюро при Центральном морском клубе ДОСААФ разработало конструкцию и сделало опытные образцы гоночного двигателя «Ураган-175» мощностью 28 л. с. Если удастся организовать серийное производство этого мотора на машиностроительном предприятии, то наши спортсмены получат отличный двигатель класса 175 см³. Однако как будет восполнен пробел в остальных классах — 250, 350, 500 см³, в которых также разыгрываются первенства мира и Европы? Не первый год ждут спортсмены этих гоночных моторов. Постановления о конструировании и постройке двигателей класса 175 и 250 см³ в свое время были изданы, но самих моторов все нет и нет, и честь советского спорта нашим спортсменам приходится защищать на импортных моторах.

Спортсмены-водномоторники надеются, что совнархозы, заводы, конструкторские бюро, которым в свое время было поручено освоение новых двигателей для малого флота, выполнят, наконец, принятые постановления и создадут совершенные отечественные моторы — спортивно-туристские и гоночные, — не уступающие лучшим зарубежным образцам.

Чтобы вывести из тупика спортивно-туристское судостроение, нужна помощь Госплана, Государственного комитета по судостроению при Совете Министров СССР, ряда совнархозов. Только в этом случае наш водно-моторный спорт выйдет на широкую дорожку и займет достойное место среди остальных видов спорта.

А. ГАЛСТЯН,
чемпион Всесоюзной спартакиады
по техническим видам спорта,
Г. ГОРБАЧЕВ,
мастер спорта, рекордсмен страны,
В. ПЕТРУХИН,
мастер спорта, чемпион Всесоюзной
спартакиады по техническим видам
спорта, рекордсмен страны,
Б. ГИБНЕР,
член Президиума Федерации
водно-моторного спорта.

Маленьким

автомобилям —

большие старты

Пять лет назад на московском стадионе Юных пионеров впервые в нашей стране состоялись автомобильные соревнования, положившие начало развитию одного из увлекательнейших видов спорта. Автомоделизм быстро стал пробивать себе дорогу. Сейчас насчитываются тысячи энтузиастов этого дела, и количество их из года в год увеличивается. Заметно растет мастерство конструкторов, технически совершеннее становятся модели, увеличиваются скорости их движения. Двадцать шесть моделистов носят сегодня звание мастера спорта, больше шести тысяч получили спортивные разряды.

В прошлом году на стадионе имени В. И. Ленина в Москве наши спортсмены впервые померялись силами с автомоделистами Венгрии и Польши. Эта международная встреча закончилась успешно для автомоделистов СССР: они заняли 11 первых мест из 12.

Однако, несмотря на некоторые успехи, мы не можем сказать, что автомоделизм стал по-настоящему массовым видом спорта. Пути его дальнейшего развития должны поэтому стать предметом обстоятельного обсуждения на V съезде ДОСААФ и предстоящем пленуме ФАМС СССР. А оснований для этого немало.

Нам кажется, что надо решительным образом преодолеть недооценку автомобильного спорта, с которой, к сожалению, приходится еще сталкиваться в ряде комитетов ДОСААФ. Часто ни организационно, ни материально этот вид технического творчества не подкрепляется. Сплошь и рядом в республиканских, областных, районных комитетах ДОСААФ нет даже работника, который бы занимался организацией автомоделизма.

Думается также, что автомобильный спорт не станет массовым до тех пор, пока досаафовские коллективы и комитеты на местах не вовлекут в него учащихся школ, техникумов, пока у нас не будет тесного контакта в работе с комсомольскими организациями, с министерствами просвещения республик. Сотни, тысячи пионеров и комсомольцев могут мастерить модели. А сколько их действительно привлечено к работе в автомобильных кружках и лабораториях?

В Белоруссии, Эстонии, Молдавии есть лишь отдельные, стихийно возникшие автомобильные кружки. И это не потому, что ребята не хотят участвовать в конструировании моделей, а по вине комитетов ДОСААФ, плохо пропагандирующих технические знания среди учащихся, не умеющих привлечь их к автомобильному творчеству.

Пожалуй, только Украина составляет исключение, где 5 тысяч школьников активно занимаются автомобильным спортом. Другим же республиканским комитетам ДОСААФ похвалиться нечем. Разве, например, можно считать нормальным тот факт, что спортсмены Эстонии за пять лет ни разу не принимали участия во всесоюзных соревнованиях автомоделистов?

Но речь должна идти не только об учащихся школ, техникумов и других учебных заведений. Опыт показывает, что конструированием автомоделей увлекаются рабочие предприятий, шоферы, инженеры, техники, служащие учреждений. Надо немного: помочь энтузиастам.

И организовать эту работу должны комитеты ДОСААФ, автомотоклубы. Они обязаны иметь свой актив, кадры инструкторов, лаборатории. К сожалению, автомобильные лаборатории при республиканских автомотоклубах впадают в жалкое существование, не имея самого необходимого оборудования и инструментов. Здесь не проявляют и надлежащей заботы о подготовке инструкторов автомобильного спорта.

Нужно улучшить и организацию автомобильных соревнований. Ведь только в ходе спортивной борьбы полностью раскрываются возможности спортсмена и его машины, рождаются новые рекорды. К сожалению, в спортивных календарях наших республик еще очень и очень мало запланировано соревнований по автомоделизму. Мы совсем не проводим зональных встреч, матчевых состязаний городов.

Развитие моделизма тормозится и отсутствием необходимого количества кортодромов. Не имеет их даже наша столица. Между тем для строительства этих спортивных сооружений не требуется больших средств. Ведь активное участие в строительстве могут принять сами моделисты.

