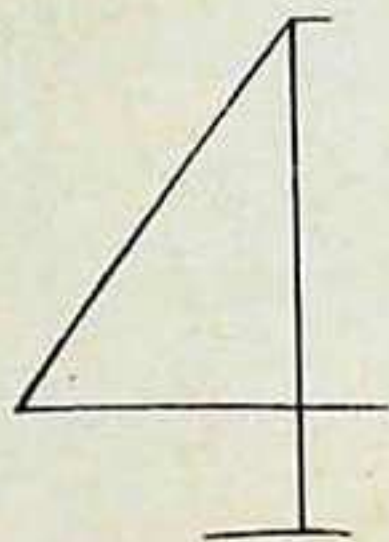




**ЗА
РУЛЕМ**

АПРЕЛЬ 1966



**В НОВОЙ ПЯТИЛЕТКЕ:
Увеличить
автомобильный парк
для обслуживания
населения**





№ 4-Апрель-1966

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

ПРОГРАММА

ВЕЛИКИХ РАБОТ

ХХІІІ съезд КПСС — величайшее событие в жизни нашей партии и народа, историческая веха на пути к коммунизму.

Весь смысл деятельности Коммунистической партии — в беззаветном служении интересам трудящихся, в том, чтобы наша страна была могучей и обильной, чтобы советские люди жили как можно лучше. Наш народ хорошо понимает это. Вот почему он тысячами кровных уз неразрывно связан с партией, вот почему планы и решения партии он воспринимает как свои собственные, горячо одобряет их, все свое творческое вдохновение отдает для претворения этих планов и решений в жизнь.

Именно так — с чувством огромного энтузиазма — восприняты у нас Директивы ХХІІІ съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы. Всесторонне обсужденные на широчайшем всенародном форуме, утвержденные партийным съездом, эти Директивы стали программой великого коммунистического созидания. Ей отныне безраздельно отданы думы и дела миллионов.

Какие величественные перспективы раскрывает перед всем нашим народом и перед каждым советским человеком новый пятилетний план! Он призван обеспечить значительное продвижение нашего общества (по пути к коммунизму, дальнейшее развитие материально-технической базы, укрепление экономической и оборонной мощи страны. Главную экономическую задачу пятилетки партия видит в том, чтобы на основе всемерного использования достижений науки и техники, индустриального развития всего общественного производства, повышения его эффективности и производительности труда обеспечить дальнейший значительный рост промышленности, высокие устойчивые темпы развития сельского хозяйства и благодаря этому добиться существенного подъема уровня жизни народа, более полного удовлетворения материальных и культурных потребностей всех советских людей.

Каждая цифра пятилетнего плана звучит как поэма, раскрывает прекрасную картину нашего недалекого будущего, дает пищу для раздумий и сопоставлений, усиливает чувство гордости за советскую Отчизну, за ее великие свершения.

Разработанная сентябрьским Пленумом ЦК КПСС новая организационная структура управления промышленностью, совершенствование планирования и материального стимулирования создают возможности для еще более успешного развития нашей индустрии. Воображение поражают колоссальные цифры увеличения выработки электроэнергии, производства нефти, угля, стали, минеральных удобрений, пластических масс и синтетических смол, химических волокон.

Есть чему порадоваться автомобилистам и мотоциклистам. Если в 1965 году в стране было произведено 616 400 автомобилей, то в последнем году пятилетки с конвейеров автомобильных заводов сойдут от 1 миллиона 360 тысяч до 1 миллиона 510 тысяч машин. Особенно разителен рост легкового автомобильного парка. С 201 200 машин в прошлом году производство легковых автомобилей вырастет до 700—800 тысяч в 1970 году, то есть почти в четыре раза! В полтора-два раза увеличится за пятилетие выпуск автомобильных и мотоциклетных покрышек, в полтора раза — мотоциклов, мотороллеров и мопедов, высокооктановые автомобильные бензины составят 55—60 процентов общего объема производства бензинов.

В 1970 году намечено дать народному хозяйству 600—650 тысяч грузовых автомобилей. При этом будет увеличен выпуск автомобилей повышенной проходимости, автобусов большой вместимости, автопоездов, состоящих из бортовых автомобилей с прицепами и седельных тягачей с полуприцепами, а также специализированных автомобилей для перевозки товаров народного потребления. Запланировано освоение производства автомобилей грузоподъемностью 65 тонн и выше.

Известно, какой острой является в настоящее время проблема запасных частей к автомобилям и мотоциклам. Директивы по пятилетнему плану предусматривают полное удовлетворение (потребностей населения и предприятий бытового обслуживания в запасных частях и деталях к автомобилям и мотоциклам. Многочисленная и все растущая армия автолюбителей и мотоциклистов воспринимает эту наметку пятилетнего плана с чувством особого удовлетворения.

Для того, чтобы наше сельское хозяйство смогло выполнить поставленные перед ним грандиозные задачи, Директивы по пятилетнему плану намечают увеличить государственные капитальные вложения в него примерно в два раза, укрепить материально-техническую базу колхозов и совхозов, повысить материальную заинтересованность в эффективном развитии общественного производства.

