



**ЗА
РУЛЕМ**

**10-ОКТАБРЬ
1967**



НАША РОДНАЯ СОВЕТ- СКАЯ ВЛАСТЬ

50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ

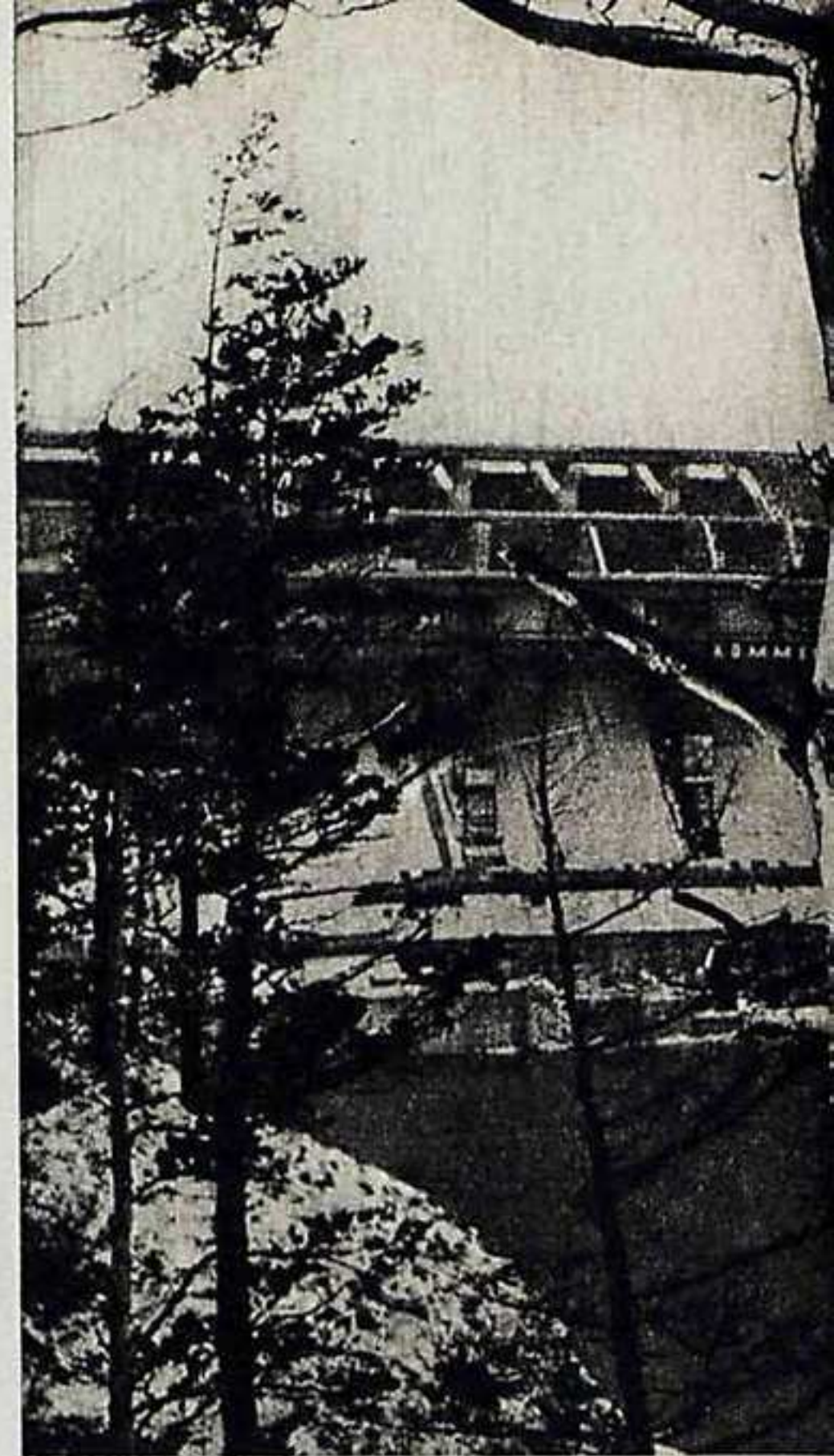
Антон ГАЛИН

депутат Верховного Совета СССР,
Герой Социалистического Труда,
шофер первого класса

Всякий раз, когда выпадает свободное время, я поднимаюсь на бетонный гребень высоченной плотины моей родной Братской ГЭС, любуюсь и восхищаюсь бессмертным творением рук человеческих. Какая красотища открывается взору! Внизу синее и пенится Братское море. Сто семьдесят миллиардов кубометров воды! Вдали темнеет тайга. Еще не так давно она властвовала всюду. Теперь по вечерам здесь мириады огней. Свет, излучаемый лампочками Ильича, дает жизнь гигантским стройкам Сибири, освещает и согревает труд строителей, заводских рабочих, хлеборобов. Волей партии, трудом народа Братская ГЭС стала одним из символов индустриальной мощи Советского государства.

Стоит мне прикрыть глаза, и я вижу, как наяву, ту позднюю трудную осень 1955 года, когда мы, три коммуниста со станции Слюдянка, прибыли с товарищами из других мест в расположенный неподалеку от Братска таежный поселок Заверняйку — неуютную, холодную. Здесь находилась тогда небольшая — четырнадцать человек — группа во главе с начальником будущего могучего Братскгэсстроя Иваном Ивановичем Наймушиным и главным инженером Ароном Марковичем Гиндиным. Каждый понимал: нужен исполинский труд, чтобы обуздать своенравную, бурную у Падунских порогов Ангару. Такой мощной гидроэлектростанции еще не строил никто в мире. Сооружение ее стало народным подвигом. И мы, добровольцы «первого эшелона», будем всегда гордиться тем, что положили начало созданию одной из самых крупных строительных организаций на востоке. Братскгэсстрой сегодня — это 50 тысяч квалифицированных рабочих и специалистов, вооруженных могучей техникой, в числе которой около четырех тысяч автомобилей. Общая мощность двигателей всех механизмов и транспорта, сосредоточенных в Братске, приближается к миллиону лошадиных сил.

В этом миллионе значатся три сотни лошадиных сил и вверенного мне 25-тонного самосвала МАЗ-525. С большим удовлетворением я думаю, что с судьбой этой гигантской стройки переплелась и моя личная судьба. Может

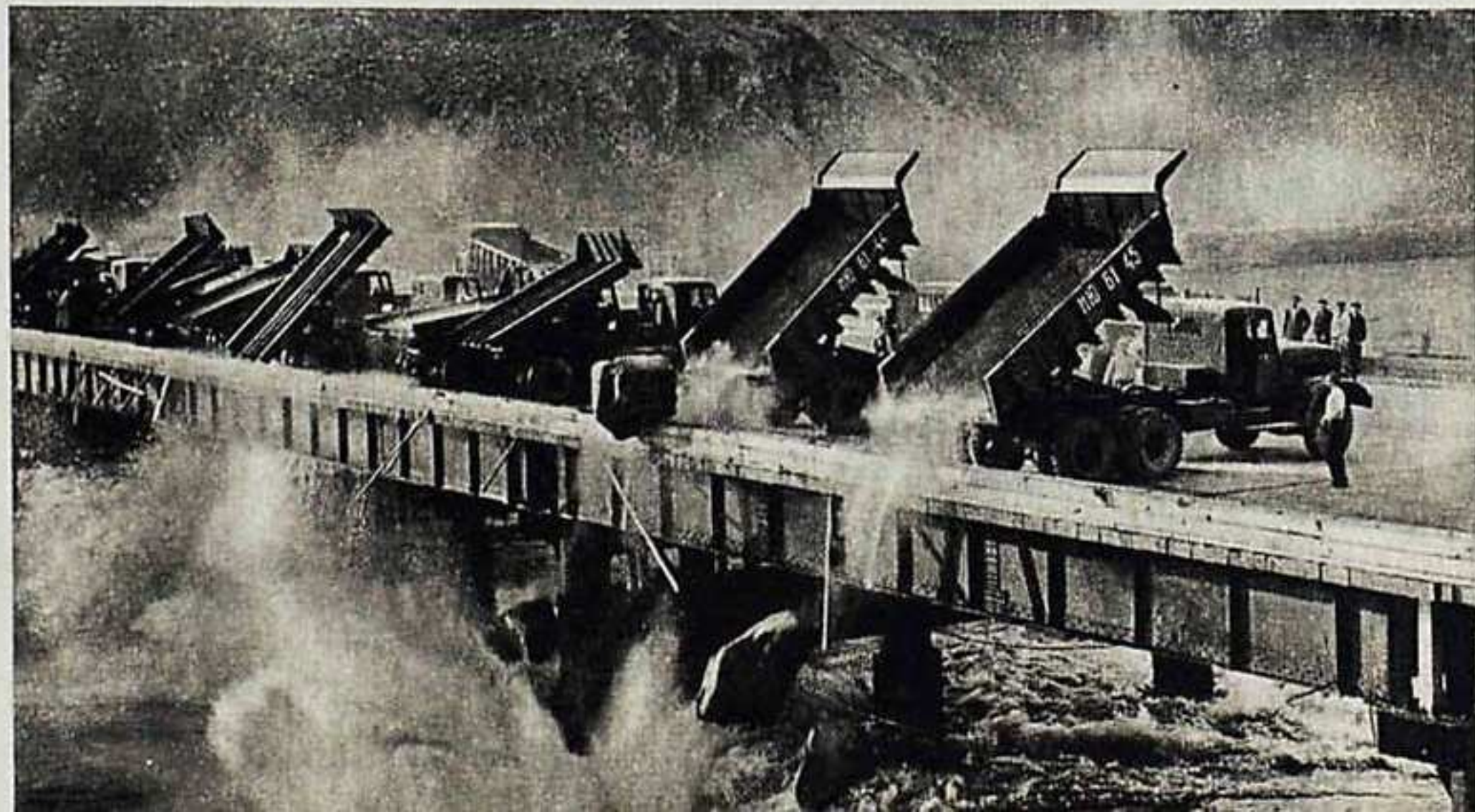


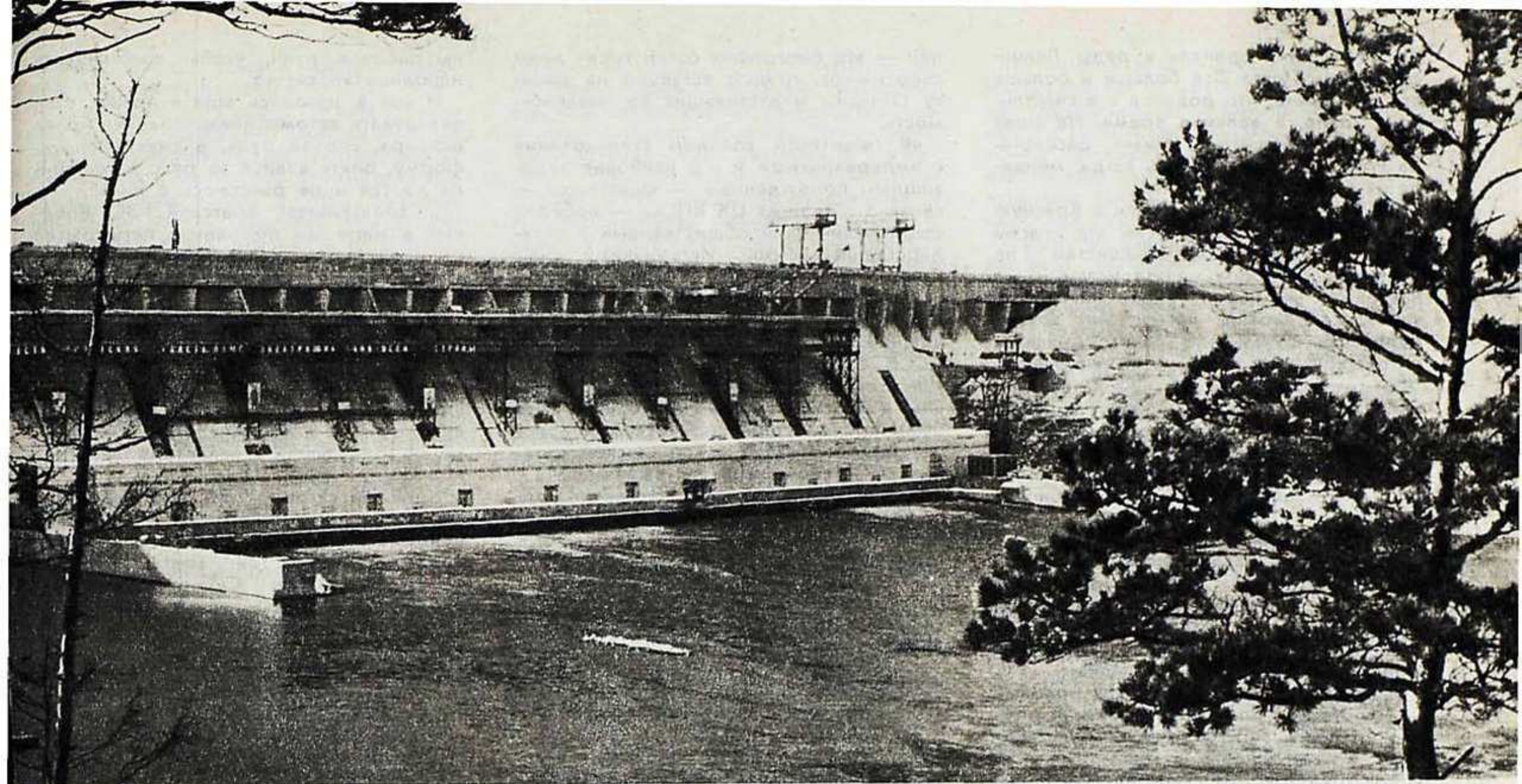
«Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны». С гордостью продолжатели дела Ленина отмечают, что его знаменитая формула воплощается в жизнь. Достаточно назвать вступившую в сентябре этого года в строй Братскую ГЭС имени 50-летия Великого Октября.

Такой гигантской стройки мир еще не знал. На этих снимках вы видите ее плотину, поднимающуюся на 126-метровую высоту, богатыри-самосвалы, которые непрерывно доставляли бетон для тела плотины, скальные породы для перекрытия Ангары и засыпки прорана, выполняли много других работ. А водитель самосвала — один из героев стройки, автор публикуемой на этих страницах статьи Антон Герасимович Галин.

Фото А. Блохина, В. Савостьянова и Н. Перка

быть, меня упрекнут в нескромности, но золотым запасом души было, есть и будет ощущение, что твоя личная судьба неотрывна от судьбы страны. И еще с гордостью могу сказать о себе, что я ровесник моей Советской Родины, отмечающей свой юбилей. Это — случайное совпадение, конечно. Нынче каждый из моих соотечественников может по праву считать себя юбиляром. Ведь все мы





воспитанники Советской власти, ее строители и бойцы.

К Советской державе обращены наши сердца, ей посвящаются наши трудовые успехи. Я читаю Октябрьские Тезисы ЦК нашей партии и окидываю мысленным взором прожитые мною полвека. И не могу не думать о великом пути, который пройден страной, о забываемых годах труда и борьбы советского народа.

Кем бы ты стал, Антон, кем стали бы твои земляки, ровесники, миллионы простых людей, не будь Октября, не будь Советской власти? — спрашиваю себя. И отвечаю: гнули бы мы спину на помещиков, заводчиков, богатеев — много их было на Руси, своих и иностранных! Бессловесным быдлом, безропотным рабочим скотом хотели сделать русский народ господом буржуа. Да не вышло! Поворот в судьбе страны, судьбах людей принесли Октябрь, Коммунистическая партия, великий Ленин.

Чтобы молодежи было более понятно, какое великое чудо дала нам Советская власть, расскажу более подробно о своей жизни.



Отец мой Галин Герасим — солдат первой мировой войны. Раненым он вернулся в наше село Селечня на Брянщине. Отвоевался и пошел в батраки: кормить семью надо — девять малых было на его плечах. Но вот докатились вести о свержении царя. Гражданская война началась. Вступил он в Красную Армию биться за рабоче-крестьянскую власть. Привезли его домой опять с тяжелым ранением. Так он и не поднялся. Случилось это в 1919 году. Об отце я знаю только по воспоминаниям старшего брата и матери. Они говорили, что очень злым умирал батя: жалел, что при нем не успели добить до конца помещиков, кулаков, белогвардейцев.

Детство свое помню нелегким. Гражданская война только что закончилась, вокруг — разруха, запустение. Землю нам дали, а обработать ее некому — в деревне только старики, женщины да детишки. Каждый год в конце зимы у нас кончался хлеб. Мешали в зерно мякину. Одевались в лапти, в домотканную одежку.

Седьмой год мне шел, когда стряслась большая беда. Тревожным набатом собрали всех к сельсовету. Помню, как сейчас, горестные лица людей, голоса бабы, смахивают слезы мужики.

— Не стало Ильича, — услышал голос председателя.

Я спросил старшего брата:

— Са-а-ня, он, Ильич-то, из нашего села?

— Ленин это. Из всех он сел, — ответил Александр.

Я тогда мало что понял. Происшедшее и слова брата дошли до сознания позднее.

В тот год я пошел в школу. Зимой учился, летом пас скот. Но однажды Александр — ему в ту пору уже больше двадцати было — собрал в избе всю семью и сказал:

— Мы с матерью решили: вступать нам всем в колхоз. Работать артельно, сообща, значит, друг другу помогать.

И он с крестьянской основательностью, как сам понимал, объяснил, что значит это новое слово — колхоз. Мы вступили в него одни из первых.

На моих глазах год от года укреплялись коллективные хозяйства. Нелегко было перевести сельское хозяйство на социалистические начала.

«В основу решения этой важнейшей революционной задачи, — читаем мы в Тезисах ЦК КПСС, — был положен ленинский кооперативный план. Потребовались годы напряженной организаторской и воспитательной работы партии, чтобы решить эту всемирно-историческую задачу. В результате коллективизации деревни мелкотоварный уклад уступил место социалистическому; сельское хозяйство, в прошлом самая отсталая отрасль экономики, было переведено на социалистические рельсы».

Познал я и чудесную силу слова «индустриализация». Случилось это так.

Поехал я как-то в Никополь к сестре погостить, да и остался, уговорили меня поступить на завод. Гремел, жаром дышал металлургический (теперь строительных машин) завод имени Ленина.

Работал и учился в вечерней школе при заводе. Потом без отрыва от производства закончил курсы формовщиков. Делал корпуса для электромоторов и теперь уже верил, что скоро и в деревне тоже вспыхнет лампочка Ильича.

Пережил еще одну большую ра-

За нашу Советскую Родину!

**ЗА
РУЛЕМ**

№ 10 - октябрь - 1967

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

досье — меня приняли в ряды Ленинского комсомола. Все больше и больше стал понимать, что родился я в счастливой стране, в великое время. На моих глазах преобразилась жизнь, расцвела Родина, росли, учились люди, менялся их быт, уклад, мораль.

В 1938 году меня призвали в Красную Армию. Я уже хорошо знал, что врагам не по нраву — немецким фашистам на Западе и японским милитаристам — на Востоке. Они, как и теперь некоторые заокеанские вояки, никак не хотели смириться с тем, что советские люди строят новую, коммунистическую, жизнь.

Коммунистическая партия и Советское правительство видели опасность, которую представляла собой политика фашистских государств, учитывали сложившуюся обстановку и принимали меры по укреплению обороноспособности страны.

Помню, в армию стала поступать новая техника — танки, бронев автомобили, артиллерия. Люди приходили грамотные — от станков, с колхозных полей. Меня, как комсомольца, рабочего-литейщика, направили на Дальний Восток в инженерно-технические войска.

Я старался нести службу как положено советскому гражданину: изучал оружие, технику. Потом пришлось участвовать в сооружении важных объектов. И вот труд военных строителей был высоко оценен Советским правительством — группа воинов получила награды. Мне вручили высшую — орден Ленина.

Орден Ленина засиял на груди рядового красноармейца Антона Галина. Как же тут не наполниться сердцу гордостью и радостью!

Подошла пора увольнения из армии, да помешала война. Дел у нас, военных строителей, прибавилось. Работать и учиться стали с еще большим напряжением. В эти тяжелые для Родины дни я подал заявление в партию и, выдержав положенный стаж, стал членом КПСС. Испытывая чувство огромной гордости, положил я партийный билет в левый карман гимнастерки — к самому сердцу. Коммунистическая партия! Это она привела наш народ к Октябрю, к победе в гражданской войне, под ее руководством мы построили социализм. Сейчас она стала во главе борющегося народа, организовала, вдохновила, идейно вооружила его на разгром гитлеровских захватчиков.

Принять участие в боях с фашистами довелось и мне. В 1943 году наш батальон был направлен в действующую армию, на 1-й Украинский фронт. Первый бой принял под станцией Валуйки.

Нам, строителям, саперам, инженерам, дела хватало. Наводили мосты, строили дороги, инженерные укрепления. Большею частью под огнем противника. С боями прошли Украину, участвовали в освобождении Польши. Дошли до Берлина. Немало моих товарищей сложило голову за свободу Родины. И на мне война оставила отметины: был контужен, получил два пулевых ранения. Награды тоже не обошли — орден Красной Звезды, боевые медали — память о боях. Войну закончил в Германии в составе 1-й железнодорожной ордена Кутузова Варшавской бригады. Но вскоре батальон направили на Восток, где он принял участие в боях против японской Квантунской армии.

Как видите, моя биография военных

лет — это биография сотен тысяч моих сверстников, грудью вставших на защиту Отчизны и отстаивших ее независимость.

«В гигантском военном столкновении с империализмом и его наиболее чудовищным порождением — фашизмом, — сказано в Тезисах ЦК КПСС, — я победил социалистический общественный и государственный строй. Источниками силы Советского Союза явились социалистическая экономика, социально-политическое и идейное единство общества, советский патриотизм и дружба народов СССР, сплоченность народа вокруг партии коммунистов, беспримерный героизм и мужество советских воинов. Это была победа социалистической идеологии над человеконенавистнической идеологией империализма и фашизма».

Да, история устроила жестокую проверку прочности социалистического образа жизни, правильности избранного нами пути. Мир оценил, каким благом для Земли было 7 ноября 1917 года в Петрограде: именно тогда народилась сила, которая потом уберегла всю нашу планету от коричневой чумы.

Дорого заплатили мы за спасение цивилизации от фашизма. Свыше двадцати миллионов советских людей погибло в годы войны. Фашисты превратили в руины 70 тысяч наших городов и деревень. Страна потеряла треть национального богатства.

Конечно, этих цифр мы, фронтовики, не знали тогда, сразу после окончания войны. Но мы видели разрушенные города и села и понимали: стране нуж-

ны рабочие руки, чтобы восстановить народное хозяйство.

И вот я, находясь еще в армии, стал овладевать автомобилем. Получил права шофера, сел за руль, а сняв военную форму, опять взялся за руль автомобиля да так и не расстаюсь с ним.

...Строительство Братской ГЭС. Впервые в мире мы применили перекрытие реки со льда. Наши могучие МАЗы участвовали в этом деле, как и во всех других. Рискованно это было, зато сэкономили драгоценное время. В небывало короткий срок, за 19 часов, смирили реку.

8 сентября 1967 года в 12 часов дня Государственная комиссия подписала акт о приеме в промышленную эксплуатацию величайшей в мире гидроэлектростанции.

Нелишне сказать: ГЭС уже выработала столько электроэнергии, что почти покрыла расходы, связанные с ее строительством. Ток Братска питает огромный район Сибири: на юге идет в Иркутскую энергосистему, на севере помогает строить следующую на Ангаре — Усть-Илимскую электростанцию, на востоке доходит до Улан-Удэ, на западе — до Кузбасса. В честь 50-летия Октября завершена электрификация всех колхозов и совхозов огромной Иркутской области. И еще добавлю: хорошеет наш Братск, в нем есть все, что присуще современному советскому городу. Сейчас у нас есть филиал института, два техникума, тридцать школ, дома культуры, кинотеатры, библиотеки.

И все это — в краю, который был при



Москва... как много в этом звуке для сердца русского слилось! Слова, сказанные поэтом более века назад, приобрели для всех советских людей новый смысл. Светом Октября освещает Москва каждый день жизни нашей великой социалистической Родины.

МОЯ МОСКВА.

Фото Н. Грановского



царизме местом ссылки, тюрем, далекой и угрюмой окраиной России.

Возвращаясь к тому, с чего начал разговор. С гордостью смотрю я на гигантскую плотину, грудью перекрывшую Ангару. Пять миллионов кубометров бетона, которые легли в тело плотины, доставили мы — шоферы. Чтобы создать город и все, что в нем есть, наши автомобили перевезли 220 миллионов тонн грузов. В этом огромном труде есть и моя доля. Радостно, что здесь, в Братске, навечно останется добрый след и моих рук.

Скоро двадцать лет, как я получил удостоверение шофера, а в талоне моем, как говорится, ни одного прокола. За все время, что тружусь в Братске, не было месяца, чтобы не перевыполнил норму.

Но разве я когда-нибудь мог подумать, что мой скромный труд будет оценен так высоко? Мне присвоено звание Героя Социалистического Труда. Орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, орденом «Знак почета» наградили близких моих друзей — водителей Василика, Карцева, Геня, Войцеховского, Лексина, Волкова и других. Трудящиеся Братска избрали меня в высший орган Советской власти — депутатом Верховного Совета СССР. Являюсь членом Комиссии по строительству и промышленности стройматериалов Совета Союза. И где бы я ни был, всюду чувствую себя слугой народа, отстаиваю интересы избирателей, интересы своего социалистического государства — как и все депутаты. Ведь наш Со-

ветский парламент целиком состоит из трудовых людей — рабочих, колхозников, инженеров, ученых, государственных и общественных деятелей. Это и есть одно из конкретных выражений торжества социалистической демократии. В отличие от буржуазной демократии, в условиях которой социальные права и свобода носят для значительных масс населения формальный характер, социалистическая демократия обеспечивает трудящимся действительные социально-политические права и свободу личности, открывает широкие возможности для участия в управлении государственными, хозяйственными и общественными делами.

Наше счастье, что руководящей и направляющей силой советского общества является Коммунистическая партия Советского Союза — плоть от плоти рабочего класса, народа-труженика, народа-творца.

Встречая полувековой юбилей нашей родной Советской власти, отмечая гигантские успехи, которых достиг наш народ под руководством партии за 50 лет, мы еще и еще раз должны сказать: будем трудом умножать богатства Родины, укреплять ее экономическую и оборонную мощь. Мы отдаем себе ясный отчет в том, что, пока существует империализм, угроза захватнических войн остается. Об этом говорят агрессивная война США во Вьетнаме, подготовленная империализмом агрессия Израиля против свободолюбивых арабских народов.

Вот почему Коммунистическая партия призывает нас к высокой революционной бдительности, к овладению военными и техническими знаниями, к укреплению Вооруженных Сил. На призыв партии наш народ, советская молодежь отвечают делом. Это я вижу постоянно здесь, на Братской ГЭС.

...День за днем я вожу свой МАЗ. Из высокой его кабины видится далеко. Мотор такой мощный, что свободно тянет машину с полной нагрузкой на крутой подъем.

В гору с великой мощью идет наша дорогая Страна Советов. Я это хорошо вижу и у нас в Братске, и в Кремле, участвуя в работе Верховного Совета.

Высшей наградой для нас, строителей, явился Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Братской гидроэлектростанции имени 50-летия Великого Октября. После того, как на митинге, посвященном сдаче ГЭС, было оглашено решение ЦК партии о сооружении памятного обелиска, мне и моему товарищу — машинисту экскаватора Герою Социалистического Труда П. В. Бурмистрову было доверено снять покрывало с диабазовой глыбы на месте будущего монумента в честь строителей ГЭС. И в этот момент я еще раз подумал: непобедим народ, у которого высшей оценкой человека является труд. Путь к коммунизму открыт. Ибо, как учил Владимир Ильич Ленин, все трудящиеся это и есть Советская власть — родная, всенародная.
г. Братск



РАПОРТ
ОКТАБРЮ

1967

ГОРЬКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

Директор
И. КИСЕЛЕВ,
Герой Социалистического
Труда, лауреат
Ленинской премии

Завода нашего еще не было. Ему только предстояло вырасти на болотах и пустырях за Канавинской слободой, а вот что говорилось о нем в акте торжественной закладки:

«Строящийся Нижегородский автозавод является одной из важнейших крепостей социалистической индустрии и крупнейшим фактором усиления обороноспособности страны...» Слова эти, сказанные весной 1930 года, за душу берут: столько в них большевистского упорства, уверенности в будущем. Трудно было в то время создавать автомобильный гигант. 23-тысячный коллектив строителей трудился самоотверженно, с огромной энергией, чтобы в наикратчайшие сроки обеспечить пуск автозавода. В те дни на стройке находился Серго Орджоникидзе. Проведенное им совещание рабочих и инженеров завершило ЦК партии, что завод войдет в строй 1 ноября 1931 года, в канун 14-й годовщины Октября. И слово свое автозаводцы сдержали. А вскоре ГАЗ выполнил и свою первую программу — выпустил за месяц 25 автомобилей.

