

Журнал "За рулем"

№7, 1963

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №7, 1963 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 36 с.

ISBN 978-5-458-69087-4

"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 978-5-458-69087-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

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.

тания XXII съезда КПСС во всех областях общественной жизни.

Партия исходит из того, что высокая сознательность советских людей является непременным условием строительства коммунизма. Без полного преодоления пережитков капитализма в сознании и поведении людей, без воспитания всех трудящихся в духе высоких принципов коммунистической морали невозможно успешное продвижение вперед. Вот почему все средства идейного воздействия — пропаганда и агитацию, литературу и искусство, печать, радио, кино, телевидение — партия использует для коммунистического воспитания масс, решительно борется с проявлениями буржуазной идеологии и морали, с остатками частнособственнической психологии, суеверий и предрассудков. Моральный кодекс строителя коммунизма, сформулированный в Программе КПСС, является основой воспитания нового человека.

Коммунистическая партия Советского Союза оказывает всемерную поддержку народам, борющимся за свое освобождение от империалистического и колониального ига, вместе с марксистско-ленинскими партиями всей земли она выступает в авангарде борьбы за мир, демократию и социализм. Осуществляя ленинский принцип мирного сосуществования государств с различным социальным строем, партия настойчиво добивается сохранения мира во всем мире, борется за прекращение гонимости вооружений и запрещение термоядерного оружия, за полное и всеобщее разоружение.

В то же время партия напоминает, что пока сохраняется империализм, будет оставаться опасность агрессивных войн. Империалисты не хотят примириться с существованием социалистической системы, открыто заявляют о своих намерениях развязать термоядерную войну против СССР и других социалистических стран. Поэтому партия считает необходимым поддерживать Вооруженные Силы СССР на таком уровне, который обеспечит сокрушительный и полный разгром любого агрессора, если он осмелится посягнуть на священные рубежи СССР и других стран социализма.

За истекшие после II съезда РСДРП шестьдесят лет наша партия накопила богатейший опыт политической, организаторской и идеологической работы в массах, опыт руководства строительством нового общества. Своей беззаветной борьбой за интересы народа она снискала любовь и доверие советских людей. Возникнув как партия рабочего класса, она стала теперь партией всего советского народа; ее роль как авангарда всех трудящихся еще более возросла, расширилось ее руководящее влияние на все стороны жизни советского общества. Этому способствовало решительное проведение ленинского курса, намеченного XX съездом КПСС, смелая и открытая борьба против чуждого марксизму-ленинизму культа личности. Партия восстановила ленинские нормы партийной жизни, принципы коллективного руководства, которые были нарушены в период культа личности, и тем самым открыла широкий простор для проявления творческих сил народа, укрепила свои связи с массами. Это имело исключительное значение для судеб КПСС, для международного коммунистического и рабочего движения.

Сила нашей партии — в верности марксистско-ленинскому учению, которое она творчески развивает, оберегая его от покушений ревизионизма, от догматических и сектантских извращений. Сила КПСС — в верности принципам пролетарского интернационализма. Наша партия неустанно борется за укрепление единства и сплоченности всех братских партий, видя в этом залог торжества великих идей коммунизма во всем мире.

60-летие II съезда РСДРП — праздник не только нашей партии и советского народа. Эта знаменательная дата в жизни братских коммунистических и рабочих партий, трудящихся стран народной демократии, всех прогрессивных сил мира. С именем ленинской партии все передовое человечество связывает победы в борьбе за мир, демократию и социализм.

Под руководством Коммунистической партии, под знаменем марксизма-ленинизма мы идем к полной победе коммунизма.

С. ТИТАРЕНКО.

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ СЕМИЛЕТКИ

Второе место в стране по потенциальным гидроэнергетическим ресурсам занимает Таджикистан. На реках Пяндже и Вахше могут быть созданы каскады ГЭС общей мощностью до 25 миллионов киловатт. Эта электроэнергия позволит производить самый дешевый алюминий, магний, различные химические продукты. Одновременно сооружение крупнейших водохранилищ для многолетнего регулирования стока воды даст возможность освоить в Таджикистане и Узбекистане миллионы гектаров орошаемых земель. Вот почему принята XXII съездом КПСС и осуществляемая партией величественная программа создания материально-технической базы коммунизма предусматривает превратить за двадцатилетие Среднюю Азию в важнейший район развития энергетических производств.

Первый из энергетических гигантов Средней Азии — Нурекская ГЭС. Таких строен еще не было в мире! Представьте только: строящаяся здесь, в Пулисангинском ущелье, предгорий Памира, плотина гидроэлектростанции будет иметь около 300 метров высоты, а вместо обводных каналов воды бурного Вахша примут в себя пробиваемые в скалах многокилометровые тоннели.

Невиданный объем скальных и тоннельных работ поставил трудные и ответственные задачи и перед автотранспортниками строительства. Надо перевезти десятки миллионов кубометров скальных пород, доставить огромное количество самых различных материалов и оборудования. Если добавить к этому отсутствие железнодорожных и водных путей, станет понятным, как велика на строительстве роль автотранспорта и людей, которые им управляют.

Больше трети шоферов Нурекской автономной «Нуректаджикидгидрострой» — водители первого и второго классов. Но и остальные — опытные шоферы, участники строительства многих гидросооружений. Большой производственный опыт и мастерство позволяют им, несмотря на сложные условия, необычайную тесноту на зажатой со всех сторон горными строительной площадке, отлично справляться с поставленными задачами, систематически перевыполнять планы перевозок.

Напряженный ритм их работы станет вполне ощутим, если сравнить всего лишь две цифры: при среднем расстоянии поездки 2,5 км среднестатистический пробег автомобиля составлял около 160 км. Правда, эти цифры далеко не обо всем могут рассказать. Из них вы не узнаете, например, сколько искусства и настоящего мастерства требуется водителю многотонного МАЗа, чтобы проделать полукилометровый путь в забой по узкой штольне, где борта машины чуть не задевают о скалы, а свет фар еле пробивает мрак подземелья, быстро подать в тоннель самосвал и экскаватор и уже на поверхности, развернувшись на небольшом «пятнышке» над пропастью, сбросить груз в ревущий Вахш... Цифры не расскажут вам о туманах, гололедице, оползнях

и других опасностях, которые подстерегают шоферов на трассе в горах, где порой перевалы поднимают дорогу за облака, на 1000—1500 метров.

Но все-таки без цифр не обойтись. Да и цифры канцелярские космические! Выше 5 миллионов километров в год пробегает автомобиль автономной, перевозит около 8 миллионов тонн различных грузов. И это результат не только самоотверженного труда водителей, но и высоких эксплуатационных качеств советской автомобильной техники. Здесь дергают энзимы машины многих автомобильных заводов страны: Москвы и Минска, Горького и Кременчуга. Слова «держат энзимы» — не литературный оборот. В сложных условиях строительства Нурекской ГЭС действительно проходят испытания самые различные машины и механизмы: бульдозеры ДЗТ-250, сирепера, трактор Т-130, а недавно Челябинский завод автотранспортных прицепов прислал в Нурек первый в СССР 120-тонный трайлер.

В этом году пришли в автохозяйство и минские 25-тонные самосвалы. Подстать скалам-исполинам, эти великаны быстро «вписались» в орудующий пейзаж и совсем не поражают своими размерами, хотя и выглядят довольно внушительно (см. 4-ю стр. обложки). Водят их лучшие из лучших — шоферы Грибанов, Усольцев, Дудлин, Зайцев и другие.

...Как только ущелье Пулисангина озаряется утренним светом, высоко над Нуреком, на склонах гор, становятся видны выложенные из камня близкие и понятные каждому слова «Коммунизму — быть!» Эти слова сейчас в сердце каждого советского человека. Эти слова вместе со всеми строителями пронесут и шоферы Нурекской ГЭС, своими трудовыми подвигами утверждающие на земле их непреложность и историческую закономерность, приближающие воплощение великой ленинской мечты об электрификации всей страны.

г. Нурек

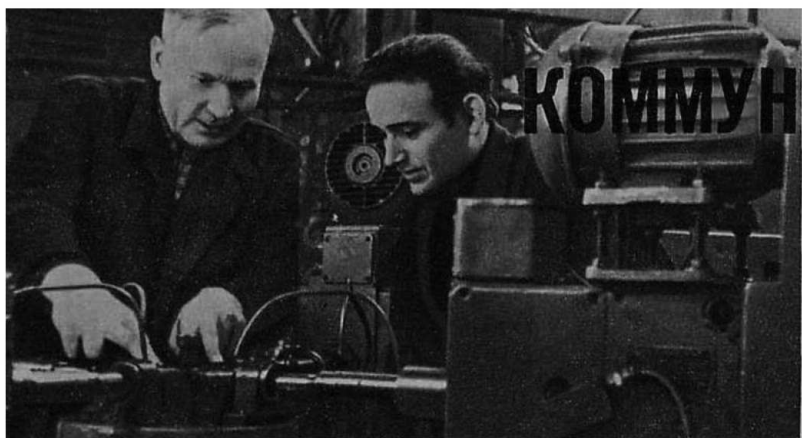
Таджикской ССР.

Г. АРКАДЬЕВ,
наш спец. корр.



На фото: бригада водителей 25-тонных МАЗов строительства Нурекской ГЭС (слева направо): А. А. Дудлин, Т. Калыпов, А. Усольцев, В. Шиликин и Ф. Зайцев.

