

Журнал "За рулем"

№1, 1964

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №1, 1964 / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 36 с.

ISBN 978-5-458-69112-3

"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 978-5-458-69112-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

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.

Первый день 1959 года кубинцы встретили победу народной революции. Свергнув реакционный режим диктатора Батисты, народ во главе со своим вождем Фиделем Кастро Рус начал всестороннее переустройство жизни в стране. И все эти пять лет остров Свободы ежедневно, ежечасно ощущал бескорыстную братскую помощь великого советского народа.

Сила пролетарского интернационализма особенно ярко проявилась осенью 1962 года, когда американские империалисты попытались уничтожить завоевания кубинской революции. Советское правительство ясно и твердо предупредило агрессоров, что, если они развязнут войну против Кубы, Советский Союз немедленно окажет свободолюбивому кубинскому народу помощь всеми имеющимися в нашем распоряжении средствами.

Кризис в районе Карибского моря был преодолен, Геройский кубинский народ смог продолжать свой мирный сози-
дательный труд.

В прошлом году в Советском Союзе с дружеским визитом побывал товарищ Фидель Кастро. Он горячо благодарил Советское правительство, весь наш народ за солидарность с кубинским народом и помочь ему. Во время этого визита Никита Сергеевич Хрущев от имени советского народа подарил товарищу Фиделю Кастро автомобиль — ЗИЛ-111В. Чести участвовать в передаче кабриолета премьер-министру революционного правительства Кубы удостоился старший мастер кузовного цеха завода имени Лихачева Алексей Васильевич Матвеев. Вот что он рассказал в беседе с нашим корреспондентом.

1 января 1964 года — пять лет со дня победы народной кубинской революции



В Рижском морском торговом порту. Идет погрузка грузовых автомобилей для острова Свободы.

Фото А. Канашевича

КУРСОМ НА ОСТРОВ СВОБОДЫ

Когда руководство завода объявило о решении командировать меня на Кубу для вручения товарищу Фидель Кастро нашего детища — ЗИЛ-111В, радовался и волновался не только я сам, но и все мои товарищи по заводу.

— Расскажи, Васильчик, как мы живем и трудимся, — напутствовали автозаводцы.

Ну что ж, я мог об этом рассказать хотя бы на своем примере. Тридцать лет назад пришел я на завод рядовым обойщиком кузовного цеха. Начинал еще с трехтонки АМО-3, делал первую в СССР легковую НАМИ, потом оборудовал автобусы — много моделей, потом пошли ЗИЛы... Из биографий наших ветеранов и складывается история завода, который мы любим, за честь марки которого боремся и будем всегда бороться...

Добротная продукция нашего завода известна во многих странах, но эту машину — подарок Н. С. Хрущева Фиделю Кастро — делали особенно тщательно. И вот красавец ЗИЛ-111В отправлен на Кубу, а следом на ТУ-114 лечу и я с товарищами.

В дни подготовки к вручению автомобиля я и инженер нашего завода, превосходный моторист и шофер Нико-

лай Моисеевич Громов занимались с кубинскими водителями. Это славные хлопцы, любящие свое дело, трудолюбивые и внимательные. Надо было видеть, с каким усердием изучали они нашу машину!

Одеты они, как и Фидель Кастро, в форму народной армии. У пояса — пистолет. Да, кубинцам приходится быть все время настороже — до сих пор не прекращаются провокации контрреволюционеров, которым покровительствуют американские империалисты. Кубинцы горячо хотят мира, хотят учиться, работать, строить.

Строят они много. И повсюду я с гордостью смотрел на мчащиеся по дорогам кубинской столицы ЗИЛ-157 и ЗИЛ-164, доверху груженные строительными материалами. За рулем — молодые кубинцы.

Мы специально встречались с гаванскими шоферами, работающими на ЗИЛах, рассказывали им об особенностях эксплуатации наших самосвалов.

10 сентября состоялась передача подарка Никиты Сергеевича Хрущева Фиделю Кастро.

Это был волнующий день. Товарищ Фидель Кастро Рус вместе с послом Советского Союза на Кубе Александром Ивановичем Алексеевым подошел к нам, стоявшим у ЗИЛ-111В. Товарищ Алексеев представлял нас премьер-министру. Когда посол представил меня, Фидель Кастро, крепко пожимая мне руку, сказал:

Этот снимок читатели уже видели в дневнике однодневного номера нашего журнала за 1963 год. За рулем товарищ Фидель Кастро Рус. Рядом — посол СССР на Кубе А. И. Алексеев.

— Я встречался с автозаводцами в Москве. Это была необычная встреча. Передайте от меня привет всему коллективу и большое спасибо за машину.

Я очень волновался, передавая вождю кубинской революции братский привет автозаводцев.

Затем начался осмотр кабриолета.

— Какая красивая автомашина! — сказал Фидель Кастро и, показав на два флагштока на передних крыльях, тепло добавил: — Когда на Кубу приедет Никита Сергеевич, здесь будут развеваться два флага — кубинский и советский.

Вокруг собралось много гаванцев. Они дружески скандировали: «Куба — Москва», «Куба — Москва», «Фидель — Хрущев», «Фидель — Хрущев».

Товарищ Алексеев торжественно вручил Фиделю Кастро ключи от автомашины.

Премьер-министр сел за руль, и наш инженер-моторист Николай Громов коротко рассказал ему о системе управления. Фидель Кастро слушал внимательно, сосредоточенно. Затем включил двигатель, прислушался. Глаза добро и молодо блеснули: видно, понравилось, как работает мотор.

А еще через несколько минут Кастро уже вел ЗИЛ-111В по улицам Гаваны. Рядом с ним сидел А. И. Алексеев. Скорость — 100, 120, 130 километров в час.

Вождь кубинского народа довольно улыбается.

— Очень хорошая машина, — говорит он. — Это ТУ-114 на земле...

После теплых прощаний с кубинскими товарищами мы улетали. Наш ТУ-114, величайший воздушный лайнер мира, прошел путь от Гаваны до Москвы без посадки. Летели мы на большой высоте, с большой скоростью. И я, вспомнив слова Фиделя Кастро о том, что наш автомобиль это ТУ-114 на земле, подумал: может ли быть лучшая оценка нашего труда?

В день пятилетия победы народной кубинской революции мне хочется через журнал «За рулем» передать друзьям-автомобилистам острова Свободы наш привет и самые добрые желания.



А. ГУЛИДОВ,
председатель Московского
областного комитета ДОССАФ

Свидетелем этого разговора в Луховицком автомотоклубе я стал случайно. Два молодых курсанта горячо спорили о будущей своей профессии. Поводом к спору, как я понял,

тогда Фадеев, здесь умеют и ни сил, ни времени для этого не жалеют. Под стать инженеру-инструктору Фадееву его коллега И. В. Плаксин. В минувшем учебном году он подготовил 90 шоферов-профессионалов, 76 из которых сдали экзамены на «хорошо» и «отлично».

Коммунисты преподаватели теории М. А. Фадеев, И. В. Плаксин, инструктор-

ведение Потапова на общем собрании группы.

Так и сделали. В начале Потапов стоял перед товарищами с нескрываемой ухмылкой: дескать, меня уже воспитывали. Но вот выступил один курсант, другой, третий... Вопрос поставили ребром:

— Нарушителю морального кодекса Потапову не место в нашем коллективе.

И парень как-то сразу сник. Исключить его не исключили, но и после собрания внимания к нему не ослабляли до тех пор, пока не исправился.