Почему я вспомнил нашу «старину»? Да потому, что она лучше всего показывает, с чего мы начинали, ясно говорит о непрерывном революционном движении вперед всего Советского государства. Ведь ныне Горьковский автомобильный — один из крупнейших автозаводов мира. Первенец первой пятилетки с момента пуска освоил 60 модификаций, произвел несколько миллионов грузовых и легковых машин.

Новой реконструкцией встречает завод и полувек юбилей Октября. Уже сейчас действует 30 комплексно-механизированных цехов и участков, 160 автоматических, механизированных и поточных линий, многие процессы на которых выполняются без участия человека.

С каждым днем пополняется парк наших ГАЗ-53А — четырехтонных грузовиков с двигателем мощностью 115 л. с., развивающих скорость до 85 км/час. На базе этой основной модели выпускаются 3,5-тонные самосвалы ГАЗ-53Б Саранским заводом, много других специальных машин. Гордостью завода является также автомобиль высокой проходимости ГАЗ-66, который дважды удостоен золотых медалей на международных выставках. Недавно с конвейера сошла миллионная «Волга».

г. Горький



В ГРОЗ

Памятная ночь

Случилось это в ноябре 1917 года. Наш автомобильный отряд прибыл с фронта в Харьков, где власть перешла в руки большевиков. С победой социалистической революции Россия вышла наконец из империалистической войны. В те дни довольно активно проходила демобилизация старой царской армии. И мы, автомобилисты, тоже, сдав технику, оружие, готовились разъехаться по домам. Войсковой комитет, председателем которого еще после Февральской революции был избран я, уже выдал солдатам проездные документы. Осталась последняя ночь — и прощай дружба-однополчане!

Но эта ночь иначе распорядилась моей судьбой и судьбой многих моих фронтовых товарищей. Произошло это так. Меня срочно вызвали в Военно-революционный комитет. Когда я прибыл, здесь уже собрались представители фабрик и заводов, а также всех частей.

— Белоказачьи полки под командованием генерала Краснова, — взволнованно сообщил нам председатель Ревкома, — подходят к Белгороду. Красногвардейцы героически сражаются с контррой, но сил маловато. Впрочем, об этом лучше расскажет товарищ Железняков. Он прибыл прямо с передовой.

Стремительно встал молодой матрос, перекрещенный пулеметными лентами, начал говорить убежденно:

— Революция в опасности! Эти слова произнес Ленин, когда посылал нас на помощь пролетариям Украины. Наш сводный отряд матросов и солдат красного Питера сейчас ведет бой с казаками Краснова... Нужна помощь, товарищи!

Ревком тут же принял решение объявить мобилизацию рабочих. Мне, шоферу, поручили сформировать автомобильный отряд.

Создав из добровольцев автомобильный отряд, мы поспешили к Белгороду на помощь красногвардейцам, сражавшимся под командованием членов Ревкома Балтийского флота Николая Ховрина и Анатолия Железнякова.

Схватки с белоказаками приняли здесь ожесточенный характер. У автомобилистов дел было по горло: мы быстро перебрасывали красногвардейцев то на один, то на другой участок боя, подвозили боеприпасы, продовольствие, вывозили раненых. Часто в кузова машин ставили пулеметы и отражали натиск конницы Краснова.

Накануне

Нередко ночью, у костра, за ужином и перекуром, когда матросы «Авроры» и солдаты, штурмовавшие Зимний, вспоминали о своем участии в Октябрьском вооруженном восстании, мы, шоферы, допытывались: были ли с ними автомобилисты и как они помогали восставшим пролетариям Питера?

— Конечно, были: и грузовики, и легковые, и броневые автомобили по приказу из Смольного участвовали в революции, — отвечали нам.

Партия Ленина, штабы Красной гвардии на местах обращали большое внимание на шоферов, ремонтников, электромехаников. И это не случайно. За годы мировой войны в стране подготовили около ста тысяч автоспециалистов различных профилей. Большая часть из них была настроена революционно.

Вот почему в Петрограде районные Советы, штабы Красной гвардии, готовясь к вооруженному восстанию, еще в начале октября 1917 года взяли на учет не только грузовые и легковые автомобили предприятий и учреждений, но и частные машины. Готовились к бою и революционно настроенные шоферы, ремонтники. Особое внимание уделялось военным автомобильным подразделениям и частям. Накануне Октябрьского вооруженного восстания туда были назначены большевистские комиссары. Среди них известны имена таких солдат-шоферов, как С. К. Беляшев, Ф. Г. Киселев, Н. И. Терешин и другие. Они развернули активную революционную работу. Во многих автомобильных подразделениях солдатские комитеты высказались за поддержку восстания.



1917

ОВОМ

В. ГОГИШ,
участник гражданской и
Великой Отечественной войны

В Смольный, в распоряжение Ленина

24 октября 1917 года в Петрограде Главный штаб Красной гвардии дал указание произвести в районах мобилизацию всего автотранспорта и реквизировать частновладельческие автомобили. Фабзавкомы тут же вывели заранее подготовленные машины предприятий. На них шоферы-красногвардейцы вывозили оружие из Петропавловской крепости, ставшей главным арсеналом боевых отрядов (здесь хранилось 100 тысяч винтовок).

В Обуховском районе на фабриках и заводах люди получали только что доставленные винтовки, гранаты, револьверы, разбивались на отряды. Шоферы увозили их в Смольный и к Зимнему.

На Выборгской стороне были реквизированы все автомобили. Водители, выполняя приказы ВРК и Совета рабочих, крестьянских и солдатских депутатов, подготовились поддержать вооруженное восстание. В Нарвском районе весь автотранспорт также находился в распоряжении штаба Красной гвардии. Путиловский завод мобилизовал свои грузовики и подвозил на них оружие и медикаменты. Красногвардейцы Васильевского острова на реквизированных машинах прибыли в Смольный.

При подготовке к штурму последнего оплота Временного правительства — Зимнего дворца — Ижорский завод направил в Петроград 17 броневиков и автомобилей с пулеметами. 6-я авторо-

та отказалась подать машины штабу округа, пытавшемуся перебросить войска для поддержки Временного правительства. Но как только пришло задание из Смольного, солдаты-шоферы немедленно стали перевозить оружие в рабочие районы, а красногвардейские отряды — к Дворцовой площади.

Днем 25 октября путиловцы прибыли в распоряжение Военно-революционного комитета на одиннадцати грузовиках с установленными на них орудиями. Вместе с броневиками автобронедивизиона их разместили вокруг Зимнего дворца.

Водители-питерцы многое сделали для оперативной переброски боевых отрядов, оружия и для надежной связи Владимира Ильича Ленина, членов ВРК со всеми районами и важнейшими пунктами восставшего Петрограда. Летучие отряды красногвардейцев на автомобилях быстро подавляли сопротивление офицеров и юнкеров, захватывая ключевые позиции.

Москва — защитникам Октября

С наступлением зимы нашему красногвардейскому отряду, которым командовали Ховрин и Железняков, пришлось вести тяжелые бои с большими силами белоказаков. Представители отряда разъехались по крупным пролетарским центрам страны для мобилизации революционных сил, оружия, продовольствия.

В конце декабря 1917 года меня с делегацией матросов послали в Москву.

Пока мы находились здесь, многое узнали, увидели. В Москве, как это подтверждают и архивные материалы, революционные события начались сразу вслед за штурмом Зимнего дворца в Петрограде. 26-го и 27-го октября ВРК мобилизовал автотранспорт. Личный состав 2-й запасной и 22-й отдельной авторот добровольно со всей техникой встал на сторону восставших. По их примеру все остальные автомобильные части московского гарнизона пошли в бой за Советскую власть. Рабочие завода АМО — предшественника теперешнего ЗИЛа — вывели на улицы 50 автомобилей.

Смелые люди — шоферы Октября — в боях за Кремль, при овладении военными складами на Крымской площади, в Басманном и Лефортовском районах, где ожесточенное сопротивление оказали юнкера Алексеевского училища, под огнем подвозили отряды вооруженных рабочих к местам боев, доставляли боеприпасы, эвакуировали раненых, оказывая таким образом московскому пролетариату активную поддержку в установлении власти Советов.

Москвичи оперативно откликнулись и на нашу просьбу. В помощь красногвардейцам, сражавшимся под Белгородом, они направили оружие, снаряжение, продовольствие, обмундирование, медикаменты. Дали также автомобили и мотоциклы. Получив помощь из Москвы и других городов, наш отряд нанес мощные удары по белоказачьим войскам генерала Краснова.

Легендарный герой гражданской войны А. Г. Железняков.



Декабрь 1917 года. Красногвардейцы у здания Московского Совета на восстановленном автомобиле ФИАТ.





**Страна
МОЯ
ЛЮБИМАЯ**

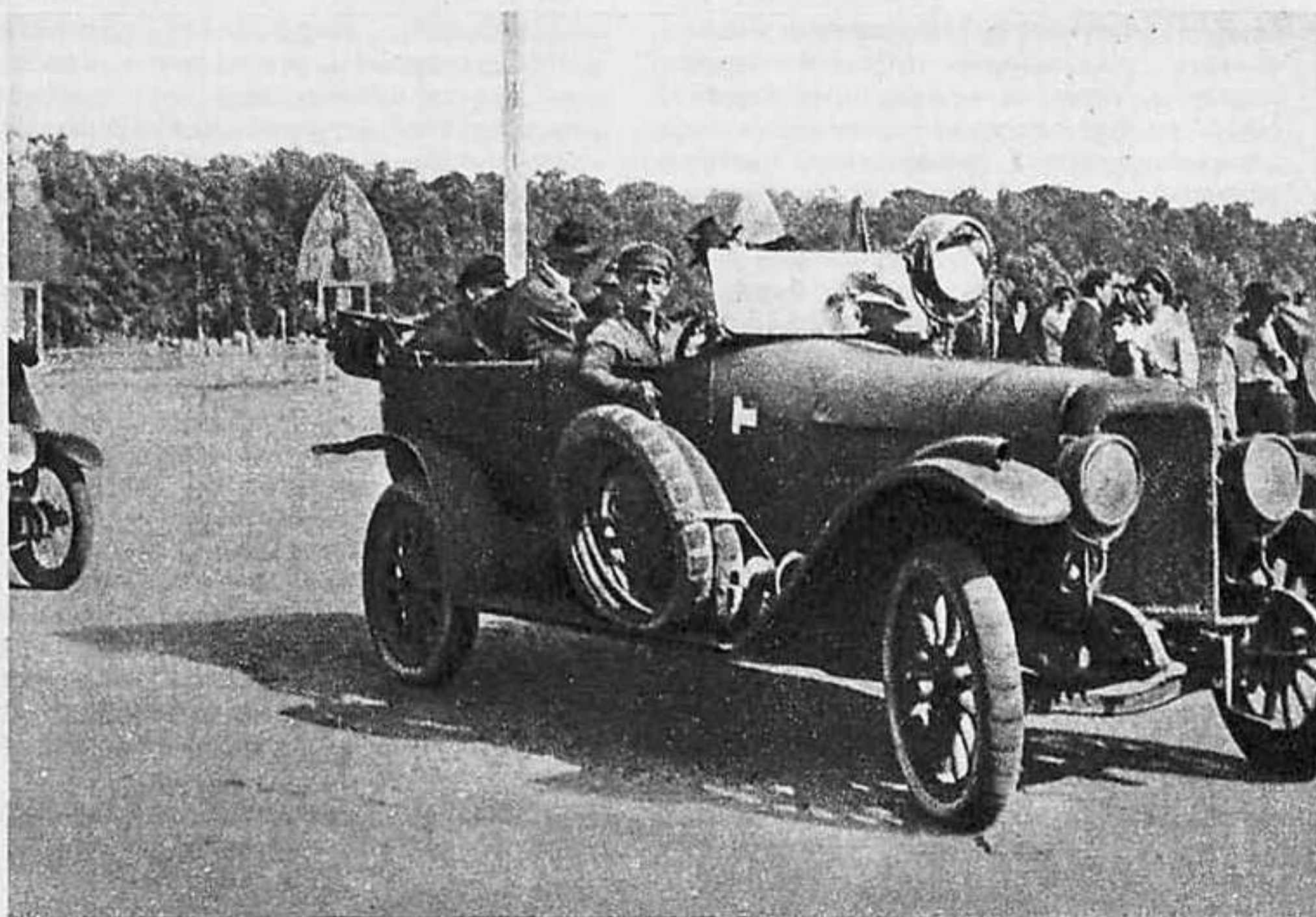
Каждый день с этого конвейера сходит очередная партия машин с прославленной маркой «ГАЗ». Отлично потрудились горьковские автомобили на трассах довоенных пятилеток. Достоинно выдержали они испытания на огненных дорогах войны. И сегодня с честью несут службу во всех пятнадцати Советских республиках.

Фото Н. Рахманова

ПЕТРОГРАД,

19 июля

1920 года



На заднем сиденье машины слева — Владимир Ильич Ленин. Рядом с ним, справа, Мария Ильинична Ульянова.

Фотография эта публикуется впервые. До нас дошел только позитив — оригинал размером 18×24 сантиметра. Ленин запечатлен в автомобиле на Марсовом поле в Петрограде 19 июля 1920 года.

Владимир Ильич приехал тогда в Петроград на один день — на открытие II конгресса Коминтерна. На первом заседании его избрали членом президиума конгресса, и он выступил с докладом о международном положении и основных задачах Коммунистического Интернационала. После заседания Ленин вместе с делегатами конгресса направился на Марсово поле и возложил венки на могилы погибших за дело революции.

Точно не известно, но можно предположить, что фотография сделана перед отъездом с Марсова поля. Ибо позже Владимир Ильич посетил дома отдыха для рабочих на Каменном острове. Прибыл он туда, очевидно, на автомобиле.

Мы не знаем и шофера, с которым В. И. Ленин ездил в тот день. Сидящий за рулем автомобиля человек не похож ни на одного из известных водителей, возивших Владимира Ильича. Кто этот шофер? Что ему запомнилось о том дне? Может быть, с помощью читателей журнала «За рулем» удастся узнать фамилию человека, которому посчастливилось возить Ильича по Петрограду 19 июля 1920 года.

А. ПЕТРОВ,
зав. секцией кинофото документов
Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС

Редакция «За рулем» обращается к ветеранам-автомобилистам, старым ленинградцам и их близким, ко всем, кто может рассказать о неизвестном пока шофере, с которым ездил Владимир Ильич, о том, при каких обстоятельствах была сделана фотография, впервые публикуемая в нашем журнале.

РАПОРТ ОКТЯБРЮ 1967

**МИНИСТЕРСТВО
АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА
И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ
УКРАИНЫ**

**Министр
И. БРАТЧЕНКО**

Юбилейный год для автотранспортников Украины начался радостными событиями: около 2700 водителей, ремонтников и дорожников были отмечены правительственными наградами, а Киевская автоколонна № 2240 удостоена ордена Трудового Красного Знамени. Звание Героя Социалистического Труда присвоено шоферу киевской автоколонны № 2238 Ф. Н. Познихиренко, шоферу Днепропетровского автобусного предприятия П. К. Лебедеву, бригадиру комплексной бригады дорожно-строительного управления треста «Юждорстрой» Е. И. Друзенку.

В честь славного Октября работники автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики обязались выполнить годовое задание досрочно, перевезти дополнительно 8 миллионов тонн грузов, построить 4200 километров дорог с твердым покрытием, добиться значительной сверхплановой прибыли. Эти обязательства выполнены успешно. Только коллектив Киевавтотранса доставил сверх задания 600 тысяч тонн грузов, а автотранспортники Винничины к празднику перевезли сверх плана 100 тысяч тонн. Таких примеров — сотни.

Хочется сказать об одной особенности праздничной вахты автотранспортников: отличительная черта предоктябрьского соревнования — высокая активность рабочих, техников, инженеров, стремление быстрее внедрить новую технику и современные методы организации труда. Скажем, в Киеве тринадцать автохозяйств эффективно используют передовую агрегатно-участковую организацию технического обслуживания. Или только по Донецкому управлению внедрение рационализаторских предложений, повышение производительности труда и снижение себестоимости перевозок позволили сэкономить около 600 тысяч рублей. По всей же республике эта экономия превысила пять миллионов рублей.

г. Киев

Всенародный праздник 50-летия великого Октября советские люди отмечают трудовыми свершениями. Один из «крестников» нынешнего, юбилейного года — цех Уфимского моторного завода, начавший серийное производство 75-сильного двигателя для «Москвича».

Мотор уже идет с конвейера, а в цехе на площади 10 тысяч квадратных метров заканчивается монтаж и наладка оборудования.

В перспективе уфимцы должны обеспечить двигателями Московский завод малолитражных автомобилей и Ижевский завод малолитражных автомобилей. В расчете на это в Уфе уже заложен новый цех.

Для автомобилистов имя Уфимского моторного теперь будет связано с новым двигателем «Москвича».

На этих страницах мы начинаем знакомство с уфимским «сердцем» «Москвича». Окончание статьи будет помещено в следующем номере журнала.

Самые разные параметры существуют для оценки автомобильных моторов. Если же выбирать в качестве синтетического какой-либо один из них, то следует остановиться на литровой мощности. Именно ее непрерывным ростом и характеризуется общее развитие двигателей.

Возьмем для сравнения «прародителя» современных «Москвичей» — модель «400». Литровая мощность его двигателя составляла 21 л. с. Тогда, двадцать лет назад, она представлялась вполне удовлетворительной. У сменившей его модели было уже 24,5 л. с.

Делались попытки довести литровую мощность двигателя «Москвича-402» до 30 л. с. Однако они оказались безуспешными из-за нижнего расположения клапанов. При увеличении степени сжатия, то есть уменьшении объема камеры сгорания, сужался проход для горючей смеси из-под клапана в цилиндр и ожидаемый прирост мощности целиком «съедался» в результате ухудшения наполнения цилиндра.

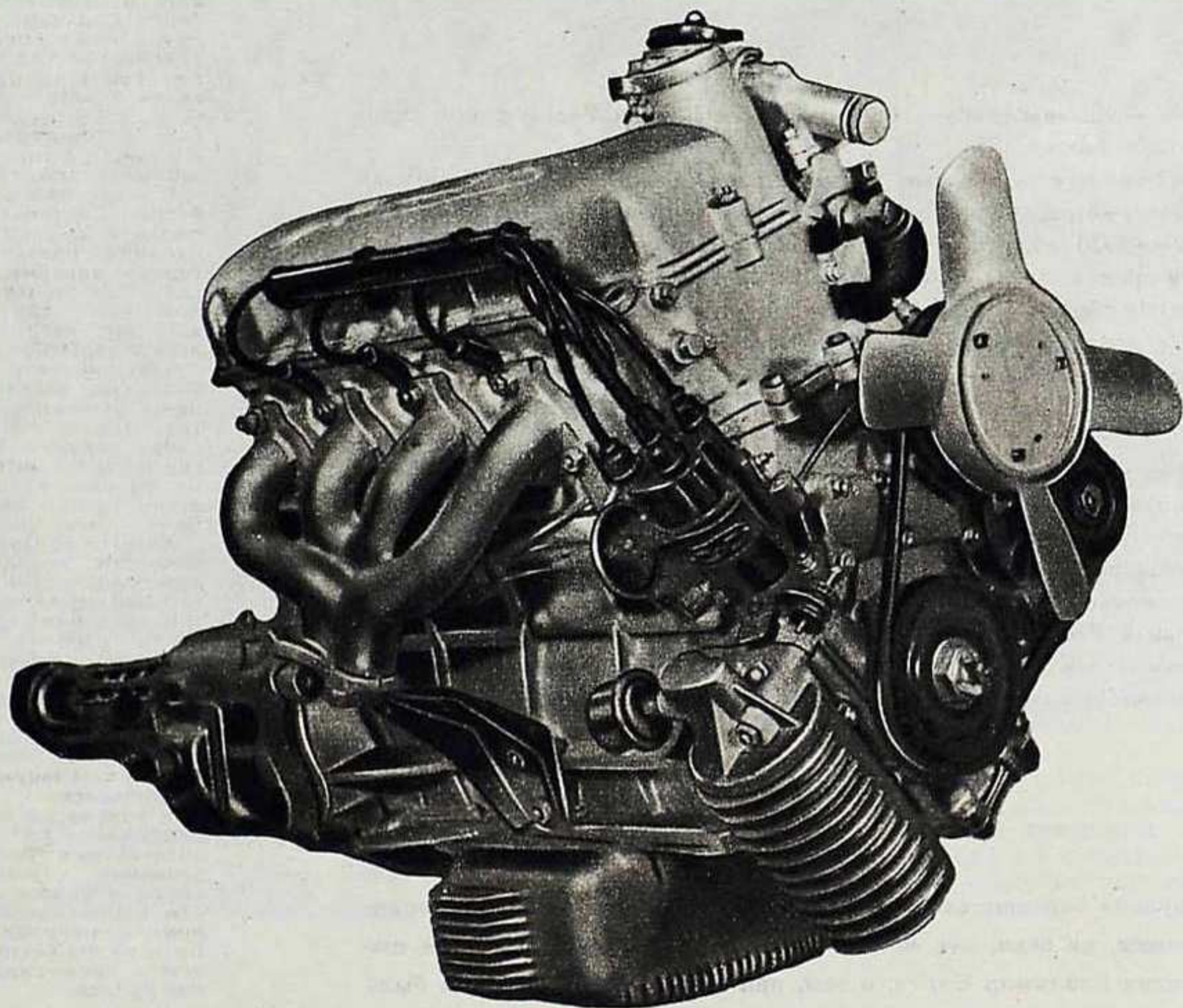
В 1958 году появился двигатель модели «407», у которого клапаны были расположены в головке блока, непосредственно над цилиндрами. Проход для смеси освободился, путь ее стал прямее, наполнение значительно улучшилось и при той же степени сжатия — 7,0 — было получено уже более 33 л. с./л. Но теперь «узким местом» стал карбюратор. Когда же на смену однокамерному карбюратору К-59 пришел двухкамерный К-126 и литровая мощность возросла до 36,8 л. с., увидел свет двигатель модели «408».

Вполне естественно, что создание нового двигателя для «Москвича» началось

с решения проблемы литровой мощности. В резерве оставались еще два параметра: степень сжатия и максимальное число оборотов.

Повышение степени сжатия с 7,0 до 8,5 дает прирост литровой мощности на 5—6 л. с. Увеличение скорости вращения коленчатого вала на режиме максимальной мощности тоже должно значительно поднять этот показатель. На двигателе модели «408» она составляет уже 4800 об/мин, однако дальнейшее ее увеличение бесперспективно. Ведь механизм газораспределения со штанговым приводом, которым оснащен этот мотор, надежно работает лишь до 5000—5200 об/мин. А затем, как правило, начинается нарушение фаз газораспределения под действием сил инерции толкателей, штанг, коромысел и клапанов. Чтобы устранить это явление, необходимо свести к минимуму вес перечисленных деталей или, что еще лучше, вообще отказаться от некоторых из них. Например, исключив толкатели и штанги, перенести кулачковый вал непосредственно к клапанам, на головку блока.

Увеличение литровой мощности всегда сопровождается более сильным нагревом клапанов и их седел. Поэтому при создании высокофорсированного двигателя надо обеспечить им хорошее охлаждение. Практика показала, что в нынешних двигателях «Москвичей», «Волг» и ряда других машин, где клапаны в головке блока цилиндров расположены в один ряд, создать нужные потоки для воды вблизи клапанных седел очень трудно: клапаны слишком близко стоят один от другого. Несравненные преимущества в этом отношении сулит расположение клапанов в два ряда



Так выглядит новый двигатель для «Москвича».

V-образно, в полусферических камерах сгорания. К тому же такие камеры сгорания (по сравнению с другими типами) обладают более высокими антидетонационными свойствами и обеспечивают наибольший коэффициент наполнения цилиндров горючей смесью.

Наконец, при увеличении литровой мощности силы давления газов и инерции деталей шатунно-поршневой группы усиливают нагрузки на коленчатый вал. Поэтому он должен быть возможно более прочным и жестким.

Вот основные соображения, которыми руководствовались конструкторы бюро двигателей Московского завода малолитражных автомобилей при создании нового «сердца» «Москвича». Новые задачи требовали новых решений.

Двигатель, о котором идет речь, построен именно на таких решениях. У него четыре расположенных в ряд цилиндра. Диаметр каждого — 82 мм, ход поршня — 70 мм, что составляет рабочий объем 1480 см³. Блок отлит из алюминиевого сплава и имеет съемные чугунные гильзы мокрого типа с уплотнением, как в двигателе «Волги». Для повышения жесткости блока плоскость разъема его с масляным картером сделана значительно ниже оси коленчатого вала. Поршень с выпуклым сферическим днищем отлит из силумина и имеет два компрессионных и одно маслосъемное кольца. Отверстие для поршневого пальца, как и у поршней двигателей моделей «407» и «408», смещено от продольной оси поршня на 1,5 мм. Благодаря этому поршень без удара, как бы постепенно перемещается в пределах зазора при изменении направления движения в верхней мертвой

точке. Шатуны — стальные штампованные, двутаврового сечения, с бронзовыми втулками для поршневого пальца. Крышки коренных и шатунных подшипников крепятся самотормозящими гайками без шплинтов. И те и другие подшипники снабжены тонкостенными вкладышами с антифрикционным слоем из свинцовистой бронзы.

Коленчатый вал — очень жесткой конструкции, стальной, кованый, установлен на пяти коренных подшипниках и имеет массивные щеки и четыре противовеса. На обоих концах вала резиновые сальники манжетного типа.

Механизм газораспределения состоит из расположенных V-образно под углом в 52 градуса клапанов, кулачкового вала, установленного посередине, между рядами клапанов, и цепного привода к нему с натяжным устройством.

Кулачковый вал — литой, чугунный, вращается в трех подшипниках (без втулок), находящихся в поперечных перегородках головки блока цилиндров, отлитой из алюминиевого сплава. Кулачки действуют непосредственно на коромысла, которые снабжены для этого специальными пятами с цилиндрической поверхностью. Противоположные концы коромысел имеют винты с контргайками для регулирования тепловых зазоров. Коромысла — чугунные, литые, установлены на двух стальных осях, проходящих по всей длине головки блока цилиндров, справа и слева от кулачкового вала. Для повышения твердости и износостойкости рабочие поверхности профилей кулачков и поверхности скользящих по ним пяти коромысел отбелены. Головка крепится к блоку цилиндров десятью шпильками с гайка-

ми. Клапанный механизм закрывается крышкой из алюминиевого сплава.

Привод к кулачковому валу осуществляется двухрядной роликовой цепью, расположенной в передней части двигателя. Цепной привод более надежен и износостоек, чем шестеренчатый, менее шумен и нечувствителен к незначительным смещениям головки относительно блока цилиндров. Натяжное устройство представляет собой зубчатый ролик, закрепленный на одном из концов двуплечего рычага, на другой конец которого давит плунжер, нагруженный спиральной пружиной. Эта пружина, нажимая через рычаг с роликом на ведомую ветвь цепи, заставляет ролик поддерживать ее в натянутом состоянии. Кроме того, для исключения вибрации ролика плунжер натяжного устройства снабжен стопорным болтом, который всегда затянут.

