

Журнал "За рулем"

№5, 1963

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №5, 1963 / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 36 с.

ISBN 978-5-458-69085-0

"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 978-5-458-69085-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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.

ЧЕРЕЗ

СОРЕВНОВАНИЯ — В СПОРТ

Путь мотоциклистов в спорт лежит через соревнования. Именно они пробуждают у молодежи желание приобщиться к спорту, помогают познать радость спортивной борьбы. За последнее время действенным средством активной пропаганды мотоспорта стали гонки по гравелю и ледяной дорожке. Они пользуются большой любовью спортсменов и зрителей и проводятся не только на специальных мототреках, но и на обычных стадионах. Популярность этих гонок в некоторых местах настолько велика, что, например, в Уфе они собирают значительно больше болельщиков, чем футбол.

Гравельные и ледяные гонки приобрели права гражданства в городах Башкирии, во Львове, Ровно, Свердловске, Куйбышеве, Иркутске, Саранске. К сожалению, опыт этих городов не стал еще достоянием всех.

Большая популярность этих гонок у населения и, как следствие этого, высокая их окупаемость убеждают в полезности данных соревнований. Между тем во многих республиках и городах идут лишь бесконечные и бесплодные разговоры по поводу создания гравельных дорожек. Федерация мотоспорта СССР, республиканским и областным комитетам Общества, республиканским федерациям и местным секциям следовало бы принять более энергичные меры по развитию мотогонок по льду и гравелю дорожке.

Говорят, что для более широкого размаха гонок не хватает специальных мотоциклов. Но на первых порах вовсе не обязательно, чтобы все соревнования — от районных до всеобщих включительно — проводились на мотоциклах, скажем, международного класса (500 см³). На внутренних соревнованиях — городских, областных — с успехом можно использовать серийные спортивные мотоциклы наших заводов.

Сейчас настало время подумать и о некоторых изменениях правил проведения первенства страны. Думается, в этом отношении было бы целесообразно кое-что позаимствовать у других видов спорта, а именно: лично-командный зачет, круговую систему розыгрыша (в несколько туров), введение двух групп — А и Б, в зависимости от уровня мастерства и оснащенности техникой. Кое-что из этого Федерация мотоспорта СССР намерена осуществить в текущем году, но пока еще в небольшом масштабе.

Для сокращения расходов на организацию соревнований, особенно между командами городов и клубов, возможно, имеет смысл проводить их на мотоциклах «хозяина» стадиона, разыгрывая между участниками по жеребьевке. Кстати сказать, подобный метод полезно было бы испытать и на некоторых других соревнованиях. Это превратило бы такие встречи из конкуренции машин (что у нас еще нередко бывает) в состязания спортсменов, в демонстрацию мастерства гонщиков.

Ведь случилось же в этом году на традиционном мотокроссе в Ижевске, что спортивная борьба потеряла всякий смысл, так как один мчался на «добрых конях», а другие еле тащились на старых «жилах». Чтобы повысить заинтересованность спортивных организаций в развитии гонок по гравелю и ледяной дорожке, следует, очевидно, ввести для них поощрение в виде отчислений от сборов.

В некоторых местах нет возможности в ближайшее время построить мототрек, затруднено и использование стадионов для мотогонок, но зато там имеются благоустроенные ипподромы. Ясно, что не устраивать в таких местах ипподромные гонки, значит мешать развитию мотоциклетного спорта.

В последнее время у нас значительно повысилась культура организации мотокроссов. Теперь они, как правило, проводятся по небольшим замкнутым трассам, расположенным в удобных для зрителей местах. Организуя розыгрыши памятных подарков, продажу программ и другие мероприятия, удается окупать большую часть затрат на эти соревнования. Передовой опыт проведения кроссов в Таллине, Ленинграде, Белгороде, Кировограде, превращающий их в настоящий спортивный праздник, показывает, что эти соревнования способны собирать десятки тысяч болельщиков и могут стать интересной формой пропаганды мотоспорта. К сожалению, передовые методы проведения кроссов, как и всякое новое дело, в некоторых местах с трудом пробивают себе дорогу. Более того, отдельные работники считают себя чуть ли не героями, организуя кроссы на 50—70 километров по бездорожью, через заболоченные места, по склонам гор и холмов, покрытых вязкой глиной. Спрашивается, а какая же польза от таких кроссов? Кто их мог смотреть? Кто получил удовольствие? Разве только бюрократы-организаторы, которые, ставя «галочку» в свой план, могут с облегчением сказать: «Еще одно мероприятие провернуто».

Соревнования, о которых шла речь выше, агитируют за

мотоспорт, зовут нашу молодежь принять участие в спортивной жизни. Однако стартовать в кроссах, трексовых и шоссейно-кольцевых гонках рядовые мотоциклисты не могут. Да большинство из них вовсе и не стремится стать гонщиками.

Для широких кругов мотоциклистов нужны доступные, массовые соревнования, способные привлечь владельцев личных мотоциклов, мотороллеров, мопедов; нужны состязания, организация которых не требует затрат и больших развозов. Руководители мотоспорта на местах порой сами не представляют себе, какое подходящее спортивное занятие можно найти для рядовых мотоциклистов. К таким соревнованиям, скорее всего, можно отнести мотоциклетную «фигурку», соревнования на мастерство вождения (трайэл), очень распространенные за рубежом однодневные соревнования (мотоциклетное многоборье), звездные или радиальные эстафеты, воскресные «кругосветки» (коллективные выезды).

Совершенно напрасно забыт у нас мотоциклетный спринт — линейные гонки на короткие дистанции (500 м, 1000 м и т. д.), и такие интересные соревнования, как подъем на холм.

В организации новых и возрождении незаслуженно забытых соревнований инициативу должна проявить прежде всего общественность. Нет нужды ждать для этого особых директив и указаний. Приходится сожалеть, что федерации и секции мотоспорта не решаются отойти от проторенных путей и расширить сферу широкодоступных мотоциклетных состязаний, без которых невозможно обеспечить массовость спорта. Трудно понять тех работников, которые, с одной стороны, призывают бороться за расширение рядов спортсменов, а с другой — не развивают массовые соревнования. Вместо того чтобы главный упор в работе сделать на низовое звено, чаще проводить соревнования в первичных организациях заводов, колхозов, институтов, а также в районах, они озабочены лишь тем, как выступит та или иная местная «звезда» на очережных гонках крупного масштаба.

ВОСПИТАНИЕ СПОРТОМ

Расширение рядов мотоспортсменов, разумеется, потребует коренных изменений в подготовке тренерских и судейских кадров, а также улучшения всего учебно-спортивного процесса.

Вопрос о подготовке и переподготовке тренерских и судейских кадров в мотоциклетном спорте стоит особенно остро. Недостаток их объясняется не только ростом потребности в тренерах и слабой работой комитетов и федераций по их обучению. В известной мере здесь сказывается и специфика самого вида спорта. К тренеру по мотоспорту предъявляются исключительно высокие требования. Он должен быть не только хорошим педагогом, но и в совершенстве знать технику.

Правда, недавно в Центральном институте физкультуры и в Высшей школе тренеров созданы специальные группы по подготовке тренеров по мотоспорту, однако выпускники их попадают на практическую работу только через два-три года. Поэтому сидеть сложа руки и ждать прихода специалистов с высшим образованием ни в коем случае нельзя. Нужно полнее, энергичнее использовать все другие формы учебы и методы подготовки тренерских и судейских кадров. Очевидно, пора подумать о заочном обучении тренеров в физкультурных институтах и техникумах. В целях повышения знаний тренеров и судей следовало бы также использовать крупные соревнования и после окончания их проводить кратковременные семинары, где на конкретных материалах и фактах можно организовать обсуждение отдельных вопросов тренерской и судейской деятельности.

Заслуживает всяческого одобрения начатая в конце прошлого года практика учебных сборов с тренерским составом в Центральном автомотоклубе. Республиканские федерации и областные секции должны подхватить эту инициативу. Плохо, что в республиках и областях до сих пор не проявлялось должной заботы о подготовке тренерских и судейских кадров. Можно назвать немало областей, где за последние три года не проведено ни одного учебного сбора, ни одного семинара с тренерами и спортивными судьями.