Наряду с другими видами техники сельскому хозяйству будет поставлено в 1966—1970 годах 1 миллион 110 тысяч грузовых автомобилей, 275 тысяч автомобильных прицепов. В сельское хозяйство будут направляться наиболее экономичные автомобили повышенной грузоподъемности и проходимости, самосвалы, специальные автомобили для перевозки сельскохозяйственных грузов, автокраны и другие погрузочно-разгрузочные средства.

Еще более широкое развитие получит в пятилетке автомобильный транспорт общего пользования. Его грузооборот возрастет примерно в 1,7 раза. Будет повышен удельный вес автомобильных поездов и самосвалов большой грузоподъемности, увеличен автомобильный парк для обслуживания населения.

Автобусные перевозки населения возрастут в 1,9 раза. Парк автобусов будет пополнен современными машинами. Расширится строительство гаражей и станций обслуживания общего пользования. Будет продолжаться строительство и реконструкция автомобильных дорог, особенно в сельской местности. За пятилетие намечается построить автомобильные дороги с твердым покрытием протяженностью около 63 тысяч километров.

Значительно увеличится продажа населению легковых автомобилей, мопедов и мотовелосипедов.

Боевым девизом новой пятилетки является высокое качество выпускаемой продукции. Ускорение технического прогресса, умелое использование достижений научно-технической революции, внедрение их в производство дают возможность при решении многих народнохозяйственных проблем не только выигрывать время, но и выполнить стоящие перед нами задачи с наибольшим эффектом.

Выполнение нового пятилетнего плана потребует от всех коллективов и каждого советского человека повышения ответственности за порученное дело, укрепления дисциплины и организованности, развития самостоятельности и творческой инициативы. Успех пятилетки зависит от каждого из нас, от нашего труда, от наших усилий, от того, насколько глубоко мы проникнемся величием начертанной съездом программы.

Карьер одного из новых рудников комбината «Сихали». Идет большая руда.

Фото Ю. Муравина (ТАСС)

50 ГЕРОИЧЕСКИХ ЛЕТ

Приближается знаменательное событие в истории нашей Родины и всего человечества — 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции.

Октябрьская социалистическая революция вошла в сознание народов планеты как революция великого созидания. Советский народ под руководством Коммунистической партии за невиданно короткий срок превратил отсталую Россию в могущественную индустриальную державу. Наши успехи в области хозяйственного и культурного строительства, в развитии науки и техники потрясают мир. Создание мощных электростанций и покорение пустынь, возведение гигантов химии и запуск космических кораблей — все это «шаги саженей» по пути к коммунизму. Мягкая посадка «Луны-9» на лунную поверхность, а также доставка вымпела с гербом СССР на Венеру наглядно показали, что наша страна уверенно идет во главе мирового прогресса.

Мы по праву гордимся также нашей автомобильной промышленностью и автомобильным транспортом. Нет такой отрасли народного хозяйства, такого уголка в нашей необъятной стране, где бы не трудились советские автомобили.

За годы Советской власти построены гиганты автомобилестроения — Московский и Горьковский заводы, заводы в Минске, Ульяновске, Львове, Кутаиси, Миассе, Кременчуге, Запорожье и других городах. Вместе со всем советским народом, вдохновленные решениями XXIII съезда Коммунистической партии Советского Союза, наши автомобилестроители с огромным энтузиазмом приступили к выполнению нового пятилетнего плана.

В ознаменование 50-летия Октября редакция журнала «За рулем» открывает рубрику «50 героических лет». В этом разделе будут печататься воспоминания, очерки, корреспонденции, репортажи, фотодокументы. Мы приглашаем выступить на страницах журнала и тех, кто сражался за Советскую власть в годы гражданской и Великой Отечественной войн, кто строил первые советские автозаводы, и тех, кто сейчас вдохновенно трудится над претворением в жизнь великих предназначений новой пятилетки.

Мы уверены, что рассказы и воспоминания героев созидательного и ратного труда — эти немеркнущие страницы героической летописи нашего народа — будут с интересом встречены нашими читателями и прежде всего молодежью.

Свои победы в коммунистическом строительстве мы всегда связываем с именем великого Ленина — организатора Коммунистической партии, основателя первого в мире социалистического государства. В этом номере журнала публикуются воспоминания двух ветеранов Октябрьской революции, двух автомобилистов, которым посчастливилось в канун Октября встретиться с гениальным вождем революции.



Памятник Владимиру Ильичу Ленину у Финляндского вокзала в Ленинграде.

К

онец марта 1917 года. Время сложное. У власти Временное правительство. Буржуазные, черносотенные газеты, пугая обывателя, изо дня в день кричат о нависающей «опасности»: в Россию возвращается Ленин.

И чего только о нем не пишут! Будто бы Ленин прислан кайзером Вильгельмом «развалить революцию». Среди солдат и рабочих я слышу совсем другие разговоры:

— Ленин — вождь большевиков, а они за простой народ — за рабочих и крестьян, против власти капитала.

И мне, сыну кузнеца, фронтовому солдату, такие разговоры и настроения по душе. После ранения, госпиталя я, как шофер по специальности (редкой в то время), получил назначение в автомобильно-броневой дивизион в Петрограде. С товарищами из дивизиона бывал во дворце Кшесинской, где помещались ЦК и Петроградский комитет РСДРП(б), слушал выступления большевиков. Имя Ленин влекло к себе. Но могли я подумать тогда, что приезд вождя партии, историческая встреча его на Финляндском вокзале коснутся непосредственно меня. Вот как это случилось.

