

Журнал "За рулем"

№07, 1968

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №07, 1968 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 36 с.

ISBN 978-5-458-59763-0

"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 978-5-458-59763-0

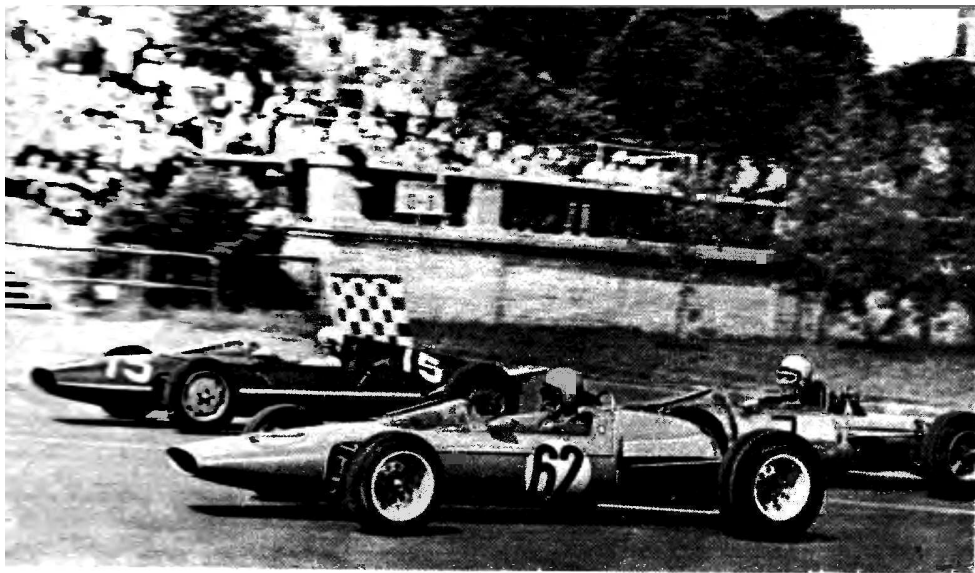
© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

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

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

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном 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.



С 1980 года «Невское кольцо» в Ленинграде стало местом встреч автогонщиков. Здесь проходят чемпионаты страны, международные соревнования.

большой мотокросс с участием зарубежных гонщиков в Тбилиси в 1958 году, первые международные ралли «За мир и дружбу» в 1960 году. Это была проба сил. С тех пор советские автомобилисты и мотоциклисты значительно расширили «географию» своих выступлений и круг знакомств, побывав во многих странах Европы и приняв у себя многочисленных друзей из-за рубежа.

Наши мастера ледяных гонок, завоевавшие три золотые медали чемпионов

Однако вот уже два года среди призеров чемпионатов мира по мотокроссу и гравевым гонкам нет ни одного нашего мотоциклиста. Ни разу еще советские кроссмены не побеждали в «Трофее наций» и в «Кубке наций» — командных первенствах мира, хотя для этого у них есть все возможности. К сожалению, и в крупнейших международных мотоциклетных соревнованиях — шестидневках ФИМ — они не смогли подняться выше третьего командного места.

Сегодня соревнования автомобилистов, мотоциклистов, картингистов, мастеров мотоболла стали одним из самых привлекательных зрелищ для наших любителей спорта. И, чувствуя их поддержку, представители всех родов моторного спорта должны выступать все лучше и лучше, совершенствовать свой класс, стремиться к новым победам.

Сейчас перед нашим спортивным движением встали новые большие задачи. Принятый III сессией Верховного Совета СССР Закон о всеобщей воинской обязанности существенно меняет формы и содержание массовых спортивных соревнований.

Основная цель массовой работы оборонного Общества — готовить молодежь к умелому выполнению своего патриотического долга по защите Родины. Каждый спортсмен — автомобилист и мотоциклист — должен не только отлично владеть техникой, но и уметь стрелять, метать гранату, ориентироваться на местности. Вся спортивная деятельность ДОСААФ должна развиваться с конкретной пользой для военного дела и быть связана с подготовкой молодежи к службе в Вооруженных Силах.

Спартакиады призывников, гонки мотопатрулей, военизированные эстафеты — все это, наряду с другими мероприятиями военно-прикладного характера, необходимо сделать неотъемлемой частью жизни организаций ДОСААФ.

В октябре этого года исполняется 50 лет Ленинскому союзу молодежи. Комсомольцы всегда были застрельщиками военно-спортивной работы. Многие соревнования 1968 года посвящаются юбилею комсомола, и они должны пройти как большие праздники военно-прикладных видов спорта.

Нашему моторному спорту — пятьдесят. Но он по-прежнему молод, по-прежнему движется вперед, верно служит нашему народу и его армии.

Самый молодой вид автоспорта картинг пользуется большой любовью у юных. Первенства школьников и юношей, международные встречи юных картингистов заняли прочное место в спортивном календаре.

мира, уверенно сохраняют за собой командные высоты. Советские кроссмены и гравевики, стоявшие на всех ступеньках пьедестала почета в чемпионатах мира, — по праву считаются одними из сильнейших. Отдельные победы в международных соревнованиях одерживали картингисты, раллисты, автомоделлисты. Советская мотоболльная команда выиграла кубок Европы. И все же мы вправе ждать от наших спортсменов более успешных выступлений в чемпионатах мира, завоевания ведущих позиций на мировой спортивной арене. Пока что их достижения слишком малочисленны и не соответствуют уровню и масштабам развития нашего массового моторного спорта. Ни в одной стране не найдешь столько молодых способных кроссменов, гравевиков, картингистов, как у нас. Нигде не строится так много новых спортивных сооружений для автоспорта.

ЛЕТОПИСЬ СОВЕТСКОГО АВТОМОТОСПОРТА

кнаде комсомольцев и молодежи, проведенной ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ, участвовало 78 тысяч автомобилистов и мотоциклистов. Это была первая спартакиада по техническим видам спорта.

1959 г. Октябрь. В столице Башкирии Уфе разыгран первый чемпионат СССР по мотогонкам на гравейной дорожке.

1960 г. Январь. Создана Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР.

1961 г. На велотреке «Динамо» в г. Вентспилсе впервые проведены соревнования по картингу.

1961 г. Автоклубы страны получили с Таллинского авторемонтного завода тридцать автомобилей «Эстония-3» (класс 500 см³). Это были наши первые гоночные машины серийного производства.

1961 г. Август. Закончились финальные соревнования Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. В ее программу входили авторалли, мотогонки по ипподрому, гравейной дорожке, мотокросс и мотоциклетная многодневка. В ходе Спартакиады проведено 27 920 мотоциклетных и 17 942 автомобильных соревнований; в них стартовало 780 тысяч участников — мотоциклистов и автомобилистов.

1961 г. Август. На трассе «Невское кольцо» в Ленинграде состоялся первый в стране международные кольцевые автогонок.

1962 г. Июль. Москвич И. Тихомиров на газотурбинном автомобиле «Пионер-2» первым в СССР взял 300-километровый рубеж скорости и установил новый абсолютный рекорд страны. На соляном озере Баскунчак он показал результат 306,6 км/час.

1963 г. Май. Началась игра на кубок журнала «За рулем» по мотоболлу. Первым обладателем Кубка стала команда автомотоклуба Алма-Аты.

1963 г. Июль. Советские мотоциклисты, впервые участвуя в традиционном мототрассе ФИМ, заняли первое место и завоевали 10 призов. С тех пор они еще трижды побеждали в этих соревнованиях.

1963 г. Октябрь. Впервые прошли всесоюзные соревнования по автомобильному двоеборью — фигурное вождение и экономия горючего.

1965 г. Июль. Впервые советский гонщик завоевал почетный титул чемпиона мира. Армейский спортсмен Виктор Арбеков стал победителем по мотокроссу в классе 250 см³.

1965 г. Август. В одиннадцать городов страны состоялись финалы автомобильных и мотоциклетных соревнований, входивших в программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Свыше 2 000 000 участников — автомобилистов и мотоциклистов вышли на массовые спартакиадные старты.

1966 г. Февраль. На первом чемпионате мира по мотогонкам на льду победил Габдрахман Кадыров.

1967 г. Таллинский авторемонтный завод закончил постройку первой партии отечественных гоночных автомобилей формулы 3 — «Эстония-9».

1967 г. Февраль. Третьим чемпионом мира по мотоспорту среди советских гонщиков стал Б. Самородов (Уфа). Он выиграл первенство мира в мотогонках на льду.

