

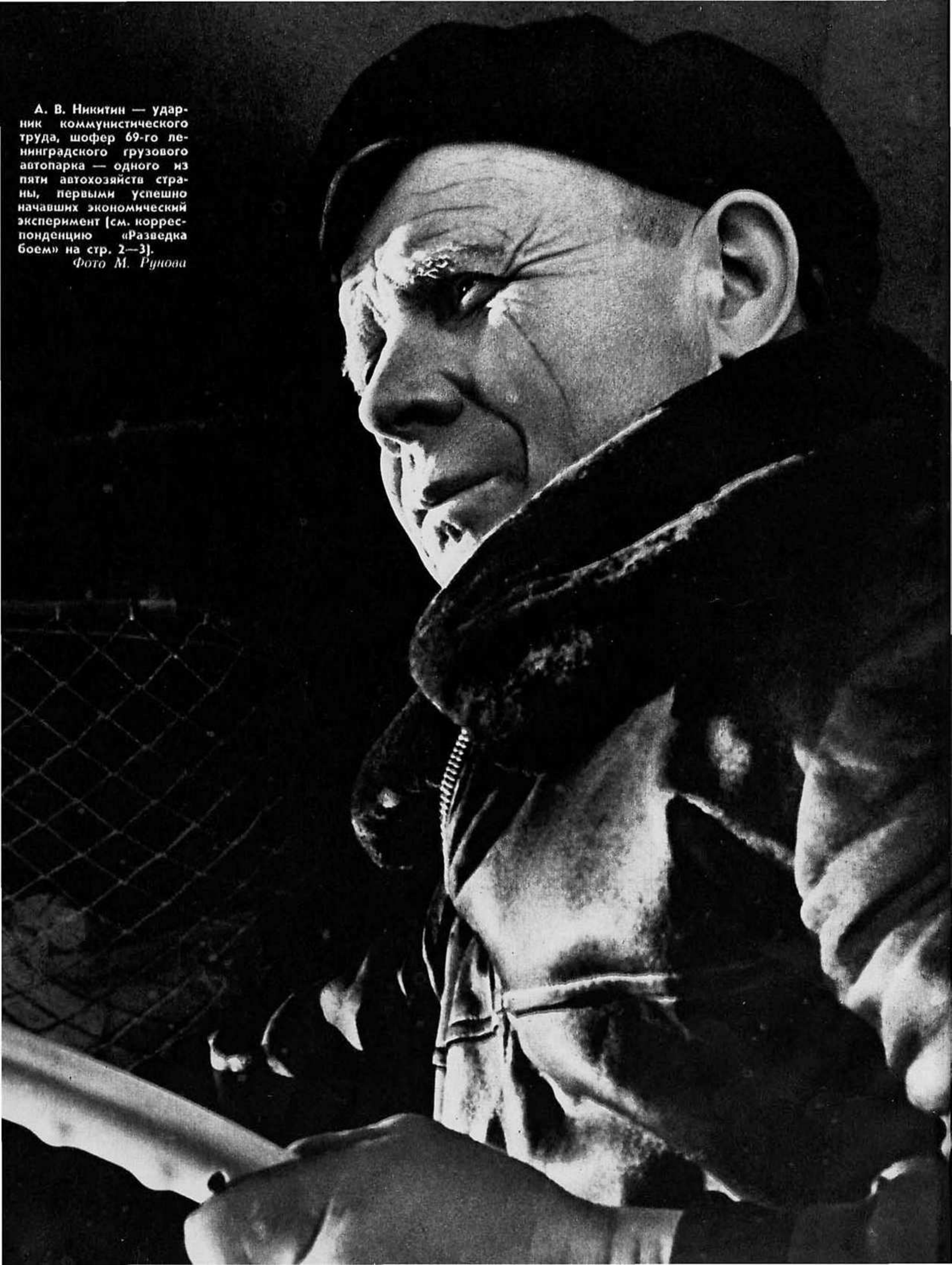


**ЗА
РУЛЕМ**

ЯНВАРЬ 1966

Читайте в номере
«ГОРОД И ТРАНСПОРТ»

А. В. Никитин — ударник коммунистического труда, шофер 69-го ленинградского грузового автопарка — одного из пяти автохозяйств страны, первыми успешно начавших экономический эксперимент [см. корреспонденцию «Разведка боем» на стр. 2—3].
Фото М. Рунова



**ЗА
РУЛЕМ**

№ 1 - Январь - 1966

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

СЪЕЗДУ ПАРТИИ— ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

Наша страна вступила в новый, 1966 год. На предприятиях и стройках, в колхозах и совхозах нарастает могучая волна социалистического соревнования за досрочное выполнение государственных планов, за дальнейший технический прогресс, всемерное повышение производительности труда, снижение себестоимости и улучшение качества продукции — советские люди готовят достойную встречу XXIII съезду КПСС. Ярким маяком освещает наш путь сентябрьский Пленум ЦК КПСС, разработавший конкретные меры по дальнейшему подъему социалистической экономики. Вместе со всем народом миллионы членов патриотического Общества преисполнены стремления внести свой вклад в укрепление экономического и оборонного могущества великой Советской державы.

Выполняя требования Программы КПСС о дальнейшем совершенствовании обороноспособности страны, под руководством партийных организаций, в содружестве с ленинским комсомолом ДОСААФ за последние годы добился известных положительных результатов в своей военно-патриотической деятельности. Минувший год, когда страна отмечала историческое двадцатилетие нашей победы над германским фашизмом, стал важным рубежом в деле подъема военно-патриотического воспитания трудящихся, в широкой и разнообразной пропаганде славных боевых традиций Советской Армии и Военно-Морского Флота. Расширился фронт пропаганды технических знаний, повысилось качество обучения в автомотоклубах, технических кружках и на курсах Общества. Во время очередного призыва в войска влилось достойное пополнение, значительная часть которого получила начальные военные и технические знания в организациях ДОСААФ. На стройки, транспорт, на колхозные поля пришло немало воспитанников нашего Общества, уже обученных массовым техническим профессиям — шофера, тракториста, электромеханика, радиста. Значительно возросли ряды авто- и мотоспортсменов.

Все это — результат упорного труда большого коллектива работников комитетов, автомотоклубов, всего многочисленного общественного актива. Сейчас наш долг по-деловому оценить сделанное, разработать конкретные меры по дальнейшему подъему военно-патриотического воспитания, разветвлению технического обучения при резком повышении его качества.

Готовясь к съезду партии, весьма полезно провести в комитетах и автомотоклубах ДОСААФ, в автомобильных, мотоциклетных секциях и федерациях широкое обсуждение итогов проделанной работы и наметить новые рубежи. Надо иметь в виду, что задачи комитетов и автомотоклубов ДОСААФ в деле обучения и воспитания специалистов массовых технических профессий, нужных для народного хозяйства и обороны страны, непрерывно возрастают и усложняются. Поэтому руководители комитетов, автомотоклубов обязаны сосредоточить главное внимание на организаторской работе непосредственно в учебных группах, рассматривая их как центр обучения и воспитания молодежи.

Важнейшей задачей оборонного Общества, всех его звеньев остается улучшение военно-патриотического воспитания молодежи, школьников, подростков. Мы должны прививать каждому юноше высокие моральные качества советского

патриота — идейность, мужество, стремление к овладению техническими знаниями, физическую закалку и выносливость. Первооснова этой работы — широкое разъяснение ленинских заветов, требований Программы КПСС об обороне социалистического Отечества, яркая, впечатляющая пропаганда боевых традиций наших Вооруженных Сил.

В подготовке кадров массовых технических профессий, и прежде всего на селе, сейчас на первый план выдвигается задача существенно повысить качество обучения специалистов, добиться нового размаха в этом деле. Только за шесть первых месяцев прошлого года колхозы и совхозы получили 118 тысяч тракторов, 36 тысяч грузовых автомобилей, тысячи самсходных комбайнов. Количество поступающей на село техники все более возрастает. Ее надо доверить технически грамотным людям. Таких кадров и ждут от нас колхозы и совхозы.

Автомотоклубы ДОСААФ должны уже в ближайшее время стать подлинными организаторами пропаганды технических знаний. Стремление молодежи к изучению мотора, овладению искусством вождения автомобиля, мотоцикла огромно. Долг автомотоклубов Общества — наладить работу своих филиалов в первичных организациях ДОСААФ, помочь самостоятельным и спортивно-техническим клубам лучше готовить умелых шоферов, трактористов, мотоциклистов.

Все решительнее мотор входит в советскую школу, приобретая в лице учащихся новые и новые тысячи горячих поклонников. И здесь для спортивно-технического актива непочатый край дел. Создать в школах технические кружки, секции юных техников, лаборатории, активизировать военно-патриотическое воспитание учащихся — это ли не благородная наша задача!

С 1 января 1966 года введен в действие спортивно-технический комплекс для допризывной и призывной молодежи «Готов к защите Родины». Этот комплекс хорошо сочетает в себе основы технических знаний и военно-прикладные спортивные элементы, необходимые будущему воину. Один из главных технических нормативов этого комплекса — знание мотора, умение водить автомобиль, трактор, мотоцикл. В этой связи автомотоклубы ДОСААФ призваны, во-первых, добиться уже в нынешнем году, чтобы каждый обучающийся сдал нормативы комплекса «Готов к защите Родины», во-вторых, оказать действенную помощь первичным организациям ДОСААФ в подготовке молодежи к сдаче технического норматива.

Первостепенное место в деятельности комитетов и руководителей автомотоклубов ДОСААФ занимают вопросы подбора, расстановки и воспитания инструкторско-преподавательских кадров, активизация деятельности общественного спортивного аппарата — надежного помощника, рука об руку работающего с первичными организациями Общества.

Готовя достойную встречу XXIII съезду КПСС, многочисленный отряд работников оборонного Общества, опираясь на силы широкой общественности, с еще большей деловитостью и организованностью будет бороться за повышение качества воспитательной, учебной и спортивной работы, за новый подъем и размах пропаганды технических знаний в стране.



то уж у ленинградцев, как говорят, в крови — быть в авангарде передового, прогрессивного.

Вот и теперь, наряду с тремя отличными автотранспортными предприятиями, коллективам двух ленинградских автохозяйств — 69-го автопарка и автоколонны № 1103 — в числе первых своим трудом

довелось доказать жизненность и перспективность новых методов планирования и экономического стимулирования производства. Здесь проходит передняя линия поиска новых методов хозяйствования, того широкого эксперимента, о котором говорилось на сентябрьском Пленуме ЦК КПСС и который положен в основу перестройки управления всей промышленностью страны.

И люди в автохозяйствах по праву называют себя разведчиками. Они и впрямь похожи на бойцов — на тех, кто штурмовал Зимний, кто был героем первых пятилеток, кто прокладывал «дорогу жизни» по Ладоге, кто грудью защищал Родину от фашистского нашествия.

С одним из них — бывшим фронтовым шофером-гвардейцем Александром Васильевичем Никитиным — мы познакомились на территории автопарка № 69. Он только что перевез в двух прицепах-рефрижераторах 20 тонн груза, проделав за десять дней путь в три с половиной тысячи километров: Ленинград — Калининград — Москва — Ленинград.

— Никогда, кажется, люди не трудились с таким вдохновением, как теперь, — сказал нам Никитин.

Шутка ли, столько лет предприятие было убыточным, что называется, не вылезало из долговой ямы. А теперь, всего-навсего за четыре месяца, стало рентабельным, полностью рассчиталось с долгами. Прибыль в два раза превысила плановую. Не менее разительны перемены в колонне 1103.

Что же произошло? Прежде всего изменилась сама система планирования работы. Руководители автохозяйства Олег Ильич Филиппов и Николай Иванович Чекулаев рассказывают, что раньше предприятиям около сорока показателей спускались сверху. Причем некоторые задания нередко находились в явном противоречии одно с другим. Это сковывало хозяйственную инициативу, лишало руководство самостоятельности, гибкости, оперативности.

Новый порядок планирования и материального стимулирования способствует активизации творческой энергии коллективов, помогает поискам резервов производства.

Автохозяйства, в которых мы побывали, заняты на разных по характеру объектах, у каждого свои, отличные условия работы. Автоколонна № 1103 обслуживает транспортный узел, 69-й автопарк перевозит грузы для торговых предприятий Ленинграда и его пригородов. Но именно сейчас на первый план выступают общие черты в их деятельности. В том и другом хозяйствах партийная, профсоюзная организации, коммунисты, бывшие фронтовики, а за ними и молодежь объявили решительную борьбу порошным пробегам автомобилей, излишним простоям их под погрузкой и выгрузкой, недоброкачественному ремонту и многим другим порокам, пагубно отражавшимся на экономических показателях автохозяйств. Характерно: в творческом поиске участвует весь коллектив, каждый его член. Равнодушным просто невозможно остаться.

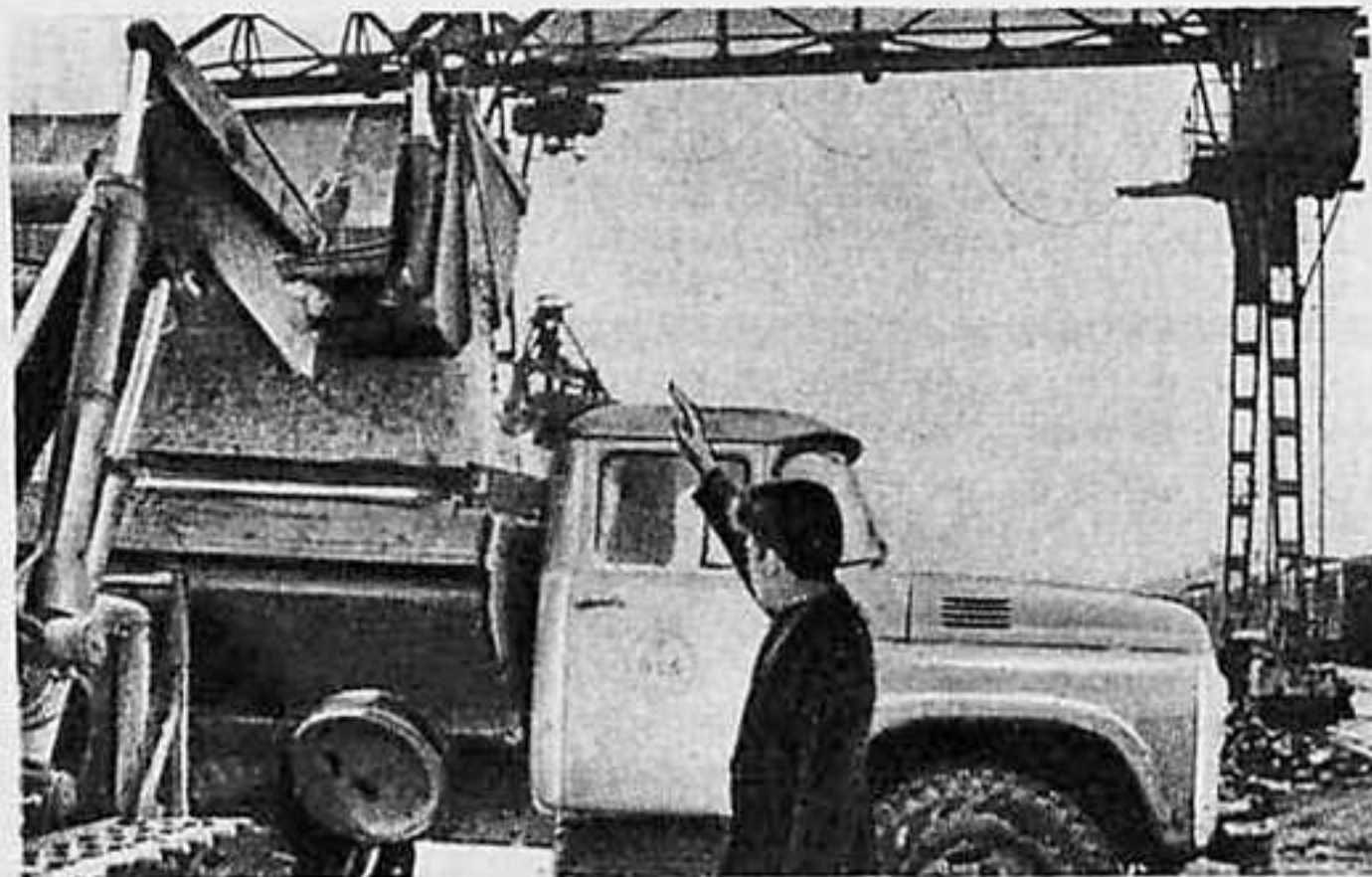
Особенно высок трудовой подъем сейчас, когда страна готовится достойно встретить XXIII съезд Коммунистической партии.

О том новом, что родилось и рождается каждодневно в двух хозяйствах, можно было бы написать уже книгу. Вот лишь несколько примеров.

● Более 20 лет трудится за рулем автомобиля бывший танкист-фронтовик Н. С. Васин, из них 12-й год в автопарке № 69. Он и его товарищи, ударники коммунистического труда А. В. Никитин, Н. Ф. Виноградов и другие, взяв повышенные социалистические обязательства в честь XXIII съезда КПСС, перевыполняют планы перевозок.

**Навстречу
XXIII съезду
К П С С**

РАЗВЕДКА БОЕМ



▲ Передовой водитель автоколонны Владимир Павлов. Без отрыва от производства он окончил техникум. Сейчас — студент автомобильного факультета Северо-Западного политехнического института.

▲ Это Юрий Морозов. Со своим напарником Иваном Александровым к «Колхиде» с полуприцепом он приспособил еще и прицеп. Теперь водители берут груза за рейс в два раза больше.

▲ — Широте предоставленных прав должна соответствовать мера ответственности за то, как ими пользуются, — говорит начальник автоколонны Н. И. Чекулаев.

В автоколонне № 1103, изучив, как лучше организовать работу грузового парка на двух крупных товарных станциях — Балтийской и Варшавской, пришли к выводу, что из 200 машин, обслуживающих эти объекты, 50 можно высвободить. Сейчас не 200, а 150 автомобилей успешно обеспечивают те же объекты, хотя объем перевозок там остался прежним. А остальные 50 машин? Им тут же нашлась другая работа.

Раньше водители-дальнерейсовики Юрий Морозов и Иван Александров на своей «Колхиде» с полуприцепом возили 7 тонн груза, теперь, приспособив еще и прицеп, берут груза до 15 тонн. А Казаринов перевозит кислород. Нагружал обычно 48 баллонов. Переоборудовав машину, используя прицеп, теперь за рейс он берет груза в два раза больше.

Только от внедрения сорока пяти рационализаторских предложений в 1965 году колонна получила экономии почти 12 тысяч рублей. А сравните две такие цифры: сумма сверхплановой прибыли, которую дало хозяйство в 1964 году, составила 13 тысяч рублей, а в 1965-м она достигла 170 тысяч. В фонд предприятия, после отчисления, за квартал поступило более 60 тысяч рублей, из них около 31 тысячи было направлено на материальное поощрение членов коллектива.

Недавно коллективу автоколонны № 1103 вручили переходящее Красное знамя автоуправления и областного комитета профсоюза. Собрание, как обычно в таких случаях, выглядело торжественным, но даже и в этой праздничности звучал деловой тон. Транспортники встали на трудовую вахту в честь XXIII съезда партии и теперь говорили о том, как лучше выполнить обязательство — перевезти сверх плана 360 тысяч тонн грузов, дать 220 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

Не останавливаться на достигнутом, двигаться дальше — таково настроение у водителей, ремонтных рабочих, инженеров, техников. К этому направлена деятельность партийных,

профсоюзных организаций обоих автохозяйств. Энергично, наступательно ведется воспитательная работа. Мы присутствовали на собраниях, на беседах с рабочими, видели стенные газеты, листки-«молнии» и красочные плакаты с заповедями морального кодекса строителя коммунизма, висящие в цехах, диспетчерских пунктах. Всюду ощущается стремление привить каждому члену коллектива ответственность за порученное дело, гордость за свое предприятие, дисциплину в труде, в быту.

Это и есть практическое решение проблемы органического сочетания материального и морального стимулирования.

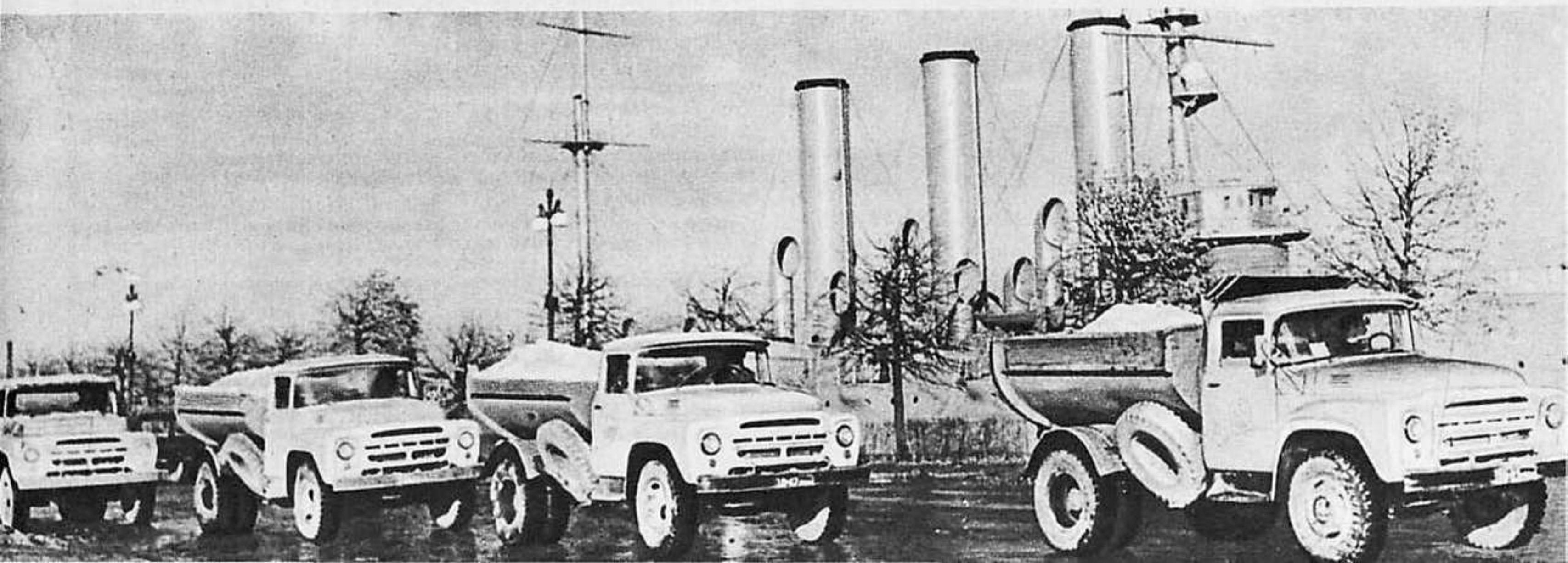
...Рано начинается жизнь в автохозяйствах. Чуть отодвинула темень утренняя зорька — уходят на линию грузовики. Из ворот автоколонны путь их лежит на коксовый завод и в совхоз «Ударник», на Варшавскую товарную станцию и завод «Красный автоген», фабрику имени Самойловой, на стройки. Водители 69-го автопарка разъезжают по холодильникам, базам, магазинам, складам. Много автомобилей занято на дальних перевозках.

И если на дорогах страны или улицах Ленинграда вы встретите автомобили, на кабинах которых нанесены номера «69» и «1103», знайте — машины ведут разведчики нового, передового.

А. БАБЫШЕВ,
спец. корр. «За рулем»
Фото М. Рунова

Ленинград

● С грузами для строительных объектов самосвалы автоколонны № 1103 проходят по набережной Невы мимо легендарного крейсера «Аврора», залп которого возвестил о наступлении новой, социалистической эпохи в истории нашей Родины.



СПАРТАКИАДА ЗАКОНЧИЛАСЬ -

А. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ

Минувший год будет отмечен красными цифрами в летописи советского автоспорта. Это был год финалов III Всесоюзной спартакиады, которая ознаменовалась новым подъемом моторного спорта в стране. Тысячи соревнований, ярких и запоминающихся, рождение новых рекордов, выход на арену талантливой спортивной молодежи — таким останется в памяти этот генеральный смотр сил и праздник технических видов спорта.

Медали спартакиады, ее спортивные награды обрели хозяев еще летом, но лишь в начале этого года станут известны главные победители — спортколлективы и организации ДОСААФ, достигшие лучших показателей в развитии спорта за два спартакиадных года.

Наш автоспорт за это время заметно возмужал и вырос. Достигнутые в ряде финальных встреч результаты можно смело назвать радостными и обнадеживающими. В то же время на длинной многоэтапной дистанции спартакиады у авто- и мотоспортсменов случались заминки и остановки. Спартакиада принесла добрые плоды, она многому научила и вместе с тем вскрыла слабые стороны.

Сейчас нужно внимательно проанализировать итоги спартакиады, обобщить ее ценный опыт, извлечь правильные уроки с тем, чтобы в развитии автоспорта двинуться вперед более быстрыми темпами.

В чем характерные особенности III спартакиады? Прежде всего в бурном росте рядов авто- и мотоспортсменов. Всего одно сравнение: за два года в состязаниях по автоспорту участвовало свыше двух миллионов человек, то есть в три-четыре раза больше, чем в предыдущие два года.

Неуклонный технический прогресс в стране, рост благосостояния и культуры советских людей, массовая подготовка водительских кадров — вот что обеспечило приток новых сил в наш автоспорт. Но было бы неверным полагать, будто это произошло само по себе, стихийно. Именно в период спартакиады стали действовать те рычаги, которые позволили вовлечь в занятия спортом многочисленную армию водителей. Активно участвовали в соревнованиях спартакиады (особенно в двоеборье) коллективы автохозяйств. На старты вышли сельские водители и военные шоферы. Среди участников спартакиады было много школьников и учащихся профтехучилищ. Впервые за 10 лет на финальных соревнованиях по автоспорту были представлены команды всех союзных республик. Они включали много школьников. Были юные и среди картингистов.

Разве не показательно, что чемпионом Латвии по картингу стал 12-летний ученик 49-й рижской школы Марис Янковский, а чемпионом страны и спартакиады — курский школьник Владимир Лыткин. И не говорит ли это о том, как велики, поистине безграничны перспективы дальнейшего развития автоспорта в нашей стране!

На росте массовости благотворно сказалось расширение программы спартакиады по автоспорту. Она включала 11 видов соревнований, финалы которых проходили в различных городах страны — от Львова и Таллина до Душанбе и Фрунзе.

Не менее отрадны изменения произошли в спортивно-технических показателях, характеризующих качественные изменения в автоспорте. И что особенно радует, эти изменения к лучшему коснулись не только группы ведущих команд и спортсменов, а коллективов многих республик.

Особый интерес, безусловно, представляет анализ спор-

тивно-технических данных по тем видам спорта, где результаты измеряются в единицах времени. Сравним, например, скорости (в км/час), показанные на II и III спартакиадах в шоссейно-кольцевых автомобильных гонках (каунасская трасса):

Свободная формула	108,8	128,2
Формула I (прежнее название «юниор»)	105,7	126,6
Спортивные автомобили	103,6	121,1

А вот как возросли скорости автомобильных моделей (в км/час) за период между второй и третьей спартакиадами:

Класс 1,5 см ³	100	130
» 2,5 см ³	120	164
» 5,0 см ³	130	183
» 10,0 см ³	160	195

Но наиболее ярким свидетельством роста мастерства наших автоспортсменов служит то, что в ходе финальных соревнований 220 участников выполнили нормативы мастера спорта, а 82 — кандидата в мастера. Напомним для сравнения, что в финалах II спартакиады мастерский рубеж взяли лишь 50 человек.

Совсем недавно сильных, тактически грамотных гонщиков можно было пересчитать по пальцам. Спартакиада выдвинула много молодых перспективных спортсменов, способных уже в ближайшее время занять места в сборных командах страны и отстаивать честь нашего автоспорта на чемпионатах мира и Европы. Весьма характерно, что команды-победительницы — Эстонии (авторалли), Латвии (картинг), Украины (мотокросс), Москвы (двоеборье) — наполовину, а то и больше состояли из спортсменов, впервые участвовавших во всесоюзных соревнованиях. Урожайным был мотокросс. Лучшие из молодых — Владимир Погребняк и Леонид Шинкаренко с Украины, Вячеслав Краснощеков из Коврова, Юрий Сухов из Москвы — в самые ближайшие годы могут стать грозной силой на мировой арене.

Есть еще одно обстоятельство, которое помогло резко повысить результаты в состязаниях спартакиады по автоспорту — это активное участие в них спортсменов Вооруженных Сил. В составе сборных команд республик, городов Москвы и Ленинграда стартовало свыше 30 армейских спортсменов. В одном лишь кроссе из 180 финалистов 43 представляли армейские клубы. Итоги спартакиады убеждают в том, что активное участие армейцев в спортивных мероприятиях ДОСААФ положительно сказывается на развитии технических видов спорта в стране, в том числе и в самих Вооруженных Силах.

Надо надеяться, что эти тесные деловые связи спортсменов ДОСААФ и Советской Армии укрепятся еще больше, особенно в период подготовки и проведения IV летней спартакиады народов СССР.

Если суммировать все положительное, что принесла с собой III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта, то можно смело сказать: за эти два года наш автоспорт взял важный рубеж. Но планы наши уже зовут к новым делам.

Мы рады достигнутым успехам, но далеки от того, чтобы обольщаться ими. Сейчас на фоне итогов спартакиады особенно отчетливо стали видны недостатки.

Расшифруем некоторые цифры. Из более чем 900 тысяч участников автомобильных соревнований только 7 тысяч высту-

СПАРТАКИАДА НАЧИНАЕТСЯ

пало в состязаниях по картингу, 21 тысяча — по авторалли, а в шоссейно-кольцевых гонках и того меньше. Не говорит ли это о том, что автомобильный спорт пока развивается односторонне, а непосредственные руководители его уходят от многих сложных проблем, особенно по созданию массовой спортивно-технической базы.

Среди различных видов автоспорта не должно быть сынков и пасынков. Все они могут и должны получить массовое распространение. Ограничиваться только двоеборьем — это значит лишить спортсменов-автомобилистов перспективы, снизить их интерес к занятиям спортом.

Мы с сожалением должны констатировать, что во многих республиках и областях автоспорту, имеющему большое оборонное и народнохозяйственное значение, организации ДОСААФ уделяют непростительно мало внимания.

Призеры финальных соревнований спартакиады известны, но результаты, достигнутые в автоспорте, далеко не всегда совпадают с местами, занятыми в общекомандном первенстве. Так, коллектив Белорусской ССР, который вышел на пятое общекомандное место, в зачете по пяти видам автомобильных соревнований остался только на девятом месте, а по шести мотоциклетным — на седьмом.

Еще более разительные примеры дают итоги спартакиады Российской Федерации. Владимирская область, например, где выпускаются мотоциклы «Ковровец», выставила команду только по мотокроссу. Ни на зональных, ни на республиканских соревнованиях по остальным видам мотоспорта не было владимирских мотоциклистов. Команды этой области не участвовали ни в одном автомобильном соревновании. Разве можно найти какое-либо оправдание такому равнодушному отношению к автоспорту?

В Горьковской области, имеющей, казалось бы, отличные условия для развития всех технических видов спорта, и особенно автомобильного, команда двоеборцев не вышла даже в республиканский финал. Более того, горьковчане не выставили команды на авторалли, а также на соревнования по картингу и автомоделному спорту. И это область, где находится гигант автомобилестроения, имеющий мировую известность!