Работа по подготовке общественных кадров из числа спортивного актива несовместима с бюрократическим отношением к людям. Никак нельзя мириться, например, с фактами волокиты в присвоении судейских званий или с такими явлениями, когда некоторым судьям годами не представляется возможность судить более крупные соревнования и тем самым повышать свою судейскую категорию.

Усилив заботу о подготовке и переподготовке тренерских кадров, комитеты ДОСААФ будут располагать такими специалистами, которые смогут успешно решать задачи по орга-

На трассе мотоциклетного кросса.

Фото А. Каншевича



низации массовых соревнований, воспитывать мастеров спорта, рекордсменов и чемпионов.

Большую работу предстоит провести по дальнейшему улучшению учебно-тренировочного процесса. При том уровне достижений, которого добился сейчас мотоциклетный спорт, для успешных выступлений на международной арене гонщики должны обладать не только исключительно высоким спортивным мастерством, но и способностью выдерживать большие физические нагрузки. А этого, как известно, можно достигнуть лишь в том случае, если тренировки ведутся в строгом соответствии с требованиями основ советской системы спортивной подготовки, с учетом новейших достижений как отечественной, так и зарубежной науки и практики.

Однако во многих клубах, секциях и командах эта работа проводится примитивно, с грубым нарушением главных принципов подготовки спортсменов: не обеспечивается систематичность и круглогодичность тренировок, они проводятся от случая к случаю, в основном, перед соревнованиями. Ясно, что в таких условиях даже самый одаренный спортсмен не сможет полностью раскрыть свои способности, добиться высоких спортивных результатов.

Как показывает анализ большинства соревнований (начиная от районных и кончая международными), наши мотогонщики особенно нуждаются в улучшении их общефизической подготовки. Многие спортсмены до сих пор ошибочно считают, что им вовсе не обязательно заниматься физической подготовкой, постоянно расширять функциональные возможности своего организма. Некоторые тренеры и руководители мотоспорта разделяют эти заблуждения гонщиков и не требуют от них повышения физической выносливости. Такое положение дальше не может быть терпимо.

Тот, кто бывает на соревнованиях по мотоциклетному спорту, видит, что у многих наших спортсменов недостаточен арсенал технических приемов, не хватает умения правильно выбрать наиболее эффективный для данной обстановки тактический маневр. Нередко также приходится наблюдать, как отдельные гонщики пытаются возместить недостаток мастерства напором и безрассудной лихостью. Но практика показывает, что сейчас на одном энтузиазме далеко не уедешь. Для победы в соревнованиях, помимо решительности, нужны и физическая сила, и знания, и большая выдержка, и совершенная техника.

Когда заходит разговор об улучшении учебно-тренировочного процесса, то обязательно имеется в виду и необходимость повышения уровня воспитательной работы. Развитие мотоциклетного спорта достигло таких вершин, когда участие в соревнованиях требует от спортсменов максимального волевого напряжения, полной отдачи сил. Ясно, что этого можно добиться лишь при хорошо налаженной воспитательной работе, когда все спортсмены сознают высокую ответственность перед своей страной, перед своим народом, который создал им все условия для спортивного совершенствования.

Улучшить воспитание мотоспортсменов — это значит совершенно исключить такие случаи, когда отдельные гонщики, увлекшись спортом, отрываются от своих коллективов, начинают хуже относиться к работе или запускают учебу, нарушают нормы социалистического общежития, проявляют эгоизм, зазнайство, совершают аморальные поступки. В каждом клубе, в каждой команде должна быть создана обстановка нетерпимости к малейшим нарушениям требований морального кодекса строителя коммунизма. К несчастью, у нас имеются еще такие спортивные руководители и тренеры, которые видят в человеке только его спортивные способности. Такие «деятели» могут пойти на «подставки» в соревнованиях, они не прочь оказать незаметную помощь своему питомцу на дистанции и т. п. Все это наносит большой вред воспитанию спортсменов.

В некоторых организациях нередко захваливают отдельных спортсменов, раздувают вокруг них ореол незаменимых и всячески ограждают от справедливой товарищеской критики. Излишне громкая слава способна лишь вскружить голову. Принципы воспитания, как известно, требуют чуткого, внимательного отношения к людям. Но вместе с тем спортивные руководители и тренеры обязаны быть требовательными и принципиальными, когда речь идет о воспитании моральной чистоты и духовного богатства. Только при этих условиях наши мотоспортсмены смогут еще выше поднять спортивную славу Социалистической Отчизны.

В решении больших задач по развитию нашего мотоспорта особое место отводится общественному активу. Только опираясь на него, можно двинуть дело вперед, достичь подлинной массовости в мотоспорте и на ее основе успешно штурмовать мировые достижения.

МОГУЧИЙ РЕЗЕРВ

Выступая на собрании избирателей Калининского избирательного округа Москвы 27 февраля 1963 года, Н. С. Хрущев сказал:

«Мне не раз приходилось говорить о повышении производительности труда. Наверное, некоторые из вас слушают меня и думают: когда же он перестанет призывать нас к тому, чтобы мы лучше работали. Мы и так хорошо работаем, а он все говорит: надо работать лучше, надо производить больше.

Но это такой важный вопрос, о котором нам нельзя забывать. Ведь того, что намечено в Программе партии, можно добиться только трудом; лучшая жизнь может быть создана только трудом народа, лучшим, более производительным трудом».

Рабочие, инженерно-технические работники, партийные, комсомольские, профсоюзные организации автомобильного транспорта, выполняя решения XXII съезда КПСС, приложили немало усилий к тому, чтобы поднять производительность труда, снизить себестоимость грузоперевозок и выпускаемой продукции, добиться на этой основе улучшения всей деятельности автотранспорта.

Пути повышения производительности труда многообразны.

За последние годы большое место занимали, например, вопросы совершенствования организационных форм управления автомобильным транспортом и, в частности, работа по укрупнению автомобильных хозяйств. В стране было ликвидировано более 80 тысяч мелких, нерентабельных гаражей. Это позволило передать в крупные автохозяйства свыше 600 тысяч автомобилей.

После ноябрьского Пленума ЦК КПСС этот процесс приобрел новые формы и еще большую значимость. В Российской Федерации, Грузинской, Белорусской, Молдавской и Прибалтийских союзных республиках в крупных автомобильных хозяйствах общего пользования сосредоточено сейчас более 80 процентов всего автомобильного парка (кроме автомобилей колхозов):

Эти мероприятия дают возможность более широко применять передовые методы организации перевозок, централизовать доставку массовых однородных грузов, лучше проводить техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Централизованные перевозки таких народнохозяйственных грузов, как уголь, руда, стройматериалы, составляют сейчас около 52 процентов от общего объема перевозок всех грузов. С каждым годом увеличивается объем перевозок сельскохозяйственных грузов. Только автохозяйствами РСФСР в прошлом году было перевезено около 3 миллиардов пудов зерна, около 50 миллионов тонн силосной массы, более 15 миллионов тонн свеклы и других продуктов сельского хозяйства.

Главной, решающей силой в повышении производительности труда были и

Б. РОМАНОВ,
председатель ЦК профсоюза
работников связи, рабочих
автомобильного транспорта
и шоссейных дорог

остаются люди, их опыт и инициатива, умение правильно организовать дело, готовность прийти на помощь друг другу. У нас выросли замечательные кадры шоферов и ремонтных рабочих, инженерно-технических работников и руководителей производства, хорошо знающих свое дело, способных решать любые задачи.

В автомобильных и дорожных организациях нашей страны широкий размах получило соревнование за коммунистический труд. В настоящее время учатся работать и жить по-коммунистически более миллиона рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. В Москве и области, в Ленинграде, в Пензенской, Владимирской, Воронежской областях, в Белоруссии, на Украине, в ряде других областей, краев, республик в движении за коммунистический труд участвует более половины работающих.

