



## Библиотека ДонНАСА поздравляет и рассказывает:

**День автомобилиста**, который ежегодно отмечается в последнее воскресенье октября (2018 г – 28 октября), уже давно стал всеобщим праздником.

**День автомобилиста** – это достойный повод не ограничиваться поздравлениями, адресованными непосредственно водителям. Поздравлять можно и нужно также ремонтно-технических работников, инженеров-техников, преподавателей и студентов профильных вузов и факультетов, руководителей автотранспортных и машиностроительных предприятий, словом, всех тех, кто трудится на благо республики и чья жизнь так или иначе связана с древнейшим изобретением человечества – колесом.



Без преувеличения можно констатировать, что история наземных транспортных средств началась именно с изобретения колеса. Однако менялись времена, ускорялся ритм жизни, и сейчас нам уже никак не обойтись без автомобилей – легковых, грузовых и спортивных, без дорожных и строительных машин, без автобусов и троллейбусов.



Трудно сегодня переоценить значение автомобильного транспорта, который во многом определяет бесперебойную и надежную работу большинства отраслей экономики, социальной и гуманитарной сферы. К этому празднику имеют отношение сотни наших земляков и вы, **наши уважаемые, преподаватели и студенты профильных факультетов.**

Библиотека ДонНАСА поздравляет вас с Днем автомобилиста!

Желаем вам плодотворной работы и интересной учебы!

Сегодня мы предлагаем вам окунуться в мир интересных автомобильных фактов, которые расширят ваши знания об автомобильном мире. Мы, вместе с вами, полистаем

страницы популярного журнала **«За рулем»**, который в апреле 2018 года отметил свой **90-летний юбилей**, и познакомим с литературой, представленной на книжной выставке **«Автомобильный мир: история и современность»**. (Абонемент научной литературы, 1 корпус, 132 комн.)

### ***Поехали!***

Согласно аналитике и ряда статических данных по состоянию на 2017 год на земле эксплуатируется более **1 млрд. автомобилей**. И рост мирового автопарка продолжается за счет роста продаж новых автомобилей в таких странах как Китай и США. Ожидается, что к **2050 году на земле будет зарегистрировано около 2,5 млрд. автомобилей**.

За более чем 130-летнюю историю автомобили стали технологичней и сложнее. Вы не поверите, но по сложности современные автомобили превосходят первые спутники земли. Также электронная начинка новых автомобилей в наши дни по производительности превосходит компьютеры, которые использовались 15 лет назад.

Автомобили пришли в наш мир, когда в 1769 году был изобретен паровой двигатель. В 1807 году Франсуа Исаак де Рива разработал первый автомобиль, который двигался за счет двигателя внутреннего сгорания, работающего на газе. Но эпоха современных автомобилей началась в 1886 году. Отцами автомобиля считаются Готлиб Даймлер и Карл Бенц.

Так что как видите, автомир имеет уже обширную историю своего развития. К сожалению, автопромышленность – это огромная масса информации с бесконечным количеством знаний. И никто в мире не знает все об автомобилях.

### ***Вперед! В историю!***



Итак, первым в мире автомобилем считается транспортное средство, созданное Бенцом в **1886 году**. Эта машина была инновацией для того времени. До этого изобретения весь мир передвигался по дорогам только с помощью лошадей. Но Бенц перевернул все представление о транспорте. Он создал первую в мире самоходную технику, которая оснащалась четырехтактным двигателем (силовой агрегат имел один цилиндр). Мотор устанавливался в задней части машины.

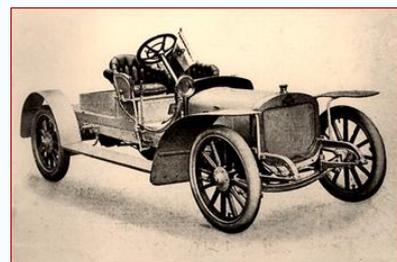
Для того чтобы доказать всему миру, что этот автомобиль можно покупать, жена Бенца (Берта) вместе со своими двумя детьми отправилась в поездку на расстояние 195 километров. Во время поездки Берта отмечала различные возникающие механические проблемы, о которых она по приезду домой сообщила супругу.