И. ЛЕЩЕНКОВ,
персональный
пенсионер

ПРИЕЗД ИЛЬИЧА

Я был старшим мастером по ремонту броневиков. Отвечал за обкатку и ходовые испытания английских броневых автомобилей «Остин». Машина считалась грозной по тем временам: имела две вращающиеся пулеметные башни. В течение марта мы отремонтировали и испытали несколько броневиков.

Наступил апрель. Первого числа весь день просидел за рулем: на пустынном отрезке щебенчатого шоссе, за городом, вместе с ремонтной бригадой Николая Володина мы испытывали очередной броневик. Только вернулись к себе в мастерские — ко мне подошел вожак большевиков дивизиона Георгий Елин. Бравый унтер-офицер, мужчина крупный, с черными усами, всегда энергичный, веселый, он сказал, что имеет задание от Петроградского комитета РСДРП: подготовить автомобили для встречи Ленина.

— Тебя как старшего мастера прошу: доложи начальству, что у машины кое-какие дефекты. Их-де надо устранить, а для этого нужна пробная поездка. Но учти, дело серьезное: за вывод боевой машины могут и под военно-полевой суд. Не боишься?

— Страху не испытываю, Егор. И всей душой я с большевиками. Только одна загвоздка: следующим дежурит сменный мастер Огоньян, за рулем имеет право быть только он.

Но это лишь обрадовало Елина.

— Мирон Огоньян — председатель нашего солдатского комитета. Он входит в кружок большевиков. Подкатим на боевой машине. Владимир Ильич увидит, что бронечастей его приезде рады.

3 апреля Елин взволнованно сообщил: — Подвойский передал — пришла телеграмма! Товарищ Ленин приедет сегодня вечером!

Под видом испытаний получаю разрешение на выезд у начальника мастерских. Опробовали мотор.

На улицах горят фонари. То и дело обгоняем колонны рабочих. Они идут с красными знаменами, с музыкой, песнями. Вся привокзальная площадь заполняется народом до отказа. За колоннами рабочих располагаются стройные шеренги прибывших войсковых частей.

Наш броневик первым останавливается у главного подъезда. Вслед за нами

прибывает второй броневик. Выходим из машины. Радостный, взволнованный Елин пожимает нам руки, говорит, обводя взглядом площадь:

— Смотрите, какая силища!

Тысячи глаз смотрят на площадку перед высокой дверью, из которой должен появиться Ленин. А его все нет. Говорят, поезд запаздывает. Вдруг крики:

— Пассажирский из Финляндии прибыл!

Разносится громогласное «Ура!». Вспыхивает прожектор.

Вижу, как сияет Георгий Елин, как нетерпелив Николай Володин. Вдруг дверь открылась. Впереди показался небольшого роста крепкий, собранный человек. Он в темном демисезонном пальто с бархатным воротником.

Снова гремит:

— Ур-рр-а!

— Да здравствует вождь революции! Ильич тоже взволнован. На мгновение он замедляет шаг. Потом лицо его озаряет улыбка. Он что-то говорит, но не слышно из-за криков «ура». И тут откуда-то с конца площади, из задних колонн раздаются:

— Выше! Товарища Ленина выше!

Несколько рабочих подхватили Владимира Ильича на руки и поставили на нашу машину.

Увидев Ленина на броневике, площадь снова отозвалась восторженным гулом.

Ильич говорил о том, что рабочий класс России не может остановиться на полпути, что февральская революция не разрешила коренных задач, стоящих перед российским пролетариатом. Каждое

слово Ленина западало в душу. Мы слышали то, о чем так много думали.

Когда Ильич произнес зажигающее «Да здравствует социалистическая революция!», площадь ответила громовым раскатом одобрения. Рабочий класс Питера понимал: с приездом Ленина начнется штурм Временного правительства, подготовка к революции социалистической.

Перед нами выросла фигура Елина. Он сказал, что Владимир Ильич поедет во дворец Кшесинской — штаб большевиков — и что повезем его мы. За рулем будет Мирон Огоньян.

Когда броневик плавно подался вперед, рабочие, матросы, солдаты расступились, освобождая дорогу: Потом широкой — от края до края улицы — рекой потекли вплотную за ним со знаменами, оркестрами, песнями, приветствуя Владимира Ильича.

Мы вернулись к себе около трех часов утра. И когда, поставив «Остин» на место, вошли в помещение команды, ребята наши, шоферы, механики, слесари, вскочили с нар, кинулись с распросами:

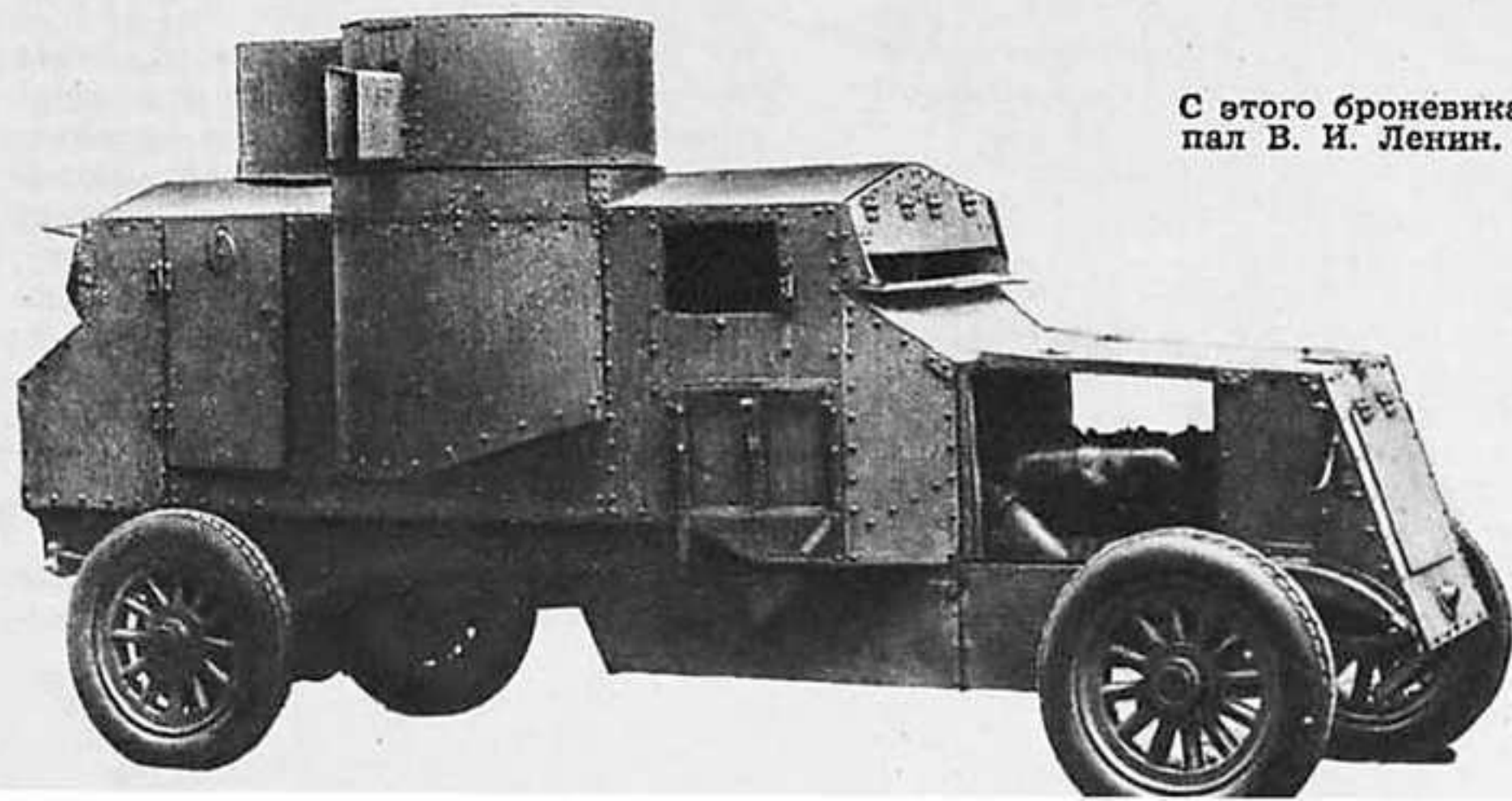
— Какой он? Что сказал товарищ Ленин? Как будет дальше?

Мирон Огоньян ответил:

— По виду, понимаешь, простой человек! А Временному правительству теперь будет не просто! Товарищ Ленин его прикрутит!

— Видно, приехал наш человек, — проговорил уверенно Володин. — Этот подумает о мужике...

Я понял: с капиталистами придется еще повозиться. Но раз Ленин приехал — старому теперь не бывать.



С этого броневика выступал В. И. Ленин.



СОЛДАТ РЕВОЛЮЦИИ

Апрельский номер нашего журнала был уже готов к печати. Казалось, к воспоминаниям И. М. Лещенкова добавить нечего. Ведь считалось: водителя броневика, на котором ехал Владимир Ильич, давно нет в живых. 1942-м годом обрывались все сведения о Мироне Огоньяне. Больного, его эвакуировали из осажденного города Ленина по льду Ладожского озера... Дальше след председателя солдатского комитета автомашинных бронедивизиона, участника штурма Зимнего и первых боев за Советскую власть — пропал. И вдруг газета «Правда» сообщила: Мирон Сергеевич Огоньян найден! Живет в далеком казахском селе Сары-Агач. Солдат революции, по скромности своей, никому и не говорил, что это он вел броневик, с которого выступал Ильич...

Немедленно в Казахстан вылетел наш корреспондент. Так короткий рассказ о встрече с ветераном революции успел попасть на страницы этого номера журнала, которые мы посвящаем 96-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина и 50-летию Советской власти.



М. С. ОГОНЬЯН.

Верхний снимок сделан в апреле 1917 года,

нижний — в феврале 1966 года.

...Мужественное лицо и добрая улыбка. Крупная голова в чистом серебре седины. Да, действительно, в годы гражданской войны он был одним из комиссаров «Центроброни» — главного управления броневых сил молодой Красной Армии. С переходом страны на мирные рельсы демобилизовался. Почти сорок лет учил будущих шоферов и автомехаников. В основном в школах и автоклубах Осоавиахима, ДОСАРМ, ДОСААФ. Сейчас пенсионер. Вот в общем и вся жизнь... Сколько подготовил людей к вождению и обслуживанию машин? Что-то около десяти тысяч...

