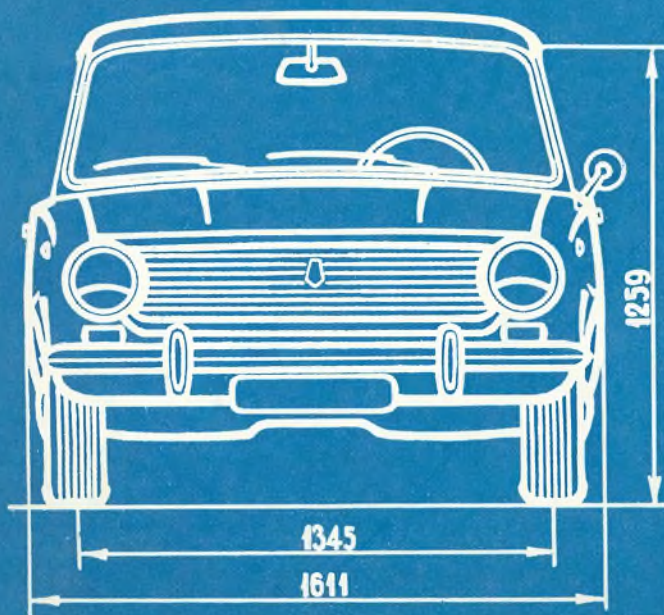
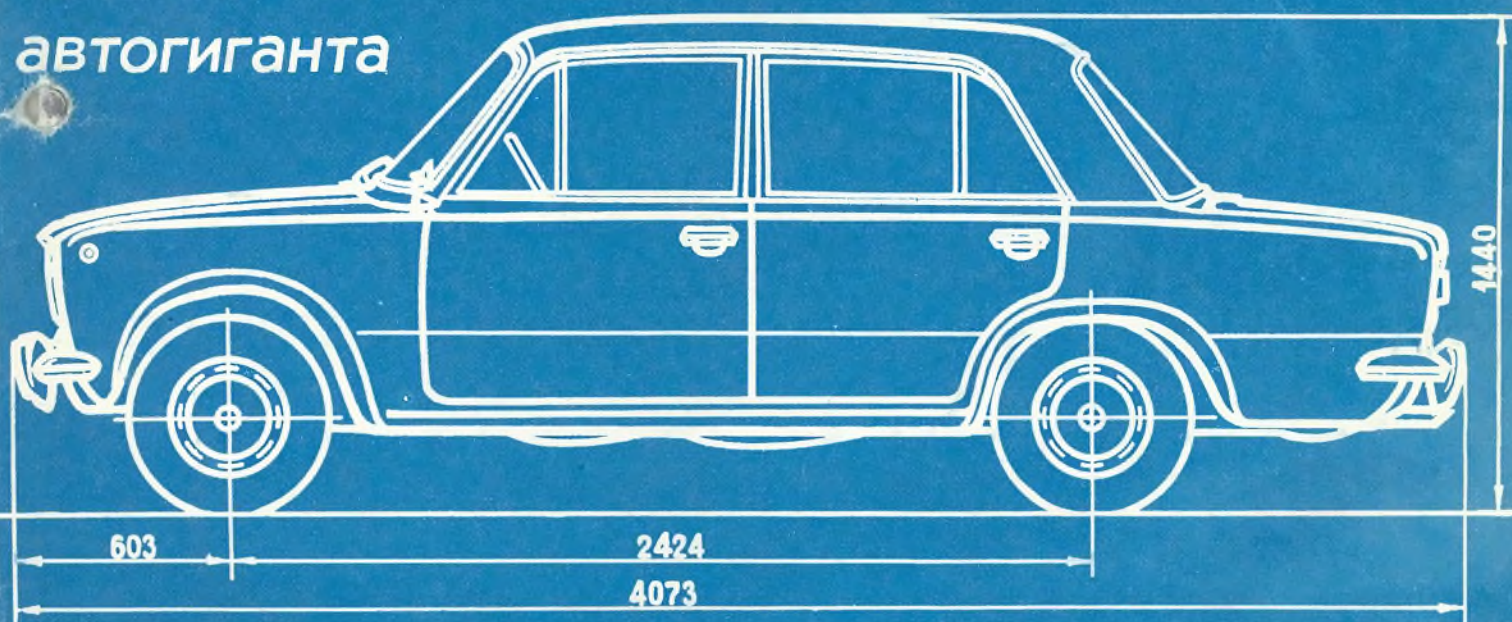


За рулём

АВГУСТ • 1970 • № 8

Это первенец
ВОЛЖСКОГО
автогиганта

Об автомобиле ВАЗ
рассказываем на 4—6 страницах



В Лондоне стартовало 96 машин 40 различных марок, в Лиссабон пришел 71 автомобиль 28 марок, на стадионе «Ацтена» финишировали всего 22 машины 13 марок. Автомобильям известнейших фирм оказался не под силу этот гигантский марафон.

