

# ПОЕЗД ЛЕТИТ ПО РЕЛЬСАМ

Репортаж со скоростного полигона



## НОВОСТИ

### Потомки

**НОВОУЗЕНСК** (Саратовская область), 20. (Корр. «Правды» А. Воротников). Здесь открыты памятники красноармейцам - интернациональному погибшим в 1918 году.

Тяжелым и грозным было время для молодой Республики Советов. Враг наступил со всех четырех сторон. На помощь трудовому народу России пришли братья по классу — поляки, евреи, чехи и сербы, корейцы и монголы. Из них были сформированы интернациональные части. Немецко-боевые этих подразделений погибли в боях за власть Советов.

### Строителям

#### БАМА

**ПЕРМЬ**, 20. (Корр. «Правды» В. Ганнитова). Местным домостроительным комбинатом «оздеется опытный образец переносного обогрева для строителей Байкало-Амурской магистрали.

Общая площадь такого дома — почти 500 квадратных метров, но только 200 из них будут использованы под жилье, а в остальных разместятся красный уголок, холлы для отдыха, душевые кабинки. Стены здания в полтора раза толще обычных. В каждом окне — три рамы; так что морозы не страшны.

### На дальние настбища

**ДЖАМВУЛ**, 20. (Внештатный корр. «Правды» А. Чегаев). Несколько плавучих и моровых речи Чу, где живут инноводы и зимнее время пасут около миллиона 800 тысяч голов скота, открыты для поездки. В их экипажах пропагандисты, агитаторы, врачи, кинофотографы, библиотекари, работники торговли и службы быта.

С автобусами впереди шла продукция Карабауской фабрики по переработке овощей. Сдав сырье, животноводы могут приобрести полуфабрикаты, меховые пальто, куртки, шапки.

### Помощь селянам

**МИНСК**, 20. (Корр. «Правды» И. Новиков). В коллективе коммунистического труда № 2 колхоза «Борисоглебский» состоялось внеочередное собрание.

— Я видел наводнение в Полесье, — сказал мастер Иван Савельевич Сорока. — Стихийное бедство нанесло ущерб многим хозяйствам, нуждающимся сейчас в технике. Мы можем и должны им помочь.

Предложение мастера поддержали начальник цеха Д. Стрекозов, мастер С. Слободов, рабочие З. Ушакова, Г. Климович. Единодушно решено 28 декабря провести субботник, поработать с наивысшей отдачей и обеспечить сборку 280 тракторов, которые можно было бы направить в Гомельскую и Брестскую области.

— Предложение мастера поддержали начальник цеха

Д. Стрекозов, мастер С. Слободов, рабочие З. Ушакова, Г. Климович. Единодушно решено 28 декабря провести субботник, поработать с наивысшей отдачей и обеспечить сборку 280 тракторов, которые можно было бы направить в Гомельскую и Брестскую области.

Следует ли системы поддержания плавности хода экспресса, в короткий срок освоили новую машину?

Александр Марин рулит, корроллер дает ход экспрессу. В салоне, где установлены приборы, на громкоговорящей связи передается команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

— На скорости 50 километров в час, — говорит руководитель испытаний. Она звучит специально для испытаний. Она права, что на пути, повороты разные радиусов. Рейсы ЭР-200 по такому железнодорожному полотну дают испытателям важную информацию о работе всех узлов машины. Путь здесь намного сложнее, чем на трассе Москва — Ленинград.

Шелкнет тумблер, пантографы «прилипают» к проводу. Но работа шестиградиатов двигателя электропоезда в салоне почти не ощущима.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких скоро-

стях? Сработают ли системы поддержания плавности хода экспресса, комфортных условий для пассажиров? Эти вопросы задают скоростному поезду испытатели ВНИИ железнодорожной транспорта, установившие свои приборы в специальных салонах.

Мы пришли в один из таких салонов в тот момент, когда по радио звучит команда: «Внимание! Поезд плавно тронулся! В кабине машинист почтят нечувствуется, 200... 206.

И вот включается электрический тормоз, затем дисковый, скорость 160 километров в час кажется самой обычной. Испытатели улыбаются.

Пробежав около двух тысяч метров, поезд останавливается. Испытатели осматривают ходовые части экспресса, проверяют электрические схемы. Впереди у них новый рейс, и колеса, едва успев остыть, снова полетят по рельсам.

Поеzd начинает поворот. Сотрудники лаборатории различных научных учреждений склонились к приборам. Точная аппаратура улавливает в эти секунды сигналы от датчиков. Силы ускорения, параметры тряски, вагонов, тележек, нагрузки на рельсы — эта и другая информация поступает от датчиков, зарабатывается на магнитных лентах. Но проходит минуты, как экспресс-анализ участка, сделанный ЭВМ, готов. Все идет normally.

Прошли минуты, а поезд уже мчится со скоростью 120 километров в час. Как «поведет» он себя при высоких