Да, пошел восьмой десяток. Но когда Мирон Сергеевич вспоминает ту давнюю апрельскую ночь — молодым горячим блеском вспыхивают глаза. Глаза, видевшие совсем близко вдохновенное лицо Ленина в первый час его долгожданного возвращения в Россию.

Сердечность звучит в голосе старого водителя, когда он начинает рассказ о Владимире Ильиче:

— Слово свет струился от этого человека. Свет правды и силы. Ленин обладал каким-то особым обаянием. Только он показался на площади Финляндского вокзала и еще не начал говорить, а многие тысячи людей, впервые его увидя, уже потянулись к нему...

Площадь в нетерпении бурлила. В лучах прожекторов двигались головы, бле-

стели штыки, колыхались красные знамена. Звучала в разных местах медь оркестров — «Варшавянка», «Марсельеза», «Смело, товарищи, в ногу». Мирон, волнуясь, вышел из броневика покурить. Стоял у мотора. Глядел на вокзальную дверь. Она была рядом — метрах в пяти-шести. И вдруг створки ее отворились. Первым сделал несколько шагов вперед — в растегнутом нараспашку пальто, правая рука в кармане — Ленин. За ним шли Подвойский, Крупская, еще несколько товарищей, и среди них хорошо знакомый Мирону депутат Петроградского Совета солдат инженерного полка Андрей Петровский. Наверное, к двери Ильич шагнул быстро. Когда она раскрылась — Ленин продолжал идти вперед, как бы по инерции. И вдруг замер удивленно: не ждал такого. Тысячи устремленных к нему глаз, свет прожектора, громовое «ура»...

Десятки рабочих, солдатских, матросских рук миглом подняли Владимира Ильича и поставили на броневик. Мирон слышал огненные слова. Ленин звал к новой, социалистической революции.

Раздался гул оваций. Тысячеголосое «ура», рукоплескания.

— Мирон! — позвал Георгий Елин.

Огоньян вытянулся рядом с машиной. Тут же Ион Лещенков, отвечавший за подготовку броневика и вывод его на «испытания», пулеметчик Евсеев. А Георгий, сияющий и в то же время настороженный, сказал:

— Едем во дворец Кшесинской. Ведишь ты, Мирон. Понял? Держи скорость пешехода: народ пойдет с нами. С тобой сядет Владимир Ильич...

И глубоко-глубоко глянув в глаза Огоньяна, Елин крепко сжал его руку.

Мирон сел за руль. К дверце броневика с Елиным, в окружении солдат, матросов и товарищей в гражданской одежде подошел Ленин. В пальто нараспашку, еще разгоряченный выступлением, сказал Мирону энергично:

— Здравствуйте, товарищ!

Владимир Ильич сел на командирское место, рядом с Мироном.

— Ну-с, поехали? — весело спросил он, обращаясь к Огоньяну и Елину.

Мотор ровно работал. Мирон включил фары. Их яркий свет выхватил множест-

во людей. Взявшись за руки, они раступались в стороны, образуя живой коридор. Огоньян медленно тронул машину вперед. Лобовой щиток был открыт полностью. И Ленин, опираясь левой рукой на приборную доску, глядел в широкий проем, радушно кивая людям. А солдаты, рабочие, матросы, красногвардейцы приветственно махали Ильичу, кричали дружеские слова.

— Владимир Ильич! Видите, как вас любит народ... — не выдержав чувства, переполнявшего его, выпалил Мирон.

Ленин быстро повернулся к нему, ответил:

— Дело вовсе не во мне! — И добавил радостно: — А в том, что народ обрел свободу!

Так они медленно двигались, словно плыли, в живом людском коридоре. Справа, вплотную к машине, шел Подвойский. Слева — Елин. Сзади Лещенков и еще двое солдат из команды броневика. Огоньян, крепко обхватив руками руль, напряженно всматривался в каждый метр пути. Еще бы: партия большевиков ему, Мирону, доверила везти вожда пролетариата.

Приветствуя Ленина, люди не обращали внимания на колеса броневика, иногда смыкали проход. Тогда Мирон оттягивал стальную щеколду дверки, и Владимир Ильич вставал на подножку, говорил несколько зажигающих слов.

Ближе к концу пути Ленин снова обратился к Огоньяну:

— Товарищ, давно ли вы служите?

Мирон ответил, что в армии с начала войны, ранен на фронте. Сейчас занят ремонтом машин в автобронедивизионе.

— Член нашей партии?

— Нет.

И тогда Ленин сказал:

— Надо вступать в партию. Только организованная масса может добиться победы. Только сплотившись вместе, мы сможем отстоять свободу!

Впереди показался дворец Кшесинской — боевой штаб партии большевиков. В здании ЦК ярко светились все окна.

Май КОТЛЯРСКИЙ,
спец. корр. «За рулем»

Пос. Сары-Агач
Казахской ССР

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТ РАСШИРЯЕТСЯ

Газета «Советская Литва» сообщает о распространении экономического эксперимента на пять предприятий Литовской ССР. Это — Вильнюсская автотранспортная контора № 1, Вильнюсский автобусный парк, Вильнюсское таксомоторное хозяйство, Каунасская автотранспортная контора № 4 и Шяуляйская автотранспортная контора № 1.