1967 г. Завершились финальные соревнования IV Юбилейной Спартакиады народов СССР, посвященной 50-летию Советского государства. В ее программу входили автодвоеборье, ралли, картинг, мотокросс, мотомногоборье, гонки по гравейной дорожке.

1967 г. Советский картингист Александр Сафонов стал победителем Кубка социалистических стран.

1968 г. Февраль. Г. Кадыров во второй раз выиграл первенство мира по мотогонкам на льду.

ВЕЛИКОЕ СРАЖЕНИЕ

Величайшее танковое сражение на Курской дуге началось 5 июля 1943 года и продолжалось пятьдесят дней и ночей. Началось наступлением гитлеровцев, а закончилось их полным разгромом.

Почему именно курской земле в то жаркое лето довелось стать свидетелем грандиозного сражения? После военной катастрофы зимой 1942/43 годов под Сталинградом фашистское командование решило любой ценой перехватить стратегическую инициативу и добиться изменения хода войны в свою пользу. Гитлеровцы избрали для нанесения удара выступ в линии фронта, который образовался в районе Курска и получил название «Курской дуги».

С севера над этим выступом нависали войска немецкой группы армий «Центр». С юга — группы армий «Юг». Сюда фашисты перебрасывали свежие дивизии из Франции, Норвегии, Германии, эшелонами с новыми танками типов «пантера» и «тигр», самоходными орудиями «фердинанд». 900 тысяч солдат и офицеров, до 10 тысяч орудий и минометов, около 2700 танков, свыше 2 тысяч самолетов — таков был состав гитлеровских войск к началу июля.

Советское командование, зная замысел врага, готовилось к сражению: создавало многоэшелонированные оборонительные укрепления, насыщало войска новой техникой. Ни днем, ни ночью не смолкал гул автомобильных моторов — фронтовые шоферы везли боеприпасы, подтягивали артиллерию, пехоту, инженерные части.

На рассвете 5 июля гитлеровцы начали наступление. Противник двинул танки — по 100—150 машин на километр фронта — и повел непрерывную бомбежку с воздуха. Земля горела, гудела, дрожала. Дым затмил солнце. Одна яростная атака следовала за другой. Казалось, все живое должно было быть сметено этим ураганом, но силы врага разбивались о стойкость и мужество советских воинов. Так продолжалось до середины июля. Особенно ожесточенные бои развернулись в районе Прохоровки, где действовала наша 5-я гвардейская танковая армия, в районе Обояни, где сражались воины 1-й танковой и 6-й гвардейской танковых армий.

Двенадцатого июля на отдельных участках фронта наши войска перешли в контрнаступление, а затем и в общее наступление, которое закончилось в августе сорок третьего года полной победой Советской Армии.

Немецко-фашистские войска потерпели еще одно поражение, от которого уже не могли оправиться до самого конца войны, потеряв 30 своих дивизий, в том числе 7 танковых. После Курска гитлеровское командование вынуждено было окончательно отказаться от наступательной стратегии и перейти к обороне на всем советско-германском фронте.

Историческая победа под Курском продемонстрировала возросшее могущество Советского государства и его Вооруженных Сил. Ее ковали на фронтах и в тылу все советские люди, сплоченные в единое целое великой партией Ленина. Более 100 тысяч воинов были награждены орденами и медалями, из них 60 человек получили звание Героя Советского Союза.

Среди тех, кто мужественно защищал здесь каждый метр советской земли, были воины всех родов оружия, но, пожалуй, больше всех досталось на долю танкистов. Такого танкового сражения, какое развернулось под Курском, история еще не знала. В составе танковых частей и соединений в битве участвовали и разведчики-мотоциклисты, водители бронетранспортеров, броневомобилей. Об одном из них — офицере разведки 1-го отдельного мотоциклетного полка Сергея Полежаикина рассказывается на этих страницах журнала.

На курской, белгородской, харьковской земле зреет хлеб, шумят дубравы. Люди заняты мирным трудом. Лишь памятники, обелиски, поставленные тем, кто отдал свои жизни, защищая Родину, напоминают о былом сражении. Тысячи красных следопытов — пеших, на автомобилях, мотоциклах — приходят и приезжают сюда, чтобы сердцем прикоснуться к великому подвигу героев Курской битвы.



ВПЕРЕДИ



Теплый летний ветер колыхает занавески на окнах. Ровный ряд аккуратно заправленных коек, как по шнурку выстроились белые пирамиды подушек. Светло, чисто. В положенные дни строгий старшина выдает курсантам свежее белье. Все остальное они делают сами, и лишь одну постель, на которой никто не спит, убирает командир отделения. Над койкой в раме висит писанный маслом портрет молодого офицера в гимнастерке, через плечо ремень, на груди боевые ордена. Ниже рамы прикреплена золотая звездочка, и под ней четкими буквами выведено:

Герой Советского Союза
гвардии старший лейтенант
ПОЛЕЖАЙКИН
Сергей Иванович

Приказом министра обороны СССР С. И. Полежаикин зачислен навечно в списки Рязанского военного автомобильного ордена Красной Звезды училища, воспитанником которого он был.

Я часто бываю у курсантов, захожу в эту комнату и всякий раз, останавливаясь перед портретом Сергея Полежаикина, думаю: какая сила владыка этим юношей, когда он самоотверженно бросался на врага, смело вел танкистов-разведчиков по опасным дорогам войны?

...Лето 1943 года. Как ни старались гитлеровцы сохранить в тайне планы своего наступления в районе Курского выступа, они были своевременно вскрыты советским командованием.

И когда 5 июля фашисты нанесли удары, они встретили непреодолимую оборону советских войск. За несколько дней ударные группировки врага были измотаны и обескровлены. Огромные потери в танках гитлеровцы понесли 12 июля во встречном сражении под Прохоровкой, где особенно отличилась 5-я гвардейская танковая армия.

Перемолов отборные соединения врага, наши войска перешли в контрнаступление, в ходе которого разгромили и орловскую, и белгородско-харьковскую группировки гитлеровцев.

На харьковском направлении мощные глубокие удары нанесли гвардейцы 5-й танковой. Впереди главных сил армии смело действовали разведчики 1-го отдельного гвардейского мотоциклетного полка. Именно в этот полк и прибыл из далекого Минусинска (где тогда находилось наше училище) двадцатитрехлетний офицер-мотоциклист Сергей Полежаикин.

В училище он приобрел хорошие военные знания, овладел искусством вождения не только мотоцикла, но и других машин. Но нигде так быстро не раскрываются характер и способности воина, как в боевой обстановке. В боях с ненавистным врагом зрело мастерство Полежаикина. У него был зоркий глаз разведчика. Действовал он отважно и смело, вместе с тем хладнокровно и обдуманно, при этом всегда стремился выполнить боевую задачу так, чтобы сберечь людей, своих подчиненных, фронтовых товарищей. Возглавляемые Полежаикиным

разведгруппы, действуя на бронемашинах, мотоциклах, таиках, совершили множество дерзких рейдов в тыл врага, доставляя командованию важные сведения и пленный.

...На трех танках разведчики проникли километров на тридцать в тыл врага. Когда стемнело, приблизились к селу. Танки оставили в укрытии. С помощью местного жителя, обходным путем, незаметно проникли в село. Здесь разделились. С одной группой Полежаикин окружил дом, где размещался вражеский штаб. Бесшумно сняли часового. Через окно Сергей увидел гитлеровских офицеров, слышались голоса: очевидно, шло совещание.

Полежаикин позвал москвича Хазанова, хорошо знавшего немецкий язык. — Сдавайтесь! — крикнул тот по-немецки.

Ответа не последовало, но свет моментально погас.

— Гранату! — приказал Сергей.

В доме грохнул взрыв. Оставшиеся в живых гитлеровцы вышли с поднятыми руками. В штабе оказались важные документы.

Другая группа в это время уничтожала гитлеровцев в караульном помещении. Остатки фашистов в панике разбежались, когда в село ворвались танки.

Только за несколько месяцев боев командир взвода, а затем роты коммунист Сергей Полежаикин был награжден двумя орденами Красного Знамени и медалью «За отвагу». Четвертой награды, ордена Отечественной войны I степени, он удостоился за смелые действия в Белоруссии, при форсировании Березины летом 1944 года, когда уже был офицером разведки полка. Имя его стало широко известно воинам 5-й гвардейской танковой армии.