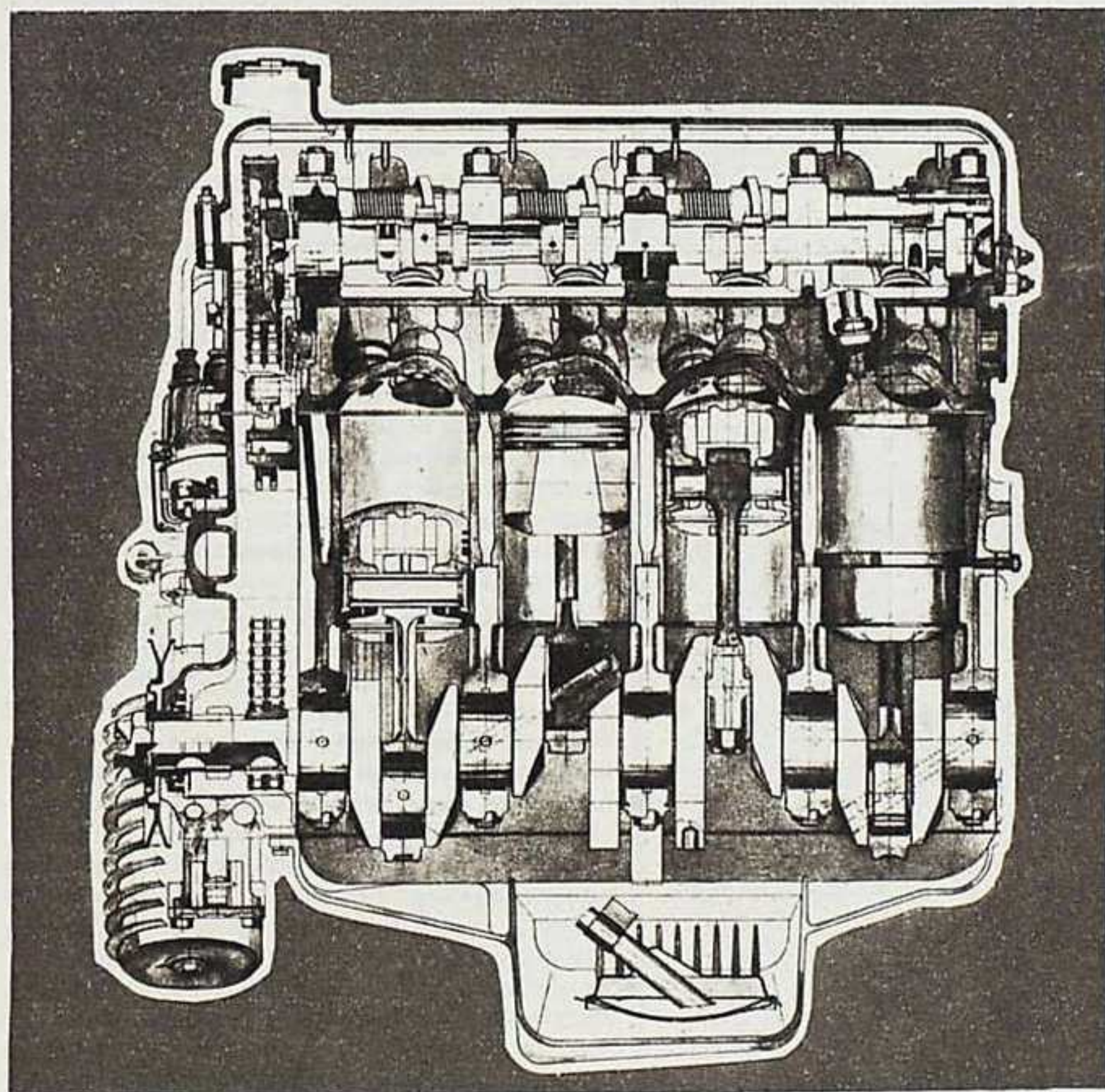
Благодаря такой конструкции достаточно отвернуть стопорный болт плунжера и повернуть на полоборота коленчатый вал, чтобы натянулась ведущая ветвь цепи, а затем остается снова затянуть стопорный болт. При этом пружина, давя на плунжер и рычаг с роликом, натянет цепь с необходимым усилием. Чтобы ведущая ветвь цепи не подвергалась колебаниям и вибрации, вдоль нее установлен специальный успокоитель из пластмассы. При демонтаже головки блока с кулачкового вала его звездочка снимается с цепью.

И. БОЙЧЕВ,
заместитель директора

моторного завода,
Н. КРАСИЛЬНИКОВ,

заместитель главного инженера

г. Уфа



1480

куб. см.

75

лошадиных сил

115

килограммов



ГОДЫ ФАКТЫ

● 1936 г., 16 МАРТА. Горьковский автозавод начал производство легковых автомобилей с цельнометаллическим кузовом — М-1. Пятиместная «эмка» с двигателем в 52 л. с., развивавшая 105 км/час, надолго стала наиболее распространенным типом советского легкового автомобиля.

● 1936 г., АПРЕЛЬ. С конвейера Московского автозавода сошел 100-тысячный автомобиль. Выпущены первые легковые машины ЗИС-101, обладавшие мотором в 110 л. с. и максимальной скоростью 120 км/час.

● 1936 г., АВГУСТ. Начался женский автопробег по маршруту Москва — Челябинск — Малые Каракумы — Ростов-на-Дону — Киев — Минск — Москва. 15 автомобилей прошли расстояние в 10 тысяч километров. Лучшие участницы были награждены орденом «Знак почта».

● 1936 г., ДЕКАБРЬ. За полярным кругом, где ездили только на оленях и собаках, открыто автомобильное сообщение. 600 километров пути из Игарки в Дудинку и обратно полутонный крытый грузовик с пассажирами и почтой прошел за шесть дней. На трассе регулярно стали работать несколько автомобилей.

● 1937 г., МАЙ. Центральный автомотоклуб построил первый советский гоночный автомобиль. Конструктор Цыпulin взял в основу спортивной машины шасси ГАЗ-А и двигатель М-1. Скорость автомобиля 130 км/час.

● 1937 г., СЕНТЯБРЬ. В Киеве состоялись состязания на личное первенство СССР по мотоспорту в честь 20-й годовщины Октября. Установлено 24 всесоюзных рекорда.

● 1937 г., ДЕКАБРЬ. Постановлением СНК СССР по всей территории Советского Союза введены единые дорожные знаки. Стандартом определена следующая их классификация: предупреждающие, запрещающие, указательные. Даны также их форма, цвет, размеры и порядок установки.

● 1937 г. В Красной Армии впервые сформированы отдельные автомобильные полки.

● 1938 г., АВГУСТ. В боях с японскими милитаристами в районе озера Хасан впервые на автомобилях осуществлен массовый подвоз войскам материальных средств и боевых грузов со складов, удаленных от района боевых действий на 250 километров. Год спустя, при отражении нападения японских самураев в районе реки Халхин-Гол военные грузы перевозились автомобилями уже на расстояние до 700 километров.

● 1939 г., 1 ЯНВАРЯ. Моссовет ввел новые правила регулирования уличного движения. Разрешенная скорость легковых машин и мотоциклов на улицах увеличена до 50 км/час, а грузовых автомобилей — до 35 км/час. В городе решено включить 1000 светофоров вместо 200, имевшихся ранее.

● 1939 г., ФЕВРАЛЬ. Учрежден и впервые разыгран переходящий приз имени В. П. Чкалова. С этого времени стало традицией проводить личный и

командный мотокросс имени выдающегося советского летчика, большого энтузиаста мотоспорта.

● 1939 г., ФЕВРАЛЬ. На Кировском заводе в Ленинграде начата постройка тяжелого однобашенного танка КВ, который вскоре был принят для серийного производства. Он имел дизельный двигатель, 75-миллиметровую броню.

● 1939 г., МАРТ. XVIII съезд партии, разрабатывая программу дальнейшей индустриализации страны, уделил большое внимание автомобилестроению. К концу третьей пятилетки производство легковых и грузовых машин должно было увеличиться вдвое, а весь парк достичь 1700 тысяч автомобилей. Выполнению этого плана помешало вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз.

● 1939 г., ДЕКАБРЬ. Принят на вооружение советский танк Т-34 с длиной ствола 76-миллиметровой пушкой и дизельным двигателем. Его конструкция до сих пор остается классической, оказывая влияние на зарубежное танкостроение. В Великую Отечественную войну танк показал несравненные боевые качества. Особенно большая заслуга в создании и совершенствовании Т-34 принадлежит главным конструкторам М. И. Кошкину и А. А. Морозову.

● 1939 г. Благодаря вниманию Коммунистической партии и Советского правительства к вопросам моторизации Красной Армии за десять лет с 1929 года количество механических лошадиных сил, приходящихся на одного бойца, увеличилось с 2,6 до 13.

● 1939 г. III сессия Верховного Совета СССР приняла Закон об образовании в союзных республиках республиканских народных комиссариатов автомобильного транспорта. В РСФСР в систему наркомата были переданы автотресты, находившиеся в ведении краевых и областных коммунальных отделов и наркомхозов автономных республик.

● 1939 г. В период войны с белофиннами впервые автомобильный транспорт стал широко использоваться для усиления перевозок. Параллельно с железной дорогой Волховстрой — Петрозаводск действовала военная автомобильная магистраль. По ней за 40 суток в январе — феврале 1940 года перевезено 14 тысяч тонн различных воинских грузов и большое число личного состава.

● 1940 г., 1 МАЯ. По Красной площади прошли первые опытные образцы советских малолитражных автомобилей КИМ-10. До начала Великой Отечественной войны Московский автозавод имени КИМ выпустил 500 таких машин.

● 1940 г., ДЕКАБРЬ. Автомобильным транспортом за год перевезено 858,6 млн. тонн грузов, то есть в 86 раз больше, чем в 1913 году.

● 1941 г. Один из секторов Научно-исследовательского института городского транспорта (НИИГТ) преобразован в самостоятельный Центральный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта — ЦНИИАТ (ныне — Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта).

Когда шофер-испытатель Дмитрий Тамбовцев повел МАЗ первым рейсом в столицу, на автомобильной карте Родины были уже Московский и Горьковский автозаводы, поверженный Берлин видел уральскую трехтонку, а в лесах новостроек первой послевоенной пятилетки вставали новые предприятия.

Минский автомобильный был среди них.

Его первые строители пришли, когда город еще дымился в руинах. Пришли прямо с парада, состоявшегося в Минске 16 июля 1944 года в честь освобождения столицы республики. Пришли, чтобы вдохнуть жизнь в разрушенные гитлеровцами ремонтные мастерские. А менее чем через месяц, 9 августа 1944 года, Советское правительство приняло решение о строительстве в Минске автосборочного завода, которому суждено было спустя некоторое время стать первенцем белорусского автомобилестроения, одним из крупнейших заводов по производству большегрузных автомобилей.

Шли и шли на строительство люди с красными партизанскими ленточками на фуражках, порой даже не успев сдать оружие. Они располагались в немногих, чудом уцелевших домах, на которых еще не везде были сняты таблички: «Осторожно, мины!» Другие разбивали палатки. И рос партизанский, теперь уже мирный лагерь.

Среди почти полутора тысяч первых рабочих и инженерно-технических работников будущего автогиганта были и нынешний директор завода, депутат Верховного Совета республики, бывший командир партизанского отряда Иван Михайлович Демин, и его боевые товарищи командир роты Николай Титов, работающий сейчас механиком прицепного цеха, начальник особого отряда, ныне шофер-испытатель экспериментального цеха Николай Рогожкин, пулеметчик Анатолий Баданин, владеющий сейчас очень мирной и очень нужной профессией заливщика.

Со всех концов страны спешили в Минск эшелоны со строительными материалами и оборудованием. Из Москвы и Горького, с Урала и Украины ехали специалисты. Москвичи и уральцы готовили в своих цехах кадры для Минского автомобильного. Приближался долгожданный день.

И вот он настал. 7 ноября 1947 года, в день 30-й годовщины Великого Октября, в колонне демонстрантов перед Домом правительства в Минске прошли первые пять самосвалов МАЗ-205, возвещая о рождении белорусского автомобилестроения.

С появлением этих пяти машин в нашу жизнь вошло неведомое ранее слово МАЗ. И вот уже 20 лет бегают по дорогам грузовики, рожденные в Минске. Без усталости работают они на многочисленных новостройках Родины, в сорока трех зарубежных странах.

Уже первая минская машина — самосвал МАЗ-205 — заслужила самую высокую оценку. Весной 1949 года за создание новых отечественных большегрузных автомобилей главному инженеру завода Б. В. Обухову, главному конструктору Г. М. Кокину и главному технологу М. Ю. Канэ была присуждена Государственная премия первой степени.

А вскоре, в начале 1950 года, из заводских ворот вышел первый отечест-



ВСТРЕЧАЕТ

ЮБИЛЕЙ

венный 25-тонный самосвал. У пятитонного МАЗ-205 появился брат-гигант МАЗ-525. Это была большая победа многотысячного коллектива автомобилестроителей.

Великие стройки Родины потребовали более мощных машин, и минчане создали их. На заводе была разработана конструкция и изготовлены первые 40-тонные самосвалы МАЗ-530. На Всемирной выставке в Брюсселе в 1958 году минский богатырь был удостоен высшей награды — «Гран-при».

Сейчас выпуск сверхмощных самосвалов передан на Белорусский автозавод в Жодино, созданный при самом активном и непосредственном участии минских автомобилестроителей. А минчане специализируются на производстве новых, отвечающих современным требованиям автомобилей семейства МАЗ-500.

Грузовик МАЗ-500 и выпускаемые на его базе самосвал МАЗ-503 и седельный тягач МАЗ-504 отличаются от прежних машин как компоновочной схемой, так и основными узлами и агрегатами. Их конструктивная особенность — расположение кабины над двигателем. Выполненный по такой схеме автомобиль удобен в эксплуатации. Находящиеся над двигателем сиденья, регулируемые по высоте, эластичная подвеска обеспечивают хорошую обзорность дороги и удобства для водителя. Предназначенный для перевозки массовых и больших грузов автомобиль хорошо приспособлен и для дальних рейсов. Машина экономична, надежна в работе. МАЗ-500 расходует на 100 километров пути на семь литров меньше топлива, чем его предшественник, развивает скорость до 75 км/час. Новый МАЗ маневреннее прежнего: длина его сократилась на 310 миллиметров, база — на 670 миллиметров, радиус поворота — на 1,1 метра.

На базе автомобиля МАЗ-500 создано уже целое семейство машин. В прошлом году с конвейера начали сходить новые лесовозы МАЗ-509П, которые, по расчетам, помогут повысить производительность труда на лесоразработках почти на 20 процентов.

Чтобы удовлетворить разносторонние потребности народного хозяйства, базовые модели автомобилей приспособлены к условиям Крайнего Севера и знойного Юга. Для северных районов страны конструкторами создан автомобиль МАЗ-512, который может работать при температуре до минус

60 градусов, для жаркого климата — МАЗ-513.

Уже в нынешнем году, выполняя социалистические обязательства, взятые к 50-летию Октября, автозаводцы значительно совершенствуют машины семейства МАЗ-500. А конструкторы смотрят дальше. Сейчас в чертежах рождаются автомобили, которые встанут на конвейер в семидесятых годах. Им пока не присвоен индекс, но основные технические данные, которых следует добиться, уже известны конструкторам. Их заботы направлены на то, чтобы повысить грузоподъемность и скорость, а также надежность и долговечность новых МАЗов.

Живя думами о завтрашнем дне, коллектив завода успешно решает и задачи сегодняшнего.

«Достичь к 50-летию Великого Октября проектной мощности по выпуску автомобилей семейства МАЗ-500» — так записано в социалистических обязательствах, взятых автозаводцами. Этот пункт обязательства выполнен намного раньше срока — еще в четвертом квартале прошлого года. Неуклонно улучшаются экономические показатели. Только за прошлый год себестоимость машины снизилась на 16 процентов, производительность труда выросла на 20 процентов.

Основа этих успехов — широкое внедрение передовой техники и прогрессивной технологии. В результате осу-

ществляемой на заводе технической реконструкции основные производственные фонды увеличились на 80 процентов. Рядом с действующим фактически вырос второй завод. Сейчас Минский автомобильный превратился в самое крупное в стране предприятие по производству дизельных грузовых автомобилей.

Минский ордена Ленина автомобильный завод встречает 50-летие Великого Октября на трудовой вахте. Ее несут и шофер-испытатель Герой Социалистического Труда Константин Павленкович за рулем своего нового МАЗа, и сталевар Дмитрий Барашкин, тоже Герой Труда, без малого вот уже двадцать лет стоящий у плавильной печи. Рядом с ветеранами, стараясь не отстать от них, трудятся и те, кто родился уже после того, как с конвейера сошли первые МАЗы.

Отцы и дети сегодня в одном строю, сообща преподносят свой подарок родной стране к юбилею.

Я. КАРПОВСКИЙ,
редактор газеты «Автозаводец»
г. Минск

В замыслах конструкторов рождаются машины завтрашнего дня. Слева направо: инженер-испытатель А. А. Кучинский, начальник бюро художественного конструирования А. М. Першин и руководитель группы инженер-конструктор А. А. Зайцев обсуждают модель нового автомобиля.

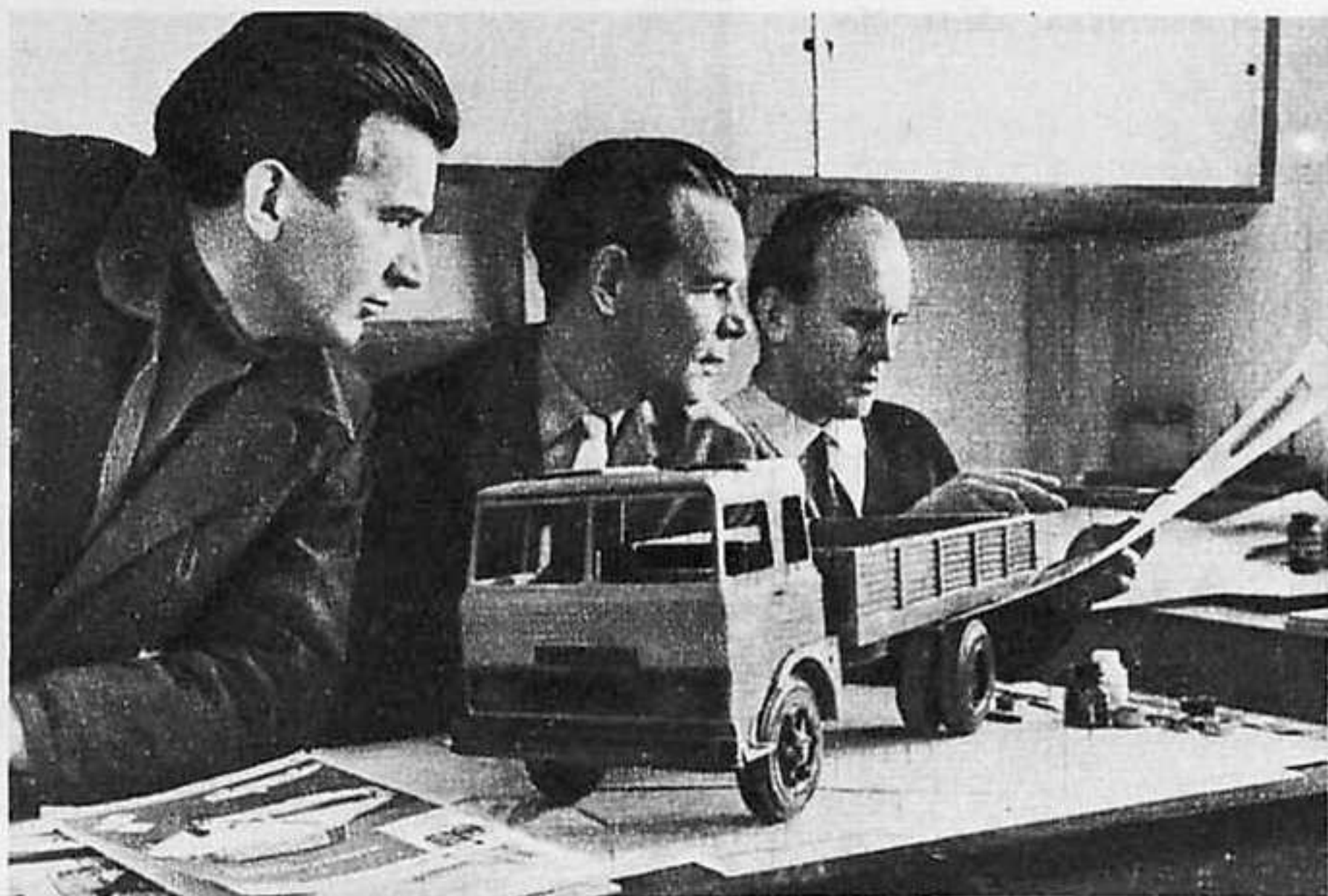


Фото С. Чирешкина



Посвященные полувековому юбилею Советской власти заочные соревнования автотуристов на призы журнала «За рулем» финишировали. На третьей странице обложки мы даем схемы некоторых маршрутов участников соревнований.

Жюри подводит итоги, определяет победителей. Призам недолго осталось ждать своих владельцев. Официальные результаты будут опубликованы в декабрьском номере журнала. А пока — слово председателю жюри соревнований Герою Советского Союза Анатолию Васильевичу Ляпидевскому.

Тема соревнований 1966—1967 годов привлекла, не побоюсь сказать, массу автотуристов. Число участников превзошло все ожидания. Только заявок подано более 750. Почти две тысячи человек, если говорить о количественной стороне дела, путешествовало по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. В соревнования, которые провел журнал «За рулем» совместно с Центральным клубом автотуристов, включилась не только молодежь — буквально люди «от семи до семидесяти» отправились в дальние края, чтобы еще лучше узнать Родину, своими глазами увидеть то, что завоевано и достигнуто нашим народом под руководством Коммунистической партии за пятьдесят героических лет.

Мне кажется, что такая несколько необычная форма заочных соревнований лучше всего отвечает и содержанию темы, и духу туристического путешествия, и задаче соревнований, как большого патриотического дела, волнующего события.

Очень много людей посетило места трудовой славы: Комсомольск-на-Амуре, ДнепроГЭС, Магнитку. Эти символы первых лет индустриализации привлекают к себе так же, как и города, связанные с воинской славой. Интерес этот является выражением огромного патриотического подъема наших современников — участников великих событий, строителей коммунизма. Надо отметить, что подавляющее большинство автомобилистов и мотоциклистов использует для путешествий свой отпуск. На «Волгах», «Москвичах», «Победах» отправлялись в путь участники соревнований. Испытанные ИЖИ и «Явы», солидные «Уралы», а порой и только что обкатанные «Восходы» взяли они на вооружение. Разве смогли бы люди за два десятка дней столько увидеть, узнать и сделать, не будь у них всей этой техники!

Многие участники соревнований сообщили нам, что поход «Дорогами подвигов и славы» был первым в их жизни дальним путешествием.

В этом пробуждении горячего интереса к живой истории нашей Родины, в таком конкретном проявлении патриотизма сыграли свою роль и наши заочные соревнования. Люди по-

няли, что можно не просто ездить — за загаром, по грибы или к приятелю в другой город, но гораздо интереснее именно путешествовать по родной стране, открывать для себя что-то новое, бывшее до того лишь строкой из газеты, кадром из фильма и ставшее после поездки фактом биографии.

Я перелистываю страницы отчетов, которыми завалена комната, где помещается жюри соревнований. Достаточно открыть любой из них, вчитаться в страницу-другую, и вы сможете увидеть, каков он, настоящий патриотизм наших людей. Его присутствие в сердцах настолько естественно, что сами они не замечают этого.

Фотографии, вырезки из газет, отпечатанные на машинке, выведенные каллиграфическим почерком строчки... Они рассказывают, как двое мотоциклистов из Владивостока прошли всю нашу страну от восточной границы до западной. Они знакомят с интереснейшим путешествием челябинских туристов, которые поставили своей задачей объехать все тракторные заводы страны.

А представьте себе впечатления тех, кто побывал в Средней Азии, всего полвека назад находившейся на положении колониальной окраины. Представьте себе современных молодых людей, скажем, из Днепропетровска (они совершили путешествие по этому маршруту и прислали очень интересный отчет), которые знали о прошлом этих мест из книг да популярного фильма «Насреддин в Бухаре». Какое огромное впечатление произвели на них и железная дорога в пустыне, и светлые города на месте кишлаков, газопровод и нефтяные вышки, хлопковые плантации и девушки без паранджи. Но ребята, восхищаясь и удивляясь, воспринимают все-таки как естественное, как должное заводы, фабрики, колхозы. Они сами — творцы и строители, они знают, что недаром самоотверженно работают их сверстники в Душанбе и Ташкенте и на полях Ферганской долины, что их трудом и делается история страны...

Вообще мне очень нравится эта тяга познакомиться с самыми разными уголками страны, в том числе районами, ко-

ДВА ПАРАДА.

Снимки Г. Зельма с юбилейной фотовыставки «Моя Москва»



ДОРОГАМИ ПОДВИГОВ И СЛАВЫ

торые стали развиваться лишь с установлением Советской власти.

Существует мнение, что удобнее всего путешествовать семьей; иные отправились странствовать в одиночку. Однако большинство — и это знаменательно — предпочли коллективный, групповой поход. Шли командами, порой целыми колоннами в 20 и более машин. Есть у нас одна команда даже в 100 человек. Это понятно, что для сколько-нибудь дальних и сложных пробегов люди предпочитают собираться вместе. Общение с друзьями дает каждому очень много. Об этом говорят почти все отчеты участников соревнований. Судите сами. Есть ли радость более чистая, чем ощущение дружбы в пути, когда все за одного и один — за всех. И умение преодолевать свои недостатки во имя чувства товарищества. Все это дает групповой поход.

С чувством огромной благодарности пишут туристы в своих отчетах о людях, встреченных ими в городах и селах, об их гостеприимстве, любознательности, отзывчивости. И порой случалось такое, что вслед за проезжим туристом отправлялись в походы и жители того города или поселка, через который лежал его путь.

Там, где вчера проехала группа бывалых и опытных, завтра потянутся команды молодежи. Так, группа из Челябинского клуба автотуристов в 1966 году проложила маршрут по Южному Уралу и Башкирии — где воевал герой гражданской войны В. К. Блюхер. И вот уже проторенной дорогой летом 1967 года туда отправились другие группы мототуристов Челябинска и области.

Порой по крупицам собирали материал участники соревнований — для местных музеев, школ, по заданию общественных организаций; а часть его представляет интерес и для Музея Вооруженных Сил, и для Советского комитета ветеранов войны.

Но нередко случается, что и сам путешественник является живой историей, непосредственным участником событий, и тогда особенно волнующим бывает его приезд в места, где он

воевал или строил, организовывал колхоз или учил детей.

Вот один такой случай. Однажды в местной газете г. Лиды в Белоруссии появилась заметка о том, как в годы войны, рискуя жизнью, женщины спасали бежавших из плена советских солдат и офицеров, помогали партизанам. Сам по себе факт этот, особенно для тех партизанских мест, обычен. Но были названы новые фамилии, люди узнали еще про нескольких своих современниц, про их мужество и стойкость перед лицом врага. А летом того же года автор заметки челябинский мототурист Я. Менакер посетил места, где он скрывался, бежав из плена, где ему довелось партизанить и воевать. Участник событий тех лет, он о многом рассказал молодежи, вместе с комсомольцами и работниками местного музея нашел много нового по истории партизанского движения.

Вот так, в походах, путешествиях духовно мужают, взрослеют наши туристы, растет их гражданское самосознание, патриотизм, гордость за успехи родной страны. И у меня, и у других членов жюри возникает даже хорошая зависть к тем, кто столько успел узнать, увидеть, осмыслить увиденное с чувством подлинного хозяина страны.

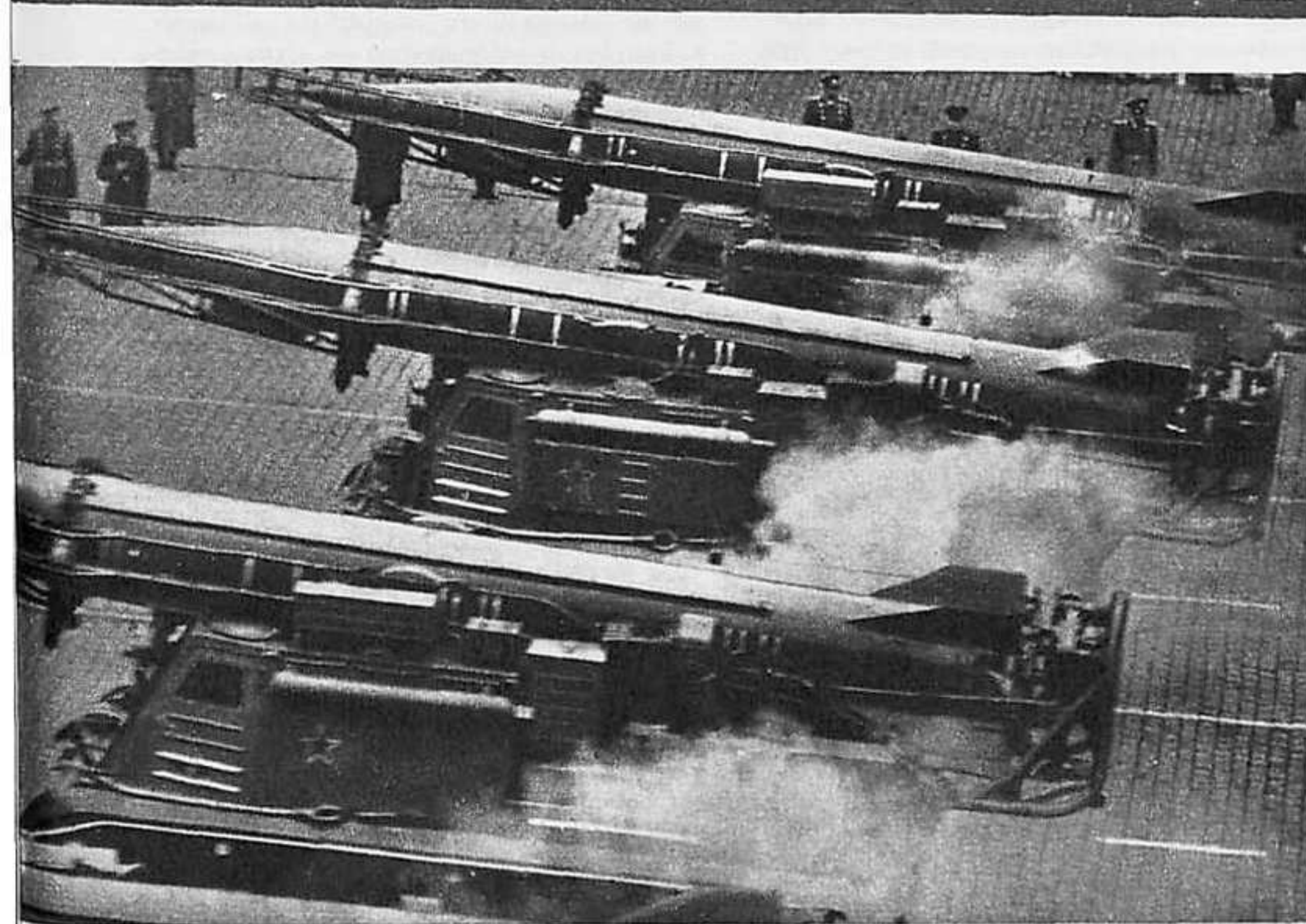
Да, немало проехали участники соревнований, но я скажу, что главный итог, конечно же, не в количестве пройденных километров.

