



ЗА РУЛЕМ.
№ 6 1963 г.
Ильин

И Ю Н Ъ 1 9 6 3

За Рулем

6

Июнь 1963. Год издания 21-й.



В этом номере:

Дорогой технического прогресса	1
Н. Киселев. Университет судей	3
Р. Дачевлян. Если имя тебе — спортсмен	4
А. Павлов. Неразрывный процесс	5
Р. Яров, ОКБ «Спорт»	6
По следам наших выступлений	7
О. Васильев. Хорошее пополнение	7
М. Леонидов. На передних рубежах	8
М. Иванов. Если любяшь свое дело	9
Д. Роговин, Л. Войнич. Тагачи-стронтели	10
Ю. Гофман. Стартует дасеборье	12
И. Зотов. Без инструктора	13
В. Лопухин. Как увеличить мощность двигателя «Туль»	14
Н. Поляков. Новые спортивные шины для мотоциклов	15
А. Абросимов. Какин он будет	16
В. Егоров. Курский автомобильный	18
А. Куликов. Батарейное зажигание	19
Возвращаясь к напечатанному	20
Московское кольцо	21
Читатели советуют	22
Ад. Куба. Автокемпинги в Чехословакии	24
Г. Соловьев. Во время тумана	24
Продинговано зимнюю	25
Почтовый ящик «За рулем»	26
М. Гинцбург. О выборе масла	27
А. Дидрих. От Иркутска до Москвы на «Вятке»	27
С. Пьянов. Курс — на массовость	28
Советуйся с читателями	29
В. Бенман. Часовой рекорд скорости	29
Новости зарубежной техники	30
Ф. Кафтанов. Консультанты	32

На первой странице обложки: чемпион страны по моторному спорту в классе 500 см³ З. Калыкин.

Фото А. Дибровного



В дни пятой весны семилетки в Москве, в Большом Кремлевском дворце, состоялось Всесоюзное совещание передовиков движения за коммунистический труд. В столицу нашей Родины со всех концов страны собрались представители многочисленной армии разведчиков будущего.

Иные в движении за коммунистический труд участвует свыше 23 миллионов трудящихся. Передовики соревнования показывают образцы высокопроизводительного труда, выступают инициаторами ценных начинаний, активно борются за ускорение темпов технического прогресса во всех отраслях Народного хозяйства.

Участники совещания единодушно приняли обращение к рабочим и работницам, колхозникам и колхозницам, инженерно-техническим работникам и служащим, деятелям науки и культуры, ко всем трудящимся Советского Союза. Они призвали еще шире развернуть соревнование за успешное выполнение и перевыполнение плана пятого года семилетки.

Волею полутора тысяч участников совещания были награждены медалью «За трудовую доблесть».

На с ним же: участники Всесоюзного совещания передовиков движения за коммунистический труд (слева направо): Ф. Краснов, шофер МАЗ-200 из Ленинграда; водители автобусов В. Смирнов из города Калинин и Г. Велуосов из города Вязники Владимирской области; П. Примак, шофер ЗИЛ-150 из города Благовещенска.

Фото В. Егорова

Большие разноцветные воздушные шары поднялись в первое майское воскресенье над Центральным парком культуры и отдыха имени А. М. Горького в Москве. На легком ветру затрепетали альпийские стлжи, яркие флаги расцвечивания. Так начался большой праздник, посвященный открытию летнего спортивного сезона в организациях ДОСААФ столицы.

Увлекательное зрелище представлял парад гребцов. На Москве-реке состоялась шлюпочные команды. Свое искусство показывали радиолобители. Но больше всего зрителей собралось на набережной, когда открылись соревнования по фигурному вождению автомобилей. Лучше всех прошел дистанцию студент Московского автомобильного института Н. Загорючий. Затем состоялись гонки картингистов, в которых на первое место вышел представитель общества «Труд» Г. Обрубов.

В середине дня на увитых цветами мотоциклах в парк прибыли участники звездного пробега районных организаций ДОСААФ столицы. Победителями стали колонны Москворецкого, Ленинского и Отирьского районов.

Праздник послужил хорошим средством пропаганды технических видов спорта.

На снимке: колонна мотоциклистов Москворецкого района на улицах столицы.

Фото В. Бровко



ДОРОГОЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Благодаря возможности открыли перед народным хозяйством решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Проведение их в жизнь позволяет лучше маневрировать резервами, быстрее наращивать темпы производства, поднимать его технический уровень.

Как будет развиваться автомобильная промышленность в свете этих решений? Что наиболее характерно для нее в новых условиях? Над чем работают в пятом году семилетки автозаводы страны? С такими вопросами редакция обратилась к ведущему специалисту в области автомобилестроения А. Андерсу. Вот что он рассказал.

Забота об ускорении технического прогресса — одна из главных задач Государственного комитета автотранспортного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР. Создание комитета, несомненно, благоприятно скажется на планировании в автомобильной промышленности, проведении единой технической политики, специализации и кооперации производства.

Особо хочется отметить значение специализации. Как подчеркнул на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев, она дает огромные возможности роста производительности труда, повышения качества продукции.

Ноябрьский Пленум ЦК партии призвал специализировать конструкторские организации на определенные типы машин, усилить работу по максимальной унификации узлов и деталей. С этой целью должна быть перестроена работа конструкторских служб автозаводов. В частности, предполагается создать головные конструкторские бюро по типам автомобилей в каждом классе или диапазоне грузоподъемности. Эти бюро должны отвечать за развитие конструкции машин данного класса, заботиться о ликвидации многоликости узлов и агрегатов автомобилей, близких по грузоподъемности, с тем, чтобы облегчить их техническое обслуживание и ремонт.

