



# НА ПОВЕСТЬ ДНЯ — ДИЗЕЛЬ



На этом 8-тонном грузовике МАЗ-500, как и на его модификациях (самосвале МАЗ-503, седельном тягаче МАЗ-504 и лесовозе МАЗ-509), установлен дизель ЯМЗ-236. Базовая модель, весящая с полной нагрузкой 14,8 тонны, развивает скорость 85 км/час и имеет контрольный расход топлива 22 л на 100 км.



Трехосный грузовик повышенной проходимости КрАЗ-255В с дизелем ЯМЗ-238. С 7,5 тонны груза он весит 19,7 тонны. Его скорость — 55 км/час, а контрольный расход топлива — 38 л на 100 км.



Опытный образец карьерного самосвала МоАЗ-522 снабжен дизелем ЯМЗ-238. Машина рассчитана на перевозку 18 тонн груза, и ее полный вес достигает 35,5 тонны. Скорость — 50 км/час.



Карьерный самосвал БелАЗ-540А грузоподъемностью 27 тонн. На нем установлен дизель ЯМЗ-240. Автомобиль, весящий с полной нагрузкой 48 тонн, развивает скорость 55 км/час. Контрольный расход топлива — 120 л на 100 км. Этот автомобиль отмечен Государственным знаком качества.

Через XXIV съезд КПСС, к которому готовится весь советский народ, выйдут итоги нашего труда во всех сферах жизни и определит пути развития страны на ближайшие годы. Сейчас мысли наши уже устремлены в будущее, очерчиваются новые задачи и перспективы. Последние годы для автомобильной промышленности были ознаменованы строительством Волжского автозавода, реконструкцией ЗИЛа, Горьковского, АЗЛК, других заводов, то в пятидесятые наступавшей одной из главных задач является сооружение камского комплекса, с которым связано насыщение в дальнейшем автомобильного парка дизельными машинами большой грузоподъемности.

Эта стройка огромного масштаба. Каждый комплекс в строй создаст условия для планомерного изменения структуры автомобильного парка в сторону увеличения средней грузоподъемности. Это главный путь повышения производительности труда на автомобильном транспорте, улучшения и ускорения перевозок так называемых массовых грузов. Такие машины крайне нужны в разрабатывающемся все шире строи-

тельства, для снабжения промышленных предприятий, вывозки урожая, для срочной доставки грузов между городами.

Почему столь серьезное внимание решено уделить «дизелизации»? Начнем прежде всего с того, что запасы нефти как на земном шаре, так и у нас в стране не являются неисчерпаемыми. Значительная часть ее используется в качестве сырья при получении топлива для двигателей транспортных машин — самолетов, кораблей, локомотивов, автомобилей. Мы знаем также — для этого достаточно обратиться к ежегодным отчетам ЦСУ, — что объем перевозок грузов автомобильным транспортом из года в год неуклонно растет. Поэтому вопрос о широком внедрении на автотранспорте высокоэкономичных двигателей приобретает особую актуальность.

Двигатели, работающие по дизельному циклу, имеют большую степень сжатия (16—21 единица) и системы впрыска топлива. Эти особенности обеспечивают им неоспоримое преимущество перед карбюраторными с точки зрения топливной экономичности. Но дизель не просто требует горючего на 25—40 процентов меньше, чем карбюраторный двигатель. Он работает на топливе, более дешевом, чем бензин.

Среди других достоинств таких двигателей нужно назвать хорошие тягово-динамические качества, которые они сообщают автомобилю, высокую надежность и большую долговечность. Немаловажное их преимущество перед карбюраторными заключается еще и в том, что выхлопные газы содержат меньше вредных примесей. Это объясняется особенностями процесса сгорания.

За нашу Советскую Родину!