Фото А. Канашевича.



На фото: Иван Филиппович Кособуцкий показывает молодому палладику Евгению Волотину, как регулировать новый станок.

Фото А. Канашевича.

КОММУНИСТИЧЕСКИЙ

Рабочая династия

пришел на завод учеником, потом получил специальность слесаря. Ушел служить в армию, а затем опять вернулся на завод. Поступил в вечернюю школу рабочей молодежи, стал мастером в экспериментальном цехе. Но мечтал Анатолий быть инженером. И эту свою мечту осуществил. Он поступил на авто-тракторный факультет филиала политехнического института, который создан при заводе. Нелегко было совмещать работу с учебой. Но настойчивость в достижении цели, характерная для всех

Минский автозавод — младший брат Горьковского, индустриальная гордость Белоруссии. Продукцию этого предприятия — самосвалы — можно видеть на всех больших стройках страны.

Дружный, спаянный коллектив трудится на этом предприятии. И нет, наверное, на заводе ни одного человека, который бы не знал славную рабочую династию Кособуцких, в судьбе которых ярко и полно выражены перемены, происшедшие в жизни белорусского народа.

Членов семьи Кособуцких можно встретить и среди рабочих, и среди инженеров, и конструкторов, и строителей. Трудолюбие, настойчивость, стремление к знаниям отцы передали своим детям, а те — своим. А еще старшие передали младшим любовь к своей профессии автомобилистов. И неудивительно, что почти все члены семьи связали свою жизнь с Минским автозаводом.

...Это было почти пятьдесят лет назад. 27-летним парнем в 1912 году в поисках заработка уехал Михаил Филиппович в США. Дома, на Узденщине, жить было нелегко. Скучный крестьянский надел держал большую бедняцкую семью в вечном голоде. И поддался тогда парень на посулы вербовщика, уехал в далекую Америку. Думал, попадет в рай, но хваленый рай оказался адом. С ужасом вспоминает сейчас Михаил Филиппович свою жизнь на чужбине. Девятнадцать лет работал он на заводах Форда в Детройте. Но вылезти из нужды так и не смог. И тогда он решил собрать денег, чтобы снова вернуться на Родину.

В 1931 году на фордовском заводе проходила практику группа советских специалистов, приехавшая с Горьковского автозавода. Они и помогли Михаилу Филипповичу выбраться из «американского рая». Он начал работать на советском заводе, вскоре стал мастером. А когда узнал, что в родной Белоруссии строится новый гигант автомобильной промышленности, — потянуло в Минск, где нужны были кадры.

Михаил Филиппович монтировал оборудование на предприятии, провозил в

путь первые МАЗы. Более десятка лет он проработал на заводе, воспитал немало мастеров, наладчиков, станочников. Сейчас Михаилу Филипповичу почти 80 лет. Ему выдали бессрочный пропуск на завод, и он часто бывает в цехах, на производственных созвониях, на партийных и профсоюзных собраниях. Нередко он заглядывает и к своим дочерям — к Елене, работающей конструктором в филиале Научно-исследовательского института автопромышленности, к Анне — планировщице кабинкузовного цеха.

Его брат — Петр Филиппович — почти тридцать лет трудился на Горьковском автозаводе, а потом стал работать в Минске. Он участвовал в создании первых отечественных автомобилей. Ему сейчас почти 70 лет. Но Петр Филиппович не уходит на заслуженный отдых, он работает дежурным по заводу. В коллективе его в шутку называют ночным директором, и в этом чувствуется уважение товарищей к старому кадровому рабочему-коммунисту.

Третьего брата — Ивана Филипповича — мы застали на заводе. Он здесь работает с первых дней, с 1947 года, когда на новое предприятие стало поступать оборудование. Первый станок устанавливал Иван Филиппович своими руками. Вначале изготавливали только передние оси, по пять-семь штук в сутки. Затем стали выпускать задние мосты в цехе шасси № 2, где руками Ивана Филипповича установлены почти все станки.

В 1949 году из ворот завода вышел первый автомобиль МАЗ-200. Потом стали выпускать самосвалы МАЗ-205. «По одной-две машины в сутки давали мы тогда», — вспоминает Иван Филиппович. Рос завод, а с ним и весь коллектив. Совершенствовал свои знания и Иван Филиппович. Он был мастером, а сейчас руководит заводской лабораторией наладки.

В отделе главного конструктора мы увидели представителя среднего поколения Кособуцких. Там работает конструктором Анатолий Михайлович Кособуцкий, сын Михаила Филипповича. Он

членов этой рабочей династии, помогла преодолеть трудности. Он успешно закончил институт и получил диплом инженера-конструктора.

Таков путь многих его братьев и сестер — представителей второго поколения Кособуцких.

Самая юная из династии Кособуцких — внучка Михаила Филипповича, семнадцатилетняя комсомолка Жанна — копиристка конструкторского бюро. Вспоминая своих дальних и близких родственников, работающих на автозаводе, она дважды сгибает пальцы на обеих руках, но перечислить всех так и не может. Остается только одно — пойти в отдел кадров. Здесь мы узнаем, что на заводе трудятся более тридцати пяти членов семьи Кособуцких. Но это далеко не все, кто составляет дружную рабочую династию. Кособуцких можно встретить и на других предприятиях Белоруссии. И всюду они показывают пример.

Конечно, со всеми Кособуцкими, работающими на Минском заводе, нам увидеться не удалось. Со многими, как говорится, состоялось свидание заочно. Да ведь их и собрать вместе трудно. Одни — в это время на заводе, другие — уходят на учебу, третьи — идут в театры, кино, а молодые — на спортивные площадки. Иногда по праздникам собирается в просторном доме Михаила Филипповича Кособуцкого часть этой славной рабочей семьи.

...Во многих городах нашей Родины, на стройках семилетки, на дорогах Болгарии, Румынии, Индии, Вьетнама и многих других стран мира можно встретить мощные самосвалы с маркой Минского автомобильного завода. В их создании есть большая доля труда династии автомобилистов Кособуцких, в первых рядах которой идет старшее поколение — члены славной Коммунистической партии.

Е. ЛЕОНТЬЕВ,
наш спец. корр.

г. Минск.

ТРУД ОКРЫЛЯЕТ!

В трудовых книжках водителя самосвала и автокрана, панелевоза и легкового таксомотора в графе «Профессия» записано одно и то же — шофер. И все же смею утверждать, и со мной согласятся многие, что водитель такси — особая категория шоферов. Пассажирами такси может быть и рабочий, и академик, и колхозник, и иностранный турист. К каждому из них водитель обязан отнестись так, чтобы не вызвать никаких нареканий. Поэтому он прежде всего должен обладать высокой культурой труда.

Бороться за культуру труда — значит дорожить делом, которое тебе поручено, оберегать рабочую честь, гордиться своей профессией.

Когда я иду по родному городу, мне кажется, что иду по огромному цеху, в котором я и мои товарищи по труду строим будущее. Запланируется строительство моста через железную дорогу, возводятся новые жилые дома на проспекте Мира и Ленинской улице. Широкий фронт созидательных работ! Здесь трудятся и водители такси. Вот привез к вокзалу молодых людей шофер Николай Козлов. Может быть, они едут к месту новой работы в Сибирь или на целинные земли, и шофер такси помог им в начале жизненного пути. Родился ребенок. И вот первый свой путь он совершает на такси. Когда-нибудь взрослые расскажут ему об этом и назовут имя заботливого, предупредительного шофера Степана Прончука, который вез беспокойного пассажира, завернутого в белоснежное одеяло.

Советские люди ценят и уважают труд шоферов. И подавляющее большинство наших водителей гордится своей профессией, с чувством высокой ответственности относится к своим обязанностям. Но есть в наших рядах и такие, что не берегут рабочую гордость, не дорожат рабочей совестью.

Может быть, читателям знаком такой диалог:

— Свободен? — спрашивает пассажир. Длительная пауза... Потом сквозь зубы:

— Куда ехать?

Это значит, что у водителя есть какие-то «особые» соображения. Назови невыгодный для него маршрут, и он не возьмет вас в машину, хотя, возможно, у вас нет ни одной лишней минуты...

Надо сказать, что за последнее время таких шоферов становится все меньше. Наша колонна легковых такси добилась высокого звания коллектива коммунистического труда. Многие шоферы имеют немало благодарностей и хороших отзывов о своей работе. Я могу

Гордись своей профессией, шофер!



назвать таких водителей, как В. Гриб, Н. Салько, Д. Гашевский, Н. Козлов и многие другие.

Но даже в дружном, сплоченном коллективе встречаются люди, нарушающие и трудовую дисциплину и правила уличного движения. Не изжиты у нас, да и в других парках, такие позорные явления, как «левачество», прием грошовых подачек, или, как их называют, чаевых. Передовые водители такси гневно осуждали и осуждают тех, кто, соблазняясь подачкой, с лакейской угодливостью заглядывает в глаза пассажиру в ожидании медного пятака. Надо раз и навсегда сказать: чаевые оскорбляют достоинство советского человека.

Нет, на водителе такси не лакейская ливрея, а рабочая одежда. И когда шофер находится на линии, он выполняет свой производственный, профессиональный долг. Он получает от государства заработную плату. Почему же он должен рассчитывать на какое-то дополнительное денежное вознаграждение за обычную порядочность и добросовестность?