Разве можно сравнить возможности Кабардино-Балкарской АССР и той же Горьковской области для развития автомобильного спорта? А между тем спортсмены этой автономной республики участвовали буквально во всех видах автомобильных соревнований и стали чемпионами РСФСР по шоссейно-кольцевым гонкам, вторыми призерами во всероссийских авторалли и добились хороших показателей в соревнованиях на картах.

Нас не могут успокаивать общие количественные показатели. За цифрами, как бы внушительны они ни были, надо видеть огромные неиспользованные резервы в спорте. Деятельность многих комитетов и клубов Общества не отвечает

возросшим требованиям по организации спортивной работы, не отличается боевитостью и поисками. Комитеты слабо заботятся о создании полноценной базы для развития автоспорта и порой ограничиваются проведением нескольких несложных, нетрудоёмких соревнований.

Надо смелее привлекать актив к решению принципиальных, коренных вопросов спортивного движения. Чего греха таить, встречаются у нас еще такие председатели комитетов и начальники клубов, которые активность общественности готовы считать чуть ли не пороком. Стоит ли говорить, какой вред это наносит спорту!

В то же время надо высказать серьезный упрек в адрес наших федераций, секций и советов клубов: еще мало ощущается их помощь, их практическое участие в организационной работе.

Сейчас как никогда важно трезво и внимательно проанализировать спортивно-технические результаты выступлений спортсменов и команд, на основе этого определить пути совершенствования методики тренировок, улучшения действующих правил и положений о соревнованиях, разработать конкретные меры, направленные на дальнейший подъем автоспорта в стране. На наш взгляд, заслуживает внимания предложение активистов автоспортивных клубов: в оценке результатов по ряду сложных автомобильных и мотоциклетных соревнований начислять двойное количество баллов в общекомандном зачете на областных и республиканских спартакиадах.

Задача сейчас состоит в том, чтобы закрепить успехи спартакиады и двигаться вперед, всемерно улучшая спортивную работу, вовлекая новые массы молодежи в занятия автоспортом.

Приближается знаменательная дата — 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции. Народ готовится к XXIII съезду Коммунистической партии Советского Союза. Это рождает в организациях ДОСААФ творческий подъем, инициативу, новые полезные начинания. 1966-й год будет годом подготовки к IV летней спартакиаде народов СССР 1967 года. В этой спартакиаде, посвященной 50-летию Октября, созданию первого в мире советского социалистического государства, примут самое активное участие спортсмены ДОСААФ.

Каждому нашему комитету и клубу предстоит большая организаторская работа, чтобы в 1966—1967 годах технические виды спорта в стране вышли на новые рубежи.

Участвовать в Спартакиаде народов СССР — дело почетное и вместе с тем ответственное. Мы располагаем всеми возможностями, чтобы достичь высоких результатов. Дело чести каждого комитета и клуба ДОСААФ, федераций и секций, тренеров и инструкторов, всего актива — добиться нового подъема автоспорта, ознаменовать пятидесятилетие Советской власти ростом массовости и повышением мастерства наших спортсменов — автомобилистов и мотоциклистов!

Кубок меняет адрес

Команда Черкесского автоспортивного клуба, возглавляемая капитаном В. Громовым, совершает круг почета с кубком журнала «За рулем».

У мотоболла появляется уже своя история. Прошедший сезон был третьим по счету. Он завершил становление этого нового у нас технического вида спорта. Основание для такой оценки дают география мотоболла, количество соревнований и рост мастерства спортсменов.

Первенство СССР в 1965 году проводилось в два этапа: первый — игры по олимпийской системе в двух зонах, второй — финальная пуля, в которую вошли по два победителя зон — команды Элисты, Луганска, Черкесска и Новосибирска. Выиграв у всех троих соперников, первенство заслуженно завоевала команда «Комета» из г. Элисты.

В Волгограде в матч-турнире встретились команды городов-героев Москвы, Ленинграда, Волгограда и Киева. Победили столичные мотоболлисты.

И наконец, кубок журнала «За рулем», два года назад положивший начало официальным мотобольным турнирам. Двукратный обладатель приза команда Алма-Аты на этот раз не дошла до финала. В заключительном матче встретились мотоболлисты Элисты и Черкесска. Спортсмены Черкесского автоспортивного клуба взяли реванш за поражение в первенстве и вышли победителями в напряженном матче.





Слава герою-шоферу
Василию Фисенко!

Г Е Р О И Н Е У М И Р А Ю Т

Может быть, прочитав эту заметку о подвиге фронтового водителя, откликнутся его друзья-однополчане и дополнят наше короткое сообщение о герое», — такими словами заканчивался небольшой рассказ о подвиге, совершенном в годы Великой Отечественной войны шофером Василием Фисенко, опубликованный в июльском номере журнала за 1965 год.

Мы не ошиблись: друзья откликнулись. Правда, оказалось, что шоферов с такой фамилией, именем и отчеством несколько.

Водитель «скорой помощи» из г. Чебаркуль А. Стародубцев предполагает, что в листовке речь шла о водителе автобазы строительного треста г. Райчихинска Амурской области, с которым он вместе работал перед войной.

Результатов наших общих поисков с нетерпением ждет и тбилисец Б. Фисенко. Он надеется, что герой заметки — его отец, пропавший без вести на войне.

А последние два письма мы получили из Харькова. Оба они рассказывают, по-видимому, об одном человеке. «Я хорошо знал по совместной работе в автоучебном пункте Осоавиахима при ХТЗ инструктора автодела Василия Ивановича Фисенко, — сообщает в редакцию И. Крейнин. — Это был скромный и дисциплинированный человек. К сожалению, о его дальнейшей судьбе мне не известно».

А вот второе письмо. «В 1936 году я, как офицер запаса, — пишет начальник отдела кадров харьковского завода «Полиграфмаш» И. Бахрех, — был направлен в организацию Осоавиахима в Орджоникидзевском районе г. Харькова. Там я познакомился с В. И. Фисенко, который преподавал автодело и топографию. Этот человек пользовался всеобщим уважением, обладал высокой политической подготовкой. Помню, что он уехал из Харькова в 1939 году».

Нам удалось встретиться с женой В. И. Фисенко Klarой Григорьевной Кержнер и сыном фронтовика, который, как и отец, работает шофером в родном Харькове. Василий Иванович не вернулся с войны. Но о нем рассказали его письма к родным, сорок два письма, бережно сохраняемые в семье вот уже двадцать с лишним лет. Маленькие треугольнички со штампами полевых почт,

МОЛОДЕЖИ О СОВЕТСКОЙ А Р М И И

полустершиеся карандашные скупые строчки, за которыми угадываются и ненависть к врагам, и грусть, и надежда, и вера в победу.

Нелегка жизнь солдата. «Пришли из 50-километрового похода, — пишет Василий Фисенко через месяц после призыва. — Заняты по 12 часов в день». И тут же: «...Прошу тебя, обратись с моей просьбой к Трубникову и Юхно, чтобы они дали мне рекомендацию в кандидаты ВКП(б), и вышли...»

В июле 1942 года часть, в которой служил В. Фисенко, направляется на Сталинградский фронт. «Не огорчайся, я еду очищать свою родную землю от нечисти и гадов, которых заслал Гитлер». Больше писем не было. Было извещение — пропал без вести...

Вот и все, что удалось пока узнать. Мы еще не знаем точно, был ли харьковчанин Василий Иванович Фисенко именно тем героем-шофером, о котором рассказала пожелтевшая от времени листовка военных лет. Возможно, что здесь мы прикоснулись к еще одной солдатской судьбе, так же, как и в других полученных нами письмах. Но не менее важно и другое — никто не забыт и ничто не забыто!

Товарищи по оружию и друзья свято чтут память о тех, кто в суровых боях жизнью своей защитил Отчизну, кто до конца был верен своему трудному долгу. Они, шагавшие по дорогам войны, и сегодня с нами в мирных боях, в сражении за победу коммунизма. Герои не умирают!

В Т Ы Л У В Р А Г А



● Горными тропами пробираются мотоциклисты через передний край противника.

● В тылу врага. Все подразделение работает с максимальной быстротой и точностью. Минометная мотоустановка гвардии старшего сержанта В. Миненкова готова к бою.

Фото из военного архива



На фронтах Великой Отечественной войны в горных условиях важную роль сыграли легкие подвижные мотоподразделения. Умело применяясь к местности, они внезапно вклинивались в расположение врага, захватывали дороги, мосты.

Мастерами стремительных ударов по врагу прославились гвардейцы-мотоциклисты 4-го отдельного мотополка под командованием полковника И. Воронова. Обойти противника с фланга, проскочить в его тыл на многие десятки километров — хорошо знакомая мотоциклистам работа. В октябре 1944 года в ходе наступательных боев в Венгрии воины-гвардейцы непрерывно действовали в тылу противника. Только одних мостов они захватили 47, перерезали множество коммуникаций, разгромили несколько аэродромов.

Эти фотографии воскрешают боевые будни гвардейской части в горах Северной Трансильвании.

Глубокая ночь. Звездное небо плотно зашторено низкими тяжелыми облаками. Темень такая, что в двух шагах ничего не видно. Но что это? По шоссе на большой скорости с потушенными фарами движется колонна машин. Водители уверенно выдерживают дистанцию, обходят выбоины, на безопасном интервале расходятся со встречными, так же без света идущими автомобилями. Что же дает такую уверенность водителям в столь сложных условиях? Кто помогает им видеть ночью, как днем? Все это стало возможным благодаря применению приборов ночного видения, основанных на использовании инфракрасных лучей.

НОЧЬЮ КАК ДНЕМ

Инфракрасные лучи, как и видимый свет и радиосигналы, представляют собой поток электромагнитных волн, характеризующихся определенной длиной. Например, видимый спектр цветов имеет волны длиной от 0,4 до 0,76 микрона. Длины волн инфракрасных лучей начинаются от 0,76 микрона (красный цвет) и простираются в сторону миллиметровых радиоволн примерно до 500 микрон. Благодаря ряду замечательных свойств инфракрасных лучей — невидимости, легкости генерирования, хорошей воспринимаемости тепловыми, фотоэлектрическими, фотолюминесцентными и другими приемниками — они нашли широкое применение в науке, технике и в военном деле.

Источником инфракрасных лучей в приборах ночного видения, применяемых на автомобилях и бронетранспортерах, является лампа накаливания, помещенная в фару. Для выделения инфракрасных лучей из светового потока, излучаемого лампой накаливания, в фаре используется инфракрасный фильтр, который поглощает лучи видимого света и пропускает только невидимые инфракрасные лучи.

Чтобы вести наблюдение ночью посредством приборов ночного видения, местность и расположенные на ней объекты надо облучить инфракрасными лучами. В этом случае невидимые глазом отраженные от элементов местности и объектов инфракрасные лучи попадают в приборы ночного видения, в которых вначале появляется изображение объекта в инфракрасных лучах, затем оно при помощи специального электронно-оптического устройства преобразуется в изображение, видимое глазом наблюдателя.

Схема устройства прибора ночного видения (рис. 1) включает: линзы объектива (инфракрасный прожектор — фара с фильтром), электронно-оптический преобразователь и блок питания высокого напряжения.

Электронно-оптический преобразователь превращает инфракрасное изобра-

жение предмета сначала в электронное, а затем — в видимое. Линзы окуляра собирают видимые лучи и направляют их в глаз наблюдателя.

Процесс превращения невидимого инфракрасного изображения в видимое основан на использовании фотоэлектрического эффекта.

Инфракрасные лучи, отраженные объектом, попадают в объектив прибора наблюдения. В плоскости невидимого инфракрасного изображения предмета помещается фотокатод электронно-оптического преобразователя. При освещении фотокатода инфракрасными лучами его светочувствительная поверхность излучает электроны, которые распространяются в колбе преобразователя в виде пучка электронных лучей, направляясь от фотокатода к экрану. Количество электронов, освобожденных в единицу времени светочувствительной поверхностью фотокатода (то есть плотность электронного потока), в каждой точке ее будет пропорционально интенсивности падающих на нее инфракрасных лучей. Таким образом, интенсивность электронного потока в каждой точке фотокатода будет различна.

Электронный поток, имея различную интенсивность по площади фотокатода, падает на люминесцирующий* экран. Экран под действием бомбардирующих его электронов испускает видимый глазом свет. Благодаря этому на экране невидимое инфракрасное изображение воспроизводится как видимое. Чтобы это изображение было достаточно четким, к катоду и аноду преобразователя подводят высокое напряжение (14—16 ты-

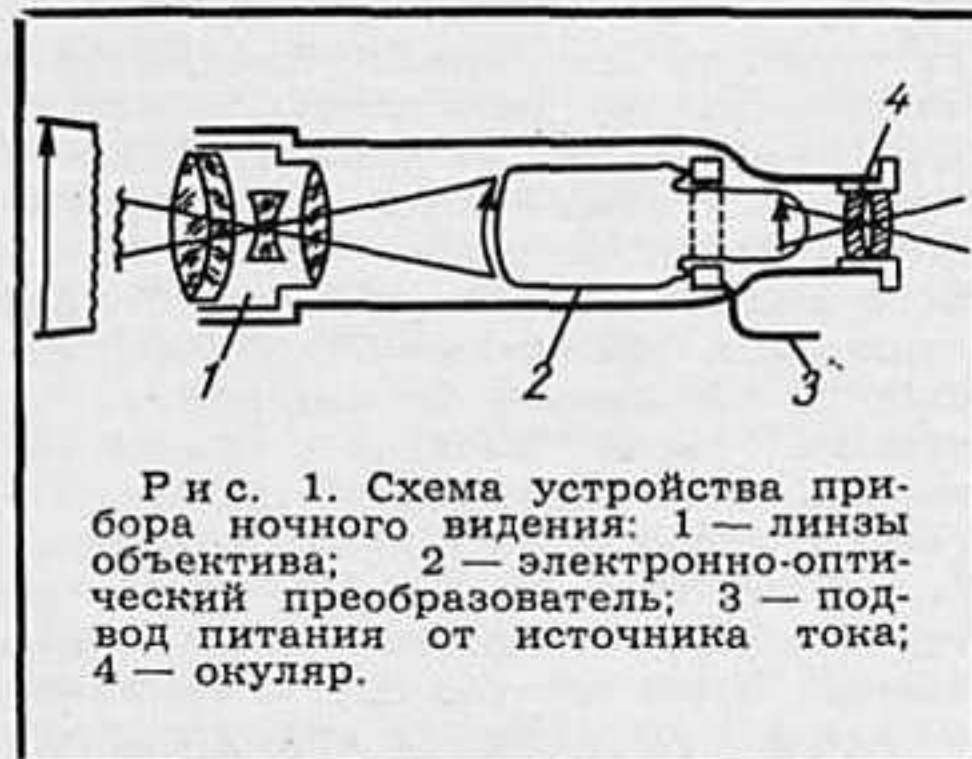


Рис. 1. Схема устройства прибора ночного видения: 1 — линзы объектива; 2 — электронно-оптический преобразователь; 3 — подвод питания от источника тока; 4 — окуляр.

сяч вольт), получаемое в блоке питания высокого напряжения.

В качестве примера рассмотрим общее устройство прибора ночного видения ТВН-2, устанавливаемого на бронетранспортерах.

Комплект прибора ТВН-2 (рис. 2) состоит из прибора 1 наблюдения, высоковольтного блока 2 питания и двух фар 3 с инфракрасным фильтром. Прибор наблюдения крепится на крыше отделения управления против сиденья водителя. Блок питания установлен в отделении управления над педалью сцепления, фары — на крыльях машины в шаровых опорах, допускающих изменение положения фар.

Прибор наблюдения представляет собой перископическую биноку-

* Люминесценция — явление холодного свечения, вызываемое не накаливанием, а в данном случае — облучением экрана электронами.

Знакомьтесь с военной техникой

лярную оптическую систему с электронно-оптическим преобразователем. Электронно-оптическая система состоит из верхней призмы, двух объективов, двух электронно-оптических преобразователей, двух нижних призм и двух окуляров.

Конструктивно основные детали прибора собраны в одном литом корпусе, к которому сверху крепится съемная головка.

Для предупреждения засветки преобразователя от незатемненных фар встречных машин, ракет, пожаров и т. п. предусмотрена экранирующая шторка, которая открывается и закрывается при помощи рукоятки.

Блок питания вибрационного типа представляет собой преобразователь постоянного низкого напряжения в постоянное высокое напряжение.

Прибор ночного видения, используемый для автомобиля, более компактен и легок, он устанавливается на шлем танкового типа.

Для удобства в работе прибор сделан бинокулярным, то есть с двумя смотровыми устройствами. Блок питания также крепится на шлеме, с противоположной стороны, и уравнивает смотровое устройство.

Надев и закрепив шлем, водитель включает штепсельную вилку блока питания в гнездо переносной лампы. Убедившись, что прибор работает (слышен шум в блоке питания), водитель опускает смотровое устройство в рабочее положение (перед глазами), включает фары в положение «дальний свет» и, вращая окуляры прибора, добивается четкой видимости.

В заключение рассмотрим особенности вождения бронетранспортера и автомобиля с прибором ночного видения. Эти особенности определяются в первую очередь условиями наблюдения: ограничен обзор, так как фары освещают только дорожное полотно; кюветы и предметы, находящиеся на обочине дороги и за ней, водителю не видны, а это затрудняет ориентировку; дорога и предметы на ней при наблюдении в прибор окрашены в непривычный для глаза бледно-зеленый цвет, при котором надо уметь отличить один плоский предмет от другого по яркости свечения. Например, участок дороги, залитый водой, почти ничем не отличается от участка, покрытого зеленой травой.

Чтобы уверенно водить автомобиль с прибором ночного видения, водителю, конечно, следует настойчиво тренироваться в самых разных условиях — по дорогам с различным покрытием, по проселкам и бездорожью. В результате тренировок водители уверенно управляют машинами ночью в колоннах и на больших скоростях.

Е. ОРЕХОВ,
инженер-полковник



Рис. 2. Комплект прибора ТВН-2: 1 — прибор наблюдения; 2 — блок питания; 3 — фара с инфракрасным фильтром.

Подсчитано, что европеец XIX века за всю свою жизнь проезжал расстояние немногим более десяти тысяч километров. Его потомок перекрывает сегодня эту цифру в течение одного года. Да, очень резко изменился ритм жизни, неизмеримо выросли скорости сообщения. В наши дни невозможно себе представить судьбу человека без сильных и надежных помощников — различных транспортных машин. Оставьте современный город без автобуса, троллейбуса, трамвая, грузовиков, такси — и людям станет очень тяжело, а порой просто невозможно справляться с теми многообразными и сложными делами, что составляют их жизнь — работу, отдых, учебу, увлечения.

Да, без транспортных машин людям никак не обойтись, и каждый человек — их пассажир или водитель. Но каждый человек еще и пешеход. А это, как вы сами понимаете, уже конфликт. Давнишний и не решенный, увы, до наших дней. Кто должен уступить дорогу другому? На чьей стороне преимущественное право на движение в той или иной обстановке? Эти вопросы и водителям, и пешеходам придется решать каждый час, каждую минуту. И надо ли говорить, что любая ошибка здесь часто ведет к несчастному случаю.

Сухие строки протоколов о дорожно-транспортных происшествиях говорят, что в половине несчастных случаев виноваты сами пешеходы. Не думайте, что они происходят в каких-то неблагоприятных для движения условиях. Вовсе нет. Статистика показывает, что подавляющая часть их (приблизительно 80 процентов) приходится на сухую погоду, светлое время суток и улицы с усовершенствованным покрытием. Любопытна и география происшествий: две трети их концентрируется на довольно ограниченном числе городских магистралей. Причем здесь они распределяются очень неравномерно, и часто рост происшествий не совпадает с местами интенсивного движения пешеходов, хотя, казалось бы, так должно быть.

Значит, дело не только в нарушении дисциплины, отступлении от правил поведения на улицах и дорогах. Видимо, на возникновение происшествий оказывают влияние и какие-то другие факторы. Исследования показали, что так оно и есть. Немалую роль в этом играют, как говорят строители, планировочные параметры городских магистралей — характер застройки, поперечный профиль дороги, озеленение, размещение

Ю. СТАВНИЧИЙ,
инженер Центрального
научно-исследовательского
и проектного института
по градостроительству



● Возле дверей магазинов всегда людно. И в часы пик, когда тротуар становится узок, пешеходы «оккупируют» проезжую часть, а тут уж жди беды. Показанные на рисунке «карманы» у входа в торговые предприятия могут решить проблему легко и просто.

Огромны масштабы строительства, развернувшегося по всей нашей стране. Реконструируются и благоустраиваются старые районы, сооружаются новые красавцы города, вырастают жилые и промышленные массивы. С каждым днем улучшаются условия жизни советских людей.

Однако улицы наших городов и населенных пунктов это не только «дома, в которых мы живем», это и огромные своеобразные «цеха», где трудятся день и ночь десятки, сотни тысяч водителей машин. Вот почему среди множества проблем градостроительства создание всех условий для безопасного движения транспорта — одна из самых главных. Ей посвящена и публикуемая на этих страницах статья инженера-градостроителя Ю. Ставничего «Город и транспорт».

Сознавая важность темы и ее особую актуальность, редакция решила в следующих номерах журнала продолжить разговор об облике современного города. Мы хотим, чтобы в нем приняли активное участие и архитекторы, и работники автоинспекции, и, конечно же, сами водители — читатели нашего журнала.

остановок общественного транспорта и т. п., то есть факторы градостроительного порядка. Вот об этом мы и хотим поведи речь.

Каким же должен быть современный город, чтобы обеспечивать достаточно высокие скорости передвижения автомобилей и полную безопасность пешеходов? Как поделить их «сферы влияния»?

Начнем с вещей совсем простых. Никто не станет возражать против основного закона улицы: тротуары — для пешеходов, проезжая часть — для машин. К сожалению, до сих пор значительное число наездов происходит именно из-за «нарушения границы» и связано с тем, что пешеходы двигаются прямо по проезжей части. И это не только «злоумышленники», хотя и таких хватает. Часто тротуар просто стал узок, а нередко улицы новых жилых районов вообще сдаются в эксплуатацию с еще не законченными тротуарами. В самой Москве Волгоградский проспект в Новых Кузьминках долгое время не мог предложить пешеходам ничего другого, как двигаться бок о бок с машинами по проезжей части. Далеко ли тут до беды? Один неверный шаг, одно неосторожное движение — и... Однако и сегодня многие жилые районы принимаются с подобными недоделками. Еще хуже обстоит дело в небольших городах и поселках, где порой совершенно не проявляют никакой заботы о строительстве пешеходных дорожек.

Но и там, где проезжая часть улиц

и дорог «по закону» отводится пешеходам, недостаточно лишь нанести специальную разметку пешеходного перехода. Тормозные возможности автомобилей таковы, что при средних скоростях движения в городе требуют (учитывая реакцию водителя) 20—30 метров для полной остановки. Значит, чтобы разминуться с пешеходом, надо своевременно снизить скорость. Но совершенно очевидно также, что водитель не может снижать скорость вообще из соображений «как бы чего не вышло», он может и обязан это делать тогда, когда видит в этом действительную необходимость. А так как принимаемые им меры должны быть своевременными, надо дать водителю время на принятие таких мер. Иными словами, в местах пересечения путей пешеходов и автомобилей и пешеход, и водитель должны видеть друг друга заранее, на достаточном расстоянии.

В создании таких объективных возможностей взаимной видимости у градостроителей большой неоплаченный счет. Пройдите по улицам, посмотрите, как часто на углах городских перекрестков можно встретить многочисленные киоски самого различного назначения и архитектурного оформления, зеленые насаждения в местах, где их совсем не должно быть, снежные валы зимой по сторонам улиц наших северных городов, валы, за которыми ничего не видно на тротуаре, и т. п. Все это резко снижает обзорность и видимость, и в

ГОРОД и ТРАНСПОРТ

таких условиях ни водитель не видит выходящего на проезжую часть пешехода, ни пешеход не ведает о приближающейся опасности.

По той же причине небезопасны выходы с бульваров. Правда, часто здесь устанавливают световое табло «Берегись автомобиля!», но ведь одними призывами делу не поможешь: густой кустарник и деревья на бульваре нередко совершенно закрывают проезжую часть, и пешеход фактически идет «на слух». Водитель, не видя в опасной для него близости пешехода, также не принимает мер к снижению скорости. Мудрено ли, что в подобной обстановке на улицах с бульварами у нас нередко случаются всякого рода «чрезвычайные происшествия»?

Причем, что интересно и вместе с тем странно. Если, например, дорога по своим параметрам не обеспечивает достаточной видимости для водителей автомобилей при движении во встречном или поперечном направлениях, она не может быть принята в эксплуатацию: технические условия на проектирование дорог в СССР содержат на этот счет специальные требования. Но эти же технические условия не предусматривают никаких норм, определяющих видимость «пешеход — водитель». Нельзя же всерьез полагать, что для решения этой формулы достаточно одного условия — быть внимательным на улице. Совершенно необходимо, чтобы на всех пешеходных переходах характер застройки и озеленения магистрали, угол примыкания улиц и дорог обеспечивали достаточную зону взаимной видимости. И это, разумеется, должно быть закреплено техническими нормами.

В этой связи нельзя не коснуться вопроса о размещении в городе остановок общественного транспорта. Около трети происшествий в их зоне вызваны только тем, что пешеходы появляются перед машинами неожиданно, а до этого скрыты от водителей стоящим на остановке автобусом или троллейбусом. Чтобы этого не случилось, правила советуют пешеходу обходить стоящие машины только сзади. Но ведь можно не ограничиваться только советами, а «заставить» его поступать именно так разумным размещением остановок и пешеходных переходов.

Сейчас большая часть маршрутных остановок находится перед перекрестками. Во многом именно поэтому выходящие из машины пассажиры идут вперед и появляются перед автомобилями из-за автобуса или троллейбуса. Этого почти не будет, если перенести остановки за перекрестки. Тогда основной поток пассажиров направится назад, к пешеходным переходам, и будет хорошо виден остальным водителям.

Кроме того, нельзя не учитывать и взаимного расположения остановок различных видов общественного транспорта на одной стороне улицы. Между ними тоже происходит оживленный «обмен» пассажирами. И если, например, посредине улицы пролегают трамвайные пути, то остановки нерельсового маршрутного транспорта должны располагаться дальше (по ходу движения) остановок трамвая, чтобы автобус или троллейбус не закрывали от водителей того, кто идет к посадочной площадке. Но самой эффективной мерой мы считаем устройство в зонах остановок специальных «карманов».

Теперь разговор о более серьезном. Далеко не мирное «сосуществование» пешеходов и машин вызывается, на наш взгляд, тем, что улицы городов по давней традиции выполняют две по существу совершенно противоположные функции. По характеру движения они — транспортные магистрали, по характеру застройки — пешеходные трассы. Большая часть общегородских магистралей имеет плотную двухстороннюю застройку с большими, как мы говорим, «фокусами пешеходного тяготения» — крупными магазинами, предприятиями бытового обслуживания, культурно-просветительными учреждениями и т. п. Эти же улицы являются транспортными артериями.

Транспортное значение улицы диктует предельно малое количество на ней пешеходных переходов, а застройка требует предоставить пешеходу возможность перехода улицы в любом месте. Такие градостроительные просчеты чреватые многими опасными последствиями и часто толкают пешехода на нарушение правил движения. Вот почему нам и приходится целые кварталы «закрывать» вдоль проезжей части в металлические ограждения, хотя, признаться, эффект от них очень мал. До сих пор около двух третей несчастных случаев на улицах наших городов — результат перехода их в запрещенных местах.

Время, когда автомобилей было не так много и они вполне «уживались» с пешеходами, давно прошло. В современном городе потоки транспорта и пешеходов должны быть обязательно разделены. Какие-то улицы надо сделать транспортными артериями города, может быть, даже за счет некоторого ущемления прав пешеходов (подземные тоннели, переходы в строго определенных местах и т. п.), другие — отдать пешеходам, причем в крупные пешеходные центры доступ автомобилям может быть вообще закрыт.

В новых городах, проектируемых сейчас в архитектурных мастерских, эта задача как раз и решается созданием двух автономных систем движения — пешеходной и транспортной. В местах их соприкосновения они «развязываются» в разных уровнях. Центры таких городов предоставляются в распоряжение пешеходов. Транзитного движения транспортных средств через центр нет, даже маршрутный транспорт подходит только к его границам.

Понятно, что решить проблему подобным образом в существующих, с уже сложившейся планировкой, городах чрезвычайно трудно. Однако и здесь можно и нужно выделить отдельные улицы или их участки пешеходам — в особенности старые «торговые» улицы с неширокой проезжей частью и многочисленными магазинами, скажем, такие, как Арбат, улица 25 Октября и Столешников переулочек в Москве. Подобные примеры уже есть в Одессе, Луганске и других городах страны.

В то же время надо обеспечить и достаточно быстрое, без помех, передвижение транспортных средств из одного района города в другой. Их должны связывать широкие реконструированные магистрали, по которым благодаря пересечениям в разных уровнях или особой организации движения можно будет ехать без остановок. Пешеходные дорожки на таких магистра-



● Знакомая зимняя картина. Однако стихия стихией, но оставлять снежный бруствер возле пешеходного перехода никак нельзя: такие «засады» таят неприятности и для водителя, и для пешехода.

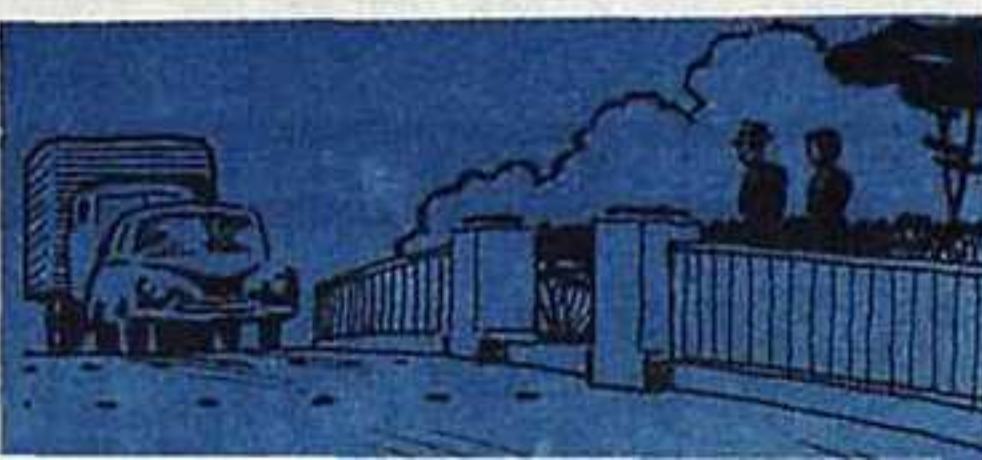
лях должны быть отгорожены от проезжей части широкими разделительными полосами, как это сделано, скажем, на Ленинском проспекте Москвы. На таких магистралях кварталы следует укрупнить, а въезды в жилые массивы чередовать через 500—600 метров и устраивать не непосредственно с магистрали, а с боковых проездов.