У первых автомобилей не было руля. Водители управляли ими с помощью рычага.



**История русского автомобильного дела** начинается с первых автомобилей **Яковлева и Пузырёва**. Мастерские и предприятия, где рождались русские автомобили, находились в Петербурге – тогдашней столице России. В 1909 г. был заложен первый **«Русский автомобильный завод И. П. Пузырева»**. На автомобилях, производства завода

Пузырева, впервые во всем мире передачи в трансмиссии переключались с помощью кулачковых муфт – это собственное изобретение завода. Все рычаги для переключения передач были размещены внутри кузова. А все картеры двигателя, дифференциала и коробки передач были созданы из алюминия. Двигатель развивал мощность до 40 л.с.



- Самой популярной маркой автомобилей в царской России стал **«Руссо-Балт»**, впервые выпущенный в 1909-м году. Основных моделей было две: С и К. Первая – покрупнее, помощнее, с расчетной мощностью двигателя в 24 лошадиные силы. Второй – поменьше, с двенадцатью лошадьми под капотом. **«Руссо-Балты»** были автомобилем мирового класса. Об этом свидетельствуют, к примеру, победы на гонке Санкт-Петербург – Монако в 1912-м и 1913-м годах, а также тот факт, что **«Руссо-Балт»** стал первой машиной, покорившей Везувий. Вообще автомобиль оказался одним из самых надежных в мире.
- С 1894-го года начали проводиться автомобильные гонки, которые в свою очередь тоже повлияли на развитие автомобилестроения. Так, на первых устроенных гонках максимальная скорость авто достигала двадцати четырёх километров, спустя пять лет она достигла семидесяти километров, а ещё через пять лет – ста километров в час. Уже с 1900-го года начали выпускаться специальные гоночные машины.
- В 1895 году колеса автомобилей обзавелись съемными шинами с внутренней камерой, придуманными братьями Эдуардом и Эндрю Мишлен (Eduard, Andree Michelin). Такое новшество позволило частично избавить автомобиль от тряски, возникающей при движении.
- Когда автомобили с шинами на колесах только начинали колесить по дорогам, самой большой проблемой и опасностью для водителей были **гвозди и другой металлический мусор**, легко прокалывающий шины. Его основным источником были отвалившиеся подковы лошадей. Для сбора металла долгое время использовали специальные машины, снаряжённые большими электромагнитами, пока проблема с лошадьми не решилась сама собой.



- Изначально **автомобильные шины были белыми или бежевыми**, и только в 1912 году приобрели привычный чёрный цвет, так как производители начали добавлять к резиновой основе углерод как консервирующий и стабилизирующий элемент.
- Удивительно, но в начале 1900-х годов автомобили относились к **«зеленому» виду транспорта**. Дело в том, что в начале 20 века, количество конных повозок превысило все мысленные пределы. Из-за большого количества лошадей дороги в крупных городах были загрязнены продуктами жизнедеятельности лошадей. Именно поэтому в те годы мир посчитал, что автомобили – это более чистый вид транспорта для передвижений.
- Словом **«шофёр»** изначально называли людей, которые не управляли транспортным средством, а подбрасывали уголь или дрова в топку машинного отделения. В буквальном переводе с французского языка, откуда оно к нам пришло, **chauffeur** означает **«кочегар, истопник»**. Так как двигателем первых автомобилей была паровая машина, водителям приходилось её растапливать, поэтому по аналогии с кочегарами паровозов их тоже стали называть шофёрами.
- Оказывается, **первые парковки** для автомобилей учредил ещё Юлий Цезарь: гости из других местностей должны были оставлять свой транспорт за городской чертой, а дальше идти пешком или нанимать носильщика с крытыми носилками.
- **Дорожные машины на строительстве дорог** стали применяться сравнительно давно: прицепные катки появились в 1787 г., экскаваторы – в 1839 г., камнедробилки – в 1856 г., паровые катки – в 1859 г. Однако вопросы ремонта их до последних лет в достаточной степени разработаны не были.