На Украине свыше трех тысяч бригад и 25 тысяч ударников завоевали это почетное звание. Звание коллективов коммунистического труда присвоено, в частности, электростальской автобазе Московского облсовнархоза, автоколонне № 1 СМУ-2 Главдорстроя, Уманскому дорожно-эксплуатационному участку № 860 и многим другим.

Что представляют из себя люди, коллективы, включившиеся в соревнование за коммунистический труд? Вот лишь некоторые примеры.

Шофер Куйбышевского автохозяйства П. Д. Тепляков семилетнее задание выполнил за три года и четыре месяца. Опережая время, досрочно завершил семилетку шофер 7-го грузового парка Ленинградского управления автотранспорта Н. И. Маршин. А таких, как они, — тысячи. Стало обычным: «Семилетний план — за шесть лет», «Недельное задание — за пять дней»...

Широкое распространение в стране получило создание комплексных бригад для обслуживания строительных объектов. Внедрение бригадного метода позволило резко повысить производительность и за счет этого высвободить тысячи автомобилей, значительно снизить себестоимость перевозок.

Не менее широкий размах получило применение тяжелых автопоездов. Особенно большую роль они играют на перевозке зерна и других продуктов сельского хозяйства в горячее время уборочных работ.

Много других новшеств принесло движение за коммунистический труд. Это борьба за более производительное использование парка, экономию топлива, шин и других эксплуатационных материалов, это и новое отношение друг к другу, к коллективу, к жизни.

Сейчас кажется обычным такое явление, как работа автобусов без кондукторов. К нему уже привыкли. А ведь этот почин, начатый автотранспортниками Москвы, заключает в себе большую материальную и моральную силу. В настоящее время в столице без кондукторов работает более 60 процентов автобусов. Это позволило высвободить свыше 6 тысяч человек для других нужд народного хозяйства, добиться чистой экономии зарплаты свыше 1,5 миллиона рублей.

По опыту москвичей этот метод стал широко применяться во многих городах страны.

Борьба за коммунистический труд во многих автохозяйствах сочетается с повышением квалификации и научно-технического уровня новаторов производства. Тысячи работников автотранспорта заочно обучаются в вузах, техникумах, на курсах. Например, на Донецком авторемонтном заводе, который добивается права называться предприятием коммунистического труда, каждый третий рабочий учится без отрыва от производства, каждый второй — освоил смежную специальность.

В конце прошлого года группа шоферов Крымского автотреста, откликнувшись на выступления знатной украинской колхозницы Н. Г. Заглады и ленинградского фрезеровщика И. Д. Леонова, с проинновенными, душевными словами обратилась к своим товарищам по профессии, призывая их высоко нести честь рабочего человека. Письмо шоферов Крыма обсудил и одобрил Президиум ЦК профсоюза работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог. Сейчас оно нашло широкий отклик среди водителей, ремонтников и других рабочих, что также положительно сказалось на повышении производительности труда.

Однако в организации социалистического соревнования еще много недостатков. Ряд руководителей автохозяйств, комитетов профсоюза слабо распространяют передовой опыт, не делают его достоянием широких масс. Имеют место случаи, когда социалистические обязательства разрабатываются и принимаются без широкого участия общественности. Не случайно в обязательствах некоторых коллективов содержатся или нереальные или общие, неконкретные пункты; значительная часть рабочих и служащих вообще не имеет личных обязательств. В ряде автомобильных хозяйств принятые обязательства не подкрепляются необходимыми организационно-техническими мерами: нерегулярно подводятся итоги соревнования, плохо поощряются передовики, не критикуются отстающие. Не удивительно, что в некоторых коллективах еще низка трудовая дисциплина, велика текучесть кадров, наблюдается нерадивое отношение к технике.

Важнейшими условиями в повышении производительности труда являются



Ударник коммунистического труда шофер Куйбышевского автотреста П. Д. Тепляков.

внедрение новой техники, механизация и автоматизация производства.

«Вы, конечно, понимаете, — отметил Н. С. Хрущев на собрании избирателей Калининского избирательного округа Москвы, — что когда я говорю о повышении производительности труда, то не имею в виду, что этого можно достигнуть только за счет мускульной силы. Нет, этого следует добиваться путем лучшей организации труда, умелого использования машин и механизмов, обучения кадров, которые хорошо владели бы техникой».

Ноябрьский Пленум ЦК КПСС выдвинул на первый план задачу ускорения технического прогресса. Предприятия автотранспорта и дорожные хозяйства за последние годы получили от промышленности немало новых, высокопроизводительных машин, различной аппаратуры и оборудования. Кроме того, работники автомобильного транспорта своими силами создают специализированные автомобили и прицепы, гаражное оборудование, различные механизмы, применение которых позволило многим предприятиям почти полностью механизировать трудоемкие процессы. Немало творческой инициативы и смелости в разработке новой техники проявляют рационализаторы и изобретатели. На сотнях предприятий автомобильного транспорта и шоссейных дорог созданы и успешно работают конструкторские бюро, бюро экономического анализа и технического нормирования.

Наиболее успешно конструкторские бюро работают на авторемонтном заводе Мосгорисполкома, в ЦКБ Главмосавтотранса, на смоленском заводе треста «Гаро», в автохозяйствах № 3, 5 и 6 Пермской области, в ряде автохозяйств Украинской, Белорусской ССР.

Достаточно сказать, что только в Днепродзержинской автобазе № 3 в результате осуществления ряда предложений, принятых общественным конструкторским бюро, расходы на эксплуатационный ремонт автомобилей сократились на 10—12 процентов.

Однако на ряде предприятий не выполняются планы автоматизации и механизации производственных процессов. Медленно конструируются и вводятся в производство новые, более производительные образцы гаражного оборудования. В результате при ремонте и техническом обслуживании автомобилей расходуется много ручного труда. В некоторых дорожных организациях слабо используются высокопроизводительные механизмы.

Большой счет практические работники предъявляют к научно-исследовательским и проектным институтам, конструкторским бюро, призванным двигать вперед техническую мысль, внедрять в производство все новое, что дает возможность

значительно улучшить использование автомобильного транспорта.

Автотранспортникам предстоит много сделать для улучшения организации труда шоферов, ремонтников, рабочих шоссейных дорог. В начале прошлого года по инициативе профсоюзных и комсомольских организаций Ярославля и области началось движение за улучшение использования пробега грузовых автомобилей. Это начинание было одобрено президиумом ЦК профсоюза и коллегией Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР и получило поддержку в ряде областей и краев. К этому делу была привлечена общественность. Повсюду стали создаваться общественные посты по загрузке порожних автомобилей. Сократились пробеги негруженых машин. Это резко повысило коэффициент использования автотранспорта. К сожалению, опыт ярославцев и их последователей подраживается еще не везде. Перегоны автомобилей порожняком местами наносят огромный ущерб, а борьбы с этим явлением не ведется.

Пагубно отражаются на производительности труда шоферов большие простои автомобилей под погрузкой и выгрузкой, а также в ожидании ремонта. Много исправной автотехники простаивает у нас из-за отсутствия шин.

Огромный экономический резерв заключает в себе перевод автомобилей на непрерывную работу в две-три смены. Но здесь мы сталкиваемся с большим препятствием — нехваткой водительских кадров. Правда, за последнее время принят ряд мер к устранению этого пробела: увеличилась сеть школ, курсов ДОСААФ, выработаны новые программы и положения о подготовке шоферов.

Вместе с тем профсоюзным, комсомольским организациям нужно активнее разъяснять молодым людям, начинающим трудовую жизнь, роль и значение шоферского труда, вовлекать молодежь в технические кружки, усилить разъяснительную работу среди учащихся старших классов. Этим мы пополним кадры водителей.