Перевод этих предприятий на новый порядок работы будет осуществлен комплексно — по планированию, экономическому стимулированию и кредитованию. Для грузовых автохозяйств устанавливаются три плановых показателя: прибыль, размер отчислений от прибыли в бюджет, фонд заработной платы. Автобусным и таксомоторным паркам определяется план прибыли, размер отчислений от прибыли в бюджет и выпуск машин на линию.

Плановые показатели по перевозкам, труду, себестоимости и т. п. вырабатываются на самих предприятиях. Их руководители с участием местных комитетов профсоюзов получают право создавать свою систему премирования для всех категорий работников за совершенствование организации производства, повышение производительности труда, улучшение обслуживания населения и экономию материальных ценностей. Они могут направлять оставшуюся после отчисления в бюджет прибыль на материальное стимулирование и повышение заработной платы, на строительство жилых домов, клубов, детских садов, яслей, на внедрение новой техники, обновление оборудования, на создание резервов.

Значительно расширяются права руководителей автохозяйств в организации коммерческой деятельности. Наряду с обязательными клиентами директор получает право заключать договоры на обслуживание других предприятий и организаций. Он может делать скидки с установленных тарифов на перевозки, а также взимать плату за допол-

нительные услуги, материально поощрять работников обслуживаемых предприятий за их помощь в улучшении использования автомобилей.

СОРЕВНОВАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ АЗЕРБАЙДЖАНА И КУБЫ

Первый автобусный парк г. Баку по праву считается передовым автохозяйством республики. Выполняя решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС, здесь значительно улучшили производственно-экономические показатели.

Бакинская газета «Вышка» сообщает о дружбе между коллективами автобусного парка № 1 г. Баку и автобусного парка № 31/76 Сантьяго, близ Гаваны. Будучи в прошлом году в Баку, председатель профсоюзного комитета автопарка № 31/76 Сантьяго Овидио Гонсалес подписал договор о соревновании между азербайджанскими и кубинскими водителями. С тех пор оба коллектива обмениваются письмами, дружескими подарками. «Рады сообщить вам, — писали недавно своим друзьям на Кубу руководители автопарка № 1, — что соревнование с вами помогло нам выполнить государственный план по доходам и перевозке пассажиров досрочно».

БЕЛОРУССКИЕ НОВИНКИ

Белорусская «Сельская газета» рассказывает о трехместном легковом микролитражном автомобиле «Кристалл-Р5», сконструированном в республиканском институте механизации сельского хозяйства в содружестве с работниками минских мотовелосипедного и авторемонтного заводов. Автомобиль-крошка совершил пробег в 5 тысяч километров по дорогам Белоруссии и Украины и показал при этом неплохие качества.

Высота кузова «Кристалла-Р5» — 75 сантиметров, а общая высота машины по ветровому стеклу — 1 метр 20 сантиметров. Расположенный сзади двигатель воздушного охлаждения развивает мощность в 36 лошадиных сил. В автомобиле использованы узлы и детали трансмиссии и подвески «Москвича». При снятой крышке багажник можно превратить в два дополнительных места.

На заднем буфере имеется устройство для небольшого прицепа.

Авторемонтный завод в г. Кобрине начал выпускать автофургоны, которые монтируются на одноосном прицепе. Грузоподъемность автофургона — 3 тонны, допустимая скорость — 30 километров в час.

Новый автофургон предназначен главным образом для бытового обслуживания буровых рабочих в производственных условиях. Трест «Промбурвод» уже получил первую партию таких фургонов. Завод предполагает увеличить их производство.

Газета «Советская Белоруссия» пишет, что автофургоны Кобринского завода могут быть также использованы на полевых станциях колхозов и совхозов.

ДРУЗЬЯ ТУРИСТОВ-АВТОСТОПОВЦЕВ

В корреспонденции под таким заголовком вильнюсская газета «Комсомольская правда» рассказывает о том, что более 600 водителей республики помогали в прошлом году туристам, путешествующим с книжками «Автостопа». Около 5 тысяч километров проехали они вместе с туристами. Некоторые из этих шоферов вышли на первые места и в другом интересном мероприятии — конкурсе «Самый вежливый и лучший водитель». Они получают ценные подарки.

Республиканский штаб «Автостопа» Литвы предложил допустить к участию в конкурсе «Самый вежливый и лучший водитель» только тех шоферов, которые проехали вместе с туристами не менее 2000 километров.

В апреле литовские туристы смогут приобрести в спортколлективах, турист-

ских клубах и комитетах комсомола книжки «Автостопа» на 1966 год. Это значительно облегчит им путешествия по интереснейшим местам нашей бескрайней Родины.