Создание новых конструкций — длительный процесс, поэтому деятельность головных конструкторских бюро не сможет отразиться на моделях автомобилей ЗИЛ-130, ГАЗ-53, МАЗ-500 и других, запускаемых в нынешнем году в производство. Деятельность головных конструкторских бюро в 1963 году направлена, в основном, на реализацию плана новой техники текущего года.

Одна из отличительных черт автомобильного производства в пятом году семилетки — широкая унификация агрегатов, узлов, деталей и на ее базе дальнейшее развитие кооперации, укрепление взаимосвязей предприятий.

Как известно, решено повысить грузоподъемность автомобилей Горьковского автозавода. Еще в 1962 году он начал выпускать переходную модель ГАЗ-53Ф грузоподъемностью 3,5 тонны. Выпуск этой машины продолжается и сейчас. После того как Заволжский моторный завод освоит производство нового V-образного двигателя, а Горьковский автозавод — нового заднего моста, автомобиль начнет сходиться с конвейера под индексом ГАЗ-53, причем грузоподъемность его будет поднята еще на полтонны.

Дальнейшее развитие этой конструкции — четырехтонный грузовик ГАЗ-54, снабженный более мощным двигателем и другими усиленными агрегатами. Это позволит ему работать с прицепом общим весом 6,2 тонны. Заводские испытания машины начинаются в 1963 году.

И еще одна новинка горьковских автомобилестроителей — двухтонный автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-66 типа 4x4. Автохозяйства должны получить первые такие грузовики до конца текущего года.

Но вернемся опять к ГАЗ-54. Он имеет непосредственное отношение к разрабатываемому автозаводом имени Лихачева семейству трехосных восьмитонных автомобилей ЗИЛ-133. Что же может быть общего у автомобилей ГАЗ и ЗИЛ, тем

более далеко не одинаковой грузоподъемности? В конструкции ЗИЛ-133 предполагается применить задний мост, разрабатываемый горьковским автомобилестроителем для ГАЗ-54. Тем самым будет сделан первый шаг к унификации конструкций массовых автомобилей, выпускаемых крупнейшими автозаводами страны. А семейство ЗИЛ-133, в свою очередь, будет иметь большинство агрегатов, идентичных с агрегатами основной модели грузовиков автозавода имени Лихачева — ЗИЛ-130. Так межзаводская унификация тесно смыкается с внутризаводской. Это верный путь к удешевлению продукции.

Работники автомобильного транспорта ждут выпуска большегрузных автопоездов. Они крайне нужны и для междугородных грузовых перевозок, получающих все большее распространение, и для массовой доставки продуктов сельского хозяйства в период уборки урожая, и для вывозки товаров с железнодорожных станций, портов, аэродромов, и для транспортировки многих других грузов.

Выбран наиболее рациональный тип автопоезда — седельный тягач с полуприцепом. Такой подвижной состав начинают выпускать большая часть автозаводов. В 1963 году закончатся также заводские испытания тягача ЗИЛ-133В, рассчитанного на работу с полуприцепом, общим весом до 19 тонн.

«Урал-37Г» — так называется новая трехосная, бортовая восьмитонная машина типа 6x4 Уральского автозавода. На базе его построено и уже испытывается седельный тягач для полуприцепа грузоподъемностью 15 тонн.

Минские автомобилестроители еще в 1962 году начали выпускать тягач МАЗ-200М, а сейчас готовят к производству тягач МАЗ-504 (с кабиной над двигателем) с 14-тонным полуприцепом.

Несколько отстают от намеченных сроков создания новых большегрузных автомобилей кременчугские автомобилестроители; им предстоит завершить разработку проектов и приступить к изготовлению опытных образцов нового семейства 12-тонных грузовиков КраЗ-250, на базе которых будет построено и седельный тягач. На очереди — автопоезд КраЗ-258, включающий в себя тягач с 240-сильным двигателем ЯМЗ-238 и полуприцеп грузоподъемностью 20—25 тонн.

Большое внимание уделяется специализации подвижного состава. Речь идет об автобусах, полуприцепах и прицепах, кузовах, которых приспособлены для перевозок определенных грузов. Потребность в таком подвижном составе крайне велика. Он в наибольшей степени отвечает запросам народного хозяйства. Применение его позволяет привести в действие огромные резервы роста производительности труда, снижения транспортных издержек, повышения культуры доставки грузов.

Специализированный подвижной состав будет изготавливать все автозаводы. Например, автомобиль ЗИЛ-130 будет иметь модификации, специально приспособленные для перевозки сельскохозяйственных и строительных грузов. Горьковский и Саранский автозаводы на базе автомобиля ГАЗ-53 создают 3,5-тонный самосвал, предназначенный, в основном, для работы в сельском хозяйстве. В новых семействах автомобилей МАЗ и КраЗ преобладающее место занимают самосвалы.

Производство специализированных автомобилей развивается быстрыми темпами и будет неуклонно возрастать. На него переключены новые предприятия, которые, главным образом, строят специальные кузова. Перечислить их в пределах одной беседы невозможно. Ограничим лишь некоторыми примерами.

Хороший подарок строителям приволок Мылтинский машиностроительный завод — бетоновоз-самосвал с металлическим кузовом. Все больше автопоездов-цементовозов в со-