Сегодня мы имеем широкое разнообразие строительных машин и агрегатов, которое впечатляет! Некоторые машины такого плана все-таки используют чаще других. **Бесспорными лидерами абсолютно любой современной стройплощадки можно назвать подъемный кран, экскаватор, а также погрузочные машины.**



Отдавая дань памяти **Великой Отечественной войне**, нельзя не вспомнить автомобили, внесшие свой вклад в Победу. Их, автомобилей той эпохи, осталось не так уж и много; немалая их часть заслуженно заняла свои места на пьедесталах памятников по всему бывшему СССР, а некоторые отреставрированы энтузиастами, и на ходу до сих пор.

**Легендарная «полупторка».** Маленькому, неказистому, по-своему красивому грузовичку, составлявшему половину автомобильного парка РККА в годы войны, досталась такая богатая и интересная судьба.

Эту машину собирали в Москве и Нижнем Новгороде из машинокомплектов, доставленных из США. Собственно техническая документация и чертежи фордовской продукции в СССР поступили только в 1932 году. Советские инженеры посмотрели на них, покачали головой, и тут же принялись модернизировать автомобиль, исходя из местных реалий.

Окончательно «полупторка» созрела в 1934 году, когда на нее установили двигатель от легковушки ГАЗ-М (легендарная «эмка»). С этим силовым агрегатом она выпускалась вплоть до окончания производства в 1946 году.



**Так же именно «полупторка» чаще всего ходила по «дороге жизни» в первую зиму блокады Ленинграда.** Перегруженная сверх нормы, взбравшаяся на возвышенности исключительно задним ходом (в том числе и по причине отсутствия бензонасоса, топливо шло самоходом) – имена эта машина доставляла в город продовольствие и эвакуировала больных и ослабевших ленинградцев, в основном – стариков и детей. Общий тираж «полупторок», включая довоенное производство, превысил миллион экземпляров.

- При создании эпохальной для отечественного и заметной в истории мирового автомобилестроения **«Победы» ГАЗ-М 20**, проектирование которой начали во время войны, российские конструкторы использовали как американский, так и европейский опыт. При разработке автомобиля «Победа» планировалось, что название машины будет «Родина». Узнав об этом, Сталин иронически спросил: «Ну и почём у нас будет Родина?». Поэтому название изменили на «Победа». Этот автомобиль стал одной из первых советских легковых моделей, которые начали экспортировать в социалистические страны и Скандинавию.
- После полёта в космос Юрий Гагарин был награждён чёрной «Волгой» с номерами **12-04 ЮАГ (дата полёта и инициалы)**. Причём буквы были законно произведены от индекса Московской области, где находился Звёздный городок – ЮА. У последующих

космонавтов на именных машинах сохранились буквы ЮАГ, а цифрами также обозначалась дата полёта.

- Автомобили марки «Жигули» на территории Франции можно купить под именем Lada, так как слово «Жигули» созвучно с «жиголо». Экспортное название автомобиля **Лада Калина** для Финляндии – **Lada 119**, так как в переводе с финского **Kalina** значит треск, грохот, дребезжание и стук.

### **Машины бывают разные**



Самым большим автомобилем на данный момент является самосвал, выпущенный автомобильным заводом «БелАЗ». Модель, вес которой **равен 810 тоннам**, получила название БелАЗ-75710. **Максимальная скорость 8-колесного самосвала равна 64 км/ч.**

Самым дорогостоящим антикварным автомобилем в мире считается **Bugatti Type 57SC Atlantic**. Стоимость равна 40 миллионам долларов. В мире таких машин всего три.