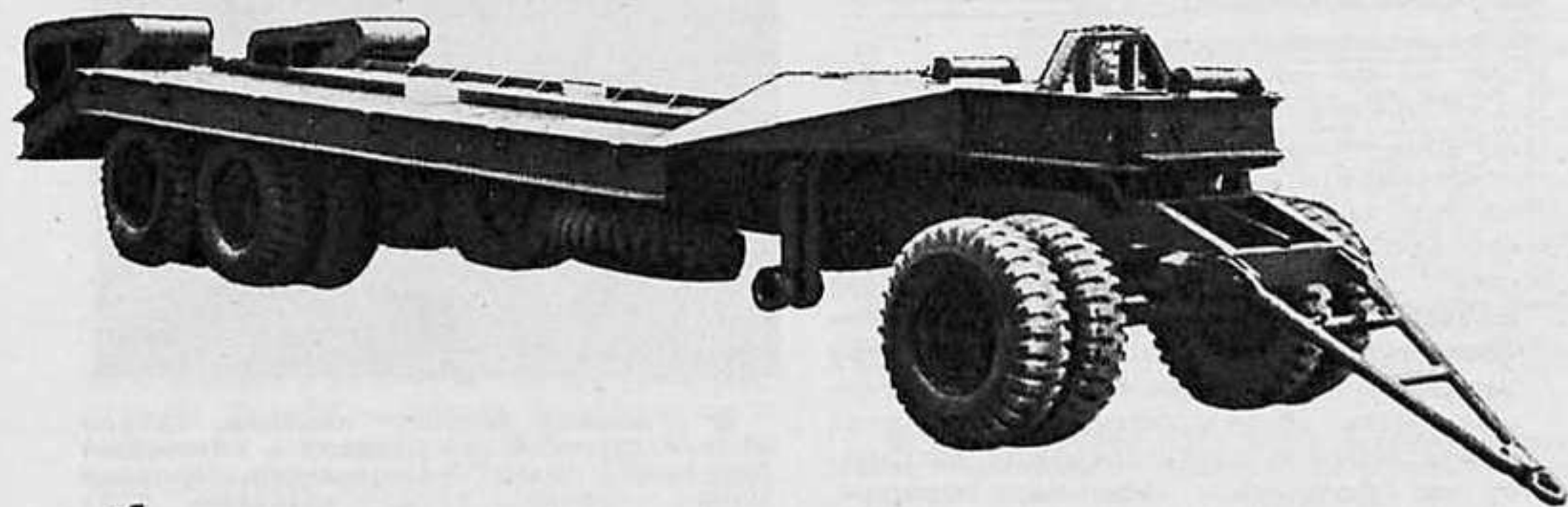
Наконец, следует подумать и о более разумном размещении по той и другой стороне улицы «объектов пешеходного тяготения». У нас нередко можно увидеть такую картину: гастроном на одной стороне улицы, а булочная — на другой, учебное здание вуза и его общежития также разнесены на разные стороны магистрали и т. п. Такой планировкой мы сами рождаем многочисленные конфликты на дороге. Было бы целесообразнее взаимосвязанные предприятия и учреждения располагать по одну сторону улицы.

Многие недостатки мы можем устранить в ближайшее время. Но здесь надо заметить, что все планировочно-реконструктивные мероприятия должны разрабатываться не вообще, а только на основе глубокого анализа причин дорожно-транспортных происшествий и статистики, которая ведется автоинспекцией. Такой анализ позволит определить конкретные недостатки планировки, выявившиеся в процессе эксплуатации магистрали. А то случается, что в некоторых местах те или иные решения принимаются в погоне за «модой» и никак не продиктованы конкретными условиями движения.

И последнее. Для проектов генеральных планов новых городов, планировок отдельных районов и реконструкции целых магистралей собирается значительное количество исходных данных, составляющих технико-экономическое обоснование проекта. По нашему твердому убеждению, в задания на проекты должны обязательно включаться и требования по разработке мероприятий, повышающих безопасность движения. Данные статистики и анализа дорожно-транспортных происшествий должны непременно учитываться в обосновании того или иного проекта. Только такой совместной работой градостроителей и службы организации движения можно добиться в конце концов его полной безопасности.

● Зеленые насаждения — наши друзья. Однако у выхода с бульвара ни высокого кустарника, ни тем более деревьев не должно быть. Только в таких условиях, как это и показано на рисунке, пешеходы не будут появляться перед машинами неожиданно.





1 Прицеп ЧМЗАП-5203В.

шегрузных прицепов. Для транспортировки таких необычных больших грузов Челябинский завод и выпускает прицепы-трайлеры грузоподъемностью в 40 и 60 тонн.

40-тонный прицеп ЧМЗАП-5208 (фото 2) конструктивно напоминает 20-тонный с той, однако, разницей, что каждая из его трех осей опирается на восемь колес, таких же, как у автомобиля ЗИЛ-164. Тормозная система — такая же, как и у 20-тонного прицепа, — пневматическая, с приводом на все колеса; стояночный же

ВЕЛИКАНЫ



Некоторое время тому назад шоферы, ехавшие по горным дорогам Таджикистана, с уважением наблюдали необычную процессию. Один КрАЗ тянул удивительное сооружение, другой — толкал его сзади. Несколько юрких газиков конвоировали этот автокараван. Сооружение чем-то напоминало большую баржу на колесах. Сходство усиливала рубка, возвышающаяся в задней части. А на платформе стоял огромный четырехкубовый экскаватор.

Так проходили испытания нового 120-тонного прицепа, созданного на Челябинском заводе автотракторных прицепов — одном из самых больших производителей этого вида транспорта.

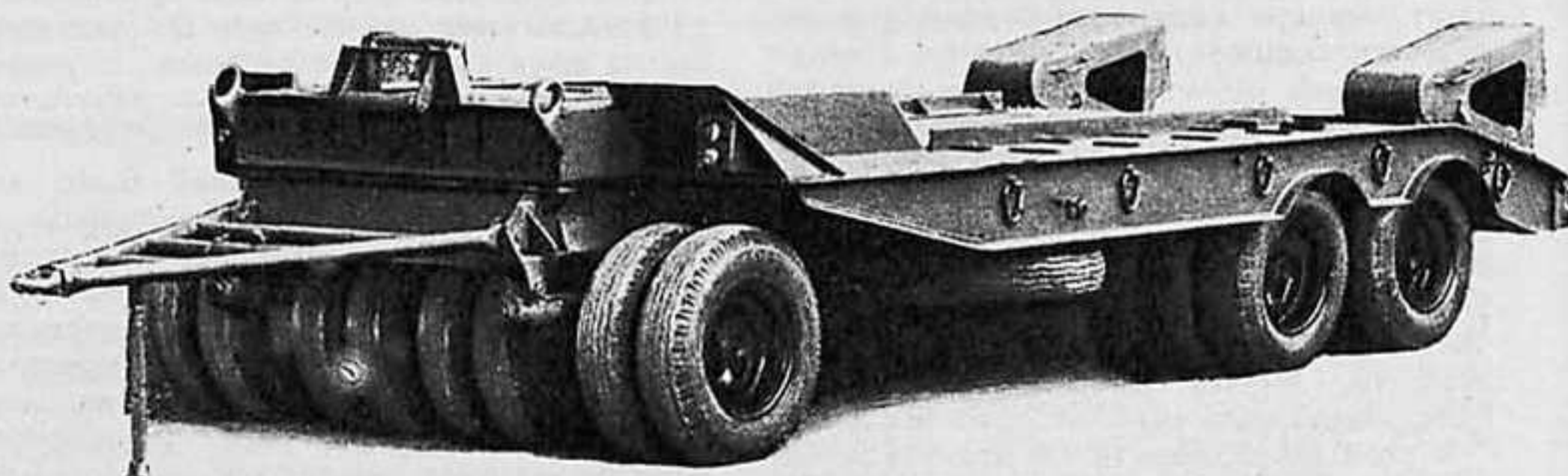
Наиболее распространенная продукция завода — 20-тонный прицеп ЧМЗАП-5203В (фото 1), который очень часто можно видеть на стройках в самых отдаленных уголках нашей страны.

Почему этот прицеп завоевал у строителей и монтажников такую популярность? Во-первых, на нем можно перевозить экскаваторы, бульдозеры и другие машины, которые перебрасываются с одной стройплощадки на другую. Во-вторых, этот трехосный прицеп (по четыре колеса на каждой оси) можно буксировать по дорогам с твердым покрытием со сравнительно большой скоростью — 50 км/час. По грунтовым дорогам 20-тонный прицеп идет со скоростью 25 км/час. А это значит, что он пригоден и для городских условий, и для дорог, в том числе без твердого покрытия, то есть универсален.

Прицеп снабжен колодочными тормозами на всех колесах с пневмоприводом, что вполне удовлетворяет требованиям безопасности движения. На стоянке затормаживают механическим приводом только заднюю ось. Это делается для того, чтобы при въезде какой-нибудь строительной машины на трапы прицепа не двигался с места (под весом погружаемых машин в момент наезда на площадку передняя часть прицепа, приподнимаясь, отрывается от земли).

Разумеется, этот прицеп весом в 10 030 кг используется не только на стройках, но и для перевозки станин

2 Прицеп ЧМЗАП-5208.



уникальных станков, трансформаторов и т. д.

Вообще значение большегрузных прицепов в народном хозяйстве очень велико. Ведь то и дело приходится перевозить мощное технологическое оборудование. При этом есть два пути: либо демонтировать оборудование на отдельные узлы и транспортировать обычным способом, либо попытаться перевезти его по возможности целиком.

Первый путь, хотя и прост, но означает, что придется разбирать машины, а на новом месте заново собирать их, причем для сборки — строить специальное помещение, оборудовать его кранами и, наконец, командировать туда сборщиков. Так будут расходоваться время и средства. К тому же качество сборки в заводских условиях намного хуже, чем на заводе.

Следовательно, лучше отправлять машины в сборе. Но как это сделать? Железную дорогу можно использовать опять-таки до определенных пределов. Иногда транспортируемое оборудование не вписывается в габариты платформы. Кроме того, далеко не всегда есть железнодорожная ветка, соединяющая стройку и магистраль. В то же время на строительстве всегда существует сеть автомобильных дорог с твердым покрытием.

Все эти обстоятельства и предопределили необходимость создания боль-

с гидроприводом действует только на задние колеса. Вес прицепа 11 760 кг, а максимальная скорость передвижения — 40 км/час.

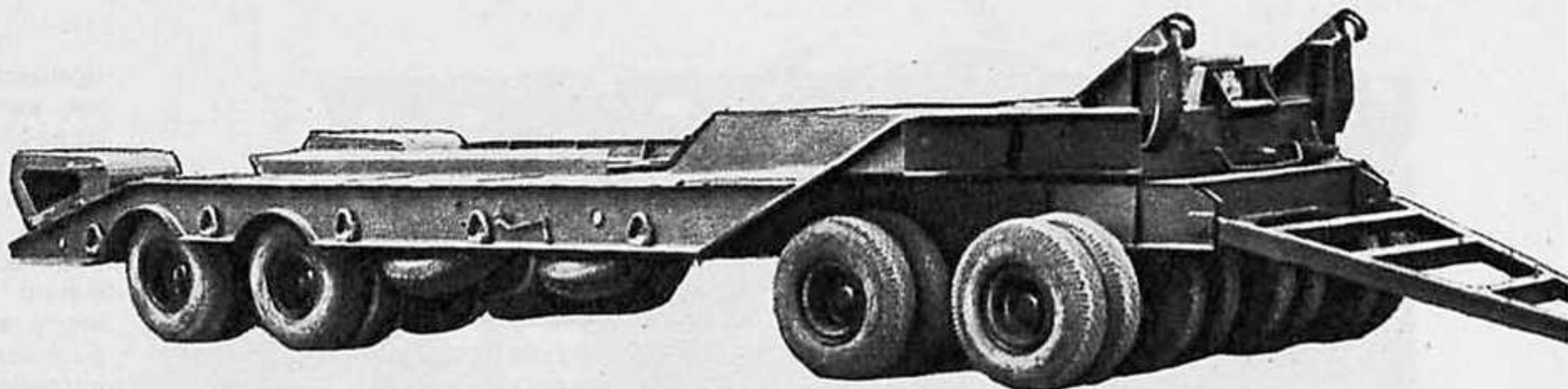
Четырехосный прицеп ЧМЗАП-5212 (фото 3) можно смело сравнить с железнодорожным вагоном — его грузоподъемность 60 тонн. Он опирается на 32 колеса, поставленные в четыре ряда: два впереди (поворотная тележка) и два сзади. Особое значение приобретают вопросы безопасности движения такого «вагона». Поэтому прицеп оборудован колесными гидравлическими тормозами с заклинивающими колодками плавающего типа. Привод тормозов — пневмогидравлический, включаемый педалью, расположенной в кабине тягача.

Тормозное усилие к колесам передней тележки прицепа передается через правый главный тормозной цилиндр, к задним колесам — левым главным тормозным цилиндром. Привод тормозной системы снабжен краном ручного управления. При обрыве магистрали, соединяющей тягач с прицепом, прицеп автоматически затормаживается. Весит прицеп 14 500 кг. На нем имеются необходимые приспособления для фиксирования на железнодорожной платформе, если возникнет необходимость перевозить его по железной дороге.

Однако своеобразным рекордсменом по грузоподъемности является 120-тонный прицеп ЧМЗАП-5530, с которого начался наш рассказ.

Естественно, что такая огромная грузоподъемность предопределила необычную конструктивную специфику нового трайлера.

ЧМЗАП-5530 (фото 4) состоит из грузовой платформы, передней и задней тележек. Чтобы нагрузить прицеп, платформу опускают на землю, на нее въезжает или затаскивается транспортируемый груз, затем включают гидросистему, которая поднимает платформу и подвешивает ее между тележками. Эта же гидросистема позволяет поддомкрачивать тележки при перестановке колес. Она приводится в действие двумя специальными насосами.



3 Прицеп ЧМЗАП-5212.

АВТОТРАССА

На прицепе смонтировано оборудование, обеспечивающее работу пневмотормозов и питание электросети энергией, хотя управление тормозами и электрооборудованием может осуществляться и с тягача. Силовой установкой прицепа служит бензоэлектрический агрегат модели АБ-8-Т(230)М.

Поскольку такую машину развернуть нелегко, конструкция механизмов управления прицепа, схема приводов тормозов, электрооборудования и связи рассчитана на движение прицепа в обоих направлениях без разворота на 180 градусов и буксировку двумя тягачами: спереди и сзади. Тем не менее трайлер достаточно маневрен: наименьший радиус поворота (по переднему наружному колесу) — 13 метров.

Каждая тележка имеет по 12 колес на трех осях. Находят применение шины модели Я-61 размером 14,00—20 с давлением 6,75 кг/см². Подвеска колес балансирующая. Тормоза колодочные, на все колеса; на стоянке же затормаживаются лишь четыре оси прицепа из шести. Привод

рабочих тормозов — пневматический, с режимным регулированием в зависимости от нагрузки. Привод же на тормоза при стоянке — механический, ручной. Работу пневматической системы на трайлере обеспечивает смонтированный на нем компрессор.

Хотя габариты трайлера достаточно велики — длина 21 730 мм, ширина 3250 мм — для увеличения платформы до 4 метров к ней прилагается комплект уширителей. Вес прицепа — 48 000 кг, максимальная скорость движения без груза — 25 км/час, а с полной нагрузкой — 8 км/час. Руководит движением оператор, для которого на задней тележке смонтирована специальная рубка. Само-

летным переговорным устройством он связан с водителями буксира и толкача. Кроме того, он управляет всеми агрегатами трайлера, а также прожекторной установкой во время ночной погрузки. Именно на таком трайлере транспортировали при строительстве Нурекской ГЭС экскаватор весом в 120 тонн.

Успешный опыт эксплуатации трайлеров-гигантов привел инженеров к мысли о возможности и необходимости еще больше увеличить грузоподъемность прицепов. Сейчас конструкторы завода работают над проектом трайлера грузоподъемностью в 300 тонн.

Л. ЛИФШИЦ,
спец. корр. «За рулем»
г. Челябинск

Успешный опыт эксплуатации трайлеров-гигантов привел инженеров к мысли о возможности и необходимости еще больше увеличить грузоподъемность прицепов. Сейчас конструкторы завода работают над проектом трайлера грузоподъемностью в 300 тонн.

Л. ЛИФШИЦ,
спец. корр. «За рулем»
г. Челябинск

Л. ЛИФШИЦ,
спец. корр. «За рулем»
г. Челябинск

Л. ЛИФШИЦ,
спец. корр. «За рулем»
г. Челябинск



ПО ЗАКОНАМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭСТЕТИКИ

Недавно москвичи с интересом рассматривали необычную машину, на бампере которой была укреплена табличка с надписью «проба». Новый автомобиль-такси создан инженерами и учеными Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики. Этот автомобиль интересен прежде всего как попытка создания принципиально новой конструкции, основанной на учете всех требований технической эстетики. Иначе говоря, главное, чем руководствовались создатели автомобиля, — сделать его как можно более удобным.

В одном из последующих номеров журнала будет опубликована статья, подробно рассказывающая о новом такси, которое вы видите на этом снимке.

СКОРОСТНОЙ



СНЕГОХОД

Кузов соединен с лыжами подвеской. Она состоит из пневмогидравлических авиационных амортизаторов, поглощающих удары по лыжам от неровностей дороги и гасящих колебания кузова.

Сядем в кабину водителя. Здесь многое знакомо. Обыкновенное рулевое колесо от автомобиля ГАЗ-51, под ним рычаг шага винта, напоминающий рычаг передач, и две педали, такие же, как у автомобилей. Вот только на щитке побольше приборов и переключателей. Сказалось влияние авиации: там строже относятся к контролю за работой всех систем. Здесь вы увидите необычные для автомобиля приборы: указатели оборотов и надува двигателя, термометр головок цилиндров и даже компас. Этот маленький приборчик становится важнее всех, когда вы движетесь ночью в пургу по бескрайним просторам тундры.

Пока вы осматривали машину и знакомились с приборами, переключателями и управлением, бензиновая печка подогрела двигатель, и мы можем его пустить. Убедитесь, что вблизи винта никого нет, залейте ручным насосом бензин в двигатель, включите зажигание и откройте воздушный кран. Воздух под давлением 50 атмосфер, накачанный в бортовой баллон компрессором, стоящим на двигателе, поступит в цилиндры, провернет коленчатый вал, и двигатель, мягко заработав, выйдет на обороты малого газа. Несколько минут прогрева — и можно трогаться.



Такие склоны и подъемы аэросани преодолевают вполне уверенно.

В управлении аэросанями много общего с управлением автомобилем, но много и отличного. В зависимости от дорожных условий нужно подбирать режим газом и рычагом шага винта — так же, как на автомобиле газом и рычагом коробки передач. Работая рулем, вы выбираете приемлемую дорогу. При этом передняя пара лыж, как и колеса у автомобиля, поворачивается вправо или влево. Вам также нужно следить за температурой двигателя, давлением масла и количеством бензина.

Вы тормозите, нажав на левую педаль, но торможение происходит совсем иначе, чем у автомобиля. Попытки

применить для торможения саней штыри, выпускаемые из лыж, или другие подобные устройства не дали нужных результатов. На Ка-30 впервые применен для торможения реверс винта. При нажатии на педаль сперва срабатывает электропневмоклапан, направляющий масло из одной полости цилиндра винта в другую, и лопасти быстро поворачиваются на отрицательный угол установки. При дальнейшем нажатии на педаль «тормоза» вы даете полный газ двигателю, и вот та же самая тяга, которая только что гнала сани вперед, начинает тянуть их обратно.

Тормозной путь в метрах приблизительно равен скорости движения (в момент начала торможения) в км/час.

...Наши сани вышли от узла связи районного центра. В грузовой кабине — свежие газеты и журналы, которые нужно сегодня же доставить в населенные пункты, разбросанные на сотни километров по берегам таежной реки. Кругом сопки, непроходимая тайга, занесенная снегом. Дорог нет. Далеко впереди по руслу замерзшей реки тащатся розвальни. Через минуту-две наш зимний скороход вихрем обходит их. Не мудрено — скорость 70 км/час.

В кабине тепло, водитель и его напарник сидят в пиджаках. Они предельно внимательны. Скорость большая, а впереди ни дороги, ни дорожных знаков. Правил движения (писанных по крайней мере) пока тоже нет. Да еще снежный покров скрадывает неровности, маскирует препятствия. Белая скатерть русла сливается с берегом.

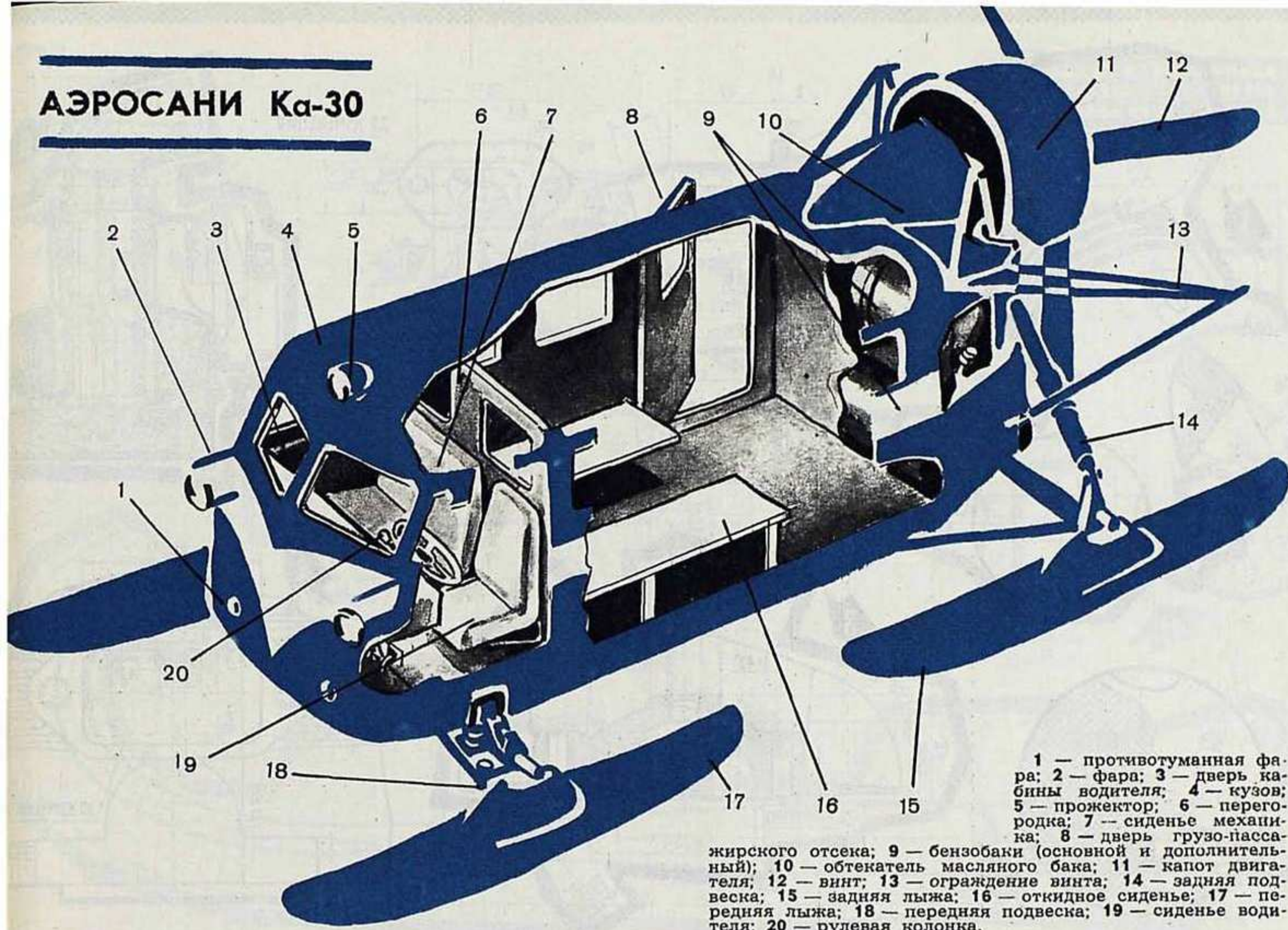
Но водитель опытен — он прошел на аэросанях уже десятки тысяч километров, а его напарник буквально на ходу набирается знаний, которых не почерпнет, к сожалению, ни в одном учебнике.

По изгибу реки, по оттенку снега, по валунам на берегу водитель вовремя угадывает опасность. То это надувы песка — если въехать на них на малой скорости, сани останутся, и тогда их уже не сдвинешь. То промоины, в которых вместо снега или льда — вода; не свернешь вовремя — купанье обеспечено. То мощные снежные заструги. Нужно остановиться и расчистить путь лопатой. Часто торосы — острые, нагроможденные в беспорядке льдины, перегораживают все русло и тянутся на сотни метров. Водитель сбавляет газ, медленно подводит машину к торосам, тщательно выбирает «дорогу», и аэросани влезает на льдину высотой почти до метра, «шагая» и «шлепая» лыжами. Но вот торосы кончились. Газ — и сани мчатся по снежной целине глубиной в полтора метра. Из-под лыж, как из-под носа торпедного катера, — пена, фонтаны снега. Вихрь за винтом образует облака снежной пыли, в которой красиво играет радуга.

Полчаса езды — и впереди группа людей радостно машет руками, встречая машину с почтой и посылками. Как приятно водителям видеть радость людей и чувствовать их благодарность. Минутная остановка — и дальше. Впереди еще сотни километров пути и много поселков, с нетерпением ожидающих наши аэросани.

Возвращаться приходится затемно. Но мощные фары, а при тумане и противотуманные фары плюс управляемый из кабины поисковый прожектор по-

АЭРОСАНИ Ка-30



1 — противотуманная фара; 2 — фара; 3 — дверь кабины водителя; 4 — кузов; 5 — прожектор; 6 — перегородка; 7 — сиденье механика; 8 — дверь грузо-пассажирского отсека; 9 — бензобаки (основной и дополнительный); 10 — обтекатель масляного бака; 11 — капот двигателя; 12 — винт; 13 — ограждение винта; 14 — задняя подвеска; 15 — задняя лыжа; 16 — откидное сиденье; 17 — передняя лыжа; 18 — передняя подвеска; 19 — сиденье водителя; 20 — рулевая колонка.


зволюют водителям безопасно выполнять ночные рейсы. Шкалы приборов светятся в темноте. Двойные передние стекла и стеклоочистители обеспечивают хорошую видимость.

Аэросани возят сейчас почту по рекам Севера и Дальнего Востока — Дви-

не, Оби, Печоре, Лене, Амуру, их притокам. Но они служат не только для почтовых целей. На аэросанях Ка-30 можно перевозить пассажиров, ценные грузы. Их можно использовать в качестве скорой медицинской помощи, для обслуживания телеграфно-телефонных

линий, линий электропередачи и газопроводов. Аэросани очень помогут оленеводческим и охотничьим хозяйствам, метеорологам, геологоразведочным партиям.

В. БИРЮЛИН,
конструктор

 а Минском мотовелозаводе готовится к производству новый легкий дорожный мотоцикл М-105. Внешне он похож на

Так выглядит новый минский мотоцикл М-105.



«Минск» становится сильнее

своего предшественника М-104, но существенно отличается основными механизмами. По существу создан новый двигатель, более надежный и долговечный благодаря установке в нижней головке шатуна подшипника с сепаратором. Усилены шатун и верхний поршневой палец. В качестве коренных подшипников будет использована серия 303. Все это, по расчетам конструкторов, повысит срок службы основных узлов мотоцикла в 2,5—3 раза.

Применение нового карбюратора К-36М, улучшение системы впуска и выпуска, повышение степени сжатия (до 8,0) позволили увеличить мощность двигателя до 7 л. с. Максимальная скорость — 80 км/час.

Изменениям подверглась и трансмиссия. Ведущий барабан имеет более крупные шлицы, а диски сцепления покрыты накладками из фрикционной массы.

Впервые на минских мотоциклах при-

менена четырехступенчатая двухходовая коробка передач. Облегчается эксплуатация и ремонт ее. Для того чтобы разобрать коробку, достаточно вскрыть боковую крышку.

Много нареканий у мотолюбителей вызывал довольно быстрый выход из строя роликовой цепи, идущей к заднему колесу. Применение закрытого кожуха продлит срок ее службы втрое.

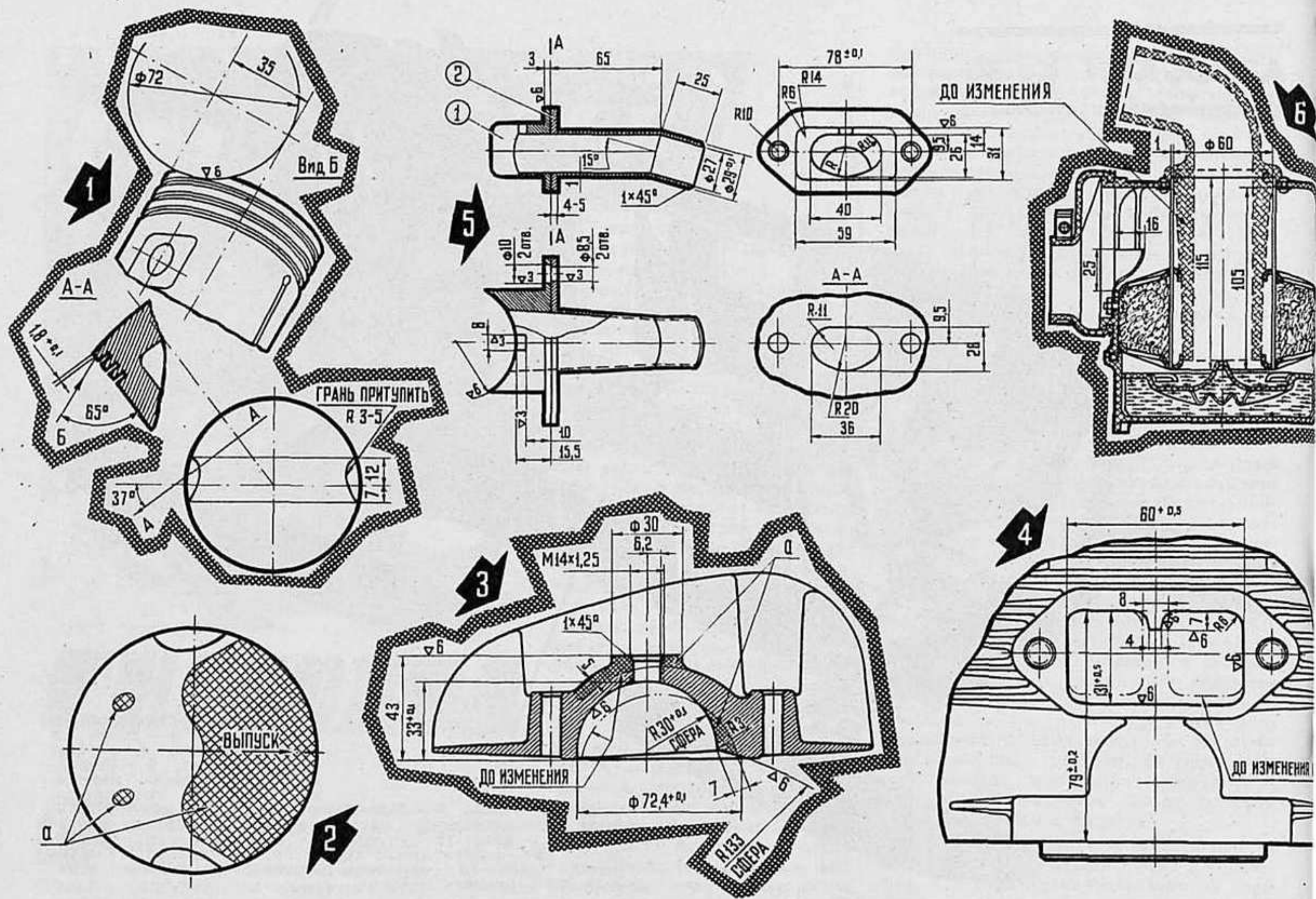
Усовершенствованы также передняя, телескопическая вилка (ход 130 мм) и задние гидравлические амортизаторы.

Улучшится и система управления мотоциклом, руль закроет специальная панель, будет установлена новая ручка управления дроссельной заслонкой.

