

За рулем

"Десятка" выруливает на старт.
О первом общении с
родоначальником нового
семейства ВАЗа рассказывают
на страницах этого номера
журнала наши корреспонденты.



Ежемесячный журнал
для автомобилистов

10

Октябрь

1994

АВГУСТ

ТРИДЦАТЬ ЧЕТВЕРТОГО

БЫЛОЕ



показали. Так, удельный расход топлива равнялся 221 г/л. с.ч – вполне приемлемо для 1934 года. Расход масла, однако, был велик.

Если до конкурса наши специалисты располагали, в общем, случайными сведениями о техническом уровне мирового дизельостроения, то теперь они получили систематизированные практические познания. Было бы наивно думать, что конкурс неотвратимо привел к началу выпуска автомобильных дизелей в нашей стране. Сама конструкция такого двигателя требует высокого уровня инже-

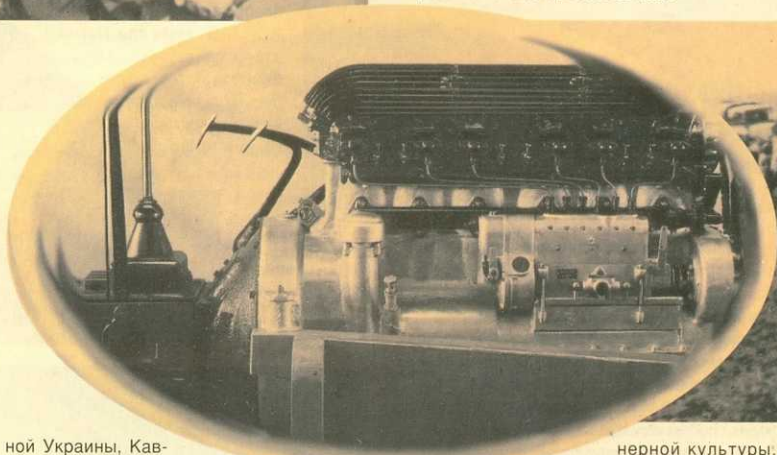
Руководители международного конкурса дизель-моторов. В центре – командор испытательного пробега С. С. Перепелкин. Справа от него – вице-командор по политической части Н. Я. Панфилов, слева – заместитель командора по технической части – профессор Н. Р. Брилинг.

Первый отечественный дизель “Коджу” (Коба Джугашвили), который спроектировало особое конструкторское бюро ОГПУ, сформированное в 1933 году из специалистов-заключенных. Шестицилиндровый двигатель (9960 см³) развил 87 л.с. при 1700 об/мин.

Автомобильные испытательные пробеги в довоенные годы бывали у нас в стране довольно часто. Первая причина тому – отсутствие полигона для разносторонних испытаний. Вторая – чисто идеологическая: требовалось пропагандировать достижения страны, строящей социализм. Это достигало цели: в провинциальных городах, через которые проходили колонны машин, пробеги становились событием. Более того, люди как бы ощущали свою причастность к великому Делу Автомобилизации, о котором тогда много говорилось.

Среди подобных начинаний конкурс дизель-моторов, организованный у нас в августе 1934 года, стоял особняком, поскольку был не всеоюзным, а международным: свои дизели представили все ведущие фирмы мира: немецкие, английские, французские, австрийские, венгерские, итальянские.

Конкурс преследовал цель определить лучший для наших условий силовой агрегат – очевидно, чтобы в дальнейшем купить лицензию на производство. Поэтому в программу входили испытательный пробег длиной 4698 километров по самым разным дорогам (59% протяженности – грунтовые и гравийные) Центральной России, Восточ-



ной Украины, Кавказа. Старт дали в Москве, затем участники шли через Орел, Харьков, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Нальчик в Тбилиси, оттуда тем же путем в Москву.

Кроме пробега, конкурс включал лабораторно-дорожные испытания, а также испытания на моторных стендах, определение износов деталей, исследование пусковых качеств и экономичности двигателей, наконец, сравнительный анализ конструкций.

Интересно, что наряду с зарубежными дизелями на конкурсе были представлены два образца отечественных моторов “Коджу”, разработанных под руководством профессора Н. Р. Брилинга. Кстати, они неплохо себя

показали, в частности, в плане топливной экономичности и надежности. Однако, в СССР тогда отсутствовало массовое производство прецизионной топливной аппаратуры, выпускали совсем мало дизельного топлива.