Ноябрьский Пленум ЦК КПСС большое внимание уделил вопросам нормирования и оплаты труда рабочих. На предприятиях автотранспорта и в дорожных хозяйствах были ликвидированы многие недостатки в оплате труда, что повысило материальную заинтересованность трудящихся. Ряд республиканских, краевых и областных комитетов профсоюза усилили контроль за применением действующих условий оплаты труда. К сожалению, этот контроль осуществляется еще недостаточно, кое-где допускаются нарушения законоположений по труду и зарплате.

Некоторые хозяйственные руководители допускают нарушения законоположений об оплате труда только потому, что сами не знают их. И правильно поступили в Латвийской ССР, обязав всех руководителей автохозяйств в двухмесячный срок на специально созданных курсах изучить законы по труду и зарплате. Администраторы, не сдавшие экзамены, будут освобождаться от руководства предприятиями.

Это хорошая мера. В самом деле, почему шофер, не выдержавший экзамен по правилам движения, не допускается к управлению автомобилем, а человек, не знающий законов по труду и зарплате, может руководить предприятием?

Допускается еще большее количество сверхурочных работ, имеются простои и другие потери рабочего времени, кое-где нарушается режим труда и отдыха шоферов, в особенности при междугородных перевозках грузов.

Надо больше проявить заботы о бытовых условиях рабочих. Шоферская профессия — профессия трудная. Порой водитель и недосыпает, и питается нерегулярно. Да и ремонтники у нас еще работают в нелегких условиях.

Профсоюзные комитеты, отдел охраны труда ЦК профсоюза недостаточно используют предоставленные им права, иногда проходят мимо фактов нарушения правил техники безопасности, слабо опираются в своей работе на актив.

Выполняя решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС, мы должны расширять демократические принципы хозяйственного руководства, в частности, нужно создавать производственные комитеты, которые участвовали бы в обсуждении планов, контроле за их выполнением, нормировании труда; вести решительную борьбу с приписками, очковтирательством, злоупотреблениями, искоренять такие позорные явления на автотранспорте, как «левачество», чаевые, пьянство, нарушение трудовой дисциплины.

Важной формой участия трудящихся в управлении производством являются коллективные договоры, общественные конструкторские бюро, бюро нормирования и экономического анализа. Расширение их деятельности позволит привлечь новые отряды трудящихся к управлению производством, поможет поднять качество всей работы, повысить производительность труда.

Автомобильный транспорт СССР — одна из важнейших отраслей народного хозяйства. Он призван обеспечивать снабжение предприятий и новостроек, способствовать специализации производства, росту производительности труда, освоению новых земель, общему подъему нашего народного хозяйства.

Для автомобильного транспорта характерно и то, что он объединяет весьма значительное число работающих. Достаточно сказать, что из общего числа специалистов, занятых на всех видах транспорта, большая половина приходится именно на автомобильный. Водитель — основная фигура на автомобильном транспорте, он занимает и будет занимать, впрямь доминирующее положение и по значимости, и по числу работающих в этой отрасли народного хозяйства.

И дело тут не только в том, что шофер непосредственно управляет автомобилем, ведет его к месту назначения. Какие бы умные и сильные машины ни создала конструкторская мысль, их производительность, скорость, наконец, срок их жизни в значительной мере зависят от мастерства водителя. Этим следует руководствоваться при подготовке специалистов автотранспорта. Все сказанное выше и определяет те высокие требования, которые предъявляются сейчас к качеству подготовки и количеству обучаемых шоферов.

Производство автомобилей в стране непрерывно растет, увеличиваясь с каждым годом. Исходя из существующего порядка эксплуатации автомобилей и необходимости увеличения их суточного использования, можно подсчитать, что для управления ими ежегодно потребуются не менее полумиллиона шоферов-профессионалов.

Однако есть пути сокращения удельной численности профессионалов-шоферов в расчете на единицу транспортной работы или списочный автомобиль.

Прежде всего, необходимо и впрямь увеличивать грузоподъемность автомобилей, занятых перевозкой массовых грузов, широко применяя тягачи с полуприцепами, автомобили с прицепами. Это сразу поднимет производительность труда шофера, исчисляемую, как известно, количеством перевезенных тонн груза и выполненными тонно-километрами. Вместе с тем на автомобилях малой грузоподъемности, а также легковых, используемых для служебных поездок, шофер должен быть не только профессиональным водителем, но выполнять и другую работу. В этом отношении сделаны первые шаги: на профессионального шофера в порядке совмещения обязанностей возложена дополнительная работа (сбор и выемка почты, развозка хлебобулочных изделий, завтраков по школам и т. п.). Но это не решает вопроса. Необходимо научить управлению автомобилем продавцов автолавок, рабочих по ремонту лифтов и других рабочих и служащих, выезжающих по срочным вызовам, различных специалистов промышленности и сельского хозяйства, которым по роду деятельности необходимы частые передвижения.

Словом, настало время, когда значительная часть населения должна овладеть вождением автомобиля.

В этих целях в конце 1962 года Советом Министров СССР и Советом Ми-

ВЕЛЕНИЕ ВРЕМЕНИ

Новые требования и подготовка шоферов

А. ТАРАНОВ,
член Госплана РСФСР

Министров РСФСР приняты решения по значительному расширению подготовки шоферов.

Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Министерству охраны общественного порядка РСФСР поручено разработать и по согласованию с ЦК ДОСААФ утвердить новое Положение о порядке подготовки и присвоения квалификации шофера и программы подготовки шоферов, направив основное внимание на улучшение практического обучения. Эта работа уже закончена.

Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР обязано также обеспечить в 1963—1965 годах издание учебников и учебных пособий для подготовки шоферов III-го класса, плакатов по устройству и техническому обслуживанию автомобилей, учебно-технологических карт по сборочно-разборочным работам и техническому обслуживанию автомобилей всех марок и моделей.

Новым Положением определено, что подготовка шоферов в городах должна осуществляться в школах профессионально-технического образования, учебных комбинатах, а также на курсах, организуемых при автошколах и учебных комбинатах, автохозяйствах и в организациях ДОСААФ.

Кроме этого, предусмотрено обучение специальности водителей автомобилей учащихся одиннадцатилетних школ с производственным обучением, а также студентов техникумов и высших учебных заведений во внеурочное время.

Огромное поле деятельности открывается в связи с этим перед Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту. Только для народного хозяйства Российской Федерации организации ДОСААФ в течение ближайших трех лет должны подготовить десятки тысяч шоферов-профессионалов, в том числе большое количество для села. Кроме этого, значительно расширится и подготовка шоферов-любителей при первичных организациях Общества и автомотоклубах.

Однако, как мы уже говорили, увеличение количества обучаемых шоферов — это лишь одна сторона дела. Не менее важная задача — резко повысить качество их подготовки. Что, на наш взгляд, следует сделать для ее решения?

Прежде всего, необходимо укрепить связи школ и курсов по подготовке шоферов с производством, оснастить их новейшими, современными образцами автомобильной техники, гаражным оборудованием и необходимыми учебно-наглядными пособиями. Только прочная

материальная база может обеспечить тот подъем работы по обучению специалистов автотранспорта, который намечен в решениях правительства.

К сожалению, до сих пор будущие водители в процессе обучения, как правило, не получали достаточных практических навыков по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, а главное — плохо знали работу шофера в реальных условиях (погрузочно-разгрузочные операции, оформление транспортных документов и т. п.). Дальше мириться с этим нельзя. Высокое качество подготовки шоферов может быть достигнуто только путем закрепления теоретических знаний практической работой в эксплуатационных условиях. Поэтому все автошколы и автомотоклубы, занятые обучением шоферов, должны иметь прочные связи с автохозяйствами, где такая практика могла бы быть организована.

Заслуживает всяческой поддержки и распространения опыт Рижского учебного комбината, где все работы по техническому обслуживанию автомобилей и агрегатов проводятся курсантами в АТК-36. Каждый из них проходит недельную практику на посту ТО-1, а затем в двух специальных цехах-классах, оборудованных комбинатом в автохозяйстве, работает по ремонту приборов электрооборудования и питания автомобиля.

Есть много и других примеров тесной связи автомобильных школ с производством (производственная практика на авторемонтных заводах и т. п.).