...Разведгруппа под командой Полежаикина снова в тылу врага. Предстоит определить силы противника в двух населенных пунктах, но на пути к ним —

ТАНКОВ

хутор, где также расположились гитлеровцы. Два броневика разведчиков внезапно ворвались в хутор с противоположных сторон. С фашистами покончили за несколько минут, захватили две легковые машины, много оружия и боеприпасов. А затем Сергей принял смелое решение: на одном из захваченных автомобилей под видом немцев пробраться в населенные пункты, занятые врагом. О том, что случилось дальше, рассказывал сам Сергей Полежаикин в армейской газете:

«Немецкая легковая машина вышла из хутора. Поднимая пыль, она помчалась по проселочной дороге, а затем по шоссе. За рулем — наш гвардии техник-лейтенант Николаев. Он смело и уверенно вел машину. Я же всматривался по сторонам, запоминал все, что встречалось на пути. Навстречу идут автомобили. Они уступают нам дорогу. Вот тягачи тянут орудия. Мы обгоняем их. Машина влетает в деревню. На нее никто не обращает внимания. В деревне стоят танки, орудия. Затормозив машину, мы подсчитываем немецкую технику, а затем на большой скорости проезжаем во вторую деревню... Сведения о противнике, представленные нами командованию, были точными и исчерпывающими».

В октябре 1944 года гвардейцы уже вели наступление под Клайпедой. Началась обложные дожди, дороги стали почти непроходимыми, пашни вспучились, набухли от влаги. Но наши танки упорно пробивались к Балтийскому морю, отрезая путь отхода гитлеровцам в Восточную Пруссию. Гвардии старший лейтенант Сергей Полежаикин, возглавляя одну из усиленных разведгрупп, 10 октября получил задачу: в глубине обороны противника перерезать дороги в направлении Кретинг—Клайпеда, нарушить связь и управление его частями, дезорганизовать тылы.

Действуя быстро, Полежаикин со своими разведчиками с ходу опрокинул оборонявшееся подразделение фашистов, под сильным огнем переправил группу через реку. С боем они прорвались через позиции врага и оседлали шоссе, разгромили две группы противника численностью до 300 человек, уничтожили 23 автомобиля с пехотой и грузами.

Силы гитлеровцев нарастали. Их отступающие части пытались во что бы то ни стало отбить дорогу, уйти от окружения. Подошли танки, открыли огонь. Обстановка еще больше осложнилась. Тогда Полежаикин, прихватив несколько гранат, ползком, перебежками подобрался к головному танку и подбил его. Другой танк уничтожили разведчики. Полежаикин и его боевые товарищи выстояли, выполнили свой воинский долг. Подоспевшие наши танки завершили окружение. Но в жестоком бою Сергей Полежаикин пал смертью героя.

С горечью узнали гвардейцы-танкисты о гибели своего товарища. Хоронили его сотни людей.

Указом Президиума Верховного Совета СССР гвардии старшему лейтенанту Сергею Ивановичу Полежаикину было присвоено звание Героя Советского Союза.

Похоронен Сергей в городе Кретинге близ Балтийского моря на литовской земле, за освобождение которой он отдал жизнь. Свято чтят память о нем советские люди: обелиск на его могиле всегда украшен цветами. Именем Полежаикина названа улица в Кретинге, отряд литовских пионеров и комсомольская группа, а также школа на родине героя, в Мордовии.

В октябре прошлого года делегация училища возложила на его могилу венки.

В нашем училище гордятся Сергеем Ивановичем Полежаикиным. Его светлый и героический образ всегда служит примером для курсантов и офицеров, для всех советских воинов, молодежи, готовящейся вступить в ряды наших доблестных Вооруженных Сил.

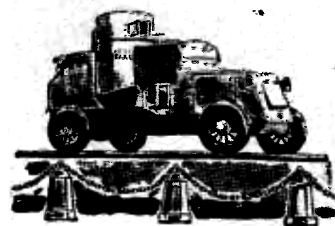
Н. КИРИЛЛОВ, подполковник

Рис. О. Вуколова

г. Рязань

Книжная

полка



Советский народ бережно хранит все, что связано с именем нашего великого вождя, основателя Коммунистической партии В. И. Ленина. Письменные документы, фотографии и киноленты, вещественные памятники — свидетели великой социалистической революции — представляют для нас большую историческую ценность. Драгоценные реликвии волнуют сердце, напоминают о днях, открывших новый этап в истории.

«Мы хотим рассказать об одной такой реликвии». Этими словами открывается первая страница небольшой по объему, но емкой по содержанию книги, в которой живо и эмоционально рассказывается о том, как большевистская организация Питера сумела вывести броневик и другие автомобили из военных мастерских для встречи В. И. Ленина в апреле 1917 года.

Обстановка была крайне сложной и напряженной. Войска подчинялись находившемуся у власти Временному буржуазному правительству. Вывод из мастерских броневика без разрешения грозил военно-полевым судом. Но руководитель большевистской Военной организации при Петроградском комитете РСДРП(б) Н. И. Подвойского это не остановило. По его указанию рядовой Г. В. Елин, возглавлявший в мастерских большевистскую ячейку, вместе со своими товарищами привел машины к Финсиому вокзалу, куда прибывал Ильич.

Автор очерка «Враг капитала» рассказывает о том, как все это произошло, с каким волнением рабочие, солдаты, матросы встречали вождя трудящихся.

Приезд В. И. Ленина в Петроград ночью 3 апреля 1917 года, его пламенный призыв к социалистической революции имели историческое значение. На том месте, где с броневика выступал Ильич, в 1926 году был воздвигнут памятник.

Автор книги знакомит читателей с историей поисков броневика. Известно было, что он носил имя «Враг капитала», что его видели на фронтах гражданской войны. Но последующего местонахождения его не знали. После нескольких лет поисков броневик удалось обнаружить в осваивахимовском лагере под Ленинградом. Он был в короткий срок реставрирован и 20 января 1940 года выставлен для обозрения. С тех пор прошло двадцать восемь лет. За эти годы реликвию увидели миллионы людей. Она и сегодня напоминает нам об исторических событиях 1917 года.

* Г. С. Куций и. «Враг капитала». Ленинград, 1967, 48 стр. Тираж 16 000 экз. Цена 6 коп.

ПЕРЕД СЛУЖБОЙ ВОИНСКОЙ

Репортаж из учебных
пунктов

«Призвать в 1968 году на действительную военную службу в Советскую Армию, Военно-Морской Флот, в пограничные и внутренние войска граждан 1949 и 1950 годов рождения, не имеющих права на отсрочку от призыва, а также граждан старших призывных возрастов, которым истекли отсрочки от призыва на действительную военную службу.

Призыв провести в мае — июне и в ноябре — декабре, как предусмотрено ст. 23 Закона СССР «О всеобщей воинской обязанности».

Из приказа министра обороны СССР № 88 от 20 апреля 1968 г.

В станицу Платнировскую мы ехали с председателем районного комитета ДОСААФ Иваном Васильевичем Коваленко, офицером запаса, ветераном войны. По дороге он увлеченно рассказывал о богатстве кубанской земли, ее людях, о тех замечательных переменах, которые произошли за послевоенные годы в жизни хлеборобов Кубани. И, конечно, разговор зашел о сельской молодежи, призывниках. Ведь мы ехали к тем, кто готовится к воинской службе. Навстречу нам попадались грузовики, мотоциклы. Некоторые водители притормаживали, приветствуя Ивана Васильевича.

— Эти ребята у нас, в ДОСААФ, учились. Теперь видите, как лихо ездят.

Коваленко по памяти назвал цифры: в районе обучено 120 шоферов-профессионалов, более 300 мотоциклистов, почти столько же трактористов. Большинство из них трудится на колхозных полях, фермах. Немало ушло в армию.

— Служат отлично, — не без гордости заметил Иван Васильевич.

Гордость его понятна. В районе, как и многих других местах на Кубани, военно-патриотическое воспитание призывников, техническое их обучение ведется широким фронтом. Опыт оборонно-массовой работы Усть-Лабинской, Славянской, Армавирской, Крымской и других районных организаций Общества известен далеко за пределами Краснодарского края. О нем недавно шла речь на заседании президиума Центрального комитета ДОСААФ.

Походы молодежи по местам памяти боев, встречи будущих воинов с ветеранами войны и труда, военно-спортивные соревнования, торжественные проводы призывников в армию —

Призывники Алексей Журавок и Василий Долгий перед учебной ездой.



В помощь
автомото-
клубам
ДОСААФ

РАЗЪЕМНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ГАЗ-66

Разрезные, разъемные агрегаты и механизмы автомобиля — хорошее подспорье в обучении водителей. На ВДНХ экспонировался разъемный двигатель ГАЗ-66 с коробкой передач, который удостоен диплома третьей степени и бронзовой медали. Он рекомендован для учебных организаций, готовящих шоферов. Автор модели — преподаватель производственного обучения Днепропетровского автодорожного техникума З. Л. Созанский.