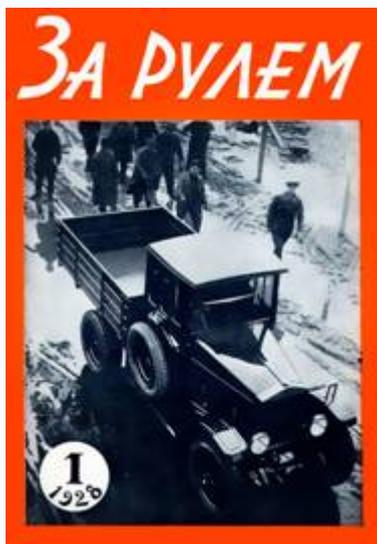


**Вим Дельвуа** – бельгийский нео-концептуальный художник. У него нестандартный подход к искусству, поэтапная разработка готической спецтехники.

Для того чтобы создать такой шедевр, уходит очень много времени, усидчивости, фантазии и, конечно, средств. Создание работы начинается, прежде всего, на листе бумаги. После готового эскиза в компьютерном режиме необходимо создать 3D модель, чтобы Вим Дельвуа оценил произведение и внес свои коррективы. Создав серию таких автотворений, Дельвуа решил, что такую неотъемлемую часть машины, **как шины**, он не будет оставлять без внимания. Он изменил внешний вид одной шины, и создал еще не одно творение видоизмененного колеса.



**Журналу «За рулем» – 90 лет!**



Юбилей, который отмечает журнал в этом году, — уже сам по себе рекорд. Не так много в мире автомобильных журналов с почти вековой историей: иных уж нет, а те далече...

Итак, первый номер российского автомобильного журнала «За рулем» увидел свет в **апреле 1928 года**. Театр, как известно, начинается с вешалки, а журнал с обложки. Что же было на первой полосе ежешагника Всероссийского общества «Автодор»?

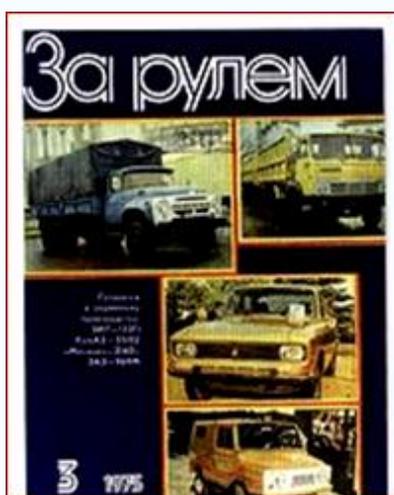
Конечно же, автомобиль. Советский автомобиль. 31 марта 1928 года завод АМО (впоследствии ЗИЛ) отпраздновал выпуск тысячного грузовика Ф-15, который затем был передан Моссовету. Именно он и попал на обложку первого номера журнала.

**АМО Ф-15** — первый советский грузовик, в основе которого лежала модель **ФИАТ-15-Тер**, производили до ноября 1931 года. За семь лет изготовили 6285 автомобилей. На его шасси выпускали почтово-пассажирские автобусы, кареты скорой помощи, пожарные машины, штабные машины для армии. Все они побывали на страницах журнала «За рулем».

Название журналу дал журналист Михаил Кольцов. Интересно, что работал в журнале «За рулем» и **поэт Владимир Маяковский**. В январском номере журнала 1929 года он писал: «Не избежать мне сплетни дрянной, ну, что ж, — простите, пожалуйста, что я из Парижа привез Рено, а не духи и не галстук».



Создатели автомобильного журнала поначалу сомневались в успехе издания — в стране насчитывалось всего около 10 тысяч автомобилей. Первый номер журнала вышел тиражом 25000 экземпляров. Для СССР тех лет это было очень много — заметно больше, чем было автомобилей в стране. Абсолютный же рекорд пришелся на юбилейный апрельский номер **1988 года**, который напечатали в количестве **4912000 экземпляров!** Журнал менялся вместе со страной, автомобилями и автомобильной жизнью. Даже логотипы журнала — а за прошедшие 90 лет их меняли более десятка раз — ярко и своеобразно отражали стиль и дух эпохи. Так, например, логотипы **1975 — 2007 гг. символизировали автостраду**: каждая буква — это две полосы встречного движения со сплошной разделительной посередине.