Мы живем в дни, когда труд является делом чести и совести каждого из нас. Миллионы скромных тружеников изо дня в день перевыполняют производственные задания, активно участвуют в совершенствовании производства, выполняют ряд общественных функций, помогают отстающим. Они работают так, как велит им долг и совесть рабочего, а не за «чаевые». Не к лицу они и водителям такси! Тем более, что честный труд их достаточно хорошо оплачивается.

Как воспитывать честность? Я думаю, что одна из форм — это доверие к человеку.

В нашем парке, например, установлен такой порядок: водитель, вернувшись с линии, сам оформляет свой путевой лист, передает его контролеру, а вырубку опускает в сейф кассы. За многие месяцы у нас не было ни одного случая недостачи — никто не запачкал свою рабочую честь. Такой порядок сдачи выручки имеет большое воспитательное значение, его с удовлетворением приняли все водители парка.

Я уже не говорю об элементарной честности, когда водитель возвращает забытые в машине вещи, деньги, грузы. Подобных случаев у нас много.

Хочется рассказать и о таком ново-

введении. На видном месте в диспетчерской парка висит «Книга чести шофера». Вернувшись с линии, каждый водитель записывает в ней происшествия, виновником или участником которых стал. Честно, откровенно сообщает он коллективу обо всем, что с ним произошло.

Не скрою, не легко нам было добиться этого. Мы старались разбудить рабочую совесть у людей. Добровольная запись в «Книге чести» не избавляет водителя от серьезного разговора с товарищами в комиссии общественного контроля, которую возглавляет коммунист Н. Салько, но каждый знает: утаишь от товарищей — будет еще хуже.

Большая заинтересованность делами и жизнью своих товарищей, когда каждый болеет душой за общее дело, поистине творит чудеса.

Каждый водитель такси получает отдельное задание, в зависимости от выполнения которого и оплачивается его труд. Раньше приходилось слышать такие разговоры: «Я ведь «везу» план, чего же еще надо!» Но когда наши бригады включились в соревнование за право называться коллективами коммунистического труда, основным стал принцип: один за всех, все за одного.

Общие обязанности, взаимная помощь сплачивают людей, и не случайно наши водители дорожат своей работой в парке.

Теперь администрация, как правило, не рассматривает случая нарушения трудовой или транспортной дисциплины. Разбирают их сами члены бригады, и нарушителям достается по заслугам. Должности начальника колонны у нас вообще нет. Его обязанности выполняют сами бригадиры — шоферы Владимир Гриб и Дмитрий Гашевский. А справляться с этим нелегким делом им помогают товарищеская поддержка и уважение всей бригады.

Эту статью я решил написать после одного собрания нашего коллектива, где обсуждались письма украинской колхозницы Н. Г. Заглады, ленинградского фрезеровщика И. Д. Леонова и московского шофера В. И. Никитина, которые повели разговор о достоинстве трудового человека. Мне хотелось рассказать о том хорошем, что входит в жизнь, быт тружеников нашего автопарка, и о том, что еще мешает развитию нового, передового.

Н. ТКАЧЕНКО,
секретарь парторганизации
таксомоторного парка.

г. Рязань.



Лучшие водители Ровенского таксомоторного парка. Ударники коммунистического труда бригадиры Д. Гашевский (вверху) и В. Гриб.

Это было под Курском

Рассказывает Главный Маршал
бронетанковых войск
П. А. РОТМИСТРОВ

В июле этого года исполняется 20 лет со времени исторической Курской битвы — одной из самых крупных в Великой Отечественной войне. Редакция журнала обратилась к участнику битвы Главному Маршалу бронетанковых войск П. А. Ротмистрову с просьбой поделиться воспоминаниями об исторической победе советских войск над гитлеровскими полчищами на Курской дуге летом 1943 года.

Неподдалеку от села Прохоровка на широком каменном постаменте возвышается танк Т-34 — монумент героям танковых сражений, символ воинской чести, доблести и славы, память грозных и славных дней. Сейчас вокруг Прохоровки, как и вокруг других сел и городов Курской области, зеленеют леса, пышно цветут травы, зреет на полях хлеб. И, может быть, молодым людям, не знающим, что такое война, танк, стоящий на гранитном пьедестале, мало о чем говорит.

Для меня же и для всех, кто принимал участие в боях летом 1943 года, это место является священным, оно как бы воскрешает в памяти все подробности помпезной гигантской схватки с немецко-фашистскими войсками.

О Прохоровке, о памятнике танкистам я говорил потому, что здесь в середине июля 1943 года бои достигли наивысшего напряжения. Задумайтесь над цифрами: за четыре дня, с 12 по 16 июля, только одной 5-й гвардейской танковой армией, которой я в то время командовал, уничтожено и подбито более 400 танков противника (из них 70 «тигров»), 880 орудий, 300 автомашин с войсками и грузами.

В сражении участвовали войска ряда фронтов. На территории, включающей в себя Орловскую, Брянскую, Курскую, Белгородскую, Сумскую, Харьковскую и Полтавскую области, с обеих сторон было втянуто в бой более двух миллионов человек и огромное количество разнообразной боевой техники. Не утихая ни днем, ни ночью, напряженная борьба на земле и в воздухе продолжалась пятьдесят суток. Советским войскам пришлось вести тяжелые оборонительные бои, в ходе их осуществлять контратаки и контрудары; от обороны незамедлительно переходить к наступлению, штурмовать сильно укрепленные позиции врага и прорывать его мощную

оборону на большую глубину; форсировать большие и малые реки, не давая гитлеровцам опомниться и закрепиться на берегах этих рек; сражаться в самых разнообразных условиях: в степях и в крупных городах, на открытой местности и в заболоченных лесах, в нестерпимую жару и в проливные дожди.

Чем объяснить, что именно на орловской, курской, белгородской и харьковской землях развернулась эта гигантская битва?

Сокрушительные удары Советской Армии по гитлеровским войскам и войскам их союзников на Волге и в других операциях зимой 1942/43 года потрясли блок фашистских государств. Все более явной для их правителей становилась мрачная перспектива проигрыша войны. Чтобы предотвратить распад блока, спасти себя и своих сателлитов, Гитлер и его генералитет всеми силами стремились ослабить политические последствия крупных поражений на советско-германском фронте, вернуть утраченную стратегическую инициативу, изменить ход войны в свою пользу. Они не без оснований считали, что оборонительная стратегия привела бы к провалу их конечных планов и означала бы признание военного поражения Германии. Поэтому Гитлер и его окружение решили провести на советско-германском фронте крупные наступательные операции.

К марту 1943 года на решающем участке советско-германского фронта между Орлом и Харьковом по линии Ту-ровец — Малоархангельск — Севск — Рыльск — Гапоново — Краснополье — Белгород — Волчанск образовался выступ, который вошел в историю Великой Отечественной войны под названием Курский выступ.

Выгодная для противника конфигурация фронта под Курском и стремление в последующем развернуть наступление

на Москву привлекали внимание гитлеровского командования именно к этому участку огромного советско-германского фронта. К июлю 1943 года противник стянул в район Курской дуги крупные танковые войска, 9-ю и 2-ю полевые армии, 4-ю танковую армию, в составе которых было 18 танковых и 3 моторизованные дивизии.

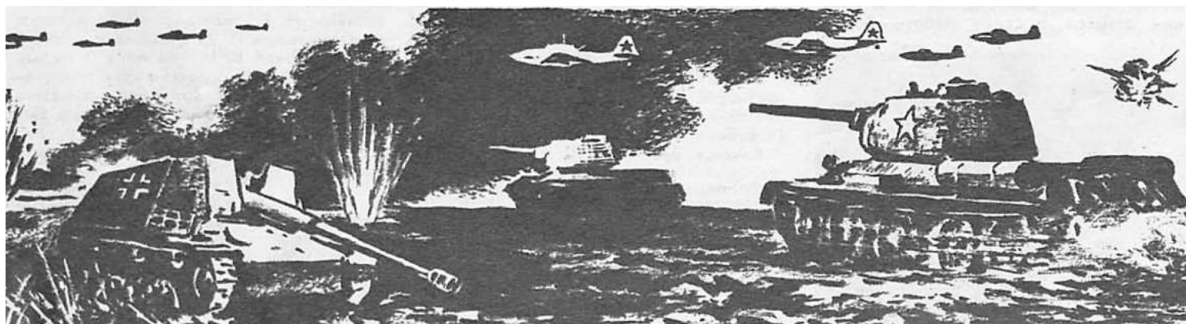
Общая численность ударной группировки немецко-фашистских войск составляла около 550 тысяч солдат и офицеров, 2700 танков и штурмовых орудий, более 6000 орудий и минометов и около 2000 самолетов.

Фашистскому командованию в значительной степени удалось перевооружить свои танковые войска новыми, более совершенными танками, на которые противник возлагал большие надежды. Так, вступил в строй тяжелый танк Т-IV «Тигр», представлявший собой мощную бронированную машину весом 56 тонн, вооруженную 88-мм пушкой и двумя пулеметами. Появились 45-тонный танк Т-V «Пантера», самоходная артиллерийская установка «Фердинанд», весившая 70 тонн и имевшая лобовую броню 200 мм.