Активное участие в воспитательной работе автомотоклуба принимают общественники ДОССАФ. С политинформациями в группах выступают только активисты — А. И. Богомолов, Х. А. Захаров, Ф. Д. Таджитдинов, А. Н. Глазова и другие. Они же деятельно помогают преподавательскому коллективу в организации социалистического соревнования, различных встреч.

Не формы ради проводятся здесь многие интересные мероприятия. Тесно связанные с жизнью, они способствуют повышению у курсантов сознательности, пониманию долга перед коллективом, стремлению глубже овладеть техническими знаниями. Не случайно Луховицкий автомотоклуб занимает первое место в области. Ему вручено переходящее Красное знамя и диплом первой степени.

Выполняя решения июньского Пленума ЦК КПСС, оживили политко-воспитательную работу с курсантами коллектива Раменского, Орехово-Зуевского, Мытищинского и других автомотоклубов. Основу ее составляют военно-патриотическая пропаганда, глубокое разъяснение Программы Коммунистической партии, героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил. Областной комитет ДОССАФ перед началом учебного года провел трехдневные сборы преподавательского состава автомотоклубов и других учебных организаций Общества, в процессе которых участники сборов поделились опытом военно-патриотической пропаганды среди молодежи, прослушали ряд лекций, докладов, получили методические указания о том, как лучше организовать политическое воспи-

НЕ ФОРМЫ РАДИ

Заметки о воспитательной работе в автомотоклубах

послужило напечатанное в стенной газете небольшое стихотворение, в котором были такие строки:

Пускай от работы
ладонь затвердела,
Руль в руках
сильнее держи!
Обычные будни,
обычное дело...
Но это и есть
настоящая жизни!

Один из пареньков, напустив на себя вид умудренного жизнью человека, говорил:

— В стихах да в кино все складно получается: тут тебе и романтика, и широкие жизненные дороги! Посмотрим, что вы запоете, когда за баранку возьмется...

— Кто это «вы»? — с обидой в голосе задорно возразил другой. — Мне мое дело нравится. А если тебе оно в тягость, можешь поискать другое...

Во время спора к ребятам подошел преподаватель Михаил Александрович Фадеев. Он тут же включился в разговор. Втянулся в него и я. Долго мы беседовали, но, кажется, до конца рассять скептические настроения курсанта нам в тот раз не удалось.

Прошло время. Я стал забывать о неожиданной дискуссии. Ее воскресил недавно в память тот же М. А. Фадеев. Он показал мне пачку солдатских писем.

— А это от Скопцова, — сказал он, протянув листок, исписанный мелким убористым почерком. — Помните, колючий такой, «нигилистом» себя выставлял?

Фадеев напомнил о трудном характере курсанта, о том, как тот иногда держал себя высокомерно, на товарищей смотрел свысока, к учебе относился небрежно, пропускал занятия.

— Много пришлось повозиться с парнем. А теперь, видите, исправно в армии служит и о нас не забыл: спасибо шелт, — заключил Михаил Александрович, и глаза его засветились радостным огоньком.

Он рассказал и о других воспитанниках автомотоклуба, многие из которых теперь уже опытные шоферы в автотехзаказах или отличники боевой и политической подготовки в Вооруженных Силах.

Да, в Луховицком автомотоклубе, если речь идет о людях, об их технической подготовке и воспитании, коллектив преподавателей ничто не считает будничным, незначительным. «Повозиться» с человеком, как выражался

ры практической езды Л. А. Ржевский, Ю. И. Пильцов, Н. А. Бирюков уже по многу лет трудятся в этом автомотоклубе; всем им присвоено высокое звание ударников коммунистического труда.

Индивидуальный подход — это, кажется, всего лишь одна из многих граней воспитательной работы, которую ведет коллектив автомотоклуба. Формы ее разнообразны: политические занятия, лекции, доклады, беседы, встречи с ветеранами гражданской и Великой Отечественной войны, водителями-ударниками коммунистического труда.

Оживилась деятельность комсомола. Раньше считалось, что в автомотоклубах незачем создавать комсомольские организации — на том основании, что срок учебы невелик. В Луховицах все-таки создали комсомольские группы. И они полностью себя оправдали.

Совсем недавно в автомотоклубе поступил молодой рабочий Потапов из совхоза «Красная пойма», и в первые же дни учебы дело у него пошло к кому: то нагрубит товарищам, то на урок опоздает, то совсем не придет. А однажды появился в классе нетрезвым.

Инженер-инструктор Плаксин поговорил с курсантом, пристыдил его. Побещав исправиться, Потапов слова не сдержал. На помощь преподавателю пришли комсомольцы.

— Иван Васильевич, — обратились они к Плаксину, — давайте обсудим по-

Недавно в Московском областном комитете ДОССАФ были проведены семинарские занятия с внештатными инструкторами по военно-технической пропаганде районов и городков ДОССАФ области.

На снимке: участник Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войны, член КПСС с 1912 года, в прошлом питерский рабочий А. Е. Медведков среди пропагандистов после прочитанной им лекции «Моральный облик советского человека».

Фото Н. Филиппова



тание учащихся курсов, школ и автомотоклубов.

Обком ДОСААФ стал активнее вникать в содержание политico-воспитательной работы учебных организаций. Недавно, например, мы обстоятельно ознакомились с деятельностью Раменского автомотоклуба, затем заслушали его руководителей на заседании президиума обкома, вскрыв при этом ряд существенных недочетов в организации военно-патриотического воспитания молодежи.

За последнее время райкомы, горкомы, обком ДОСААФ провели значительную работу по подбору и воспитанию педагогических кадров. Но и сейчас еще кое-где обучение и воспитание молодежи попадает в руки морально нечистоплотных людей. Недавно обком ДОСААФ за недостойное поведение освободил от преподавательской работы в Подольском автомотоклубе тт. Харина и Бабаева. Факты эти редки, но надо добиваться, чтобы их совсем не было.

Наши комитеты, первичные и учебные организации ДОСААФ теснее и дружнее стали работать совместно с комсомолом, военкоматами, воинскими частями. Два года назад бюро Московского обкома ВЛКСМ приняло специальное постановление об участии комсомольского актива в военно-патриотическом воспитании молодежи. Нештатными заместителями начальников автомотоклубов по воспитательной работе у нас немало руководящих работников райкомов и горкомов комсомола. Большинство из них трудятся с желанием, комсомольским огоньком.

Человеком с щедрым сердцем называют курсанты второго секретаря Орехово-Зуевского горкома ВЛКСМ Алексея Коровина, который на общественных началах ведет воспитательную работу в автомотоклубе. К нему молодежь идет с любым вопросом, знает, что в хорошем деле он поддержит, поможет. А ошибешься — поправит, даст добрый совет. Алексей Коровин регулярно ведет политзанятия, при его активной помощи для курсантов организуются лекции, доклады на военно-патриотические темы, в клуб для бесед приглашаются ветераны войны, передовые шоферы, автохозяйств.

Дружные усилия преподавателей и активная помощь со стороны горкома комсомола дали хорошие плоды: Орехово-Зуевский автомотоклуб успешно, с высокими оценками закончил учебный год.

К сожалению, решение бюро Московского обкома ВЛКСМ выполняется не везде. Комсомольские активисты не всегда добросовестно относятся к своим обязанностям, и приходится заменять таких другими. Эта замена происходит из месяца в месяц, а дело страдает.

Не изжит кое-где формализм. Если судить по планам да отчетам некоторых учебных организаций ДОСААФ, получается «полный ажур» в деле воспитания курсантов, а на поверхку ценность этих мероприятий оказывается весьма невысокой.