Вес мотоцикла возрастет незначительно.

В. ЕГОРОВ,
спец. корр. «За рулем»

г. Минск



Вы можете увеличить мощность двигателя «ИЖ-Планеты» с 13 до 18 л. с. Для этого надо несколько изменить поршень, головку цилиндра, цилиндр, карбюратор, воздухоочиститель и выпускные трубы, а кроме того, изготовить заново патрубок карбюратора и глушители.

На головке поршня, как показано на рис. 1, вырезают две лыски. К этой операции следует отнестись особо внимательно, так как от лысок зависит совершенство продувки. Делать их лучше на фрезерном станке. Правильность продувки можно проверить по отложению нагара на днище поршня. Для этого днище нужно зачистить и слегка отполировать мелкой шкуркой. Собрав после этого двигатель и дав ему поработать под нагрузкой 10—15 минут, снимите головку цилиндра — на днище поршня вы обнаружите следы нагара, которые должны располагаться так, как показано на рис. 2.

Для улучшения продувки цилиндра и условий сгорания смеси надо в серийной головке изменить форму камеры сжатия и место расположения свечи. В этом случае в места, отмеченные на рис. 3 двойной штриховкой, наплавьте алюминий при помощи газовой сварки и затем обработайте на токарном станке до размеров, указанных на рисунке. На обработанных поверхностях не должно быть раковин. Размеры камеры сгора-

Закончилась Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. Мотолюбителей, приобщившихся к спорту, интересуют способы увеличения мощности двигателя. В № 10 нашего журнала за 1965 год заводские конструкторы рассказали о форсировке двигателей мопеда «Рига-1», мотоциклов «Ковровец-175» и М-103.

Теперь мы попросили ведущего конструктора ЦКЭБ мотоцикlostроения К. В. Стаценко ознакомить мотолюбителей с форсировкой мотоцикла «ИЖ-Планета». Метод, предлагаемый им, был разработан для серийных машин Ижевского машиностроительного завода. Отличается он тем, что моторесурс двигателя при этом способе не снижается, и работает он в самых благоприятных условиях.

ния определяют такую же степень сжатия, как и с прежней головкой, то есть 6,5, что необходимо для бездетонационной работы двигателя на бензине А-66. Устанавливая головку на двигатель, проследите, чтобы наименьший зазор между ней и поршнем при положении поршня в верхней мертвой точке находился в пределах 0,5—0,7 мм. Оптимальное опережение зажигания при такой головке равно 3,5—3,7 мм до в.м.т.

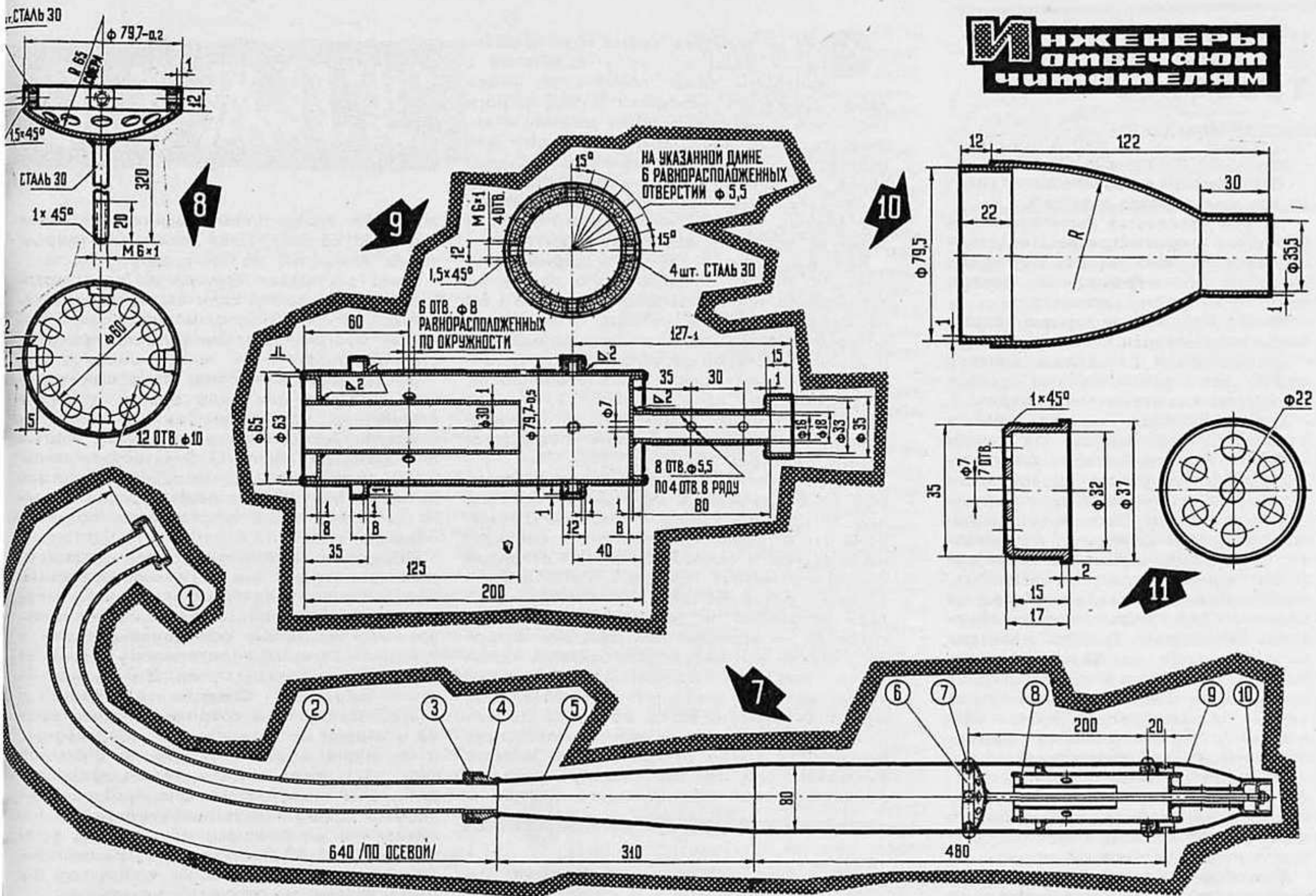
Чтобы увеличить пропускную способность карбюратора, растачивают на токарном станке проходное сечение в его корпусе и во вставке (см. инструкцию по уходу и эксплуатации мотоцикла «ИЖ-Планета», рис. 10, позиции 37 и 42) с диаметра 25 мм до 27 мм. Пропускную способность главного топливного жиклера следует увеличить до 265 см³/мин,

расверлив его отверстие сверлом диаметром 1,3 мм. Возможно, что холостые обороты двигателя будут слишком большими. Уменьшить их можно более глубоким опусканием дросселя в корпус. Для этого надо подпилить напильником два приливчика на вставке смесительной камеры.

Далее увеличьте пропускную способность впускного окна в цилиндре и патрубка карбюратора. Во впускном окне слесарным инструментом выбирают часть перемычки и увеличивают высоту, как показано на рис. 4.

Экспериментально доказано, что прямоугольная форма окна хуже овальной, поэтому вместо серийного патрубка карбюратора нужно изготовить новый, показанный на рис. 5. Деталь 1 — вкладыш — вставляют в окно цилиндра. Она

КАК УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТЬ



образует нужную форму окна и должна доходить до зеркала цилиндра, но не касаться поршня и колец. Изготавливаются вкладыши из любого металла, но лучше из алюминия. Деталь 2 — патрубок — делают из стали, сваривая из трех частей — фланца, конусной и цилиндрической трубок.

При наиболее эффективном использовании колебаний газа и звукового давления в состоянии резонанса в системах впуска и выпуска (состоящих из патрубка, карбюратора, воздухофильтра и выпускной трубы с глушителем) можно существенно повысить мощность двигателя. В серийных системах эти явления не используются, и поэтому они не обеспечивают полной мощности.

Для того чтобы улучшить работу воздухоочистителя, необходимо его переделать. Смысл переделки, как видно из рис. 6, заключается в том, что из корпуса вырезают или высверливают входную трубу и заменяют трубой большего диаметра, сваренной из листовой стали. Крепят трубу к фланцу алюминиевыми заклепками или винтами. Отверстия в решетках соответственно распиливают до наружного диаметра трубы. На выходном отверстии корпуса укрепляют винтом М5 отражательный козырек, изогнутый в верхней части в форме дуги. Он препятствует уносу масла из воздухоочистителя в двигатель, возникающему при повышении мощности двигателя выше 15 л. с. Унос масла вреден не только тем, что ухудшает пылеулавливающие свойства воздухоочистителя. Он резко повышает износ двигателя, так как вместе с маслом в него попадает задержанная воздухоочистителем пыль. Так что пренебрегать установкой козырька не следует.

Улучшить работу серийного глушите-

ля настолько трудно, что проще изготовить новый, как показано на рис. 7. Из серийного глушителя можно использовать только гайки 1 и 3, муфту 4 и выпускную трубу 2, которую при помощи сварки удлиняют на 115 мм; при этом сварочный шов внутри трубы следует загладить вровень со стенками. Корпус глушителя, состоящий из конуса длиной 310 мм и цилиндра длиной 480 мм, сваривают из листовой стали марки 10 или 20 толщиной 0,8—1 мм. Внутри цилиндра помещают отражатель 6 и глушащий элемент 8 из стали 20. Чтобы облегчить удаление нагара, их крепят винтами. Закрывается глушитель колпаком 9 (из стали 20) и решеткой 10 (из стали 30) и закрепляется гайкой М6 на шпильке отражателя. Чертежи этих деталей приведены на рис. 8, 9, 10 и 11.

Конструкция и размеры выпускной системы существенно влияют на мощность, поэтому отступление от чертежа может ухудшить мощностные и экономические показатели двигателя. Для новой выпускной системы необходимо также увеличить высоту выпускных окон на 1,5—2 мм — без этого она менее эффективна.

После всех переделок мощность и крутящий момент значительно повысится на всех диапазонах рабочих оборотов. Максимальные значения мощности на опытных образцах увеличились с 13,7 л. с. до 19,2 л. с., а крутящего момента — с 2,4 кгм до 3,2 кгм. Часовой расход топлива повысится из-за увеличившейся мощности, но удельный расход на режиме максимальной мощности уменьшится с 370 г/л. с. час до 310 г/л. с. час. Это свидетельствует об улучшении процессов продувки цилиндра и сгорания рабочей смеси.

Для еще большего увеличения мощно-

сти в тех случаях, когда долговечность машины имеет второстепенное значение, можно довести степень сжатия до 8—9 и повысить обороты двигателя за счет расширения фаз газораспределения, увеличения проходного сечения в карбюраторе и во впускном патрубке. Это даст еще 3—4 л. с.

Следует, однако, предупредить, что повышения мощности можно достичь только при тщательном и точном выполнении всех работ и на исправном и малоизношенном двигателе.

К. СТАЦЕНКО,
инженер

г. Серпухов

1. Лыски на головке поршня.
2. Правильное отложение нагара на днище поршня: а — следы нагара.
3. Головка цилиндра после изменения: а — места наплавки.
4. Впускное окно.
5. Патрубок карбюратора: 1 — вкладыш; 2 — патрубок.
6. Воздухоочиститель.
7. Глушитель: 1 — гайка; 2 — выпускная труба; 3 — гайка с уплотнителем; 4 — муфта; 5 — корпус глушителя; 6 — отражатель; 7 — винт М6×10; 8 — глушащий элемент; 9 — колпак; 10 — решетка.
8. Отражатель.
9. Глушащий элемент.
10. Колпак глушителя.
11. Решетка глушителя.

Поклонникам автомобильного спорта это имя хорошо известно.

Те, кто увлекается фотографией и регулярно просматривает чехословацкое фоторевю, не раз обращали внимание на характерный почерк этого фотографа-художника.

У себя в стране он хорошо знаком любителям музыки.

Автолюбители со стажем знают и любят его замечательную книгу «Искусство вождения автомобиля».

Зденек Трейбал — необычный и разносторонний человек. Он учился в Праге на медицинском факультете. Но вскоре у него «прорезался» интерес к механическому «организму» автомобиля. Короче, он перешел на другой факультет. Автомобили, автомобили, автомобили... Он работал конструктором на «Шкоде», испытателем на «Яве», инженером на «Аэро». За рулем своего «Бристоль-400» Зденек Трейбал изъездил на ралли почти всю Европу. В сложнейшем многоборье «Монте-Карло» ему удалось занять почетное третье место. Он выигрывал в Брно и Девилье. Он строил гоночные автомобили собственной конструкции.

Он писал об автомобильном спорте, агитировал за него. Потом он оценил возможности телевидения и кино и с их помощью вел неустанную пропаганду автомобилизма.

В ноябре прошлого года Трейбалу исполнилось 50 лет. Он по-прежнему неутомим, выступает в автомобильных соревнованиях и в 1964 году на ралли «Влтава» занял второе место в общем зачете и первое в классе.

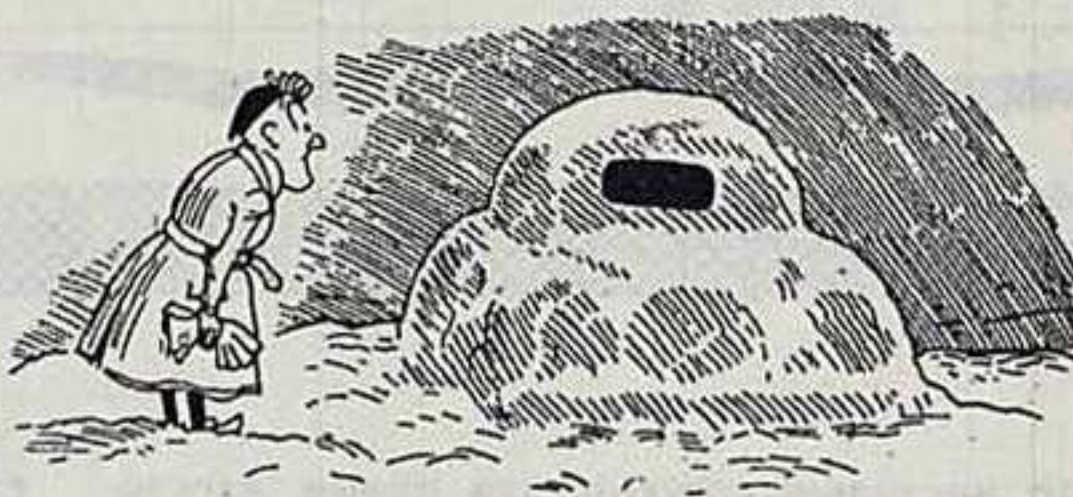
Недавно в Праге вновь издана [на этот раз на русском языке] книга «Искусство вождения автомобиля». Популярно, ярко, с добрым юмором и большой эрудицией Трейбал рассказывает на ее страницах о секретах вождения, о тонкостях этого высокого искусства, о всем том, что не смог или не успел рассказать вам преподаватель школы вождения. Книга эта более десятка лет пользуется колоссальным успехом в Чехословакии и за ее пределами. Она неоднократно переиздавалась, но тем не менее на нее всегда есть спрос. В Советском Союзе она вышла в 1960 году в издательстве «Физкультура и спорт». Шестидесят тысяч экземпляров тут же разошлись, и многие автолюбители тщетно стремятся приобрести ее для своей библиотеки.

Книгу нашего дорогого коллеги из Чехословакии Зденека Трейбала об искусстве вождения автомобиля следовало бы переиздать. А пока, учитывая большой интерес автолюбителей к этой книге и их сегодняшние, «зимние» заботы, мы публикуем (с некоторыми сокращениями) главу из нее.

Зима — чудесное время года, и ребята рады ей, но у водителей с приходом зимы появляется много забот. Двигатель заводится плохо, дороги скользкие и неровные, ночи долгие, и видимость часто минимальная. Поэтому для некоторых приход зимы означает «укладывание автомобиля на спячку» до прилета первой ласточки. Такие водители считают, что зимние поездки — излишний риск, и даже не пытаются ездить круглый год.

Конечно, зима — трудный период для поездок. Но это не значит, что ездить на автомобиле зимой невозможно или что вы не сумеете освоить методы, с помощью которых снизите опасность при передвижении или даже вообще устраните ее. С точки зрения езды имеются две особенности, затрудняющие передвижение в зимних условиях: плохая видимость и коварная поверхность дороги. Давайте последовательно разберем их.

Плохая видимость бывает оттого, что зимой рано темнеет, и приходится больше, чем когда-либо, ездить в темноте. С туманами вы встречаетесь часто; они неприятны и весной и осенью, но зимой ветровое стекло покрывает изморозь; это служит верным признаком того, что такой же слой льда покрывает и дорогу. Единственное спасение — хороший обогреватель ветрового стекла или печка. Обогреватель включайте всегда в положении наибольшей эффективности, чтобы он разогревал как можно быстрее, а потом во время движения будет достаточно и первого положения включателя. Время от времени вы можете выключать его, так как между стеклами образуется слой изолирующего воздуха.



Если обогреватель включен в автомобиле, поставленном на стоянку, аккумулятор очень быстро разряжается. Со мной случилась однажды такая оказия во время зимних состязаний, и можете себе представить мое изумление, когда утром я увидел, как из снежного сугроба, в котором стоял мой автомобиль, сиял прямоугольник на ветровом стекле. С тех пор я всегда слежу за правильным включением обогревателя, что является лучшей гарантией от забывчивости.

Без обогревателя вы намучаетесь. В некоторых автомобилях заднюю часть капота можно приподнять так, чтобы теплый воздух от двигателя согревал стекло впереди водителя. Чтобы воздух был действительно теплый, нужно сохранять температуру двигателя на уровне 80—90 градусов, закрывая радиатор. Если стекло все-таки замерзает, можно поправить дело следующим образом. Положите в тряпочку поваренную соль, завяжите и протирайте стекло — материя промокнет, и соль предохранит стекло от замерзания. Правда, приходится на

ЗИМНИЕ

короткое время останавливаться и снова вытирать стекло. Для этой цели хорош также глицерин, но он дорог.

Окно замерзает изнутри от пара, который вы выдыхаете. Если вы человек закаленный, откройте окно. А лучше, если поможет обогреватель или если вы протрете стекло солью.

Когда замерзнут окна, то и при хорошем обогревателе поле зрения водителя ограничено небольшим прямоугольником впереди. Боковые окна засыпаны снегом или замерзли. Поэтому будьте внимательны на перекрестках и особенно в потоке движения на улицах города. Лучше откройте на время окно или натрите солью и боковые стекла.

Поездка в метель, тем более — ночью, еще неприятнее, чем в тумане. Падающий снег, непроглядная стена впереди безмерно утомляют зрение. Ночью следует пользоваться таким же освещением, как и в туман, — этим вы ограничите отсвет от направленных вверх лучей. Но главное — ехать медленно! Следить за дорогой в такую погоду еще труднее, так как края ее и канавы по сторонам занесены снегом, и не видно, куда ведет дорога. Включите свет, пусть даже и днем, чтобы предупредить всех находящихся на шоссе. Если вообще ничего нельзя различить и вам кажется, что вы потеряли ориентацию, остановитесь и обследуйте дорогу пешком. Такая задержка и разведка лучше, чем падение в занесенную снегом канаву.

Снег, увы, оседает не только на ветровом стекле, он покрывает толстым слоем и дорогу. На дороге вы видите снег в различном виде (от свежесыпавшего до сугробов), укатанный, мокрый, обледеневший и талый. Попробуйте справиться со всеми этими препятствиями, преграждающими путь автомобилю.

Свежий снег не так уж плох, пока он не покроет дорогу толстым слоем. Шины, вмятаясь в снег, предотвращают юз, а если двигаться равномерно — без резких поворотов и торможения, ехать будет хорошо. Лучше всего ездить по слежавшемуся, но еще не укатанному снегу. Свежий снег неприятен тем, что его наматывает сугробами; и даже при небольшом ветре он оседает у деревьев, дорожных столбов, образуя на дороге настоящие дюны. Не бойтесь их. Если вы снизите скорость, опасность увязнуть намного увеличится. Усиленная работа двигателя также не поможет, потому что шины не сумеют перенести его энергию на дорогу. Если сугроб низкий, а вы видите все, что происходит за ним, его можно легко преодолеть, поступив следующим образом. Еще до того, как вы приблизитесь к сугробу, разгоните автомобиль до скорости, достаточной для преодоления сугроба. Если почувствуете, что машина теряет скорость при въезде на сугроб, а особенно если сугроб длинный, не давайте полный газ. Наоборот, регулируйте его так, чтобы нажим на педаль выравнивал обороты

ЗАБОТЫ

двигателя к начальным. При пробуксовке ведущих колес вы тотчас потеряете движущую силу и сугроб не проедете. В подобном случае дайте задний ход и разгонитесь снова. По прежним следам можно проехать дальше и, возможно, даже преодолеть сугроб. Если сугроб высокий, но короткий, лучше разгрести дорогу лопатой, которая зимой всегда должна быть с вами.

Если автомобиль увязнет так, что не сможет двинуться ни вперед, ни назад, смотрите, чтобы напрасные усилия не привели к еще большему погружению ведущих колес. Двигаться дальше пробуйте только на самых низких оборотах двигателя, очень осторожно включая сцепление. Как я уже говорил, силой двигателя тут ничего не сделаешь.

Если даже эти осторожные попытки ни к чему не приводят, попытайтесь увеличить сцепление колес. Под ведущие колеса (под оба колеса, потому что есть дифференциал) подложите ветки, кусок дерева, камень или брезент — что найдется под рукой. Снова осторожно попробуйте поехать, и если колеса не буксуют, сохраняйте их сцепление с дорогой плавным прибавлением газа, чтобы от резкого рывка машина снова не увязла. Плавное и чуткое управление газом и сцеплением в данном случае — залог успеха. Если вы везете пассажира, попросите его раскатать автомобиль в направлении движения. Помогайте ему, чередуя включение и выключение сцепления плавно, чтобы шины не буксовали.

При езде по свежему снегу обычно укачивается середина дороги; по краям ее лежит глубокий снег, который прекращает занос и возвращает автомобиль на середину. Однако такой снег опасен при обгоне и при разъезде машин. Если вы не видите канавы, занесенной снегом до того, что она сравнялась с дорогой, будьте осмотрительны. Выезжая на свежий снег, заранее проверьте, куда едете. Разъезжаясь, делайте это осторожно. Еще осторожнее будьте при обгоне, потому что, въехав в глубокий снег на краю дороги, автомобиль может легко скользнуть назад. Обгон оставьте до более широкого места на дороге или до ближайшего населенного пункта, где всегда проще найти пространство для обгона.

Если снег укатан, но еще не затвердел, как бывает после нескольких оттепелей, ездить по нему лучше всего. Неудобство представляет только колея, выбитая на узкой дороге посередине: с таких дорог трудно сворачивать. В зимних условиях в необычной ситуации, особенно при встрече с другим транспортом, вы должны быть чрезвычайно осторожными. Наш тормозной путь на снегу, равно как и предпосылка для юза, увеличивается в несколько раз. Пешеход на снегу неустойчив. Поэтому, даже когда поверхность дороги позволяет развить сравнительно высокую скорость, как только вы заметите кого-нибудь даже вдалеке, снижайте ее. В населенных пунктах и городах помните о детях, катающихся на мостовой.

Мокрый, разжиженный снег — очень тяжелый, и, въезжая в город, вы почув-

ствуете это. Если слой его небольшой и колеса достают до мощеной поверхности под ним, движение особенно опасно. Если слой его толстый, он скользит, как грязь, и требует повышенного внимания на поворотах и при торможении.

Хорошим помощником при езде по глубокому снегу будут шины с соответствующим протектором или цепи, которыми опутываются ведущие колеса. На разъезженной или слегка укатанной снежной дороге хорошо ехать на обыкновенных шинах с нестершимся протектором (например, в гололедицу или по снегу, покрытому коркой). Если вы часто ездите зимой в местности, где возможны дороги, сильно занесенные снегом, хорошо иметь в запасе цепи.

Цепи должны быть на обоих ведущих колесах, иначе из-за дифференциала движение было бы невозможно.

Цепи оказывают неоценимую услугу при езде по глубокому снегу и в гололедицу, но на гладкой, твердой дороге быстро приходят в негодность. В этом случае портятся и шины, и трансмиссия, и дорога. Если цепи намотаны на запасное колесо, быстро произведите смену колес.

Каждый раз надевать и снимать цепи — работа довольно неприятная и к тому же требует времени. Поэтому лучше научиться ездить без них. Держите их про запас в автомобиле, но надевайте в крайней нужде.

К зимнему снаряжению автомобиля — цепям и лопате — прибавьте большую жесткую подкладку (кусок толстой фанеры) под домкрат, чтобы он не увязал в снегу.

Самое неприятное и наиболее опасное для водителя зимой — гололедица. Образовалась ли она после таяния снега, который снова замерз, или после дождя, в любом случае сцепление шин с поверхностью дороги снижается, тормозной путь удлиняется даже в пять раз, так что иногда для того, чтобы удержать автомобиль на шоссе, нужно быть виртуозом. При таких условиях прежде всего следует ехать очень медленно: поверхность дороги настолько скользкая, что остановить автомобиль при спуске с крутой горы иногда вообще невозможно! Проскальзывание колес может произойти из-за незначительного поворота руля, из-за того, что вы чуть дотронетесь до тормозной педали или прибавите газ.

Основное условие движения — осмотрительность, низкая скорость и исключительная плавность. Торможение практически должно быть ограничено, остановка производится (преимущественно) торможением двигателя. Съезжая с крутого склона или подъезжая к повороту, заранее переключите на низшую передачу, чтобы не применять тормоза. Включайте сцепление, естественно, одновременно прибавляя газ, чтобы при этом не произошло рывка ведущих колес. Ехать надо посередине дороги, пока это возможно. Если придется тормозить, гораздо лучше несколько раз подряд легко нажать на педаль тормоза, чтобы в случае юза колеса снова вошли в сцепление с дорогой. Направление движения меняйте очень осторожно во избежание юза передних колес, из которого в гололедицу трудно выйти. Так же осторожно прибавляйте газ при разгоне. Если прибавить газ быстро, юз произойдет тотчас же.

На поворотах вообще не прибавляйте газа и подождите с разгоном до того момента, когда автомобиль поедет в прямом направлении.



Старайтесь, особенно на подъемах, двигаться равномерно, без остановок, потому что нет никакой уверенности, что снова удастся тронуться с места. Если все-таки придется остановиться из-за непредвиденного препятствия или из-за того, что ведущие колеса начали буксовать, дайте задний ход и разгонитесь снова. Лучше всего это сделать на ровном месте, т. е. еще под горой: на подъеме понадобилось бы прибавить газ, что привело бы к потере сцепления и пробуксовке. Такая же предосторожность необходима, если вы хотите остановиться на снегу, особенно когда на дороге заносы, а снег сухой, сыпучий или, наоборот, свежесвыпавший, глубокий, или перемешанный с водой. Осмотрительно выбирайте место для остановки с таким расчетом, чтобы оба ведущих колеса, насколько возможно, стояли на твердой почве, что обеспечит им надежную опору при трогании с места.

Следите за всеми находящимися на шоссе: люди могут поскользнуться, упасть, или автомобиль войдет в юз в самый неподходящий момент. Обгоняйте в крайних случаях, лишь убедившись, что дорога перед автомобилем совершенно безопасна.

В оттепель или вообще в мягкую погоду не надейтесь на то, что условия передвижения улучшатся; осторожно въезжайте на места, защищенные от ветра, в долинах, в лесу и большей частью на поворотах. Здесь встреча с остатками ледяных глыб наиболее вероятна, она может оказаться роковой. Гололедица обманчива, она не всегда заметна издали. Когда вы поднимаетесь из долины в горы, то можете не разглядеть, что дорога, поверхность которой кажется нормальной, местами покрыта гладким, прозрачным слоем льда. Если водитель едет осторожно, ему проще проехать покрытое льдом пространство, если он не подозревает о нем. В подобной обстановке может быть, что водитель, выйдя из машины, поразится — как он мог ехать по такому катку! И с этого мгновения он начинает бояться, нервничать, а автомобиль идет из одного заноса в другой. При движении на большой скорости пространство, покрытое льдом, на которое вы внезапно въедете, может оказаться местом катастрофы. Поэтому будьте осторожны и в оттепель! Водитель должен замечать изменение температуры воздуха. Сигналом для него будут замерзающие стекла автомобиля.

Как уже было сказано, большую помощь окажут цепи и во время гололедицы, но применение их в этом случае должно быть ограниченным — ведь ездить по льду с цепями так же вредно, как и по шоссе.

Как видите, зимой водитель должен быть постоянно готов к различным трудностям, потому что, выехав из дому в солнечную погоду, он вскоре может попасть в метель, а на обратном пути его встретят оттепель, мороз и туман. Только безукоризненное владение всеми тонкостями водительской техники, правильное применение их, а также рассудительность, спокойствие и осмотрительность помогут преодолеть все эти трудности.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"



Фильтр тонкой очистки удаляет из масла значительную часть абразивных примесей, продукты окисления и осмоления, вызывающие износ, нагарообразование и коррозию. Поэтому контроль за тонкой фильтрацией очень важен. Регулярная смена фильтрующего элемента еще не всегда гарантирует хорошую работу фильтра. В эксплуатации возможны случаи, когда тонкая фильтрация недостаточна или вовсе отсутствует не только из-за плохого качества фильтрующих элементов, но и из-за плохих условий их применения.

При установке фильтрующих элементов (только вполне доброкачественных) особое внимание следует обращать на состояние центральной трубки корпуса фильтра и сальников фильтрующего элемента: даже незначительные неплотности между трубкой и сальниками резко снижают или вовсе прекращают работу фильтра. Подсчитано, например, что при зазоре всего 0,05 мм на сторону суммарное сечение двух таких щелей (внизу и сверху) вдвое превышает сечение выходного отверстия в центральной трубке. Если к этому добавить еще действие перепускного отверстия (оно предназначено для прогрева фильтра в начале работы), то перепад давлений снаружи и внутри фильтра в таком случае приближается к нулю и фильтрация прекращается. Значит, при установке нового элемента нужно убедиться, что сальники плотно прилегают к трубке. Если она будет, например, сверху шире, то при надевании фильтрующего элемента его сальники будут растягиваться с «остаточным» увеличением их внутреннего диаметра — образуются щели.

Стремясь ликвидировать течь (при неисправном уплотнении) или действуя по принципу «чтобы вернее было», некоторые автомобилисты усиленно затягивают стяжной болт крышки фильтра, используя иногда ключ с большим плечом вместо специального с короткой рукояткой. Излишней затяжки особенно нужно остерегаться при обслуживании фильтров двигателей ГАЗ, крышка и днище которых постепенно (от раза к разу) могут настолько деформироваться, что болт, опускаясь все ниже, своей конусной частью развальцовывает конец центральной трубки, через который надевается фильтрующий элемент (см. рисунок). При большой деформации болт может опуститься настолько, что даже перекроет отверстие, предназначенное для выхода отфильтрованного масла. Утолщение верхней части трубки явно ощущается при надевании элемента: сначала (в верхней части) он идет с трудом, затем проваливается. В таком случае не следует оставлять фильтрующий элемент. Надо вынуть его, внимательно осмотреть трубку. Если утолщение ее

еще невелико и на глаз не обнаруживается, можно заглянуть внутрь трубки и осмотреть резьбу: верхние несколько ниток ее наверняка окажутся смятыми конической частью болта, что обязывает промерить трубку.

Обнаруженное в верхней части трубки утолщение нужно устранить любыми доступными средствами, например опилить. Делать это нужно очень осторожно, чтобы, перестаравшись, не уменьшить первоначальный диаметр трубки в месте посадки верхнего сальника.