Нужно, чтобы инженерно-технические работники предприятий, выпускающих микродвигатели, чаще встречались с ведущими автомоделистами страны. Это поможет создать более удачные и совершенные двигатели, которых с нетерпением ждут наши спортсмены.

Думается также, что автомобильный спорт пора включить в единую спортивную классификацию. Это будет способствовать развитию автомоделизма, который может и должен стать доброй молодежью в «большой» спорт.

А. СЛАВИН,
председатель Автомобильного
комитета ФАМС СССР.

Н. В. СТРАХОВУ 70 ЛЕТ



В конце марта спортивная общественность тепло отметила семидесятилетие со дня рождения Николая Васильевича Страхова, одного из самых активных организаторов и руководителей советского автоспорта, председателя Президиума ФАМС СССР.

С именем Николая Васильевича Страхова неразрывно связана история развития отечественного автоспорта в течение нескольких десятилетий. Широко эрудированный специалист и опытный спортивный судья, он провел и судил на своем веку десятки различных автомобильных и мотоциклетных соревнований, в том числе всесоюзные и международные. Николай Васильевич не раз представлял интересы советского автоспорта в международных организациях, на конгрессах ФИА.

Советским автомобилистам хорошо известна плодотворная деятельность Н. В. Страхова в области автомобильного транспорта. Работая в течение многих лет в частях и соединениях Советской Армии, Н. В. Страхов приложил немало энергии и сил к делу укрепления обороноспособности страны и дальнейшего развития автомобильного транспорта Вооруженных Сил.

Вся эта многогранная трудовая и общественная деятельность Н. В. Страхова нашла свое отражение в десятках поздравительных телеграмм и адресов, преподнесенных юбиляру от самых различных организаций в день его семидесятилетия на специальном заседании Президиума ФАМС СССР. Поздравить Николая Васильевича Страхова пришли представители Центрального Комитета ДОСААФ, Министерства автомобильного транспорта РСФСР, Центрального комитета профсоюза рабочих автотранспорта и связи, Главмосавтотранса, крупнейших автомобильных заводов, научных институтов, Центрального автомотоклуба СССР, Центрального спортивного клуба Министерства обороны, добровольных спортивных обществ «Труд» и «Спартак», военных и гражданских автотранспортных организаций.

Среди этих многочисленных поздравлений Н. В. Страхову был вручен также и адрес от редакции «За рулем», в котором коллектив редакции приветствовал юбиляра как одного из самых активных членов редакционной коллегии, автора содержательных статей и вдумчивого редактора, вкладывающего весь свой огромный опыт, авторитет и талант в благородное дело пропаганды технических видов спорта.

За многолетнюю общественную деятельность в области развития отечественного автоспорта Президиум Центрального Комитета ДОСААФ награждает Николая Васильевича Страхова Почетным знаком ДОСААФ СССР, а Президиум Центрального совета Союза спортивных обществ СССР — значком «Отличник физической культуры». Вручая Н. В. Страхову эти награды, заместитель председателя ЦК ДОСААФ товарищ А. Н. Скворцов тепло поздравил юбиляра от имени широких кругов спортивной общественности, работников автомобильного транспорта и автотопромышленности.

ГЕРОЯ ИЩУТ ДРУЗЬЯ...

Картонная папка. На обложке — акварельный рисунок: герб Советского Союза, увенчанный норвежским и советским флагами. Ниже — подпись на русском и норвежском языках: «На память о совместной борьбе с фашизмом. 1942—1944 гг.». В папке хранится фотография группы людей и тоненькая папка писем без адресов и штампов.

...Небольшой город под Осло. Два высоких, обшитых позеленевшей медью шпиль — ратуша и кирха. Аккуратные домики. А в нескольких километрах отсюда — зажатое колючей проволокой пространство. Концентрационный лагерь. Ночь. В одном из барakov, в самом дальнем углу нар, — двое. Один прикрывает полость своей тужурки слабый огонек свечи. Другой, пригнувшись к обрывку бумаги, водит по нему огрызком карандаша. Слышно, как мимо барака стучат кованые сапоги патруля. Остановились. Тотчас угас неровный огонек. Все тихо. Удаляются тяжелые шаги. И снова вспыхивает свеча.

«Дорогой товарищ Кнут!

Вы сообщили очень приятное известие. Все эти места боев мне хорошо знакомы. Ровно год я был на этом фронте. Сам я родом из Винницкой области, где прожил 17 лет. Участвовал в войне с первого дня. Танкист. Дрался за свою Родину честно и был награжден орденом Красной Звезды, который отобрали в плену фашисты. Наша группа состоит преимущественно из офицеров. Подождите, приходите к нам. Старайтесь оставаться незамеченными. Ваш друг Аркадий Смолян».

Это была первая записка на волю.

Две недели назад перед этим к военнопленному Аркадию Смоляну подошел немецкий унтер-офицер и сунул клочок бумаги: дали о себе знать местные подпольщики. Внизу стояла подпись: «товарищ Кнут». Осторожно стали готовить группу для побега. Вскоре немец принес еще одну записку и нож. — Я с вами, — сказал он, — мне больно за мою страну.

Завязалась переписка. На волю шли исписанные неровным почерком листки бумаги, а с воли — письма, сигареты.

«Вашу записку и сигареты получили. Большое спасибо. План побега начертил мой товарищ. Дорогие, мы прекрасно знаем, чем побег грозит вам и нам, но уверены в успехе. А. Смолян».

Ночью неожиданно из барака вывели одного из пленных. Вскоре стало известно, что его расстреляли. Видимо, немцы что-то пронюхали. Надо было торопиться.