**За рулем**

№ 12-декабрь-1970

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ  
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

Завершался 1944 год. Каждый день в жизни коллектива Московского автозавода был напряженным до предела. Участки, цехи упорно наращивали выпуск продукции. Люди трудились с подлинным героизмом, отдавая все силы на борьбу с врагом. В ноябре страна отмечала 20-летие советского автомобилестроения. Окончание года для автозаводцев совпало и с другим событием. Родина высоко оценила их трудовой подвиг. За успешное выполнение задания правительства по выпуску автомобилей и других заказов для фронта завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Его прикрепили к заводскому знамени рядом с орденом Ленина, которым были отмечены заслуги автомобилестроителей летом 1942 года в связи с образцовым выполнением заданий по выпуску оборонной продукции...

Орден Трудового Красного Знамени сегодня юбилей. 28 декабря этого года ему исполняется 50 лет. Он был учрежден в 1920 году VIII Всероссийским съездом Советов, на котором Владимир Ильич Ленин выдвинул программу электрификации страны как основу развития социалистической промышленности, сельского хозяйства, транспорта. Первоначально статут ордена распространялся лишь на Российскую Федерацию.

В сентябре 1928 года постановлением ЦИК и СНК был учрежден орден Трудового Красного Знамени СССР. В его статуте указывалось, что это награда за исключительные заслуги перед Союзом ССР в области производства, научно-исследовательской, культурной деятельности, за заслуги по повышению обороноспособности Советского государства.



Ордену  
Трудового  
Красного  
Знамени  
50 лет

Первыми кавалерами трудового ордена стали лучшие из лучших — ударники пятилеток, в том числе рабочие, инженеры, конструкторы Московского и Горьковского автомобильных заводов. В послевоенные годы нашей автомобильной промышленностью были созданы и освоены новые типы и модели грузовых, легковых автомобилей, автобусов. Заводы добились значительного увеличения производства, улучшения эксплуатационных качеств автомобилей. За успешное выполнение заданий семилетнего плана орденом Трудового Красного Знамени были награждены Московский автомобильный завод имени Ленинского Комсомола (тогда МЗМА), Белорусский, Уральский, Ульяновский автомобильные заводы. Этим орденом отмечен Запорожский завод «Коммунар» — одно из старейших машиностроительных предприятий страны — и Кременчугский автомобильный завод. Сотни передовых тружеников автомобильных и мотоциклетных предприятий удостоены наград Родины.

В 1967 году, когда страна праздновала 50-летие Советской власти, за высокие производственные показатели, сверхплановую перевозку народнохозяйственных грузов орденом Трудового Красного Знамени удостоены два крупнейших в стране объединения автотранспорта «Главмосавтотранс» и «Ленгоравтотранс», а также Киевская автоколонна 2240. Около двух тысяч водителей и других работников автотранспорта носят на груди серебряный знак, на лицевой стороне которого изображены красное знамя и герб Советского Союза.

Пафосом созидательного труда наполнены сегодняшние будни страны. Советские люди готовятся к встрече XXIV съезда. Высокая награда вдохновляет, зовет к новым победам в строительстве коммунизма.

# ЛАЗ

## СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ



Автобусы гораздо реже меняют «наряд», чем легковые автомобили. Если говорить об отечественных машинах, то в их оформлении можно отметить четыре своего рода этапа. Первый — капотная компоновка, высоко расположенный кузов, угловатые формы (автобус на шасси АМО-Ф-15, ЗИС-8). Второй — та же капотная компоновка, ниже расположенный кузов, относительно обтекаемые формы (ЗИС-16). Третий — вагонная компоновка, скругленные формы — послевоенные модели ЗИС-154, ЗИС-155, ЗИЛ (ЛиАЗ)-158, ЛАЗ-695 и его модификации. Наконец, нынешние автобусы, характерным представителем которых служит ЛиАЗ-677, отличаются при той же вагонной компоновке простыми прямыми поверхностями, четкими линиями, почти плоскими крышами и высокими боковыми окнами. Все эти элементы форм соответствуют современным эстетическим представлениям. Они прогрессивны также в производстве и эксплуатации. Плоские панели менее трудоемки в изготовлении и сборке, при ремонте и обслуживании автобусов.