Предоставляем ему слово.

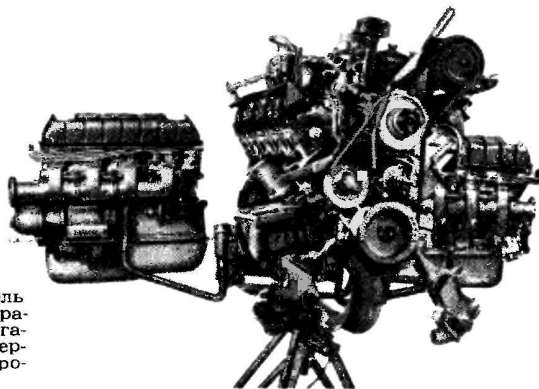
Разъемный восьмицилиндровый V-образный двигатель (см. фото) можно показывать в самых различных проекциях, можно, как говорится, пощупать любую деталь, увидеть принцип действия каждого механизма. Отдельные части двигателя легко разделяются и так же легко складываются. Весь двигатель свободно перемещается на поворотном стенде.

Блок цилиндров разрезан на семь частей. Две части отделены в продольном направлении по цилиндрам и кривошипно-шатунному механизму. Правая и левая стороны блока подвешены при помощи рычагов и двойных шарнирных

боковины блока, шарнирно посаженные на втулках в вертикальном положении. Применение двойных шарниров обеспечивает плотное прилегание плоскостей по разъемам, а также провертывание их вокруг собственных осей.

Средняя, основная часть блока разделена перпендикулярно оси коленчатого вала двигателя поперечными разрезами на три части (между I—II, III—IV цилиндрами).

Образовавшаяся внутренняя группа четырех (I—II—III—IV) цилиндров также разрезана вдоль на три части. Эти разрезы фигурные, они проходят касатель-



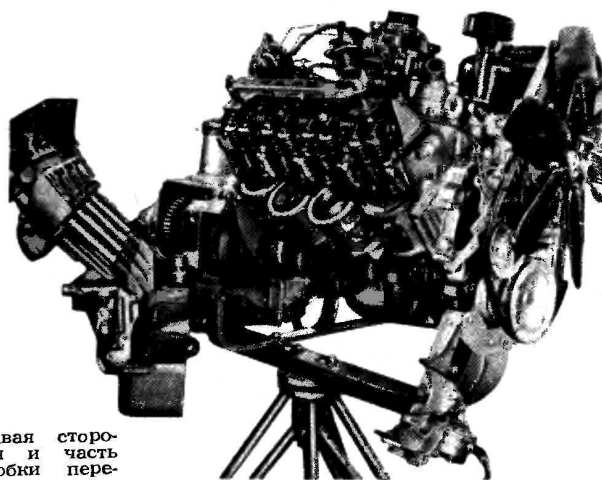
Разъемный двигатель ГАЗ-66 на стенде. Правая и левая части двигателя открыты и повернуты наружными сторонами.

устройств к неподвижному картеру сцепления, он жестко скреплен двумя кронштейнами с опорной балкой подставки поворотного стенда.

Изогнутые в виде скоб поворотные рычаги одними концами входят в отверстия привинченных к ребрам картера сцепления втулок и закрепляются чеками, а вторыми — консольно удерживают

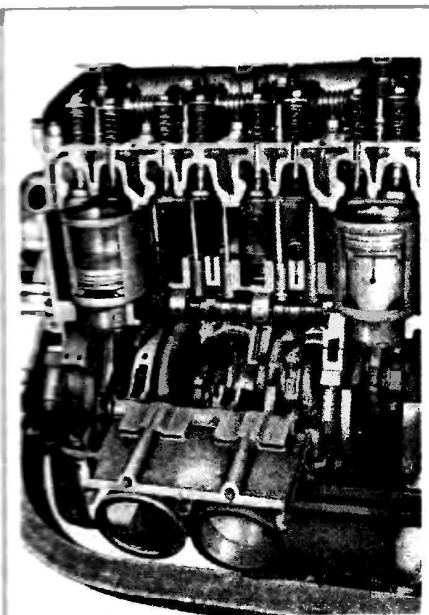
но наружным сторонам гнезд толкателей, подходят к верхней части третьего коренного подшипника и затем огибающими линиями идут по окружностям второго и четвертого.

Все указанные группы блока смонтированы на соответствующих шейках коленчатого вала и могут провертываться вокруг его оси.



Открыта правая сторона двигателя и часть картера коробки передач.

Передняя и задняя части блока дополнительно жестко скреплены с установленной между ними по месту центральной вставкой гнезд толкателей и с двумя, также продольными, отрезками головки блока.



Открыта левая сторона двигателя и кривошипно-шатунный механизм.

Две другие, средние, части закреплены лишь шарнирно. Правая из них соединена с коленчатым валом своим четвертым коренным подшипником, левая — вторым. Средний подшипник устраняет перекосы и способствует точному и независимому перемещению частей.

Блок спереди крепится на опорную балку стенда через нижнюю часть крышки распределительных шестерен. В задней части он удерживается в подвешенном состоянии соосно, при помощи двух составленных встык фасонных пластин, прикрепленных к верхней части разъема картера сцепления. Составная средняя часть двигателя может отклоняться от исходного (естественного) положения в любую сторону до 45 градусов.

От самопроизвольного опрокидывания двигатель удерживает разделенные «маятниковым» рычагом на две группы спиральные пружины.

Крышки распределительных шестерен и картера разрезаны на пять частей и шарнирно раскрываются как две половины.

Разъемными выполнены также крепящиеся на наружных сторонах двигателя механизмы, приборы и детали дополнительного оборудования.

Разъемные корпуса стартера и генератора складываются на игольчатых подшипниках.

Вырезы в цилиндрах, гильзах, втулках и подшипниках не превышают четверти их окружностей. Это позволяет валам вращаться, а поршням, клапанам и толкателям — удерживаться и двигаться в правильных направлениях.

Картер коробки передач совместно с крышкой разрезан вдоль на три части. Центральная часть крепится к картеру сцепления на двух верхних болтах, а откидные боковины закреплены на двух нижних.

Шарнир поворотного стенда выполнен на двух конических подшипниках.

Окраска двигателя и его оборудования соответствует натуральной. Места разрезов окрашены красным цветом, стенд и конструктивные детали — светло-серым.

З. СОЗАНСКИЙ,
преподаватель производственного обучения

г. Днепропетровск

все это стало обычным в жизни досафовских организаций края.

В этом году многие юноши готовятся к военной службе в спортивно-оздоровительных лагерях, на учебных пунктах. В станице Платнировской, неподалеку от районного центра Кореновска, один из таких учебных пунктов, созданный на базе профтехучилища механизации сельского хозяйства.

Мы попали в светлые просторные классы. Здесь имеется все необходимое для занятий: агрегаты и механизмы автомобилей, мотоциклов, тракторов. Для учебной езды на мотоцикле и сдачи, разрядных норм по техническим видам спорта оборудованы площадки. Есть класс, где изучают оружие, уставы и наставления Советской Армии.

Начальник учебного пункта Л. С. Яковлев рассказал нам, что большинство ребят призывного возраста, занимающихся в училище, умеет управлять либо автомобилем, либо трактором, либо мотоциклом. А есть и такие, что водят все эти машины.

С некоторыми из будущих воинов мы встретились. Одни находились на политехнической подготовке, другие в тире. А вот Алексея Журавка и Василия Долгого застали во дворе училища под открытым капотом автомобиля ГАЗ-51: предстояла учебная езда, и преподаватель поручил ребятам еще раз посмотреть, нет ли каких неполадок.

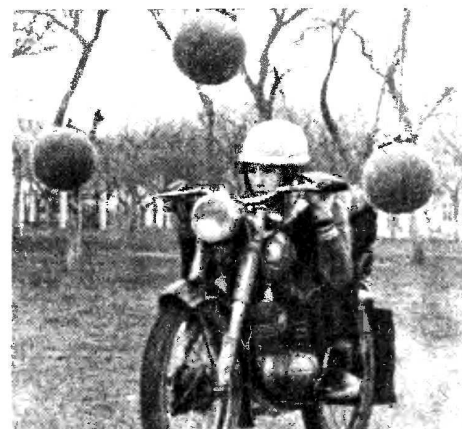
Разговорились. Оказывается, юноши мечтают в армии сесть за руль боевых машин. Что ж, желание вполне осуществимое. Для таких, как они, технически грамотных, физически крепких, владеющих основами военного дела, в наших Вооруженных Силах всегда найдется место там, где можно приложить знания с большей пользой.