«Здравствуй, товарищ! — пишет Смолян. — День побега — пятница, с 5.45 до 6 часов вечера. Машина должна прийти немного раньше и стоять там, где вы указали. Просим, чтобы ваш человек был за углом дома, мимо которого нас водят на работу. Сообщите его приметы. До свидания».

Наступил долгожданный день. Нервы напряжены до предела. Военнопленные сжимают в руках лопаты, словно оружие. К Смоляну подошел немецкий солдат.

— В комендатуру!

Пленные переглянулись. Солдат из комендатуры торопливо вывел Аркадия из толпы военнопленных и велел идти вперед. Смолян понял, что считанные минуты решают его судьбу. Прыжок в сторону. Раздался выстрел, за ним другой. Ожог в ноге. Не чувствуя боли, Аркадий продолжал бежать. Вот и угол дома, за ним — автомобиль. Скорее, скорее! Навстречу бегут двое. Смоляна подхватывают под руки, почти несут, сажают в кабину. Взревел, машина срывается с места.

По узким улочкам, не снижая скорости на поворотах, мчится автомобиль. Сзади слышится сначала отдаленное таканье, потом все ближе и ближе нарастает рокот мотоциклов. Что делать? Впереди выезд из города. Часовой вскидывает автомат — короткая очередь. Разлетается ветровое стекло. Водитель-норвежец падает грудью на руль. Машину заносит. Но в ту же секунду, обхватив мертвое тело незнакомого друга, Аркадий выравнивает руль и с трудом переползает на место водителя. Сильно болит нога, красные круги застилают глаза. А сзади приближается грохочущий гул мотоциклов.

И танкист принимает отчаянное решение. Резко развернувшись, он направляет машину навстречу мчащимся мотоциклам эсэсовцев, идет на таран. Два первых мотоцикла разбиваются вдребезги, другие два летят в кювет.

А Смолян сворачивает на боковую дорогу и под ураганом автоматных очередей уходит от преследования.

Но тут он чувствует, что силы покидают его. Глаза застилает туман.

— Я плохо вижу, — глухо говорит Аркадий, останавливая грузовик. — Кто может вести машину?

— Крепись, товарищ, тут нет другой шофер, — слышит он ответ на ломаном русском языке.

Двое рослых мужчин выскакивают из кузова. Бережно берут из кабины тело своего убитого товарища, переносят его в кузов. Один из норвежцев садится рядом с Аркадием.

— Крепись, товарищ, — снова произносит он.

И вот машина мчится мимо населенных пунктов, петляет в лесу, огибает сопки, спеша туда, где беглецов ждут партизаны.

Знакомство с командиром местных партизан было коротким. Назвав свою фамилию и крепко пожав Аркадию руку, товарищ Кнут сказал:

— Мы намерены освободить еще одну группу ваших товарищей.

Перед самым концом смены около проходной фабрики, где работали советские военнопленные, остановился армейский грузовик. За рулем сидел солдат. Рядом с ним — щеголеватый гестаповец. Вызвав начальника охраны, он небрежно сунул ему под нос удостоверение.

— Смену русских свиней в машину, живо! — приказал он.

— Теснее, теснее, черти, — орал гестаповец, когда в кузов стали залезать люди.

Высунувшись из кабины, он резко бросил:

— Все? — И, толкнув локтем шофера, шепнул:

— Жми, Аркадий!..

Смело действовали бывшие советские военнопленные в составе партизанских групп норвежских патриотов. То здесь, то там взлетали на воздух мосты, вздымались искореженные взрывом рельсы, горели немецкие склады, казармы, учреждения. Грузовик, который водил Аркадий, появлялся на самых опасных участках боев: он доставлял людей, взрывчатку, боеприпасы.

В конце 1944 года старший лейтенант Смолян вернулся на Родину.

Вот последняя записка, оставленная Аркадием норвежским друзьям перед отъездом: «Вы не щадили своей жизни. Благодарю вас за вашу нелегальную работу, за спасение русских военнопленных».

Весной 1945 года на берлинском направлении появился советский танк с надписью на броне: «Мы с вами, норвежские друзья». По-видимому, это и была боевая машина, которой командовал Смолян. Что произошло с ним дальше, пока не известно.

Осталось рассказать о папке, с которой начинается наше повествование. Ее сделали норвежские антифашисты в перерывах между боями, вложили в нее листки писем, переданных из концлагеря, случайную фотографию группы партизан, среди которых стоят в обнимку Аркадий Смолян и товарищ Кнут.

Сейчас эта папка, предназначенная для советского воина, хранится в доме одного из бывших норвежских партизан. Она ждет своего владельца. И кто знает — может быть, он еще и придет за ней в маленький норвежский городок?.. Рассказывают, что на целинных землях работает комбайнер по фамилии Смолян. Одного из журналистов однажды подвез в Братске до эстакады попутный самосвал. В блокноте журналиста появилась запись: «Самосвал. Шофер Смолян, 35-ти лет».

Очень хочется думать, что не погиб отважный советский воин, штурмующий Берлин. И если кто-либо из читателей встречал Аркадия Смоляна во время войны или знает его в мирной жизни, пусть напишет нам. А может быть, этот номер журнала попадет в руки самого героя нашего рассказа?

Ю. КОТЛЕР.