Рост числа автотуристов в разных городах и областях, расширение их кругозора, интересов, безграничная любовь к Родине — вот главный итог и главное достижение заочных соревнований «Дорогами подвигов и славы», финишировавших в юбилейный год, год пятидесятилетия страны Советов.

Мы прощаемся с его участниками, но — надеемся — не надолго. Придет лето, опять будут интересные походы, встречи на туристских маршрутах и соревнования.

До новых встреч, друзья!

А. ЛЯПИДЕВСКИЙ,
Герой Советского Союза,
председатель жюри соревнований



Все мы с глубоким уважением вспоминаем знаменитую тачанку, ставшую символом побед молодой Красной Армии на фронтах гражданской войны. В Великую Отечественную Советская Армия вступила оснащенная новой боевой техникой. Двадцать два года прошло с того дня, когда взвилось знамя нашей победы над фашизмом. А какую мощь набрали Вооруженные Силы СССР за послевоенные годы! Верным щитом Родины называют их советские люди.



ПОД ЗНАМЕНОМ ДРУЖБЫ

Город Ленина... Колыбель революции. Здесь в канун 50-летия Великого Октября состоялся слет победителей Всесоюзного похода молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Их видели у стен Брестской крепости, на стройках Сибири, у подножья Волочаевской сопки, на дорогах Украины и Прибалтики.

В нынешнем, юбилейном году во Всесоюзном походе приняли участие 20 миллионов человек. Среди них — сотни тысяч членов ДОСААФ, автомобилистов, мотоциклистов. Поход превратился в массовое патриотическое движение советской молодежи.

И вот — победители похода в Ленинграде. Сюда же на международную встречу юношества прибыли посланцы 120 стран мира.

Осенью ряды молодых, колыхались знамя крейсера «Аврора» и знамя Победы, водруженное над рейхстагом в 1945-м. Среди множества славных стягов реяло здесь алое полотнище «Знамя Октября». На высоком древке пронесли Государственный флаг Союза Советских Социалистических Республик участники мотоциклетного похода по семи братским странам — Польше, Германской Демократической Республике, Чехословакии, Венгрии, Югославии, Болгарии, Румынии.

Вот что рассказал нашему корреспонденту командор мотопохода «Знамя Октября» Александр Федотов.

Спидометры наших мотоциклов отсчитали 9000 километров пройденного пути. Колонна из пятидесяти машин подкатила к Гавани Васильевского острова в Ленинграде. Тысячи юношей и девушек встречают нас здесь, у штаба слета Всесоюзного похода.

Так замкнулась трасса мотоциклетного пробега. Он стартовал на Красной площади, у мавзолея Владимира Ильича Ленина. Знамя Октября и знамена всех Советских республик, установленные на мотоциклах, мы пронесли от Москвы через Варшаву, Берлин, Прагу, Будапешт, Белград, Софию, Бухарест — в Ленинград, на Дворцовую площадь, где в

1917-м взятием Зимнего дворца начался первый день Советского государства.

Множество ярчайших впечатлений останется навсегда в памяти участников мотопохода. И самое незабываемое — братство, сердечная теплота, которыми встречали нас люди стран социализма. Ведь им, как и нам, дорог Ленин, дорог Великий Октябрь. Священными стали для них могилы советских солдат, что полегли, освобождая их землю. На митингах, в беседах с молодежью на пути следования мы всюду глубоко ощущали величие подвига наших отцов, окрепшее братство народов, чувство интернационализма. И как символ дружбы — постоянно рядом со знаменем СССР во главе нашей колонны развевался флаг того государства, по земле которого мы проезжали.

Польша... Первое, что я увидел здесь сразу, при переезде границы — огромные цифры «50», вытканые зеленью и цветами. И потом, на всех дорогах братской страны, по которым шли мотоциклы, это праздничное число украшало здания, выделялось на плакатах, перекинутых поперек улиц, было выложено на обочинах шоссе.

— Наш Октябрь! — сказал мне пожилой поляк, сталевар металлургического комбината имени В. И. Ленина в Новой Гуте, где мы познакомились с производством. И в этом коротком слове «наш» было выражено многое: свободный труд, дружба, вера в светлое будущее, которое наши народы строят вместе.

Особенно впечатляющей была встреча с польской молодежью в Освенциме, бывшем лагере смерти, где гитлеровские варвары уничтожили четыре миллиона человек. Наши мотоциклисты поклялись памятью отцов, сединами матерей не прощать злодеяний фашизма и защищать

Дороги, дороги... Девять тысяч километров прошли по ним советские мотоциклисты под девизом «Знамя Октября».

Выстроился почетный караул польских воинов. Под звуки оркестра участники мотопробега несут венки к памятнику советским воинам — освободителям Варшавы.

Фото В. Арсеньева



Родину до последнего вздоха. И вместе с нами сотни поляков вокруг повторяли: — Клянемся!

День прощания с польскими друзьями вылился в большой праздник. Наша колонна подъехала к Одеру в сопровождении почетного эскорта из двухсот мотоциклистов ЛОС — оборонного Общества Польши. На берегу — огромное стечение народа с польскими и советскими флагами. Нам машут руками, забрасывают букетами живых цветов.

Подъезжаем к Мосту Дружбы — так он назван в честь братских отношений народов Польской Народной Республики и ГДР. Середина моста украшена гирляндами цветов, флагами ГДР и Советского Союза, лозунгами на немецком и русском языках, посвященными 50-летию Октябрьской революции.

Раздаются залпы артиллерийского салюта. К нам обращается член Политбюро ЦК Социалистической единой партии Германии товарищ Эрих Мюкенбергер. И пока мы проезжаем Мост Дружбы, горячие приветствия с обоих берегов Одера — на польском и немецком языках — сопровождают нас.

Снова начинаются митинги, встречи, беседы, теперь уже на немецкой земле. Берлин. Бранденбургские ворота. Трептов-парк. Вот он, монумент воину-освободителю с мечом в руке над раздавленной фашистской свастикой... Когда мы возлагали огромный венок в память героев войны, я видел лица наших мотоциклистов, строгие и гордые. Да, и мы, как отцы наши, не пожалеем сил и самой жизни, чтобы дать отпор любому врагу, если посмеет он нарушить мир, посягнуть на священную Родину Октября.

Свои чувства большой симпатии к нашей стране, советскому народу выразил председатель Народной палаты ГДР, руководитель Общества германо-советской дружбы профессор Иоганнес Дикман на большом приеме, устроенном в честь участников пробега. Братское единство между нашими народами, сказал он, — надежный оплот мира.

Такие же идущие от сердца слова о единстве между народами социалистических стран мы слышали в Чехословакии, куда лежал наш путь из ГДР. Мотоциклы прошли той же дорогой, что двигались на помощь восставшей Праге советские танки весной победного 1945-го. В колонне нашей шли «Явы», и можете представить, с какой радостью встретили нас на заводе «Ява» те, кто своими руками делает эти замечательные машины, — рабочие, инженеры, техники! Особенно внимательно осмотрели мотоцикл, на котором эстонец Калев Касеоя прошел уже 120 тысяч километров, побывав в Братске, на Памире, в Каракумах.

Нет никакой возможности даже просто упомянуть о бесконечных знаках внимания и любви, которые оказывали нам тысячи и тысячи братьев — венгров, югославов, болгар, румын.

В Югославии, на горе Венац, у величественного памятника героям войны с гитлеровцами, крепко пожимая мне руку, генерал Марко Пэритин, один из вождей тогдашних партизан, сказал по-русски:

— Головы положили отцы ваши, солдаты Советской России, здесь, на нашей югославской земле. — Он показал на горные вершины в синей дымке, покрытые лесом, на долину, где белели селения и лентой извивалась река. — Пока

есть все это, вечно будет жить дружба наша!

А разве забудешь встречу с товарищами из Оборонно-спортивного союза Венгрии в городе Дьере? Радушно, хлеб-солью встречали нас венгерские мотоциклисты. Хозяев и гостей связывала патриотическая деятельность молодежи, характерная для ДОСААФ и венгерского оборонно-спортивного общества.

В Болгарии произошел такой случай. В Дунайской долине, на дороге среди виноградников, полей кукурузы и пшеницы, мы вдруг увидели, что наперерез нашей колонне бегут люди. Это крестьяне, узнав советских мотоциклистов, захотели поговорить с нами, позвать нам руки.

— Добро! Добро! Русски братушки! — доносилось со всех сторон. Каждый мотоцикл окружило плотное кольцо людей. Угощали персиками, сыром, родниковой водой — от всей души. И преподнесли по народному обычаю подарок, предназначенный самым дорогим гостям, — сноп золотой, только что сжатой пшеницы...

Находясь в ГДР, участники пробега побывали у советских воинов. Нам показали боевую технику, полигоны, учебные классы. Пригласили на наблюдательный пункт полигона, когда танковые экипажи вели стрельбу по движущимся мишеням. Каждый снаряд — в цель, без промаха!

Трогательной была встреча с военными автомобилистами.

Своими глазами увидели наши спортсмены, как бдительно берегут мир, четко несут свою службу советские солдаты на земле дружественной Германской Демократической Республики.

Конечно, пройти девять тысяч километров за рулем мотоцикла в жару, дождь, туман, по незнакомым дорогам, часто в горах — нелегко. Но все восемьдесят участников похода достойно справились с трудностями. Команда из представителей всех союзных республик получила отличную спортивную тренировку. Успешно выдержали испытания и наши мотоциклы.

Нам очень пригодился опыт командира колонны бывалого мотоциклиста Владимира Ратнера. Общее уважение завоевал замечательный товарищ, всегда готовый помочь каждому — москвич Евгений Осипов, единогласно избранный парторгом похода. На коляске его мотоцикла и был укреплен флаг нашей Родины. Замыкающим шел Калев Касеоя. Пример выносливости, умелого вождения показывали член ЦК комсомола Таджикистана Матвей Кифер, эстонская девушка архитектор Айно Меель и многие другие.

Мотопход «Знамя Октября», посвященный 50-летию Советской власти, стал символом неразрывной дружбы народов стран социализма. Идея дальних мотоциклетных пробегов подхвачена в ГДР — Союз свободной немецкой молодежи собирается в следующем году в честь 50-летия Ленинского комсомола направить к нам колонну мотоспортсменов. Польские друзья высказали мысль о большой звездной интернациональной мотоэстафете в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Славное Знамя Октября, пронесенное по дорогам солдатского подвига и дружбы народов, сдано на вечное хранение в ЦК ВЛКСМ. Но участники пробега готовятся вновь сесть за руль и отправиться в новые походы по дорогам Родины и братских стран.

РАПОРТ
ОКТАБРЮ

1967

ДОСААФ УЗБЕКИСТАНА

Председатель
республиканского
комитета
В. СОХАЦКИЙ

До установления Советской власти в узбекских кишлаках об автомобиле или тракторе никто ничего не знал и не ведал. А сейчас в нашей республике нет ни одного колхоза, который не располагал бы своим солидным автомобильным парком. Личные мотоциклы и автомобили увидишь во многих дворах.

Ежегодно учебные организации ДОСААФ республики готовят десятки тысяч шоферов, трактористов, водителей хлопкоуборочных машин и других технических специалистов. Достаточно сказать, что каждый второй водитель автомобиля и хлопкоуборочной машины — выпускник автомотоклуба или курсов оборонного Общества.

За успешную подготовку технических кадров и умелое военно-патриотическое воспитание молодежи в юбилейном году Верховный Совет Узбекской ССР, ЦК ДОСААФ, республиканский комитет Общества отметили переходящими Красными Знаменами и иными наградами Андижанский, Ферганский, Самаркандский и другие автомотоклубы.

Конечно, обучать кадры массовым техническим профессиям, готовить молодежь к службе в Советских Вооруженных Силах было бы немыслимо без расширения и укрепления учебно-материальной базы. Недавно у нас построены учебные здания Наманганского, Ургенчского, Каттакурганского, Самаркандского, Кокандского и других автомотоклубов, гаражи, мастерские. В нынешнем, праздничном году вводится в эксплуатацию учебный трехэтажный корпус Бухарского автомотоклуба.

Значительными успехами встречают юбилей Советской власти наши автотомспортсмены, моделисты. Многие тысячи из них стартовали в соревнованиях IV Спартакиады народов СССР. Столица Узбекистана в этом году принимала финлистов Спартакиады по автомобильному двоеборью — представителей всех республик Советского Союза, городов Москвы и Ленинграда.

Крепить оборонное могущество Родины, готовить молодежь к службе в армии, нести военно-технические знания в массы населения — в этом видят свою священную обязанность организации военно-патриотического Общества в Узбекистане.

г. Ташкент.

50 ГЕРОИЧЕСКИХ ЛЕТ

БОЛЬШИЕ СВЕРШЕНИЯ

Седьмого ноября 1924 года из ворот Московского завода АМО вышли десять грузовиков, окрашенных в красный цвет — цвет нашего знамени. Тогда, в день празднования годовщины Великого Октября, они возглавили колонны демонстрантов на Красной площади. Это были первенцы советского автомобилестроения.

Сегодня с конвейеров наших заводов непрерывным потоком идут машины. Их очень много, самых разных грузовиков, самосвалов, тягачей, автобусов. Автомобиль стал спутником нашей жизни, тружеником, воином — помощником. Вы встретите его в горных карьерах, на сооружении электростанций, на строительстве новых городов, на колхозных и совхозных полях. Автомобильный транспорт многочисленными нитями связал города и села, заводы, стройки.

Автомобилю отводится почетное место в наших Вооруженных Силах. Могучие автотягачи и вездеходы в любое время доставят к месту назначения ракетные установки, артиллерию, перебросят людей, боеприпасы, военные грузы.

Все больше и больше входят в быт советских людей легковые автомобили и мотоциклы.

О том, какой поистине огромный путь проделало наше автомобилестроение, наш автомобильный транспорт, рассказывают материалы, которые публикуются на этой вкладке.

Здесь цифры роста (1-я страница), схема размещения основных предприятий (2—3-я страницы), «геральдика» советских машин (4-я страница). Все это вместе взятое дает представление о тех больших свершениях, которые произошли за пятьдесят лет Советской власти в области автомобилизации нашей страны.

ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ /ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО/



ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОБУСОВ



ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ /МЛН. ТОНН/



ГРУЗООБОРОТ /МЛРД. ТОННО- КИЛОМЕТРОВ/



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ /МЛН. ЧЕЛОВЕК/



ПАССАЖИРООБОРОТ /МЛРД. ПАССАЖИРО- КИЛОМЕТРОВ/





РИГА

ЛЕНИНГРАД

МИНСК

ЖОДИНО

МОГИЛЕВ

ЛУЦК

ЛЬВОВ

СЕРПУХОВ

МОСКВА

ЯРОСЛАВЛЬ

ЗАБОЛЖЬЕ

КОВРОВ

КИРОВ

БРЯНСК

ТУЛА

ГОРЬКИЙ

ПАВЛОВО

ВОЛЖСК

КМБВ

МИЧУРИНСК

ВЯТСКИЕ ПОЛЯНЫ

ИЖЕВСК

ОДЕССА

ВОРОНЕЖ

САРАНСК

СВЕРДЛОВСК

КРЕМЕНЧУГ

УЛЬЯНОВСК

ЧЕЛБИ

ДНЕПРОПЕТРОВСК

ТОЛЬЯТТИ

МИАСС

ЗАПОРОЖЬЕ

КУЙБИШЕВ

МЕЛИТОПОЛЬ

ОРДЖОНИКИДЗЕ

КУТАИСИ

ЕРЕВАН

БАКУ

Москва и Горький, Минск и Кутаиси, Киев и Рига, Баку и Ереван — десятки городов нашего многонационального Советского государства заняты ныне производством грузовых и легковых автомобилей, автобусов, мотоциклов, моторов, изготовлением шин, различных агрегатов для автомобилей и мотоциклов. На этих страницах вкладки мы знакомим читателей с размещением основных предприятий этой отрасли нашей индустрии.

50
ГЕРОИЧЕСКИХ
ЛЕТ

**ЗАВОДЫ
ГРУЗОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ**

Московский трижды орденосный автомобильный завод имени И. А. Лихачева, Горьковский трижды орденосный автомобильный завод, Минский орден Ленина автомобильный завод, Белорусский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод (г. Жодино), Кременчугский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод, Уральский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод (г. Миасс), Кутаисский автомобильный завод имени Г. К. Орджоникидзе, Могилевский автомобильный завод имени С. М. Кирова, завод автосамосвалов (г. Саранск), Фрунзенский автосборочный завод, Челябинский машиностроительный завод автотракторных прицепов, Одесский автосборочный завод, Брянский автомобильный завод, Луцкий машиностроительный завод, Ирбитский завод автоприцепов.

**ЗАВОДЫ ЛЕГКОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ
И АВТОБУСОВ**

Московский трижды орденосный автомобильный завод имени И. А. Лихачева, Горьковский трижды орденосный автомобильный завод, Московский ордена Трудового Красного Знамени завод малолитражных автомобилей, Запорожский автомобильный завод «Коммунар», Ульяновский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод, Львовский автобусный завод, Ликийский автобусный завод, Павловский автобусный завод имени А. А. Жданова, Курганский автобусный завод, Рижский опытный автобусный завод РАФ, строящийся Волжский автомобильный завод (г. Тольятти Куйбышевской области).

**МОТОРНЫЕ
ЗАВОДЫ**

Ярославский ордена Ленина моторный завод, Заволжский моторный завод, Мелитопольский моторный завод.

**ЗАВОДЫ,
ВЫПУСКАЮЩИЕ
МОТОЦИКЛЫ
И МОТОРОЛЛЕРЫ**

Ирбитский мотоциклетный завод, Киевский мотоциклетный завод, Серпуховский мотозавод, Трижды орденосный Ижевский машиностроительный завод, Ордена Ленина и Трудового Красного Знамени завод имени Дегтярева (г. Ковров), Тульский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод, Ордена Ленина машиностроительный завод (г. Вятские Поляны Кировской области), Минский мотоциклетный и велосипедный завод, Рижский мотозавод «Саркана Звайгзне», Львовский завод мотовелосипедов.










**ЗАВОДЫ
ПО ПРОИЗВОДСТВУ
АВТОМОБИЛЬНОГО
ОБОРУДОВАНИЯ**

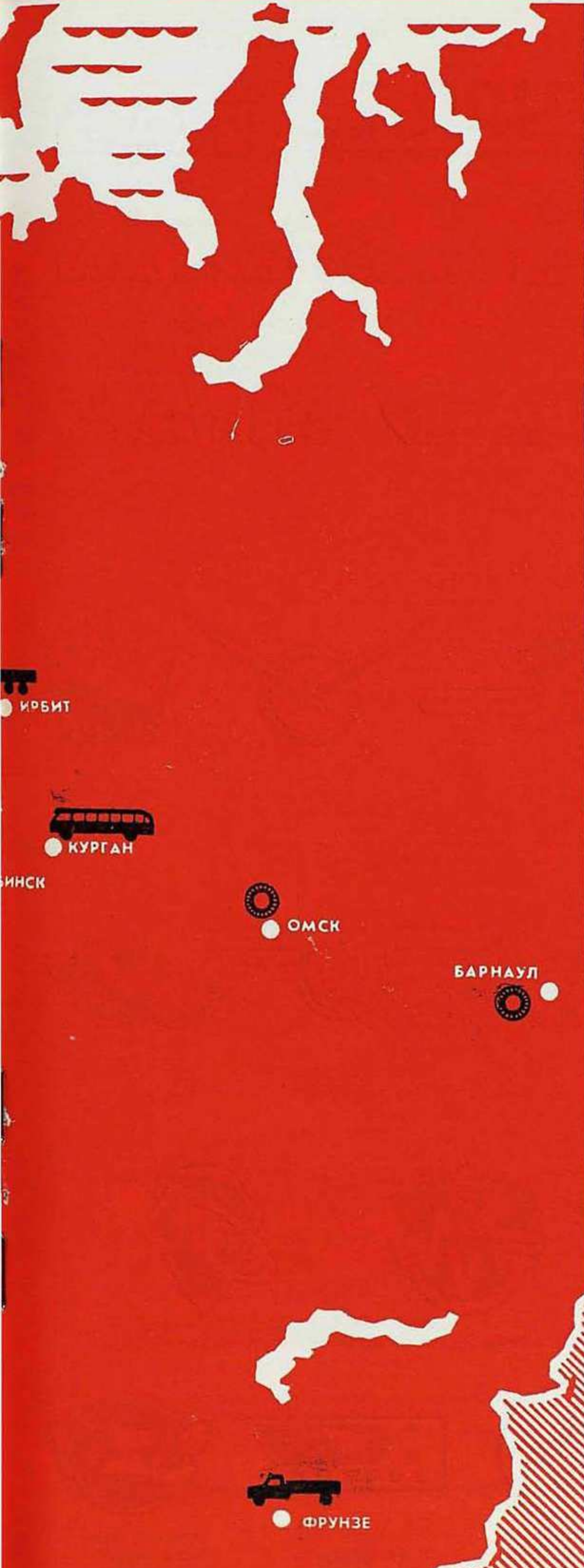
Московский карбюраторный завод (филиал ЗИЛа), Ленинградский карбюраторный завод имени В. В. Куйбышева, Московский завод автотракторного электрооборудования (АТЭ-2), Куйбышевский завод автотракторного электрооборудования, Орджоникидзевский завод автотракторного электрооборудования, Мичуринский завод поршневых колец, Рижский завод «Автоэлектроприбор».

**ШИННЫЕ
ЗАВОДЫ**

Бакинский шинный завод, Барнаульский шинный комбинат, Волжский шинный завод, Ордена Ленина Воронежский шинный завод, Днепропетровский шинный завод, Ереванский шинный завод, Ордена Трудового Красного Знамени Кировский шинный завод, Ленинградский шинный завод, Московский шинный завод, Омский шинный завод, Свердловский шинный завод, Ордена Ленина Ярославский шинный завод, Красноярский шинный завод.

Условные обозначения

-  заводы легковых автомобилей
-  строящийся завод
-  заводы грузовых автомобилей
-  автобусные заводы
-  заводы по производству автоприцепов
-  заводы, выпускающие мотоциклы и мотороллеры
-  заводы по производству автомобильного оборудования
-  моторные заводы
-  шинные заводы



РАССКАЗЫВАЮТ ЭМБЛЕМЫ

Постойте минуту-другую на улице города или на шоссе. Перед вами сплошным потоком идут грузовые и легковые автомобили, мотоциклы и мотороллеры. И на каждом — эмблема родного завода.

По-разному выглядят марки советских машин. На грузовых автомобилях они строгие, солидные. Даже на расстоянии прочтешь: ЗИЛ, БЕЛАЗ, ГАЗ — названия, настолько привычные и у нас и далеко за пределами страны, что даже не вдумываешься в их происхождение. По выпуску грузовиков Советский Союз давно вышел на одно из первых мест в мире, а средняя грузоподъемность наших машин выше, чем где-либо.

Другие эмблемы напоминают о тех городах, где строят автомобили.

Хорошо знакомый всем «Москвич». Зубцы кремлевской стены, Спасская башня. Можно не читать по-русски и тем не менее сразу понять, что родина этого автомобиля — столица Советской страны.

Острокрылая чайка на машинах семейства Ульяновского завода напоминает о городе на Волге, где прошли юные годы великого Ленина.

А вот эмблемы-символы. Стремительный олень — на «Волге», орбита вокруг нашей планеты — на ижевских мотоциклах. Сколько заводов — столько эмблем.

Со многими мы знакомы давно. Другие появились в послевоенные годы, третьи обрели право на существование совсем недавно. На этой странице мы публикуем эмблемы основных заводов. Они дополняют рассказ о достижениях советской автомобильной и мотоциклетной промышленности.

ЗАВОДЫ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева



Уральский автомобильный завод



Горьковский автомобильный завод



Белорусский автомобильный завод



Кутаисский автомобильный завод



Минский автомобильный завод



Кременчугский автомобильный завод



Могилевский автомобильный завод

ЗАВОДЫ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



Московский завод малолитражных автомобилей



Горьковский автомобильный завод



Ульяновский автомобильный завод



Запорожский автомобильный завод «Коммунар»

АВТОБУСНЫЕ ЗАВОДЫ



Ликийский автобусный завод



Львовский автобусный завод



Павловский автобусный завод имени А. А. Жданова



Рижский автобусный завод

ЗАВОДЫ, ВЫПУСКАЮЩИЕ МОТОЦИКЛЫ И МОТОРОЛЛЕРЫ



Ирбитский мотоциклетный завод



Минский мотоциклетный и велосипедный завод



Вятско-Полянский машиностроительный завод



Ижевский машиностроительный завод



Киевский мотоциклетный завод



Ковровский завод имени Дегтярева



Рижский мотоциклетный завод «Саркана Звайгзне»

- 1941 г. На Горьковском автомобильном заводе выпущен первый советский легковой автомобиль армейского образца ГАЗ-61, обладающий повышенной проходимостью (он имел колесную формулу 4×4). В последующем на его базе изготовлен первый артиллерийский тягач ГАЗ-61-415. На Московском автозаводе начался выпуск первых трехосных автомобилей ЗИС-6, на Горьковском — ГАЗ-ААА, на Ярославском ЯГ-10.
- 1941 г., ИЮНЬ. За три последних года, к моменту вероломного нападения фашистской Германии, автомобильный парк Красной Армии увеличился в семь раз. Тысячи водителей вступили в бой с фашистскими захватчиками за рулем броневиков, грузовых и спецмашин, автотягачей, автомобилей с зенитными установками, бензозаправщиков. Из шоферов пополнялись ряды танкистов.
- 1941 г., ОКТЯБРЬ. Автобригада резерва Верховного Главнокомандования — 6500 автомобилей — круглосуточно перебрасывает прибывающие к Москве сибирские и другие дивизии в район сражения за столицу нашей Родины.
- 1941 г., ОКТЯБРЬ — ДЕКАБРЬ. На базе части цехов и оборудования Московского автомобильного завода, эвакуированных в Миасс, Челябинск, Ульяновск, начали создаваться новые предприятия. Они стали крупными самостоятельными заводами автомобильной промышленности.
- 1941 г., НОЯБРЬ. На основе нескольких московских автохозяйств создан автомобильный резервный полк. Три тысячи его машин, обеспечивая оборону столицы, были заняты перевозками грузов для частей Красной Армии, а также для фабрик и заводов, выпускающих военную продукцию.
- 1941 г., НОЯБРЬ. Срочно формируются автобатальоны по 400 цистерн-бензовозов для снабжения горючим боевой авиации.
- 1941 г., 19 НОЯБРЯ. Военный Совет Ленинградского фронта постановил создать зимнюю автомобильную дорогу через Ладожское озеро. 157 дней просуществовала легендарная трасса. За это время по ней было доставлено в город Ленина более 300 тысяч тонн продовольствия, боеприпасов, топлива. За зиму вывезено из Ленинграда 514 069 жителей и 58 800 тонн народнохозяйственных грузов. В феврале 1942 года на ледовой трассе работало 3500 автомобилей. Восстанавливая машины и моторы, разбитые на дороге через Ладогу, Ленинградский авторемонтный завод работал круглосуточно. Для технического обслуживания автомобилей непосредственно на берегу озера созданы мастерские. Прибывшие на трассу московские автобусы вывезли по льду более 140 тысяч детей, стариков, женщин, раненых.
- 1942 г., ДЕКАБРЬ. Обеспечивая разгром 6-й гитлеровской армии в дни битвы на Волге, автомобильные части перевозили под Сталинград, на расстояние свыше 450 километров, 20 стрелковых дивизий. В ходе разгрома немецко-фашистских войск армейские водители доставили наступающим полкам более 120 тысяч тонн боеприпасов и продовольствия. Всего перевозками в дни Сталинградской битвы было занято 27 тысяч автомобилей.