После Платнировской мы побывали на других учебных пунктах. Они созданы почти в каждом колхозе и пятнадцати средних школах района. Сотни юношей, которым предстоит встать в армейский строй, овладевают основами военных и технических знаний. Партийные организации, комсомол, комитет ДОСААФ, районный Совет депутатов трудящихся, возглавляющий и контролирующий деятельность учебных пунктов, делают все, чтобы направить в Советскую Армию хорошо подготовленных молодых патриотов.

В. БРОВКО,
спец. корр. «За рулем»
Кореновский район
Краснодарского края

Фото автора

Этот снимок мы сделали на учебном пункте в Кореновске. Молодой рабочий кирпичного завода Николай Шевчук на трассе мотоциклетной «фигурки».



Широкой известностью в Советском Союзе и далеко за его пределами пользуются белорусские колесные тягачи МАЗ и БелАЗ. Они неустанно трудятся на стройках Сибири, в карьерах Курской магнитной аномалии, на берегах Нила, перевозят со скоростью 40—60 км/час до 65 тонн груза.

Но при всех своих хороших качествах, автомобили эти привязаны к дорогам, а народному хозяйству, нашим Вооруженным Силам требуются и многоцелевые тягачи, способные с тяжелым грузом преодолевать участки бездорожья. Такие машины созданы. С одной из них — МАЗ-535А — мы знакомим сегодня читателей.

МАЗ-535А — это тяжелый автомобиль-тягач, предназначенный для перевозки грузов до 6 т (в кузове) и буксировки прицепов общим весом до 50 т по дорогам с твердым покрытием и до 15 т — по грунтовым дорогам и бездорожью. На шоссе он способен развивать скорость (с прицепом) 60 км/час, на грунтовых дорогах средняя скорость его в полтора раза выше, чем у автомобилей МАЗ-200, ЗИЛ-157 и даже ГАЗ-69. Запас хода (по топливу) в средних эксплуатационных условиях — 600 км.

ДЛЯ ТРУДНЫХ УСЛОВИЙ

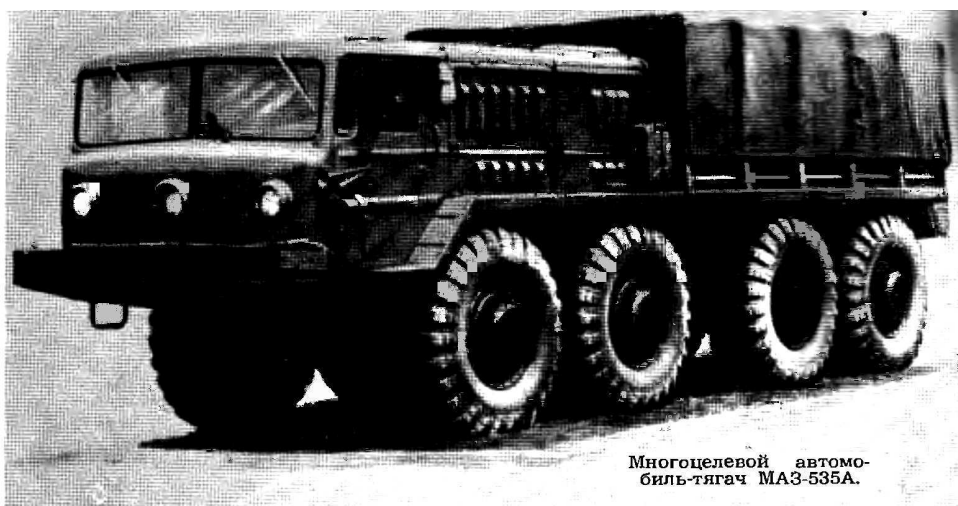
Высокая проходимость — основное, но далеко не единственное достоинство МАЗского тягача.

МАЗ-535А способен безотказно работать в самых разнообразных и тяжелых условиях, при температуре от минус 50 до плюс 50 градусов. Для этого он снабжен мощными системами охлаждения, обеспечивающими нормальный тепловой режим, а также рядом специальных агрегатов, необходимых при сильных морозах.

На тягаче установлен быстроходный двенадцатицилиндровый V-образный четырехтактный бескомпрессорный дизель Д-12-А-375 с непосредственным впрыском топлива. Мощность его 375 л. с.

Для обеспечения запуска двигателя зимой в системе охлаждения предусмотрен специальный подогреватель. Его высокая производительность позволяет за 15 минут нагреть охлаждающую жидкость до 80 градусов, когда температура окружающего воздуха достигает минус 40, при этом одновременно разогревается до плюсовой температуры и масло.

Оборудованные электромагнитными муфтами вентиляторы системы охлаждения можно отключать и таким способом регулировать тепловой режим.



Многоцелевой автомобиль-тягач МАЗ-535А.

ВЕЗДЕХОД - ГИГАНТ

В системе смазки двигателя имеется маслозакачивающий насос, назначение которого — создать давление перед пуском. Такие насосы широко распространены на танках и гусеничных тягачах.

Чтобы облегчить проворачивание колесчатого вала при пуске, можно с помощью специального устройства отсоединить двигатель от трансмиссии.

Для надежности пуска двигателя предусмотрены две системы: основная, оборудованная электрическим стартером СТ-710, мощностью 15 л. с. и дублирующая система — пневматическая, снабженная баллонами (емкостью по 10 л) со сжатым до 150 кг/см² воздухом, перепускным краном-редуктором, манометром и воздухопроводом.

Хорошую проходимость обеспечивают тягачу передача крутящего момента всем колесам (колесная формула 8×8), многослойные шины низкого давления (до 2,5 атм) и централизованная система их подкачки. Когда надо преодолеть участок со слабым грунтом, водитель снижает давление до 0,7 атм, что резко улучшает сцепление колес с грунтом.

Очень важно для вездехода качество — плавность хода. У МАЗ-535А она достигнута применением независимой торсионной подвески всех восьми колес.

При солидных габаритах (длина 9000, ширина 2800 мм) тягач обладает хорошей маневренностью — минимальный радиус поворота всего 13,4 м. Это достигнуто выбранной конструкторами схемой рулевого управления, при которой управляемыми являются колеса первого и второго мостов, а также большими углами поворота управляемых колес.

Большой запас хода обеспечивается двумя топливными баками общей емкостью 760 литров.

Для того, чтобы экипаж мог работать в нормальных условиях даже в самые сильные морозы, в кабине смонтирована двойная система обогрева — радиатор, подключенный к системе охлаждения двигателя (с обдувом ветрового стекла), и кроме того — автономный

отопитель ОВ-15 с собственным питанием.

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОТЛИЧИЯ

Гидромеханическая трансмиссия — главное конструктивное отличие МАЗ-535А.

Она состоит из повышающей передачи, гидротрансформатора, планетарной коробки передач, раздаточной коробки, четырех ведущих мостов и восьми колесных редукторов планетарного типа.

Среди этих агрегатов наибольший интерес представляет гидротрансформатор для бесступенчатого, плавного изменения крутящего момента двигателя в зависимости от дорожных условий. Его преимущества перед обычной механической коробкой передач и в том, что он позволяет снизить крутильные колебания, сглаживает удары, передающиеся при движении от ведущих колес к двигателю, предотвращает остановку двигателя при перегрузках. Все это помогает тягачу «приспосабливаться» к резким изменениям дорожных условий и одновременно продлевает жизнь двигателя и самой трансмиссии.

Из других оригинальных агрегатов следует отметить повышающую передачу, до сих пор не применявшуюся в трансмиссиях отечественных автомобилей общего назначения. На МАЗ-535А она нужна для увеличения числа оборотов входного вала гидротрансформатора. По своей конструкции — это редуктор с передаточным числом 0,733. Кроме основного назначения, повышающая передача используется для отбора мощности на вспомогательные узлы и системы (привод вентиляторов, компрессор, насос гидроусилителя руля).

Еще одна особенность трансмиссии автомобиля МАЗ-535А — наличие семи дифференциалов, в том числе — четырех межколесных. На двух передних мостах установлены дифференциалы, представляющие собой муфты повышенного трения, на задних — зубчатые муфты свободного хода. Между первым и вторым, а также между третьим и четвертыми мостами смонтированы межосевые дифференциалы. Эти шесть

дифференциалов — самоблокирующие. Седьмой находится в раздаточной коробке и имеет принудительную блокировку. Он предназначен для связи между карданными валами на двух передних и двух задних мостах. Все семь дифференциалов должны, с одной стороны, не допускать возникновения в трансмиссии «паразитной мощности», а с другой — повышать проходимость машины в сложных дорожных условиях (путем блокировки дифференциалов).

ЛЕГКОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ

При знакомстве с органами управления и контрольно-измерительными приборами обращает на себя внимание отсутствие педали сцепления и большое количество различных шкал, сигнальных лампочек, кнопок на щитке водителя. Отсутствие педали, как и самого сцепления (еще одно преимущество гидротрансформатора), упрощает управление машиной.

Контрольно-измерительные приборы и сигнальные лампочки информируют водителя о температуре, давлении масла и воды, оборотах двигателя, о включении или выключении механизмов управления машиной. Приборы расположены в таком порядке, что ими легко пользоваться.

По заключению специалистов и отзывам водителей, машина несмотря на большой вес (собственный вес 19,4 т, полный вес с грузом 25,4 т, а с прицепом 75,4) очень легко управляется. Это достигается рядом особенностей конструкции приводов управления основными агрегатами.

Управление планетарной коробкой передач — дистанционное, рычагом на правой стороне рулевой колонки. Пять положений его обеспечивают включение трех передач вперед и одной заднего хода (пятое положение — «нейтраль»). Скорость движения машины изменяется, кроме того, механизмом блокировки гидротрансформатора. После включения второй или третьей передачи, когда двигатель разовьет обороты до эксплуатационного режима (1600—1700 об/мин), отпадает необходимость в увеличении крутящего момента в гидротрансформаторе и водитель может отключить (заблокировать) его и тем самым повысить скорость движения. На первой передаче гидротрансформатор не блокируется.

Механизм блокировки гидротрансформатора включается одной из кнопок на левом краю щитка приборов: левая кнопка блокирует гидротрансформатор, правая — разблокирует. Сигнальные лампочки над соответствующими кнопками извещают о срабатывании устройства. Если при движении на второй или третьей передаче на дороге встречается непродолжительный подъем — водитель, не переходя на низшую передачу, может нажатием кнопки разблокировать гидротрансформатор.

Раздаточная коробка также имеет механизм для изменения передаточного отношения. Привод управления ею — пневматический, дистанционный, рычагом, расположенным на левой стороне рулевой колонки. Он имеет четыре положения. Три из них предназначены для движения: повышающая передача (используется на хороших дорогах), низшая (на грунтовых дорогах) и низшая с блокировкой межтележного диффе-

ренциала (на особо тяжелых дорогах и бездорожье). Четвертое положение рычага — нейтральное — при работе тягача на месте (например, для привода лебедки, устанавливаемой на автомобиль по требованию заказчика).

Рулевое колесо поворачивается небольшим усилием — работу водителя облегчает гидравлический усилитель руля.

В кабине под щитком приборов находится центральный кран управления накачкой шин, а на щитке — манометр, при помощи которых водитель может, не останавливая машины, регулировать давление в шинах в зависимости от дорожных условий. Снаружи на раме расположены шинные краны, которые позволяют отключать неисправную шину от центральной системы. На левой стороне щитка приборов — кнопка включения маслонакачивающего насоса, а ниже нее, под щитком — кнопка электростартера.

На щитке водителя расположены также кнопка электросигнала, тумблеры электромотора отопителя, включатели плафонов и освещения приборов, рукоятка остановки двигателя, переключатель режима света фар, тумблеры электромагнитных муфт вентиляторов, центральный переключатель света, рычаг управления ручной подачей топлива и включатели стеклоочистителей (пневматического действия). Управление воздухопуском — на специальном щитке, позади водителя.

Над средним лобовым стеклом находится рукоятка управления фарой-искателем, а слева от сиденья водителя — включатель аккумуляторных батарей («массы»).

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

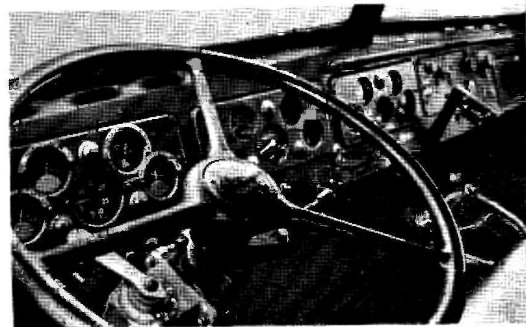
Для работы на автомобиле МАЗ-535А нужна специальная подготовка, ибо приемы вождения, эксплуатации и обслуживания этого тягача и большей части других тягачей и грузовых автомобилей имеют существенные различия. Заводской инструкцией, например, запрещается использовать накат с включением «нейтрали» в коробке передач; для переключения передач в раздаточной коробке нужно останавливать и машину и двигатель.

Особенности эксплуатации МАЗ-535А обусловлены тем, что на нем установлен дизельный двигатель, а также оригинальной конструкции силовой передачи и наличием ряда дополнительных систем, узлов и агрегатов, не применявшихся в прежних конструкциях отечественных грузовых автомобилей общего назначения.

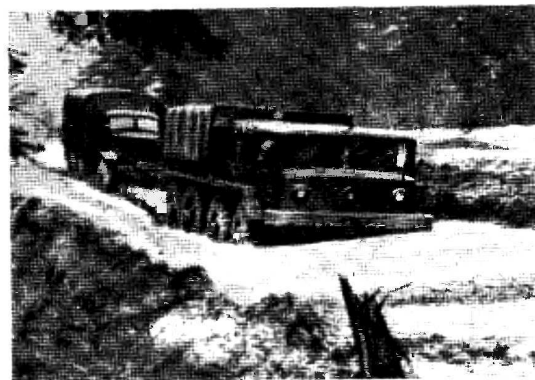
Вот несколько специфических требований: недопустимость длительной работы двигателя без нагрузки, необходимость прокачивать масло перед его пуском, тщательно контролировать обороты двигателя и режим работы значительно большего числа агрегатов и систем, чем на других машинах многоцелевого назначения.

Имеются также существенные особенности в пользовании органами управления машиной, связанные с гидравлической трансмиссией, управляемой раздаточной коробкой, устройством для блокировки и разблокировки гидротрансформатора, воздушным пуском двигателя и системой централизованного регулирования давления в шинах.

В. СЕРГЕЕВ, инженер



Так выглядит щиток приборов



Различные моменты испытаний тягача. Обратите внимание на верхний снимок: МАЗ-535А легко преодолевает участок очень плохой дороги, имея на буксире ЗИЛ-157.

КОЛЬЦО



По наклонной ленте бетонки мчатся четыре лобастых ЗИЛа, каждый с полной нагрузкой — чугунными чушками. Голубовато-белые автомобили идут со скоростью в девяносто километров. И так час за часом, днем и ночью, много месяцев подряд. Не считая быстрой смены водителей и времени, отпущенного на техническое обслуживание и заправку, их путь почти безостановочен. И все по кольцу.

Дорожные испытания — от первого опытного образца до серийного автомобиля — это проверка труда всего заводского коллектива, узел, где воедино связаны дела и чаяния конструкторов, технологов, производственников, интересы сотен тысяч шоферов, которым предстоит сесть за руль новой машины. Этот узел — в руках испытателей экспериментального цеха автозавода имени Лихачева.

Мы на Дмитровском полигоне НАМИ — Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института. Здесь, в лесу проложены по замкнутому кругу идущие рядом три дороги — грунтовая, булыжная и бетонное скоростное кольцо. Кольцо виражировано. Протяженность его четырнадцать километров. По этой круговой трассе мчатся автомобили многих заводов — имени Лихачева, МЗМА, Горьковского, Кременчугского, Ульяновского, Запорожского, Минского. Бортовые грузовики, самосвалы, тягачи, автобусы, легковые — все новые модели. Иногда машин скапливается несколько десятков. Гоняют их с разной скоростью — больше с предельной. И нужно строго выдерживать график движения: скорость задается заранее, произвольно маневрировать ею нельзя. Нагоняй, обгоняй впереди идущего, но не отклоняйся от заданной скорости — иначе сорвется программа испытаний.

Вернемся, однако, к четырем ЗИЛам. Каждый из них ведут по очереди три человека. Один из самых молодых шоферов-испытателей комсомолец Владимир Пронин сумел пройти за смену на тяжело груженном автомобиле более семисот километров. Это 50 полных скоростных колец. Круги, сплошные круги.