ЗА ОТЛИЧНЫЙ ТРУД

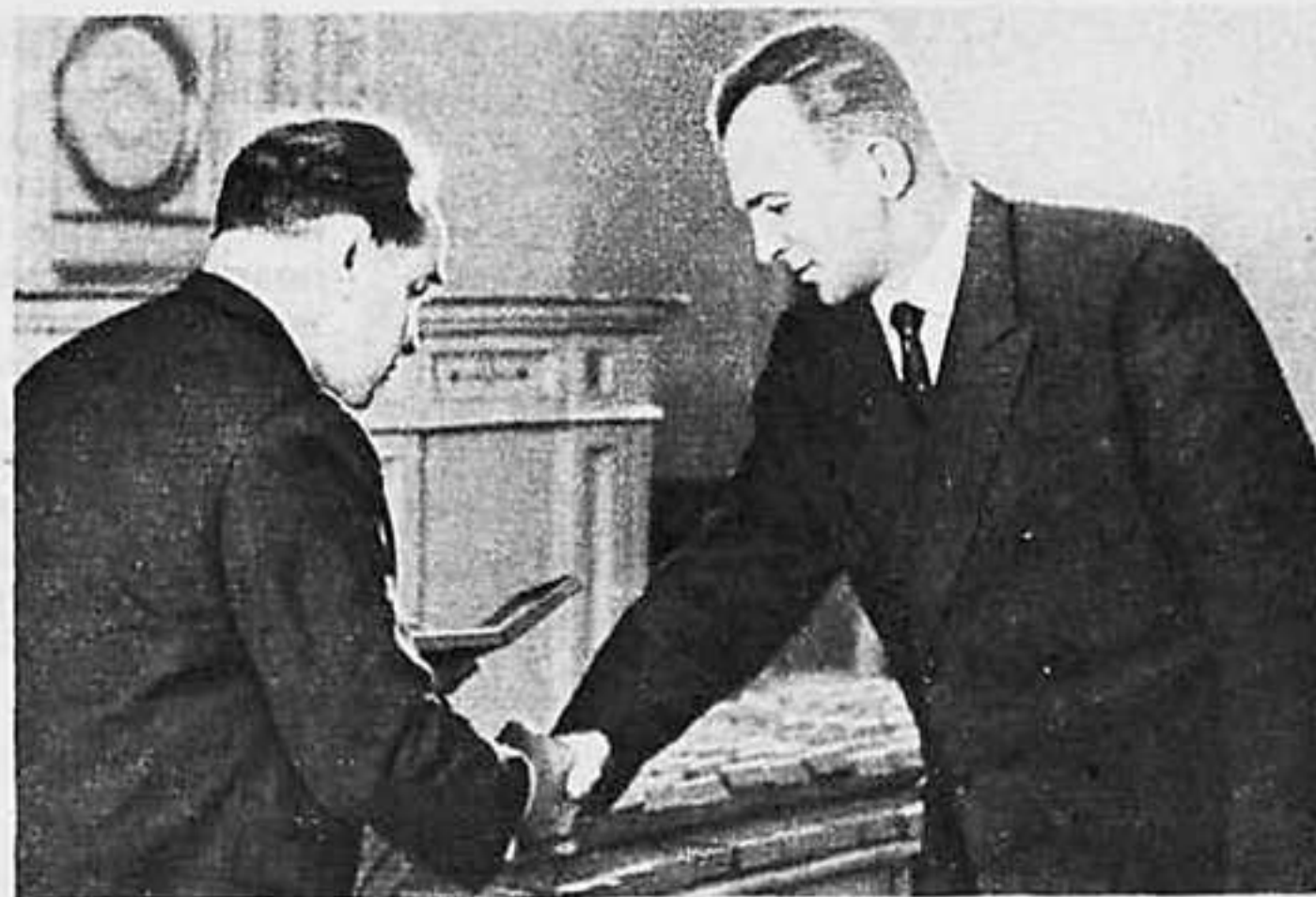
Состоялось вручение орденов и медалей рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим Главленинградстроя, промышленности строительных материалов, проектных и транспортных организаций, отличившимся на строительстве в Ленинграде. Среди награжденных — большая группа водителей автохозяйств, которые своим самоотверженным трудом помогают возводить в городе Ленина жилые и производственные здания.

Помещенная ниже фотография сделана в тот момент, когда первый секретарь Ленинградского горкома КПСС Г. И. Попов (слева) по поручению Президиума Верховного Совета СССР вручал орден «Знак Почета» водителю автоколонны 1109 И. Г. Отвалко.

В течение многих лет перевозит Иван Григорьевич Отвалко строительные материалы с заводов на стройки. Его труд — в десятках новых домов, выросших за последние годы в разных районах города. Коммунист Отвалко слывет среди товарищей мастером вождения автопоездов. За один рейс он доставляет на стройку более двадцати тонн груза.

Одним из первых в автохозяйстве он стал ударником коммунистического труда.