Молодежь — наше будущее, наша смена. Отдать им, молодым, свои знания, опыт, тепло своего сердца — это большое и благородное дело. Ради него можно и нужно хорошо потрудиться.

За рулем — братья Герасименко



Михаил (слева) и Владимир Герасименко.
Фото Н. Занкова

Собираясь в Ялту, я не стал раздумывать, на чем ехать: меня вполне устраивал автобус, и я направился на междугороднюю автостанцию.

Шоферы уже были на месте. Я узнал их — это были братья Герасименко. Оба среднего роста, светловолосые, голубоглазые. Владимир немного старше, он уже четвертый год в партии, Михаил — комсомолец.

Чистенький ЛАЗ-695 точно по расписанию подкатил к месту посадки.

— К рейсу готовы, товарищ диспетчер! — доложил Михаил.

Закончена посадка. Машина взяла курс на Феодосию. По трассе она шла со скоростью 70—80 километров в час, но мы совершенно не чувствовали этого — так умело вел шофер автобус.

Наш ЛАЗ миновал Горностаевку, Фонтан, Ленинское.

Далеко впереди Михаил заметил старушку, поднявшую руку. Здесь не было остановки, но как не захватить человека, если едешь мимо! Михаил остановил автобус и открыл дверцу.

Владимир быстро подхватил узелок и посадил старушку на свое место (свободных в автобусе не было).

Как-то теплее на сердце стало у нас, пассажиров. Мысленно мы все одобрили поведение водителей. Значит, благородной души эти люди и совесть у них хорошая, чистая, коммунистическая.

До самой Феодосии Владимир сидел на ступеньках автобуса, не решаясь потеснить пассажиров, хотя мы настойчиво просили его присесть

рядом. Когда въехали в город, наша пожилая спутница сказала:

— Вот здесь и внуки мой живут! Владимир попросил Михаила остановить машину, старушка сошла растроганная, посмотрела вслед уходящему автобусу.

После непродолжительной остановки в Феодосии за руль сел Владимир, и машина опять плавно помчалась вперед. Вот и Тополовка — традиционная остановка, где пассажиры могут напиться холодной родниковой воды. Потом пятнадцать минут стоянки в Симферополе, и автобус берет курс на Алушту.

— Всегда так хорошо у вас идет дело? — спросил я Михаила. Он улыбнулся:

— Да нет, в плохую погоду иногда трудненько приходится. Автобус подходил к Алуштинскому перевалу.

— Видите, какой спуск и сколько здесь крутых опасных поворотов, — показал Михаил на шоссе. — Так вот, третьего дня веду я автобус, а над перевалом сгостились такие тучи, что свет пришлось включить.

...Нашему взору открылся чудесный вид на Ялту. Михаил посмотрел на часы.

— Пришли точно, — кивнул он.

Покидая автобус, мы, пассажиры, сердечно благодарили братьев за внимание. От души хотелось сказать им: до новых встреч в пути, дорогие товарищи водители!

А. ШПИЛЕВОЙ,
машинист-экскаваторщик.
г. Керчь.

В бюро президиума ЦК ДОСААФ

МЕСЯЧНИК ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ

У досаафовцев страны стало добром традицией: в дни подготовки к всенародному празднику, посвященному Советской Армии и Военно-Морскому Флоту, устраивали месячники оборонно-массовой работы.

Бюро президиума ЦК ДОСААФ приняло постановление провести такой же месячник и в 1964 году. В постановлении указывается, что всю массовую военно-патриотическую работу, связанную с месячником, надо развертывать под знаком мобилизации членов Общества на дальнейшее претворение в жизнь решений XXII съезда партии, июньского Пленума ЦК КПСС.

Важнейшая задача месячника — улучшить деятельность организаций ДОСААФ, эффективно способствовать воспитанию членов Общества в духе любви к Вооруженным Силам Советского Союза, подготовке молодежи к службе в армии и на флоте.

Месячник будет проводиться под руководством местных партийных органов, в тесном контакте с профсоюзными и комсомольскими организациями, военкомата-

ми, Домами офицеров, воинскими частями, отделениями всесоюзного общества «Знание», культурно-просветительными учреждениями и добровольными спортивными обществами и организациями.

Месячник оборонно-массовой работы на этот раз совпадает с первыми стартаами III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Необходимо добиться, чтобы уже в январе-феврале каждая первичная организация ДОСААФ начала массовые соревнования мотоциклистов, моделлистов, радиостроителей и других спортсменов. Рекомендуются проведение зимних мотокроссов, военизированных походов, лыжных, автомобильных и мотоциклетных эстафет, агитпробегов.

Бюро президиума ЦК ДОСААФ предложило комитетам Общества открытие соревнований спартакиады на предприятиях, в колхозах, совхозах, учебных заведениях и учреждениях превратить в спортивные праздники районов и городов с показом выступлений сильнейших спортсменов и широкой популяризацией технических видов спорта.

В январе исполняется 20 лет
со дня полного освобождения Ленинграда
от вражеской блокады

Никогда не забудется!

Из фронтового
блокнота

Двадцать лет назад артиллерийский салют на Неве возвестил о замечательной победе Советской Армии — полном разгроме группировок фашистских войск, блокировавших город Ленина. Всю страну охватило ликовение: победили защитники Ленинграда, воевавшие и трудившиеся в огненном кольце долгие девятьсот дней. В боях за город Ленина неувядаемой славой покрыли себя военные шоферы. Под бомбами и артиллерийским обстрелом они перевозили боеприпасы и хлеб, войска и боевую технику. О них — незаметных, скромных героях обороны Ленинграда рассказываем мы сегодня.

НА «ДОРОГЕ ЖИЗНИ»

Среди тех, кто отважно сражался за Ленинград, отличался летчик-истребитель Иван Твердохлебов. Безшибочны были его атаки: несколько гитлеровских «юнкерсов» были уничтожены Твердохлебовым на глазах ленинградцев. Твердохлебов погиб, прикрывая своего командира.

В те же дни по всему фронту разнеслась слава о шофере Твердохлебе, который и ночью и днем под ожесточенным обстрелом «мессершмиттов», под бомбами с «юнкерсов» возил в

Бомба, сброшенная фашистским пилотом с бреющимся, упала перед самым радиатором. Взрывом взломало лед — образовалась огромная воронка, и через мгновение грузовик Твердохлеба пошел ко дну.

Ленинград хлеб и снаряды, а из города — детей, старииков, тяжелораненых. Многие считали, что летчик и шофер — это один человек. Слава Ивана и Максима — слилась воедино.

Максим Твердохлеб работал на обыкновенном ГАЗ-АА, но делал дела необыкновенные. Он переехал Ладожское озеро, когда тонкий лед под тяжестью автомобиля еще угрожающе трещал. Он вел вперед свой «газик», груженный хлебом, когда фашистские бомбардировщики, казалось, закрывали все небо над озером. Чудом удавалось ему обезвредить воронки от бомб. Он был настоящим героям. И называл его так член Военного совета фронта Андрей Александрович Жданов.

Это случилось в ночь, когда Твердохлеб только что прошел опасную трассу и колеса его «газика» коснулись берега. Андрей Александрович подошел к шоферу, стиснул его в объятиях и сказал:

— Вашего подвига ленинградцы никогда не забудут!

В ту ночь благодарности Военного Совета Ленинградского фронта удостоились многие товарищи Максима — шоферы. Хлеб, доставленный ими, помог сохранить жизнь тысячам советских людей.