В этой гонке решалась важнейшая задача: дорожные испытания на подтверждение моторесурса в 200 тысяч километров пробега. Вот эти-то длинные километры и «накручивали» водители-испытатели. Проверяли надежность и долговечность опытного мотора и всей конструкции автомобиля. Нагрузку машинам давали солидную — до 30 тысяч километров в месяц. В обычном автохозяйстве это пробег грузовика почти за год.

Каким же знатоком обязан быть шофер-испытатель, чтобы безошибочно ставить диагноз возможного «заболевания» той или иной детали.

— Человек должен «слышать» весь автомобиль, ощущать двигатель, шасси, каждый агрегат, — так говорит Георгий Алексеевич Матеров, руководитель дорожных испытаний автомобилей ЗИЛ. — Первая информация водителя наиболее

У молодых автомобилестроителей завода имени И. А. Лихачева горячая пора: как и все комсомольцы страны, они включились в соревнование за достойную встречу славного полувекового юбилея ВЛКСМ. В цехах, лабораториях, конструкторских бюро молодые автозаводцы направляют свои усилия к тому, чтобы в народное хозяйство поступали автомобили отличного качества, высокой надежности.

У комсомольца Владимира Пронина, которого вы видите на фотографии, ответственная задача: он продолжает испытания ЗИЛ-130 на долговечность. Среди испытателей Владимир известен как высококвалифицированный, находчивый водитель.

На нижней фотографии его старшие товарищи (слева направо): И. Ф. Карнаухов, Ф. И. Колосов, В. С. Черников и В. И. Лебединцев. Фотообъектив запечатлел их в перерыве между испытательными пробегами на Дмитровском полигоне НАМИ. Короткий отдых, обмен мнениями — и снова за руль ЗИЛа, на трассу, на испытания...

Фото М. Рунова



ценна. Его наблюдения важны для всех последующих выводов конструкторов, технологов.

— Часто ли по диагнозам водителей «лечат» испытываемые образцы?

— В свое время испытатели установили, что на предыдущих ЗИЛ-ах были слабы полуоси. Конструкторы учли замечание, усилили эту важную деталь ходовой части. И все-таки, начиная дорожные испытания ЗИЛ-130, мы решили взять с собой побольше полуосей, на всякий случай. А запас оказался не нужен: полуоси больше не ломаются. Или, скажем, чугунная вставка в поршни под первое компрессионное кольцо — она снизила износ канавки, раньше так досаждавший шоферам. Поставили стальные маслосъемные кольца — уменьшился расход масла. А применение новых сталеалюминиевых вкладышей позволило увеличить моторесурс. Таких примеров я мог бы привести много.

Конечно, не только опытом и чутьем выверяет испытатель поведение, состояние автомобиля и его агрегатов. Ему помогают приборы. Есть автоматы-самописцы, фиксирующие режим движения. Применяется и так называемый контейнер — специальный кузов с измерительной аппаратурой. Достаточно сказать, что одно из электронных устройств конструкции зиловца Юрия Герасимовича Туманова замечает температуру режима двигателя в 72 точках.

Круг обязанностей специалистов экспериментального цеха тоже четко разграничен. Одни наблюдают за состоянием ходовой части, другие — за питанием, третьи — за электрооборудованием. Руководил этими дорожными испытаниями — на долговечность двигателя и всего автомобиля в пробеге на 200 тысяч километров без капитального ремонта — Владимир Григорьевич Мазепа. Он же вел параллельные испытания двенадцати опытных двигателей в обычных условиях. Эти моторы были установлены на самосвалы, тягачи, бортовые машины в разных автохозяйствах.

Профессия испытателя требует глубоких технических знаний, большого опыта вождения и еще одного важного качества — мужества. В перерыве между гонками на кольце мне рассказали одну поучительную историю. Она произошла неподалеку от того места, где мы беседовали. Было это зимой. За рулем ЗИЛ-а сидел испытатель Владимир Пронин. Он гнал со скоростью девяносто километров. Через лобовое стекло увидел впереди опытный ГАЗ-53А. Тот шел медленнее. Пронин дал сигнал, — мол, иду на обгон.

Уже поравнявшись с ГАЗом, он вдруг ощутил, что левое переднее колесо потащило к краю бетонки. Сбавить скорость, отказаться от обгона? Но торможение могло привести к заносу, а ГАЗ рядом. Потихоньку он стал подворачивать руль вправо, еще надеясь вытянуть. Слева по обочине мелькали оградительные столбики. А за ними внизу — обрыв. Туда тащило все сильнее. Вывернул вправо — Пронин мог спасти себя. Но ГАЗ еще оставался сзади у борта, примерно в полуметре. А если зацепишь? Тогда не сдобровать и ГАЗу.

Зная о том, какой опасностью это грозит, Пронин решил выйти на скорости. Но, скользя по укатанному снегу, колесо ударило о боковой барьер. Не выдержал, лопнул передний левый баллон. И ЗИЛ резко бросило влево.

Удар был так силен, что даже вылетел передний мост и вывернулся задний. Пробирав оградительный железобетонный барьер, машина оседала его. Дико скрежетала рама, выл двигатель. Летели в сторону спшибленные столбики.

Мельком водитель увидел заснеженное дно выемки. Отпрянул инстинктивно в глубь кабины. Сжался в пружину. Еще толчок и вдруг... тишина. Перевалившись набок, ЗИЛ удержался на гребне барьера. Не сорвался вниз. С трудом Пронин открыл дверцу кабины. Вылез.

Впереди замер ГАЗ. Водитель подбежал, запыхавшись, лицо блее снега. Положил руку на плечо Пронина, глянул в глаза:

— Друг, если бы ты — вправо... Мы с тобой оба...

— Ты езжай, — сказал Володя. — Передай нашим ребятам, машина стала. Надо меры принимать.

ГАЗ рванул с места — снег за ним взвихрился. Пронин осмотрел машину: двигатель как будто цел, кабина помята, погнута рама, задний мост сорван. Передний мост лежал в нескольких десятках метров. И на всем расстоянии до него оградительные столбы были срезаны, словно бритвой. Пронин пошел назад, по следу, туда, где все началось. И увидел: выемка небольшая у кромки дороги, сверху наледь, припорошенная снежком.

Я был на кольце в том месте. Разговаривал с Володией Прониным. От него узнал, что после аварии раму и кабину выправили и с тем же двигателем он продолжал испытания.

— Так что и этот экзамен на прочность автомобиль выдержал. — Улыбнувшись, Пронин взглянул на часы:

— Извините, мне в смену пора, на кольцо.

— Да, трудно назвать лучшего водителя-испытателя, — сказал Георгий Алексеевич Матеров. — Все замечательные ребята.

О самом же заместителе начальника экспериментального цеха говорят:

— Талантливый исследователь, замечательный организатор, человек, одержимый испытаниями.

Недавно он награжден орденом Трудового Красного Знамени и стал лауреатом Государственной премии.

Конечно, здесь рассказана самая малая толика о напряженном труде работников экспериментального цеха. Они ведут дорожные испытания в горах, на казских «серпантинах» и на грунтовых вязких дорогах черноземной полосы, в барханах Туркмении, где песчаная пыль и жара 60 градусов, и на зимниках Севера.

Если вы получите ЗИЛ-130 — берегите его. Автомобиль, созданный коллективом славного завода, не подведет: он прошел через руки испытателей.

Май КОТЛЯРСКИЙ

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГОРЬКОВЧАН

В минувшем году на Горьковском автозаводе торжественно отметили выпуск пятимиллионного автомобиля и освоили массовое производство грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66. А сейчас коллектив трижды орденоносного предприятия ипряженно трудится, выполняя новые обязательства. Их можно увидеть на большом щите у входа на завод.

«К концу пятилетки полностью перейти на выпуск автомобилей новых моделей ГАЗ-52, ГАЗ-53А, ГАЗ-66».

«Поставить на массовое производство новый легковой автомобиль ГАЗ-24».

Горьковчане обязуются также завершить работу по присвоению государственного «Знака качества» автомобилю ГАЗ-66 в 1968 году и ГАЗ-53А — в первом полугодии 1969 года. Это значит, что будет значительно повышена долговечность и надежность автомобилей. Пробег до капитального ремонта по сравнению с предшествующими моделями возрастет у ГАЗ-53А — до 150 тысяч километров (на 50 процентов), у ГАЗ-66 — до 120 тысяч километров (на 70 процентов); у «Волги» ГАЗ-24 гарантийный срок надежности будет повышен вдвое — до 250 тысяч километров.

На заводе приняло широкий размах соревнование за досрочное выполнение пятилетнего плана, за достойную встречу столетия со дня рождения В. И. Ленина.