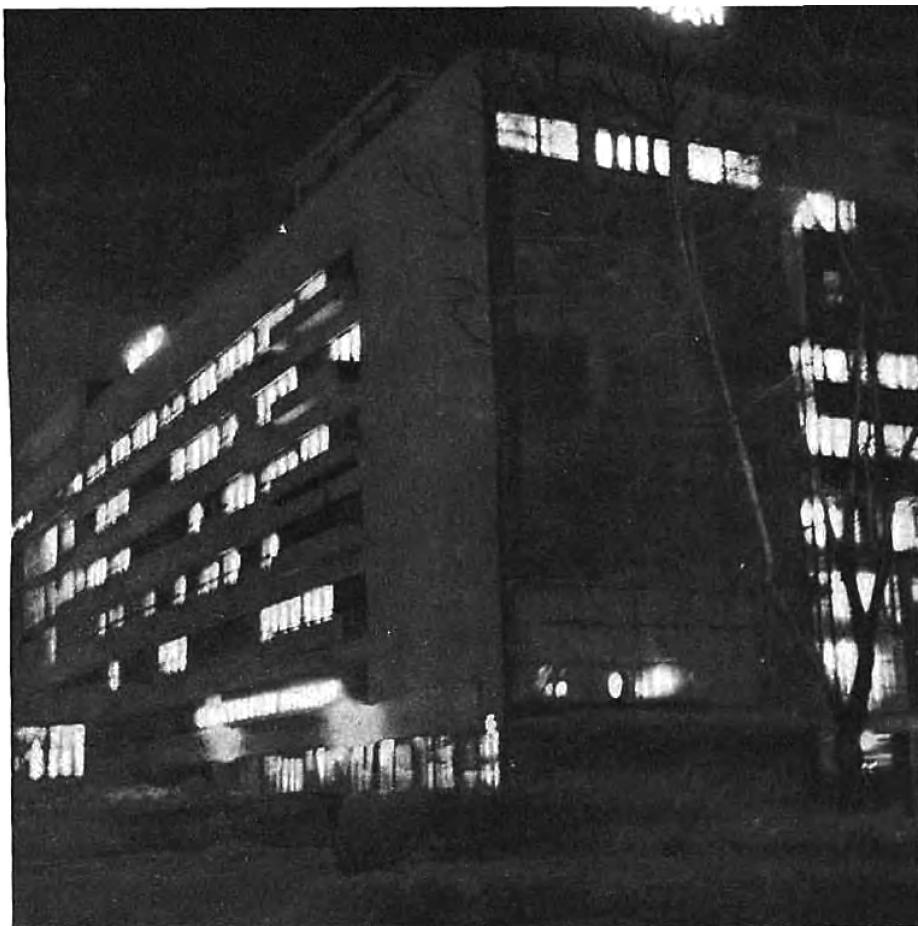
ПРАВДЕ 50 лет

Легковой автомобиль с номерным знаком МОГ 92-44 мчался по прямому, как стрела, Ленинскому проспекту, быстро миновал Москву. За окнами машины промелькнули пестрые участки полей, дальше темной стеной вставал лес. И вот, наконец, показались огни Внуковского аэропорта. Водитель Владимир Андреевич Миридонов, взглянув на часы, облегченно вздохнул. Это означало: поспел вовремя, самолет еще не ушел.

Через несколько минут, взяв на борт матрицы «Правды», реактивный лайнер взмыл вверх и лег курсом на Ташкент. А в это время из ворот издательства выходили другие машины. Водители их спешили на аэродромы в Шереметьево, Быково, чтобы быстро и в срок доставить матрицы, с которых в ту же ночь типографии Хабаровска и Алма-Аты, Тбилиси и Волгограда, Ташкента, Красноярска и других городов отпечатывают «Правду».

Самая напряженная жизнь водителей-правдивых начинается обычно ночью. Легковые автомобили развозят матрицы, крытые грузовики с надписью на бортах «Газеты, журналы» торопятся на аэродромы, вокзалы, в столичные отделения связи уже с готовой продукцией — свежими номерами газеты.

И так каждые сутки. Сутки складываются в недели, месяцы, годы. Без малого по сорок лет беспрерывно трудятся в автохозяйстве «Правды» такие шоферы, как И. П. Карцев, Н. С. Медведев, П. М. Рубцов, автомеханик А. И. Кузин. Больше двадцати лет перевозят продукцию комбината И. С. Малахаев, М. Е. Николаева, Т. Г. Синуков, М. М. Агафонов и другие.



Всю ночь не прекращается напряженный труд на комбинате «Правда».

Коллектив автобазы «Правды» занимает одно из первых мест среди автохозяйств столицы. Он успешно борется за звание коллектива коммунистического труда. Уже 170 человек завоевали высокое и почетное звание ударников коммунистического труда. Ведь

каждый здесь понимает, как важно доставить любимую народом газету в срок, дать в руки трудящихся боевой орган Центрального Комитета нашей партии.

Б. АНДРЕЕВ.
Фото А. Золотарева.



«За рулем» № 5.

Раннее утро в Москве. Любимая газета «Правда» поступила в продажу.

Владимир Андреевич Миридонов вовремя привез матрицы газеты «Правда» на аэродром. Скоро реактивный лайнер доставит их в Ташкент...



„КОЛХИДА“ ВЫШЛА НА ДОРОГИ СТРАНЫ

Начался серийный выпуск
тягачей КАЗ-606



Автомобильный парк возрастет до размеров, полностью удовлетворяющих потребности народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров — так определены в Программе КПСС рубежи, которые предстоит взять автомобилестроителям в ближайшем 20-лети. Речь идет как о количественном, так и о качественном росте автомобильного парка.

Все автозаводы страны уже сейчас готовятся к выпуску более совершенных по конструкции и эксплуатационным качествам автомобилей.