Не всегда удавалось избежать опасности. Был случай, когда фашистская бомба разорвалась позади машины, и «газик», подпрыгнув, пошел на дно. Твердохлеб успел выскочить. В этом месте было неглубоко, и кабина оставалась над водой. Машину подняли на другой день. Твердохлеб снова поставил ее под погрузку.

В другой раз фашистский пилот с бреющимся бросил бомбу перед самым радиатором. Раздался взрыв, и через мгновение грузовик пошел ко дну. Твердохлеб под водой выбрался из кабины, но, всплывая, ударился головой об лед. Последним усилием воли рванулся к светлому пятну наверху, схва-

тился за кромку льда. А тяжелые вальные, полушубок тянут вниз... Выручили дорожники. Они же снова подняли «газик».

А однажды «мессершмитты» подвергли настоящему расстрелу машину Твердохлеба. Шофер тяжело ранило. В это время взорвался бензобак, и грузовик загорелся. Сколько было сил, Максим боролся с пламенем.

Очнулся в госпитале, обгоревший, потеряв много крови. Думалось: «Неважели отвоевал?» Нет, Твердохлеб вернулся на трассу и трудился, пока действовала ледовая «дорога жизни» Ленинграда.

ШОФЕР КОМИССАРА

В один из декабряских дней 1941 года начальник политотдела выехал в авиационный полк, особенно отличившийся в боях над Ленинградом. Предстояло вручить партийные билеты молодым коммунистам.

За рулём «эмки», как всегда, находился Сильвестр Бычков. Его знали во всех эскадрильях, называли мастером «высшего автомобильного пилотажа». И правда, он был знатоком своего дела.

Однажды во время жестокой бомбардировки Бычков вез в термосах обед для летчиков. На открытом участке дороги, километрах в десяти от аэродрома, «юнкеры», пикируя, бросили бомбы — одну серию за другую. А Сильвестр, пренебрегая смертельной опасностью, продолжал вести машину. Ему и в голову не пришло остановиться, укрыться в кювете: приказ — доставить пищу идущим в бой летчикам — должен был быть выполнен.

Молодежи
СОВЕТСКОЙ АРМИИ

На аэродроме, увидев, что крыло машины разбито, спросили:

— Зацепился?

— С фашистским бомбардировщиком повздорил, — отшутился Бычков.

И больше ни слова. Такой уж он был, шофер Бычков.

Сейчас не было ни обстрелов, ни бомбёжек. По обочине заснеженной дороги брели трое ребятишек. Шофер вопросительно посмотрел на начальника политотдела. Полковой комиссар одобрительно кивнул.

— А ну садитесь, быстро! — с напускной строгостью крикнул Бычков, останавливая машину.

Ребята, худенькие, словно прозрачные от недоедания, замерзшие, сели в машину и застучали озябшими ногами. Скоро дневной паек комиссара и шофера был поделен на всех. Ведь это было тяжелое время ленинградской блокады...

Сразу после боевого вылета комиссар вручал билеты членам партии Ленина молодым коммунистам и каждому говорил:

— Желаю вам новых побед над фашистскими извергами!

Один партийный билет остался: совсем недавно принятый в члены партии летчик в этот день погиб в бою...

Когда возвращались, Бычков все время думал о неврuchенном партбилете, о голодных детях. И потом сказал:

— Попрощайте меня в летное училище, товарищ полковой комиссар. Хочу стать истребителем, уничтожать фашистов!

Комиссар понял своего шофера.

После ускоренного обучения Сильвестр вернулся в то самое соединение, в котором служил шофером. И вскоре он стал героям многих воздушных боев. Правы оказались летчики, называвшие Бычкова асом. Он был искусен в воздушных боях, и в штурмовках, и в разведке. Более десятка «юнкерсов» и «мессершмиттов» уничтожил летчик-истребитель Бычков в балтийском небе. Здесь, на фронтовом аэродроме, был вручен ему билет члена Коммунистической партии.

День полного освобождения Ленинграда от блокады — 27 января 1944 года — Сильвестр встретил кавалером четырех орденов Красного Знамени, командиром гвардейского подразделения.

В тот день, между прочим, ему вновь пришлось сесть за руль автомашины — только не «эмки», а полуторки. Надо было немедленно выезжать по тревоге к самолётам, а молодой водитель, оглушенный разрывами снарядов, растерялся. Бычков посмотрел на часы: времени — в обрез.

— Садись рядом! — приказал он и сам сел за баранку.

По дороге водитель робко спросил:

— Были шофером, товарищ командир?

— Почему «были»? — ответил Бычков. — Был, есть и буду еще, когда победим!

...Двадцать лет прошло с того памятного времени, большой срок. А передо мной и сейчас в глазах этот удалой, умный, внешне сердитый, но по-настоящему душевный капитан Сильвестр Бычков — шофер и боевой балтийский летчик, герой боев за город Ленина на земле и в воздухе.

ленном вчера, 27 января 1944 года, в последний день ленинградской блокады. Этот рассказ о товарищах, о них самих, захватил командира и всех авиаторов. И не знали летчики и их боевые друзья техники, что был еще один герой, о котором не сказано в газете, хотя он — шофер дивизионной газеты «Победа» — имел к ее рождению непосредственное отношение.

Рядовой Костя Зайцев был водителем ЗИС-5, на котором расположилась типография дивизионной газеты. Воздил он типографию без происшествий, хотя не раз оказывался под огнем и бомбами. Был рядовой Зайцев долговяз, страшно худ, тяжело переживал голод. И если бы только голод! Не сладко и сытому в тридцатиградусный мороз. На колодках типография стояла мало — частенько приходилось перебазироваться.

На рассвете памятного дня прорыва блокады дальнобойные артиллерийские установки противника начали обстреливать район расположения штаба. Снаряды рвались все ближе к типографии. Надо было принимать решение. Редактор газеты капитан Михаил Семёнович Фридман вызвал Зайцева, объяснил обстановку и приказал подготовиться к перебазированию, чтобы, вырвавшись из зоны обстрела, обосноваться на аэродроме N, как только последний будет освобожден от фашистов.

Работники редакции и типографии забрались в фургон. В маленькое оконце они мало что видели. Но редактор, находясь в кабине рядом с Зайцевым, по-настоящему мог оценить его мастерство и волю. Маневрируя между воронками от бомб и снарядов, сохраняя хладнокровие при близких разрывах, Зайцев уверенно вел автомобиль.

Вот почему утром, как всегда, вышла газета.

Отвага шо夫ера осталась незамеченной. Впрочем, так ли? Вместе с прославленными летчиками Героями Советского Союза Голубевым, Цыгановым, Цоколаевым, Костылевым и многими другими давал гвардейскую клятву и рядовой Зайцев — водитель редакционного грузовика.

М. ЛЬВОВ,
подполковник запаса.

ГАЗЕТА ВЫШЛА ВОВРЕМЯ...

Герой Советского Союза Василий Голубев взял в руки еще пахнущий свежей краской номер дивизионной газеты «Победа». Вокруг сразу собрались летчики, техники, мотористы.

— Смотрите, здесь о нашем вчерашнем бою! — Голубев стал вспах читать газету.