Болт надо укоротить — исключить всякую возможность перекрытия отверстия трубки, а коническую его часть ликвидировать (на токарном станке, наждачном камне или напильником).

Преждевременное потемнение масла должно служить сигналом для проверки системы тонкой фильтрации, особенно если при этом извлекается почти не загрязненный фильтрующий элемент. При малейшем подозрении или при каждой возможности надо прочищать калиброванное (1,5 мм) выходное отверстие в центральной трубке. Лучше всего применить для этого сжатый воздух. Стоит ли говорить, насколько осторожно нужно затягивать крышку фильтра.

И последнее. Пренебрежение, проявляемое многими из нас к бумажным фильтрующим элементам (КАЗСХИ), не обоснованное ничем, кроме соображения, что они, мол, «жидковаты», ошибочно: имеются сведения, что они даже более эффективны, чем картонные (Р, ДАСФО), быстрее вступают в работу, лучше уплотнены на трубке.

Для поддержания работоспособности фильтра грубой очистки, как известно, нужно ежедневно проворачивать его валик с фильтрующими пластинами, чтобы очистить их.

Пропуск нескольких проворачиваний приводит к тому, что это уже не удается, и приходится снимать фильтр для разборки. Положение усугубляется, если при плохой работе фильтра тонкой очистки большое количество смолистых веществ налипает на пластины фильтра грубой очистки, еще больше затрудняя его проворачивание.

В практике все же бывают случаи, когда по не зависящим от нас причинам в проворачивании фильтра был перерыв и валик не удается стронуть или после двух-трех качков (у двигателей М-20 и М-21, например) он окончательно застопоривается. Применить большое усилие в таких случаях рискованно: провернется или, что еще хуже, повредится пружина. Кстати, ее не так скоро можно найти, разве что с другого фильтра.

В таких случаях можно попытаться применить маленькую хитрость: обыкновенным рожковым ключом (11 мм) осторожно вращать валик за гайку одновременно с рукояткой.

ФИЛЬТРЫ И ФИЛЬТРАЦИЯ МАСЛА

О некоторых особенностях эксплуатации фильтров рассказывает инженер В. Е. ТАБАКОВ.

При достаточном внимании и неторопливости, как правило, работоспособность фильтра этим способом удается восстановить, не снимая и не разбирая его. Но если отклонения значительны и проворачивание без больших усилий не удается, — разборка неизбежна.

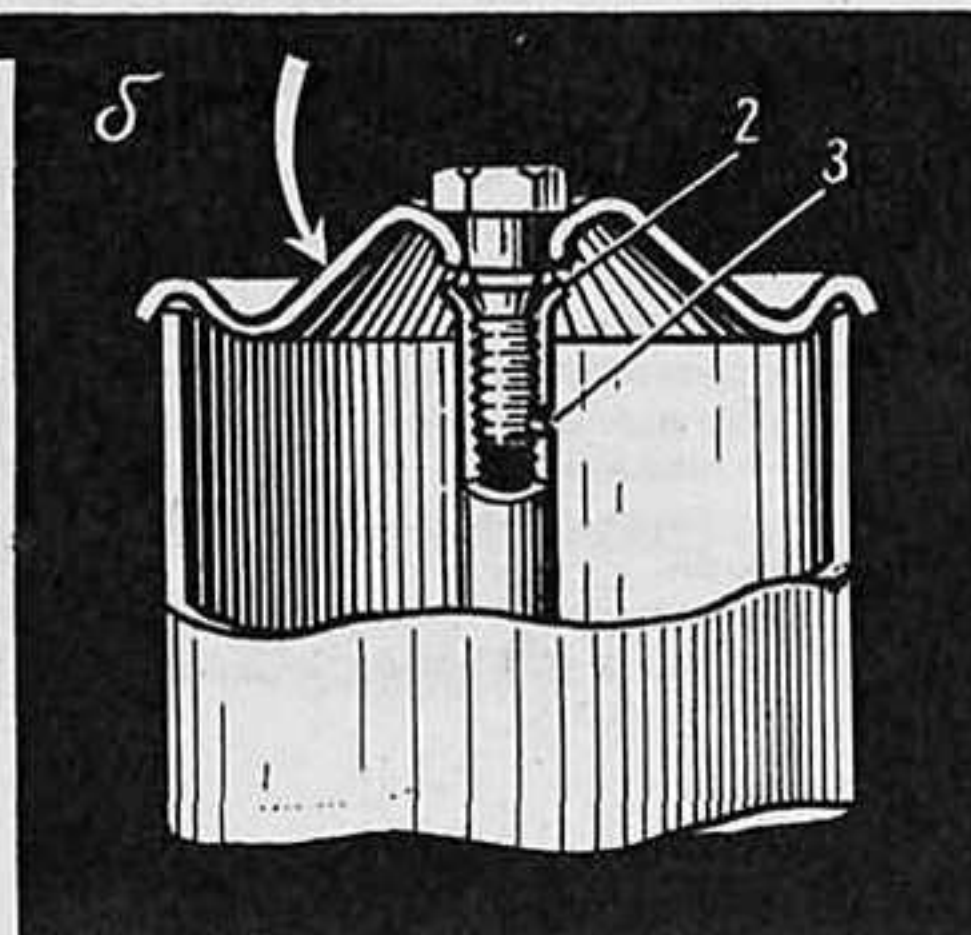
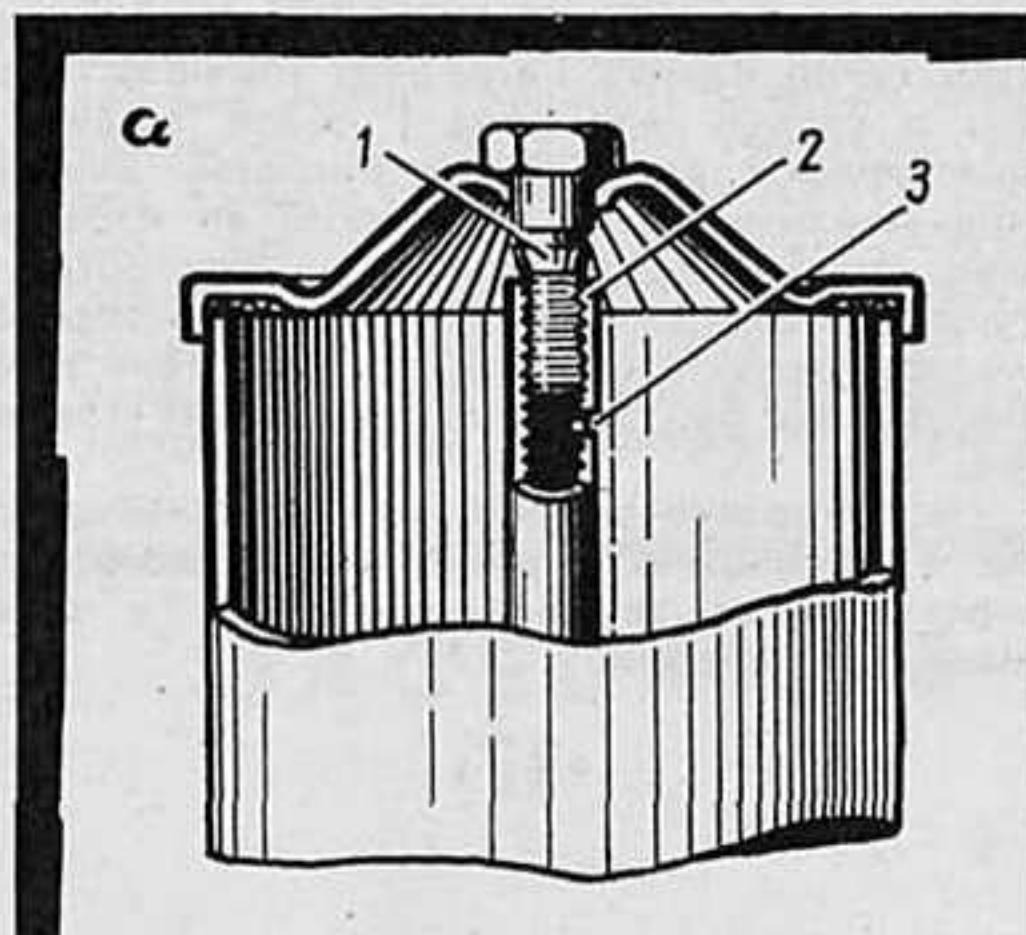
Здесь еще совет: не надо снимать фильтрующие, промежуточные и счищающие пластины. Все они очень тонкие, легко деформируются. Чтобы уложить их на место, нужно много времени и терпения. Обычно это и не удается — они потом все не помещаются и, как в классической технической шутке, остаются «лишние детали» с той только разницей, что тут известно, откуда они и для чего нужны, но нет никакой возможности их установить.

Лучше обойтись без разборки: отогнуть стопорную шайбу и, отпустив гайку, расправить постепенно рукой пластины вдоль валика на образовавшейся большой длине. После воздействия ацетоном облить пластины маслом и, зажав в тиски конец валика, пытаться осторожно покачивать за корпус влево и вправо, стронуть и затем, постепенно увеличивая размах, все больше очищать пластины — как прогоняют резьбу.

Особенно терпеливым и осторожным надо быть вначале. Важно стронуть хоть немножко. Полезно помнить, что в противном случае предстоит многочасовая (и, как мы уже говорили, малоуспешная) укладка трех сортов пластин или приобретение нового фильтра.

Преимущество этого способа в том, что возможно вращение в обратную сторону на очищенном уже участке.

Разрез корпусов масляных фильтров: а — нормальный корпус; б — деформированный корпус; 1 — болт; 2 — конец центральной трубки; 3 — отверстие для выхода отфильтрованного масла (на деформированном корпусе оно перекрыто чрезмерно опустившимся болтом); стрелка показывает деформированную крышку.



* См. статью «Причины неудовлетворительной очистки масел в автомобильных двигателях» («Автомобильная промышленность» № 3, 1985 г.).

Тему эту подсказал читатель журнала В. Смокотин из Томска. «Не означает ли «всеобъемлющий» характер статьи 32-й Правил, — писал он, — что при любом стечении обстоятельств водитель в случае происшествия виновен в неправильном выборе скорости движения?»

Можно было бы ответить совсем коротко: нет, не означает, и тот, кто так думает, заблуждается. Но вопрос не так прост, как может показаться, и ввиду большой практической важности должен быть разобран обстоятельно.

Если бы меня спросили, какое качество водителя играет на мой взгляд первостепенную роль в безопасности движения, я ответил бы не задумываясь: умение объективно оценивать окружающую обстановку. Несмотря на краткость и кажущийся общий характер, статья 32-я Правил движения определяет многочисленные и вполне конкретные для водителя условия окружающей обстановки. Причем ни одно из них не является постоянным, и не случайно статья 4-я Правил обязывает всех участников движения быть внимательными «к окружающей обстановке и ее изменениям».

Почти обо всех существенных изменениях дорожных условий водителя оповещают дорожные знаки, причем некоторые из них предупреждают не только об особенностях проезжей части, но и о предстоящем ухудшении обзорности. Например, строительные нормы и правила для дорог общей сети предусматривают для переломов продольного профиля такую обзорность, при которой встречные автомобили видны на расстоянии 350 метров (на дорогах I и II категорий при расчетной скорости 120 км/час) и, как минимум, 80 метров (на горных дорогах V категории при расчетной скорости 30 км/час). Поэтому при более ограниченном обзоре устанавливаются знаки «Крутой спуск» или «Прочие опасности» (скажем, перед переломом на подъеме).

Однако многие особенности окружающей обстановки и ее изменения водитель должен оценивать самостоятельно. Дальность и степень видимости, например, зависят не только от времени суток и метеорологических условий. Наибольшую опасность представляет ухудшение видимости при въездах в тоннели, на аллеях, где деревья создают на проезжей части в ясную солнечную погоду перемежающиеся светлые и темные полосы, при езде против солнца по увлажненной или накатанной свежим гудроном дороге и т. д. В этих условиях отрицательную роль играет адаптация зрения, так как глазам необходимо приспособиться к частым переходам от света к тени. А процесс этот носит индивидуальный характер.

Субъективно оценивается и интенсивность движения: в одинаковых условиях одни водители, привыкшие к оживленному движению, ведут автомобили с предельно допустимой скоростью, другие снижают скорость.

Перечисленные выше изменения окружающей обстановки, как правило, не возникают внезапно. Водитель имеет время для того, чтобы выбрать наиболее благоприятную и безопасную скорость движения.

Относительно стабильны такие факторы, учитываемые водителями при выборе скорости движения, как особенности и состояние транспортного средства и перевозимого груза. А вот характер движения транспортных средств и, особенно, пешеходов, может быть совершенно различным. Как же здесь ориентироваться в выборе скорости?

Если окружающие вас транспортные средства движутся по прямой, а их водители не меняют места в рядах и оставляют между ними полосы, достаточные для проезда других автомобилей, если перед пере-

КОГДА

строением они своевременно подают предупредительные сигналы, то можно вести автомобиль с достаточно большой скоростью и обгонять едущих медленнее. Если кто-то движется непрямолинейно, часто переходит из ряда в ряд или идет на обгон, резко тормозит и т. п., другие водители обязаны повысить внимание и умерить скорость.

Многое зависит от пешехода. Если он держится на проезжей части неуверенно, не осматривает дорогу, то бежит, то останавливается, не говоря уже о проявлении каких-либо признаков опьянения, мимо такого пе-

ВОЗНИКАЕТ

шехода проезжать с большой скоростью, разумеется, нельзя. Особого внимания водителя требуют дети.

И будьте начеку в непогоду! Скажем, в мороз от пешехода, укутавшегося в воротник пальто, надвинувшего на уши шапку, можно ждать всяких неожиданностей. Трудно рассчитывать, что он вовремя заметит приближающийся автомобиль, так же, как и человек, укывшийся от дождя капюшоном плаща, накидкой, зонтом.

Даже поведение пешехода на тротуаре или обочине дороги о многом говорит водителю: характерные движения корпуса, повороты головы, жесты, оклики —

ОПАСНОСТЬ?

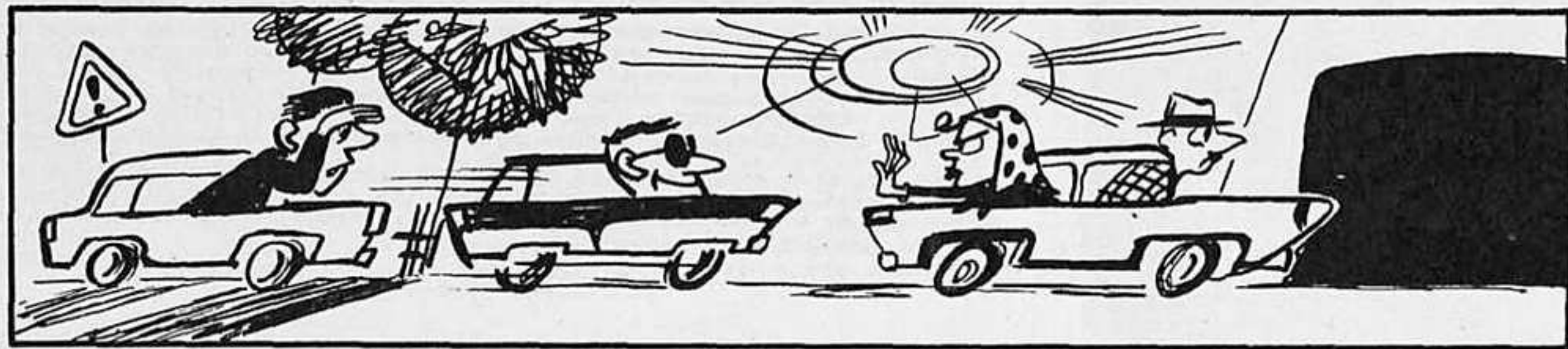
сигнал о его намерении выйти на проезжую часть, перейти улицу или дорогу.

Вот это все и надо иметь в виду, когда вы самостоятельно или с помощью предупреждающих знаков выбираете соответствующую сложившейся обстановке скорость.

Разумеется, что под словом «соответствующая» надо понимать такую скорость, которая предотвратит дорожно-транспортное происшествие при условии, что другие участники движения действуют нормально и не возникло обстоятельство, которое нельзя было предвидеть. Что это значит? Водитель может и должен предвидеть изменение многих объективных условий, как например: уменьшение коэффициента сцепления в дождь или снег, снижение видимости на пыльной дороге, ухудшение действия тормозов после водной переправы, падение устойчивости автомобиля от периодического ослабления крепления длинномерного груза и т. п. Но на водителя не может быть возложена обязанность предвидеть неправильные, опасные действия окружающих его людей.

В населенном пункте, например, вы вправе вести автомобиль с разрешенной скоростью 60 или 50 км/час как в отдалении от соседних транспортных средств или тротуара, так и в непосредственной близости к ним. В

Окончание на стр. 22.



Веленая

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Постоянные читатели и подписчики журнала «За рулем» помнят, конечно, появившуюся в шестом выпуске «Зеленой волны» (ноябрьский номер за минувший год) информацию о новой системе приема экзаменов у желающих стать водителями. Ну а тем, кто познакомился с нашим журналом или начал выписывать его впервые, мы напомним в двух словах, о чем шла речь.

Госавтоинспекция РСФСР после удачного эксперимента решила применить новый метод проверки знаний будущих водителей, цель которого — устранить всякий субъективизм в оценке знаний экзаменуемого, дать ему полную возможность проявить все свое умение найти правильные ответы на те многочисленные вопросы, которые ставит дорога перед человеком за рулем.

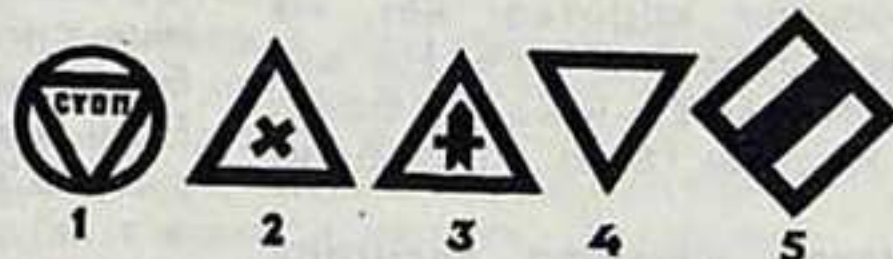
«Найти ответы» это не игра слов. Действительно, на каждый вопрос в экзаменационном билете приведены от двух до пяти вариантов ответа. Но правильный из них только один. Выбрать его — ваша задача. Ошибаться можно лишь дважды: если вы не ответите больше чем на два вопроса, придется держать экзамен повторно. А всего в билете 10 вопросов (для автолюбителей и мотоциклистов — восемь).

Программа экзамена может быть «заложена» в автомат-экзаменатор, и тогда в каждом кадровом вопросе вы должны лишь нажать кнопку с номером того ответа, который считаете правильным. Эти же задания могут быть отпечатаны на экзаменационной карточке, в клетках которой надо сделать отметку против тех ответов, что содержат на ваш взгляд верное решение.

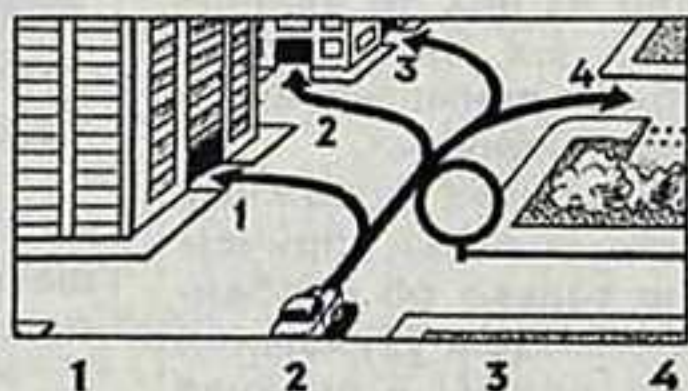
Редакция журнала обещала познакомить читателей с основными заданиями, которые предлагаются на экзаменах в автоинспекции. Вот почему под заголовком «Экзамен на дому» мы вводим в этом году новую постоянную рубрику в журнале. В этом номере — первые десять вопросов, правда, на одну и ту же тему — «Дорожные сигнальные знаки». Именно о них первые два вопроса каждого билета.

Таким образом, вы предварительно можете проэкзаменоваться, как говорят, «на дому». Возьмите карандаш и отметьте правильные ответы. Вы готовы? Тогда начнем.

1 Какой знак называется «Пересечение со второстепенной дорогой»?



2 К какому объекту, из числа показанных на рисунке, допускается проезд автомобилей (мотоциклов)?

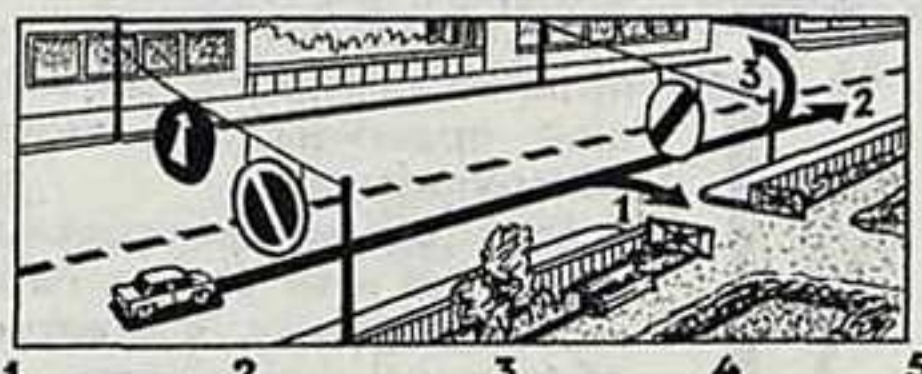


3 Какой грузовой автомобиль имеет право беспрепятственного движения под этот знак?



1. Бензозаправщик
2. С кузовом, оборудованным тентом
3. С опознавательным знаком аварийной службы
4. Со скоропортящимся грузом

4 В каком ответе правильно и полностью указаны все разрешенные направления движения автомобилей (мотоциклов)?



- Только № 1 Только № 2 Только № 3 Только № 1 и № 2 Только № 2 и № 3

5 Какой знак разрешает разворот?



Кто виноват?

В о втором выпуске «Зеленой волны» («За рулем» № 7, 1965 г.) был опубликован материал, который мы назвали «Случай на площади». Речь шла об аварии на одной из площадей в Севастополе и причинах, вызвавших ее. Редакция получила ответ из Госавтоинспекции Крымской области. Начальник ГАИ тов. Трухлов сообщает, что выступление журнала обсуждалось на специальном совещании работников ГАИ-РУД и приняты меры для устранения недостатков в организации движения в Севастополе.

Однако точку ставить рано.

Проезд площадей — новый раздел в Правилах движения и, как показала практика, совершенно необходимый. Но не все еще, видимо, поняли его до конца. Не случайно мы столкнулись с еще одним недоразумением, на этот раз в самом центре Москвы, на площади Дзержинского.

Познакомьтесь со схемой движения на ней. Обратите внимание, что на всех основных выездах на площадь установлены знаки «Круговое движение». А теперь обратимся к Правилам. И прежде всего к азбучному положению о том, что число рядов для движения при отсутствии разметки проезжей части и указателей определяют сами водители. Оно в равной мере относится и к перегонам улиц (дорог), и к их пересечениям — перекресткам и площадям.

Однако каждому, мы думаем, ясно, что если перед площадью установлен знак «Разрешенное направление движения», 3.1а, то выезд с поворотом на площадь, как и поворот на перекрестках, разрешен только в один ряд из крайнего правого положения. Иначе проезжают по площадям и перекресткам, на которых соответствующим знаком предписано круговое движение. В таких случаях статья 36-я дает водителям право выезжать на площадь, сохраняя то количество рядов, какое позволяла ширина выходящей на нее улицы, и двигаться вокруг площади в несколько рядов соответственно ширине ее проезжей части — расстоянию от тротуаров до линии разметки (резервной зоны), зеленых насаждений или каких-либо сооружений.

На площадь Дзержинского, например, выезд с Пушечной улицы происходит лишь в один ряд, так как на перекрестке разрешен только поворот направо, а с проспекта Маркса, Новой площади и проезда Серова — в несколько рядов: ведь здесь перед площадью установлены знаки «Круговое движение». Такое же многорядное движение идет по самой площади как в направлении с улицы Кирова и проезда Серова на проспект Маркса, так и с проспекта Маркса в сторону улицы Дзержинского.

Совершенно очевидно, что при таком кольцевом движении рассматривать проезд по кругу как поворот влево никак нельзя. В этом случае ни о каком многорядном движении не могло быть и речи, а весь транспорт, объезжающий площадь, вынужден был бы занимать один левый ряд.

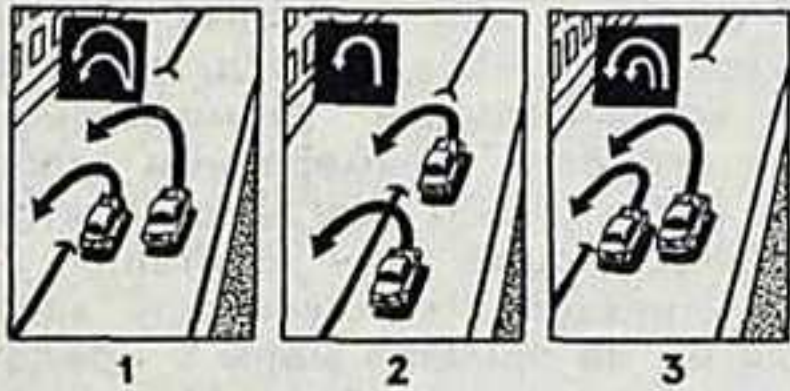
**С н о в а
о с л у ч а е
на площади**

Консультация „Зеленой волны“

6 Какая из табличек указывает зону действия запрещающих знаков?



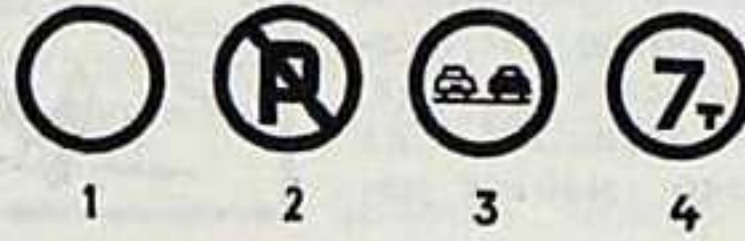
7 На каком рисунке все водители разворачиваются правильно?



8 Какой из знаков может действовать до знака «Конец ограничений», на расстояние, указанное табличкой, или до конца населенного пункта?



9 Какой знак распространяет свое действие только на ту сторону, над которой он установлен?



10 Какой знак называется «Движение запрещено»?



Ну вот, ответы у вас готовы. Теперь остается проверить их. Вы сможете сделать это, получив февральский номер нашего журнала со следующим выпуском «Зеленой волны».

В прежних правилах движения говорилось, что разворот и движение задним ходом на железнодорожном переезде запрещены. Сейчас таких указаний нет. Надо ли понимать, что эти ограничения сняты? (В. Сатонин, г. Грозный).

Конечно, нет. На железнодорожных переездах запрещено останавливаться и переключать передачи (статьи 58 «д» и 98 «а»). Надо ли поэтому записывать в Правила запрещение двигаться здесь задним ходом, когда это невозможно без остановки и переключения передач? По тем же причинам не имеет смысла запрещение разворота на железнодорожном переезде: ведь для этого вам непременно пришлось бы двигаться задним ходом и переключать передачи. Каждому понятно, что в обычных условиях ни у кого не возникнет необходимость разворачиваться на железнодорожном переезде или двигаться здесь задним ходом. Если же на переезде сложится аварийная ситуация, водитель может и должен принять все меры к освобождению путей, даже если для этого надо будет разворачиваться или двигаться назад.

Можно ли обгонять на подъеме? (В. Франк, г. Снежное).

Условия, при которых обгон запрещен или ограничен, изложены в статьях 47—49, 156 (знаки 2.16 и 2.17), 168 (указатель VI), и 173 (разметка I—V и VII). При отсутствии признаков, содержащихся в Правилах, обгон разрешается в соответствии со статьей 45.

В конце каждого подъема продольный профиль дороги становится выгнутым, и продолжение пути за переломом может быть скрыто от водителя на значительном расстоянии. Поэтому на подъеме обгон с выездом на полосу встречного движения можно предпринять только при условии, если маневр будет полностью закончен, то есть автомобиль вернется на правую сторону проезжей части раньше, чем будет достигнута вершина подъема.

На широких улицах и дорогах, где движение возможно в два ряда и более, обгон в пределах правой стороны проезжей части не запрещен даже в тех местах, о приближении к которым водителя оповещают предупреждающие знаки.

Статьей 158 Правил движения применение знаков, запрещающих повороты (2.14 а, б), на перегонах улиц и дорог не оговорено. Будет ли такая их установка противоречить действующему ГОСТу? (К. Гринберг, Ленинград).

В разделе «Размещение и зоны действия знаков» ГОСТа 10807-64 указано, что действие знаков 2.14 а, б и 2.15 при установке в глубине проезда распространяется непосредственно на место установки. Следовательно, знаки, запрещающие повороты, могут быть установлены и на перегоне, но на практике таких случаев почти не бывает.



Ответы на вопросы, опубликованные в седьмом выпуске «Зеленой волны» [«За рулем» № 12 1965 г.].

1. Преимущественным правом на движение при перестроении пользуется водитель автомобиля А, так как он не изменяет места в рядах (ст. 42, ч. 1).

2. Пропустить транспортное средство, пользующееся преимущественным правом проезда (ст. 35), иными словами, не мешать его движению, можно и не останавливаясь, если ширина проезжей части и габаритные размеры транспортных средств допускают совместное движение.

3. На перекрестке водителю предстоит сделать поворот направо или налево, о котором надо сигнализировать не менее 5 секунд (ст. 27, ч. 1). Следовательно, путь в 50 м должен быть пройден не менее чем за 5 секунд, то есть со скоростью не выше 10 м/сек, что составляет 36 км/час.

В том, что этого не должно быть, пример — все та же площадь Дзержинского. Посмотрите на фото 1 и 2 — и с Новой площади на улицу Дзержинского и с проезда Серова на проспект Маркса автомобили движутся в несколько рядов. Все правильно, так и должно быть.

Где же нарушение? — спросите вы. Познакомьтесь с фото 3. Вы хотите знать, о чем идет разговор между водителем и автоинспектором?

Инспектор: Почему нарушаете Правила?
Водитель: А в чем мое нарушение?
Инспектор: Поворот можно делать только из левого ряда.
Водитель: Но ведь я не поворачиваю. Я всю площадь объехал по второму ряду...

Инспектор: Это не имеет значения!
Мы не ручаемся, что каждый раз все проходит именно таким образом, но в общих чертах приблизительно так. А в результате разговора — либо строгое внушение, либо много хуже — прокол в талоне.

Вы удивлены? Мы тоже. И хотели бы спросить у работников 14 ОРУДа: почему в одних и тех же условиях к водителям предъявляются разные требования, да к тому же противоречащие Правилам движения?

Заметим тут же, что работниками ОРУДа оставлена еще одна возможность для недоразумений. Коль скоро по площади Дзержинского организовано круговое движение, надо поставить в известность об этом выезжающих на площадь со всех проездов. К сожалению, это, как и в Севастополе, сделать забыли — на выезде с улицы Кирова знака «Круговое движение» нет.