Усиленно работает над созданием семейства новых автомобилей и коллектив нашего завода. В течение последних лет мы провели большие экспериментально-конструкторские работы, главным итогом которых явилось создание седельного тягача КАЗ-606, обладающего высокими технико-экономическими показателями.

Седельный тягач — автомобиль, предназначенный для буксировки полуприцепов. Применение таких автомобильных поездов дает особенно большой эффект при тракторных перевозках по системе тяговых плеч. Тягачи с полуприцепом незаменимы также при транспортировке грузов в городах на небольшие расстояния по маятниковой системе. Развитие подвижного состава этого типа позволит организовать смешанные автомобильно-железнодорожные перевозки в контейнерах и тем самым исключить перевалку грузов.

Наша автомобильная промышленность (в частности, и Кутаисский завод) изготавливала до сих пор седельные тягачи на шасси стандартных грузовых автомобилей. Между тем специфика эксплуатации тягачей требует укорочения их базы и габаритной длины, повышения маневренности.

Эти требования мы и постарались учесть при разработке конструкции седельного тягача КАЗ-606. В частности, была избрана компоновка по типу «кабина над двигателем», позволяющая, наряду с улучшением обзорности и освещения кабины, сократить общую длину автомобиля по сравнению с прежней моделью на 730 мм, уменьшить межосевую базу на 1200 мм (2800 мм вместо 4000 мм), а следовательно, и минимальный радиус поворота. Колея передних колес тягача равна 1770 мм, задних — 1740 мм; наименьший дорожный просвет под задним мостом — 265 мм, радиус поворота по колею наружного переднего

колеса — 6 м. В результате повысилась маневренность тягача, что очень важно для сцепки и расцепки при загрузке и разгрузке полуприцепа, а также для движения по извилистым дорогам.

На выпускаемом сейчас седельном тягаче временно установлен форсированный двигатель КАЗ-120, развивающий мощность 104—109 л. с. Для обеспечения необходимого тягового усилия потребовалось увеличить передаточное число редуктора заднего моста (до 9,28).

Удлиненные передние рессоры и телескопические амортизаторы обеспечивают плавность хода. У автомобилей такого типа к плавности хода предъявляются повышенные требования, поскольку водитель находится в кабине над двигателем, за пределами базы.

В кабине помимо сиденья для водителя и пассажира имеется спальное место. Здесь шофер может отдохнуть в дальнем рейсе. Кабина хорошо изолирована от теплового излучения и шума двигателя. В ней предусмотрена приточно-вытяжная вентиляция и интенсивный воздухообмен при помощи электрического вентилятора.

В месте, где запирается капот, устроен широкий проем. Это дает возможность водителю обслуживать двигатель, не выходя из кабины.

КАЗ-606 оборудован выводами для питания тормозной системы и освещения полуприцепа. Тягач с полуприцепом развивает скорость до 60 км/час, преодолевает подъемы до 15°. Общий вес тягача без нагрузки — 3740 кг (на переднюю ось приходится 2220 кг, на заднюю — 1520 кг). Он может транспортировать полуприцепы весом до 9500 кг (грузоподъемность 8 т).

Одновременно с серийным выпуском описанного тягача на нашем заводе ведутся работы по созданию перспективной модели седельного тягача, на котором предполагается применить более совершенные узлы и агрегаты.

В частности, на тягаче будет устанавливаться восьмичилиндровый V-образный карбюраторный двигатель с рабочим объемом цилиндров 6 л. Особенностью его конструкции является наличие в системе охлаждения механизма, отключающего вентилятор для ускорения прогрева двигателя при эксплуатации в зимних условиях. Мощность двигателя — 150 л. с. Вместо применяющегося сейчас двухдискового сцепления будет устанавливаться однодисковое. Новинкой явится также и пятиступенчатая коробка передач с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой и

заднего хода. Дисковый стояночный тормоз намечено заменить тормозом барабанного типа, что повысит его надежность. Вместо односкоростного двухступенчатого заднего моста будет устанавливаться двухскоростной. Применение его должно не только улучшить эксплуатационные и динамические качества тягача, но и значительно продлить срок службы двигателя. Управлять переключением двухскоростного редуктора заднего моста можно будет с места водителя. Намечено также установить и более совершенную переднюю подвеску.

Существенно улучшит эксплуатационные качества тягача гидравлический сервомеханизм рулевого управления. Кабина будет снабжена механизмом, позволяющим опрокидывать ее при техническом обслуживании и текущем ремонте силового агрегата.

Для повышения безопасности движения предполагается оснастить тягач КАЗ-606 специальным устройством в кабине, сигнализирующим водителю об обгоне.

Параллельно с тягачом новой модели, на базе унифицированных с ним узлов, будет разработана конструкция грузового автомобиля. Впрочем, сейчас уже изготовлены опытные образцы переходной модели грузового автомобиля КАЗ-605, большинство узлов которого унифицировано с узлами тягача КАЗ-606. Этот сравнительно короткобазовый (3200 мм) автомобиль имеет грузоподъемность 4,5 т и обладает высокими эксплуатационными качествами.

Уменьшение межосевой базы на 800 мм по сравнению с базой автомобиля ЗИЛ-164 позволило улучшить маневренность новой машины и сократить ее общую длину на 300 мм при одновременном увеличении длины грузовой платформы на 665 мм.

В содружестве с работниками Академии наук Грузинской ССР и НАМИ конструкторы завода создали для автомобиля КАЗ-605 пневматическую подвеску заднего моста взамен рессорной. В дальнейшем предполагается снабдить передней и задней пневматической подвеской также и седельный тягач КАЗ-606.