Разгадав замыслы врага, Центральный Комитет нашей партии, Советское правительство, Верховное Командование мобилизовали все силы для разгрома гитлеровских полчищ. Ни днем, ни ночью не прекращалась боевая выучка войск, перешедших к обороне после завершения зимней кампании 1942/43 года. В тылу наши люди ковали оружие, поставили фронту новые танки, самоходные орудия, бронемашин и другую мощную технику.

Курский выступ обороняли войска Центрального (командующий — генерал армии К. К. Рокоссовский) и Воронежского фронтов (командующий — генерал армии Н. Ф. Ватутин). Войскам Юго-Западного фронта (командующий — генерал армии Р. Я. Малиновский), Западного фронта (командующий — генерал-полковник В. Д. Соколовский) и Брянского фронта (командующий — генерал-полковник М. М. Попов) было поручено начать решительное наступление, как только в атакующих действиях противника обозначится кризис.

Командиры, политработники, партийные, комсомольские организации на фронте проводили огромную работу по мобилизации масс к схватке с врагом. Подготовка к летним боям проходила под руководством Ставки Верховного Главнокомандования, военных советов фронтов и армий.



Огромную работу при подготовке войск к сражению и в ходе самого сражения в районе Курского выступа проводил член Военного Совета Воронежского фронта Н. С. Хрущев. Его деятельность как члена Политбюро ЦК ВКП(б) и секретаря ЦК КП(б) Украины выходила за рамки Воронежского фронта. Многие мероприятия, которые проводились Военным Советом этого фронта, становились достоянием других фронтов. Непосредственно под руководством Н. С. Хрущева работала большая группа ответственных партийных работников. Многие секретари обкомов были назначены членами военных советов армий и принимали деятельное участие в подготовке войск к бою.

Мне часто приходилось видеть, как Никита Сергеевич своей неутомимой деятельностью, смелыми, глубоко продуманными решениями влиял на ход военных действий. Он непрерывно находился в войсках, вникал во все детали, выступал перед войсками с пламенными, вдохновляющими речами, беседовал по душам с танкистами.

В осенне-летний подготовительный период была проделана огромная работа: создана глубоко эшелонированная оборона с максимальным насыщением огневыми средствами, хорошо развитой системой траншей и других инженерных сооружений и заграждений. В их создании принимали участие не только солдаты и офицеры, но и местное население.

Особенностью построения обороны под Курском являлось наличие во втором эшелоне фронта крупных танковых соединений и объединений.

Непосредственно битва, двадцатилетие которой мы отмечаем, началась на рассвете 5 июля наступлением в направлении Курска двух крупных ударных группировок фашистских войск — одной из района Орла и другой из района Белгорода.

Однако за десять минут до того, как фашисты начали наступление, вся артиллерия 13-й армии (командующий — генерал-лейтенант Н. П. Пухов), против которой ожидался главный удар, открыла сокрушительный огонь. Чтобы справиться от неожиданной артиллерийской атаки, фашистам понадобилось некоторое время. Затем враг вновь начал наступление. От взрывов бомб, снарядов и мин, от грохота орудий и танков дрожала земля. Один из фашистских офицеров свидетельствовал: «Здесь разгорелась одна из самых жестоких битв за время восточного похода».

Советская пехота, артиллерия, авиация, танковые силы, все рода войск проявили исключительный героизм, отвагу, верность Родине, Коммунистической партии. Враг потерпел сокрушительный разгром.

Можно было бы назвать много особенностей Курской битвы, но наиболее

характерной чертой ее является массовый героизм советских воинов, со всей полнотой выразивший всенародный характер борьбы Советского Союза против иностранных захватчиков. Множество непревзойденных, выдающихся героических подвигов совершили советские воины всех родов войск, в том числе и танкисты.

Советские танки в условиях обороны проводили решительные контратаки, содействовали пехоте при отражении контратак противника, самостоятельно наносили мощные контрудары.

В условиях наступления они пробивали дорогу пехоте при прорыве укрепленных позиций вражеской обороны и являлись мощным средством развития наступления в оперативной глубине. Танкисты смело разрезали оборону противника, глубоко вклинивались в его расположение, громили тылы и подходившие резервы, нарушали управление.

Боевые качества советских танковых сил в Курской битве оказались несравнимо выше боевых качеств гитлеровских танков и немецко-фашистских танкистов.

Можно привести сотни, тысячи примеров, характеризующих массовый героизм советских солдат, сержантов и офицеров. Вот один из них. Танковому взводу под командованием лейтенанта Бондаренко был отдан приказ помочь 2-й роте, которая оказалась в крайне тяжелом положении. Развернув взвод, лейтенант Бондаренко командовал: «Вперед, бей фашистов!». Взвод рванулся вперед. Неперерыв танку Бондаренко двигались два «тигра», ведущие огонь. Умело маневрируя, советский воин поставил свой танк за один из подожженных «тигров», находившихся поблизости. Фашисты были уверены, что боевая машина Бондаренко горит. Тем временем командир взвода четырьмя выстрелами, следующими один за другим, зажег один из «тигров». По машине Бондаренко открыли огонь два вражеских орудия. Лейтенанта не покинуло хладнокровие: одно из них он уничтожил выстрелом из танковой пушки, а второе раздавил гусеницами. В этом бою экипаж Бондаренко и его взвод нанесли врагу большой урон.

Героизм и мужество в бою проявил кандидат в члены партии механик-водитель сержант Мухаммадеев. В одной из

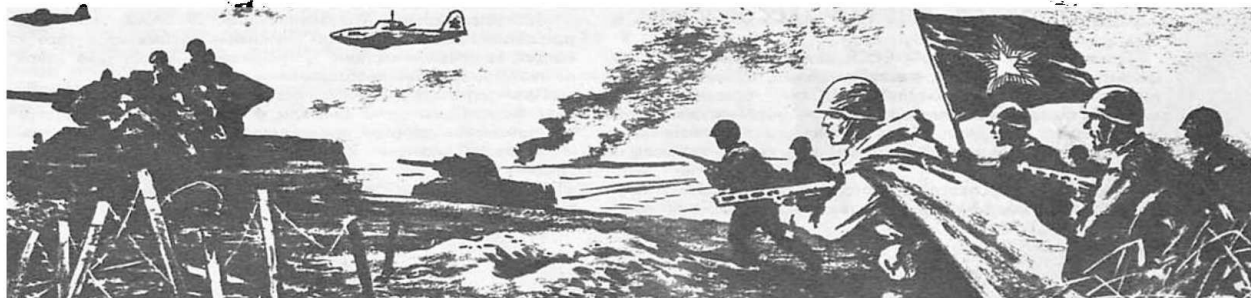


Фронтальный снимок. Никита Сергеевич Хрущев (в центре) во время Курской битвы. Слева — П. А. Ротмистров.

атак он раздавил две вражеские пушки, экипаж его танка уничтожил 40 гитлеровских солдат и офицеров. В бою танк получил четыре пробоины и загорелся. Командир машины лейтенант Гераскин погиб, все члены экипажа были ранены, сам Мухаммадеев получил рану в руку. Отважный воин ценой невероятных усилий спас танк и вывез с поля боя раненых товарищей.

Впереди других шли в бой коммунисты и комсомольцы, цементирующие ряды воинов-танкистов. Накануне Прохоровского сражения сотни воинов нашей армии вступили в ряды славной Коммунистической партии. Командир танка Т-34 сержант Вараксин в своем заявлении писал: «Прошу принять меня в ряды большевистской партии. Если погибну в бою, считайте меня коммунистом». Получая кандидатскую карточку, орденосица Сударнина заявила: «С этого дня моя жизнь, мои силы, моя кровь принадлежат партии». Эти простые слова исходили из глубины души, в них был заключен весь смысл жизни советского воина — победить врага, погнавшего на нашу любимую Родину.

Разгром немецко-фашистских войск в Курской битве окончательно подорвал наступательные возможности гитлеровской Германии, создал благоприятные условия для перехода наших войск в общее летне-осеннее наступление на 2000-километровом фронте. Это была историческая победа Советских Вооруженных Сил, победа всего советского народа.



В ПРЕЗИДИУМЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ДОСААФ

К НОВЫМ РУБЕЖАМ В МОТОСПОРТЕ!

Президиум ЦК ДОСААФ обсудил вопрос о состоянии и мерах по дальнейшему развитию мотоциклетного спорта в стране. В принятом постановлении намечены конкретные мероприятия по вовлечению в занятия мотоспортом широких слоев молодежи, повышению мастерства гонщиков и развитию самостоятельных начал в спортивной работе.

ЧТО ТОРМОЗИТ ПРОДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД!

За последние годы в развитии мотоциклетного спорта произошел заметный подъем: значительно расширилась его география, чаще стали проходить спортивные встречи, широкое распространение получили новые перспективные виды соревнований, организация которых позволяет осуществлять принцип самоокупаемости. Намечались сдвиги и в повышении уровня мастерства ведущей группы спортсменов.

Однако наряду с этим в работе по дальнейшему развитию мотоспорта в стране имеются серьезные недостатки. До сих пор размах его не достиг того уровня, который определен решениями V съезда ДОСААФ. Одна из главных задач — повышение массовости, привлечение к занятиям мотоспортом широких слоев молодежи — решается неудовлетворительно. Опыт комитетов ДОСААФ и клубов, успешно организуя массовые соревнования на личных мотоциклах, не получил распространения. Самыми отстающими в развитии массового мотоспорта являются Грузинская, Азербайджанская и Киргизская союзные республики, ряд областей Украины — Запорожская, Днепропетровская и другие. Недопустимо мало заботы проявляется о развитии юношеского спорта.