В коротких заметках говорилось о героизме балтийских летчиков, прояв-

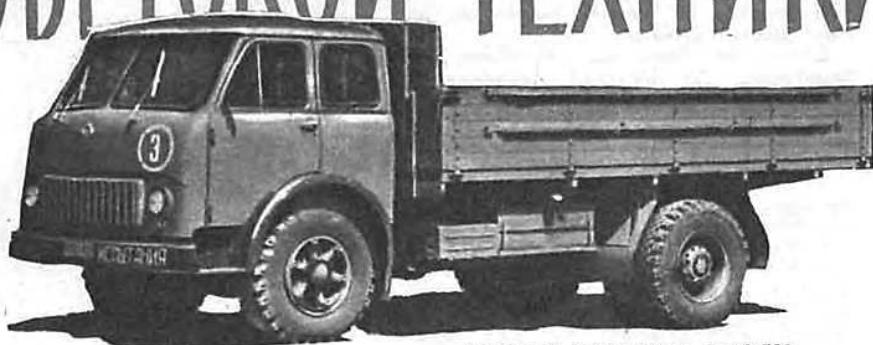
Маневрируя между воронками от бомб и снарядов, сохраняя хладнокровие при близких разрывах, Зайцев уверенно вел редакционный автомобиль. В опасной обстановке ярко проявилось мужество рядового шофера.

Рисунки Е. Селезнева



НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

Коллективу Минского автомобильного завода в 1964 году предстоит завершить освоение производства большегрузных автомобилей МАЗ-500, МАЗ-503 и МАЗ-504, которые будут выпускаться взамен широкоизвестных в нашей стране и за рубежом МАЗов моделей 200, 205, 2008 и других.



Грузовой автомобиль МАЗ-500.

ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ МАЗ-500 с бортовой платформой предназначен для перевозки массовых, а также крупных неделимых грузов.

У **САМОСВАЛА МАЗ-503** металлический ковшовый кузов, приспособленный для грунта и скальных пород. Самосвал МАЗ-503Б имеет металлическую универсальную платформу с открывающимся при опрокидывании задним бортом. Он создан для перевозки массовых сыпучих грузов.

ТЯГАЧ МАЗ-504 с седельно-цепным устройством рассчитан на буксировку полуприцепа типа МАЗ-5245 по дорогам с твердым покрытием. Он предназначен для междугородных и других перевозок массовых грузов, а кроме того, может быть использован для перевозки крупногабаритных грузов. Тягач МАЗ-504Б в отличие от МАЗ-504 оборудован гидравлической системой, приводящей в действие механизм подъема платформы самосвального полуприцепа.

У автомобилей МАЗ-503 и МАЗ-504 база на 650 мм меньше, чем у МАЗ-500, — это повысило их маневренность.

Новые автомобили отличаются лучшими динамическими качествами. Удельная мощность двигателя у них 12,5—13 л. с. на тонну полного веса машины (против 8,8—9,5 л. с./т. у их предшественников). Все они — двухосные с приводом на заднюю ось (колесная формула 4 × 2).

Чтобы ограничить максимальный осевой вес и создать примерно одинаковые условия для работы шин передних и задних колес, конструкторы добились такого распределения нагрузки: на переднюю ось груженого автомобиля 4225 кг (29 процентов), на задний мост — 10 000 кг (71 процент), а на каждую ось автомобиля без груза — примерно по 50 процентов. Благодаря этому достигнуто удовлетворительное сцепление задних, ведущих колес с дорогой.

В сравнении со старыми новы автомобили имеют более мощный двигатель — ЯМЗ-236 (о нем см. «За рулём», 1960, № 5) — и иную компоновку, которая позволила сократить базу и общую длину, увеличить грузовую платформу и поднять грузоподъемность (при том же собственном весе автомобилей).

Новая компоновка применена не случайно. Дело в том, что установка двигателя ЯМЗ-236 на автомобилях старых моделей и увеличение максимальной скорости требуют значительного повышения надежности агрегатов, а следователь-

но, увеличения веса всей конструкции или применения высокопрочных материалов. Поэтому конструкторы, используя накопленный опыт и учитывая слабые места в конструкции автомобилей старых моделей, пошли по новому пути.

У двухосных автомобилей типа МАЗ-500 откидывающаяся кабина, расположенная над двигателем. В отличие от старой, деревянной, обшитой металлическим листом, она представляет собой штампо-сварную цельнометаллическую конструкцию и имеет обтекаемую форму. Кабина откидывается под углом 45 градусов и опускается усилием одного человека. При этом полностью открывается двигатель и значительно облегчается доступ к нему для обслуживания. Сапмоопрокидыванию кабины препятствует запорный механизм, который дополнительно страхуется ограничителем.

Кабина оборудована отопительно-вентиляционным устройством. Для водителя предусмотрено регулируемое сиденье и спальное место для отдыха в пути. Сиденья и спинки изготовлены из губчатой резины и обтянуты кожзаменителем. Мягкие сиденья и эластичная подвеска автомобиля обеспечивают комфорtabельность и снижают утомляемость водителя при движении. Удобное расположение рычагов управления и приборов, наличие гидроусилителя руля и пневматический привод тормозов обеспечивают легкость управления, удобство работы шофера.

Основными деталями рулевого механизма являются винт и гайка с перекатывающимися шариками. В нижней части рулевой колонки установлен шарнир для складывания ее при опрокидывании кабины.

Сцепление новых автомобилей сухое, однодисковое с периферийным расположением нажимных пружин. Привод сцепления гидравлический, дистанционный.

На новых автомобилях устанавливается трехходовая пятитупенчатая коробка передач. Управление коробкой — дистанционное механическое; передаточные числа: 1-я скорость — 6,17, 2-я — 3,40, 3-я — 1,79, 4-я — 1,00, 5-я — 0,73, задний ход — 6,69.

Карданный передача состоит из трубчатого карданного вала открытого типа. Шарниры с центральной крестовиной выполнены на игольчатых подшипниках.

Передняя ось представляет собой стальную балку двутаврового сечения. Задний мост имеет главную и колесные передачи. Одинарная главная передача состоит из пары конических шестерен со спиральными зубьями. Передаточное число — 2,667. Полуоси — разгруженного типа, дифференциал — конический с четырьмя сателлитами. Для переключения скоростей заднего моста служит пневматический привод.

Высокая мощность двигателя, пятискоростная коробка передач обеспечивают работу автомобиля на выгодных режимах в разнообразных дорожных условиях.

Подвеска автомобиля — более мягкая по сравнению со старой. В передней подвеске применены гидравлические амортизаторы двухстороннего действия телескопического типа.

Предусматривается, что новые автомобили эксплуатируются с шинами 11.00—22".

Система электрооборудования новых МАЗов 24-вольтовая. Стартер с электромагнитным включением имеет мощность 11 л. с.

Новый бортовой автомобиль выпускается пока с деревянным кузовом, основание которого обшито металлом. Задние и боковые борта сделаны откидными. Длина платформы

“Зуры”
из
МИНСКА

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ
НОВЫХ МАЗОВ

	МАЗ-500	МАЗ-503	МАЗ-504
Вес буксируемого полуприцепа (или прицепа) с полной нагрузкой, кг	12 000	—	18 000
Наименьший радиус поворота (по крылу наружного переднего колеса), м	9	7,5	7,5
Максимальная скорость движения автомобиля с полной нагрузкой, км/час	75	60	75
Контрольный расход топлива на 100 км пути по шоссе для автомобиля с полной нагрузкой без прицепа (автомобиля-тягача с полной нагрузкой), л	25	28	44
Емкость топливного бака автомобиля (двух топливных баков тягача), л	175	100	350
Запас хода, км	700	350	800
ВЕСОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА			
Грузоподъемность, кг	7500	7000	7700 на седло
Вес снаряженного автомобиля, кг	6500	6750	6500
Нагрузка на переднюю ось, кг	3250	3350	3200
Нагрузка на заднюю ось, кг	3250	3400	2700
Полный вес автомобиля, кг	14 225	13 925	14 125
на переднюю ось, кг	4225	4565	4125
на заднюю ось, кг	10 000	9360	10 000
Вес незаправленного автомобиля, кг	6100	6400	5700

4860 мм, ширина 2325 мм, высота 665 мм. Кузов автомобиля МАЗ-503 — металлический с защитным козырьком. Есть два варианта кузова: ковшового типа емкостью 4 м³ и универсальный емкостью 5,1 м³.