Таковы ближайшие наметки кутаисских автомобилестроителей, так претворяют они в жизнь решения XXII съезда КПСС об ускоренном техническом прогрессе.

Д. КАРТЕЛИШВИЛИ,
главный конструктор Кутаисского
автозавода имени Г. К. Орджоникидзе.

ШИНЫ ДЛЯ ЛЮБЫХ ДОРОГ

Мысль о создании шин, которые обеспечивали бы нормальную работу автомобилей в различных дорожных условиях, на твердом и мягком грунте, возникла у работников советской шинной промышленности три года назад, когда осваивалось производство арочных шин. При испытаниях они хорошо вели себя в условиях бездорожья, но на дорогах с твердым покрытием ухудшали эксплуатационные качества автомобилей, вызывая поломки деталей ходовой части.

Конструкция низкопрофильных пневматических шин «Универсал» была разработана на Воронежском шинном заводе. В чем заключаются их особенности?

Шины «Универсал» отличаются от всех других геометрическим профилем. Отношение высоты к ширине профиля у них равно 0,66—0,70, тогда как у обычных автомобильных шин — 0,9—1,1, у арочных — 0,30—0,35.

К освоению новой продукции завод приступил в начале 1960 года. Тогда было начато изготовление опытных шин «Универсал» 940 × 300 модели В-20 (рис. 1), а в 1961 году — 940 × 350 модели В-65 (рис. 2). Обе эти модели пред-

назначены для грузовых автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-52.

Шины «Универсал» устанавливают на заднем мосту. Каждая шина заменяет двоянные стандартные шины 7,50—20. В результате вес задних колес автомобилей снижается на 37—40 кг.

Шины 940 × 300 и 940 × 350 имеют плоский протектор. Жесткий пояс между каркасом и протектором обеспечивает сохранение наружного диаметра. Глубина рисунка 18—19 мм (13,5 мм у шин 7,50—20). Увеличена также площадь его выступов — 56,5% против 42%. Это обеспечивает равномерный износ рисунка протектора: примерно 0,20—0,25 мм на 1000 км пробега. Протектор покрышек изнашивается более интенсивно (0,35—0,45 мм/1000 км). Таким образом, по сроку службы шины «Универсал» превосходят шины 7,50—20 приблизительно на 50%. Пробег их должен составить 75—85 тыс. км.

Первые сравнительные испытания опытных шин 940 × 300 модели В-20 и стандартных 7,50—20, проведенные Горьковским автозаводом, показали преимущества шин «Универсал».

При движении со скоростью от 20 до 60 км/час по дорогам с усовершенст-

Выполняем
решения
XXII съезда КПСС

вованным покрытием, булыжным и грунтовым с выбоинами автомобили, снабженные шинами «Универсал», расходовали меньше топлива; экономия составляла 1,7—3,0 л/100 км.

Значительно улучшились также динамические показатели. Максимальная скорость движения автомобиля с опытными шинами на прямой передаче достигала 90 км/час, т. е. была на 7% больше, чем со стандартными. Путь разгона со скорости 15 км/час до 65 км/час оказался меньше на 96 м, время разгона — на 6,6%.

Путь свободного качения автомобиля с шинами «Универсал» со скорости 50 км/час до полной остановки равен 625 м, или на 155 м больше, чем у автомобиля со стандартными шинами; время свободного качения составило 98 сек, или на 14 сек. больше. Пути торможения со скорости 30 км/час и 50 км/час были практически одинаковы.

При сохранении центра тяжести автомобиля грузоподъемность одной шины 940 × 300 такая же, как и двух шин 7,50—20. За счет уменьшенного удельного давления на грунт (4,6 кг/см² на площади выступов рисунка вместо 7,35 кг/см²) обеспечивается лучшее сцепление с грунтовой дорогой и более высокая проходимость автомобилей. Это подтверждается опытом эксплуатации автомобилей ГАЗ-51А в двух автоколоннах Воронежского автогострота на вывозке свеклы осенью 1961 г.

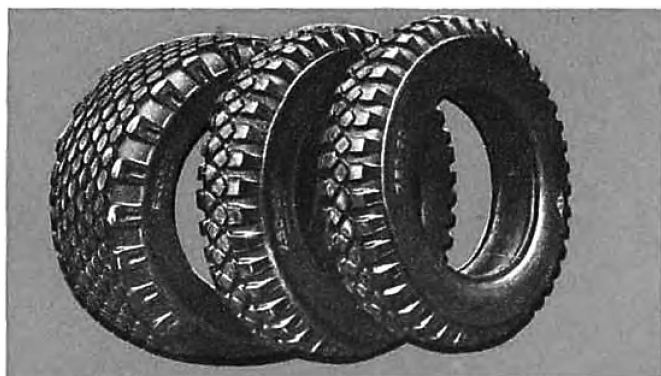
Но этим не исчерпываются достоинства шин «Универсал». Применение их сулит большую выгоду для народного хозяйства. При замене двух шин 7,50—20 одной 940 × 300 или 940 × 350 можно сэкономить примерно 3 м² вязкого корда, 8 кг резины, 10 кг металла для обода. Важное значение имеет и то, что увеличивается производительность оборудования, на котором изготавливают шины.

И. МИНКОВ, В. РЕЗНИКОВА,
Воронежский шинный завод.

Рис. 1. Шина 940×300 модели В-20.



Рис. 2. Так выглядит шина 940×350 модели В-65 (крайняя слева) в сравнении со стандартными шинами 7,50—20.



АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПРИВОД ЖАЛЮЗИ

На Кременчугском автозаводе Разработана конструкция автоматического привода жалюзи, применение которого дает возможность поддерживать на оптимальном уровне температуру воды в системе охлаждения двигателя и, следовательно, его тепловой режим.