Тем веселее наш успех. Третье место в командном зачете, хорошие, с учетом класса машины, места в личном зачете — свидетельство высокого качества советской автомобильной марши, исключительного мастерства и мужества наших спортсменов.

Вот данные, свидетельствующие о высокой надежности и прочности советских «Москвичей» (см. таблицу).

Таким образом, по соотношению представленных на старте и финише автомобилей **ПЕРВОЕ МЕСТО ЗАНИМАЮТ НАШИ «МОСКВИЧИ»**, второе — «Остин-макси» (кстати, выступавшие в нашем же классе) и третье — «Форд-эскорт».

Зарубежная пресса и специалисты отмечают хорошее техническое состояние советских автомобилей, дошедших до финиша. Подчеркивается также, что «Москвичи» были в более трудном положении, чем автомобили «Форд» и ряд других марок, поскольку в Южной Америке нет станций технического обслуживания советских машин. Фирма «Форд», например, располагая огромной сетью таких станций, меняла целиком или частично отдельные узлы своих машин после определенного пробега.

В классе автомобилей с двигателем объемом от 1301 до 1600 см³ в Лондоне стартовало 20 автомобилей, а на стадион «Ацтена» въехало только шесть — три «Москвича-412», два «Остин-макси» и один «Датсун-1600». Наши ребята заняли второе, третье и четвертое места, что принесло им абсолютную победу в этом классе.

Среди заводских команд выбыли из зачета, который велся по трем экипажам, такие прославленные марки, как «Ситроен», «Пежо», «Триумф», и третье место, занятое нашими «Москвичами» вслед за командами английского филиала «Форда» и БЛМН, — выдающееся достижение.

В личном зачете первый приз и 10 000 фунтов стерлингов получили финн Ханну Минкола и швед Гуннар Пальм. Остальные четыре приза из установленных пяти достались англичанам и финнам, выступавшим на английских машинах. Лучшим среди женских экипажей было трио во главе с Розмари Смит.

Становится достоянием истории второй автомобильный марафон мира. Но надолго останутся в памяти всех наших любителей автомобильного спорта имена советских раллистов, выдержавших с честью сложнейшее испытание. Они продемонстрировали всему миру и лучшие качества советских спортсменов, и свое высокое профессиональное мастерство, и большие успехи советской автомобильной техники.

Хочется от всего сердца поблагодарить за мужество и выдержку участников марафона Леонтия Потапчика, Юрия Лесовского и Эдуарда Баженова, Гуннара Хольма, Владимира Бубнова и Иастиниса Гирдаускаса, Сергея Тенишева, Валентина Кислых и Валерия Широченко-ва, Витора Щавелева и Эммануила Лифшица, Ивана Астафьева, Александра Сафонова и Геннадия Гарнушу. Мы должны высказать большую благодарность и тем, кто на машинах технического сопровождения следовал за «боевыми автомобилями» на протяжении всей трассы ралли, разделяя с гончиками все трудности и превратности пути, и тем, кто шел впереди наших спортсменов, изучая сложную трассу. Большое спасибо Карлу Сочнову — руководителю команды, механикам Евгению Андрееву, Александру Терехину, Константину Акилову, Юрию Полторацкому, Евгению Крывдику, Уно Аава и Анатолию Жильцову.

Всем им, нашим замечательным ребятам, мы желаем доброго здоровья, больших успехов в работе и новых достижений в автомобильном спорте.

Редакция журнала «За рулем» вместе с многочисленными читателями присоединяется к этому сердечному поздравлению.

В одном из ближайших номеров журнала будут опубликованы заметки нашего корреспондента — участника ралли.



АВТОМОБИЛИ

Жаркие августовские дни 1930 года. В одном из военных округов идут тактические учения: по дорогам движутся войска, пылят колонны грузовиков, обгоняя их, проносятся связные мотоциклисты. Вдруг в тылу обороняющегося «противника» неожиданно высаживаются крупный десант наступающих с пехотой и тяжелым вооружением... С тех пор не было, пожалуй, ни одного большого учения в предвоенные годы, которое проходило бы без десантирования войск с вооружением и техникой. Во время Великой Отечественной войны десантники участвовали во всех крупных операциях.

Научно-техническая революция в военном деле резко изменила вооруженность и техническую оснащенность воздушно-десантных войск. Свои высшие достижения продемонстрировали они на учениях «Днепр», «Неман», маневрах «Двина». Здесь были показаны способы десантирования личного состава, автомобилей и боевых машин с самолетов.