Недавно один из старейших мотоциклистов нашей страны М. Г. Гинцбург принес в редакцию несколько фотографий, которые он нашел, разбирая домашний архив. Среди них — репродукция карты маршрута мотоциклетного пробега по Европе, состоявшегося в 1927 году.

— А на этой фотографии, — пояснил Матвей Григорьевич, показывая на группу мотоциклистов, — наши Уралец, Ивлев, Козак, Филиппов — участники пробега.

Нам удалось разыскать Павла Семеновича Уральца. Участник и инвалид гражданской войны, человек большой и интересной судьбы, сейчас он живет в Москве и, несмотря на свои семьдесят лет, работает. Он старший научный сотрудник Центрального научно-исследовательского института информации и технико-экономических исследований черной металлургии Министерства черной металлургии СССР. Мы попросили П. С. Уральца поделиться воспоминаниями о пробеге и о людях, которые в нем участвовали. Вот его рассказ.

— Это было летом 1927 года. Многим хотелось отметить значительным делом приближающийся 10-летний юбилей Октября. Не остались в стороне и мотоциклисты. Правда, мотоспорт у нас в те годы только-только делал первые шаги, своей мотоциклетной промышленности не было. Приходилось собирать машины из старья. Выручали умелые руки, смекалка. Мы гордились каждым собранным мотоциклом. Теперь, в пятидесятый юбилей Советского государства, когда наши заводы ежегодно дают сотни тысяч мотоциклов разных классов и типов, когда мотолюбители проходят тысячи километров дорогами подвигов и славы, даже не верится, что такой пробег мог быть трудной проблемой.

Да, это было очень трудно. Но в энтузиастах недостатка не было. Мы считали делом чести отправиться на мотоциклах за рубеж нашей Родины, чтобы провезти знамя Октября, поздравить рабочих — товарищам по классу, передать им наши чувства братской солидарности.

Руководство пробегом было возложено на меня. Друг друга мы хорошо знали, все были полны сознания ответственности за эту миссию, все стремились как можно лучше ее выполнить.

Маршрут, со стартом и финишем в Москве, пролегал сначала через Рославль, Слуцк, Брест. В наши дни выбор такого пути покажется странным. Но не надо забывать, что это было сорок лет назад, когда выбрать хорошую дорогу было делом сложным. Далее на маршруте значились Варшава, Краков, Вена, Нюрнберг, Дрезден, Лейпциг, Берлин.

В техническом и спортивном отношении пробег был далеко не легкой прогулкой. Требовалось раздобыть подходящие мотоциклы с колясками, достаточно сильные, чтобы везти запас топлива и снаряжение. На этой старой фотографии многие узнают «Харлей-Давидсон» выпуска 1925 года. Другая машина знакома, вероятно, только мотоциклистам-ветеранам. Это старинный 1000-кубовый БСА с прямоугольным бензобаком и левой коляской. Двигатели этих «динозавров» по рабочему объему не уступали двигателю современного малолитражного автомобиля. А комфортом мы, как говорится, не были избалованы.

Рабочие, простые люди старой Польши, Австрии, Германии встречали участников пробега с большим радушием, интересовались жизнью, успехами молодого

РУКУ, ТОВАРИЩ!

го Советского государства. Центральным органом Коммунистической партии Австрии газета «Роте Фане» горячо приветствовала посланцев страны Советов, прибывших установить личный контакт между спортсменами.

Во многих городах, на предприятиях рабочие, обнимая нас, произносили понятные на всех языках мира слова: «Рот фронт!», «Дружба!», «Братство!» Мы отвечали тем же.

Вернувшись на Родину, мы часто выступали перед молодежью, рассказывали о том, что видели, и, конечно, горячо ратовали за развитие мотоциклетного спорта в нашей стране.

О судьбе моих соратников сейчас сказать ничего не могу. Может быть, даже я один — счастливчик, кому довелось дожить до славного 50-летия Советской власти. Глядя на эту пожелтевшую фотографию, я с глубоким волнением вспоминаю то славное время и тех людей, чей скромный труд был отдан строительству новой жизни.



Участники пробега на старте. Слева в коляске мотоцикла руководитель пробега П. С. Уралец.



Страна МОЯ ЛЮБИМАЯ

Чаруют глаз прекрасные и величественные пейзажи нашей необъятной страны. Перводанная красота родной природы органически впитывает в себя то, что несет с собой социалистическая индустрия.

НА БАЙКАЛЕ.

Фото Н. Добровольского

● 1943 г., ФЕВРАЛЬ. При разгроме гитлеровцев под Сталинградом советскими войсками среди прочих трофеев захвачено свыше 70 тысяч автомобилей нескольких десятков марок, изготовленных на заводах поработанной фашистами Европы. Трофейные автомобили были переданы местным Советам, предприятиям, колхозам и совхозам для участия в восстановлении народного хозяйства на территории, освобожденной от гитлеровской оккупации.

● 1943 г., ДЕКАБРЬ. Автомобильные части фронтов перевезли за год более 17 млн. тонн грузов. Общий пробег армейских машин составил 500 млн. километров.

● 1943 г. Оказывая помощь народному хозяйству, автотранспорт резерва Верховного Главнокомандования и фронтов перевез более 3,7 млн. тонн грузов, в том числе зерно, овощи, уголь.

● 1944 г., ИЮЛЬ. Уральский автомобильный завод (г. Миасс), созданный на базе Московского автозавода, начал выпуск своих первых грузовиков ЗИС-5В.

● 1945 г., АПРЕЛЬ. ЦК партии и Советское правительство приняли решение о строительстве во Львове автосборочного завода, позднее ставшего Львовским автобусным заводом.

● 1945 г., АПРЕЛЬ — МАЙ. При подготовке Берлинской операции и самом штурме Берлина автотранспорт перевез 1,5 млн. тонн грузов и десятки тысяч солдат.

● 1941—1945 гг. За время боевых действий Советской Армии в годы Великой Отечественной войны машины автомобильных войск в целом совершили пробег, равный по расстоянию 90 тысячам витков по экватору вокруг земного шара, перевезя более 100 миллионов тонн военных грузов.

● 1941—1945 гг. За мужество в боях, перевозку грузов на фронтах под огнем врага награждены боевыми орденами десятки автомобильных соединений и частей. Пятнадцати из них присвоены почетные наименования городов, освобожденных от гитлеровцев. Несколько автомобильных частей удостоены звания гвардейских. Известны имена шестнадцати армейских водителей, отмеченных Золотой Звездой Героя Советского Союза, тысячи автомобилистов-фронтовиков награждены орденами и медалями.

● 1941—1945 гг. В годы Великой Отечественной войны неоценимую помощь в разгроме гитлеровской Германии оказали предприятия Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Они отремонтировали для действующей армии 90 тысяч автомобилей, 30 тысяч двигателей, 600 тысяч аккумуляторов, 800 тысяч покрышек, изготовили оборудование для ремонта войскового автотранспорта на 54 млн. рублей. Передав фронту большую часть людей и техники, автохозяйства РСФСР перевезли в годы войны свыше 32 млн. тонн грузов. Учебные заведения министерства подготовили за это же время 400 тысяч шоферов и авторемонтников.

● 1946 г., ИЮЛЬ. Осоавиахим СССР создал Комитет содействия автомобилизму для пропаганды автотехнических знаний через автомотоклубы и другие организации.

ЧУДО КАЛМЫКИИ

ПО СЛЕДАМ СТАРОГО ОЧЕРКА

В конце двадцатых годов известный журналист Михаил Кольцов побывал в Калмыкии. Советская власть к тому времени уже успела оправиться от оставшихся после гражданской войны хаоса и разрухи, уже была принята и успешно выполнялась первая пятилетка, закладывались первые грандиозные стройки. Вместе со всей страной набирала сил и прикаспийская тогда еще автономная область.

Но бездорожье и почти полное отсутствие каких-либо транспортных средств — главная беда Калмыкии — по-прежнему сковывали жизнь этого степного края. Хорошо понимая остроту проблемы, жизненную необходимость ее решения, Кольцов горячо откликнулся на весть о зарождении здесь автомобилизма.

В августовском номере журнала «За рулем» за 1929 год появился его очерк, названный «Гараж в степи». С большой теплотой рассказал Кольцов о первых энтузиастах нового автомобильного дела. Единственный тогда гараж с десятком потрепанных полуторок он назвал «чудом Калмыкии», видя в нем символ новой эпохи.

В преддверии славного полувекowego юбилея Октября мы послали своего корреспондента по следам старого очерка. Каково оно сейчас, «калмыцкое чудо»? Каков сегодняшний день автотранспортников Калмыкии?

„КОРАБЛИ“ НА ЯКОРЕ

Если не было бы автомобиля во всем мире — его стоило бы изобрести для одной Калмыкии.

(Из очерка «Гараж в степи»)

Калмыцкие степи плоски, как стол: верблюду здесь просто негде спрятаться. Они и не прячутся. Стоят по обочинам дорог, приносясь к запахам асфальта, бензина и шин. Стоят, как вкопанные. А что им, верблюдам, еще делать? Их золотое времячко прошло. С могучими МАЗами или ЗИЛами не очень-то поконкурируешь. Даже у юркого легкомысленного «Запорожца» — 30 лошадиных сил, а у «корабля пустыни» всего-навсего одна, да и та верблюжья.

Словом, на верблюде нынче далеко не уедешь. А ездить в сегодняшней Калмыкии приходится и часто и далеко. Шофер здесь — фигура первостепенной важности. Потому что, хотя и строят под Элистой современный аэропорт, хотя и тянут из Ставрополя железнодорожную магистраль, но все это еще впереди, а пока — берись, шофер, за баранку, давай газ, поехали!

— Сегодня в Калмыкии — десять тысяч автомобилей! — рассказывал нам по дороге начальник автоуправления М. Белоусов. — На каждые два десятка жителей — минимум четыре колеса. И все крутятся...

Что колеса крутятся, пожалуй, не стоило и поминать: мимо проносились грузовики всех современных моделей. Цистерны с цементом, автопоезда с тесом, кирпичом, самосвалы со щебенкой и гравием, тягачи с платформами, заставленными контейнерами, штабелями ящиков, железобетонными плитами... Казалось, что где-то впереди только что развели мощный затор, и масса машин хлынула нескончаемым потоком.

Белесое, словно вылинявшее от зноя, небо парило над бескрайней степью: в любую сторону до самого горизонта — только пожухлый ковыль, да редкие проплешины мертвых солончаков, и шоссе с его несмолкаемым гулом, шуршанием шин и разноголосицей сигналов, с толчеей непрерывных автоколонн выглядело здесь какой-то иной землей, которую выкроили из другого материала и бросили извилистой лентой через всю эту необъятную, вековую в своем безлюдье степь. Но безлюдье, выясняется, здесь только кажущееся! Вот за поворотом шоссе зазеленели, набегая на нас, сады и крыши, а чуть в стороне возникли фигуры верховых чабанов, плывущих, будто по морю, среди отары овец.

— Считать сбилось. За два миллиона голов перевалило, — кивнул Белоусов в сторону отары и, помолчав, добавил уважительно: — Национальное богатство!

И прикурив новую сигарету, он тут же рассказал, как зимой прошлого года спасли шоферы это самое национальное богатство от свалившейся, буквально как снег на голову, беды.

Климат здесь, в Калмыкии, вообще нелегкий: летом — сушь, зной, песчаные ветры, зимой — морозы до тридцати и бесснежье. А прошлая зима вдруг «выбилась из колеи», завалила неожиданным снегопадом, лишив отары привычного подножного корма. Начались бескормица и падеж, нужно было принимать какие-то срочные меры. Первой на помощь пришла авиация: самолеты сбрасывали на бредущем полете тюки прессованного сена. Но это была лишь капля в море. И тогда по республике объявили всеобщий шоферский аврал. Тысячи машин ринулись в скованную морозом степь; сутками не выпускали шоферы из рук баранки, подвозя за сотни километров, прямо по бездорожью корма с Черных земель. Обмораживались, недоедали, спали урывками прямо в кибитках, но скот был спасен.

— Геройский, прямо сказать, народ. С железными нервами, — закончил рассказ Белоусов, а «Волга» уже въезжала в Дивное.

На железнодорожной станции Белоусова ждали. Едва он успел поздороваться, сесть на кем-то придвинутый стул, как сразу же закипели страсти, началась с места в карьер бурная «оперативка».

Шла речь о сотнях километров пути, тысячах тонн перевезенного груза, а мне вспоминались слова Владимира Минеева, руководившего строительством той самой дороги, по которой мы с Белоусовым приехали в Дивное: «Вы бы, дорогой мой, взглянули на нее лет пять тому назад! Верьте слову, заплакали бы...»

Минеев не преувеличивал: слезы, злые шоферские слезы, когда машина в сотый раз сползает по жидкой глине в кювет, не раз щипали едкой горечью и бессильной досадой глаза водителей. Старая булыжная дорога на Дивное была у Маныча вдрызг расхлестана и разбита, едва пропускала в сутки около четырехсот машин. А если, не дай бог, дождь, пиши пропало: повсюду возникали безнадежные заторы и пробки, а стокилометровый путь растягивался на неделю, а то и на десять-двенадцать дней. Теперь же новое шоссе пропускает не одну тысячу машин в сутки, и никакой ливень не в силах помешать достичь Дивного через полтора-два часа после выезда из Элисты.

На обратном пути нас снова сопровождают безмолвные, будто впаянные в придорожье «корабли пустыни». Может быть, они думают о том, как круто изменилась степная жизнь, если начальник автоуправления Белоусов ездит на производственную летучку, покрывая за два с лишним часа двести нескончаемо долгих для верблюжьего каравана степных километров. А может быть, им просто нравится запах нагретых на солнце автомобильных шин и пролитого на асфальт бензина?..

МАССОВАЯ ПРОФЕССИЯ

Набрали грузовиков — своих, отечественных, толстопятых, с завода «АМО». Сделаны топорно, что и говорить. Зато везут, как нанятые.

(Из очерка «Гараж в степи»)

Я смотрю на одетую в строительные леса новую гостиницу и пытаюсь представить на этом месте бывший гараж Литвинова, о котором почти сорок лет назад писал в журнале «За рулем» Михаил Кольцов. В трудном этом занятии мне старается помочь старейший автомобилист Калмыкии Николай Сергеевич Клейнер.

Николай Сергеевич хорошо помнит и самого Кольцова и героя его очерка — завгара коммуниста Литвинова, который, выполняя указание областного комитета партии, налаживал здесь автомобильное дело. Причем в буквальном смысле на пустом месте. «Толстопятые» АМО, о которых с уважением писал Кольцов, появились не сразу; поначалу автопарк состоял из зарубежного старья, горделиво именуемого «иномарками». Допотопные ФИАТы, «пирс-арроу» и «чандлеры» разваливались на ходу. Каждый рейс — как путешествие в неизвестное, а о своих поездках шоферы по возвращении рассказывали целые приключенческие повести. Впрочем, они никого не пугали: интерес к технике был необычайный.

А вот рук не хватало. На всю Калмыкию насчитывалось каких-нибудь три десятка людей, имеющих то или иное отношение к автоделу. Величали их почтительно — спецы. Их усилиями был создан институт по подготовке шоферов. Слово



«институт», конечно, звучало несколько громко, если не сказать — с претензией. Занятия же шли совсем по-домашнему. «Студенты» выбирали где-нибудь место потише, усаживались в кружок и слушали кого-нибудь из шоферов, свободных от рейса. Теория тут же подкреплялась практикой — крутили по очереди баранку сначала на территории гаража, потом на пыльных улочках самой Элисты.

Без всяких преувеличений гараж в те времена был центром технического прогресса в этом краю. За его проходной, у которой круглосуточно несли вахту бойцы вооруженной охраны, кипела заманчивая своей невиданной новизной жизнь. По-шмелиному гудели с утра до ночи приводные ремни токарных и сверлильных станков механической мастерской, гулко ухал молот в кузнице, шипели, плюясь огнем, горелки паяльных ламп. Всюду сновали люди в запачканных машинным маслом спецовках, перебрасывались непонятными для непросвещенного уха шоферскими словечками. Тут же у гаража ожидали и посадки в автобусы. Собирались задолго до отправления, запасались фляжками с водой и кумысом, солидной провизией: ведь потрепанные от старости и бездорожья «автобусы» (читай — грузовики) штурмовали степь по двое-трое суток.

— Но гараж это не только первые автомобили, первые местные регулярные линии сообщения, — вспоминает Николай Сергеевич Клейнер. — Это была и первая радиостанция, доносившая до Калмыкии вести из далекой Москвы; и первое электричество, выработанное дизельными движками для домов и улиц Элисты; и первое промышленное предприятие, где кочевник мог приобщиться к технике, познать вкус организованного коллективного труда. Словом, литвиновский гараж был как бы символом Советской власти в здешних местах, вещественным залогом будущих преобразований.

Сильно сказано? А пожалуй, если вдуматься, ничуть. Лозунги и призывы немного стоят, если их не подкрепить живым делом. Именно таким делом и стала здесь организация первого в Калмыкии автохозяйства, делом, которое можно было пощупать собственными руками, вокруг которого можно было сплотиться, делом, наконец, жизненно необходимым и первостепенным в удаленном от железнодорожных магистралей степном краю. В обкоме партии это хорошо понимали: не жалели ни времени, ни средств, ни сил...

И оно, это дело, принялось бурно расти, втягивая с каждым днем в свою орбиту все больше и больше людей. Возникли новые цехи и мастерские, автопарк пополнялся новыми отечественными машинами. Росли вместе и сами люди. Редкостная прежде шоферская профессия становилась самой массовой и необходимой.

— Сейчас только в одном нашем автоуправлении насчитывается около двух с половиной тысяч человек, — не удержался от весомой справки Николай Сергеевич. — Каждый год готовим 200—250 шоферов, и все равно не хватает!

Чувства Николая Сергеевича мне хорошо понятны: с автомобилизацией Калмыкии связана вся его жизнь. Без малого сорок лет отдал он любимому делу, пройдя трудный путь от рядового шофера литвиновского гаража до старшего инженера отдела грузовых перевозок выросшего на его базе Калмыцкого автоуправления.

На судьбу и привязанности многих людей повлиял автомобиль. А разве не примечателен такой факт: футбол у здешних болельщиков занимает только второе место. На первом — безраздельно царствует мотобол! В Элисте ведущая в стране команда мотоболлистов, а недавно выстроен по последнему слову техники мототрек.

УКРОЩЕНИЕ ОРАНЖЕВЫХ УДАВОВ

*Кругом все ожило, потекла
непрерывная река людей,
почты, дел.*

(Из очерка «Гараж в степи»)

Дороги — неотъемлемая часть автомобилизма. Без дорог на автомобиле далеко не уедешь. Даже вездеход берет с собой в рейс собственную дорогу — гусеницы.

Если взглянуть на калмыцкие степи сверху, с высоты птичьего или — что доступнее — аэрополета, картина получится несколько необычная и даже, на первый взгляд, фантастическая. Представьте себе гигантских оранжево-желтых удавов, которые, петляя и изгибаясь, медленно ползут в разные стороны по степи. Удавы эти — здешние дороги.

Грунтовые, покрытые выжженной на солнце тончайшей пудрой просадочной глины, они тянутся за автоколонной нескончаемым шлейфом. Оранжевые удавы эти буквально держат здешних шоферов за горло.

Владимира Семеновича Минеева — того самого, что поминал про злые шоферские слезы, — в Калмыкии знают не хуже, чем капитана прославленной команды здешних мотоболлистов. А если говорить серьезно, Минеев — человек не столько популярный, сколько необходимый. Именно он укрощает оранжевых удавов. Тех самых, которых голыми руками, без знаний и опыта не возьмешь.

— А зачем же голыми руками? — смеется Минеев. — У нас, кроме рук, имеется отличная техника. Будь здоров, какая! Давай, если не лень, загибай пальцы: 43 самосвала, 19 водополивочных машин, 12 бортовых, 4 гудронатора, один пятнадцатитонный битумовоз, 5 грейдеров, 7 бульдозеров, 4 экскаватора, 5 скреперов, 5 двадцатипятитонных пневматических катков, асфальтоукладчик, катки специального назначения...

Я поднял вверх руки: дескать, сдаюсь, достаточно.

— То-то! — оборвал поток цифр Минеев. — А дорожников у меня сейчас четыре с немногим сотни. Вот и прикинь техническую вооруженность этих самых голых-то рук. Времена, брат, нынче не те!

Времена и в самом деле не те, круто все кругом изменилось. Правая рука Минеева, главный инженер Викентий Заика, с которым мы отправились на форпосты дорожников, показывал мне фотоснимки, иллюстрирующие строительство дорог в прошлом. Носилки да лопата — сколько ни гляди, другого не разглядишь! Вся механизация на плече...

Улыбка у главинжа простецкая, только что не мальчишечья, а в деле, говорят о нем, крепок и тверд. Разглядывая мостовые фермы новой дороги, разглядел я в его глазах и гордость за нелегкий труд строителей-дорожников, и убежденность в огромной важности этого труда для здешних мест.

«Волга» наша, скрипнув тормозами, замерла у черной кромки дымящегося еще, только что уложенного гудрона. Здесь обрывалась асфальтовая лента, бегущая на Волгоград из Элисты, впереди были дорожники.

Ровно гудели выравнивающие грунт скреперы и бульдозеры; на обочине, в тени от борта самосвала, присели на короткий перекур рабочие, а прямо за ними вилась очередная петля очередного оранжевого удава, который доживал здесь свои последние дни, перед тем как навечно одеться в прочную гладкую асфальтовую кожу.

А в знойном небе проступали тени фабричных труб, ажурное плетение мачт радиостанции и телевышки новой Элисты — столицы автомобильной Калмыкии.

Г. СОМОВ,
спец. корр. «За рулем»

г. Элиста

РАПОРТ
ОКТАБРЮ

1967

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД**

**имени
И. А. ЛИХАЧЕВА**

**Секретарь парткома
А. ВОЛЬСКИЙ**

Еще летом прошлого года коллектив автозавода имени И. А. Лихачева вместе с турбостроителями города Ленина выступил инициатором соревнования предприятий страны за достойную встречу 50-й годовщины Великого Октября. Каждый пункт этих ответственных обязательств был глубоко продуман.

Автозаводцы решили ознаменовать всенародный праздник юбилейной продукцией. Это в первую очередь — грузовые автомобили высокой проходимости ЗИЛ-131. Не останавливая основного производства, мы должны были перейти на выпуск этих важных для народного хозяйства машин. Свое слово коллектив сдержал: с конвейера ежедневно сходит все больше и больше серийных ЗИЛ-131. От своего предшественника, ЗИЛ-157К, новый грузовик отличается повышенными технико-экономическими показателями. Его грузоподъемность в условиях бездорожья на тонну больше. На новом автомобиле установлен восьмицилиндровый V-образный двигатель мощностью 150 лошадиных сил, позволяющий развигать до 80 км/час. Новая модель, что очень важно, по многим узлам и деталям унифицирована с двухосным грузовиком ЗИЛ-130, основной массовой продукцией завода. Это упрощает сборку, облегчает обеспечение запасными частями транспортных организаций.

Праздник Октября автозаводцы отметили также выпуском новейшего легкового автомобиля высшего класса — ЗИЛ-114. Он обладает восьмицилиндровым двигателем в 300 лошадиных сил, отопительными и холодильными установками. Очень надежны тормоза с отдельным приводом на передние и задние колеса. Рулевое колесо регулируется по высоте и углу наклона, что очень удобно для водителя. Много в машине и других технических новинок. Скорость семиместного лимузина — до 190 км/час.

Более трех лет подряд коллектив ЗИЛа держит переходящее Красное Знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС. Одними из первых автозаводцы перешли на работу по новой экономической системе. Это помогло справиться с повышенным государственным планом и создать немалые дополнительные выгоды для всех работающих. За год на социальное страхование, выплату пенсий, оплату путевок в санатории и дома отдыха было отпущено более 6 миллионов рублей.

г. Москва



ПОСЛЕ СМЕНЫ.

Московский автомобильный завод
имени И. А. Лихачева.

Снимки В. Соболева с юбилейной фотовыставки «Моя Москва»

Его Величество рабочий класс, творец окружающих нас материальных ценностей. В передовых шеренгах советских рабочих шагают столичные автозаводцы. Это их умелые руки создают отличные автомобили.



● 1946 г. 5 НОЯБРЯ. В канун 29-й годовщины Октября московский гонщик А. Пельтцер на машине «Звезда-1» собственной конструкции установил первый послевоенный всесоюзный автомобильный рекорд. В классе 350 см³ он показал на 1 км с хода 139,643 км/час.

● 1946 г. Горьковский автозавод начал выпуск грузовиков ГАЗ-51 и ГАЗ-63, а также легковой машины «Победа», сконструированных еще в годы войны.

● 1947 г., ЯНВАРЬ. За успешную работу в деле укрепления обороны СССР и в связи с 20-летием со дня организации Осоавиахим (ныне ДОСААФ) награжден орденом Красного Знамени. Накануне Великой Отечественной войны Осоавиахим объединял 13 миллионов человек, из которых 2600 тысяч приобрели военные специальности. Более 7 миллионов осоавиахимовцев ушли на фронт. Тысячи воспитанников оборонного Общества, проявивших в боях с врагом мужество и отвагу, награждены орденами и медалями. Более 600 питомцев Осоавиахима удостоены звания Героя Советского Союза.

● 1947 г., ЯНВАРЬ. Московский завод малолитражных автомобилей приступил к планомерному выпуску «Москвича-400», имевшего двигатель в 23 л. с. и развивавшего скорость 90 км/час.

● 1947 г., СЕНТЯБРЬ. Впервые в СССР проведено первенство по кольцевым мотогонкам на трассе Пирита-Косе (под Таллином).

● 1948 г., АПРЕЛЬ. На Московском автозаводе осуществлен безостановочный переход производства со старой модели ЗИС-5 на новую — ЗИС-150.

● 1948 г., ОКТЯБРЬ. Первую продукцию — детали грузовика ЗИС-150 — выпустили действующие цехи строящегося в Кутаиси автомобильного завода.

● 1949 г., ИЮЛЬ. Состоялось первенство ДОСААФ по мотоспорту. Первыми чемпионами оборонного Общества стали: М. Вржеционко (125 см³, юноши), Г. Плешаков (125 см³), В. Дробицкий (350 см³) и С. Рылло (750 см³).

● 1949 г., АВГУСТ. Мастер спорта А. Понизовкин на автомобиле «Звезда-3» класса 350 см³ конструкции А. Пельтцера впервые в СССР превысил международный рекорд — прошел километр с хода со скоростью 172,8 км/час.

● 1949 г., ДЕКАБРЬ. В Москве, впервые в стране, введен зеленый световой сигнал для такси.

● 1950 г., МАРТ. За создание легкового автомобиля «Победа» группе автомобилестроителей: А. А. Липгарту, Н. Г. Мозохину, В. А. Банину, Н. И. Строкину, Г. С. Хламову, С. М. Кишкину, А. В. Пономареву, А. А. Ражеву присвоена Государственная премия. Лауреатами ее стали также создатели грузового автомобиля — Г. А. Веденяпин, П. А. Музюкин, В. С. Ползиков, В. А. Семенов, Н. Ф. Струнников, И. С. Ушаков, Е. Б. Арманд.

● 1950 г., ИЮЛЬ. Открыто регулярное автобусное сообщение на магистрали Москва — Симферополь. Дорога оборудована станциями технической помощи, бензоколонками, гостиницами.

● 1950 г., АВГУСТ. Состоялся первый чемпионат СССР по скоростным автогонкам. Почетные звания завоевали Л. Гивартовский и М. Метелев.



МОТОКРОСС.