Опыт всей этой работы подтверждает, что курсанты, прошедшие производственную практику на автотранспортных предприятиях, на экзаменах показывают глубокие и прочные знания.

Наконец, хотелось бы остановиться еще на одном непременном условии, определяющем качество подготовки шоферов. Я имею в виду обучение учащихся управлению автомобилем. В тех школах, где оно проводится последовательно на тренажере, затем на автомобилях на специально отведенной площадке и только после этого по улицам городов, курсанты приобретают хорошие практические навыки быстрее и легче.

И терять здесь времени не надо. До получения тренажеров, к изготовлению которых приступят предприятия Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и совнархозов, многие автошколы могут сделать их самостоятельно из списанных автомобилей. Затем по согласованию с местными исполкомами следует организовать специальные, закрытые для движения других автомобилей, площадки, установив на них колейные мостики, габариты гаражных ворот и нанеся линии тротуаров, осевые и другие воспроизводящие действительные условия знаки, с которыми встречается шофер при эксплуатации автомобиля.

Совет Министров РСФСР обязал Совет Министров автономных республик, крайисполкомы и облисполкомы в течение 1963 года обеспечить автомобильные школы и автомотоклубы ДОСААФ необходимыми помещениями для учебных классов, учебно-производственных мастерских, пунктов технического обслуживания и гаражей. Правильное, рациональное использование этой помощи позволит организациям Общества расширить подготовку шоферов и повысить качество обучения.

САМООКУПАЕМОСТЬ В ДЕЙСТВИИ

С первых дней своего существования спортивно-технический клуб Таллинского городского комитета ДОСААФ решил обходиться без дотаций. Ставка была сделана на самоокупаемость соревнований. К этому обязывало само название клуба — самодеятельный.

Но как оплачивать труд всего обслуживающего персонала, рекламу, выплачивать командировочные, за счет чего приобретать призы, кубки? Ведь единственный доход клуба — от хозрасчетных курсов шоферов-любителей и мотоциклистов. А как известно, эти деньги должны идти на улучшение материально-технической базы курсов.

Совет клуба твердо взял курс на общественные начала. С жаром принялись его члены за организацию первых соревнований — по фигурному вождению мотоциклов — на кубок клуба. Смета предусматривала оплату двух кассиров, двух контролеров и затраты на рекламу. Средства на эти цели должны были получить от продажи билетов. Оргкомитет, включавший семь человек, разработал Положение о соревновании, привлек к его подготовке широкий актив.

Активисты-спортсмены сами изготовили все фигуры, начиная от флажков и кончая колейным мостом. Клубу пошла навстречу дирекция Певческого поля, предоставив для соревнований прекрасную асфальтированную площадку. За две недели до состязаний в городе появилось 50 афиш. Соревнования были открытыми. Помимо команд предприятий и учебных заведений, в них могли принять участие все желающие.

Предполагалось, что на старт выйдут около 60 человек, тем более что состязания проводились после рабочего дня, однако число участников перевалило за сто, причем в основном это были новички. Билетов же продали очень много.

После того как были сделаны все расчеты в соответствии со сметой, в клубной кассе остался доход — 34 рубля 70 копеек. Деньги, конечно, не большие, но они положили начало фонду, названному спортивным.

Совет клуба учел и недостатки. Он убедился, что при лучшей организации, широкой рекламе, удачном выборе времени проведения соревнования можно достичь большего. Пришли к вы-

воду: нельзя допускать такое расточительство, как привлечение оплачиваемых контролеров. Решили в будущем не тратить на это.

При клубе были организованы трехмесячные курсы судей-общественников по автоспорту. Обучали их опытные судьи тт. Сельглайд, Мусса, Лыук. Экзамены сдали 16 человек.

А вскоре клуб провел первенство города по мотокроссу. Оно, не в пример подобным состязаниям прошлых лет, не потребовало больших средств. Ограничились расходами на афиши, приобретение призов и оплату труда лишь двух кассиров.

На этот раз соревнования проходили в воскресенье. Погода благоприятствовала им. Задолго до начала кросса начали распространять билеты, развешивать афиши, делать объявления по радио. Все это привело на трассу мотокросса многочисленных зрителей. Старт приняли 109 участников. Они представляли республиканский автотоклуб, все спортивные общества, культивирующие мотоспорт, многие предприятия города. Борьба на трассе развернулась очень острая и интересная, поэтому и зрители и организаторы кросса остались довольны. Впервые столь массовые соревнования прошли без затрат государственных средств. В кассе на сей раз осталось около 400 рублей.

Авторитет самодеятельного клуба быстро рос. Активистами становились все большее число спортсменов, судей. С их помощью совет начал организовывать новые соревнования.

На асфальтированной площадке перед стадионом «Динамо» группа судей-общественников провела лично-командное первенство по фигурному вождению мотоциклов.

Убедившись в жизнеспособности и успехе самоокупаемости, совет развернул более широкую работу. Вместе с самодеятельным автотоклубом техникума легкой промышленности он провел два осенних кросса в пригороде Таллина Клоостриметса, в которых участвовали более 100 человек. Одни из них повысили, а другие впервые получили спортивные разряды. Эти кроссы были организованы целиком на общественных началах. Победителям, как и на всех предыдущих соревнова-



Спортсмены самодеятельных клубов Риги и Таллина на старте мотокросса на Приз дружбы.

Фото В. Петрова

ниях, вручили призы, приобретенные за счет спортивного фонда. Мы провели и другую интересную гонку-однодневку на мотоциклах и, наконец, сложные, требующие немалых материальных затрат автомобильные ралли.

Когда совет клуба принял решение участвовать в первенстве Эстонии по ралли, мы смогли выделить только один «Москвич». На нем выступали второразрядники Я. Пальм и В. Синемери. Они не смогли оказать конкуренции лучшим раллистам республики, но это нас не обескуражило.

Получив известие о предстоящих прибалтийских ралли, клуб снова дал заявку и из своего спортивного фонда сделал соответствующий взнос. Большую поддержку оказала администрация Таллинской прокатной базы, которая выделила для участия в соревнованиях новые «Москвичи». Два экипажа представляли команду клуба. Я. Пальм и В. Синемери заняли пятое место и стали перворазрядниками, а Ф. Эрик и Э. Мясепп — восьмое. Команда завоевала шестое место. Это было неплохо для начала.

В следующих ралли — на первенство Таллина — клуб опять выставил два экипажа. Оба они завоевали звание чемпионов города: один среди разрядников, другой среди новичков. Им же достались оба клубных приза.

Успех окрылил энтузиастов. И в нынешнем году впервые члены самодеятельного клуба вышли на всесоюзную арену. Три экипажа участвовали в V Всесоюзных традиционных зимних ралли в ознаменование Дня Советской Армии.

Хочется рассказать еще об одном мероприятии, которое также стало возможным только потому, что клуб имеет свои средства для развития спортивной работы. Речь идет о матчевой встрече по мотокроссу на Приз дружбы самодеятельных клубов Таллина и Риги.

В течение трех недель шла подготовка. Совместно разрабатывали Положение о соревнованиях, выбирали трассу.

Семь самодеятельных клубов выставили свои команды: три от Таллина и четыре от Риги. Более 100 участников!

Дорогой подарок

На соревнования в Ригу отправилась целая автоколонна. Пять машин везли мотоциклы. Для участников Эстонский республиканский автомотоклуб выделил автобус. Самодеятельный клуб за счет спортивного фонда приобрел бензин, оплатил командировочные трем водителям. Больше расходов на соревнования не было: они обслуживались на общественных началах.

Рижский самодеятельный клуб «Виере-ни» получил чистый доход в размере более 250 рублей. Следующие такие соревнования, которые стали традиционными, состоятся в Таллине.

Мы подробно осветили организационную сторону дела потому, что самокупаемость позволила обеспечить участие членов клуба в крупных соревнованиях, повысить мастерство спортсменов, привлечь к автоспорту сотни людей.

Продажа билетов — далеко не единственный источник нашего «спортфонда».