Две основные модели автобусов Львовского завода — городской 57-местный ЛАЗ-695 и туристский 42-местный ЛАЗ-697 — выпускались более десяти лет. С начала производства их архитектура не изменилась. Поэтому машины выглядят теперь уже старомодно, морально устарели и нуждаются в коренной переработке. Надо было улучшить также тормозные качества ЛАЗов, ввести ряд более мелких, но необходимых усовершенствований, подсказанных эксплуатацией.

Задача по модернизации этих автобусов осложнялась тем, что для изготовления основных деталей кузова, определяющих облик машины, используется много крупных штампов. Их производство и отладка требуют значительных трудовых и денежных затрат. Поэтому было решено провести модернизацию в две очереди. Сначала — изменить заднюю часть кузова, крышу и одновременно усовершенствовать некоторые агрегаты, а потом — реконструировать переднюю часть.

Это решение, разумное с точки зрения экономики и сроков модернизации, поставило перед художниками и конструкторами Головного союзного конструкторского бюро (ГСКБ) по автобусам весьма сложную задачу. Ведь измененные формы хвостовой части, боковин и крыши, с одной стороны, должны были гармонизировать со старой передней частью. С другой стороны, на фоне этих деталей новое оформление «передка» не имело права выглядеть чужеродным элементом.

Так появились промежуточные модели ЛАЗ-695М и ЛАЗ-697М.

Громоздкого заборника воздуха на крыше теперь не стало, а задняя стенка кузова остеклена так же, как передняя. Крыша стала плоской. Это позволило поднять верхнюю кромку боковых окон на 150 мм и, следовательно, улучшить обзорность для стоящих пассажиров, а также избавиться от остекления скатов крыши. На стыке боковин кузова и плоской крыши образовалась грань, характерная для архитектурного оформления современного автобуса. Обивка и отделка салона также находятся на уровне требований сегодняшнего дня.

Пока мы говорили о кузове, о тех изменениях, которые сразу видны. А что «внутри» машины?

На новых ЛАЗах сейчас устанавливают унифицированные задние мосты «Раба»





Экспериментальные модели львовских автобусов.

с планетарными редукторами в ступицах колес. Эти узлы поставляются из Венгерской Народной Республики по программе СЭВ. Площадь тормозных накладок у этих мостов значительно больше, чем на прежних моделях ЛАЗов, что, конечно, отразилось на тормозных качествах машины.

Большая работа проведена заводом по улучшению эффективности тормозных механизмов и ускорению их срабатывания. Очень важное новшество — отдельный привод передних и задних тормозов, обеспечивающий торможение автобуса даже при обрыве одного из трубопроводов пневмосистемы.

Новые боковые указатели поворота; габаритные фонари, вдвое увеличенная интенсивность обдува ветрового стекла, измененный щиток приборов — все это наряду с улучшенными тормозами повышает безопасность машины и ставит ее по этому показателю в ряд лучших современных образцов.

Немало сделано и для того, чтобы новая машина была более комфортабельной. Стали удобнее сиденья. Четыре потолочных вентилятора в полтора раза увеличили приток свежего воздуха в салон. Улучшена и естественная вентиляция — в задней части боковых окон устроены поворотные форточки. Важность этих изменений трудно переоценить, особенно летом в южной и умеренной зонах. Повышена эффективность системы отопления. Намного лучше стала шумо- и теплоизоляция мотоотсека от салона. Короче — наши новые автобусы по комфортабельности близки к легковому автомобилю.

И наконец, усовершенствования, повышающие долговечность и уменьшающие трудоемкость обслуживания. Это алюминиевые пол, подножки и створки дверей, двухременный привод вентилятора системы охлаждения, подвеска глушителя на эластичных резиновых подушках, штепсельный разъем проводов на щитке мотоотсека, жалюзи в его дверке. Улучшено уплотнение цилиндров пневмосистемы дверей.