Слабо решается и вторая важнейшая задача, поставленная V съездом ДОСААФ, — повышение мастерства наших мотоспортсменов.

В мотоспорте медленно внедряется принцип самоокупаемости. Не находят широкого распространения передовые формы организации мотоциклетных соревнований с продажей билетов и программ.

Плохо обстоит дело с технической базой мотоспорта. Во многих автомотоклубах не созданы элементарные условия для работы: нет помещений для хранения мотоциклов, нет мастерских, не хватает запасных частей и инструмента. Созданные в последнее время новые модели кроссовых и гоночных мотоциклов выпускаются в единичных экземплярах. А клубы и секции получают мотоциклы устаревшей конструкции, что не способствует росту мастерства спортсменов.

В чем же главные причины всех отмеченных недостатков? Многие республиканские, краевые, областные и городские комитеты ДОСААФ, федерации и секции мотоспорта, подчеркивается в постановлении, не принимают практических мер для выполнения решений V съезда ДОСААФ по развитию мотоспорта, не уделяют внимания основному участку своей работы — массовому вовлечению молодежи в мотоспорт, и ограничиваются подготовкой сборных команд, проведением нескольких соревнований для узкого круга мастеров.

Комитеты не проявляют подлинной заботы о развитии общественных начал в мотоспорте, расширении сети самостоятельных автомотоклубов, не организуют спортивную работу непосредственно в коллективах первичных организаций фабрик, заводов, учебных заведений, колхозов и совхозов.

МАССОВЫЙ, ЕЩЕ РАЗ МАССОВЫЙ

Президиум ЦК ДОСААФ СССР обязал Федерацию мотоциклетного спорта СССР, республиканские, краевые, областные комитеты и автомотоклубы ДОСААФ основное внимание уделять решению главной задачи — резкому повышению массовости, с тем, чтобы уже в текущем году количество занимающихся мотоциклетным спортом в стране значительно возросло.

Повышение массовости в мотоциклетном спорте, указывается в постановлении, надо осуществлять, главным образом,

путем широкого вовлечения в него молодежи. В этих целях в городах, рабочих поселках, колхозах следует не реже одного-двух раз в месяц проводить широкодоступные соревнования на личных мотоциклах, мотороллерах и мопедах (на мастерство вождения, «однотактики», шоссейные линейные гонки на короткие дистанции).

В целях широкой популяризации мотоспорта и получения средств на его развитие комитетам и федерациям предложено резко увеличить количество соревнований по мотокроссу, шоссейно-кольцевым гонкам, гонкам на гравийных, ледяных дорожках и ипподроме, а также мотоциклетному многоборью. В течение 1963—1964 годов в каждой союзной республике, а в РСФСР — в зонах Дальнего Востока, Сибири, Урала, Поволжья, Северного Кавказа, центральных и северо-западных районах должны быть оборудованы специальные трассы для всех видов соревнований. С 1964 года в шоссейно-кольцевых мотогонках можно будет участвовать как на серийных спортивных мотоциклах массового производства, так и на дорожных мотоциклах.

Принято также решение проводить мотоциклетные соревнования на мопедах для мальчиков 14—15 лет, используя для этого простейшие закрытые для движения транспорта трассы. Во всех автомотоклубах должны быть организованы юношеские мотошколы и команды и приняты меры к созданию курсов по изучению мотоциклов и мопедов в Домах пионеров, технических училищах и школах.

Президиум обязал комитеты ДОСААФ, федерации и секции мотоспорта развернуть работу по расширению сети самостоятельных автомотоклубов, постоянно поддерживать с ними тесную связь, глубже вникать в их деятельность. Признано целесообразным изучить и распространить передовой опыт работы самостоятельных клубов и организовать между ними соревнования за лучшие показатели в спортивной работе, учредив переходящие призы ЦК ДОСААФ.

МАТЕРИАЛЬНАЯ БАЗА — ФУНДАМЕНТ МОТОСПОРТА

В постановлении Президиума большое внимание уделено укреплению материальной базы мотоспорта, широкому внедрению принципа самоокупаемости.

Комитетам ДОСААФ, федерациям и секциям предстоит с помощью спортивных, профсоюзных и комсомольских организаций добиться, чтобы в каждом республиканском и областном центре один из стадионов был приспособлен для гонок по гравийной дорожке, а там, где это возможно по климатическим условиям, — и по ледяной дорожке.

Президиум обязал комитеты ДОСААФ в 1963—1964 годах за счет средств, полученных от проведения платных мероприятий и поступлений от хозяйственной деятельности организаций Общества, резко улучшить материально-техническую базу мотоспорта, добиться выделения необходимых помещений для занятий мотоциклетных команд, снабдив их инструментом и оборудованием.

Федерации мотоспорта СССР и Центральному автомотоклубу совместно с ЦКЭБ мотоциклостроения и мотозаводами предложено разработать план необходимых мероприятий по созданию новой спортивной техники как для массового спорта, так и для сборных команд, защищающих честь страны на международных соревнованиях.

Соответствующим управлениям ЦК ДОСААФ поручено разработать предложения об улучшении снабжения клубов и секций запасными частями, покрышками, шипами (для гонок по льду) и другими необходимыми материалами.

Президиум ЦК ДОСААФ постановил заслушать на заседаниях бюро Президиума доклады о состоянии и руководстве мотоциклетным спортом председателей Грузинского и Киргизского республиканских комитетов ДОСААФ, Удмуртского, Владимирского и Запорожского областных комитетов ДОСААФ с предварительной проверкой состояния мотоспорта в этих организациях.

Два года назад на одной из окраинных улиц Уфы развернулась не совсем обычная стройка. К заброшенному, пришедшему в негодность зданию бывшей больницы ежедневно стали прибывать автомобили, груженные шлакоблоками, кирпичом, лесом и другими материалами. Появились и строители. В основном, это были молодые ребята. Приходили они обычно в то время, когда на предприятиях и в учреждениях города заканчивался рабочий день.

— Уж не это ли помещение хотите отремонтировать! — скептически улыбаясь, спрашивали прохожие у молодых строителей. — Нелегкое дело затеяли!

Н. Щербаков, П. Ширяев и другие. Им выдали удостоверения инструкторов практической езды.

— Преподавательские кадры, подготовленные в своем учебном заведении, — говорит И. Красноручский, — позволили нам поднять качество обучения.

Экзаменационные комиссии и госавтоинспекция все чаще отмечали прочные знания курсантов. Хорошие результаты учебы укрепляли авторитет автошколы. А это увеличивало приток заявлений. В автошколу стали обращаться не только отдельные лица, но и целые коллективы.

Автошкола идет навстречу запросам многих колхозов, совхозов, предприятий и учреждений. Дополнительные классы оборудуются там, где больше всего проживает слушателей. Так, в Уфе, в помещении по улице Льва Толстого, организована подготовка шоферов третьего класса для Ново-Уфимского нефтеперерабатывающего завода.

К окончанию учебы студенты сельскохозяйственного института, кроме диплома, должны получить удостоверения шоферов. Институт обратился за помощью в автошколу и нашел там поддержку. Школа ДОСААФ открыла свой филиал при сельскохозяйственном институте. В

НА ПРАВИЛЬНОМ ПУТИ

Сомневались не только прохожие. Когда начальник уфимской автошколы ДОСААФ И. Красноручский попросил в горисполкоме это здание для школы, ему сказали:

— Пожалуйста, берите, но восстановить его почти невозможно.

И все же коллектив уфимской хозрасчетной автошколы взялся за дело с большим энтузиазмом. Был, конечно, и стимул: долгое время школа не имела своего помещения, курсанты занимались в классах, оборудованных в арендованных подвалах и полуподвалах жилых зданий. Это сковывало учебную работу. Теперь предоставлялась возможность иметь постоянное помещение, принадлежащее школе.

...Десятки будущих водителей изо дня в день после занятий приходили на стройку. Они разびлись на бригады, которые возглавляли преподаватели Новиков, Барыкин, Саламатов, инструкторы практического вождения Зувев, Новокшенов, Филипповский.

Работа была проделана большая.

Учащиеся почти полностью обновили потолки, перебрали стены, перегородки, сменили кровлю. Оборудовали учебные классы. Кроме того, были построены два новых помещения — мастерские для горячей регулировки двигателя, ремонта учебных машин и их технического обслуживания.

С появлением своего помещения активизировалась учебная работа. Кроме мотоциклистов и шоферов-любителей, автошкола стала обучать шоферов третьего класса, а затем вести переподготовку водителей второго и первого классов.

Одновременно здесь готовились кадры преподавателей и инструкторов практического вождения для школы и курсов при первичных организациях ДОСААФ. Немногим больше года назад в школу пришел офицер запаса Ш. Янгуров. Он стал готовиться к экзаменам. Вместе с ним учились офицер запаса У. Абрамов, техник В. Яковлев, инженер Н. Андреев и другие. Все они прошли необходимую подготовку, сдали экзамены и получили документы на право преподавания.