Современная военно-транспортная авиация в состоянии доставить подразделения и части практически в любую точку земного шара и при этом в самые короткие сроки. Такого пока не может совершать ни один другой род войск. Маневренность и подвижность имеет особую важность в условиях ракетно-ядерной войны, когда успех в бою нередко зависит от того, насколько быстро войска сумеют прибыть в районы воздействия ядерного оружия и использовать его результаты. Способность перемещения по воздуху — не единственное ценное качество десантных войск. Они и на земле должны быть мо-

бильными и высокоманевренными. Поэтому ВДВ насыщены боевыми машинами — самоходными установками, автомобилями.

Средства и способы десантирования техники постоянно совершенствуются. В первое время после войны ее перевозили на планерах, буксируемых самолетами. С появлением ТУ-4 стали применять специальные грузовые кабины, в которых размещали вооружение, автомобили, легкие самоходные установки. Теперь наша армия имеет новые военно-транспортные самолеты.

Для воздушнодесантных войск были созданы специальные образцы машин. Одна из них — ГАЗ-66Б — разработана на Горьковском автомобильном заводе. Это десантный вариант автомобиля ГАЗ-66, приспособленный для спуска на парашютах. Вместо цельнометаллической у него складная кабина с мягким верхом, съемными дверями и съемной рамкой ветрового стекла; предусмотрительные специальные узлы для швартовки на платформе и крепления парашютных систем.

На вооружении ВДВ находятся несколько автомобилей и боевых машин: ГАЗ-69, УАЗ-452, ГАЗ-63, АСУ-57, которые обладают большой прочностью, выдерживают перегрузки при десантировании, а также имеют силовые узлы для крепления парашютных систем. Вместо ранее применявшихся громоздких парашютных платформ теперь сконструированы легкие платформы. С решением этой задачи десантирование во многом упростилось.

Десантирование условно можно разде-



Этот снимок сделан на войсковых маневрах «Двина» в момент, когда воздушный лайнер доставил боевую технику в назначенное место.

Фото Е. Удовиченко

крепить; снять рамки ветровых стекол кабины и уложить в специальную мягкую укладку; снизить давление в шинах до 1,0 кг/см²; слить 1/3 топлива из баков и жидкости из системы охлаждения двигателя. После этого автомобиль крепят на парашютной платформе и погружают в самолет.

Весом машины определяется количество куполов площадью 760 м² каждый. Автомобиль ГАЗ-69 опускают, например, на двух куполах, АСУ-57 и ГАЗ-66Б — на четырех. Удар машины о землю смягчают воздушные амортизаторы платформы. В последнее время применяются специальные тормозные реактивные двигатели, замедляющие снижение.

На парашютах в воздушнодесантных войсках сбрасывают не только машины, но и орудия, минометы, гранатометы, противотанковое и другое вооружение, а также боеприпасы к ним. Для десантирования боеприпасов, продовольствия, топлива и других грузов применяется различная парашютная тара.

В августе этого года ВДВ отмечают свое сорокалетие. Десантник — почетная и увлекательная военная профессия. Недаром многие молодые люди проявляют желание служить именно в этих войсках. Быть водителем в десантных войсках вдвойне почетно. Водитель-десантник должен не только в совершенстве владеть искусством прыгать с парашютом, но и уметь десантировать свою машину. Он проходит подготовку: совершенствуется мастерство вождения автомобиля в различных условиях, умение быстро обслуживать и ремонтировать машины.

Вооружение и техника советских воздушнодесантных войск постоянно совершенствуются. Юноши, обучающиеся в автотоклубах ДОСААФ перед службой в армии, будут и впредь пополнять ряды десантников. И чем лучше они сегодня осоят технику, подготовят себя физически и психологически, тем успешнее они выполнят свой долг перед Родиной.

Инженер-полковник Н. ФЕДОТОВ

НА ПАРАШЮТАХ

лить на пять этапов. Первые три относятся к подготовке машины, остальные два — к выброске и действиям после приземления.

Что требуется от водителя на первых этапах? Он должен быстро и умело проделать ряд операций. Среди них такие: снять мягкий верх кабины, уложить его и подготовить к швартовке; отсоединить верхние половинки дверок кабин и уложить их в кабине; отсоединить рулевое колесо, опустить его на шарнире и за-

Парашютная платформа с погруженным на нее автомобилем ГАЗ-66Б.

Учения «Днепр». После приземления авиадесантные расчеты приводят технику в боевую готовность.

Фото М. Редькина (ТАСС)