Пополнению спортивного фонда способствовало и то, что клуб открывал передвижные тир в местах проведения соревнований, организовывал платные стоянки автомобилей и мотоциклов на международных и всесоюзных состязаниях по автоспорту. Дополнительные доходы дали возможность организовать соревнования по другим видам спорта, в том числе по подводному и водно-моторному. Только в 1962 году состоялось 10 таких состязаний с вручением призов.

Спортивный фонд помог значительно пополнить материально-техническую базу. Были приобретены 5 касок, 2 мотора и колеса для картов, к строительству которых уже приступили. В мае члены клуба впервые вышли на старт картинга. Кроме того, закупили 10 комплектов автомоделей, семь моторчиков для них, шины, акваланг и многое, многое другое. Если прибавить к этому расходы на приобретение бензина для соревнований, то станет ясно, что значит самокупаемость в действии. Но этим не исчерпывается ее значение. Главное — в подвеме всей спортивной работы на общественных началах.

Переход на самокупаемость, создание спортивного фонда под силу коллективу каждого автомотоклуба. В этом нас убеждает опыт.

Е. ПЕТРЕНКО,
председатель городского
комитета ДОСААФ;

Л. РЯХОВСКИЙ,
начальник самодеятельного
спортивно-технического клуба
при горкоме ДОСААФ.

Такие афиши можно ча-
сто видеть на улицах
Таллина.



Нымменский Дом пионеров праздновал свое десятилетие. Отовсюду шли поздравления, из многих городов юные ленинцы присылали юбиляру подарки. Пионеры города Тарту прислали в дар... большой лист алюминия, что оказалось очень кстати: алюминий был до зарезу необходим юным строителям автомобильных моделей из Нымменского Дома пионеров.

Много кружков действует в Нымменском Доме пионеров. Столько лет, сколько самому Дому, работают автомодельные кружки. А «стаж» автомодельного скромнее — немногим более двух лет.

Начинали на пустом месте. Вырезали вкладку из журнала и приступили к строительству моделей. Артур Александрович Ранд, опытный автомобилист, побывав в Москве на досафовских курсах инструкторов моделизма, увлекся новым делом и заинтересовал ребят. Поначалу не очень-то клеилось у юных конструкторов. Не удавалось добиться необходимых скоростей; возникли трудности в приобретении материалов, в частности, алюминия.

Ребята в Доме пионеров пытливые, настойчивые. Они уже демонстрировали свои модели на стадионе в парке Кадриорг. Рейн Каристе, Рейн Веттикас и Удо Симмер, конечно, очень волновались, когда их модели начали гонку. Но все они выдержали испытание, показав скорость порядка 70—80 километров в час. Сейчас строятся модели более высокого класса. Так, у Рейна Каристе готовится модель со скоростью далеко за 100 километров в час. Что ж, может быть, ребята из Нымменского Дома пионеров в 1963 году преподнесут сюрприз признанным мастерам автомобильного моделизма?

Автомоделизм завоевывает позиции и в ряде школ Таллина и Тарту. Правильно поступают в Таллинском горкоме ДОСААФ, заботясь об оснащении автомодельных кружков. Ведь от моделизма недалеко до овладения автомобилем, мотоциклом. Многие ребята, занимавшиеся в автомодельных кружках, теперь стали

заядлыми автомобилистами и мотоциклистами. Таков путь, например, Яна Компуса, ставшего мастером спорта. За время существования Нымменского Дома пионеров подготовлено более пятидесяти мотоциклистов. За успехи в работе Дом пионеров в 1960 году получил в свое распоряжение «Запорожец». Теперь наряду с мотоциклистами в Нымме готовятся и водители автомобилей.

Дом пионеров намечает резко увеличить число автомоделистов. Это правильное решение: на массовой базе быстрее будет расти и мастерство конструкторов маленьких гоночных автомобилей.

М. МИХАЙЛОВ.

Кружок автомоделистов при Доме пионеров в Нымме.

Слева направо: Каристе Рейн, преподаватель по автомоделизму Артур Ранд, Хейно Вялли и Кару Тыну за созданием моделей.

Фото В. Бровко



МИКРОАВТОМОБИЛИ ЭКСКАВАТОРНОГО ЗАВОДА

На заброшенном пустыре окраины Таллина досафовцы экскаваторного завода соорудили трассу для соревнований на микролитражных машинах. Своими силами в свободное время были построены и машины.

Много труда и забот вложили в это дело председатели первичной организации ДОСААФ офицер в отставке Б. Бородин, главный технолог завода В. Пееп и известный мотогонщик, токарь завода Х. Кюнемая. Под их непосредственным руководством досафовцы построили 12 картов.

И вот однажды таллинцы потянулись к заводской трассе. Зрителей привлек гул моторов. Первый старт. Девять машин устремляются по трассе. Первым финиширует электрик Х. Пап-

пель. Семь секунд проиграл победителю шофер завода Х. Кирш. Третьим приходит сварщик О. Паппель, брат победителя. За первым стартом следует второй, третий, пятый...

В финальном заезде первенство завоевывает один из энтузиастов строительства картов в первичной организации ДОСААФ завода Х. Паппель.

Успехи заводской организации ДОСААФ экскаваторного завода отмечены знаком «За активную работу».

НА ТОЧНОСТЬ ВОЖДЕНИЯ И НА МЕТКОСТЬ СТРЕЛБЫ

В Таллине прошли интересные соревнования на точность езды на легковых автомашинах и меткость стрельбы. В этом своеобразном двоеборье участвовали пять коллективов. На старт вышли «Москвичи», «Победы», «Волги».

Борьба носила упорный характер. В классе «Москвичи» победил спортсмен прокатной базы легковых автомобилей Анте Оху, в классе «Победы» первенствовал пред-

ставитель 16-й автобазы Гунар Нинт, а в классе «Волга» — Арво Ависте (прокатная база).

Автомобилисты, занявшие три первых места в каждом классе, награждены дипломами городского комитета ДОСААФ. Грамоты получили и лучшие судьи соревнований.

Н. БЕЛЯЕВ,
председатель
Центрального райкома
ДОСААФ.

ШОФЕР



Николай Подольный. 1941 г.

Ефрейтор Подольный шел на таран. Неслыханный, дерзкий таран автомашиной.

...Свище десятка убитых и тяжело раненных гитлеровских офицеров — вот результат смелого поступка бойца-водителя.

«Герой Николай Подольный, мертвый, крепко сжимал руль, как бы продолжая путь к подвигу, путь к бессмертию».

Об этом я прочитал, просматривая пожелтевшую подшивку фронтовой газеты «Боец РККА» за 1942 год. Захотелось узнать, кто этот мужественный человек, совершивший необычный подвиг. Ответ на этот вопрос я решил искать в материалах архива Министерства обороны СССР.

Итак, ефрейтор Николай Подольный, шофер.

Данные для поиска до предела скудные...

Если бы знать, в какой части служил Подольный? Где он совершил подвиг? Газета военного времени рассказывала лишь о героическом поступке водителя, обо всем остальном, сейчас так нужно, умолчала.

Пришлось просмотреть сотни документов. Воинов с фамилией Подольный встречалось много.

«Ефрейтор Подольный, Николай Ефимович, — сапер;

ефрейтор Подольный, Николай Николаевич, — механик — водитель танка».

Может быть, воин-сапер был героем-водителем или им был танкист? На войне случалось всякое — ездовой становился командиром орудия, минер садился за рычаги танка.

Снова листаю боевые документы.

Шаг за шагом каждая найденная деталь дополняла и раскрывала другую, новую. И, наконец, в моих руках политдонесение Закавказского фронта. Чи-

таю: «20 августа 1942 года водитель автомашины 275-й стрелковой дивизии ефрейтор Подольный, Николай Данилович, совершил героический подвиг, протаранив две легковые автомашины с гитлеровскими офицерами».

Из боевых документов 275-й стрелковой дивизии нам стали известны некоторые подробности подвига Подольного.