Прошли обучение также шоферы первого класса В. Попов, Х. Фаризов,

Дже в стенах довольно просторного помещения стало тесно. Тогда было принято решение организовать дополнительно обучение шоферов непосредственно на предприятиях. Преподаватели П. Новиков, Ш. Янгуров, Л. Кулигин, П. Мешков и другие выезжали на заводы, в автохозяйства, помогали руководителям комитетов ДОСААФ в создании хозрасчетных курсов, в оборудовании классов и организации учебного процесса.

Преподаватели большое внимание обращают на воспитание курсантов, постоянно проводят политические занятия, развернули социалистическое соревнование, под строгий контроль взяли выполнение планов и учебных программ. Регулярно проводятся семинарские занятия, открытые уроки, обсуждаются планы, конспекты, обобщаются и распространяются опыт лучших методистов.

За последнее время существенно изменился состав экзаменационных комиссий. Сейчас в них входят преподаватели школы, представители ГАИ, а также администрации и профсоюзной организации того предприятия или автохозяйства, где действуют хозрасчетные курсы. Все это позволило значительно улучшить весь учебный процесс, повысить ответственность преподавателей и курсантов за качество учебы.

На доходы, полученные по хозрасчету, в автошколе значительно укрепилась учебно-материальная база, были закуплены новые механизмы, агрегаты и другие учебные пособия, которые содержатся в образцовом порядке, пополняются и обновляются. Появилась возможность увеличить набор курсантов. Если в первое время в школе обучалось четыре-пять групп, теперь только для обучения шоферов создано 15 учебных групп. Кроме того, имеется пять групп мотоциклистов. Автомоторы изучают теперь одновременно сотни людей.

Растут авторитет и популярность уфимской автошколы. Сюда за помощью обращаются не только городские организации, но и руководители колхозов, совхозов. Так, по просьбе Чекмагушевского колхозно-совхозного территориально-производственного управления в феврале текущего года открыт филиал школы в селе Кушнаренково. Для организации учебного процесса на место выезжал начальник учебной части автошколы П. Полозов. Автомобиль ГАЗ-63, учебно-наглядные пособия были доставлены в Кушнаренково из Уфы.

1962 году шестьдесят молодых специалистов-выпускников получили право на управление автомобилем. В апреле нынешнего года филиал автошколы окончили еще шестьдесят человек.

Или другой пример. «Башнефтехимзаводстрой» потребовались для работы на производстве водители мотороллеров. Необходимо было срочно начать обучение по программе мотоциклистов. Снова выручила автошкола ДОСААФ. Она открыла свой филиал на территории этой организации. Одновременно с будущими специалистами обучались многие рабочие и служащие, имеющие собственные мотоциклы.

Наряду с учебной работой коллектив автошколы большое внимание уделяет развитию автоспорта. Здесь создана спортивная секция. В ней состоят, главным образом, мотоциклисты, получившие эту специальность в автошколе или ее филиалах.

Команда школы участвует во всех городских и республиканских мотокроссах и ипподромных гонках. В прошлом году здесь подготовлено 30 спортсменов-разрядников, семь человек стали спортивными судьями.

Два года работы автошколы — срок небольшой. Но уже давно возмещены все затраты на ремонт и достройку помещения, на приобретение машин, учебных пособий, имущества, оборудования. Планы подготовки водителей кадров, как правило, перевыполняются. За прошедший год автошкола получила более 18 тысяч рублей чистого дохода. 11 тысяч рублей из этой суммы сданы республиканскому комитету ДОСААФ на расширение учебной и спортивно-массовой работы.

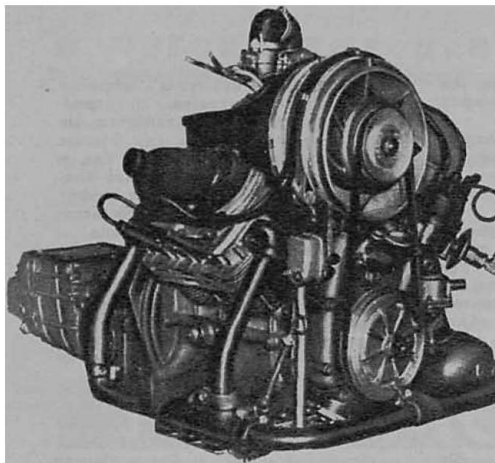
Как лучшей среди учебных автотомоторных организаций Башкирии в 1962 году автошколе вручено переходящее Красное знамя республиканского комитета ДОСААФ. Начальник автошколы И. Красноручский награжден знаком «За активную работу».

Уфимская автошкола внесла значительный вклад в подготовку одного миллиона специалистов в год и тем самым делом показала, как надо выполнять решения V съезда нашего Общества.

Л. РУСИН,
старший инспектор
ЦК ДОСААФ СССР.

г. Уфа.

ХОЗРАСЧЕТ
в действии



Слева вы видите модернизированный силовой агрегат MeMZ-966 микролитражного автомобиля «Запорожец» модели ЗАЗ-965А.

Мелитопольский моторный завод выпускает его взамен агрегата MeMZ-965. Модернизация преследовала цель улучшить динамические качества автомобиля, повысить надежность и долговечность силового агрегата. Максимальная мощность нового двигателя «Запорожец» повышена с 23 до 27 л.с. Изменено также передаточное число главной передачи с 5,12 на 4,63. Присоединительные размеры силового агрегата сохранены, и он может устанавливаться на автомобили предыдущих выпусков.

Вот что представляют собой модернизированные механизмы и узлы.

ДВИГАТЕЛЬ

НАБИРАЕТ МОЩНОСТЬ

ДВИГАТЕЛЬ

Увеличение мощности двигателя достигнуто главным образом путем увеличения рабочего объема цилиндра с 746 до 887 см³, при сохранении степени сжатия 6,5 и номинальных оборотов — 4000 в минуту. Максимальный крутящий момент увеличился с 4,5 до 5,3 кгм.

Цилиндры. Диаметр их возрос с 66 до 72 мм. Кроме большей расточки по внутреннему диаметру, увеличен диаметр верхнего торца ($82 - 0,15$ / $-0,23$). Сделано это для увеличения уплотняющей поверхности. В нижней части стенки цилиндра утолщена с целью повышения жесткости (уменьшения деформации при сжатии). Исключена проточка под резиновое кольцо, уплотнение нижнего торца достигается посредством бумажной прокладки.

Поршни имеют выгнутую сферическую форму днища. Юбка выполнена овальной, по специальной эскизу. В третью канавку установлено два маслосъемных кольца вместо одного.

Поршневые кольца. Верхнее компрессионное кольцо хромированное, нижнее — луженое, маслосъемные — скребкового типа. Последние надеваются на поршень выступающей, скребковой частью вверх. После установки колец необходимо проверить, свободно ли они перемещаются в канавке, нет ли заеданий.

Поршневые пальцы. Длина их 61 мм, на 6 мм больше длины пальца двигателя модели MeMZ-965.

Цилиндры, поршни, поршневые пальцы и шатуны подбираются в комплекты по группам и соответствующему цветному индексу (таблица 1).

Коленчатый вал усилен путем увеличения толщины щеки (второй и пятой). Конфигурация и вес противовеса изменены в соответствии с изменением веса поступательно движущихся масс.

Диаметр отверстия для подвода масла к шатунной шейке уменьшен с 7 до 5 мм. Оно не имеет фаски на выходе, что позволило удалить кромку от торца вкладыша и тем самым повысить давление масла в системе.

Головка цилиндров отличается увеличенной проточкой под верхний торец цилиндра — до диаметра $82 + 0,07$ мм. Меднобестовое кольцо под головку не устанавливается. Отверстия для свечей зажигания выполнены под углом 70 градусов к плоскости разбега (вместо 50 градусов). Это уменьшает возможность замасливания свечей или избросов их обогащенной смесью; тем самым облегчается пуск холодного двигателя.

Система смазки выполнена по той же схеме, что и на двигателе MeMZ-965.

Давление увеличено более чем на 30 процентов за счет изменения профиля зубьев шестерен масляного насоса (модуль 3,5 вместо 2,5; угол профиля 25 градусов вместо 20) и редукционного клапана. В последнем масле перепускается непосредственно в картер, а не во всасывающую полость масляного насоса. Это позволило за собой изменение крышки распределительных шестерен (увеличен диаметр расточки под шестерню масляного насоса), а также оси ведомой шестерни (выполнена ступенчатой).

При сборке шестерни масляного насоса устанавливаются в корпус стороной, имеющей фаску.

Выпуск отработавших газов. Вместо двух применен один глушитель, расположенный с правой стороны по ходу автомобиля. Параметры шумоглушения при минимальных затратах мощности на выпуск (около 0,4 л.с. на режиме максимальной мощности) вполне удовлетворительные. Постановка одного глушителя дала возможность разместить отопитель ниже, не заслоняя воздушного потока, идущего на охлаждение левой группы цилиндров. Демонтировать отопитель на летний период эксплуатации теперь не требуется.

Карбюратор К-123А отличается от карбюратора К-123 увеличенным диаметром диффузора (с 18 до 19,5 мм) и производительностью топливного жиклера главной системы. Диаметр экономжиклера уменьшен с 1,6 до 1,3 мм. Капроновый поплавок заменен латунным.

Свечи зажигания применены А6УС с несколько большим калильным числом, чем свечи А7, 5У.