Несмотря на это, в Уфе приступили к строительству завода автомобильных дизелей, где с 1939 года планировали начать производство двигателей “Коджу”. Но завод вскоре передал авиационной промышленности для изготовления авиамоторов. Так случилось, что грандиозное испытательное мероприятие, задуманное и проведенное с большим размахом, на высоком профессиональном уровне, не получило дальнейшего



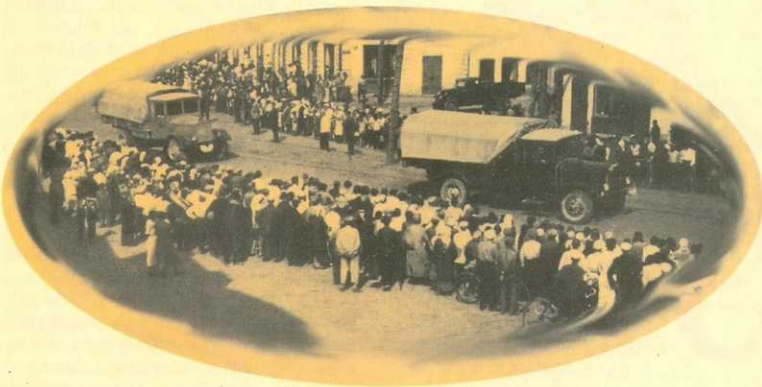
Двадцать семь машин из сорока четырех, участвовавших в испытательном пробеге, представляли собой шасси грузовиков ЯГ-4, оснащенные дизелями пятнадцати зарубежных фирм. На снимке – старт автомобилей ЯГ-4 из Серпухова.

строения, могли получить и изучить толстый том в 390 страниц с многочисленными таблицами, графиками и чертежами. Составителем и редактором его был профессор Брилинг, который в 1937 году, выступая на страницах журнала "Мотор", так обозначил направление развития отечественного двигателестроения: "Внедрение дизельных машин в автотранспортный парк является первоочередной задачей третьей пятилетки". Только десять лет спустя страна смогла получить серийные советские дизельные грузовики и автобусы. И все-таки первый рывок в этом направлении был сделан 60 лет назад.

А. БЕСКУРНИКОВ

практического развития. Ведь первый советский дизель для грузовика, выпуск которого начал в 1947 году Ярославский автомобильный (ныне моторный) завод, был скопирован с американского "Джиэмси-4-71", вне всякой связи с конкурсом 1934 года.

О размахе состоявшегося шестьдесят лет назад пробега можно судить по тому, что в нем шли сорок четыре советских грузовика (один – модели ГАЗ-АА, пятнадцать машин ЗИС-5, двадцать семь машин ЯГ-4 и один автомобиль ЯГ-10). На сорока из них стояли дизели мощностью от 40 до 110 л. с., а на четырех (для сравнения) – бензиновые моторы. Итоги конкурса и их анализ через три года были опубликованы в виде отчета тиражом 1500 экземпляров. Иными словами, все специалисты, работавшие в области дизеле-



Колонна участников пробега вызывала неизменный интерес у жителей городов Центральной России. Вдоль пути ее следования в Орле, как и в других населенных пунктах, собирались толпы людей. Это было событием в жизни провинциального города.

Кроме дорог с твердым покрытием, маршрут испытательного пробега включал и такой вот черноземный проселок под Грозным. На первом плане – грузовики ЗИС-5. Их было 15, с дизелями семи иностранных фирм.

Фото из архива А. БЕСКУРНИКОВА

Статья "Август тридцать четвертого" стала последней публикацией Андрея Алексеевича Бескурникова в журнале "За рулем".

Андрей Алексеевич был страстным пропагандистом военно-технических знаний применительно к автомобильной теме и этому посвятил много лет своей жизни. Его перу принадлежит немало журнальных статей, он был постоянным автором популярных сборников "Автомобилист", в издательстве "Молодая гвардия" под его редакцией вышел сборник "Удар и защита". Круг его журналистских интересов был сформирован годами службы в армии. Ее этапы – Рязанское автомобильное училище, Группа советских войск в Германии, испытательный танковый полигон, вечернее отделение бронетанковой академии, один из танкоремонтных заводов. Он помогал в поисках и восстановлении первого отечественного танка МС-1, прило-

жил немало сил, чтобы сохранить образцы боевых машин прошлых лет, извлекал из архивов редкие документы по истории армейской автомобильной техники в России.

К нам в журнал он пришел подполковником запаса, отмеченный государственными наградами, с обширными познаниями в военном деле. Семь лет, с 1983-го по 1990-й, он трудился в редакции: три дюжины статей, написанных или подготовленных им появились за эти годы на страницах журнала. Он еще много собирался написать, но судьба распорядилась иначе.

Пятьдесят семь лет прожил Андрей Бескурников солдатом, инженером, журналистом, историком. Мы всегда будем помнить этого увлеченного человека, с которым нам довелось работать.

Группа товарищей