Может быть, кому-то придет мысль: а не виной ли всему какая-нибудь недоработка в правилах проезда площадей? Нет, дело не в правилах, они не могут предвидеть всех конкретных ситуаций на улицах и дорогах. И если на участке площади Дзержинского специфика транспортной развязки диктует ограничение числа рядов для движения по кругу, то работники ОРУДа ОБЯЗАНЫ предупредить об этом водителей «путем применения дорожных знаков, указателей или разметки, предусмотренных настоящими Правилами». Статья 3 Правил движения, откуда мы процитировали эти слова, написана специально для них.



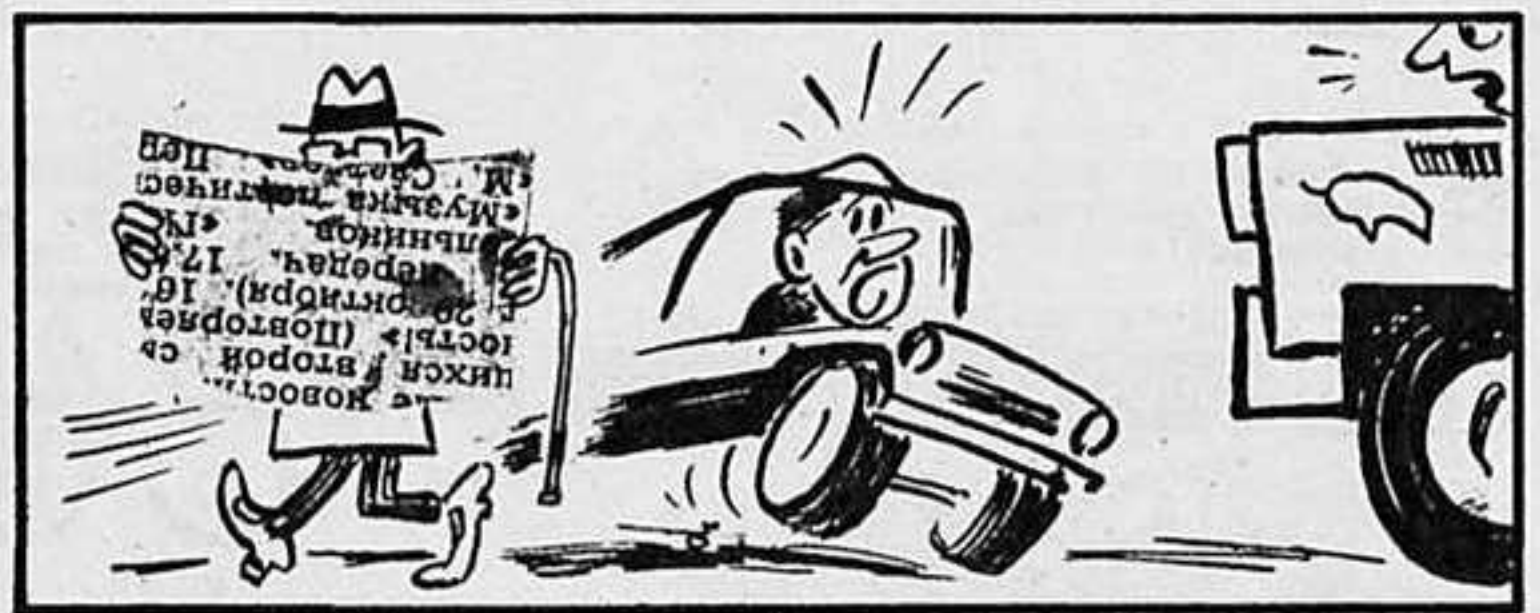
наших городах в первом ряду движутся многочисленные автобусы, троллейбусы. Представьте себе, что какой-то человек, не посмотрев на проезжую часть, вдруг стремительно сходит с тротуара. Такой опасный и неосмотрительный поступок предвидеть нельзя. Здесь вступает в действие фактор внезапности, и водитель при таком непредвиденном изменении обстановки уже не может нести ответственность за выбранную им скорость движения. В такое же положение он попадает и тогда, когда автомобиль, движущийся рядом (или стоящий), без предупреждения на близком расстоянии резко меняет направление.

Давайте представим теперь, что мы возложили на водителя ответственность за последствия чьих-то внезапных неосмотрительных действий. Тогда скорость движения в соседних рядах пришлось бы ограничить 5—10 км/час, а вблизи тротуара — еще жестче!

И статья 33-я имеет это в виду. Внимательно прочитав ее, можно заметить, что она, учитывая фактор внезапности, освобождает водителей от ответственности за последствия неосмотрительных, неожиданных действий других лиц. Правила (это записано ясно и просто) возлагают на водителя определенную обязанность лишь с того момента, «когда возникла опасность». Следовательно, речь идет не о предвидении возможных поступков, а о моментах, когда опасное поведение другого участника движения стало конкретной реальностью.

Как же должен действовать водитель в этих условиях? Когда возникла опасность для движения, водитель обязан «принять меры к снижению скорости или остановке». Но понятно, что в неблагоприятной обстановке, в условиях внезапности далеко не всегда можно предотвратить происшествие, а в некоторых случаях опасность возникает на таком близком расстоянии, что водитель не успевает даже принять необходимые меры.

Попутно обратим внимание и на то, что «принять меры» тоже не общие слова. Правила указывают совершенно кон-



кретные шаги — снижение скорости или остановка. Другие меры, например подача звукового сигнала, объезд, являются лишь вспомогательными, не исключающими торможения, а такой прием, как увеличение скорости с намерением «проскочить», при отрицательных последствиях всегда рассматривается как обстоятельство, усугубляющее вину водителя.

Итак, статья 33-я предусматривает ответственность водителя лишь в том случае, если им не приняты меры к предотвращению опасных последствий сложившейся обстановки. Что касается самой возможности избежать происшествия, то она зависит от физических законов и при расследовании дорожно-транспортных происшествий оценивается специальной технической экспертизой.

И наконец, последний вопрос: когда же опасность считается «возникшей»?

В общей формулировке, как мы уже сказали, это тот момент, когда представляющее опасность нарушение Правил движения уже совершено. Например, автомобиль начал выезжать из занимаемого ряда или приблизился к вам на такое расстояние, когда уже не может быть остановлен при данной скорости движения, пешеход сошел на проезжую часть или, переходя ее размеренным спокойным шагом, внезапно резко изменил темп движения. Чем внимательнее водитель к окружающей обстановке, тем раньше он сможет принять меры если не к полному предотвращению происшествия, то хотя бы к смягчению его последствий.

В заключение необходимо заметить, что в следственной практике момент возникновения опасности устанавливается с особой тщательностью. И если водитель заметил опасность позже, чем она возникла, а тем более не заметил опасности, когда к этому были объективные возможности, он признается нарушившим статью 4-ю Правил движения. Технический расчет возможности предотвратить происшествие в этом случае ведется не по времени, когда водитель субъективно оценил опасность, а от момента, когда она возникла.

Г. СОЛОВЬЕВ,

член методической комиссии Центрального научно-исследовательского института судебных экспертиз



Палитра автомобильных катастроф

Работники датской полиции заметили весьма интересное обстоятельство: автомобили, окрашенные в темные тона, в авариях чаще всего сталкиваются также с темными машинами. По крайней мере, раз в десять чаще, чем машины светлой окраски.

На первый взгляд ничего удивительного здесь нет: темный цвет автомобиля сливается с фоном, машина плохо заметна в темноте. Но, оказывается, причина не только в этом. Специальные испытания обнаружили вещи не менее серьезные.

Выяснилось, что движение автомобилей темных цветов кажется более медленным, чем на самом деле. Нескольким водителям предложили определить скорость трех машин — черной, красной и белой. Двигались все они одинаково — 70 км/час. Однако средний результат наблюдателей был таков: черная — 62 км/час, белая — 72, красная — 78. При этом расстоянии до машин они определили соответственно в 108, 98 и 92 мет-

ра, тогда как в действительности оно составляло ровно 100 метров.

Понятно, что, находясь эти наблюдатели за рулем, они отнеслись бы к черному автомобилю более спокойно и на-

верняка менее четко среагировали бы на его маневр. А несколько лишних километров скорости и несколько метров пути не такая уж дальняя дистанция до катастрофы.

С левой на правую

В воскресенье, 3 сентября 1967 года, во всей Швеции транспорт будет приостановлен для перехода на правостороннее движение. Во время этого перерыва будет изменено расположение посадочных площадок на остановках, приведена в готовность система дорожных знаков, светофоры и т. п. Этими вопросами занимается специально созданная государственная комиссия по правостороннему движению. По предварительным подсчетам, расходы составят 400 миллионов крон. Около половины всех средств будет затрачено на переоборудование семи тысяч автобусов, более четверти — на приведение улиц и дорог в соответствие с новыми правилами, значительных сумм потребует переподготовка водителей и других работников транспорта и разьяснительные беседы среди населения. Покрывать эти затраты предполагается за счет специального налога на владельцев автомашин и мотоциклов.

Уже теперь в Швеции имеется несколько сот приспособленных для правостороннего движения автобусов.

ВЕРИТЬ — НЕ ВЕРИТЬ..



Тот день, когда вы становитесь владельцем малыша-«Запорожца» или солидной «Волги», запоминается на всю жизнь. С одинаковой нежностью вы готовы обнять и маму вашей жены и представителя ОРУД—ГАИ. «Эге-ге! — говорите вы. — Теперь сам черт мне не брат!». Черт вам действительно не брат. Но что делать, если у вас есть реально существующий родной брат, и тоже автомобилист, который хочет иногда поехать на вашей машине? А жена или взрослые дети, умеющие водить автомобиль? Имеют ли они на это право? Разумеется. Ведь существуют «доверенности», которые выдаются сроком до трех лет. Правильно. Существуют. На любую вещь, кроме машины. А здесь дадут на три месяца — и скажи спасибо! Причем на жену с грехом пополам оформят, а на остальных членов семьи, родственников, доброго знакомого? Неизвестно.

— В вопросах вождения личных машин не может быть никакой семейственности, — назидательно заметит нотариус.

— Каждые три месяца мы выпрашиваем доверенности, — возмущаются братья Фрадины из Чернигова. — Каждый раз несем нотариусу по два с половиной. Но даже не в деньгах дело. Ведь мы оба работаем водителями. Приходится каждый раз отпрашиваться с производства. Неужели нельзя упростить это дело?

Если кровной родне после длительной осады и удаётся заполучить эту злосчастную доверенность, то наивные друзья, «скопившие и купившие», тщетно обивают многочисленные пороги.

— Просто не знаю, что мне теперь делать?! — в отчаянии восклицает Б. Г. Фейдман, мотоциклист, мастер спорта, член сборной команды Узбекской республики. — На двоих с товарищем купили «Москвича», а я даже за его руль не имею право взяться! Чужая какая-то!

Не верят автолюбителям не только нотариусы.

Вот в какое положение попал в Минске мичман запаса Николай Андреевич Белоусов. Когда-то, будучи военнослужащим, решил он купить «Москвич». Но в очередь стала его жена. Наконец долгожданная покупка во дворе.

— Оформите, пожалуйста, машину на меня, — просит Николай Андреевич в городской автоинспекции. А ему в ответ:

— Не имеем права. Машина принадлежит жене. Надо составить договор дарения, удостоверенный нотариальной конторой.

— Помилуйте, — пытается отшутиться мичман, — ведь не зря говорят: «Муж и жена — одна сатана».

— Но не для инспекции.

— Мы с Колей двадцать лет прожили, — говорит жена, — и горе и

радости делили пополам. Что ж я теперь какие-то «дарственные» буду оформлять?!

Ну это уже из области чувств. Наверно, махнет она рукой на принцип и здравый смысл и «подарит» мужу машину. А вот как быть П. С. Дрягину из Старого Оскола?

В свое время на деньги Петра Степановича его родной брат купил «Волгу». Сам П. С. Дрягин работал тогда начальником шахты в г. Пласт, а братишка жил-поживал в Щучинске Кокчетавской области — это недалеко. До 1964 года вместе проводили отпуска, вместе путешествовали. Сейчас П. С. Дрягин переведен начальником шахты в Старый Оскол. О совместных туристских поездках теперь не может быть и речи. Решил Петр Степанович перевести машину на себя. Но не тут-то было!

— Мы не возражаем снять с учета, — сказали в автоинспекции. — Но сначала как-то оформляйте у нотариуса.

— Что вы, что вы! — замахали на братьев руками в нотариальной конторе. — Никаких дарственных! Это пахнет махинацией.



Рис. М. Каширина

— Какая же махинация? — взмолились Дрягины. — Помимо документов о родстве, вы ведь нас как свои пять пальцев знаете. Чуть не четверть века здесь прожили, вместе с вами окуней ловили...

— Нет — нет! — окончательно отрезали щучинские нотариусы. — Это противозаконно.

Вот и стоит машина в Целинном крае, а хозяин живет в Белгородской области. Словом, «сани — в Казани, хомут — на базаре».

Что же рождает эту странную канитель? Мысль: а вдруг за этим прячется спекуляция. Но позвольте, ведь автомобиль — не ботинки, под кровать его не спрячешь. «Купил — продал», так пусть соответствующие органы и уста-

навливают, спекуляция здесь или нет. В Гражданском кодексе есть статья, согласно которой любой гражданин может продать, скажем, дом только раз в три года. Мера, направленная против спекуляции домами. Можно было бы сделать так и с автомобилями. Однако тут госавтоинспекция ни в какую: «Надо проверять, не продал ли владелец ранее еще машину. А нам некогда, у нас и так работников не хватает!».

В какой-то степени могли бы облегчить положение работники Министерства торговли. Допустим, записалась в очередь старушка. Подходит срок, а она и говорит: «Для любимого зятя стараюсь — запишите на него». Так возьми да запиши! Но в магазине категорически возражают: «Не можем. Разовьется спекуляция очередями».

Мы взяли небольшое интервью у Юрия Андреевича Каленова, начальника отдела нотариата Верховного суда РСФСР.

— Среди наших работников наблюдалась тенденция «прижать» автомобилистов, — откровенно говорит тов. Каленов. — Нотариусы выдавали доверенности на 2—3 месяца. Отдел нотариата Верховного суда обратил на это внимание. Напомнили товарищам, что существует статья 67-я Гражданского кодекса. А там ясно сказано, что доверенность можно выдавать сроком до трех лет.

— А как с дарственными?

— Это более сложный вопрос. Сыну от отца или мужу от жены договор дарения удостоверяется беспрепятственно. А вот дальним родственникам...

Юрий Андреевич сокрушенно разводит руками:

— Чаще всего к нотариусу приходят люди, когда хотят переоформить машину с одного человека на другого. Выяснив это, нотариус не вправе узаконивать сделку. Если же действительно кто-то дарит машину, а нотариус отказывается договор удостоверить, можно подать жалобу в суд. Этого люди подчас не знают. Суду легче разобраться — он и свидетелей может вызвать и решение принимается коллегиально, а нотариусу подчас трудно установить, имеет ли он дело с дарением или прикрываемой продажей.

Простившись с начальником отдела нотариата, мы задумались. Стало, честно говоря, не по себе. Ну где-то кто-то действительно спекулировал машинами. Пусть милиция ловит этих спекулянтов. И мы ей поможем. Но зачем же оскорблять недоверием всех владельцев машин — честных тружеников?

Сама жизнь показала никчемность многих ограничений и затей и отменила их. Хочется надеяться, что положение с оформлением и продажей автомобилей тоже изменится. И чем скорее, тем лучше.

К. ОБОЛЕНСКИЙ

Советы бывалых • Советы бывалых

ДЛЯ ЗАПРАВКИ В ПУТИ

Кто из мотоциклистов не знает, насколько важно для двухтактного двигателя во время заправки добиться однородности смеси автола с бензином.

Я делаю это так. После того как бак заполнен чистым бензином, снимаю бензопровод с краника бака, вынимаю из багажного отделения своей «Явы» кружку емкостью 250 см³ и наполняю ее на 1/3 автолом. Затем остальной объем заполняю бензином прямо из краника, непрерывно перемешивая содержимое кружки. Пока кружка наполняется, масло успевает основательно перемешаться с бензином, после чего остается только вылить готовую смесь через сетку в бензобак. Повторяю это несколько раз, пока в бак не попадет необходимое количество автола. Его я, как правило, вожу с собой в небольшой баночке, закрепленной на укосине багажника.

Г. МАСЛЕННИКОВ.

Ленинград

ДВА ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ ПРИТИРКИ КЛАПАНОВ

Не каждый автолюбитель имеет возможность шлифовать или протачивать рабочие фаски клапанов на станке. Для этой цели я применил приспособление (рис. 1), обеспечивающее восстановление

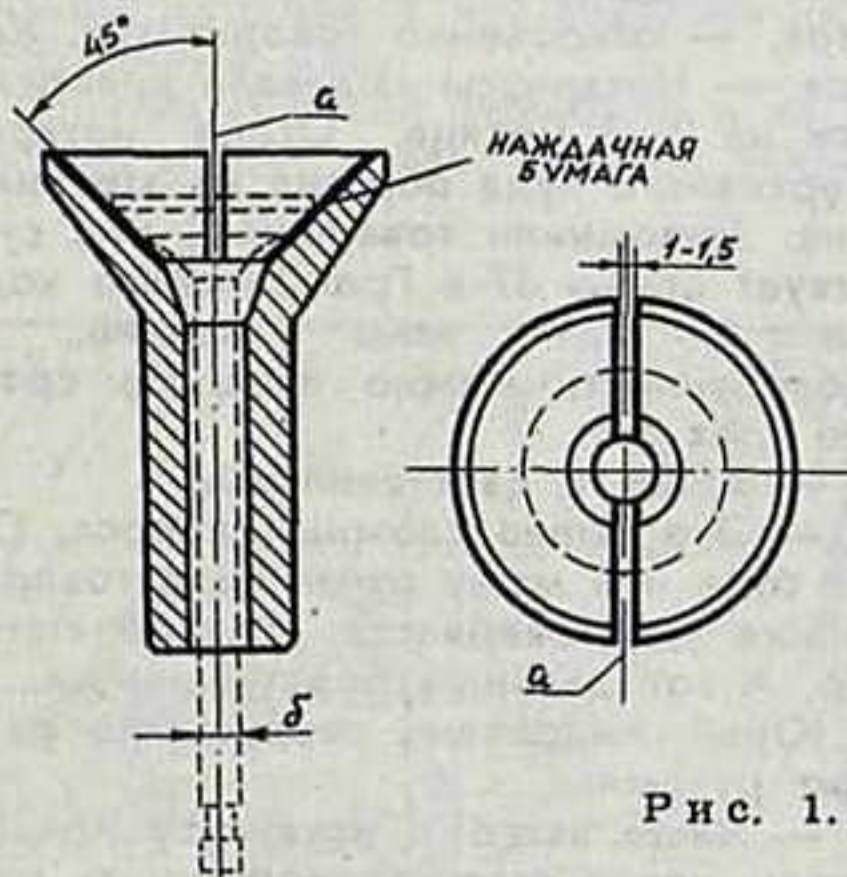


Рис. 1.

рабочих фасок клапанов. В прорез «а» воронки вставляем наждачную бумагу (размер «б» несколько больше диаметра стержня клапана), зажимаем клапан в патроне дрели и вращаем.

Во время притирки обычно вращают клапан за стержень, он качается, а отсюда снижение качества притирки. Я вращаю не клапан, а специальный колпачок (рис. 2), состоящий из накладки «б» и хвостовика «а» для захвата колпачка патроном коловорота или просто рукояткой. К колпачку приклеена резина «в».

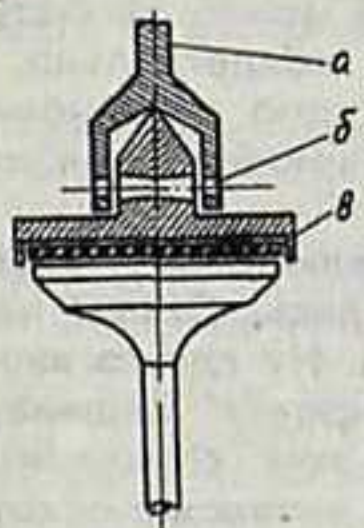


Рис. 2.

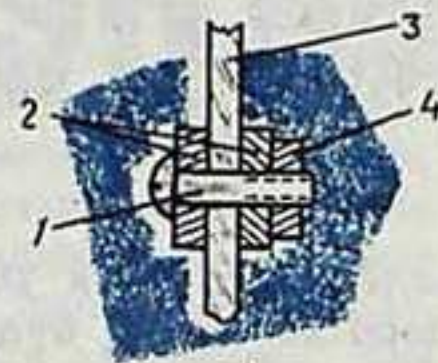
г. Пермь

Н. ЯВТУХ

ЧТОБЫ ЩИТОК СЛУЖИЛ Дольше

Органическое стекло — весьма хрупкий материал, и рано или поздно на нем появляются трещины. Но если своевременно принять меры, ветровой щиток из этого материала будет служить еще долго, иначе его придется выбросить.

Как только появится трещина, просверлите в конце ее отверстие диамет-



Заделка трещины: 1 — винт МЗ; 2 — шайба; 3 — органическое стекло; 4 — гайка.

ром 2,5 мм, затем распилите его круглым надфилем до 3 мм. Сверлом большего диаметра притупите острые кромки отверстия. Вставьте в него винт МЗ с шайбами, смажьте резьбу клеем БФ-2 и заверните гайку, как показано на рисунке. Шайбы должны быть такой толщины, чтобы они не деформировались при стягивании винтом. Органическое стекло будет спасено от дальнейшего растрескивания.

Ф. ПЕРЕЦ

пос. Бронницы
Московской области

ВЛАДЕЛЬЦАМ «ВЯТКИ»

Если вышло из строя шпоночное гнездо цапфы коленчатого вала, то этому «горю» можно помочь. Заварите электросваркой шпоночное гнездо, но делайте это так, чтобы не «отпустить» закалку детали. Аккуратно зашлифуйте и зачистите место сварки. Фрезой диаметром 58—60 мм и толщиной 4 мм сделайте новое шпоночное гнездо. Из круга такого же диаметра и толщины, что и фреза, изготовьте шпонку и подгоните ее под канавку ротора генератора.

При необходимости заменить изношенные диски сцепления пружины его можно сжать болтом М8×80, предварительно подложив под головку и гайку по шайбе увеличенного размера. После этого, выведя стопорную шайбу из внутренней проточки барабана, можно легко вынуть сами диски.

Собирают сцепление в обратной последовательности. При этом следует обратить внимание на правильную установку ведомых дисков. Их зубья должны находиться один против другого, что достигается установкой ведущей шестерни при ослабленных пружинах.

Время от времени воздушный фильтр нуждается в промывке. Разбирая его, часто портят резиновую прокладку. В таких случаях можно заменить ее кожаной. Она служит ничуть не хуже.

При пуске двигателя мотороллера на подставке площадка кузова прогибается, а иногда и трескается. Чтобы этого избежать, к нижней части ее нужно приварить поперек кузова два уголка размерами 25×25×4 и длиной 300—400 мм. Приваривая их, снимите резину с площадки и бензобака.

В дальней поездке бывает так, что и резервное топливо кончилось, а до места остается еще километр — два. Можно получить «дополнительный резерв», подложив под заднюю часть бензобака небольшую чурочку толщиной 20—30 мм и снова закрепив его.

А. АБАИМОВ

г. Городец
Горьковской области

ПОМОГАЕТ АВТОМАТИКА

Тот, кто ездит еще на мотоцикле BMW P-35, знает, как неудобно ручное опережение зажигания. Заменить его автоматическим не так сложно. Для этого нужны грузики и эксцентричная втулка прерывателя ПМ11А (от мотоцикла «Урал»). Втулку стачивают, чтобы диаметр ее составлял 16 мм, делают лыску такого профиля, как у вала распределения зажигания мотоцикла BMW. Далее

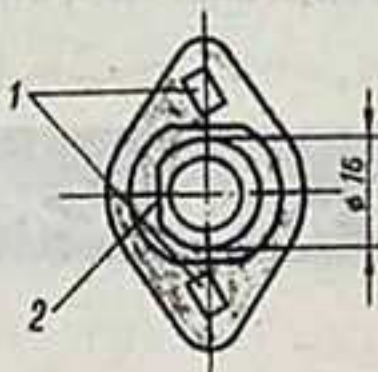


Рис. 1. Эксцентричная втулка после переделки: 1 — направляющие вырезы; 2 — лыска.

необходимо переклепать щечку, чтобы направляющие вырезы шли по часовой стрелке (рис. 1). После этого конец распределительного вала надо сточить до диаметра 11 мм на длину 15,5 мм. Но вал мотоцикла BMW P-35 короток для этого механизма. Чтобы удлинить его, нужно наглухо впрессовать в торцевое отверстие распределительного вала насадку (рис. 2). Затем сделайте лыски для креп-

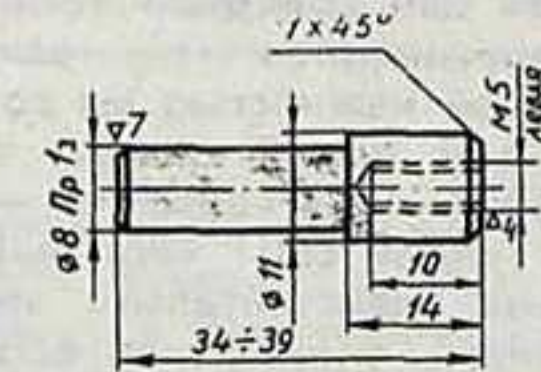


Рис. 2.
Насадка.

ления механизма автоматических грузиков с тем, чтобы лыска зажигания соответствовала первоначальному положению.

Теперь приступаем к сборке. Сначала ставим на место распределительный вал, надеваем автоматический механизм зажигания, который крепится болтом М5 с левой резьбой и пружинящей шайбой. Общий вид распределительного вала по казан на рис. 3.

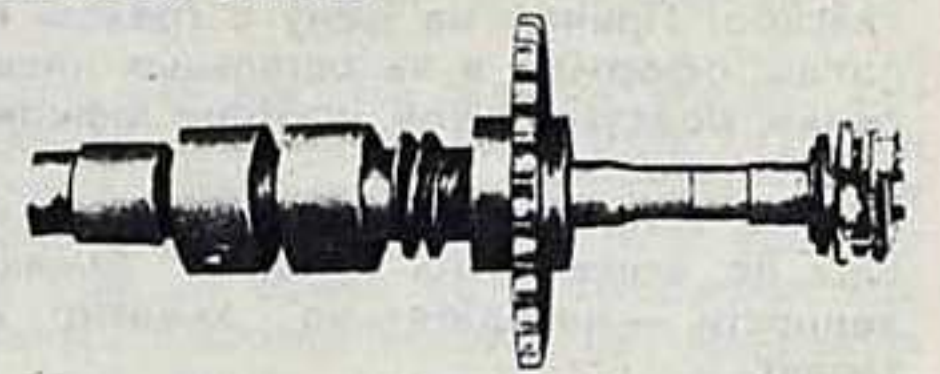


Рис. 3. Переделанный распределительный вал с автоматическим опережением зажигания.

Прерыватель используем прежний, нужно лишь сделать вырез для грузиков.

Как только увеличатся обороты двигателя, грузики разойдутся и будут поворачивать эксцентричную втулку с лыской и автоматически менять опережение зажигания.

А. ЛАРИОНОВ

г. Кулебаки
Горьковской области

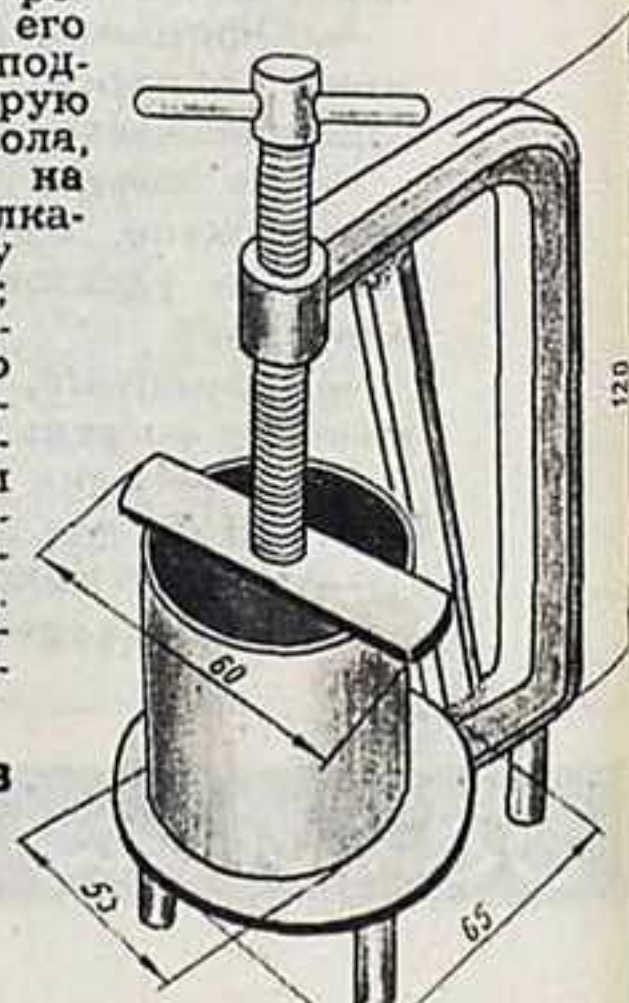
ПЕРЕНОСНЫЙ ВУЛКАНИЗАТОР

Каждый мотоциклист знает, сколько хлопот доставляет прокол камеры, особенно в пути. Но если в вашем ящике для инструментов будет переносный вулканизатор, подобная неприятность не должна страшить. Имея клей и сырую резину, можно быстро и надежно залатать камеру. Из рисунка ясно, как изготовить этот аппарат.

Камеру в месте прокола нужно тщательно зачистить и смазать клеем два раза, с интервалом 5—10 минут. Вырезав круглый кусочек сырой резины, также смазать его клеем. Когда он подсохнет, положить сырую резину на место прокола, камеру поместить на нижнюю планку вулканизатора, а сверху поставить цилиндр; вращая винт, несильно прижать цилиндр верхней планкой. Камеру по бокам засыпать песком, чтобы она не сгорела. Налить в цилиндр бензин и поджечь его. Через 30 минут камера будет отремонтирована.

Ю. АЛИФАНОВ

г. Грозный



ОПАСЕНИЯ НЕ ИМЕЮТ ОСНОВАНИЙ

У владельца «Москвича-408» В. Кобличного (Московская область) из поплавковой камеры карбюратора «пропадает» бензин. Кроме того, он опасается, что вода, разбрызгиваясь в дождливую погоду колесами, может попадать внутрь кузова. «Чем это грозит?» — спрашивает автолюбитель.

Работники завода отвечают: оснований для тревоги нет. И объясняют причины. Из карбюратора К-126 бензин после длительной стоянки может испариться через балансировочные отверстия в крышке карбюратора. Возможно и другое — небольшая течь по прокладкам под пробками. Испарение бензина — явление вполне нормальное, а от течи можно избавиться, подтянув пробки. Мнение о том, что вода попадает в кузов, разбрызгиваясь от колес, ошибочно. Все технологические отверстия (в днище кузова, порогах и т. д.) закрыты полиэтиленовыми заглушками, а два отверстия в брызговиках задних колес — резиновыми заглушками.

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Читатель С. Стукин из Саратова интересуется, как обстоит дело с созданием «Запорожца», предназначенного для инвалидов Великой Отечественной войны, имеющих одну руку и одну ногу.

Заводские конструкторы сообщают, что модель такого автомобиля разработана. Опытные образцы его прошли государственные испытания. В ходе этих испытаний обнаружилось некоторые недостатки, которые сейчас устраняются. После этого завод приступит к подготовке производства специально оборудованных автомобилей.