Выпускать продукцию достойную «Знака качества», увеличить выпуск грузовых и легковых автомобилей к концу пятилетки в полтора раза — такие рубежи наметил славный коллектив Горьковского автомобильного.

«ИКАРУС» — РЕКОРДСМЕН

На шоссейных дорогах Советского Союза хорошо знают быстрые междугородные автобусы венгерской фирмы «Икарус».

В десятки стран «Икарус» экспортирует свои машины. А рекорд пробега удалось установить советским шоферам — водителям Таллинского автобусного парка Альфреду Пилле и Эйно Ээку. За девять лет на рейсовой машине они наездили миллион девяти тысяч километров без капитального ремонта кузова. По просьбе венгерских автомобилестроителей А. Пилле и Э. Ээк перегнали автобус-рекордсмен из Таллина в Будапешт.



Эйно Ээк (слева) и Альфред Пилле возле своего «Икаруса-люкс».

Теперь он находится там в заводском музее. Обратные эстонские шоферы возвращались на новой машине «Икарус-55 люкс», подаренной взамен старой. Они увозили с собой знаки ударников социалистического труда, которыми награждали отличных шоферов министр автотранспортной промышленности Венгрии.

Отлично ведет себя «Икарус-люкс». По дорогам Эстонии и Ленинградской области он набегал уже сотни тысяч километров. Водители рассчитывают, что на новой машине им удастся увеличить пробег без капитального ремонта. Если судить по делам, можно не сомневаться, что шоферы сдержат слово.

В. РЫБИН
Фото автора

Новости,
события,
факты

Тихий городок в западной части Литовской ССР. Население двадцать тысяч человек, автомотоклуб — один, энтузиастов — сотни.

Именно благодаря инициативе этих энтузиастов родился в Таураге автомотоклуб. Сначала у него не было ни адреса, ни постоянного помещения. Его члены собирались во дворе дома, где жил Альгирдас Дауноравичус. Здесь рождались смелые проекты, решались важные вопросы. Когда сделали первую, немного странную на вид спортивную машину, у клуба уже был небольшой сарайчик. Позже обзавелись собственным помещением. Раньше здесь были мастерские городской средней школы. Потом школьники переехали в новое здание, и в опустевших комнатах закипела работа... Старый дом

ДОМ РОДНОЙ

преобразился, и сегодня председатель совета клуба, распахивая одну дверь за другой, с гордостью объявляет: «Вот наша механическая мастерская... Вот — цех мотоциклов... А здесь гараж... Тут цех двигателей, инструментальный...»

Вообще многим казалось удивительным, что за создание автомотоклуба взялся не механик или слесарь, не выпускник механического факультета, а... филолог. Да, душа всего дела — Дауноравичус — закончил Вильнюсский университет и является специалистом по русскому языку и литературе. Некоторым скептикам казалось несолидным, что заведующий отделом пропаганды и агитации райкома партии по вечерам мастерит что-то из списанных автомобильных деталей. Да не один, а с перепачканными маслом ребятами, распространяющими вокруг себя запах бензина.

Так было. А сегодня автомотоклуб Таураге, официально существующий с декабря 1963 года, стал известен далеко за пределами республики. Он объединяет сто пятьдесят человек. Тридцать из них составляют ядро клуба: почти каждый вечер они проводят в знакомом невысоком домике около Таурагского замка. Среди них — ветеран клуба шофер Юргис Чесна, техник леспромхоза Владас Станкус, преподаватель физики Казис Гедрайтис. А вот заместители Дауноравичуса — инженеры Данелюс Саукявичус и Альфонсас Гудавичус. Сюда их привлек интерес к автомобилям, спорту — любимое дело.

Живут в Таураге братья Огintasы. Старший из них Витас первым увлекся моторами и спортивной машиной. Вслед за ним пришел в автомотоклуб и Стяпас, а потом не удержался и третий брат — Казис.

По вечерам в мастерской долго не гаснет свет — энтузиасты готовят машины к соревнованиям, ремонтируют моторы, сами делают необходимые детали.

ВАШ АВТОМОБИЛЬ ОГОРЧЕНИЯ И НАДЕЖДЫ

В годы первых пятилеток такие вещи, как, скажем, мотоцикл, пианино или холодильник, считали роскошью. Сейчас автомобиль в семье становится обычным и непримечательным явлением, а при расширении производства в ближайшие пять лет будет без преувеличения общедоступным.

Однако автомобилизация страны — это большая не только социальная, но и экономическая проблема. Она необычайно многогранна, и различные стороны ее требуют одинакового внимания и согласованного развития. Ясно, что нельзя, к примеру, изготовить миллион автомобилей, а шин произвести только на десять тысяч, или выпустить автомобиль на дорогу и не построить ни одной АЗС и т. п.

Обставить существование автомобиля всем необходимым — дело не менее, а может быть, более сложное, чем наладить его производство.

Человек, скопивший деньги на покупку автомобиля, искренне полагает, что самые большие трудности для него уже позади. Он ошибается. Даже в индивидуальном пользовании, когда значительная часть работ по техническому обслуживанию выполняется самим владельцем автомобиля, суммарные расходы за время его эксплуатации в два-три раза выше его первоначальной цены.

Следовательно, мало изготовить автомобиль. Необходимо одновременно интенсифицировать работу и других обслуживающих автомобилистов отраслей народного хозяйства и даже установить определенные законодательные условия.

И здесь еще многое предстоит сделать. В особенности в отношении наиболее важных условий владения автомобилем — мест стоянки, ремонта и технического обслуживания. Именно эти проблемы, как показала и проведенная журналом анкета «Сколько жить автомобилю?» (см. «За рулем», 1968, № 5), волнуют автолюбителей сегодня больше всего.

Автомобиль тогда удобен, когда он находится вблизи места жительства того, кто им пользуется. Это как будто и доказывать не надо. Между тем характер пользования легковыми автомобилями определился значительно позже, чем планировка городов, а стало быть, с рядом неудобств приходится считаться. Уже сегодня в крупных городах даже оставить автомобиль на улице возле дома — зачастую неразрешимая проблема. К тому же этот автомобиль на проезжей части улицы занимает 15—20 квадратных метров, что сокращает пропускную способность и без того узких улиц на 27—35 процентов. Но есть немало трудностей на пути решения «квартирного вопроса», которые, как мне кажется, мы создаем себе сами.

Практика пользования легковыми автомобилями во всем мире подтверждает возможность устраивать гаражи-стоянки в непосредственной близости от жилья и даже в подвальных этажах жилых домов и гостиниц. Стоящий автомобиль не шумит, не коптит, не представляет пожарной опасности и в то же время всегда под рукой. Однако наши гигиенисты требуют, чтобы гараж вместимостью в 25 автомобилей отстоял от жилого дома не менее чем на 12 метров, вместимостью до 100 автомобилей — на 25 и свыше 100 автомобилей — на 50 метров.

Такие требования вызывают удивление. Кроме непроизводительной траты городской площади и времени на ненужные согласования, они ничего не дают. Недостаточно обосновано и такое предписание пожарной охраны, как устройство специальных проездов, выездов и запасных ворот у гаражей. В крупных гаражах на каждые 50 автомобилей необходимо предусматривать устройство отдельного выезда из здания гаража и запасного выезда с его территории. А зачем это? Ведь если пожар в гараже возникнет днем, когда в нем нет автомобилей, то количество ворот не изменит положения дела. Если же огонь вспыхнет, когда гараж полон машин, то, сколько бы ни было ворот, вывести автомобили никому: сторож и пустить двигатель не сможет. Тем не менее, несмотря на несостоятельность таких требований, они существуют независимо от того, для каких целей строится гараж — для автомобилей индивидуальных владельцев или автотранспортных предприятий общего пользования и ведомственных.

В настоящее время владельцы личных автомобилей имеют право построить гараж-стоянку на кооперативных началах. Но таких гаражей у нас раз, два и обчелся. Почему? Да потому, что хорошую идею доводят до абсурда, когда начинают требовать, чтобы коллектив состоял из нескольких сот пайщиков, а место для строительства такого гаража отводят за несколько километров, где-нибудь на окраине.

Давно пора упростить требования, связанные с устройством стоянок вблизи места жительства автолюбителей. Подчеркиваю: я имею в виду не только гаражи, но и стоянки вообще.

Если согласиться с тем, что на проезжей части автомобиль может «отдыхать» только небольшое время, чтобы не снижать пропускную способность улиц и не быть помехой при механической уборке мостовой, которая производится, как