В этом году Львовский автобусный завод перешел на выпуск модернизированных машин ЛАЗ-695М и ЛАЗ-697М. Первая из них предназначена для пригородного сообщения и рассчитана на 55 пассажиров. Вторая — туристская, вмещает 33 человека. Обе модели снабжены 150-сильным восьмицилиндровым двигателем, размещенным в задней части кузова.

На очереди второй этап реконструкции. В скором времени изменится передняя часть автобуса, будут принципиально переработаны конструкции пассажирских и водительской дверей. В результате это будут практически новые модели, являющиеся современным развитием конструкции ЛАЗ-695Е и 697Е. От «ветеранов» у их младших братьев остались номера моделей, но с иными индексами — соответственно «695Н» и «697Н». Производство их намечено начать в будущем году.

На базе этого семейства ГСКБ разработало удлиненную модификацию туристского междугородного автобуса повышенной вместимости — ЛАЗ-699Н. Машина сейчас проходит испытания.

**К. АТОЯН,**  
главный инженер ГСКБ по автобусам

г. Львов



Слева направо:  
ЛАЗ-695М — первый этап модернизации. По-новому решена задняя часть кузова, увеличена высота окон, устранен заборник воздуха.

ЛАЗ-695Н — второй этап модернизации. Лобовое стекло стало больше, появились прямоугольные фары, изменилась конструкция дверей.

Один из опытных образцов междугородного 42-местного ЛАЗ-699Н, унифицированного с ЛАЗ-695Н.

Фото Б. Криштула (АПН)

Горьковский автомобильный завод, наращивая выпуск грузовых и легковых автомобилей, в то же время постоянно работает над новыми конструкциями. Здесь широко развернуты исследования, проектирование и доводка моделей ближайшего будущего и их агрегатов.

Испытываются опытные образцы перспективного V-образного шестицилиндрового двигателя ГАЗ-24-14 с чугунным блоком. Его предполагается устанавливать на легковых автомобилях «Волга». При рабочем объеме 3000 см<sup>3</sup> этот двигатель в зависимости от степени сжатия (от 8,5 до 10,0) сможет развивать мощность от 125 до 150 л. с.

Завод продолжает работы над новым легковым автомобилем ГАЗ-14, который должен сменить «Чайку», над трехосным грузовиком ГАЗ-33 на базе машины ГАЗ-66 и модификацией новой «Волги» с грузо-пассажирским кузовом типа «универсал».

**«ЗОЛОТОЙ КОЛОС УРОЖАЯ»**

Большим спортивным праздником отметили трудящиеся колхоза имени 50-летия Коммунистической партии Украины окончание уборочной страды. Одним из главных событий этого праздника стал мотокросс на приз «Золотой колос урожая». В гости к колхозникам приехали спортсмены из 17 городов — Ворошиловграда, Тореза, Краснодона, Рубежного и других.

Соревнования вызвали большой интерес. Впервые труженникам колхоза представилась возможность наблюдать выступление известных гонщиков Украины — почетного мастера спорта В. Кепского, мастеров спорта А. Воронина, А. Радченко. В командном зачете победу одержали мотоциклисты автобазы треста «Ворошиловградсельстрой». В отдельных классах первенствовали А. Воронин (175 см<sup>3</sup>) и В. Баченко (500 см<sup>3</sup>).



Вот такие необычные призы получили победители в классе 500 см<sup>3</sup> (слева направо) В. Козлов, В. Баченко и В. Кепский.

По окончании соревнований заместитель председателя колхоза А. Рябов поздравил победителей и вручил им дипломы и ценные подарки.

**В. РУДОМЫЗОВ,**  
главный судья соревнований

Ворошиловградская область