МАСЛА ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ «ЗАПОРОЖЦА»

В. Устинова из Омской области интересуется, какие масла для двигателя «Запорожца» следует применять.

По сообщению заводских конструкторов, лучшие масла летом — это Дп-11 или ДСп-1, а зимой — Дп-8 или ДСп-8. Но если автомобиль прошел больше 5000 км, то можно использовать авиационные масла МС-20 или МК-22, разбавив их предварительно веретенным маслом. Пропорция такова: на 1 литр авиационного масла 0,15 литра веретенного. И, наконец, можно использовать масла МТ-16п, МТ-14 или АСЗп-10. Употреблять все другие масла категорически запрещается.

ЗАМЕНИТЕ РЕЛЕ-РЕГУЛЯТОР

«Несколько лет назад я приобрел мотороллер Т-200. Прошлое лето он у меня простоял без действия из-за неисправности реле-регулятора. Говорят, что реле-регулятор РР-45 можно заменить на РР-121. Как это сделать?»

На этот вопрос читателя С. Левина из г. Куйбышева отвечают работники завода.

В настоящее время на мотороллер Т-200М устанавливается реле-регулятор РР-121. Он более надежен в эксплуатации.

Замена реле-регулятора РР-45 на РР-121 возможна, разница только в том, что клеммы «Б» и «С» на реле-регуляторе РР-121 переименованы местами в сравнении с РР-45.

С «ВОЛГИ» НА «ПОБЕДУ»

Читатель Г. Попов из Москвы спрашивает, можно ли установить задний мост, колеса и шины от «Волги» на «Победу». Отвечают конструкторы Горьковского автозавода.

Замена эта возможна, но она связана с большими переделками и самого моста,

и других деталей. Что же конкретно нужно сделать?

На ножухах полуосей приварить подушки рессор на новые места, чтобы расстояние между ними равнялось расстоянию между рессорами автомобиля «Победа». Установить тормоза от автомобиля ГАЗ-12, подогнав тросы ручного привода по месту. Поставить карданную передачу от автомобиля ГАЗ-21 или ГАЗ-12, подогнав длину промежуточного вала по месту. Для установки промежуточной опоры карданного вала потребуются переделка туннеля пола (по месту).

Задний мост ГАЗ-21 больше по габаритам. Чтобы он не задевал кузов, потребуется некоторая переделка пола кузова (по месту).

Передачное отношение моста ГАЗ-21 меньше, чем ГАЗ-20, поэтому автомобиль в значительной мере потеряет динамические качества (будет хуже разгоняться).

Колеса и шины ГАЗ-21 на автомобиле «Победа» использовать можно, и при замене моста и без замены.

Установка колес и шин от «Волги» на «Победу» каких-либо ненормальностей в работе автомобиля не вызывает. Устойчивость и плавность хода улучшаются, дорожные просветы уменьшаются на 9—10 мм за счет меньшего радиуса качения шин ГАЗ-21.

Регулировка схода и наклона шворня передних колес останется такой же, как и на автомобиле «Победа».

Развал регулируется так же, как на «Победе», но величина зазора от шины до отвеса, которая в инструкции по уходу за автомобилем «Победа» (издание 22, стр. 99) указана равной 0—10 мм, должна быть изменена до величины 3—12 мм.

МОЖНО, НО НЕЖЕЛАТЕЛЬНО

«У моего мотоцикла М-62 вышли из строя конические подшипники колес. Можно ли их заменить шариковыми № 204?»

Отвечает главный конструктор Ирбитского мотоциклетного завода А. Федоров.

Такая замена нежелательна, но, как выход из положения, можно установить шариковые подшипники № 204. При этом необходимы две шайбы толщиной 1 мм; одну нужно положить между подшипником и упорной шайбой, другую — между гайкой сальника и подшипником.

Размеры шайбы: наружный диаметр 47—0,5 мм; внутренний диаметр 37 мм.

КАБИНА СПРОЕКТИРОВАНА

«Почему до сих пор грузовые мотороллеры «Тула» не оснащаются кабинами? Ведь это создало бы удобства для водителей. Не лучше было бы применять мягкие карданные соединения, которые, вероятно, могут служить дольше?» Эти вопросы задал редакция В. Свиридов из г. Кургана.

Отвечают читателю работники завода.

Уже спроектирована кабина для грузового мотороллера ТГ-200. Сделана она из стального листа толщиной 0,8 мм, устанавливается на обычную раму мотороллера. Сейчас готовится оснастка для изготовления опытной партии кабин.

В первых выпусках мотороллеров ТГ-200 были применены мягкие карданные шарниры, но они значительно быстрее выходили из строя, чем карданные шарниры на игольчатых подшипниках. Так что возвращаться к ним нет смысла.

ТОРМОЗИТЬ СОВМЕСТНО

Читатель В. Н. Каганов из Винницкой области спрашивает, почему не применяется механизм для раздельного торможения ведущих колес. По его мнению, это позволило бы предотвратить буксование автомобиля.

Подобная конструкция предлагалась неоднократно, особенно та, где переключаются краники гидравлического привода тормозов. Она могла бы помочь в том случае, если только одно из ведущих колес попадет на скользкое место, а другие останутся на участке дороги с хорошим коэффициентом сцепления.

Но в практике обычно буксуют не одно, а два или больше ведущих колес. Раздельный же привод усложнил бы тормозную систему, понизил ее надежность и вызвал ряд неудобств при торможении в нормальных условиях.

ПРОЩЕ ПРОСТОГО

Читатель А. Айнбиндер из Москвы при монтаже покрышки на мотоциклетное колесо пользуется колпачком с тросиками, но его интересует — нет ли более простого способа.

Можно обойтись и без специальных приспособлений. Вставляя вентиль, пропустите монтажную лопатку глубже и отогните не только свободный борт покрышки, но и одновременно второй борт, который мешает вставить вентиль, загоразивая отверстие в ободе. После этого вентиль можно вставить буквально двумя пальцами.

ПЕРЕВЕРНИТЕ ПОКРЫШКУ

В. Паршина из г. Свердловска интересуется, как можно избавиться от одностороннего износа покрышки заднего колеса у мотороллера «Вятка».

Отвечают читателю инженеры завода.

Износ покрышки заднего колеса с левой стороны вызывается смещением центра тяжести мотороллера из-за асимметричного расположения двигателя относительно продольной оси машины. Для увеличения срока службы покрышку необходимо периодически переворачивать.

КНИГИ ПО АВТОДЕЛУ

Читатели Л. Вычин из Тюменской области, С. Романчук из Алма-Атинской области, Г. Коваленко из Амурской области и многие другие спрашивают, где можно заказать по почте автомобильную литературу.

Отдел рекламы и пропаганды «Москниги» сообщил редакции, что книги, брошюры и плакаты на эту тему высылают по почте наложенным платежом (без задатка) книжный магазин № 118 «Москниги».

В магазине есть следующие издания: Бумштейн С. И., Натаров А. И. Учебное пособие шофера второго класса. 1965. Цена 1 р. 15 к. Пособие составлено с учетом требований новых учебных программ повышения квалификации шоферов на второй класс.

Ильин Н. М. Электрооборудование автомобилей. 1965. Цена 52 коп.

Кисленко Н. Т. Ремонт грузовых автомобилей ЗИЛ. 1964. Цена 1 р. 26 к. Крулев Г. И. Техника безопасности на автомобильном транспорте и безопасность движения. 1965. Цена 45 коп.

Наумов В. И. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Справочное пособие. 1965. Цена 1 р. 94 к.

Справочник единых тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом. 1965. Цена 32 коп.

ПЛАКАТЫ

Зебин А. В. Подъемно-транспортное оборудование для гаражей и станций технического обслуживания. На 12 листах. 1964. Цена 3 р. 60 к.

Китаев В. Е. Электротехника. На 27 листах. 1965. Цена 8 р. 10 к.

Макиенко Н. И. Слесарные работы. На 30 листах. 1965. Цена 9 руб.

Мотоцикл «Ковровец-175Б». На 10 листах. 1964. Цена 3 руб.

Решетников П. С. Ремонт автомобиля. На 25 листах. 1964. Цена 7 р. 50 к.

Стеблев Н. М. Устройство автомобилей. На 25 листах. 1965. Цена 7 р. 50 к.

Техническое обслуживание автомобилей. На 20 листах. 1965. Цена 6 руб.

Магазин высылает по почте и другие книги по автотранспорту.

Заказы направляйте по адресу: Москва, Е-264, 11-я Парковая ул., 37, корпус 2. Отдел «Книга — почтой» магазина № 118 «Москниги».

МЫСЛЬ, РОЖДАЮЩАЯ СКОРОСТЬ

Юного Эдуарда Лорента больше всего интересовали мотоциклы. Скорей всего потому, что детство свое он провел в гараже отца, где его окружали «Матчлессы», «Жилле», НСУ. Появление Эдуарда на улицах родного Харькова на новом мотоцикле не удивило его друзей, но у его 250-кубовой двухтактной машины на баке не было заграничной марки, да и сама она мало походила на известные тогда двухколесные машины. В конкурсе на лучшую конструкцию советского мотоцикла, что проходил в 1930 году, двадцатилетний Лорент получил первую премию.

Прежде чем взяться за конструирование новой машины, Лорент решил постичь высшую школу вождения мотоцикла и стал гонщиком. Он выступал в кроссах, шоссейных гонках, участвовал в рекордных заездах, он стартовал на мотоциклах разных классов и разных моделей. И лишь став чемпионом страны (это было в 1937 году), взялся за постройку гоночного мотоцикла собственной конструкции.

В 1946 году Э. О. Лорент создает 1000-кубовый четырехцилиндровый мотоцикл и устанавливает на нем всесоюзный рекорд для мотоциклов с колясками на километр с хода — 144 километра в час. За этой машиной следуют другие, более совершенные. В 1951 году он в восьмой раз поднимает всесоюзное достижение в этой категории — до 167,8 км/час и... оставляет мотоспорт. Теперь его захватило другое — постройка рекордно-гоночного автомобиля.

Неудачи и разочарования ждут его на первых порах. Надо решить уйму вопросов. Они связаны с аэродинамикой, и с конструкцией мощных малолитражных двигателей. Чтобы найти на них ответы и самому прочувствовать то, что узнал из книг, немолодой уже конструктор поступает в... аэроклуб и учится летать.

Успех пришел лишь спустя два года. В 1953 году автомобиль Эдуарда Лорента класса 250 см³ показал 203,39 км/час. Эта скорость была выше международного рекорда.

Каждый год Лорент привозил на рекордные заезды какое-то новшество. Одаренный и трудолюбивый конструктор спроектировал и построил своими руками

Люди всегда стремились и стремятся к подвигу, к испытанию своих сил и мужества. Величие человека, его самоотверженность и бесстрашие знают много проявлений. Одно из них — борьба за наивысшие скорости в воздухе, на земле и на воде.

Зародившийся в преддверии XX века — века выдающихся научных открытий — автоспорт во многом обогатил наши знания в области техники. История автоспорта насчитывает десятки имен людей, сумевших поднять потолок наземных скоростей. Многие из них стали легендой. Не раз спортсменам приходилось рисковать, проявлять решимость и смелость, но это был риск мыслящих людей, которые стремились расширить возможности человека и машины.

Сегодня, как и на заре автоспорта, идет широкое наступление на скорость. Строятся новые гоночные автомобили и мотоциклы, появляются новые трассы, непрерывно обновляются национальные и международные до-

несколько рекордных автомобилей. Для них он создал четыре варианта моторов различной кубатуры — 250, 350, 500 и 750 см³, развивающих 40, 60, 80 и 100 л. с.

Эдуард Лорент установил 19 международных (четыре из них держатся до сих пор) и 18 всесоюзных автомобильных рекордов. Показанные им наивысшие скорости в каждом из названных классов составляют: 223,2; 250,2; 255,4; 286,1 км/час.

Эдуард Осипович Лорент — первый советский автогонщик, принесший своей стране международный успех. Советское правительство отметило его трудовые и спортивные заслуги орденом Красной Звезды и медалями.

Сейчас Лоренту пошел уже шестой десяток, но, как и в юные годы, он полон энергии, планов и замыслов. Уже построены новые машины, намечены рекордные рубежи, и штурмовать их Эдуард Осипович намерен в этом сезоне, и не в одиночку, а вместе с сыном Валерием, который впервые сядет за руль гоночной машины, чтобы принять эстафету из рук отца.

Л. ШУГУРОВ

Э. О. Лорент.



Новая классификация

Гоночные и спортивные автомобили

С 1 января 1966 года Международная автомобильная федерация (ФИА) ввела в действие новую классификацию автомобилей для спорта и приняла новые технические требования к ним.

Отныне автомобили для спортивных соревнований делятся на следующие категории и группы.

Категория А. Легковые автомобили массового и серийного производства могут быть допущены к международным соревнованиям только в том случае, если они зарегистрированы в ФИА (имеют карточку «признания»). Автомобили категории А подразделяются на четыре группы, в зависимости от количества машин, выпущенных в течение последовательных двенадцати месяцев.

Группа 1. Легковые автомобили большой серии (массового производства) с выпуском не менее 5000 штук.

Группа 2. Легковые автомобили средней серии с выпуском не менее 1000 штук.

Группа 3. Автомобили «большого туризма» (малой серии) с выпуском не менее 500 штук.

Группа 4. Спортивные автомобили с выпуском не менее 50 штук.

Категория В. Специальные легковые автомобили, изготавливаемые в единичных экземплярах или очень малыми сериями. Сюда относятся также автомобили категории А, если их конструкция изменена больше, чем это допускается техническими условиями. Автомобили категории В подразделяются на группы:

Группа 5. Улучшенные легковые автомобили.

Группа 6. Прототипы спортивных автомобилей.

Категория С. Гоночные автомобили. **Группа 7.** Автомобили, соответствующие установленным на данный период международным гоночным формулам.

Группа 8. Автомобили, соответствующие «свободной гоночной формуле», то есть не ограничиваемые заранее рабочим объемом двигателя.

Все автомобили для спорта, кроме гоночных, подразделяются на 13 классов, в зависимости от рабочего объема двигателя.

Класс	Рабочий объем двигателя в см ³		Максимальная емкость топливных баков в л
	от	до	
1	—	500	60
2	500	600	60
3	600	700	60
4	700	850	70
5	850	1000	70
6	1000	1150	80
7	1150	1300	80
8	1300	1600	90
9	1600	2000	100
10	2000	2500	110
11	2500	3000	120
12	3000	5000	140
13	свыше 5000	—	140

В случае применения двигателей с наддувом автомобили относят к классу, соответствующему фактическому рабочему объему, умноженному на коэффициент 1,4.

Из общих требований, предъявляемых к автомобилям категорий А и В, необходимо в первую очередь отметить следующие.

Внутреннее помещение кузова должно

М О Н Ц А

стижения. В борьбе за скорость, вероятно, никогда не будет сказано последнего слова.

По просьбе наших юных читателей мы с этого номера открываем новый раздел, который будет называться «В блокнот любителям спорта». В нем вы прочтете короткие рассказы о выдающихся гонщиках нашего времени, материалы о «фабриках скоростей» — трассах, где рождаются рекорды. Здесь вы найдете сообщения о новинках гоночной техники и справочный материал по спорту. Мы надеемся, что многие темы для этого раздела вы подкажете в своих письмах. Пишите нам, любители спорта!

Для первых записей в ваш блокнот предлагается два коротких рассказа — о замечательном советском спортсмене, рекордсмене мира Эдуарде Лоренте и известном автодроме Монца, на котором недавно дебютировали наши автомобилисты и мотоциклисты. Кроме того, мы познакомим вас с новой международной классификацией автомобилей для спорта.

По залитой солнцем бетонированной ленте проносится стая сигарообразных машин. С трудом удается разобрать их номера — здесь, на финишной прямой, скорость достигает 250 км/час.

На высокой колонне по контуру трассы ползет вверх светящаяся змейка — это табло показывает положение лидера на трассе. Вспыхивают светящиеся надписи — фамилии лидеров. И вдруг... гул моторов пропадает и тонет в криках зрителей: «Примо Фер-ра-ри!» Ярко-красный автомобиль первым пронесется мимо трибун, взлетая на вираж трека...

В 1922 году в двадцати километрах западнее Милана на территории бывшего королевского парка был построен автодром, который известен теперь любителям спорта во всем мире. Он включает кольцевую трассу, трек и называется Монца.

Свыше 40 лет здесь проходят крупнейшие состязания, из которых самым популярным является розыгрыш Большого приза Италии.

Автодром был свидетелем борьбы самых лучших автогонщиков мира, свидетелем рождения новых рекордов и триумфа кон-

структорской мысли. Но с именем Монца связаны не только победы. Автодром видел и трагедии, которыми, увы, полна история буржуазного автоспорта, за спиной которого стоят конкурирующие фирмы. Именно здесь нашли смерть некогда знаменитые Д. Кампари, Б. Борцаккини, В. фон Трипс и другие.

Кольцевая трасса автодрома имеет длину 5,75 км. Ее ширина в самом узком месте — 9 метров, а в самом широком — 32. Отлогие повороты с хорошим покрытием, две длинные прямые позволяют развивать среднюю скорость до 210—215 км/час. Основная трасса примерно в середине перерезается перемычкой, так что можно проводить соревнования и по укороченной (2,35 км) трассе «юниор». В автодром входит и трек, реконструированный в 1955 году. Его длина 4,25 км, а ширина полотна 12 метров. Бетонированные виражи имеют параболический профиль и рассчитаны на скорость 260 км/час. Трек Монца — излюбленное место рекордных заездов на средние и длинные дистанции. Несколько десятков рекордов было установлено здесь за последние годы на машинах «Абарт», «Ниббио-Гуцци», «Стангелини», «Ягуар», «Лотос», «Порше».

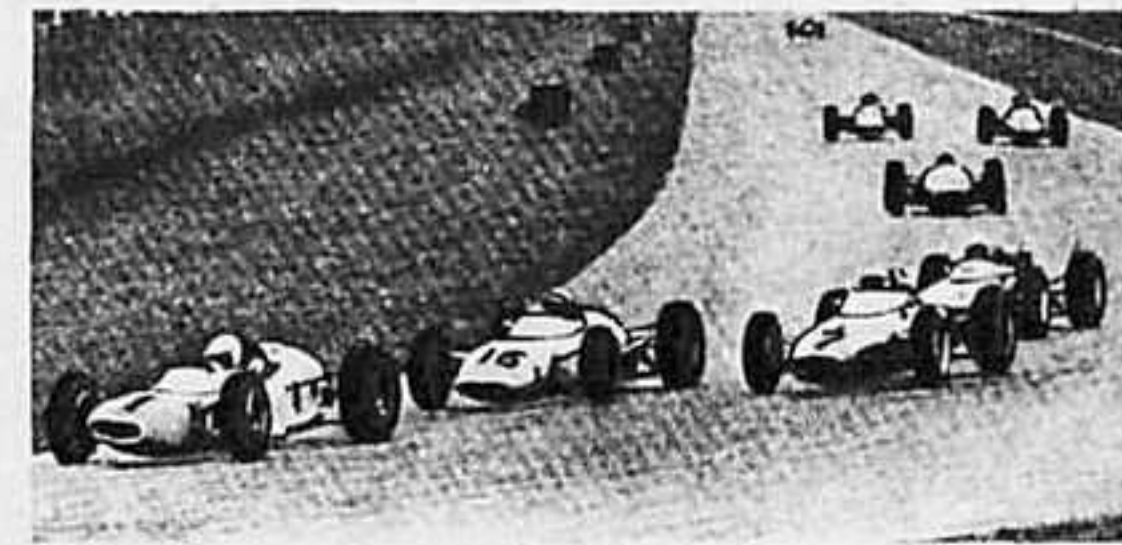
При желании на автодроме можно проводить соревнования по кольцевой трассе с заходом на трек. Это составляет почти полные 10 километров. Таким образом, автодром располагает фактически четырьмя трассами совершенно различного характера.

В районе главных трибун прямые участки полотна трека и кольцевой трассы идут рядом. Этот участок, как уже указывалось, имеет в ширину 32 метра и удобен для старта большого числа машин и размещения боксов. Для безопасности зрителей трибуны отгорожены от трассы земляным валом и стальной сеткой.

Автодром Монца пользуется известностью также и у мотогонщиков. Средние скорости для мотоциклов достигают 200 км/час.

Ежегодно проводимый в Монца Большой приз Италии является этапом чемпионата мира по авто- и мотогонкам.

Л. МИХАЙЛОВ



иметь размеры, обеспечивающие удобства размещения водителя и пассажиров.

Для создания хорошей обзорности ветровое стекло не должно быть ниже 230 мм как минимум на половине своей ширины. Ширина, измеренная на половине высоты стекла, — не менее 900 мм.

Как в открытых, так и в закрытых кузовах обязательны жесткие двери, открывающие проход шириной не менее 300 мм. Радиус поворота автомобиля — не свыше 6,75 м, а дорожный просвет — не менее 100 мм.

У автомобилей для скоростных соревнований необходимы дополнительные устройства, обеспечивающие безопасность гонщика: с открытыми кузовами — предохранительная дуга над головой водителя, с закрытыми — специальная металлическая арматура, увеличивающая жесткость кузова и предохраняющая его от возможного сдавливания при опрокидывании машины. Арматура не должна затруднять доступ к сиденьям и занимать пространство, предназначенное для водителей и пассажиров. Кроме того, чтобы исключить попадание на дорогу масла в случае его утечки из двигателя, на всех автомобилях должны быть устройства в виде маслосборной бачка, соединенного гибким шлангом с системой вентиляции картера. Объем бачка не менее 2 л для автомобилей с двигателем рабочим объемом до 2000 см³ и не менее 3 л —

для автомобилей с двигателем большего рабочего объема.

Такое же требование может быть теперь предъявлено и к автомобилям участников ралли, если это предусматривается положением о данных соревнованиях.

Среди требований, регламентирующих изменения конструкции автомобилей, наиболее существенны такие нововведения. На легковых автомобилях группы 2 разрешается применять не более двух дополнительных фар, причем полагается устанавливать их без какой-либо переделки кузова.

Как и прежде, можно использовать шины всех типов и марок при условии, что они монтируются на обода серийного автомобиля. Разрешаются любые средства противоскольжения.

Система основных тормозов должна быть сохранена, но допускается изменение отдельных деталей и способа их крепления, правда, без увеличения поверхности трения. Ручной же тормоз изменять нельзя.

Для легковых автомобилей группы 2, помимо изменений, разрешенных существующими требованиями, допускаются: любая система привода вентилятора и бензонасоса, дополнительные масляные фильтры и масляные радиаторы.

Разрешается также замена карбюратора или карбюраторов (если на зарегистрированном образце их несколько) при условии, что число их сохраняется и они устанавливаются на тот же впускной коллектор.

Выбор типа глушителя не ограничивается при условии, что он эффективно глушит шум от работы отдельных цилиндров двигателя в соревнованиях на открытых дорогах. Впускной коллектор заменять нельзя. Допускается установка двух действующих одновременно главных тормозных цилиндров, из которых один — на передние колеса, другой — на задние. Разрешено и применение сервомеханизмов (усилителей).

Требования к автомобилям «большого туризма» и к спортивным существенных изменений не претерпели.

В заключение следует напомнить, что как по международным, так и по нашим правилам соответствие автомобиля установленным требованиям может быть проверено технической комиссией до соревнований или после их окончания. При этом комиссия вправе произвести вначале лишь беглый осмотр. Если по окончании соревнований после тщательной проверки выяснится несоответствие автомобиля указанным требованиям, то участник может быть исключен из зачета.

На основании новой международной классификации соответственно изменилась и классификация автомобилей для спорта в СССР. Вместе с новыми техническими требованиями она вошла в силу с января 1966 года.

Л. АФАНАСЬЕВ, А. САБИННИН,
члены президиума ФАС СССР



Победитель викторины А. Сапрыкин после вручения приза и памятного вымпела журнала «За рулем».

10 ВОПРОСОВ

Так был назван спортивный конкурс нашего журнала [см. «За рулем» № 2, 1965 г.]. Читателям было предложено вспомнить победителей некоторых первенств страны, назвать рекордные результаты, перечислить спортивные сооружения, высказать прогнозы об исходе важнейших встреч спортивного сезона.

Ответы на 10 вопросов пришли из разных городов страны. Среди тех, кто принял участие в конкурсе, — рабочие и инженеры, учащиеся и военнослужащие. Кто же из любителей спорта оказался самым знающим и самым прозорливым! Это определило жюри после окончания спортивного сезона.

Победителем первой викторины «Десять вопросов...» стал слесарь Московского завода малолитражных автомобилей Александр Сергеевич Сапрыкин. Он верно ответил на семь вопросов из десяти: правильно назвал команды раллистов-победителей двух спартакиад, всех чемпионов страны по гравевым гонкам, перечислил наши мото треки, привел рекордные скорости Э. Лорента, точно указал год вступления Центрального автомото клуба в ФИМ, а также предугадал победителей первенств страны по ралли, гравевым гонкам и матча СССР — Италия.

Победителю викторины А. Сапрыкину вручен приз журнала «За рулем».

Памятными подарками награждены участники викторины, занявшие второе и третье места, москвичи Евгений Цыплаков и Владимир Федоров. Любопытно, что оба они сами участвуют в соревнованиях. Е. Цыплаков — призер первенства СССР по картингу, а В. Федоров — мотоспортсмен. Жюри отметило также обстоятельные ответы ленинградца А. Бренера, московского инженера Ф. Держинского и военнослужащего М. Бубеля.

Ответы на эти вопросы нужно выслать в редакцию до 15 марта 1966 года с пометкой на конверте «10 вопросов». Победители викторины будут награждены призами.

Ждем ваших ответов, любители спорта!

Редакция предлагает читателям вторую викторину «10 вопросов любителям спорта».

Книжная полка

Книга П. А. Радзиховского и Е. Я. Павленко привлекает своим названием: «За рулем автомобиля — 500 причин неисправностей и способы их устранения». «Вот — первый помощник шофера в пути», — приходит в голову мысль, — ведь авторы сами говорят, что речь идет о «ходовых» причинах неисправностей.

Увы, книга мало соответствует своему названию. Дело в том, что из всех 500 неисправностей лишь небольшая часть может быть устранена шофером в пути. Все же остальные требуют стационарных условий. Авторов, очевидно, не смущают такие рекомендации водителям, как удаление нагара из камер сгорания, зарядка сульфатированных аккумуляторов, пайка радиатора и т. п. Видимо, по их мнению, шоферу следует возить с собой нагрузочную вилку, ареометр, амперметр, вольтметр, компрессометр, множество других приборов и приспособлений. А может быть, некоторые «причины» включены в книгу, чтобы получилась цифра 500 («причины» 142, 143, 157, 173, 192 и др.)? Впечатление это подтверждается, когда читаешь раздел об уходе за аккумуляторной батареей, где на 30 страницах даются в основном советы аккумуляторщику, а не шоферу. Но хуже то, что авторы допустили много грубых ошибок чисто технического характера. Чтобы уберечь читателей от использования явно неприемлемых рекомендаций, остановимся на них подробнее.

Открываем страницу 18.

* Радзиховский П. А., Павленко Е. Я. За рулем автомобиля. Изд. «Крым», Симферополь, 1964, тираж 50 000, цена 65 коп.

СОБРАНИЕ ОШИБОК

При описании регулировки карбюратора «на малые обороты двигателя» (?) степень открытия дроссельной заслонки карбюратора определяется положением винта качества смеси. Не рекомендуют авторы при этой же работе снимать воздушный фильтр (стр. 19), ибо, по их мнению, будет подтекать топливо, карбюратор начнет «чихать» и возникнет пожар. При установке зажигания, как написано на стр. 21, «остальные провода вставляются в боковые электроды крышки в арифметической последовательности, по ходу вращения ротора», то есть 1—2—3 и т. д. На стр. 64 читаем, что при износе двигателя «масло легко проникает в камеру сгорания... и «уровень его в камере понижается» (!). Далее узнаем, что «малый зазор (между контактами прерывателя. — О. Л.) способствует увеличению искрообразования» (стр. 80). Каждый грамотный автомобилист без труда даст настоящую оценку этим по меньшей мере сомнительным рекомендациям.

К числу подобных технических сюрпризов книги можно отнести сообщение о том, что нормальный зазор между тормозными накладками и барабаном зависит от... свободного хода педали тормоза, и поэтому, чтобы восстановить нормальный свободный ход педали, «надо провести частичную регулировку тормозов. Она выполняется эксцентриком» (стр. 230).

Ни один шофер не смо-

жет проверить схождение передних колес автомобиля, если будет пользоваться описанием, приведенным на стр. 191. Из книги читатель узнает, что можно ремонтировать жиклеры (стр. 73), что распределитель имеет несколько крышек (стр. 84), что при неисправностях указателя температуры воды стрелка будет стоять против деления 100 градусов (при обрывах в цепи) или против деления 40 градусов (при коротком замыкании) и т. п. Весьма сомнительны и рекомендации по смазке отдельных узлов и деталей автомобиля, которые даны на стр. 172, 173 и др. Авторы, очевидно, не знакомы с действующим в настоящее время «Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта», если предлагают смазывать узлы через 500—1000 километров пробега.

В книге много таблиц и цифр справочного характера, однако пользоваться ими рискованно, опять же из-за ошибок. В таблице 8 неправильно указаны величины зазоров между клапанами и толкателями. Например, для ГАЗ-51А указаны зазоры 0,2 (для впускных) и 0,25 мм (для выпускных) клапанов, которые следует регулировать на прогревом двигателе. В таблице 33 свободный ход педали сцепления для ГАЗ-51А равен 20—25 мм вместо 35—45 мм, а для «Волги» — 20—27 мм вместо 32—40 мм. Между прочим, в тексте при определении свободного хода

педали сцепления ссылки на эту таблицу нет. Авторы вместо нее рекомендуют использовать таблицу 32, в которой указано допустимое падение напряжения в вольтах. Ошибки цифрового характера имеются также в таблицах 9, 10, 13, 15, 22, 25, 29, 30 и др. Некоторые таблицы приведены почему-то в тексте дважды (17 и 21, 18 и 22). При повторениях отдельные цифры нередко противоречат одна другой.

Многочисленные ошибки усугубляются еще тем, что авторы решили в одной книге осветить неисправности всех основных легковых и грузовых автомобилей, выпускаемых нашей промышленностью (выбрано восемь моделей). Ничего путного из этого не получилось. При описании той или иной неисправности им пришлось ограничиться разбором какой-то одной модели (причем без пояснения). Даже в таблицах, где приводится справочный материал, не всегда можно найти данные по всем восьми автомобилям. В то же время не нашлось места в книге для целого ряда механизмов.