Работа привода состоит в том, что при перегреве двигателя он полностью открывает жалюзи и тем самым увеличивает количество воздуха, проходящего через радиатор, а при охлажденном двигателе закрывает жалюзи и прекращает доступ воздуха к радиатору.

Схема автоматического привода показана на рисунке.

Биметаллический датчик температуры воды, отрегулированный на диапазон температур 80—85°, установлен в водяном коллекторе. При повышении температуры охлаждающей жидкости до +85° биметаллическая пластина датчика прогибается и замыкает контакт, включая цепь привода. Сердечник электромагнита жестко связан со штоком клапана золотника силового цилиндра. Клапан передвигается, открывая доступ воздуха в рабочую по-

лость пневматического цилиндра и в то же время перекрывая отверстие в гайке, соединяющее полость с атмосферой.

Воздух, поступающий под давлением до 7,35 кг/см², перемещает вверх поршень, который через рычаг и поводки открывает пластины жалюзи. Количество воздуха, проходящего через радиатор, увеличивается, интенсивность охлаждения улучшается и температура охлаждающей жидкости постепенно снижается до +75°.

В этот момент биметаллическая пластина датчика выпрямляется и размыкает контакт. Пружина клапана возвращает последний в исходное положение, перекрывая тем самым доступ воздуха в цилиндр и соединяя его с атмосферой. Давление в рабочей полости падает, и пластины жалюзи под действием их пружин возвращаются в первоначальное положение.

Испытания автоматического привода жалюзи на автомобилях КрАЗ дали положительные результаты. Расход топлива при автоматическом приводе на 15% меньше, чем при ручном приводе жалюзи. Кроме того, увеличивается срок службы двигателя и облегчается управление автомобилем. Все эти достоинства автоматического привода жалюзи дали основание рекомендовать его для серийного производства.

Инж. Л. РЫЖКО,
Кременчугский автозавод.

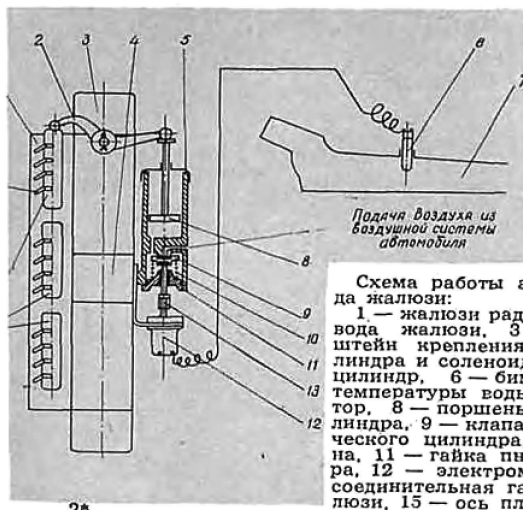


Схема работы автоматического привода жалюзи:

1 — жалюзи радиатора, 2 — рычаг привода жалюзи, 3 — радиатор, 4 — кронштейн крепления пневматического цилиндра и соленоида, 5 — пневматический цилиндр, 6 — биметаллический датчик температуры воды, 7 — водяной коллектор, 8 — поршень пневматического цилиндра, 9 — клапан золотника пневматического цилиндра, 10 — пружина клапана, 11 — гайка пневматического цилиндра, 12 — электромагнит КМ-200 П, 13 — соединительная гайка, 14 — поводки жалюзи, 15 — ось пластины жалюзи.

АВТОМАТИКА В

Автоматические устройства, облегчающие управление автомобилем, еще недавно были несбыточной мечтой, а ныне, благодаря развитию автоматики и электроники, стали реальными конструкциями, изготавливаемыми в заводских условиях. Однако пока еще они, как правило, устанавливаются на автомобили высшего класса.

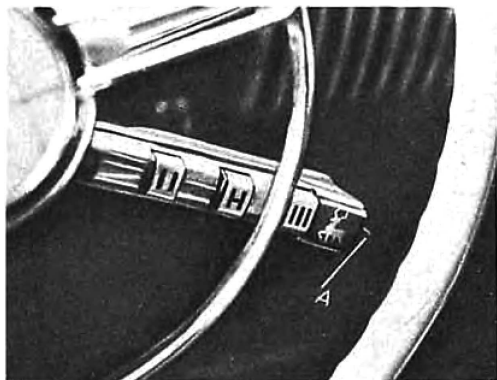


Рис. 1. Кнопочный пульт.

Можно ли собственными силами оборудовать обычный серийный автомобиль автоматическими устройствами? Да, можно. С таким опытом мы и хотели бы ознакомить читателей.

Речь пойдет о несложном автоматическом устройстве, выполненном в кустарных условиях: применение его не требует переделки агрегатов автомобиля.

Предлагаемое нами устройство позволяет автоматически осуществлять следующие операции (программы):

1) включать три передачи: вторую, нейтральную и третью*. Переключение осуществляется при очередном нажатии на педаль сцепления и только в том случае, если окажется нажатой одна из блокирующих кнопок (рис. 1);

2) автоматически чередовать прямую (третью) передачу и нейтральное положение при нажатиях на педаль сцепления. Этот режим используется при движении автомобиля накатом;

3) поддерживать заданную скорость автомобиля с точностью до ± 2 проц. в диапазоне от 40 до 60 км/час. Желаемое ее значение указывают на шкале (рис. 2) ручкой 2. После нажатия кнопки 1 устанавливается заданная скорость. В этом случае при очередном нажатии на педаль сцепления:

а) либо автоматически разблокируется кнопка 1 и обороты коленчатого вала переводятся на режим холостого хода, т. е. автоматика отключается;

б) либо обороты переводятся на режим холостого хода с одновременным выключением прямой передачи и переходом в нейтральное положение. При последующем нажатии на педаль сцепления автоматическим увеличивается число оборотов и снова включается прямая передача; а в дальнейшем, после того, как отпущена педаль, устанавливается заданная скорость. Этот режим работы может быть прерван при нажатии на педаль управления дросселем, на педаль тормоза и, при предварительном выключенном вспомогательном тумблере А (рис. 1), на педаль сцепления, а также при выключении питающей цепи ключом зажигания.