Фото В. Ширшова



**Страна
МОЯ
ЛЮБИМАЯ**

Их сотни тысяч. Автомotosпорт сделал их мужественными, сильными и умелыми. Таким по плечу самые трудные задачи по укреплению экономического и оборонного могущества Советской Родины.



СПАРТАКИАДА ПОДВОДИТ ИТОГИ

Слово чемпионам

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

АВТОМОБИЛЬНЫХ И МОТОЦИКЛЕТНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ IV ЮБИЛЕЙНОЙ СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ СССР

● Суммарный зачет для команд взрослых и юношей:

1. Латвийская ССР — 133 очка;
2. РСФСР — 130; 3. Москва — 125; 4. Украинская ССР — 119;
5. Грузинская ССР — 119; 6. Эстонская ССР — 101.

● Суммарный зачет для команд взрослых и юношей по автомобильному спорту (ралли, картинг, двоеборье):

1. Латвийская ССР — 61 очко;
2. Грузинская ССР — 58; 3. РСФСР — 52; 4. Москва — 52;
5. Украинская ССР — 50; 6. Эстонская ССР — 50.

● Суммарный зачет для команд взрослых и юношей по мотоциклетному спорту (кросс, многодневка, гонки по гравейной дорожке):

1. РСФСР — 78 очков; 2. Москва — 73; 3. Латвийская ССР — 72;
4. Украинская ССР — 69; 5. Грузинская ССР — 61; 6. Эстонская ССР — 51.

● Суммарный зачет для юношеских команд по автомобильному и мотоциклетному спорту (картинг, мотокросс, многодневка):

1. Латвийская ССР — 48; 2. РСФСР — 47; 3. Грузинская ССР — 44;
4. Украинская ССР — 42; 5. Москва — 42; 6. Армянская ССР — 33.

При равенстве очков места команд определялись в зависимости от количества первых (вторых и т. д.) мест по видам соревнований.

Закончились финальные соревнования IV юбилейной Спартакиады народов СССР. Замолкли моторы. Но надолго это самое большое событие в спортивной жизни страны, этот подлинный праздник останется в сердцах многих тысяч автомобилистов и мотоциклистов, вышедших на старты.

Мы обратились к победителям всесоюзных соревнований спартакиадного года с просьбой поделиться на страницах журнала своими мысля-

ми, впечатлениями. С первыми интервью читатели познакомились в прошлом номере. Здесь разговор продолжают чемпионы спартакиады, победители первенств страны Р. Вейс (картинг), А. Алиев (автодвоеборье), Ю. Романов (мотокросс).

Первое слово картингисту Рихарду Вейсу — представителю латвийской команды, добившейся в соревнованиях Спартакиады наилучших результатов по автоспорту.

«...ВСЕ ВОЗРАСТЫ ПОКОРНЫ»

РИХАРД ВЕЙС

Чемпион IV Спартакиады
народов СССР

и чемпион страны
по картингу

(в классе 175 см³)

Я очень рад и за команду и за себя. Для меня золотая медаль, наверное, дороже, чем для многих. Не так уж часто в тридцать три становятся чемпионами. Пятый год занимаюсь картингом, входил в десятки сильнейших, а вот чемпионом не был ни разу, в том числе и у себя в Латвии.

Начал я заниматься автоспортом в 1960 году с фигурки и ралли на грузовиках. Работал я тогда шофером в 13-й автотранспортной конторе, и там был в большом почете спорт. Увлёкся и я. Вскоре окончил техникум и перешел работать по новой специальности — мастером производственного обучения во 2-е техническое училище. И тут я понял, что если спорт прочно вошел в жизнь, не помешают никакие обстоятельства — ни возраст, ни перемена работы.

Почему я увлекся картингом? Почему пересел с большой машины на микроавтомобиль?

Сейчас, когда гонки позади, уместно вспомнить, что первые соревнования по картингу в СССР состоялись 28 мая 1961 года на велотреке в Вентспилсе. Потом наши спортсмены поехали со своими автомобильчиками в Москву, Ногинск, Тулу, Харьков, Киев, Симферополь. У нас в Латвии хорошо помнят, как картинг делал первые шаги, завоевывал право на существование. И победу на прошлой спартакиаде по техническим видам спорта приняли как должное и заслуженное. Уже тогда в республике было около

двухсот действующих картингистов. И все же теперь тогдашние достижения кажутся весьма скромными.

Вместе со всем автоспортом за два года, пролетевшие между спартакиадами, картинг у нас ушел далеко вперед. Три специальных трассы построено за это время — в Риге («Бикерниеки»), районном центре Талсы и Смилтене, еще три строятся, а еще одна — в плане. Помогли в этом важном деле хорошие контакты с Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Выходили на субботники сами спортсмены, общественники. Приложили руку к рижской трассе и мои ученики из профтехучилища.

Нет сейчас в Латвии, пожалуй, школы, станции юных техников, где бы не было своих картингистов. Везде есть инструкторы, общественники, умеющие провести простейшие соревнования. Почти не проходит



воскресенья, чтобы не трещали на трассах моторы. И болельщики нам не изменяют. Благодаря появлению нескольких трасс первенство республики проводится теперь в несколько этапов на разных трассах. Мне кажется, это достижение.

Не хочу обижать организаторов финальной части Спартакиады, но должен сказать, что такие затяжные соревнования ни к чему. Не требуется восемь заездов (как было в каждом из трех классов для взрослых), чтобы выявить сильнейших. Хватило бы и трех. А вот кругов надо давать больше. Трасса скоростная, за девять кругов (по километру каждый) трудно исправить стартовую неудачу. Могу сослаться опять же на рижский опыт. У нас были гонки всего из одного заезда в 28 кругов. Может быть, это другая крайность. Но во всяком случае и гонщики не «перегорают», и зрители не устают, и организация упрощается.

Теперь о другом. Существует взгляд, что картинг — только для школьников, что это «трамплин», «преддверие» в настоящий, большой спорт, что, вроде бы, взрослому, солидному человеку не пристало го-

няться на таких маленьких автомобильчиках, рядом с юнцами.

За то, что надо всячески поощрять занятия подростков и юношей картингом, я голосую обеими руками. Действительно, и постройка этих машин доступное дело, и скорости вполне также доступны для маленьких гонщиков. И то, что с ранних лет они приобретут и технические и спортивные навыки, — просто не оценимо.

Но все это вовсе не значит, что надо отлучать от картинга «солидных мужчин» (таких гонщиков немало). Ведь не секрет, что гоночные машины у нас можно почти что по пальцам пересчитать, приспособлять же для «колец» стандартные машины не просто и накладно. А главное, хотя в картинге и разыгрываются малые медали, все-таки это самый настоящий большой спорт, с его драматизмом, с его соревновательным духом, одним словом, со всей неповторимостью увлекательнейшего дела. И не было бы, может быть, к примеру, Роберта Аكوпова — 15-летнего победителя гонок для юношей во «взрослом» классе 125 см³, если бы не было картингиста Инвии Аكوпова, его 42-летнего отца, занявшего почетное шестое

место во всесоюзном классе 125 см³. Еще одна такая же пара выступала в финале Спартакиады — 42-летний Арнольд Едровиц и 12-летний Илмар. Так что, мне кажется, в картинге отношения «отцов и детей» — не проблема.

Я, например, не представляю, как почувствовал бы себя, если бы мне сказали, что больше не выйду на старт.

Картинг — обязательная часть моей жизни, как и занятия с мальчишками в училище, семья, участие в работе моего автотоклуба.

Картинг

Командный зачет. Общий:
1. Латвийская ССР; 2. Грузинская ССР; 3. РСФСР. **Юноши:** 1. Латвийская ССР; 2. Грузинская ССР; 3. РСФСР.
Личный зачет. 125 см³ (международный класс): 1. В. Вортнекс (Латвийская ССР); 2. В. Киселев (РСФСР); 3. А. Сафонов (Москва). **125 см³ (всесоюзный класс):** 1. С. Вукович (Украинская ССР); 2. С. Попов (РСФСР); 3. Э. Вийлоп (Эстонская ССР). **175 см³:** 1. Р. Вейс (Латвийская ССР); 2. Н. Гончаров (РСФСР); 3. О. Харадзе (Грузинская ССР). **125 см³, юноши:** 1. Р. Аковов (Грузинская ССР); 2. М. Рейнтам (Эстонская ССР); 3. М. Рябчиков (Москва). **50 см³, юноши:** 1. Я. Блуме; 2. И. Едровиц (оба Латвийская ССР); 3. Т. Джаниашвили (Грузинская ССР).



«ОСТАНУСЬ ВЕРНЫМ ДВОЕБОРЬЮ»

АНВАР АЛИЕВ

Чемпион IV Спартакиады

народов СССР

и чемпион страны

по автомобильному

двоеборью

(в классе „Волга“)

Двоеборье, бесспорно, самый доступный вид автомобильного спорта: все участники соревнуются на одной и той же машине, обыкновенной серийной «Волге» или ГАЗ-51. Здесь успех зависит только от искусства водителя. Двоеборье как нельзя лучше отвечает целям Спартакиады и не случайно вошло в ее программу.

Вы спрашиваете, кто в основном выступает в этих соревнованиях? Ясно, кто — шоферы-профессионалы. Большинство из них в других автомобильных соревнованиях не участвует. Часто просто потому, что не имеет для этого возможности. Я, например, работаю шофером в Новокузнецком автотоклубе. В городе пока не проводятся ни кроссы, ни ралли. А заниматься автоспортом хочется. Единственный путь — двоеборье. Конечно, нельзя сказать, что любой опытный шофер-профессионал с первого раза сможет добиться успеха. Тут нужна тренировка, как в соревнованиях на экономию бен-

зина, так и, особенно, в фигурном вождении. Это я знаю по себе. И чем больше тренируешься, чаще выступаешь, тем больше шансов на успех.

Вас интересует, как мне удалось стать чемпионом юбилейной Спартакиады? В Новокузнецке, где я живу, двоеборцы соревнуются очень часто. Летом — примерно раз в месяц. Во многих автохозяйствах есть команды, которые регулярно тренируются, и наши спортсмены всегда в хорошей форме. Вот благодаря такому развитию двоеборья в городе, в области у меня были возможности освоить секреты «фигурного» и экономичного вождения. Ведь автоспортом я начал заниматься всего два года назад. А сейчас уже имею первый разряд. В нынешнем году стал победителем Спартакиады России, попал во всесоюзный финал, ну а дальше — вы знаете. Думаю и в будущем остаться верным двоеборью.

Рассказать о финальных соревнованиях? Они проходили на окраине столицы Узбекистана, около озера Рахат. Состав участников был очень сильным — сами понимаете, финал Спартакиады! В группе автомобилей «Волга» выступали такие «зубры», как прошлогодний чемпион Н. Любимов с Украины, ярославец В. Советов, москвич В. Шулешко. Нелегко было с ними тягаться. Мне, конечно, радостно, что в борьбе с такими опытными соперниками удалось завоевать золотую медаль чемпиона Спартакиады народов СССР. Это мое первое крупное достижение в спорте.

Но меня также радуют и успехи двух других призеров — грузинского водителя Апциаури и молодого Валерия Юзбашьяна, который доказал, что в Узбекистане есть отличные двоеборцы. Вообще, Спартакиада выявила много способных автоспортсменов из числа шоферов.

В ташкентском финале в этом году принимали участие сборные команды всех пятнадцати республик, городов Москвы и Ленинграда. Этот факт говорит о самой широкой, я бы сказал, повсеместной популярности двоеборья в нашей стране.

Автодвоеборье

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Москва; 3. Эстонская ССР.
Личный зачет. Автомобили «Волга»: 1. А. Алиев (РСФСР); 2. В. Апциаури (Грузинская ССР); 3. В. Юзбашьян (Узбекская ССР). **Автомобили ГАЗ-51:** 1. Ю. Александров (Москва); 2. В. Кираджян; 3. Ш. Овсепян (оба Армянская ССР).



«СВОИМ УСПЕХОМ ОБЯЗАН ТОВАРИЩАМ» ЮРИЙ РОМАНОВ

Чемпион IV Спартакиады
народов СССР
и чемпион страны по мотокроссу
(в классе 175 см³)

С кировоградской трассой у меня связаны самые приятные воспоминания. Два года назад здесь я стал чемпионом III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта и вот теперь, на этот раз в юбилейной Спартакиаде народов СССР, снова добился победы.

Успех в соревнованиях, которые явились смотрами последних достижений советского мотоспорта, особенно почетен. Я видел, как волновались перед стартом даже такие опытные, немало повидавшие в своей спортивной жизни гонщики, как Виктор Арбеков, Андрей Дежинов, Гунар Драугс, Андрис Клявиньш. И те из них, кто завоевал медали Спартакиады, не скрывали радости.

Тактический план гонки, который я выбрал, не был оригинальным. Как показал ход соревнований, примерно такую же задачу поставили перед собой и другие участники. Все стремились во что бы то ни стало выиграть старт и как можно быстрее оторваться от основной группы гонщиков.

Можно сказать, что свой план я почти выполнил: два заезда из трех начинал вторым, вслед за Е. Королевым из команды Украины. И все же мне пришлось сильно поволноваться. Выиграв первый заезд и лидируя во втором, я имел хорошие шансы досрочно стать чемпионом. И вот за три круга до финиша, когда соперники остались далеко позади и золотая медаль уже виделась все явственнее, я вынужден был покинуть трассу — вышла из строя свеча. Мои товарищи, и прежде всего механик нашей московской команды Михаил Филин, сделали все, чтобы я вышел на старт третьего заезда. Своим успехом я обязан прежде всего им.

Как и большинство участников этого класса машин, я выступал на отечественном мотоцикле К-175. Уровень подготовки техники был очень высок. Достаточно сказать, что из сорока спортсменов зачетные очки не получили лишь пятеро.

Остальные успешно справились с трудной трассой.

Трасса в Кировограде оказалась счастливой для всех моих товарищей из команды Москвы. В исключительно упорной борьбе нам удалось вырвать победу у спортсменов Латвии. Разрыв составил лишь два очка.

Теперь о выступлении юношей. Безусловно, лучшие из них были в команде Российской Федерации. По крайней мере, трое представителей этой республики — В. Кавинов, В. Волков и Г. Кириухин — могли смело претендовать на победу. Все они, несмотря на молодость, обладают уже неплохой техникой вождения машины, умением правильно распределить свои силы. Если бы они так же хорошо владели своими нервами! На мой взгляд, именно отличное самообладание плюс равные по мастерству качества с юношами из Российской Федерации позволили ленинградцу П. Рулеву одержать победу в финале Спартакиады.

И наконец, последнее замечание. В этом году вместе со всеми победителями соревнований награждались также их тренеры и механики. Но делалось это в конце торжественной церемонии, когда зрители уже устали аплодировать чемпионам и призерам. А мне кажется, что вместе с гонщиком к пьедесталу почета должны вызываться соавторы его успеха — тренер и механик. Трудимся мы вместе, вместе должны и праздновать победу.

Мотокросс

Командный зачет. Взрослые: 1. Москва; 2. Латвийская ССР; 3. РСФСР. Юноши: 1. РСФСР; 2. Украинская ССР; 3. Грузинская ССР.

Личный зачет. 350 см³: 1. В. Арбеков (Москва); 2. Г. Драугс (Латвийская ССР); 3. Ю. Матвеев (РСФСР). 175 см³: 1. Ю. Романов (Москва); 2. А. Чука (Латвийская ССР); 3. Е. Михайлов (Москва). 175 см³, юноши: 1. П. Рулев (Ленинград); 2. В. Кавинов; 3. В. Волков (оба РСФСР). 175 см³, женщины: 1. Р. Осе; 2. З. Гринберга (обе Латвийская ССР); 3. В. Михельсон (РСФСР).

Интервью с чемпионами провела
бригада журнала «За рулем»: Б. Логинов, Б. Мандрус, Л. Шугуров.

Фото В. Ахметова, И. Зайнутдинова, В. Николаева, В. Ширшова.

РАПОРТ
ОКТАБРЮ

1967

ВОЛГОГРАДСКИЙ АВТОМОТОКЛУБ

Начальник
клуба
Г. ДУБОВИК

Наш возрожденный из руин город, священный Мамаев курган, дом Павлова и район универмага, где взяли в плен немецкого фельдмаршала Паулюса, — знает весь мир. Здесь свершилась великая битва, здесь сражались отцы многих воспитанников нашего автотоклуба. Слава родного города-героя, подвиг отцов зовут наших курсантов к отличному овладению специальностью шофера, столь важной в современной армии. Ведь многим из них предстоит стать в ряды Советских Вооруженных Сил.

В клубе частенько можно застать Героя Советского Союза генерал-майора Николая Петровича Охмана. Ветеран Великой Отечественной, участник сражения на Волге приходит к курсантам, чтобы поделиться с ними своим боевым опытом, помочь достойно подготовиться к нелегкой и почетной армейской службе. Каждый день ребята, овладевающие автомобилем, видят на стенде портреты наших выпускников — отличных воинов и передовиков труда — и среди них сфотографированного у развернутого боевого знамени части рядового А. Киреева. Мне думается, результаты работы коллектива клуба и определяются трудом бывалых воинов (а их у нас немало) и воспитанием будущих солдат, юношей, верно выполняющих долг патриота.

К службе в Советской Армии ребята готовятся с первых дней прихода в автотоклуб. Молодые встречаются с воинами-отличниками, знакомятся с жизнью солдат, бывают в музеях воинской славы. Все выпускники сдают нормативы комплекса «Готов к защите Родины». Лучшие наши преподаватели, мастера производственного обучения, инструкторы езды М. Л. Шапарь, В. Р. Алтухов, К. М. Бойков, Ю. П. Плешаков, В. С. Пятков и другие наставники сами прошли армейскую школу и учат своих воспитанников тому, что пригодится им как будущим военным водителям.

Вот с такими результатами пришел клуб к славному юбилею: общий средний балл по всем дисциплинам — 4,2; все выпускники успешно сдают экзамены с первого раза. Мы уверены: наши воспитанники будут примерными воинами Советской Армии, достойными сынами героев Сталинграда.

Волгоград



ГЛУБОКИЙ СЛЕД

Костер затух. Вокруг него на месте привала остался лишь черный снег. А дальше тянулись следы автомобилей и людей. Первая борозда в этой снежной пустыне на заледеневшей реке. Пока не закружила метель, по бокам пробитого пути виднелись срубленные деревья, обрывки троса. С трудом люди отвоевывали у Севера метр за метром. А еще предстояло идти рядом с автомобилями много-много суток...

В пятидесятиградусную стужу одежда набухает от пота. Здесь — прочь ватник и ушанку, пар валит от каждого. Лопаты с пронзительным визгом врезаются в снег, а он неподатлив, словно асфальт.

Автомобили осторожно ощупывают колесами снег. А перед ними шагают

Один из участков зимника на льду реки Яны недалеко от Эге-Хайи.



трое. Они часто останавливаются. Заглядывают в карты и, посоветовавшись, расходятся в разные стороны, ломая пробуют прочность льда — ищут безопасное место для прохода машин. Километра полтора все спокойно. Но вот опять занос, и все берутся за лопаты.

— Сегодня хорошо прошли, — говорит начальник колонны, по виду совсем молодой, — целых двадцать пять километров. Завтра полный отдых. Заменит баллоны. Сколько сожгли горячего? — обратился он к заросшему бородой плечистому водителю.

— Трудно сказать, еще не замеряли. — Все промерить, бочки без моего ведома не вскрывать.

В палатке было душно. Махорочный дым плавал под потолком, сваленные в углу робы и обувь подсыхали. Изредка распаивался полог, и тогда врывались клубы густого пара.

— Сейчас бы в баньку, — размышлялся слесарь Валька, — парку побольше, да веник похлеще... А вот скажите, ребята, будет ли здесь когда-нибудь трасса? Чтобы до моря, ну, скажем, за неделю добираться?

Кто-то хмыкнул в кулак, некоторые откровенно рассмеялись, только начальник серьезно сказал:

— Будет. Обязательно. И машины другие.

— Когда будет? — пробурчал один хмуро. — Немцы вон под Москву подошли.

Начальник колонны задумался, мысли его были далеко, в родном Подмосковье. Что-то там сейчас?..

В июле 1934 года Костя Лисицын окончил ремесленное училище. И тут Московский комитет комсомола обратился к молодежи с призывом: дать триста добровольцев для работы в олово- и золотодобывающей промышленности, на Север и Дальний Восток.

— Что ж, раз решил ехать — счастливый путь, — глаза секретаря райкома были строги. — Ты ведь слесарь, очень там пригодись. И запомни, Лисицын, ты — посланец Москвы. Держи марку.

Попал он на Яну. Здесь больше всего оказались нужны механики-водители: на дальние прииски надо было перегонять первые автомобили. Костя Лисицын поступил на курсы. Днем работа в гараже, вечером — за парту. Так в тресте «Якутзолототранс» появился новый механик. Потом — первые задания, первые трудные маршруты в тайге. Комсомолец из Москвы «держал марку». И вот ему доверили вести колонну неизведанным путем.

...Лисицын напряженно всматривался

Колонна грузовиков Янского автохозяйства прибыла в поселок Нижнеянский — на побережье моря Лаптевых.

в двойное ветровое стекло. Уже больше часа он еле различает стоп-сигнал идущей впереди машины. Вот Яна круто повернула. За выступом горы пошел открытый лед.

Наледь! Она появляется внезапно — первая машина проскочила, а через некоторое время на этом месте журчит уже вода, прорвавшая лед. В морозы на перекатах река промерзает до дна. Спускаясь с верховьев, вода упирается в ледяную плотину и ищет выхода, лед лопается в самом тонком месте.

Автомобиль нехотя вошел в воду. Он совался то вправо, то влево и наконец, не найдя прохода, уткнулся в край льда. Глубоко вздохнув, водитель включил первую передачу. Мотор зарычал, словно пойманный зверь. Машину раскачивало, подбрасывало на обламывающихся льдинах. Волны уже хлюпали на подножке. Вентилятор захватывал воду и бросал на свечи. Мотор начал чихать.

— Надо отключить вентилятор, а то зальет. Замерзнем, — сказал Лисицын водителю Хромову. И сам полез снимать ремень вентилятора.

Первое мгновение холод не чувствовался. Толстые ватные брюки и волчьи унты не сразу пропускали воду. Но когда Константин Александрович начал отстегивать теплый капот, ледяная вода крепким обручем охватила ноги. Руки работали привычно, и ремень повис на остановившемся вентиляторе. Хромов тут же пустил двигатель. С трудом выбрались.

Пошла четвертая неделя, как колонна в пути. До Казачьего оставалось километров тридцать. Берега Яны стали более пологими, исчезла тайга, теперь вокруг — уснувшая ровная тундра. И все так же впереди автомобилей шагают трое, выбирая дорогу. Один из них начальник колонны.

Ураган налетел неожиданно, бешеные порывы ветра швыряли в лобовое стекло тучи снега. Пришлось остановиться. Трое суток мела пурга, а когда она утихла, на середине реки обозначились большие сугробы. Это были автомобили. И вновь в руках лопаты, и вновь скатывающийся пот замерзает и льдинками падает в снег.

Отдых в Казачьем — и снова в путь. До Когоустаха, который стоит на самом берегу моря Лаптевых, добрались относительно спокойно. Отсюда нужно было перегнать на молодой рудник Эге-Хайя

колонну автомобилей, которые прибыли Северным морским путем для начинающейся развиваться промышленности Верхоянья...

Четверть века прошло с тех пор, как посланец московского комсомола Константин Лисицын провел первую колонну машин по Яне.

— Интересный был этот рейс, — рассказывает он. — Обрато мы вели зимником 25 автомобилей. Около трех месяцев в пути.

...Зимник. Часто здесь это единственная магистраль, снабжающая зимой промышленные предприятия и совхозы всем необходимым. В Верхоянье нет путей, построенных человеком. Их создает природа. В начале ноября пятидесятиградусный мороз заковывает в толстую ледяную броню реки. Они и становятся дорогами. Одна из них — Яна — тянется к морю Лаптевых, на побережье которого, к устью реки, по Северному морскому пути доставляют в навигацию грузы.

Сотни сюрпризов ожидают шоферов в пути: свирепые метели и трескучие морозы, поля ледяных торосов, коварные пустоты, наледи, заносы.

На зимнике работают самые опытные водители, мужественные и знающие люди. Зачастую каждый из них проводит в кабине по пять-шесть дней, пока доберется до зимовья или поселка. Зимняя ночь все окутывает темной пеленой, только впереди на какой-то десяток метров свет фар выхватывает колею. Встречную машину видно за несколько километров. Где-то далеко блеснет огонек и тут же исчезнет. Встречные автомобили останавливаются здесь обязательно. Мало ли чем нужно помочь — запчастью, куском хлеба, советом. Водители расскажут друг другу, какая дорога впереди, назовут ориентиры, где лучше свернуть, где держаться ближе к берегу или, наоборот, ехать по середине реки. Потолкуют о том, о сем — и опять впереди желтое пятно от фар скачет по заснеженной реке.

Весной на трассу поступает приказ: всем автомобилям возвращаться в Эге-Хайю, на главную базу. Весна разрушила зимники. Водители торопятся покинуть реку — лед стал пористый, опасный. Бывали случаи, когда машины проваливались. Шофер едва успевал выпрыгнуть.

Пока последние автомобили уходят с зимника, в конторе автобазы подводят итоги работы за зиму. Миллионы тонна-километров, десятки тысяч тонн грузов заносятся в отчеты и ведомости. Сухие цифры. Но сколько за ними всего! Хотя бы угрюмая дорога через Куларский хребет на золотоносный прииск. Здесь всего-то тридцать километров в сторону от реки, а проходят их за 15—17 часов. Или тяжелая трехсоткилометровая трасса на оловодобывающий прииск, где крутые подъемы, головокружительные пропасти. По пути к охотникам и звероводам совхоза «Усть-Янский» — полуметровые кочки. А ровный зеркальный лед в морской губе Буорхая! Тут чуть сбился с пути — и уедешь в открытое море, а море Лаптевых не шутит.

Все это зимник. Его длина в Янском районе свыше 2000 километров. День и ночь по нему идут автомобили с удовольствием, техникой и с добытыми

золотом, оловом, пушшиной, которыми богат и щедр этот край.

Верхоянье сейчас, как и прежде, сурово. Природа не изменилась. Но каждый год в конце октября с крутого берега спускаются на лед колонны — теперь уже новых, мощных автомобилей, не тех, что были прежде. Это ЗИЛ-157, ЗИЛ-130 и другие. Десятки тысяч тонн грузов перевозит ежегодно крупнейшая автобаза Якутии, которой руководит Константин Александрович Лисицын, тот самый, что провел когда-то первую колонну. Автомобили с эмблемой Янской автобазы можно встретить на оловоносном прииске Депутатский, на золотом Куларе, на знаменитой Магаданской трассе.

...Зал клуба шоферов Эге-Хайи переполнен (клуб настоящий — с фойе, сценой, залом, гримерной, буфетом — всем, что полагается). Водители и рабочие, инженеры и служащие базы собрались сюда. В Янской автобазе стало обычаем перед началом зимника собираться всем коллективом: обсудить предстоящее государственное задание, учесть прошлый опыт, посоветоваться, как избежать ошибок.

— Предстоящие перевозки по зимнику намного превысят прошлогодние, — говорит Лисицын. — Нам надо перебросить около девяноста тысяч тонн грузов. Будут одновременно курсировать 135 машин...

Янское автохозяйство — одно из передовых в республике. В поселке Эге-Хайя современные гаражи, хорошо оборудованные ремонтные мастерские. Филиалы автобазы размещены в Усть-Куйге, Батагае. На трассах выстроены гостиницы для шоферов. Здесь водитель может спокойно отдохнуть, а автомобиль обеспечено техническое обслуживание.

На труднопроходимых участках зимника дежурят тягачи и бульдозеры, машина технической помощи в любой момент придет на выручку. Молодые шоферы даже не верят, что раньше по Яне путь тянулся более трех месяцев. Теперь рейс от Верхоянска до моря Лаптевых занимает не более шести дней. Колонны мощных тягачей, каждый из которых берет по десять тонн груза, уходят в самые глухие уголки этого богатейшего района.

Да, недаром был когда-то проложен здесь след первыми автомобилями. Поседела голова у Константина Алек-



Как и много лет назад Константин Александрович Лисицын сам водит машины по зимникам Яны. В прошлую зиму он прошел тысячи километров на УАЗе.

сандровича за это время. Много пережито и много сделано с тех пор, как вместе с товарищами открывал он трассу на Север. Знает Лисицын каждый поворот на Яне, каждый спуск на ее суровых берегах, каждую приметку здешней переменчивой погоды.