Рисунки, помещенные в книге, выполнены грубо и тоже не свободны от ошибок. Из рис. 15 невозможно узнать, как следует проверять уровень топлива в поплавковой камере. На рис. 23 неправильно показаны места прослушивания ступиц в двигателе. По прихоти авторов ступицы шестерни привода распределительного вала прослушиваются в

- 1 Слово «викторина» происходит от латинского «виктор» — победитель. Назовите трех Викторов — трех чемпионов страны 1965 года по автоспорту: гонкам на льду, шоссейно-кольцевым автогонкам и мотокроссу.
- 2 Кого вы можете назвать из известных советских мотогонок, успешно выступавших перед войной в первенствах страны и на побитие рекордов?
- 3 Чему в настоящее время равны абсолютные мировые рекорды скорости на автомобиле и мотоцикле?
- 4 На чемпионате мира по мотоциклетным гонкам (класс 350 см³) основное соперничество идет между машинами «МВ-Агуста» (Италия), «Хонда» (Япония), «Ява» (ЧССР), «Восток» (СССР). Какая из этих марок на ваш взгляд станет победительницей в очередном чемпионате?
- 5 Самое крупное событие в мотоспорте — ежегодные шестидневные соревнования ФИМ. Семь раз главный приз олимпиады выигрывали мотоциклисты Чехословакии, но в последние два года он доставался спортсменам Германской Демократической Республики. Кто по вашему станет обладателем Всемирного трофея в этом году?
- 6 Арбеков, Драугс, Григорьев, Сухов, Дежинов, Яковлев. Эти имена шестерки сильнейших наших мастеров мотокросса хорошо известны любителям спорта. Попробуйте определить, кто из них войдет в первую тройку призеров первенства СССР 1966 года в классе 250 см³.
- 7 Что означает слово «ралли»? С какого года в СССР разыгрывается первенство по ралли, в каких международных ралли выступали советские автомобилисты?
- 8 Вспомните фамилии пяти известных мотогонок по имени Фарид, Эндель, Рута, Юрий, Виктор. Из начальных букв их фамилий получится название прославленной автомобильной марки.
- 9 Международный и всесоюзный рекорд на автомобиле класса 750 см³ принадлежит Эдуарду Лоренту и равняется 286,1 км/час. Какая мощность двигателя требуется для того, чтобы поднять потолок рекорда на этой машине до 300 км/час?
- 10 Когда и где была организована международная мотоциклетная федерация — ФИМ?

зоне толкателей, коренные подшипники — в зоне поршневой, втулки распределительного вала — в зоне коренных подшипников и т. д. Некоторые рисунки (5, 19, 21 и др.) приведены без всякого пояснения в тексте.

Ко всему прочему, книга небрежно отредактирована. Только этим можно объяснить появление таких технически неграмотных определений: «регулировка зазора... производится круглым щупом» (стр. 11); «нарушение регулировки системы холостого хода сопровождается неравномерным колебанием мотора (он «дрожит»), что ведет к перегреванию его» (стр. 18) и т. п.

Приходится с сожалением констатировать, что содержание книги никак не соответствует ее многообещающему названию.

О. ЛУШНИКОВ,
и. о. доцента кафедры техники и эксплуатации автомобильного транспорта Московского инженерно-экономического института

От редакции. Оценка, которую дал книге «За рулем автомобиля» О. Лушников, не является лишь его личным мнением. Редакция получила много писем с резкой и обоснованной критикой книги П. Радзиховского и Е. Павленко.

Например, Л. Булгаков (г. Болшево Московской области) приводит немало фактических ошибок, допущенных авторами. Ряд ошибок замечен А. Цветковым (Петродворец Ленинградской области) и другими читателями.

В связи с этим возникает вопрос: как могло случиться, что свет увидела книга с огромным числом грубых ошибок?

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ — ЧИТАТЕЛЯМ

Автомобилистам и мотоциклистам хорошо известна марка издательства ДОСААФ. Она стоит на обложках книг, брошюр по автомобильной и мотоциклетной технике, по ее эксплуатации, ежегодно выпускаемых в большом количестве.

Не нарушается эта традиция и в наступившем году. К печати готовится 10 книг и брошюр, в которых водители-профессионалы, как и автолюбители, найдут много интересного и полезного для себя.

Выйдет в свет «Учебное пособие автолюбителя» С. И. Бумштейна, А. И. Натарева и Н. Я. Левковского. Книга знакомит читателей с особенностями устройства и технического обслуживания автомобилей ГАЗ-21Р «Волга», «Москвич» моделей 403 и 408. Небезынтересны будут и некоторые сведения о грузовых автомобилях ГАЗ-53А.

В «Справочнике автолюбителя» (автор К. С. Шестопалов) читатели найдут сведения об устройстве и эксплуатации автомобилей «Запорожец» ЗАЗ-965, «Москвич-407 и 408», «Волга». Специальные главы посвящены правилам движения, управлению автомобилем, устранению неисправностей, ремонту, автотуризму и спорту, технике безопасности.

В конце года на прилавках книжных магазинов появится «Ежегодник автомобилиста». Это будет иллюстрированное издание с цветными вкладками. Авторы его — крупные специа-

листы по автомобильному делу, расскажут о последних достижениях автомобильной техники, о новых моделях и конструкциях. В «Ежегоднике» найдут полезные для себя материалы спортсмены, туристы. Книга рассчитана на автолюбителей с самыми широкими запросами.

Для водителей 3-го класса, изучающих грузовые машины, будет полезна книга Н. А. Куняева «Автомобили ГАЗ-53А и ГАЗ-66». В ней описывается общее устройство автомобилей, дается их краткая техническая характеристика, подробно излагаются устройство и принцип работы двигателей, электрооборудования, силовой передачи, ходовой части, механизмов управления.

Думается, что не только спортсменов-мотоциклистов и любителей мотоциклетного спорта заинтересует книга И. Г. Зотова и Б. И. Панферова «Справочник мотоциклиста-любителя». Пособие содержит сведения об устройстве, регулировке и ремонте наиболее важных узлов и агрегатов мотоцикла, технические характеристики дорожных и спортивных машин. Специальный раздел справочника расскажет о технике езды на мотоцикле в различных дорожных условиях. Полезны будут советы по подготовке мотоциклистов к соревнованиям, данные о выпущенных за последнее время отечественных и зарубежных гоночных машинах.

Изучающим правила улич-

ного движения адресовано пособие «Правила проезда перекрестков и площадей» (авторы А. И. Ахмедов и Ю. В. Глазков). В популярной форме, с помощью иллюстраций объясняется наиболее сложный раздел правил движения. Книга состоит из четырех глав: «Ручное регулирование», «Светофорное регулирование», «Нерегулируемый перекресток» и «Площади».

В хорошо иллюстрированной книге Р. Я. Гетманова и М. Г. Гольденберга «Безопасность движения автотранспорта» рассказывается об основах организации безопасного движения, о причинах транспортных происшествий, о технических неисправностях, угрожающих безопасности движения, сообщается о наиболее распространенных случаях аварий.

Кроме книг и брошюр, издательство ДОСААФ выпускает плакаты и альбомы.

Автошколы получают комплект многокрасочных плакатов «Автомобиль «Волга»» (авторы Н. А. Куняев, В. С. Соколов и Г. В. Эварт). А двухкрасочные «Инструктивные карты по разборочно-сборочным работам и техническому обслуживанию автомобилей», подготовленные В. Г. Чиняевым, окажут методическую помощь на практических занятиях при ознакомлении с грузовыми автомобилями ГАЗ-51А и ЗИЛ-164А.

К. МИХАЙЛОВ,
редактор издательства
ДОСААФ



Модели 1966 года

На крупнейших автомобильных выставках в Париже и Франкфурте, Лондоне и Турине на этот раз было особенно многолюдно. Их всегда устраивают в конце года, чтобы показать публике модели года наступающего. На этот раз новинок было больше обычного, что и вызвало такой приток посетителей.

ПАРИЖ, ФРАНКФУРТ, ЛОНДОН, ТУРИН

ПЕРЕДНИЕ ВЕДУЩИЕ. Когда шесть лет назад на рынке появилась массовая малолитражка «Остин-Мини», мало кто предполагал, что с нее начнется серьезное «наступление» автомобилей с передними ведущими колесами. И если в появлении новой модели «Ауди» завода «Ауто-Унион» (ФРГ), давнишнего приверженца переднего привода, нет ничего неожиданного, то полным сюрпризом оказался английский «Триумф-1300». У этой малолитражки крутящий момент двигателя передается на коробку передач через набор шестерен, «гитару». Стартер «переселили» в другое место, чтобы его зубчатый венец не мешал посадить мотор на коробку передач как можно ниже. На переднем конце коленчатого вала сидит шкив с зубчатым венцом стартера.

Американский концерн «Дженерал Моторс» тоже попал под гипноз переднего привода и выпустил на рынок модель «Олдсмобиль-Торонадо» с семилитровым 385-сильным мотором. Из года в год снижая высоту своих пяти-шестиместных машин, американские конструкторы поняли, что, например, снизить сиденья мешает туннель над карданным валом, и на новом «Олдсмобиле» этой трудности уже не возникло.

Вообще передний привод дает массу выгод. Например, удается сделать очень вместительную модификацию базовой модели с грузо-пассажирским кузовом — ниже пол. И это немедленно использовала фирма «Пежо», показав на Парижской выставке разновидность модели «204» с кузовом «универсал».

И наконец, в Англии небольшой завод «Дженсен», строящий мощные (330 л. с., 6270 см³) и легкие (1600 кг) машины, показал первый спортивный автомобиль с четырьмя ведущими колесами. Эта модель «ФФ» имеет самоблокирующийся межосевой дифференциал, распределяющий на переднюю ось 37 процентов момента двигателя и 63 процента на заднюю и позволяющий свести пробуксовку колес к минимуму.

ОСОБЕННОСТИ ДВИГАТЕЛЕЙ. Многие из экспонировавшихся моделей 1966 года имели двигатели с верхним кулачковым валом: БМВ-2000С, «Глас-V8», НСУ-110, «Опель-Рекорд» и «Опель-Капитан» (все четыре — ФРГ) и даже «Понтиак». Эти двигатели благодаря меньшей инерции клапанного механизма более быстроходны, отличаются лучшим наполнением цилиндров смесью и, в конечном итоге, более высокой мощностью. Американские заводы всегда отличались некоторым консерватизмом, и потому большинство технических новинок зарождалось в Старом Свете. Но теперь даже за океаном оценили достоинства схемы с верхним кулачковым валом, впервые примененной в Европе еще в 1903 году. Интересно, что кулачковый вал моторов «Глас-V8» и «Понтиак» приводится во вращение зубчатым ремнем, армированным стальной проволокой.

Английский филиал «Форда» на свои модели «Корсар» и «Корсар ГТ» 1966 года начинает ставить V-образные четырехцилиндровые двигатели рабочим объемом 1,66 и 2,0 литра и мощностью 76 и 88 л. с. с уравнивающим механизмом, подобным примененному на нашем «Запорожце». Вообще V-образные «шестерки» и «четверки» («Лянча», «Бюик», «Форд-Кельн», «Запорожец») благодаря своей компактности начали теперь больше интересовать конструкторов. А вот неэкономичные и недолговечные двухтактные моторы отмирают. «Ауто-Унион» сохранил лишь одну модель ДКВ с таким двигателем, а новая «Ауди» имеет уже четырехтактный двигатель. Намерен в будущем протестировать с двухтактным двигателем и шведский завод СААБ.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ. Новые модели отличаются синхронизаторами на всех передачах («Триумф-1300», «Глас-V8», «Ауди»). Рычаг переключения опять размещают в полу: это позволяет сделать более короткими и жесткими тяги привода и, следовательно, облегчает «нахождение» передачи.

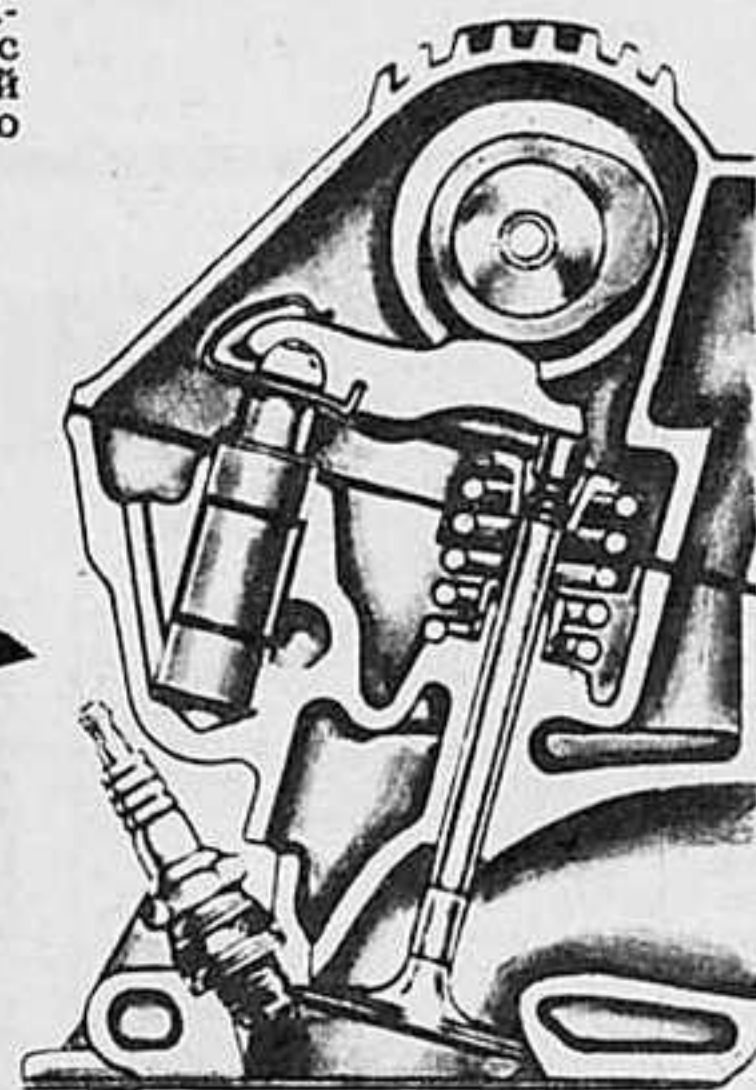
Все более широкое распространение получают на дешевых, малолитражных машинах автоматические трансмиссии. Этот агрегат ставится по заказу не только на 1,5-литровую «Симка», но и на «Остин-Мини» (850 см³) и «Остин-1100».

ПОДВЕСКА, ШИНЫ, ТОРМОЗА. Заметно возросло число автомобилей с независимой задней подвеской — от «Триумфа-1300» до «Роллс-Ройса».

Интересную новинку на Парижской выставке преподнес совместно с шинной фирмой «Мишлен» завод «Ситроен». Это

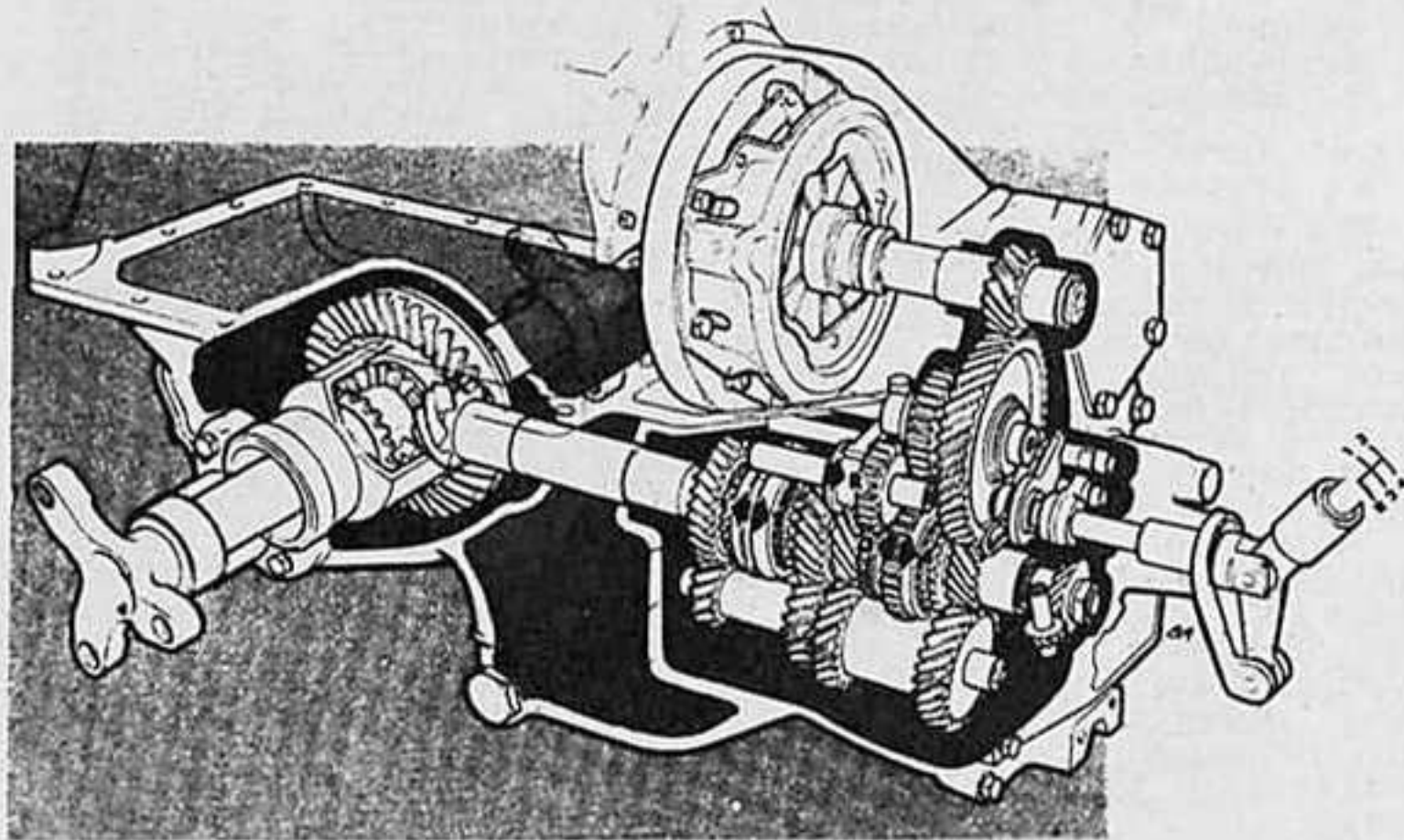
Двигатель автомобиля
«Понтиак» (6 цилиндров,
3,8 л, 165 л. с. при
4700 об/мин.)

Внизу: схема трансмиссии
автомобиля «Триумф-1300».



шины с несимметричным рисунком протектора, улучшающие управляемость на поворотах.

Всеобщее признание получили теперь дисковые тормоза передних колес («Триумф-1300», «Роллс-Ройс», «Мерседес



Бенц-250», «Ауди», «Глас-V8»), а в 1966 году сдается даже «Фольксваген», который долго избегал этого новшества. Для повышения безопасности некоторые заводы начали ставить два главных тормозных цилиндра: один связанный с передними колесами, другой — с задними. Так сделано на новой модели «Мерседес-Бенц-250», показанной во Франкфурте. Кстати, на



«Роллс-Ройс»
«Серебряная тень».

этой модели применено еще одно интересное новшество — гидравлический регулятор высоты. При перегрузке багажника, во время резких торможений, срабатывает механизм, управляющий подачей масла в гидравлический цилиндр, вмонтированный в подвеску. Его поршень, перемещая верхнюю опору пружины подвески, выравнивает продольный наклон автомобиля. Такой регулятор высоты не только улучшает зрительное восприятие автомобиля. Ночью у машины с перегруженным багажником фары «смотрят» вверх, что может стать причиной аварии. Регулятор позволяет устранить эту опасность. Такая система в несколько иной форме появилась на «Ситроене-ДС-21» и новом «Роллс-Ройсе» — «Серебряной тени», впервые показанных в Париже.

КУЗОВА. В новой модели «Роллс-Ройс» отказался от архаичной рамной конструкции в пользу несущего кузова, появилась независимая подвеска задних колес. Но такая комбинация привела к недопустимо высокой шумности внутри кузова. А ведь завод гордится тем, что на скорости 100 км/час в машине слышно тиканье часов! За восемь лет доводки была разработана хитроумная конструкция задней подвески, подрамников с виброизоляционными подушками. Кузов переконструирован так, что его жесткость на кручение в три раза превысила показатели кузовов больших американских машин. В итоге получилась весьма комфортабельная машина, довольно легкая (2000 кг при базе 3036 мм) с мощным мотором в 6230 см³ (лошадиные силы завод, как всегда, не разглашает).

Угловатые формы кузовов с резкими гранями начинают отмирать. Аэродинамические формы («Ауди», «Матра-Боннэ», БМВ-2000С) снова получают должную оценку. Поэтому приобретает растущую популярность задняя часть кузова типа «Фастбэк» (как у «Победы»). Так выполнены кузова «Фольксваген-1600ТЛ», «М. Г. — БГТ», «Олдсмобиль-Торонадо», «Додж-Чарджер».

Ниже стали располагать поясную линию кузова («Мерседес-Бенц-250»), исчезли лишние хромированные украшения («Олдсмобиль-Торонадо»), получили распространение гнутые боковые стекла («Воксхолл-Креста», «Мерседес-Бенц-250», «Глас-V8»).

ФАРЫ. В 1966 году завод «Ситроен» будет пионером серийного применения фар с йодистым наполнителем. Американцы на «Олдсмобиле-Торонадо» и «Додж-Чарджер» применили убирающиеся фары. Нашли признание «прямоугольные» фары (НСУ-110, «Ауди», «Глас-V8»). На большей части автомобилей задние фонари располагаются горизонтально.

ОБСЛУЖИВАНИЕ. Заметно стремление заводов упростить обслуживание автомобиля. У многих моделей 1966 года не надо смазывать узлы шасси чаще чем через 50 тысяч километров, в течение всего срока можно эксплуатировать автомобиль без дополнительной заправки герметизированной системы охлаждения и слива масла из коробки передач и заднего моста (надо только доливать его).

Интересно, что на автомобиле «Триумф-1300» регулируется (по длине, высоте и наклону спинки) не только сиденье водителя, но также длина и наклон рулевой колонки. Все вместе дает 81 комбинацию положений.

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ. Как всегда, на выставках было показано много спортивных автомобилей («Альфа-Ромео-Кангуро», «М. Г. — БГТ», «Порше-912»), но наиболее популярны все же дешевые малолитражные варианты.



Автомобиль «Триумф-1300» (4 цилиндра, 1,3 л, 61 л. с.,
914 кг, 135 км/час).

Л
И
Н
И
Я
О
Т
Р
Е
З
А

Дорогой товарищ!

Коллектив нашей редакции стремится постоянно следовать доброй традиции советской журналистики — советоваться со своими читателями. Мы проводим читательские конференции; открывая год — знакомим их с редакционными планами. На этот раз редакция предлагает Вам анкету. С ее помощью мы рассчитываем лучше узнать интересы тех, для кого делаем журнал. Поэтому убедительно просим принять участие в заочной конференции.

Отвечая на первые пять вопросов, Вам надо лишь подчеркнуть нужную строку. При ответе на второй и пятый вопросы можете отметить подчеркиванием несколько строк, как это потребуется по существу.

1. Сколько лет Вы читаете наш журнал?

меньше одного года
от одного года до трех лет
от трех до десяти лет
свыше десяти лет

2. К какой категории читателей Вы можете отнести себя?

автомобилитель
мотолюбитель
шофер-профессионал
военный водитель
спортсмен и любитель спорта
автомоделист
преподаватель авто (мото) дела
специалист по безопасности движения
изучающий авто(мото)дело

3. Ваш водительский стаж (если Вы имеете права водителя автомобиля или мотоцикла):

до одного года
от одного года до трех лет
от трех до десяти лет
свыше десяти лет

4. Ваш возраст:

до двадцати лет
от двадцати до двадцати пяти лет
от двадцати пяти до сорока лет
старше сорока лет

5. Какие разделы журнала интересуют Вас и помогают Вам практически:

автомобильная техника
мотоциклетная техника
научно-популярные статьи
безопасность движения
спорт
опыт обучения водителей
материалы для молодых шоферов
материалы для молодых мотоциклистов
«Клуб «Автомобилитель»
«Советы бывалых»
«Справочная служба «За рулем»
материалы по туризму
раздел «Как Вас обслуживают?»

6. Ваши пожелания по содержанию и оформлению журнала.

7. Ваш адрес.

Редакция журнала «За рулем»

**Международные
автомобильные**
**Кубок
социалистических
стран**

В Братиславе разыграно первенство Чехословакии по автомобильному спорту, в котором приняли участие спортсмены СССР, Венгрии и Польши — всего около ста человек. Состав участников был разнообразен и по возрасту и по спортивному стажу. Вместе с чемпионами и рекордсменами Европы и мира первенство оспаривали и начинающие спортсмены — члены областных команд ЧССР.

Нашим автомоделистам пришлось выступать в непривычных условиях. Погода в районе корда была изменчива — то жаркая и сухая, то влажная, — и надо было часто менять топливные смеси. Необычным был и кордодром — с уклоном наружу, а наши модели рассчитаны на корд с уклоном внутрь. Тем не менее советские спортсмены заняли несколько призовых мест.

В классе 1,5 см³ победил венгерский моделист Я. Гаднаки; О. Маслов был третьим. По классу 2,5 см³ на первое место вышел Ю. Кинцл (ЧССР); представитель советской команды Г. Дзенытыс занял четвертое место. В классе 5,0 см³ победил И. Пето (ВНР); В. Якубович (СССР) довольствовался пятым местом. В классе 10,0 см³ также первенствовал венгр, К. Магистран, а наш В. Соловьев занял второе место.

В командном зачете победили венгры — 1500 баллов; второе место заняли советские спортсмены (1050), третье — чехословацкие (1038). На четвертом месте оказались автомоделисты Польши (788).

К. ТУРБАБО,
руководитель
спортивной делегации

В минувшем году Кубок социалистических стран по автогонкам на машинах формулы III вновь разыгрывался в четыре этапа (Варшава, Заксенринг, Брно и Будапешт). В личном зачете по сумме этапов победу одержал Г. Мелькус (ГДР). Он выступал на машине «Мелькус-Вартбург». Поляк Л. Беляк на «РАК-Вартбург» вышел на второе место, а гонщик З. Зайферт (ГДР) на «СЕГ-Вартбург» — на третье.

В командном зачете Кубок снова выиграла команда ГДР (54 очка), далее идут команды Польши (43 очка), ЧССР (34 очка) и Венгрии (6 очков).

**П. Фридрихс —
вице-чемпион**

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 500 см³ закончился отменой последнего, четырнадцатого этапа в Испании. Таким образом, места определились по семи лучшим результатам из тринадцати.

Как мы уже сообщали, чемпионом мира стал англичанин Д. Смит, выступавший на БСА (54 очка). Вторым призером впервые стал спортсмен Германской Демократической Республики Пауль Фридрихс, который блестяще провел заключительную стадию чемпионата. Он выступал на «Чезете» и набрал 36 очков. Последующие места заняли швед Р. Тибблин («Чезет», 32 очка), англичанин В. Иствуд (БСА, 32) и швед С. Лундин («Лито», 27 очков).

Наши спортсмены выступали лишь в отдельных этапах. И. Григорьев («Чезет») и А. Клявиньш (ЭСО) набрали по 8 очков.

Линия сгиба

Место
для
марки

**Москва, К-12,
ул. Разина, 9, редакция
журнала «За рулем»**

**ПОДПИСАЛИСЬ ЛИ ВЫ НА ЖУРНАЛ
«ЗА РУЛЕМ»!**

Тот, кто не успел подписаться на наш журнал с начала года, может оформить подписку с любого очередного месяца. Органы Союзпечати и отделения связи принимают ее без ограничения.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ [главный редактор], А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, В. И. КОВАЛЬ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Художественный редактор И. Г. Имшенник.
Корректор И. П. Замский.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: общий К 5-52-24; секретариат К 5-00-67; отдел обучения и воспитания Б 8-77-63; отделы техники и спорта Б 3-23-23; отделы писем и оформления К 4-16-60.

Сдано в набор 11.11.65 г. Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л.—4 печ. л.
Тираж 1 160 000 Подп. к печ. 3.12.65 г. Г-22497.
Цена 30 коп. Зак. 2243.

3-я типография Воениздата Министерства обороны Союза ССР.



Зимний слалом
И. Бахтин (Москва)
Третья премия

**С Н И М К И,
О Т М Е Ч Е Н Н Ы Е
П Р Е М И Я М И
Н А Ф О Т О К О Н К У Р С Е
«З А Р У Л Е М»**

«Сам не знаю, как нарушил...»
А. Ганюшин (Москва)
Поощрительная премия



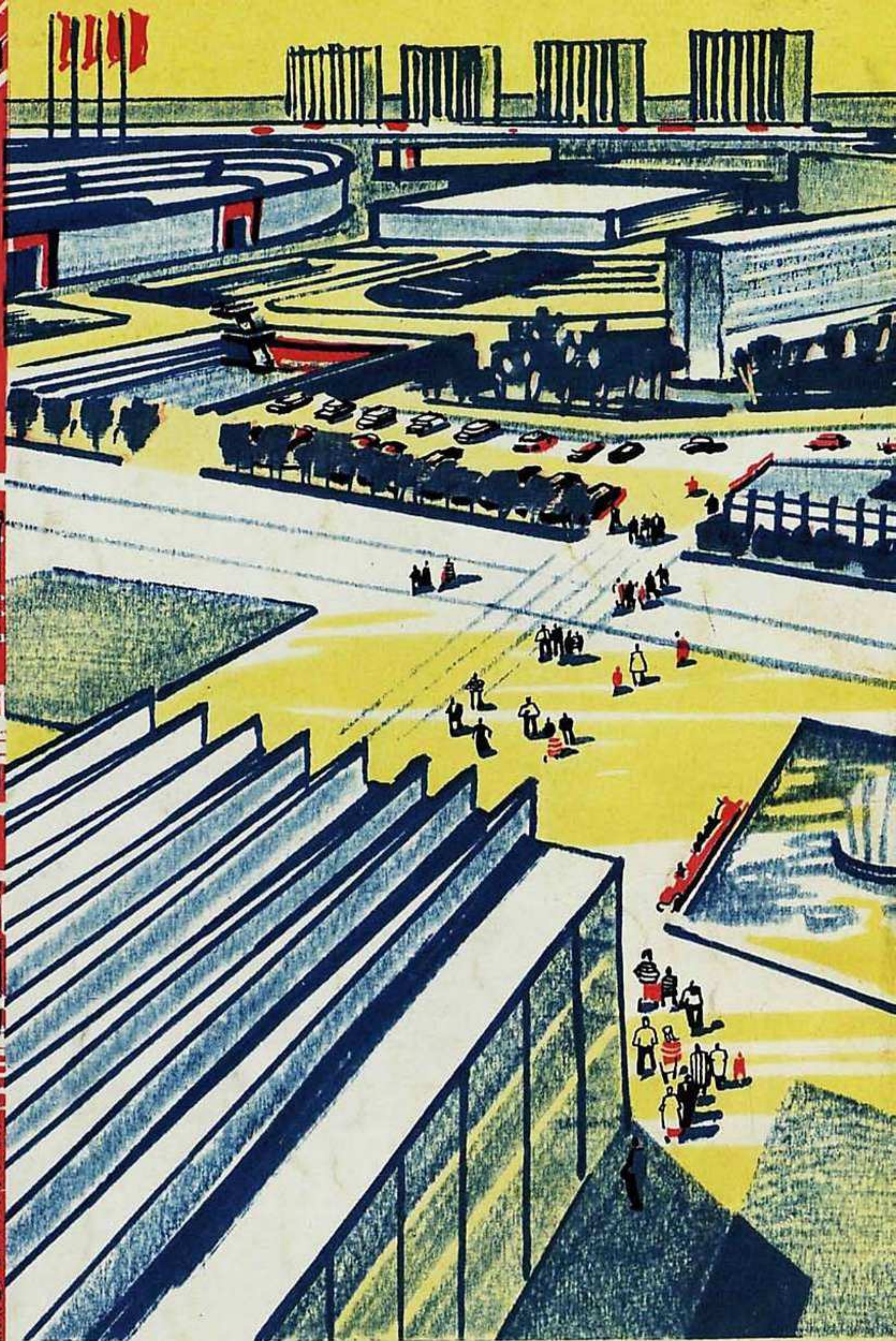


Рисунок В. Брюна

Индекс
70 321

Цена
30 коп.