...Шел август 1942 года. Бронированные лавины гитлеровских войск групп армий А и Б рвались к Волге и на Кавказ. Некоторые наши части и подраз-

деления оказались отрезанными от главных сил фронта. Советские войска смело и мужественно сражались с фашистскими захватчиками, стремясь прорваться к своим. В бой шли не только боевые, но и тыловые, транспортные и другие подразделения. В их числе была и 716-я отдельная авторота, находившаяся в деревне Закотное.

С каждым днем обстановка становилась сложнее. Кольцо окружения сжималось. Вырваться из него автомобилисты могли только по дорогам, однако они постоянно патрулировались фашистскими грузовиками и бронетранспортерами с пехотой. Лишь изредка отдельные участки дорог на некоторое время оставались бесконтрольными. Так случилось и в тот раз. Из донесений разведки командир автороты старший лейтенант Базякин узнал, что на дороге от деревни Закотное на Кривую Луку патрулирующих машин нет.

— Исползовать эту дорогу для прорыва, — созрело решение у командира. — Но предварительно следует разведать участок.

Когда была поставлена задача, из строя роты вышел коренастый парень — Николай Подольный. Твердо шагнул вперед. Волевое лицо и прямой взгляд подчеркивали в этом человеке решимость и мужество. Николай доложил, что готов выполнить задание. Это был обстрелянный, наученный опытом боев воин.

Командир роты познакомил водителя Подольного с картой.

— Проезжать нужно медленно; заставить немцев обратить внимание на грузовик. Если гитлеровцев не окажется, то, не доезжая до деревни Кривая Лука, дайте знать нам об этом. Условный знак: слева от кабины — красный флажок.

...Подпрыгивая на ухабах, грузовик ехал по высушенной августовским солнцем дороге. Ритмично стучал мотор. Стрелка часов приближалась к цифре двенадцать. Грузовик Подольного выехал на окраину деревни Закотное.

До Кривой Луки оставалось еще километров пять, как вдруг слева, на большаке, пересекающем дорогу на Кривую Луку, появились две открытые легковые машины. Легковые машины повернули навстречу грузовику. Очевидно, фашисты решили, что за рулем сидит немец. Подольный хотел было затормозить и развернуться. Но он отогнал эту мысль.

«Таранить! — молниеносно родилось решение. — Только таранить: ведь в машинах не меньше десятка фашистских офицеров».

И Подольный на максимальной скорости направил автомобиль навстречу врагу.

Расстояние между машинами быстро сокращалось. Николай уже отчетливо различал лица гитлеровцев. Почуввав опасность, фашисты начали стрелять в водителя грузовика. Несколько пуль пробили лобовое стекло кабины. Гитлеровцы пустили ракету. Головной «Хорьх»

ИДЕТ НА ТАРАН

остановился, попятился, пытаясь развернуться и удрать, но поздно! Тяжелый советский грузовик врезался в фашистские легковые машины.

По сигналу ракеты к месту тарана устремились другие вражеские машины, патрулировавшие на соседних дорогах. А старший лейтенант Базякин вывел в это время роту из окружения севернее деревни Закотное.

...В полуразрушенном блиндаже, кроме командира автороты старшего лейтенанта Базякина, находились политрук роты Башков и командир взвода лейтенант Сидоренко. При свете керосиновой лампы коптели офицеры 716-й отдельной автороты заполнили наградной лист:

«Ефрейтор Подольный, Николай Данилович, 1912 года рождения, украинец, призван в августе 1941 года Нижне-Днепровским РВК, уроженец Днепропетровской области».

Потом шло описание подвига. В заключение: «Достоин правительственной награды — ордена Ленина».

Наградной лист датирован 22 августа 1942 года.

А 24 августа было заготовлено извещение: «...погиб смертью храбрых...»

Знают ли о подвиге и награде Николай Даниловича его родственники? Необходимо было связаться с ними. Но где они сейчас проживают?

В Советскую Армию Подольный был призван из Днепропетровска. Значит, там могут сообщить адрес родных. Отсюда и было решено начать поиски.

На просьбу сообщить адрес родственников Подольного Днепропетровский областной военный комиссариат ответил, что... сам Подольный, Николай Данилович, 1912 года рождения, проживает в городе Днепропетровске.

Может ли это быть! Ведь в документах сказано, что «герой Николай Подольный, мертвый, крепко сжимал руль...»

Как могло случиться, что часть числила героя погибшим? Знает ли Подольный о своей награде?

И в Днепропетровск спешит новое письмо, адресованное теперь уже Николаю Даниловичу Подольному.

С нетерпением ждал я ответа. И вот передо мной письмо Николая Даниловича.

«Я никогда не думал, что выполнение моего солдатского долга будет так высоко оценено нашим правительством».

Это писал человек, которого двадцать лет назад его однополчане по праву называли героем.

Что же произошло 20 августа 1942 года?

Бойцы и командиры видели, как грузовик Подольного врезался в машины... При столкновении Подольный, тяжело раненный, потерял сознание и вывалился на песчаную обочину дороги. Несколько оставшихся в живых гитлеровских офицеров и солдат окружили героя. Раздались очереди из автомата. Подошедший фашист пнул бойца ногой и сказал:

— Он мертв!

Очнувшись Николай от боли: кто-то во локотил его по земле. Он открыл глаза и увидел, как высоко в синем небе сходились зеленые верхушки сосен. Потом снова все поплыло, и снова шофер потерял сознание.

Но водитель, совершивший героический таран, не погиб. Бойцы Советской Армии, для которых нет ничего выше войскового товарищества, подобрали Николая и доставили в медсанбат. Несколько недель он не приходил в себя: у Подольного оказались поврежденными позвоночник и грудная клетка, не действовала рука.

Тяжелое ранение надолго приковало Подольного к койке. Восемнадцать месяцев провел он в тыловых госпиталях. Врачи упорно боролись за жизнь Николая Даниловича. И он выжил. В феврале 1944 года, демобилизовавшись, Подольный приехал в освобожденный Днепрпетровск.

Нерадостные вести ждали солдата в родном городе. За связь с партизанами гестаповцы расстреляли его жену коммунистку Александру Григорьевну Рухайло и двухлетнюю дочурку Наташу (до войны Александра Григорьевна работала инструктором райкома партии). Семилетнего Юру от гестаповцев спрятали знакомые. «Похоронную» на Подольного не присылали: город был оккупирован гитлеровцами.

Николай Данилович Подольный, который не раз смотрел смерти в глаза, не мог удержаться слез. Много он тогда передумал. И решил:

— Работать, только работать!

Николай Данилович поступил на днепрпетровский завод «Вторчермет», снова сел за руль автомашины. Герой войны остался в строю. И как радостно читать ему сейчас приказ войскам Закавказского фронта № 012/н от 4 октября 1942 года:

«От имени Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество наградить орденом Ленина ефрейтора Подольного, Николая Даниловича, — водителя машины 275-й стрелковой дивизии».

Награда еще не вручена, двадцать лет она ждет героя.

...Судьба крепко связала Николая Даниловича Подольного с техникой. Больше тридцати лет он посвящал шоферскому делу. Сейчас он работает водителем, в автоколонне № 9 города Днепрпетровска.

Скоро к его медалям «За победу над Германией», «За доблестный труд» прибавится высшая награда Родины — орден Ленина.

В. МОИСЕЕНКО.



Ф. П. Юрисонов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛАВЫ БОЕВОЙ

Водителя автобуса Федора Петровича Юрисонова хорошо знают в этих местах. Десятки тысяч пассажиров перевез он по горным дорогам Восточной Грузии. По выполнению плана перевозок, межремонтному пробегу, экономии резины, горючих и смазочных материалов Юрисонов — на первом месте в соревновании водителей Цители-Цкарской автоколонны.

Но многие ли в Цители-Цкаро знают, что этот рослый, крепко сложенный, добродушный человек героически сражался с немецко-фашистскими захватчиками, за боевые подвиги награжден орденами Славы всех трех степеней.