Недавно пришлось Константину Александровичу вновь вспомнить первый путь. Он рассказывал молодым водителям, тем, кто приходит в Заполярье сегодня, с чего здесь все началось. А люди из рук в руки бережно передавали пожелтевший от времени листок бумаги, документ, в котором сказано, что комсомол Москвы, оказывая доверие, посылает на работу в Якутию слесаря Константина Лисицына. В тот самый вечер сюда пришла большая радость: Указом Президиума Верховного Совета СССР старейший транспортник Верхоянья награжден орденом Ленина.

Е. ТОЛМАЧЕВ,
общественный корреспондент
«За рулем»

пос. Эге-Хайя,
Якутская АССР

Фото Н. Добровольского





«ЗАВИДУЮ ЭТИМ РЕБЯТАМ»

8 августа надолго останется в памяти тех, кто собрался в этот день в Московском дворце пионеров и школьников на Ленинских горах. Здесь проходил III Всероссийский слет юных техников, посвященный 50-летию Великого Октября. Он явился итогом смотра детского технического творчества, в котором приняли участие около двух миллионов школьников. А на Всесоюзную выставку, которая открылась в дни слета в павильонах юных техников и натуралистов на ВДНХ, были отобраны лучшие из лучших — 350 экспонатов.

На призовые медали с успехом претендовали и создатели монорельсовой дороги из Орджоникидзе, и куряне из экспериментальной лаборатории малолитражных автомобилей Дворца пионеров, представившие карты классов «В» и «Д», и юные техники Челябинского клуба ЧТЗ, подготовившие радиоуправляемую модель трактора Т-450, и десятки других умельцев.

Чем больше вникаешь в творчество юных конструкторов, тем чаще ловишь себя на мысли о том, как изменилось оно качественно.

На первой такой выставке в Москве, которая была проведена в 1926 году, были представлены электродвигатели из консервных банок, детекторные приемники, электрические звонки и примитивные педальные автомобильчики.

А вот сегодняшний день. Ребята с успехом разрабатывают совсем «взрослые» проблемы. Мы видим даже лазер. Не модель, самый настоящий! Его конструкторы Анатолий Кондратов и Борис Шайдуров уверяют, что мощности этого прибора вполне достаточно, чтобы зондировать Луну.

О всех экспонатах просто невозможно рассказать. Покидая выставку, невольно вспоминаешь слова гостя слета доктора физико-математических наук В. Л. Броуде.

— Честно признаться, — сказал он, — завидую этим ребятам. В четырнадцать лет мы занимались больше теорией, руками мало что умели делать. Не было у нас ни инструментов, ни приборов. Мне бы в их годы такие возможности!

Возможности. Они у наших ребят очень большие. Вероятно, поэтому в зале Дворца пионеров, на слете, сидели те, кто помогает нашему юному поколению, — директора заводов и ученые, педагоги и комсомольские работники, представители ДОСААФ и руководители Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов.

В. БОРЗОВ

На фото сверху — действующая модель броневика, с которого выступал В. И. Ленин. Выполнена она коллективом автомобильного кружка станции юных техников г. Кременчуга Полтавской области.

Все мы видим, как много делается сейчас для улучшения условий движения на наших улицах и дорогах. Ежегодно вводятся в строй тысячи километров новых автомагистралей, рождаются самые совершенные технические средства регулирования транспортных потоков, разрабатываются более рациональные схемы организации городского движения и т. п. Все это неслучайные предпосылки к повышению безопасности движения. Однако главным условием безопасной езды остается отличное знание правил движения самим водителем.

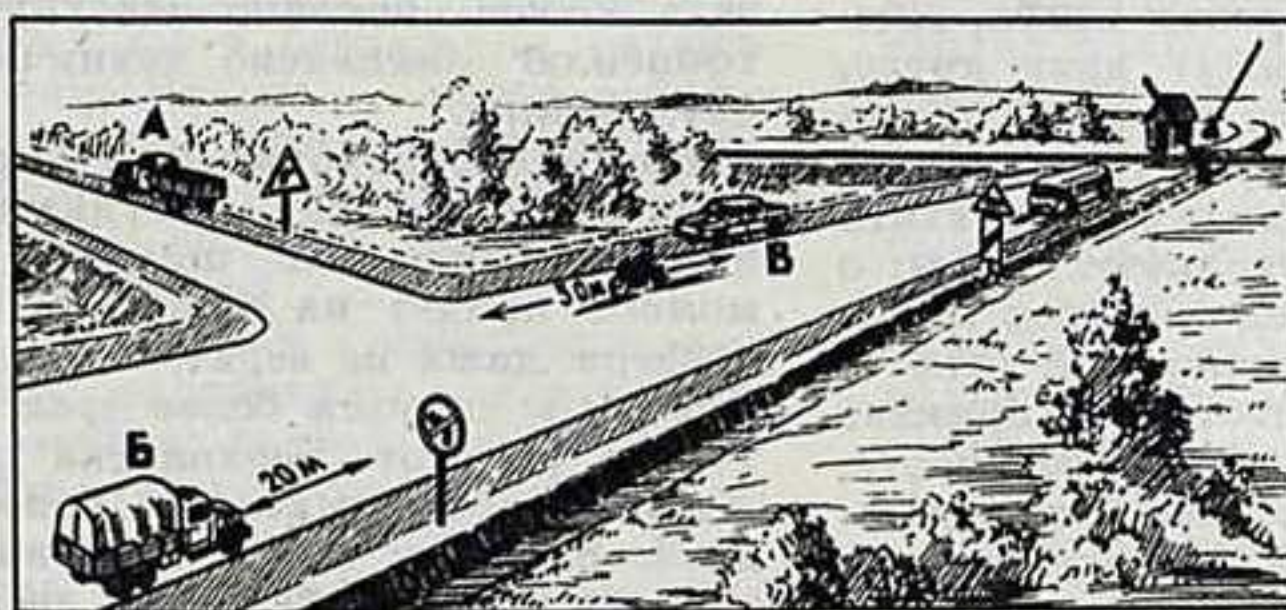
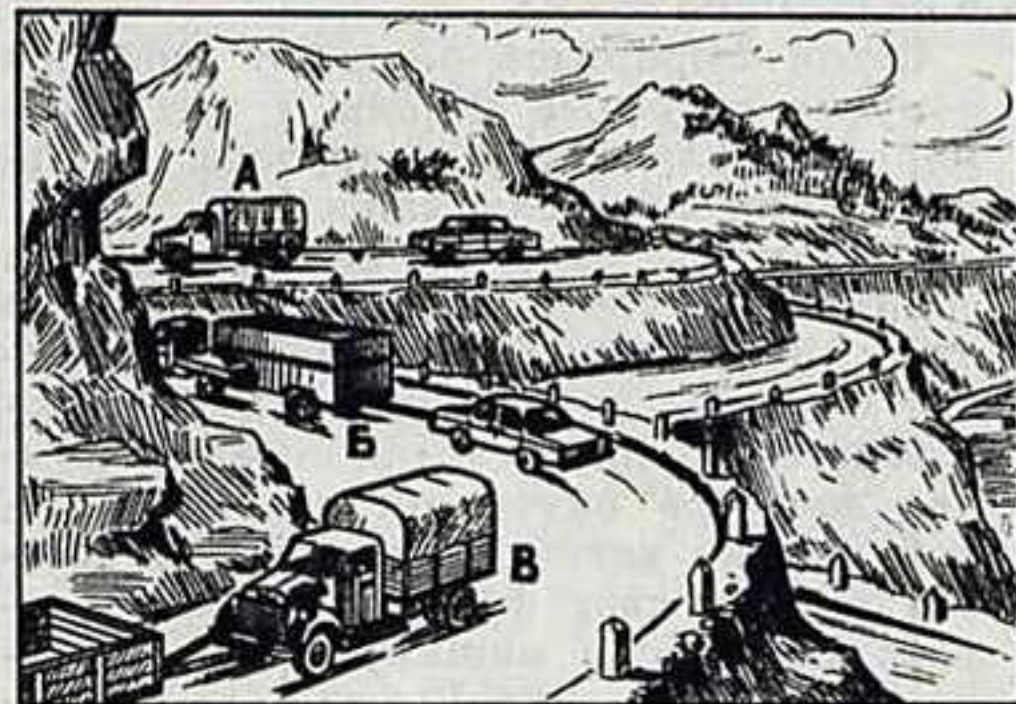
Лишний раз проверить свою память, еще глубже постичь все требования дорожного кодекса нашим читателям поможет викторина «За рулем», кото-

рую мы начинаем с десятого номера журнала. Этот своеобразный конкурс знатоков в вопросах безопасности движения редакция проводит совместно с Госавтоинспекцией СССР, ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог при участии Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, НТО городского хозяйства и автомобильного транспорта, Московского автодорожного института.

Сегодня мы начинаем первый тур викторины, а всего их будет три. Первые два — своего рода заочные соревнования, когда участники будут состязаться, не видя своих соперников. Те, кто пройдет в третий тур, встретятся в Москве «в открытом бою». Здесь, как и во всякой викторине, они разыгра-

КАКОЙ ВОДИТЕЛЬ НАРУШИЛ ПРАВИЛА БУКСИРОВКИ?

- только А; 1 А и В; 2 А и Б; 3
все водители 4

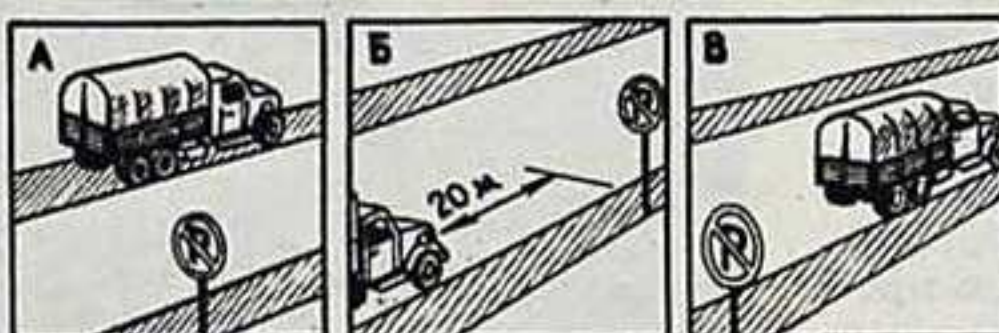
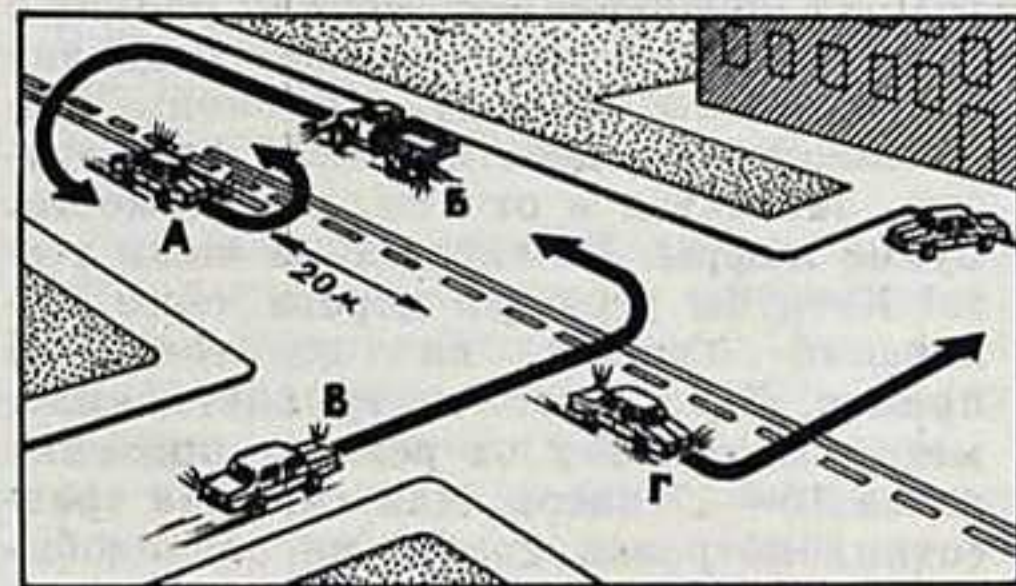


КТО ИЗ ВОДИТЕЛЕЙ НАРУШИЛ ПРАВИЛА СТОЯНКИ?

- только Б; 5 только А; 6
А и Б; 7 Б и В; 8
все три водителя 9

КАКИЕ ИЗ ПОКАЗАННЫХ МАНЕВРОВ ПРОТИВОРЕЧАТ ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ?

- только Г; 10 только А; 11
А и Б; 12 А и Г; 13 А, Б и В; 14



НА КАКОМ РИСУНКЕ НАРУШЕНЫ ПРАВИЛА ОСТАНОВКИ НА ДОРОГЕ?

- только на А; 15 на А и В; 16 на всех; 17
только на В; 18 на Б и В; 19

Викторина «За рулем»

ют специальные призы. Среди них — мотоцикл, портативный телевизор для автомобиля, мотороллер, магнитофон. Кроме главных, будет разыграно и несколько поощрительных призов.

Итак, начинаем! Первый тур викторины ставит перед вами уже привычное для наших читателей задание — ряд вопросов типа публиковавшихся в журнале под рубрикой «Экзамен на дому». Ответив правильно на все десять вопросов, вы пройдете во второй тур.

«Технология» выполнения задания такова. Рядом с билетами мы печатаем карточку «Ваши ответы», подобную той, что применяется автоинспекцией на экзаменах по правилам движения. В ней столько номеров, сколько воз-

можных вариантов ответов на все вопросы в билетах. Зачеркните (крестом) номера тех ответов, которые считаете правильными, заполните анкетные графы и вышлите карточку в редакцию не позднее 1 января (дата отправки определяется по почтовому штемпелю). Чтобы письма ваши легко распознавались в редакционной почте, вырежьте и наклейте на конверт эмблему нашей викторины, помещенную в правом верхнем углу. Зачеркнутые номера отметьте для памяти и в билетах. В февральском номере журнала мы поместим карточку с правильными ответами, и вы сможете узнать, выполнено вами задание или нет. Здесь же мы расскажем об условиях и заданиях второго тура викторины.

ВАШИ ОТВЕТЫ

Фамилия _____

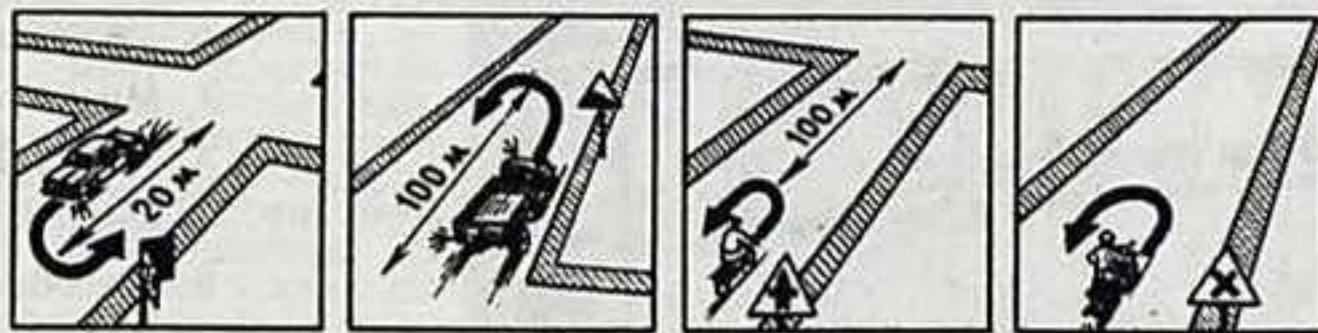
И. О. _____

Домашний адрес _____

№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
№ 7	№ 8	№ 9	№ 10	№ 11	№ 12
№ 13	№ 14	№ 15	№ 16	№ 17	№ 18
№ 19	№ 20	№ 21	№ 22	№ 23	№ 24
№ 25	№ 26	№ 27	№ 28	№ 29	№ 30
№ 31	№ 32	№ 33	№ 34	№ 35	№ 36
№ 37	№ 38	№ 39	№ 40	№ 41	—

Подпись _____

КАКИЕ ВОДИТЕЛИ ПРАВИЛЬНО РАЗВЕРНУЛИСЬ НА ДОРОГЕ?



только легкового автомобиля

20

грузового автомобиля и мотоцикла

21

легкового автомобиля, грузовика и мотоцикла

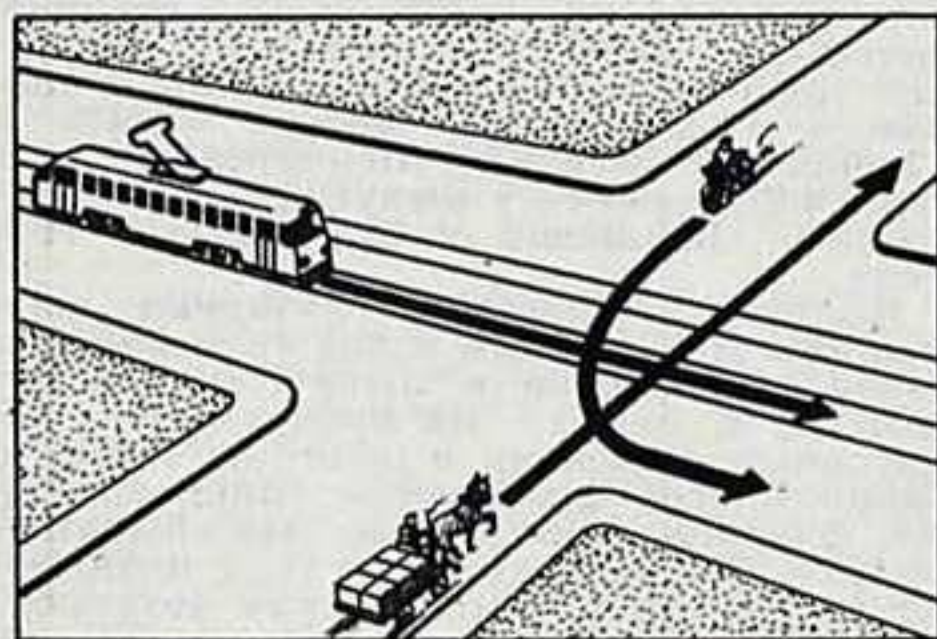
22

грузовика и велосипедист

23

все водители

24



В КАКОМ ОТВЕТЕ ПРАВИЛЬНО УКАЗАНА ОЧЕРЕДНОСТЬ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКА?

трамвай
грузовая повозка
мотоцикл

25

грузевая повозка
трамвай
мотоцикл

26

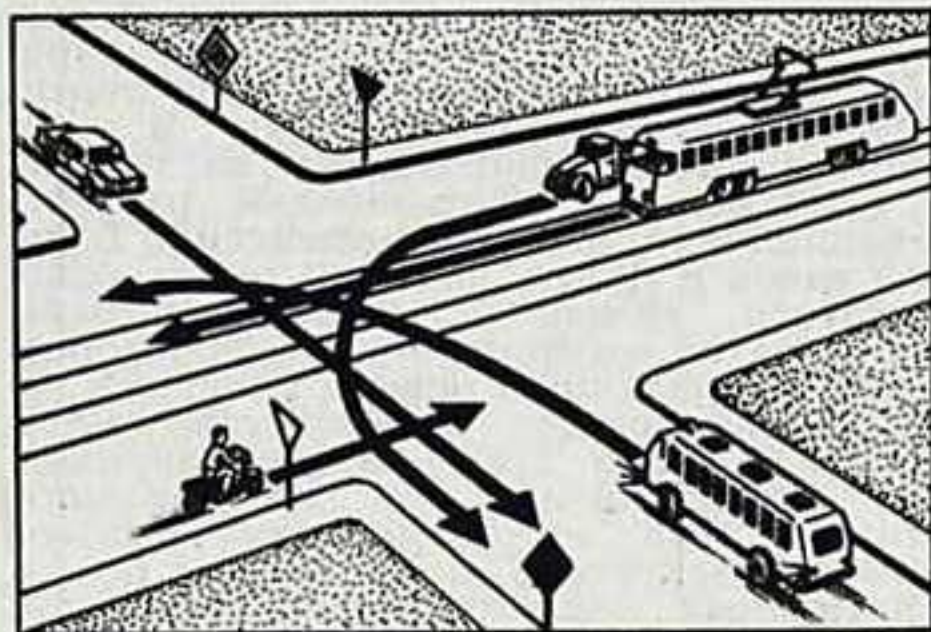
трамвай
мотоцикл
грузевая повозка

27

грузевая повозка, мотоцикл, трамвай

28

В КАКОМ ОТВЕТЕ ПРАВИЛЬНО УКАЗАНА ОЧЕРЕДНОСТЬ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКА?



трамвай
легковой автомобиль
автобус
грузовик
мопед

29

легковой автомобиль
трамвай
грузовик
автобус
мопед

30

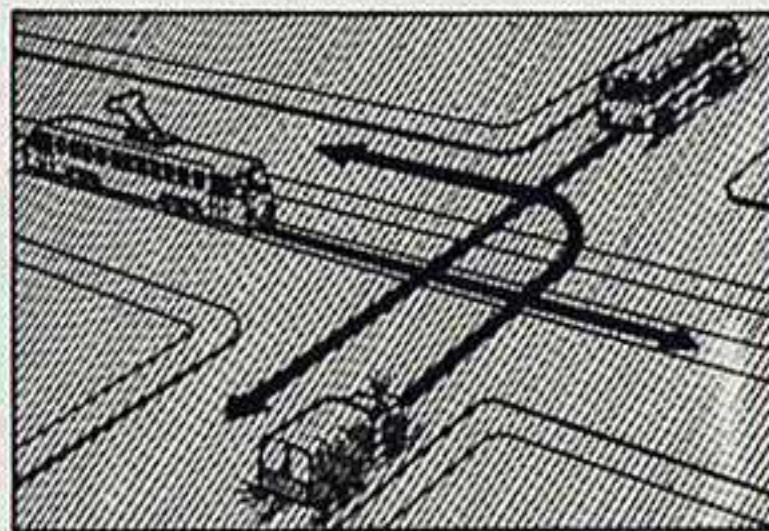
легковой автомобиль
автобус
трамвай
мопед
грузовик

31

легковой автомобиль
автобус
трамвай
грузовик
мопед

32

В КАКОМ ОТВЕТЕ ПРАВИЛЬНО УКАЗАНА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКА ПРИ ВИДИМОСТИ МЕНЕЕ 20 м?



а) трамвай
б) автобус и грузовой автомобиль

33

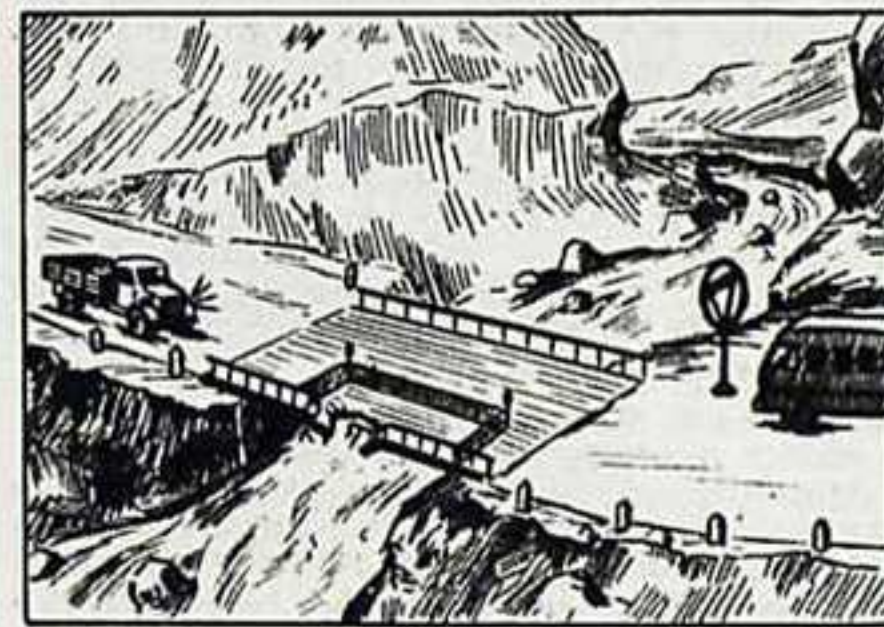
а) грузовой автомобиль и автобус
б) трамвай

34

а) грузовой автомобиль
б) трамвай
в) автобус

35

КТО ИМЕЕТ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО НА ДВИЖЕНИЕ В ЭТОЙ ОБСТАНОВКЕ?



грузовой автомобиль

36

автобус

37

В КАКОМ ОТВЕТЕ УКАЗАНО ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ПРИ КОТОРОМ НЕ ЗАПРЕЩЕНО ПРОДОЛЖАТЬ РАБОТУ НА ЛИНИИ?

имеются трещины на трубе карданного вала

38

не работает стоп-сигнал

39

шины установлены не по размеру

40

полностью груженный автомобиль не удерживается ручным тормозом на уклоне 20 процентов

41



ПОЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ



1. «Варшава-203».
2. Микроавтобус СФА-4.
3. «Стар-66».
4. «Ныса Т-501».
5. Автобус СФА-21.

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Сегодня польская автопромышленность стоит на пороге больших свершений. В соответствии с пятилетним планом производство автомобилей в стране увеличится к 1970 году вдвое против уровня 1965 года. Выпуск легковых машин возрастет до 65 тысяч, грузовых — до 33 тысяч и автобусов до 4 тысяч в год.

Одно из старейших предприятий Народной Польши — завод грузовиков в Стараховицах. Сейчас он производит четырехтонки «Стар-25» и их модификации. Дальний придел завода — перспективная модель «Стар-200» (см. «За рулем» № 7, 1967 г.). А пока предприятие готовится к выпуску переходных моделей «Стар-28» (с дизелем) и «Стар-29» (с карбюраторным двигателем). У обеих машин будут новые рамы, кабины, подвеска, рулевой механизм. Их серийное производство развернется в 1968 году.

Помимо двухосных машин Стараховицкий завод в настоящее время строит также модернизированные четырехтонные трехоски «Стар-660», со всеми ведущими колесами и кабиной над двигателем. Как и двухосные, эти машины снабжаются либо 110-сильным дизелем, либо 105-сильным карбюраторным двигателем.

В общей сложности в этом году завод даст 21 тысячу грузовиков разных моделей.

Что касается расширения выпуска тяжелых грузовиков и автобусов, то для решения этой задачи в первую очередь предстоит наладить производство современных двигателей. Поэтому два года назад было подписано соглашение об изготовлении по лицензии английской фирмы «Лейланд» мощных моторов на предприятиях тяжелой промышленности в городах Мельце и Анджихов. Это будет семейство дизелей в 125, 165, 195 и 230 л. с. В 1969 году оба завода дадут первые пять тысяч новых моторов для грузовиков «Зубр» и автобусов «Сан».

Ельчанский завод тяжелых грузовиков, выпускающий по лицензии «Шкоды»

восьмитонки «Зубр», с 1968 года перейдет на «Зубр-2». У него будет 195-сильный двигатель и новые задний мост и рулевой механизм, которые по кооперации начнут поставлять венгерские автозаводы. «Зубр-2» станет более быстрым (85 км/час), получит новую, более комфортабельную, кабину.

Вместе с модернизацией грузовика намечено и усовершенствование автобусов «Ельч» (городских на 60 мест и междугородных на 51 место), выпускаемых также по лицензии «Шкоды». А сегодня Ельчанский завод начинает осваивать сочлененный городской автобус модели АПО-21 на 135 мест (из них 38 для сидения). Всего в этом году на дороги выйдут 1300 грузовиков и 1500 автобусов с маркой «Ельч».

Другой автобусный завод, в городе Сянок, в прошлом году освоил новую модель городского автобуса Х100 на 60 мест. Он снабжается либо 110-сильным дизелем, либо 95-сильным карбюраторным двигателем. В отличие от прежних «Сянок», Х100 имеет раму. Но завод не остановился на этом. Уже создана конструкция современного 34-местного автобуса СФА-21 со 125-сильным дизелем. В 1967 году общий выпуск автобусов «Сан» составит 2400 штук.

Сильно изменится завод ФСО в Жерани, под Варшавой. Здесь по итальянской лицензии будет развернуто производство современного легкового автомобиля ФИАТ-125. Сборка автомобилей «Варшава» уже сейчас переведена на Варшавский авторемонтный завод, а на освобожденных площадях идет полным ходом подготовка к производству новой машины. Сто пятьдесят предприятий будут поставлять для нее по кооперации агрегаты и детали. Югославский завод «Црвена Застава», уже давно выпускающий у себя ФИАТы, станет снабжать Варшавский автозавод задними мостами, поршнями, радиаторами и отопителями, кузовной арматурой из пластмассы и резины. Взамен он будет получать польские двигатели, кузова, рулевые механизмы, тормоза.