Автомобили МАЗ-504 оборудованы двухшарнирным седельным устройством с автоматическим замком, скрепляющимся со шкворнем сцепного устройства полуприцепа.

Базовой моделью всего семейства новых автомобилей Минского автозавода является грузовой автомобиль МАЗ-500, который успешно прошел государственные испытания. Испытания подтвердили его преимущества в эксплуатационных качествах перед автомобилями МАЗ-200 и МАЗ-200B: он показал более высокую среднюю техническую скорость, экономичность, надежность, комфортабельность в движении.

Автомобили-самосвалы МАЗ-503 и МАЗ-503Б тоже успешно прошли межведомственные испытания. Производительность этих машин в карьерных условиях и на перевозках различных строительных материалов оказалась значительно выше, чем их предшественника МАЗ-205.

ЗАПРАВОЧНЫЕ ЕМКОСТИ

Система охлаждения	35 л
Система смазки двигателя	24 л
Картер коробки передач	4,5 л
Картер заднего моста	7 л
Картеры колесных передач (ступицы)	3 л
Гидросистема опрокидывающего механизма	25 л



Автомобиль-самосвал МАЗ-504Б в карьере.

Автозавод ведет работы по созданию ряда модификаций специализированных автомобилей и автопоездов на базе новых автомобилей МАЗ-500, МАЗ-503 и МАЗ-504.

Это грузовые автомобили для Крайнего Севера и для жаркого Юга, имеющие особенности, связанные с требованиями холодного и жаркого климата. Это автопоезд общей грузоподъемностью 13 т в составе самосвала и самосвального прицепа, кузова которых опрокидываются на обе стороны.

Автомобиль-тягач МАЗ-509 (колесная формула 4×4) с лесовозным оборудованием и прицепом-роллером способен перевозить пакет леса в хлыстах весом до 18 т.

МАЗ-500 с прицепом МАЗ-5243В составит 14-тонный автопоезд для транспортирования товаров народного потребления, требующих защиты от осадков; и автомобиль и прицеп оборудуются высокобортными платформами со съемными надставками, дугами и тентом. Другая модификация — длиннобазный автомобиль МАЗ-500Г для длинномерных грузов. На его шасси будут устанавливаться также мастерские, фургоны, рефрижераторы.

Применение новых автомобилей Минского автозавода в народном хозяйстве позволит повысить производительность транспортных работ, облегчит условия труда шоферов.

А. АНИСКЕВИЧ, А. ШАПОВАЛОВ, М. ВЫСОЦКИЙ,
инженеры.

г. Минск.

Автопоезд в составе
МАЗ-504 и МАЗ-5243.



НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

ВОДИТЕЛИ УДАРНОГО



В небольшом городе Ефремове, в Тульской области, на базе реконструируемого завода синтетического каучука растет мощный гигант химии. Здесь будет вырабатываться новый синтетический каучук, который по ряду показателей превосходит натуральный. Шины, изготовленные из нового химического сырья, экономически очень выгодны. «К 1970 году», — сказал в своем докладе на декабрьском Пленуме ЦК КПСС Н. С. Хрущев, — намечается удвоить производство шин. Фактически это будет утроение по сравнению с нынешним выпуском, так как пробег шин за счет применения новых материалов и конструкций увеличится примерно в полтора раза».

На строительстве ефремовского завода самоотверженно трудится большой отряд шоферов.

Все больше и больше специального оборудования получает в эти дни Ефремовский завод синтетического каучука. Его поставляют предприятия химического машиностроения Москвы, Свердловска, Тамбова, Пензы и других городов страны. Ударные темпы, взятые строителями, поддерживают шоферы.

На снимке: водитель Иван Козлов работает на доставке оборудования для цехов завода. Вы видите его в момент, когда он привез емкость для смешения промежуточных продуктов в процессе синтеза каучука.

В. И. Ленину принадлежат крылатые слова: «Коммунизм есть Советская власть плюс электрификация всей страны». Если бы был жив Владимир Ильич Ленин, то, видимо, сейчас он сказал бы примерно так: коммунизм — есть Советская власть плюс электрификация всей страны, плюс химизация народного хозяйства,

Из доклада товарища Н. С. Хрущева на Пленуме ЦК КПСС 9 декабря 1963 года.

В серую зимнюю рану беспрерывно, словно с конвейера, уходят с автобазы самосвалы. Поток машин вскоре разветвляется: шоферы держат путь к разным объектам строящегося гиганта.

С семи утра и до конца смены я был рядом с шофером Григорием Ивановичем Хорушем в кабине его ЗИЛа. Первый рейс нам предстоял на завод железобетонных изделий, продукцию которого, как хлеба, ждут на всех строительных участках. От свое временного подвоза бетона и цемента зависит ход всего строительства, его бесперебойный, день ото дня нарастающий ритм.

Григорий Иванович ведет машину с той кажущейся легкостью, которая дается многолетней практикой. Условия работы на стройке нелегкие. Набухшая от влаги глина (проклятая неожиданная оттепель!), дороги, изрытые глубокими колеями. И масса движущейся техники. Неуклюже ползет трубоукладчик, где-то совсем рядом пыхтит тихоход-бульдозер, ну а машины идут так плотно, что самый отчаянный пешеход не рискнул бы перебежать между ними. Огромной отдачи требует работа шоferа здесь! Даже как-то совестно мне отвлекать водителя вопросами, а спросить надо о многом. Пока же вспоминается то, что мне говорили о нем.

Директор автобазы М. Зубков: Григорий Иванович из тех шоферов, на которых должна равняться наша молодежь. Приехал в Ефремов лет 30 назад, когда начиналось строительство старого завода. С тех пор водит автомобиль, не имеет ни одной аварии. Сейчас он ежедневно перевозит до двухсот и более тонн бетона.

Начальник гаража автобазы М. Рогов: Знаю Хоруша с 1952 года. Всегда, когда требуется помочь и встает вопрос, кто поедет на труднейший участок, — Григорий Иванович отзывается первым.

Главный инженер автобазы Н. Галатов: Его машина всегда является образцовой, в автомобилях разбирается исключительно. На ЗИЛ-585 в тяжелых дорожных условиях прошел без ремонта 110 тысяч километров.

...Пока я мысленно возвращался к своим беседам с руководителями автобазы, машина подрулила к бункеру бетонного завода. Самосвал встал под загрузку, а мы с водителем забрались на взгорок, откуда четко вырисовывается многоплановая панорама строительства. Всего год назад на пустыре



Григорий Иванович Хоруш.

рядом со старым заводом пришли строители. Была осень, дожди шли с надоевшим всем постоянством, размыло подъездные пути. Тогда еще местный завод не производил мощных железобетонных конструкций, нужных для сооружения гиганта химии, и их вывозили из Новомосковска. В то напряженное время, не считаясь с непогодой, усталостью, шоферы работали по две, а то и три смены, отказывались от выходных дней. Каждый сознавал: не подашь вовремя раствор или бетон — простоят целую смену строители.