СИЛОВАЯ ПЕРЕДАЧА

Сцепление. Толщина нажимного диска увеличена на 1,5 мм. В связи с этим глубина проточки на маховике изменена с $9,5 \pm 0,15$ на $11 \pm 0,15$ мм. Повышена надежность работы подшипника включения сцепления за счет клейки графитового подпятника. Вводится цельнографитовый подшипник (без шарикового).

Коробка передач. Для большей надежности работы шестерен 1-й передачи и передачи заднего хода увеличена толщина их зубьев путем изменения модуля зацепления с 2,25 на 2,5. Шестерня привода 1-й передачи, изготовленная заводно с ведущим валом, имеет 11 зубьев (вместо 12), а шестерня 1-й передачи и заднего хода — 41 зуб (вместо 46). Соответственно в блоке промежуточных шестерен заднего хода число зубьев составляет 18 и 23 (вместо 20 и 25). Передаточные числа 1-й передачи изменились с 3,83 на 3,73, а заднего хода с 4,79 на 4,76.

Главная передача. Передаточное число ее изменено с 5,12 на 4,63, ведущая шестерня главной передачи заднего моста сохранила 8 зубьев, а ведомая имеет 37 зубьев (вместо 41), при торцовом модуле 4,43 (вместо 4,00). Это повлекло за собой некоторые изменения корпуса и его крышки, дифференциала заднего моста. Усилено крепление ведомой шестерни главной передачи и крышке коробки дифференциала. Оно осуществляется болтами М10Х1Х25, которые контролируются пружинными шайбами (вместо болтов 1М8Х1Х25 и отгибных стопорных шайб).

В связи с изменением крепления ведомой шестерни потребовалось укоротить на 2,5 мм корпус подшипника дифференциала заднего моста (станка) со стороны, противоположной его фланцу. Сделано это для того, чтобы устранить задевание головок болтов крепления. Заменять главную передачу на автомобилях предыдущего выпуска новой с передаточным числом 4,63 можно только в комплекте: дифференциал заднего моста и ведущая шестерня

Таблица 1

Цветной индекс	Группа	Диаметр в мм	
		цилиндра	поршня
Красный	А	72,02 ÷ 72,01	71,97 ÷ 71,96
Зеленый	В	72,01 ÷ 72,00	71,96 ÷ 71,95
Черный	В	72,00 ÷ 71,99	71,95 ÷ 71,94

главной передачи. При этом необходимо подрезать корпус подшипника дифференциала на 2,5 мм.

Привод спидометра. В соответствии с новым передаточным числом главной передачи изменены ведущая и ведомая шестерни угловой передачи привода.

При установке такой главной передачи заменяется редуктор привода спидометра в сборе.

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Увеличение мощности двигателя и изменение передаточного отношения в трансмиссии улучшили эксплуатационные качества автомобиля (модель ЗАЗ-965А). Об этом свидетельствуют испытания, проведенные на горных дорогах Камаза и Крыма, а также в Москве и Ленинграде. Максимальная скорость автомобиля модели ЗАЗ-965А по сравнению с моделью ЗАЗ-965 увеличилась до 90 км/час, время разгона с места до скорости 60 км/час снизилось с 17 до 13,5 сек., а время прохождения 400 м пути с места с 28 до 26 сек.

Улучшилась и топливная экономичность, так как больший запас мощности допускает движение с меньшим числом переключений передач. Требования и антидетонационным качествам топлива у двигателя МемЗ-966 более высокие. Рекомендуется преимущественно использовать бензин А-74 и А-76.

Пользоваться бензином А-66 категорически запрещается.

Применение топлива с октановым числом не ниже 72 и масел Дп-11 летом и Дп-8 зимой — обязательное и решающее условие долговечности и надежности двигателя.

Модернизация силового агрегата выполнена так, что его узлы сохранили взаимозаменяемость со старыми.

При необходимости можно переоборудовать двигатель модели МемЗ-965 с тем, чтобы он имел рабочий объем 887 см³, заменив детали, указанные в таблице 2.

Старые головки цилиндров можно использовать, если расточить их по уплотняющим буртам с диаметра 78+0,08 до диаметра 82+0,07 мм.

Допускается эксплуатация двигателя увеличенного объема с карбюратором К-123 при недоборе мощности до 2 л. с.

Переоборудовать двигатель модели МемЗ-965 на рабочий объем 887 см³ целесообразно тогда, когда изношены цилиндры и требуется их замена. Комплект для переоборудования завод будет поставлять в запасные части.

Ш. КАУФМАН,
начальник бюро отдела главного
конструктора моторного завода.

г. Мелитополь.

Таблица 2

Наименование детали	Номер чертежа детали		Число деталей
	модели МемЗ-965	модели МемЗ-966	
Цилиндр	985-1002020	986-1002021	4 штуки
Поршень	985-1004015	986-1004015	То же
Поршневой палец	985-1004020	986-1004020	»
Поршневые кольца	985-1000101	986-1000101	1 компл.
Головка цилиндра с клапанами в сборе	985-1003010	986-1003010	2 штуки
Свечи зажигания	A7, 5У	A8У	4 штуки
Карбюратор	K-123	K-123А	Один

ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ М-21Т „ВОЛГА“

В журнале «За рулем» (1983, № 3) уже сообщалось о том, что на Горьковском автозаводе начал выпуск автомобилей М-21Т «Волга» (такси). Ниже публикуются более подробные сведения об этом автомобиле.

В кузове «Волги»-такси установлены раздельные передние сиденья. Правое пассажирское сиденье — универсальное, оно раскладывается и образует горизонтальную площадку для размещения груза, который трудно разместить в багажнике автомобиля. На такой площадке можно перевозить холодильники, телевизоры, стиральные и швейные машины. За счет уменьшения габаритов передних сидений увеличился полезный объем кузова.

Раскладывать и складывать сиденье пассажира водитель может непосредственно со своего рабочего места. Универсальное пассажирское сиденье оборудовано механизмом продольной регулировки. Подушки, а также спинка сиденья для водителя — пружинные. Спинка пассажирского сиденья выполнена из губчатой резины.



Вместо мягких поручней на задней стенке переднего сиденья введен поручень на правой центральной стойке кузова. Задняя левая дверь оборудована замком, который предотвращает открывание двери изнутри кузова; это обеспечивает безопасность перевозки, посадки и выхода пассажиров.

Лабораторные и дорожные испытания показали, что применение раздельных передних сидений новой конструкции улучшает эксплуатацию автомобиля «Волга» в качестве такси.

Н. КОЗЛОВ.

г. Горький.

ЕЩЕ РАЗ О ПЕРЕДНЕМ СИДЕНЬЕ «ВОЛГИ»

В конструкцию переднего сиденья модернизированного автомобиля «Волга» (модель 1982 года) взамен так называемых «двухэтажных» салазков были введены «одноэтажные», более простые и более надежные в эксплуатации.

Однако элемент качения модернизированного салазков остался прежним, что нередко вызывает нарекания, поскольку при эксплуатации бывает случай заедания сепаратора между обоймой и ползуном; в результате ход салазков становится тугим, а затем полностью разрушается сепаратор.

Элемент качения салазков сиденья показан на рисунке (справа, внизу); он состоит из ролика 10, двух боковых шариков 11 и сепаратора 9.

Сепаратор предназначен, в основном, для предотвращения заедания боковых шариков из пазов, образованных фланцами ползуна 1 и обоймы 4, где они находятся, когда ползун собран с обоймой. После разрушения сепаратора боковые шарик, при перемещении ползуна относительно обоймы, выкашиваются из пазов между фланцами ползуна и обоймы, вызывая разрушение салазков. В инструкции по ремонту сказано, что в данном случае необходимо заменить сепараторы; но это не всегда возможно, поскольку в запасные части сепараторы не поставляют.

В настоящее время на Горьковском автозаводе создана конструкция салазков без сепаратора. Изменения салазков в связи с исключением сепаратора очень незначительны и могут быть выполнены автолюбителями без специального оборудования.

Сущность изменения салазков заключается в следующем. Чтобы предотвратить выкатывание боковых шариков из пазов между фланцами ползуна и обоймы, на фланцах обоймы делаются вы-

давки, размеры которых показаны на рисунке. Расположение выдавок на фланцах обоймы 4 определяется так: при крайних положениях ползуна 1 выдавки 7, находясь на расстоянии 3—5 мм от краев ползуна, не должны выходить за его габариты.

Чтобы отремонтировать салазки, их прежде всего необходимо разобрать. Для этого выкручивают задний болт 2 ползуна и срубают переднюю заклепку 3, соединяющую обойму 4 с кронштейном салазок 6. При перемещении вперед ползуна легко снимается с обоймы. Теперь на фланцах обоймы нужно выбить три пары выдавок на расстоянии, показанных на рисунке.

Средние две выдавки служат для ограничения хода боковых шариков 11. Выдавки (радиусом 3 и глубиной 3 мм) на фланцах обоймы пробивают тупым зубилом на краю стальной плиты по заранее выполненной проточке. Когда выдавки пробиты, приступают к сборке салазков (ролики желательно заменить шариками диаметром 18 мм, так как они дают более легкий ход салазков и исключают заедания; боковые шарик остаются).

Ползун надевают на обойму 4 таким образом, чтобы передние две выдавки обеспечивали возможность вложить в пазы между фланцами обоймы и ползуна боковые шарик 11.

