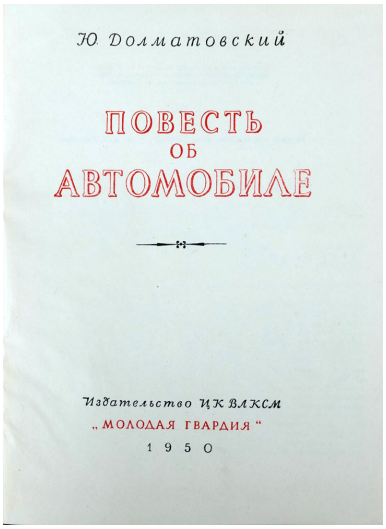






Легковые автомобили «ЗИС-101», «101-А», «ЗИС-110».

же серьезной работы над грузовиками, какую они провели по легковым автомобилям.

Конструкторы продолжали учиться.

В экспериментальном цехе завода появились новые опытные образцы автомобилей — спортивный, открытый легковой, тягач, полугусеничный вездеход.

Накануне войны, когда реконструированному заводу шел десятый год, готовились к выпуску новые советские модели машин. Но с начала войны эти машины должны была уступить место другим.

Последние легковые автомобили и автобусы сходили с конвейера уже в затемненных цехах. Конструкторский отдел преобразился. Исчезли со столов чертежи изящных, комфортабельных машин. В цехе застыл незаконченный скелет цельнометаллического автобуса.

Враг подступал к столице. В октябре завод был перебазирован на восток.

Но не прошло и месяца, как голос радио донес весть о разгроме немцев под Москвой. Вскоре конструкторам было сообщено задание товарища Сталина: не прекращая работы над вездеходами и заменой дефицитных материалов в конструкции автомобиля, приступить к проектированию нового автомобиля высокого класса.

В суровые месяцы 1941 года товарищ Сталин заботился о требованиях мирного времени, которое должно было наступить после нашей победы над фашистской Германией.

Основные типы советских автомобилей выпуска 1950 года.



пенным. Были созданы новые виды высокопрочных шин, разделенных на отсеки, которые предотвращают угрозу выхода из строя всей шины при повреждении или проколе. Большие числа оборотов двигателя хорошо сочетаются с малым диаметром колес, новый тип трансмиссии — с турбинами в колесах — устраняет задний мост и прежние тормозные барабаны, нуждавшиеся в большой поверхности трения: торможение достигается не трением, а обратным нормальному движением жидкости в турбинах.

Если вы устали сидеть в одном положении за рулем, можете его переменять, одновременно передвинув или наклонив штурвал по вашему усмотрению. Штурвал установлен на шарнирной опоре. Это стало возможным благодаря гидравлическому рулевому приводу. Поворот штурвала передается колесам не через вал и тягу, а с помощью насоса и жидкости, проходящей по трубкам к особым цилиндрам, установленным на поворотных шкворнях колес. Как и в трансмиссии, в рулевой системе нет теперь механической связи.

Над нашей машиной с легким шуршанием проносится какая-то тень. Это автомобиль-прыгун. Он снабжен небольшим горизонтальным пропеллером, наподобие геликоптера. Пропеллер позволяет «прыгуну» отрываться от земли и совершать непродолжительный полет. Это очень удобно для обгона и встречи на узкой дороге, для преодоления препятствий при езде по бездорожью.

«Прыгун» может не только летать, но и плавать.

Нажав соответственную кнопку, сворачиваем на проселочную дорогу. Скорость снижается, начинают работать амортизаторы, сглаживающие толчки; автоматически понижается давление в шинах. На большой скорости низкое давление в шинах приводит к увеличению сопротивления; при езде же по неровной дороге оно поглощает удары колес.

Вечереет. Навстречу скользят загородные автобусы и гигантские автопоезда, снабженные могучими прожекторами. Однако свет их фар и прожекторов не ослепляет нас. Гнутое ветровое окно нашего автомобиля выполнено из так называемого поляризованного стекла, которое пропускает только часть лучей.

Стоит вспомнить о трудностях, которые стояли перед конструкторами, когда они создавали гнутые ветровые стекла, да еще из поляризованного материала.

Прежде всего гнутое небьющееся стекло само по себе дорогая деталь. Можно было заменить стекло прозрачной пластмассой. Но дорожная пыль, ударяющая в быстро движущийся автомобиль, царапает поверхность пластмассы: пластмасса теряет прозрачность. Приходится ежедневно полировать пластмассовые стекла. Наконец технологи добились закалки поверхности пластмассы. Далее, необходимо было обеспечить точность выполнения стекол равной толщины по всему контуру. Только тогда очертания предметов, видимых через гнутое стекло с места водителя, не искажаются. Нужно было решить проблему отражений — иначе водитель неожиданно мог оказаться ослепленным светом фар автомоби-

Работа над моделью автомобиля будущего.

Долматовский Ю.А. Повесть об автомобиле.

[М.]: Мол. гвардия, 1950. - 198 с., 7 л. илл. - 22 х 17 см.

Издательский картонажный переплет.

Юрий Долматовский (1913-1999) - известный советский автоконструктор и автодизайнер, который начал рисовать и изучать автомобили раньше чем писать о них, а писать раньше чем конструировать.