В застойные советские времена журнал был большим дефицитом. В конце 1980-х годов и без того огромный интерес к автомобилю вырос: промышленность пыталась порадовать покупателей новинками, в страну пошел поток подержанных иномарок. Появились новые автомобильные радости и заботы, а у журнала – новые возможности.

Сегодняшний журнал – это 250–400 страниц интересной и полезной информации: фотографии, таблицы, схемы.

(В библиотеке академии /чит. зал периодических изданий/ вы, уважаемые пользователи, можете познакомиться с подшивками журналов: «За рулем», «Сигнал», «Строительные и дорожные машины»)

### ***Литература из фонда библиотеки ДонНАСА***

**Автомобили. Машины большой единичной мощности** : учеб. пособие для студентов, обучающихся по спец. «Автомобили и тракторы» / [М.С. Высоцкий, А.И. Гришкевич, А.В. Зотов и др.] ; под ред. М.С. Высоцкого, А.И. Гришкевича. – Минск : Вышэйшая шк., 1988. – 160 с. : ил. – Библиогр.: с. 160.

**Вахламов В.К. Автомобили: Теория и конструкция автомобиля и двигателя: учеб. для студ. сред. проф. образования** / В.К. Вахламов; под ред. А.А. Юрчевского.- М.: Изд. центр «Академия», 2010. – 816 с.

**Дэниэлс, Джэф Современные автомобильные технологии** / Дж. Дэниэлс. – Москва : Астрель : АСТ, 2003. – 223 с. : ил.

**Коробейник А.В. Ремонт автомобилей. Практический курс** : учеб. пособие для студ. образовательных учреждений среднего профессионального образования / А.В. Коробейник. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2003. – 510 с. : ил., табл. – (Б-ка автомобилиста). – Библиогр.: с. 507-509.

**Коробейник, А.В. Ремонт легкового автомобиля : справочник / А.В. Коробейник. – 4-е изд. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2002. – 416 с. : ил. – (Техномир).**

**Литвинов С.А. Автомобиль: теория эксплуатационных свойств : учебник для студ. вузов, обучающихся по спец. «Автомобили и автомобильное хозяйство» / А.С.Литвинов, Я.Е.Фаробин. – Москва : Машиностроение, 1989. – 240с. : ил.**

**Подольский В.П. Технология и организация строительства автомобильных дорог Т. 1, Земляное полотно : учеб. пособие для студ. вузов, обучающихся по спец. «АДА» направления подгот. дипломированных спец. «Транспортное строительство» / В.П. Подольский, А.В. Глагольев, П.И. Поспелов. – Воронеж : Изд-во Воронежского гос. ун-та, 2005. – 528 с. : ил., табл.**

**Сцепления транспортных и тяговых машин / И.Б. Барский, С.Г. Борисов, В.А. Галягин и др. ; под ред. Ф.Р. Геккера, В.М. Шарипов, Г.М. Щеренкова. – Москва : Машиностроение, 1989. – 344 с. : рис., табл. –**

**Твег, Росс Ремонт трансмиссии и ходовой части «Жигулей» : [Модели 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107] : [практ. пособие] / Р. Твег. – [Москва] : Изд-во «За рулем», 2000. – 160 с. : ил., табл.**

**Ютт В.Е. Электрооборудование автомобилей : учеб. для студ. вузов, обучающихся по спец. «Автомобили и автомобильное хозяйство» / В.Е. Ютт. – Москва : Транспорт, 1989. – 287 с.**

Материал подготовил библиотекарь 1 категории  
Т.Н. Шинкарева