А пока с конвейера ФСО сходят малолитражные «Сирены-104» с двухтактным трехцилиндровым двигателем (842 см³,

40 л. с.) и передними ведущими колесами и испытанные «Варшавы» (см. «За рулем» № 1, 1965 г.). Сейчас эта машина выпускается в двух вариантах — модель «203» (верхнеклапанный двигатель, 2120 см³, 77 л. с.) и модель «204» (нижнеклапанный двигатель, 2120 см³, 57 л. с.), развивающие соответственно 125 и 110 км/час. Каждая из них — с кузовами «седан», санитарным, «универсальным», такси и «пикап». На последней Познаньской ярмарке демонстрировалось также такси модели «204Т» с 52-сильным дизелем «Перкинс». В этом году ФСО намечает выпустить 12 тысяч машин «Варшава» и 13,5 тысячи «Сирен».

На узлах «Варшавы» базируются свои машины Люблинский завод грузовиков и завод автокузовов в Нысе (см. «За рулем» № 4, 1966 г.). Их продукция — однотонные грузовики и фургоны «Жук» с кабиной над двигателем, микроавтобусы, фургоны, санитарные машины «Ныса-501». Оба завода в этом году планируют выпустить 17 тысяч таких автомобилей. На них используются двигатели, трансмиссии, передние и задние мосты производства ФСО. Но с другой стороны, например, Люблинский завод, располагающий мощным литейным цехом, сам поставляет отливки для ФСО и завода грузовиков в Стараховицах.

Помимо производства автомобилей в ближайшие годы в Польше будет также расширен выпуск автомобильных комплектующих изделий, значительно возрастет межзаводская кооперация. В связи с этим на Щецинском заводе прекращено производство ставших ныне нерентабельными мотоциклов «Юнак», и предприятие специализировалось на поставке всем польским автозаводам рулевых механизмов и валов трансмиссий. Большой завод в Лодзи, который ранее делал двигатели «Юнаков», полностью переключился на изготовление карбюраторов.

Новую продукцию освоил Келецкий завод. Не прекращая производства мотоциклов СХЛ, он стал специализированным предприятием по изготовлению штампов для автомобильных кузовов (прежде отсутствие необходимых производственных мощностей для этой сложной и дорогостоящей оснастки тормозило переход на новые модели автомобилей).

Интенсивный рост выпуска легковых и грузовых автомобилей, создание новых, современных моделей — яркий пример тех успехов, которых добились трудящиеся Народной Польши.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Недалеко от границы Германской Демократической Республики с Чехословакией, в старинном замке Аугустсбург, собраны самые интересные двухтактные мотоциклы со всего света. Почетное место в этом музее занимает велосипед, на багажнике которого примостился 122-кубовый моторчик в полторы лошадиных силы. Сейчас он вызывает только снисходительную улыбку, но в 1919 году к этому мотовелосипеду был проявлен исключительный интерес. Он даже получил прозвище «маленькое чудо» (Das kleine Wunder, или, сокращенно, DKW).

С тех пор мотоциклетная марка ДКВ, а вместе с ней и мастерство умельцев-мотоциклостроителей из маленького городка Цшопау приобрели широкую известность. Здесь шестьдесят лет назад датский инженер И. С. Расмуссен основал небольшое предприятие.

После первого мотовелосипеда, созданного инженером Г. Руппе, в 1922 году появился уже «полнокровный» мотоцикл, а в следующем — стартовала первая гоночная модель Ре-150 с водяным охлаждением.

В 1932 году Расмуссен уже перестал быть хозяином в собственном доме — лакомый кусочек, ДКВ, был проглочен концерном «Ауто-Унион А. Г.», куда входили также заводы «Ауди», «Вандерер» и «Хорьх». Воротилы концерна из года в год наращивали выпуск продукции. Они получали все новые и новые заказы на поставки мотоциклов для вермахта, их прибыли баснословно росли.

Когда в мае 1945 года воины Советской Армии водрузили на здание рейхстага Красное знамя победы над фашизмом, пришел конец и господству хозяев нацистского концерна. Старый ДКВ прекратил свое существование.

После преступной фашистской войны пришлось все начинать с нуля. В марте 1950 года на восстановленном предприятии возобновилось производство мотоциклов. Это был усовершенствованный вариант модели ДКВ РТ-125.

Рабочие и инженерно-технические работники Цшопау стали сами планировать производственные показатели, и теперь уже в пользу своего народа. Возрожденный завод вошел в объединение национализированной автопромышленности — ИФА, — и первые 1700 мотоциклов, выпущенные в 1950 году, несли на своих баках эту марку.

К концу первой пятилетки первого в истории немецкого государства рабочих и крестьян народного предприятия в Цшопау уже могло давать в год 31 тысячу мотоциклов ИФА.

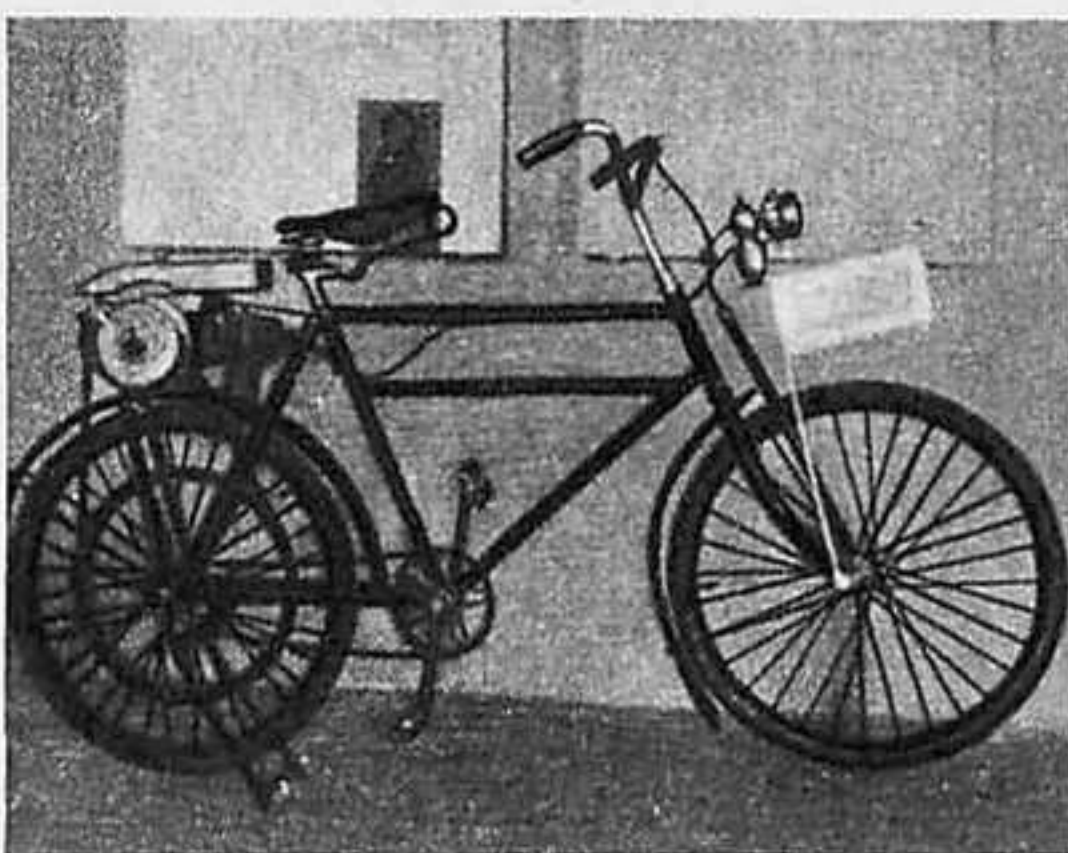
А в следующем, 1956 году наступили большие перемены. Завод освоил производство семейства ЭС — новых современных машин с моторами в 175, 250 и 300 см³. И, как бы утверждая тот факт, что предприятие полностью перешло на новые рельсы, прежняя марка уступила место известной ныне всему миру марке «МЦет» («Мотозавод Цшопау»).

С мотоциклами новых моделей завод смог выйти на международный рынок, что явилось практическим доказательством успехов мотоциклетной промышленности нашей социалистической республики.

Правильно оценив те богатые возможности, которые открывает мотоспорт для совершенствования серийных конструкций, завод стал активным участником кольцевых и многодневных соревнований. В 1954 году усилиями инженеров В. Каадена и Д. Циммермана было положено начало большому семейству гоночных мотоциклов «МЦет» моделей Ре-125 и Ре-250 с золотниковым распределением. Их конструкция оказалась самой передовой и послужила образцом для подражания. Многие фирмы, и среди них такие известные, как «Сузуки», «Крейдлер» и «Ямаха», пошли по стопам «МЦет».

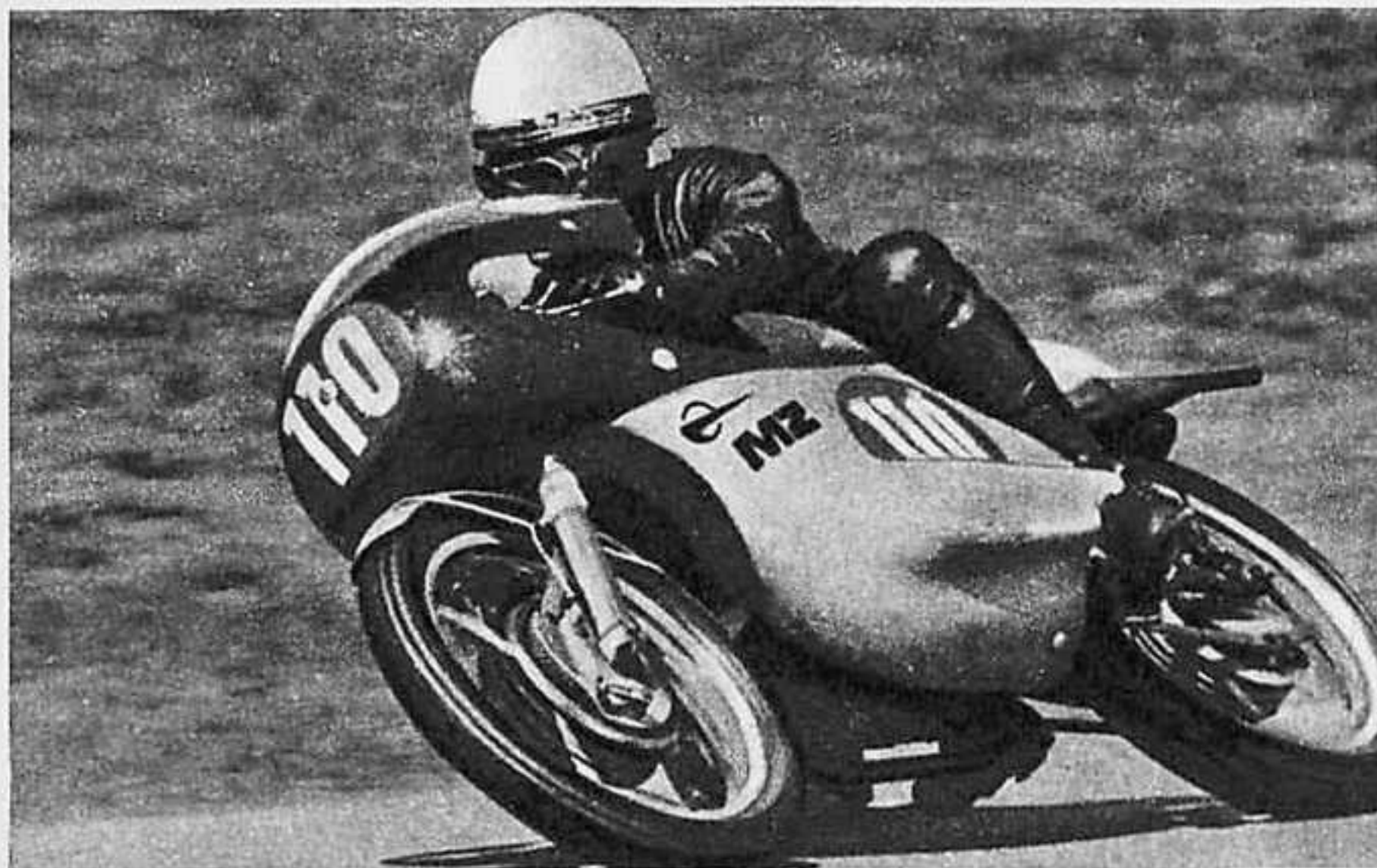
Уже в 1961 году гоночные машины из Цшопау вышли в чемпионате мира на второе место в классе 125 см³ и принесли марке «МЦет» славу самых быстрых двухтактных мотоциклов в мире. Выдающихся успехов мотоциклы «МЦет» достигли в многодневных соревнованиях. Благодаря их выносливости и надежности команда нашей республики, начиная с 1963 года, четыре раза подряд выигрывала Международный трофей на шестидневке ФИМ.

В 1963 году рабочие в Цшопау имели основания для торжеств и потому, что с



Мотовелосипед ДКВ 1919 года с ременной передачей.

МИЛЛИОНЫ ЛОШАДИНЫХ СИЛ ИЗ ЦШОПАУ



Ведущий гонщик завода Г. Роснер на современном гоночном мотоцикле «МЦет» Ре-250 с мотором в 55 л. с.

заводского конвейера сошел полумиллионный мотоцикл. Народное предприятие «МЦет» сделало за двенадцать с половиной лет столько же мотоциклов, сколько прежняя фирма смогла осилить за двадцать пять.

Год назад с конвейера сошел мотоцикл № 750 000. Это был весомый вклад трудящихся Цшопау в программу развернутого строительства социализма в ГДР, провозглашенную VI съездом Социалистической единой партии Германии в 1963 году.

Сегодня «МЦет» экспортирует мотоциклы более чем в пятьдесят стран мира. На них ездит 42 тысячи болгар, почти 40 тысяч поляков, свыше 30 тысяч румын, 20 тысяч финнов, 10 тысяч иранцев. Во многих странах марка «МЦет» стала символом высокого качества продукции Германской Демократической Республики.

Последняя 250-кубовая модель «МЦет» ЭС-250/2.

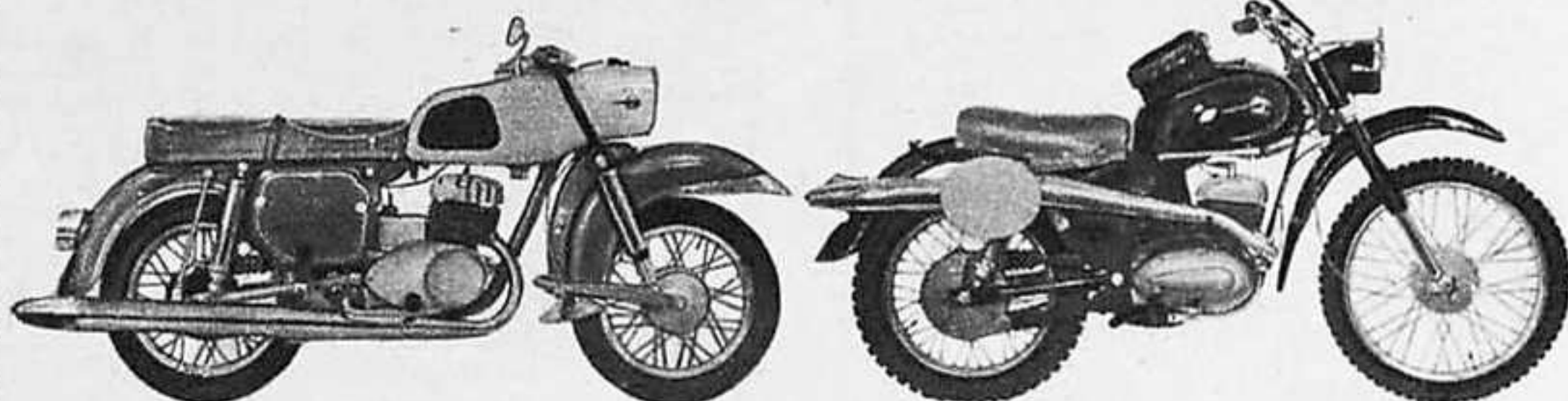
Завод в Цшопау непрестанно совершенствует свои мотоциклы, создает новые машины. В нынешнем году начато производство двух новых моделей классов 175 и 250 см³.

Долина реки Цшопау — колыбель двухтактного мотоцикла. Если сложить вместе мощность построенных здесь машин, то можно легко насчитать миллионы лошадиных сил. И каждый из этих мотоциклов с эмблемой «МЦет» на бензобаке или фаре является полпредом Германского социалистического государства, которое возникло двадцать восемь лет спустя после победоносного Октября 1917 года.

ГЮНТЕР КЭМФЕ,
сотрудник журнала
«Шпорт унд техник»

Германская Демократическая
Республика

Испытанная машина для многодневок «МЦет» ЭТС-250Г.



РАПОРТ
ОКТАБРЮ

1967

БЕЛОРУССКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

Главный конструктор
З. СИРОТКИН

Среди предприятий советского автомобилестроения БелАЗ — одно из молодых. В сущности, он является первенцем завершенной два года назад семилетки. Но коллектив завода уже может с гордостью рапортовать Родине о том, что наши могучие самосвалы все прочнее укрепляют свою добрую репутацию в советском народном хозяйстве и за рубежом.

В год 50-летия Октября мы продолжаем расширять семейство большегрузных автомобилей. Сейчас ведется сборка партии 40-тонных самосвалов БелАЗ-548, производительность которых будет в 1,6 раза выше, чем у их предшественников БелАЗ-540. Выпуск новых богатей в значительной мере позволит решить проблему обеспечения автомобильным транспортом крупных строек, карьерных разработок. В юбилейном году закончим междуведомственные испытания еще одной модификации — автопоезда БелАЗ-548В грузоподъемностью 65 тонн. Та часть испытаний, которая уже проведена, показывает, что эта машина в определенных условиях (неглубокие и глубинные карьеры, уклоны) обладает значительными преимуществами перед другими автомобилями.

Одновременно испытывается 27-тонный самосвал БелАЗ-540Т, предназначенный для районов с жарким климатом, и БелАЗ-540С — для Крайнего Севера. Проходит испытания и 65-тонный автопоезд-троллейвоз — уникальная машина, имеющая двойное питание (от собственной генераторной установки и контактной сети). Она рассчитана на очень большую производительность.

Коллектив рабочих, техников, инженеров, конструкторов много трудится над повышением надежности, долговечности, улучшением качества нашей продукции. В июне этого года аттестационная комиссия Комитета стандартов присвоила БелАЗу-540А «Знак качества». Это первый автомобиль в стране, удостоенный такого поощрения.

Автозаводцы продолжают проектные работы. В частности, сделаны рабочие чертежи 75-тонного самосвала БелАЗ-549 и ведется изготовление его опытных образцов. В проекте — работа над 120-тонным самосвалом.

г. Жодино

Александр Сафонов — победитель Кубка

Предпоследний этап Кубка социалистических стран по картингу, проходивший в венгерском городе Сегеде, принес большой успех советским спортсменам. В упорной борьбе победил А. Сафонов, оставив позади Б. Кэмерера (ГДР). Два других члена сборной СССР О. Шаев и Н. Гончаров заняли третье и четвертое места. Победив и в командной гонке, наши картингисты упрочили свои лидирующие позиции. По итогам трех этапов далее идут команды ГДР, Венгрии и Польши. В личном зачете, независимо от результатов заключительного этапа, москвич Александр Сафонов обеспечил себе первое место, набрав 28 очков. За ним — наши спортсмены О. Шаев — 16 очков, В. Лыткин и Ю. Кох (ГДР) — по 12.

Мотокросс наций

Уже несколько лет проводится в классе 250 см³ командный Мотокросс наций. В этом году он состоялся в Чехословакии и собрал очень сильный состав участников — выступали сборные команды 14

Лидирует Л. Шинкаренко (№ 46), показавший лучший результат среди советских гонщиков.

Фото А. Бахенского
(ЧССР)



Удачный дебют

В этом году состоялись первые в нашей стране международные товарищеские встречи по мотоболу. Нашими гостями были спортсмены команды «Тайфун». Это одна из сильнейших команд ФРГ, вышедшая в 1966 году в финале Кубка Европы на второе место.

Первую встречу с «Домбаем» (г. Черкесск) гости свели вничью — 1:1. Но в матче с молодой командой «Вымпел» из г. Георгиевска Ставропольского края «Тайфун» познал горечь поражения — 3:5. Состязания немецких мотоболлистов со спортсменами «Кометы» из г. Элисты закончились вничью — 1:1.

В итоге трех встреч счет 7:5 в пользу советских мотоболлистов.

Главный редактор А. И. ИВАНСКИЙ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Оформление И. Г. Имшенник и Н. П. Бурлака

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: К 8-52-24 (общий); К 8-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); К 8-33-28 (отдел науки и техники); К 8-36 60 (отделы писем и оформления). Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 23.8.67 г. Бум. 60 × 90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 1 800 000 экз. Подп. в печ. 21.9.67 г. Цена 30 коп. Зак. 803. Г-42548.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата

СПОРТИВНЫЙ
ГЛОБУС

стран. В упорной борьбе третий раз подряд победили шведы, опередившие сборную Чехословакии. Наша команда в составе Л. Шинкаренко, Ю. Матвеева, В. Бруниса заняла третье место, потеснив таких сильных соперников, как команды Англии и Бельгии.

Наши автомоделисты — сильнейшие

Открытое первенство Польши по автомоделизму в этом году вылилось в большие международные соревнования. На них приехали команды Советского Союза, Венгрии, Чехословакии. В классе радиоуправляемых моделей победу одержал советский моделест Г. Дзенытис. Кроме того, наши спортсмены О. Маслов, В. Якубович и В. Соловьев заняли вторые места в классах гоночных моделей 1,5; 5 и 10 см³. Благодаря этому команда СССР завоевала первое место, опередив своих опытных соперников.

В тройке призеров

В финал чемпионата Европы по спидвею из советских гаревиков вышел Игорь Плеханов. На треке во Вроцлаве, борясь с семью шведами и четырьмя польскими гонщиками, он занял третье место, пропустив вперед лишь А. Выгленду и А. Погожельского. Польская «Трибуна люду» писала: «Отличную форму продемонстрировал представитель СССР, искусный Игорь Плеханов. После неудачного для него первого заезда он выиграл остальные четыре, безжалостно расправившись со своими соперниками».

В десятку лучших европейских гонщиков, получивших право выступать в финале первенства мира, помимо трех призеров попали Н. Перссон, С. Миханек, О. Фундин и Б. Янсон (Швеция), А. Ворына и Е. Трешковский (Польша) и И. Динсе (ГДР).

От Баренцева до Черного моря проходил фронт Великой Отечественной войны. От Баренцева до Черного моря пролег маршрут пятерых североморских (Мурманская область) мотоциклистов. Только самые старшие из участников помнили войну — они были тогда еще совсем детьми. И вот теперь решили проехать по тем местам, где их отцы остановили фашистское нашествие. Мурманск и Ленинград, Тула и Воронеж, Туапсе и Волгоград рассказали молодым северянам о подвигах советских людей.



СЕВЕРОМОРСК
МУРМАНСК
КАЛЕВАЛА
БЕЛОМОРСК
ПЕТРОЗАВОДСК
ЛЕНИНГРАД
НОВГОРОД
КАЛИНИН



Широки поля Казахстана, богаты рудами и углем его недра. Вена спала степь, и лишь в годы Советской власти пробудилась древняя земля. Много труда вложили советские люди в обновление Казахстана. Выиграв по автотолотерее ДОСААФ «Москвич-408», чимкентский инженер-механик А. Жогипаров решил своими глазами взглянуть на преобразенный родной край. С юга на север Казахстана протянулся его маршрут — через промышленные центры, молодые города и неоглядные поля новой житницы страны.

ДОРОГАМИ ПОДВИГОВ И СЛАВЫ

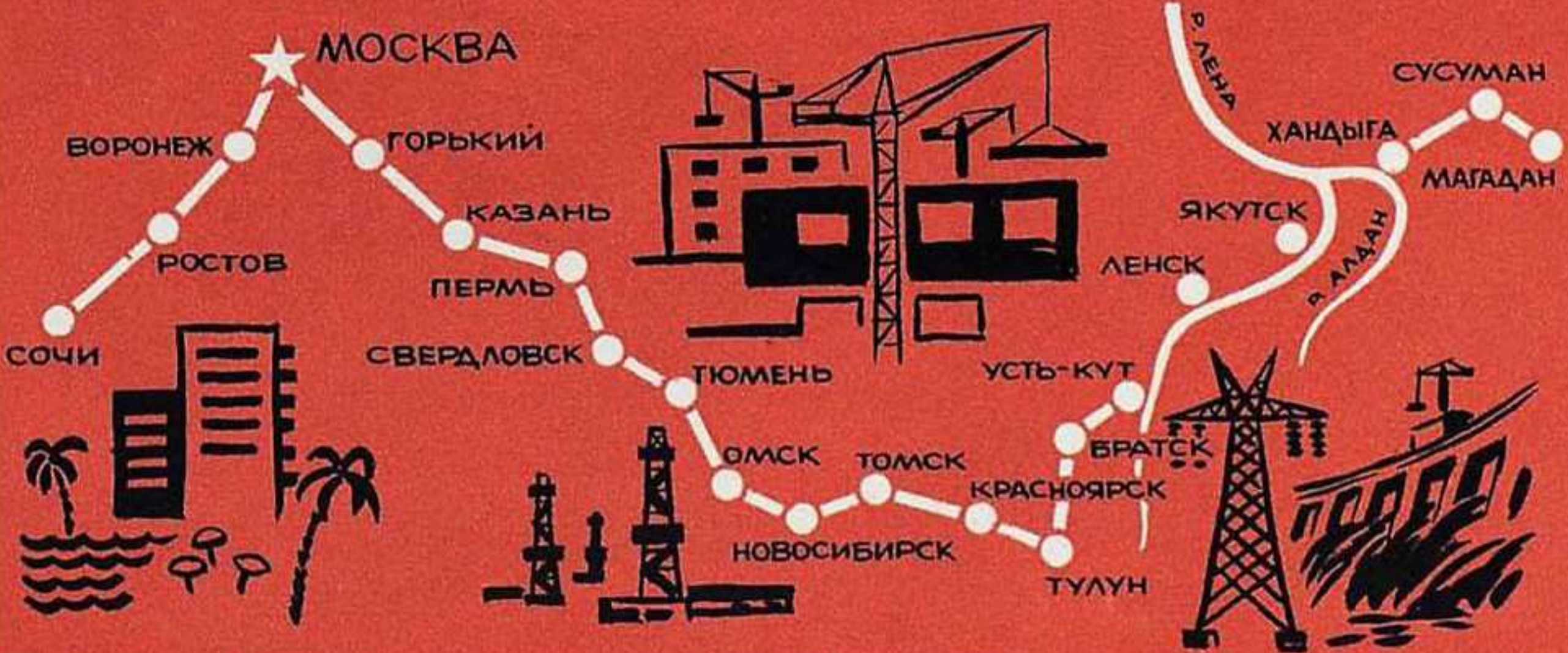
Статья председателя жюри соревнований А. В. Ляпидевского — на стр. 12—13.



Имя замечательного полководца гражданской войны, маршала, первого кавалера ордена Красного Знамени Василия Константиновича Блюхера овеяно славой. По маршрутам легендарного рейда южно-уральских красногвардейцев, через горные хребты, лесные чащи, топкие болота, там, где вели свои отряды Блюхер и его соратники братья Каширины, прошла группа мотоциклистов Челябинского завода мерительных инструментов.



Белоруссия... Ее леса вызывают в нашем сознании воспоминания о боевых действиях партизан. Их подвиги вошли в легенды, о них написаны поэмы, им посвящены фильмы. В поход по партизанским тропам Борисова и Орши отправились двенадцать мототуристов — сотрудников и студентов Белорусской ордена Трудового Красного Знамени сельскохозяйственной академии. По местам, связанным с действиями легендарного Константина Заслонова, бесстрашной Надежды Троян, юных героев-пионеров прошли будущие агрономы.



От Дальнего Востока до Москвы долг путь. Но жителей Магадана и Владивостока не пугают расстояния. Своими глазами захотел взглянуть на преобразенную землю и автотурист из Магадана И. Ворушили, в прошлом военный шофер. Он показал своим детям стройки Братска и Красноярска, Анадемогородок на берегу Обского моря. Из конца в конец проехали магаданцы на «Волге» по дорогам нашей необъятной Родины.

Худ. В. Петров



ВПЕРЕД, К ПОБЕДЕ
КОММУНИЗМА

СЛАВА КПСС!

50

СЛАВА НАШЕЙ
СОВЕТСКОЙ
РОДИНЕ!