— Потом дела пошли веселее, — вспоминает Григорий Иванович, — стали приезжать комсомольцы. Из разных городов. Ребята не спасовали перед трудностями. Особенно старались Гусейн Мамедов, Владимир Коробкин, Владимир Евсеев да и многие другие. И сейчас они лучшие шоферы автобазы.

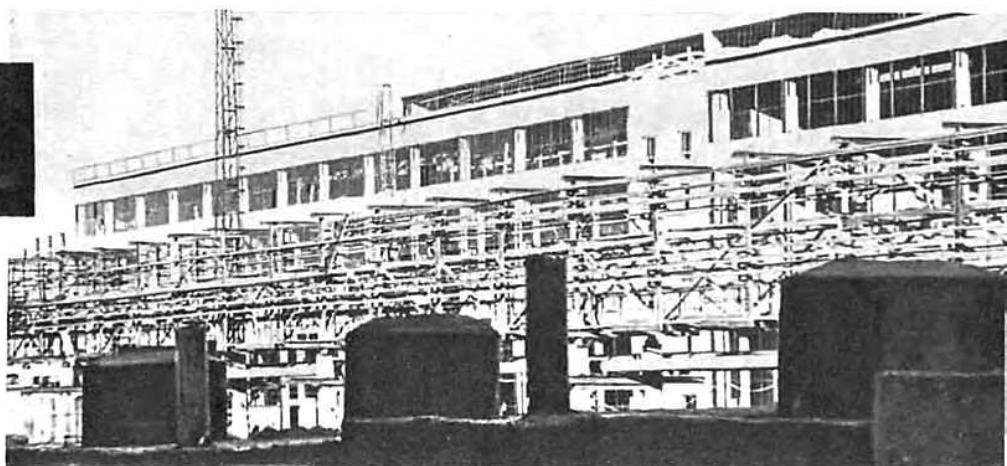
ФРОНТА

Григорий Иванович поворачивается к корпусу, во всю ширину которого на-чертано: «Комсомол — шеф химии». Бетонные опоры взметнули над землей стальные нити разнокалиберных труб. На строительных лесах трудились сварщики, монтажники, рядом закладывались фундаменты новых корпусов. Величественный пейзаж! И всюду — автомобили, десятки, сотни автомобилей...

Мы должны доставить бетон на Суровский карьер — километрах в пяти от стройки, за рекой Красивая Мечка. Наконец выбираемся на широкое полотно городской магистрали, по обе стороны обсаженной деревцами. ЗИЛ-585, на котором сейчас работает Григорий Иванович, совершенно новый («всего неделя, как получил его»), на спидометре — тысяча километров («пока еще идет обкатка»). Сколько нелегких дорог, трудных километров предстоит пройти ему в верных руках!

Тридцатилетняя шоферская биография водителя — это история роста нашего автомобильного транспорта. Девятнадцатилетним парнем Хоруш учился ездить на машине, которая была еще с цепной передачей, — на английском «куайте». Затем пошли ГАЗ-А, ЗИС-5, ЗИЛ. Человек настоящей рабочей закваски, он любит и умеет ценить автомобильную технику, ревниво бережет ее.

— Нет плохих машин, — говорит Григорий Иванович. — Ухаживать надо за ними. Особенно, если работаешь так напряженно да в тяжелых условиях... Есть еще у нас нерадивые. Требуют:



Это — один из корпусов строящегося в Ефремове завода синтетического каучука. Мощный гигант химии войдет в строй в нынешнем году. Он будет первым в стране предприятием, выпускающим в промышленном масштабе новое химическое сырье — полидивиниловый каучук. Переход производства шин на синтетический каучук, по подсчетам специалистов, даст народному хозяйству страны в течение лишь одного года 55–60 миллионов рублей экономии. Только ефремовский завод даст возможность сбрасывать каучук на 6 миллионов рублей в год. Это экономия на сырье. Но есть и другие ресурсы, которые дает химия. Выигрывает и автомобильный транспорт. Полидивиниловый каучук продлит жизнь шины на многие тысячи километров. Какая же будет выгода, если эти тысячи километров помножить на те миллионы шин, которые служат нашим автомобилям!

Ни один житель Ефремова не простит приезжему, если тот собирает свои чемоданы, не побывав в микрорайоне. Исконный Ефремов — ни по своему архитектурному облику, ни по планировке улиц — ничего общего не имеет с новым городом, выросшим на его окраине. Фундамент первого дома заложили здесь около года назад: 14 февраля 1963 года. Это было здание общежития для строителей завода, и Григорий Иванович сейчас не без гордости вспоминает о том, что и он возил материалы для этого пятиэтажного красавца. Сейчас в микрорайоне несколько улиц, десятки домов — окрашенных в радостные цвета, с большими окнами, обращенными к солнцу.

Поездив с Григорием Ивановичем по новому и старому Ефремову, я пред-

изводственном собрании в автобазе, и в управлении строительного треста, и в гараже, и на стройке.

— Вы будете писать о нас, шоферы? — удивился он. — Да ведь на стройке можно найти настоящих героев, а мы, шоферы, просто работаем, стараемся изо всех сил, потому что надо.

Я не стал дискутировать с ним о том, что такое геройство и что такое подвиг. На память пришли слова Юлиуса Фучика: настоящий герой — это тот, кто добросовестно и убежденно в самые необходимые моменты делает то, что более всего необходимо.

Репортаж Р. Данеляна.
Foto B. Бровко
(спец. корреспонденты «За рулем»).
г. Ефремов
Тульской области.

Развитие химии должно стать делом всей партии, всего народа.

Из доклада товарища Н. С. Хрущева на Пленуме ЦК КПСС 9 декабря 1963 года.

дайте им новую машину, а о ремонте вспоминают, когда на буксире притащат. Не по-хозяйски это.

У двухэтажного красного кирпича углового особняка машина сбила ход.

— В этом доме я и живу, — сказал Григорий Иванович, — а раньше его занимал купец Нечаев. Теперь сами видите, от купеческого Ефремова и следа не осталось. А в новом микрорайоне были? Нет еще?

ставил себе прошлое, настоящее и будущее города химиков. Мой «гид» не просто знает здесь каждую улицу, каждый дом. Он вместе со своими товарищами творит живую историю города. Не найти, пожалуй, в новом Ефремове дома, в строительстве которого он не участвовал.

...С Григорием Ивановичем Хорушем, бок о бок с ним, я находился не только в кабине. Мы встречались и на про-

Ширится движение за коммунистический труд на ударной стройке. Вместе со строителями всех специальностей за почетное звание ударника коммунистического труда борются и шоферы автобазы треста Ефремовхимстрой. Ежедневное, ежемесячное перевыполнение плана перевозок стало для автобазы законом. В числе перевозчиков — один из лучших шоферов, член бригады коммунистического труда Владимир Евсеев, которого вы видите на фото.

Ефремовский микрорайон рассчитан на 15 тысяч жителей. Скоро будет сдан и этот дом.



СПАРТАКИАДА

ФИЗИЧЕСКАЯ

Роль физической подготовки в процессе тренировки мотогонщика общеизвестна. Вряд ли можно найти сейчас тренера, который оспаривал бы это.

Физической подготовке уделяют большое внимание все лучшие гонщики континента. Чемпион мира 1959, 1962 и 1963 годов по мотокроссу Рольф Тиблин (Швеция) ежедневно выполняет серию специальных гимнастических упражнений, бегает по пересеченной местности, играет в футбол. Многократные чемпионы мира шведы Бил Нильсон и Стен Лундин постоянно занимаются гимнастикой и поднятием тяжестей; зимой они работают лесорубами. Призер чемпионата мира заслуженный мастер спорта Игорь Григорьев также постоянно занимается упражнениями для развития силы мышц рук, ног, спины. Их опыт, несомненно, заслуживает внимания.