Автоматика состоит из двух фактически независимых узлов. Один из них предназначен для автоматического поддержания заданной скорости движения, другой — для кнопочного переключения передач. Электросвязь между узлами дает возможность осуществлять управление по указанной выше программе 3б.

Работа системы может быть понята из рассмотрения упрощенной блок-схемы (рис. 3).

В режиме автоматического поддержания заданной скорости прежде всего ведется контроль за ней. Для этой цели непрерывно определяется число оборотов коленчатого вала двигателя. Это осуществляется посредством тахогенератора 1 — небольшой динамомашины с независимым возбуждением, укрепленной на основном генераторе двигателя. Развиваемое тахогенератором напряжение сравнивается с напряжением, снимаемым с ротора потенциометра 2, пи-

таемого от бортовой сети автомобиля. Шкала потенциометра градуирована в км/час. Для сравнения используется чувствительное трехпозиционное поляризованное реле 3 типа РП-5, срабатывающее при разнице в напряжениях потенциометра и тахогенератора менее чем 0,1 в. Контакты этого реле включают через цепь сигнальной лампы СЛ2, вспомогательные реле 4А или 4Б (типа РСМ), которые подают питание электромотору 5, заставляя его вращаться вправо или влево. Мотор 5 через редуктор 6А и включенную электромагнитную муфту 6 сообщает вращение выходному валу 7, шкив которого посредством тростика 8 передает, через вспомогательный рычаг, вращение оси дроссельной за-

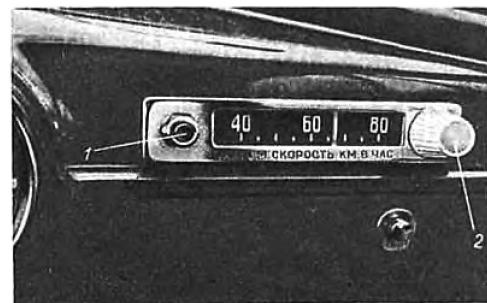
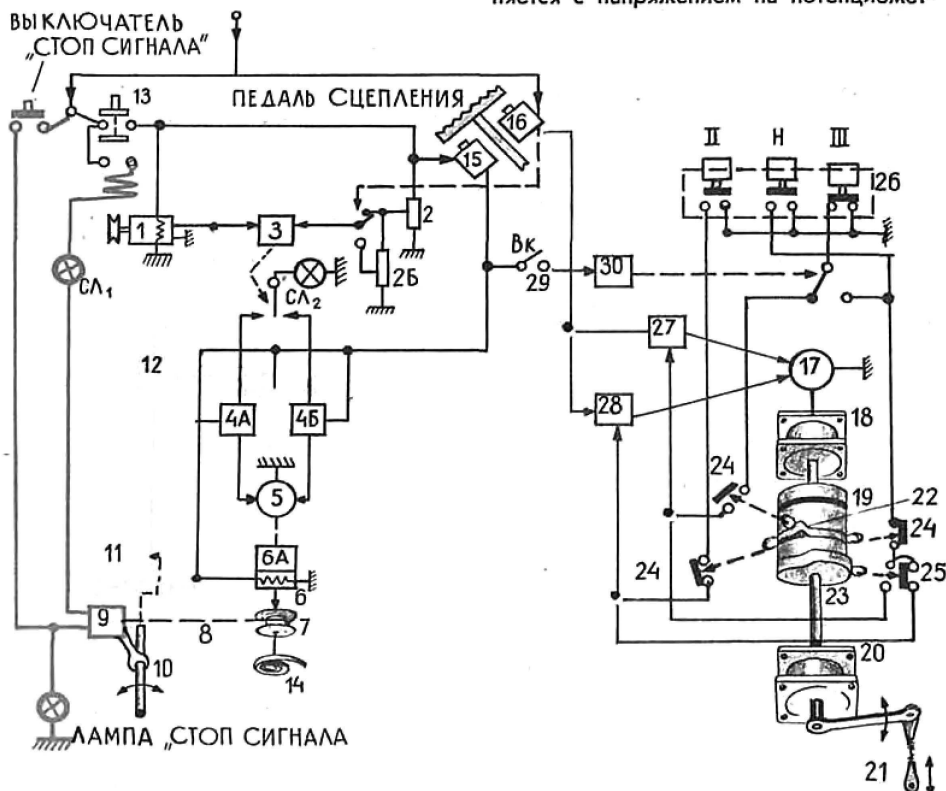


Рис. 2. Шкала скорости.

слонки 10. Увеличение или уменьшение подачи газа будет происходить до тех пор, пока скорость, а следовательно, напряжение тахогенератора 1 не сравняется с напряжением на потенциомет-

Рис. 3. Блок-схема автоматик.



* При установке второго комплекта переключающего устройства, рассмотренного ниже, или применении дополнительного мощного соленоида, переключающего вал привода включения передачи, система может иметь кнопочное включение всех передач.