



Рис. 1. Полная схема индивидуального пульта.

Питание осуществляется через понижающий трансформатор на 12 или 24 в в зависимости от применяемых электролампочек.

Рабочие места обучающихся, пульт преподавателя и настенное табло соединены проводами по очень простой схеме — без диодов, реле и т. д.

Опрос обучающихся преподаватель ведет следующим образом. На каждом рабочем месте есть сброшированный набор индивидуальных заданий под номерами. Это семь вопросов или задач по разводке машин на любом перекрестке. Пример задания по разводке транспорта представлен на рис. 2.

Каждое транспортное средство заимуровано, и устанавливает все возможные направления движения его следует соответствующим переключателем (переключатели тоже заимурованы). По числу зажженных лампочек в каждом ряду на стенном табло (фото внизу) преподаватель судит о степени подготовленности курсанта по материалу заданной темы. Загораются лампочки только при правильных ответах. В случае, если несколько обучающихся не могут ответить на один и тот же вопрос (что выясняется очень быстро), преподаватель может вернуться к повторному изучению этой части материала.

Применение такого устройства при опросе повышает активность обучающихся, увеличивает удельный вес самостоятельной работы и сокращает время на изучение программного материала.

Работники ГАИ, преподаватели автомотоклубов ДОСААФ, профтехучилищ Татарской АССР высоко оценили это программное устройство. Оно демонстрировалось на учебных сборах. В тех организациях, где по нашему примеру уже оборудованы классы для изучения правил движения, значительно повысился успеваемость.

**В. СЛЕТКОВ,**  
инженер-подполковник

г. Казань

В канун пятидесятилетия Великого Октября автомобильный отдел Политехнического музея пополнился редким экспонатом. Сюда прибыл после двенадцатичасной реставрации старинный легковой автомобиль с надписью «Руссо-Валтийский» на радиаторе.

Эту машину вывезли в Икряиха, в деревенном сарае. Она исправно служила своему хозяину до 1942 года. Но потом по причине истерзанности, музея прозрелости, многие детали пришли в негодность. Свое новое приобретение Политехнический музей отправил на опытный завод Научного автоматического института (НАМИ). Здесь после капитального ремонта «Руссо-Вальт» модернизируют, приобрели парсонсовальный вид. Двигатель, легко заводистый, плавно работает. Тент, обивка кузова, сиденья — все как новое. На колесах — замки сделанные сплошные резиновые шины.

Руссо-Валтийский вагонный завод в Риге приступил к производству автомобилей в 1909 году. За 40-тилетний моделью «С» последовала в 1911 году модель «К». На ней стоял четырехцилиндровый кинематический двигатель с несъемной головкой и трехопорным коленчатым валом. При диаметре цилиндра 80 мм и ходе поршня 110 мм его рабочий объем составлял 2,21 литра. На этой модели уже применялся карбюратор собственного конструирования, а импортный «Зенит». Заминание осуществлялось от маховика. Двигатель «Руссо-Валта-К» развивал около 20 л. с., но в 1914 году его мощность возросла до 24 л. с. при 1600 об/мин.



Легковой автомобиль Руссо-Валтийского завода (модель «К»).

Сцепление, как у многих машин тех лет, было конусным, а трехступенчатая коробка передач размещалась в отдельном картере. Ручной тормоз, ленточного типа, действовал на барабаны задних колес, основной же — на колесные барабаны, установленного за коробкой передач. Задний бампер имел толкателем шарнирную трубу и подвешен на три четверти-эллиптических рессорах. База машины равнялась 2855 мм, а высота 1250 мм.

Этот четырехместный автомобиль весил 1200 кг и мог развить до 60—70 км/ч. Расход топлива составлял 12 л на 100 км пути.

Машины Руссо-Валтийского завода пользовались большой репутацией за свою неприхотливость и выносливость. Именно с автомобилями этой марки связано наше первое удачное выступление на международных соревнованиях.

Хотя основную продукцию завода составляли легкие машины четырех моделей, он строил также небольшие партии грузовиков (три модели) и броневые автомобили.

В 1915 году автомобильное производство было переведено из Риги в Петроград, где удалось изготовить несколько десятков машин. Часть Руссо-Валтийского завода эвакуировалась в Финляндию под Москву. Там с 1922 по 1926 год было выпущено около двух десятков автомобилей. Всего же за всю историю своего существования завод изготовил свыше 600 машин.

**В. ДУВОНСКО**