На практике, однако, нередки еще случаи, когда роль физической подготовки недооценивается.

Сейчас, в начале массовых стартов III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, которая должна дать толчок дальнейшему росту спортивного мастерства, полезно напомнить мотоспортсменам и их тренерам об основных принципах и специальных упражнениях, направленных на всестороннее физическое развитие.

Предлагаемые в статье методы физической подготовки и упражнения были применены на тренировочных занятиях в группе взрослых и, с соответствующими изменениями, в юношеской группе. Они дали неплохие результаты, во всяком случае последовал незамедлительный рост мастерства спортсменов, специализировавшихся в мотокроссе. Думается, что приведенные рекомендации заинтересуют и других спортсменов-мотоциклистов.

Сила, выносливость, ловкость в мотоспорте имеют свою специфику — они должны базироваться на развитом чувстве равновесия, быстроте ответной реакции на отклонение машины. Вот почему общая физическая подготовка и специальные упражнения в мотоспорте тесно взаимосвязаны. Они представляют собой две стороны одного и того же процесса — всесторонней физической подготовки.

ПОДГОТОВКА

I. Развитие силы

Спортсмен может быть ловким, быстрым, смелым, но если он не обладает достаточной физической силой, то не сумеет водить кроссовый мотоцикл, который, как правило, весит 85—100 кг.

При тренировке мотогонщика следует иметь в виду одну особенность: поскольку спортсмен участвует в заезде продолжительное время (в среднем 40 минут), очень важно, в каком сочетании находятся абсолютная сила мышц и их силовая выносливость. Вот почему мотоспортсмену не рекомендуется, скажем, увлекаться поднятием больших тяжестей на тренировках, как это делают штангисты, а целесообразнее увеличивать число повторений и число подходов к штанге с относительно небольшим весом.

Существует два метода развития силы. Первый — динамический (изотонический), когда поднимаемый вес находится в движении и соответственно с этим изменяется длина мышц. Второй — статический (изометрический), когда движение отсутствует, а мышцы только напрягаются (различные упоры, парные упражнения и пр.).

Анализ движений мотогонщиков во время кросса позволил рекомендовать специальные упражнения для развития силы.

Руки и плечи. Быстрые, сильные, не большие по амплитуде повороты рулем для поддержания машины в равновесии и изменения ее направления предъявляют к работе рук и плечевого пояса высокие требования. Значительную нагрузку несут кисти рук, укрепление которых необходимо уделять большое внимание. Упражнения рекомендуем выпол-

нять с толстым прутом (ломом), коловоротом, эспандерами для кистей.

Для развития рук применяют, в частности, такие динамические упражнения: подтягивание на перекладине; отжимание в упоре на брусьях, лежа в упоре; толкание и жим штанги; рывки штанги; жим лежа; поднимание гантелей перед собой и разведение рук в стороны.

Методика упражнений следующая. На первом занятии — один подход с неоднократным повторением упражнения, на втором — два подхода, на третьем — три. На четвертом занятии определяют тренировочный вес (для штанги) или же максимальное количество подтягиваний и отжиманий. Тренировочный вес для каждого упражнения со штангой должен быть таким, чтобы его можно было поднять с напряжением 10 раз подряд.

Тренироваться в подготовительном периоде следует три раза в неделю (через день). Упражнение рекомендуется повторять 8 раз, отдохнуть 1—3 минуты, затем снова подход и опять повторение 8 раз, далее отдых и снова подход. Рекомендуется делать всего три подхода. После того как спортсмен сможет выполнить упражнение 14—16 раз, следует к тренировочному весу добавить 3—4 кг и продолжить тренировку тем же методом.

Из перечисленных выше упражнений выбирают три (для рук и плечевого пояса) и выполняют их на подготовительном этапе. Через две недели комплекс меняют, хотя метод остается прежним. В основе его — подтягивание, жим, гантели.

Ноги. Мотокроссмен большую часть гонки должен стоять, перенося вес тела то на одну, то на другую ногу, обеспечивая равновесие и маневр машины.

Это предъявляет очень высокие требования к силовой выносливости ног.

Основным упражнением нужно считать приседание на двух ногах и на одной, а также приседание со штангой на плечах. Число повторений — 200—300 для двух ног в три серии по 100 раз и 20—30 раз — для одной. Со штангой на плечах делают 3 подхода по 8 раз с паузой между подходами 1—3 минуты.

Для развития мышц ног очень полезны изометрические упражнения. Здесь можно рекомендовать упор сидя в стенку до 40 секунд (рис. 1), прыжки с отягощением из глубокого седа, сед разной глубины с партнером на плечах (рис. 2).

Спина. На ее мышцы падает вся нагрузка при посадке на сиденье мотоцикла. Она является опорой для работы рук и плечевого пояса. Отсюда большое значение имеют упражнения, укрепляющие спину. К ним относятся: наклоны со штангой, наклоны с грузом, парные упражнения, борьба, изометрические упражнения с закрепленными ногами (рис. 3).

Поясница. Быстро выполнения восстанавливающих движений для сохранения равновесия машины требует большой гибкости и подвижности в пояснице. Вот упражнения, которые развивают эти качества: наклоны туловища в разные стороны с отягощением (гантели, штанга) и предельным наклоном, упражнения на гибкость в пояснице, наклоны лежа с закрепленными ногами (см. рис. 3), мост (рис. 4), разведение ног в разные стороны лежа на спине. Все это делается с напряжением, в высоком темпе.

Мышцы живота. Для укрепления их можно рекомендовать следующие упражнения: угол на перекладине (рис. 5) повторить 6 раз по 6 секунд с паузой 10 секунд; угол на полу (рис. 6); разгибание туловища назад с закрепленными ногами (делать 10 раз, 3 подхода).

Прекрасным средством для укрепления рук, ног, спины, мышц живота, поясницы, а также для развития быстроты движений и ловкости следует считать борьбу. В дополнение к названным выше изометрическим упражнениям целесообразно широко применять комплекс упражнений с мотоциклом:

1. Повороты руля мотоцикла, переднее колесо которого удерживает между ногами партнер (6 секунд напряжение, 10 секунд пауза, повторить 8 раз).

2. Попытка поднять мотоцикл за руль. Стоя над сиденьем и держась за руль, стремиться оторвать переднее колесо от земли (методика та же, что и в первом упражнении).

3. Попытка поднять наклоненный мотоцикл, который удерживает ногой партнер или цепь. Методика та же, но повторение шестикратное.

4. Попытка выжать стойку на руле мотоцикла, укрепленного на специальной подставке, из положения сидя (повторять 6 раз).

5. Продольное перемещение корпуса от руля назад и вперед на мотоцикле, укрепленном на специальной подставке (рис. 7).

Изометрическим комплексом рекомендуется заканчивать тренировку, выполняя его после езды на мотоцикле.

Предлагаемые примерные нормативы для наиболее распространенных упражнений: подтягивание — 16 раз; приседание на одной ноге — 25 раз; жим 45 кг — 16 раз; бег на 8000 м — 32 мин; прыжки с места в длину — 2,5 м; толкание ядра 5 кг — 12 м; отжимание и упоре — 30 раз.

II. Развитие быстроты

Быстрота, как и сила, — важнейшее качество для мотоспортсмена. Без нее немыслимы успехи в соревнованиях.

МОТОСПОРТСМЕНА