Вложив боковые шарик 11 в пазы между фланцами обоймы и ползуна, сдвигают последний вперед до положения, когда из-под него выйдут две задние выдавки.

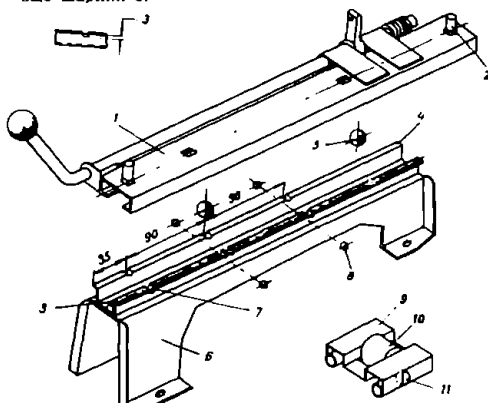
Затем спереди между ползуном и обоймой ставят большой шарик 5; сзади в пазы между фланцами обоймы и ползуна помещают боковые шарик 11, сдвигают ползун немного назад и располагают большой шарик между ползуном и обоймой.

После этого ползун отводят назад до отката, ставят болт 2 и заклепку 3.

После длительной эксплуатации ползун и обойма могут деформироваться; поэтому при сборке нужно следить, чтобы большие шарик 5 входил в паз между ползуном и обоймой без значительного натяга. Если при сборке свободно проваливаются в паз между ползуном и обоймой, необходимо ползун снять и на ровной стальной плите равномерно осадить его молотком вдоль оси до тех пор, пока шарик 11 не будет входить в паз между ползуном и обоймой с небольшим натягом.

Небольшой натяг необходим для того, чтобы выбрать зазоры и тем самым устранить все люфты салазков.

Ю. ВУСЛАЕВ,
инженер-конструктор
Горьковского автозавода.



* См. «За рулем», 1982, № 6.

УНИФИКАЦИЯ? Мы — за!

Читатели об унификации в мотоциклостроении

Во втором номере нашего журнала за этот год опубликована статья А. Абросимова «Унификация в мотоциклостроении». Она явилась одним из откликов на решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Многие наши читатели проявили живой интерес к теме статьи, к конкретным примерам, приведенным в ней. Они прислали в редакцию письма, где дают свои советы по унификации, говорят о некачественных, с их точки зрения, узлах и деталях, высказываются по поводу общего направления в развитии мотоциклов, мотороллеров и мопедов.

Механик по холодильным установкам из города Георгиевска Ставропольского края Б. Барсекий пишет:

«Мотоциклы М-103 и М-1М имеют некачественную роликовую цепь из сорока четырех звеньев. Она очень сильно натягивается, и ее не хватает даже на один сезон. Хорошо было бы поставить такую же цепь, как на «Ковровце-175». В ступицу колеса мотоцикла М-103 запрессован шариковый подшипник № 201, а в ступицу К-58 — шариковый подшипник № 202. Зачем таким образом увеличивать ассортимент тех запасных частей, которые и без того являются дефицитными? Почему также нельзя делать цилиндр М-103 с гильзой, чтобы заменять ее, когда она изнашивается. Добившись одинакового внутреннего диаметра гильз у двигателей всех легких мотоциклов, можно унифицировать их производство».

Товарищ Барсекий совершенно прав. Нужно унифицировать как можно больше узлов и деталей в минских машинах и в «ковровцах». Ведь мотоциклы эти близки по своим параметрам. Тут есть над чем подумать конструкторам.

Н. Шеховцов из села Михайловка Ставропольского края высказывается за унификацию мопедов и мотовелосипедов. Ссылаясь на статью главного конструктора Львовского мотовелосипедного завода В. Омельченко, опубликованную в № 6 журнала за 1962 год, он пишет: «Конечно, новый мотовелосипед — хороший подарок труженикам села, города, деревни. Но двигатель его обладает худшей экономичностью, чем двигатель Ш-50, предназначенный для мопеда «Рига». Ш-50 имеет расход топлива 1,71 л на 100 километров пути, а Д-5 — 2 л. Зачем же было Ленинградскому заводу разрабатывать новый двигатель Д-5, если освоено производство Ш-50? И вообще, не пора ли нашим заводам прекратить выпуск мотовелосипедов, сосредоточив все внимание на мопедах? Только при таких условиях можно унифицировать их производство».

Тут тов. Шеховцов явно заблуждается.

Мотовелосипедистам не надо прав. Машина их легче мопеда и дешевле. Число ее почитателей довольно многочисленно. Другое дело, что нужно создать единую конструкцию всех мотовелосипедов. Об этом как раз шел разговор на недавнем совещании работников мотовелосипедной промышленности. Говорилось там и о необходимости создания нового унифицированного двигателя на базе Ш-50. В протоколах совещания записано также о выпуске двух видов мопедов — с коробкой передач и без нее. Как видим, большинство пожеланий тов. Шеховцова конструкторам известно.

Много пишут нам и по поводу предстоящей унификации мотоциклов М-62 и К-750. Киномеханик Н. Федан из г. Большой Токмак Запорожской области приветствует это мероприятие. «...Зачастую бывают нужны запчасти к К-750, а в магазине «Спортовары» получены запчасти только для М-62. Если детали этих двух машин станут взаимозаменяемыми, выиграет и государство, и потребитель. Но вот в отношении того, чтобы заменить рычажную вилку телескопической, следует подумать. Рычажная вилка К-750 очень удобна. Я знаю немало случаев, когда водители устанавливают на мотоциклы, выпускаемые Ирбитским заводом, рычажные вилки, потому что телескопическая — жесткая, и из нее все время вытекает масло...» С ним соглашается тов. Чубаров из Выборга: «Если безразлично, какой узел делать общим, то ставьте лучше на все мотоциклы рычажные вилки. Никто не обидится, не бойтесь. Если уж говорить о заимствовании деталей с одного мотоцикла на другой, то это должно выглядеть так:

На М-63 установить подвеску с К-750, а также все детали крепления коляски. Обязательно выбросить устаревшие ирбитские рессоры и багажную крышку. Фонари сделать съемными. На К-750А поставить коробку передач с мелкоспицецизм зацеплением. Надо заменить дедозский карбюратор К-37, седло пассажира сделать прочнее. Мощность мотора следует довести до 30 л. с. и улучшить его охлаждение».

Читатели тт. Федан и Чубаров, быть может, имеют основание для критики короткоходной вилки мотоцикла М-72. Но ведь унификация подложит вилка нового мотоцикла М-62. Внутри нее установлены пружины, ход штоков равняется 140 мм. Рычажная же вилка вообще уступает телескопической по долговечности, весу, устойчивости. Другие предложения тов. Чубарова справедливы, и большинство из них вошло в перспективные планы мотовозового, Например,

карбюратор К-37 будет заменен на К-39, который выполнен на базе хорошо зарекомендовавшего себя нового ленинградского карбюратора К-36.

Многие читатели сообщают о том, что не только узлы мотоциклов, выпускающихся на разных заводах, взаимозаменяемы. Работники одного и того же завода, создавая новые модели, иногда не заботятся о том, чтобы запчасти к ним можно было установить на машины старого выпуска. При этом меняются (причем зачастую незначительно) такие элементы конструкции, которые на улучшение качества не влияют. Вот что пишет А. Дулинец из Витебской области:

«В 1956 году я купил себе мотоцикл М-1А. С тех пор многие детали изнашивались, и их нужно заменить. Но сделать это очень трудно. Ведь с 1962 года Минский мотовелозавод выпускает мотоциклы марки М-103. Сами по себе они, конечно, лучше, но многие запчасти к старой машине не подходят. Например, спицы. У М-1А они длиннее. Конструкция передней вилки тоже изменилась. Вот и попробуй найди запчасти к машине первого выпуска». По поводу претензий А. Дулинца можно сказать, что некоторым работникам мотопромышленности неплохо бы поучиться у наших чехословацких друзей. В мотоцикле «Чезетта» меняется в зависимости от мощности только двигатель, а экипажная часть остается общей для машин разной кубатуры.

Все эти письма составлены с учетом существующего положения дел в мотопромышленности. Но есть и другие. Авторы их, беря за основу тему унификации, выдвигают неправильные предложения. Вот И. Якимов из города Бийска считает, что мотоцикл вообще является техническим заблуждением, что выпуск его следует прекратить, а взамен этого делать унифицированные четырехколесные четырехместные мотокосилки с использованием силового блока и главной передачи наших тяжелых мотоциклов.

И. Якимов, видимо, забывает о разнообразии природных условий нашей Родины, о том, что далеко не везде автомобиль, даже микролитражный (каким, вероятно, должна явиться предлагаемая мотокосилка), может наилучшим образом удовлетворить все запросы потребителей. Гораздо более характерной для мнения наших читателей является мысль, выраженная в уже упоминавшемся письме Н. Федана:

«Пожелания наши таковы, чтобы советские мотоциклы заняли ведущее место в мире».

Вероятно, нет в стране мотоциклиста, который бы не согласился с этим. Но думать о практических путях выполнения многочисленных пожеланий должны прежде всего работники мотоциклетной промышленности. И когда конструктор мотовоза склоняется к доске, а плановик к своим цифрам, они должны помнить, что оценивать их труд будет взыскательный, но справедливый судья — многочисленная армия советских мотоциклистов.