...В тот день Федор Петрович вернулся домой усталый: после смены пришлось сделать дополнительный рейс в Сигнахи вместо заболевшего товарища. Теперь вот умылся, переоделся. И пока жена разогревала ужин, прилег отдохнуть.

К отцу подбежал маленький сынишка.

— Тебе письмо, папа.

— Давай посмотрим.

Письмо было из райкома ДОСААФ. Юрисонова приглашали на вечер молодежи и просили поделиться воспоминаниями о героической борьбе советских людей против гитлеровских захватчиков, о своих боевых подвигах.

По дороге Федор Петрович, волнуясь, думал, с чего бы начать рассказ. В просторном зале Дома культуры ветераны окружили ребята. И вспомнил Юрисонов свою юность. На фронт он пошел шофером, но солдатская судьба сделала его минометчиком. Приходилось ему и водить автомобиль, заменять раненого водителя. Но награды он получил как минометчик.

Первый орден... Федор Петрович припомнил горячие дни на Орловско-Курском направлении. Часть, где он служил, вела ожесточенные бои, сокрушая оборону противника. Отделение, которым командовал Федор Юрисонов, по-

лучило задачу: минометным огнем уничтожить пулеметные точки врага, расположенные в районе наступления роты.

Используя складки местности, быстро меняя позиции, Юрисонов вел меткий огонь. Вот умолк один пулемет противника, другой... Несколько мин попало во вражеский артиллерийский расчет. Орудие прекратило стрельбу. Рота овладела первой траншеей немцев. Но вот атака захлебнулась: продвижению подразделений снова мешал появившийся пулемет противника. Погиб наводчик Шаповалов. Федор встал на его место. Сменив позицию, открыл минометный огонь по врагу. Рота снова пошла в атаку. В это время раздался сильный взрыв. Федора отбросило от миномета в сторону. Очнувшись, он выбрался из-под взрыленной земли и, преодолевая боль, снова вступил в бой.

Вспомнил Федор Петрович и другой эпизод. Это было на реке Сож в районе Гомеля. Бои за овладение плацдармом на этой реке приняли упорный характер.

Под прикрытием артиллерии взвод автоматчиков и минометный расчет, которым командовал Федор Юрисонов, получили приказ закрепиться на противоположном берегу реки.

Бойцы под покровом темноты переправились на другой берег. Когда фашисты обнаружили внезапно появившихся советских солдат, было уже утро. Завязалась схватка. Наши воины пустили в ход гранаты, потом перешли в рукопашную. Немцы отступили. А тем временем через реку переправилась вся рота и с ходу ворвалась во вражеские окопы.

Орден Славы второй степени — награда Федору Петровичу за доблесть и мужество, проявленные при форсировании реки.

Много военных дорог прошел сержант Юрисонов. Там, где было трудно, где враг мешал продвижению наших подразделений, там всегда появлялись минометчики. Вспомнил Федор Петрович наступление под Инстенбургом и на подступах к Кенигсбергу, уличные бои в немецких городах... Домой после победы вернулся полным кавалером орденов Славы.

И вот уже семнадцать лет Ф. П. Юрисонов работает шофером на горных дорогах. Недавно ему присвоено звание ударника коммунистического труда. Боевая слава продолжена славой трудовой...

Ф. МЯГКОВ,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

Пос. Цители-Цкаро
Грузинской ССР.

**БОЛЬШЕГРУЗНЫЕ
САМОСВАЛЫ
БЕЛОРУССКОГО
АВТОЗАВОДА**



СИЛАЧИ ДЛЯ

Открытые горнорудные разработки при добыче полезных ископаемых получают все большее распространение в нашей стране. Как указывалось на XXII съезде партии, они будут и впредь развиваться быстрыми темпами.

Важную роль в этом должен сыграть карьерный транспорт. Расходы на него составляют значительную долю в себестоимости полезных ископаемых. Поэтому совершенство конструкции транспортных средств, производительность и экономичность их работы имеют большое народнохозяйственное значение.

Самыми эффективными транспортными средствами при открытых разработках являются большегрузные автомобили-самосвалы. Карьерные условия диктуют ряд специфических требований к их конструкции. Речь идет прежде всего о высокой надежности ходовой части, маневренности и проходимости, о хороших тягово-динамических качествах автомобиля. Его грузоподъемность и емкость кузова должны быть кратны емкости ковшей экскаваторов, применяемых в горнодобывающей промышленности.

С учетом этих требований Белорусский автозавод разработал конструкцию и в конце 1961 года изготовил опытные образцы самосвала БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 тонн. Он должен заменить в серийном производстве широкоизвестную машину МАЗ-525.

В 1962 году был построен новый 40-тонный самосвал БелАЗ-548. Обе эти модели — БелАЗ-540 и БелАЗ-548 — являются базовыми. Их узлы и агрегаты положены в основу семейства большегрузных самосвалов, создаваемых Белорусским автозаводом.

На испытаниях в карьере.

Самосвалы БелАЗ-540 и БелАЗ-548 максимально унифицированы и состоят из одних и тех же основных узлов. Это облегчает освоение их производства, упрощает эксплуатацию.

Просторная одноместная кабина очень удобна. При необходимости в ней, помимо шофера, может разместиться еще один человек, например напарник или инструктор вождения. Большое остекление, незначительный передний свес автомобиля обеспечивают хорошее освещение кабины.

Компоновка выполнена по схеме «кабина рядом с двигателем». Такая схема позволяет получить минимальные базу и длину машины, а следовательно, повысить ее маневренность. Она дает возможность рационально распределить вес по осям, наилучшим образом использовать площадь автомобиля (большая часть шасси занята кузовом), уменьшить его собственный вес, улучшить устойчивость.

Достоинства подобной компоновки наглядно видны из таблицы, в которой сопоставляются основные параметры самосвалов одного класса: БелАЗ-540 и МАЗ-525, БелАЗ-548 и МАЗ-530.

Параметры	Сравниваемые автомобили			
	МАЗ-525	БелАЗ-540	МАЗ-530	БелАЗ-548
Грузоподъемность в т	25	27	40	40
Собственный вес в т	24	21	37,5	26,5
Коэффициент тары (отношение собственного веса к грузоподъемности)	0,96	0,77	0,94	0,66
Число осей	2	2	3	2
Наименьший радиус поворота (по колею наружного переднего колеса) в м	12	8,4	14	9,5
Габаритные размеры в мм:				
длина	8220	7180	10515	8160
ширина	3220	3480	3400	3700
высота	3675	3350	3650	3720
База в мм	4780	3550	4900	4200
Емкость кузова в м³	14,3	15,3	22	21,7
Максимальная скорость движения в км/час	30	53	40	57

Преимущества автомобиля БелАЗ-548 перед автомобилем МАЗ-530 той же грузоподъемности во многом обуславливаются тем, что он выполнен двухосным. В результате удалось значительно уменьшить собственный вес, повысить маневренность и динамические качества.

Для повышения устойчивости увеличена колея передних и задних колес, а дно кузова наклонено вперед.

Опытные образцы самосвала БелАЗ-540 снабжены двигателем Д12А-375, имеющим мощность 375 л. с. при 1650 об/мин. В перспективе предусмотрена установка двигателя ЯМЗ-240, выпуск которого в настоящее время осваивается Ярославским моторным заводом. Этот двигатель развивает мощность 360 л. с. при 2100 об/мин.

На опытном образце автомобиля БелАЗ-548 применен двигатель Д12А-525 мощностью 525 л. с. при 2100 об/мин. В дальнейшем предполагается заменить его новым двигателем ЯМЗ мощностью 520 л. с.

Удельная мощность у самосвалов БелАЗ-540 и БелАЗ-548, которая определяет тяговые качества машины, будет находиться в пределах 7,8—8 л. с./т против 6 л. с./т у автомобилей МАЗ-525 и МАЗ-530.

Двигатель устанавливается на трех точках. Передняя его часть шарнирно крепится на поперечной балке, опирающейся своими концами на четыре резиновые подушки. Задняя часть через кар-