Фото Г. Лугового

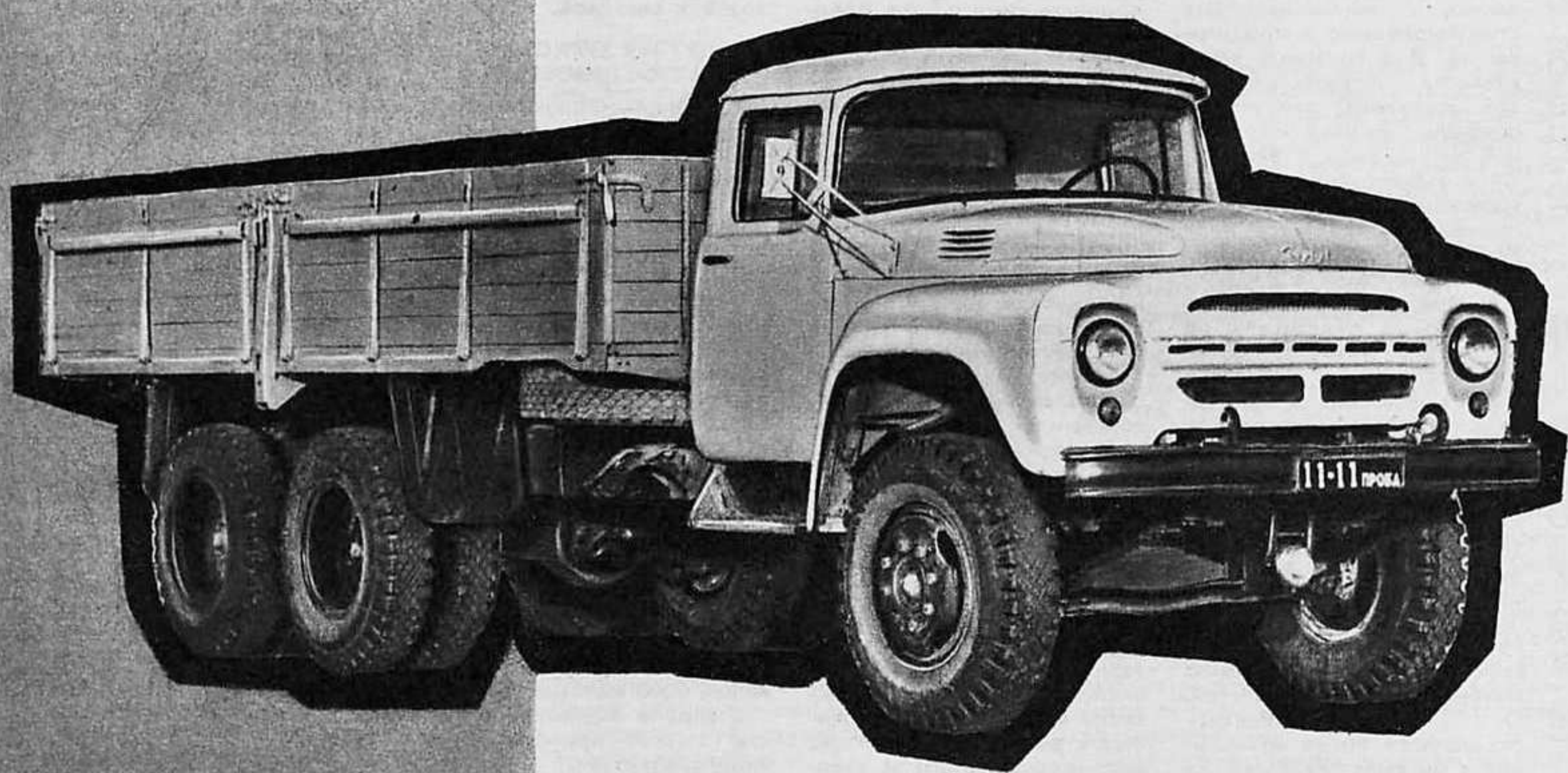


ДЛЯ САМЫХ МАССОВЫХ ГРУЗОВ

С каждым годом все более успешно развивается наша социалистическая экономика. Неуклонно растут промышленное производство, объем строительства, количество сельскохозяйственной продукции, а вместе с этим увеличивается грузооборот транспорта. Решения ХХIII съезда КПСС открывают перед нашей экономикой новые горизонты. Вдохновленные этими историческими решениями, работники каждой отрасли, каждого предприятия ищут резервы дальнейшего повышения производительности труда. На автотранспорте это в первую очередь — повышение грузоподъемности автомобилей, предназначенных для массовых грузов.

В самом деле: с ростом числа автомобилей растет армия водителей и обслуживающего персонала, увеличиваются производственные площади, количество оборудования для технического обслуживания, ремонта и хранения машин, выпуск запасных частей, горюче-смазочных материалов. Вот почему перед автомобильной промышленностью стоит задача в ближайшее время вооружить транспортников высокопроизводительными машинами, способными работать в различных эксплуатационных условиях.

На всех видах дорог разрешается ездить только автомобилям, у которых нагрузка на ведущую ось не превышает 6 тонн (группа «Б» по ГОСТ 9314-59, к которой относятся наиболее распространенные в нашей стране ГАЗы и ЗИЛы). Автомобили же, имеющие осевую нагрузку до 10 тонн (группа «А» по тому же ГОСТу, к которой относятся МАЗы и КраЗы), могут эксплуатироваться только на дорогах, рассчитанных на такую нагрузку. Значит, основные модели современных массовых автомобилей для нашего народного хозяйства должны сочетать в себе качества и тех и других. Это — мощный двигатель, большая грузоподъемность, способность буксировать тяжелые прицепы, не нарушая ритма существующих потоков движения, установленный стандарт для всех категорий дорог осевой вес. Такие машины разработаны на Московском автозаводе имени Лихачева — семейство ЗИЛ-133.



ЗИЛ-133 И ЕГО СЕМЕЙСТВО

Базовая модель — трехосный автомобиль с колесной формулой 6×4 (две задние оси — ведущие, передняя — неведущая) грузоподъемностью 8 тонн. Общий вес автопоезда, который можно составить с этим автомобилем, — 25—27 тонн, причем осевая нагрузка у него будет не только не больше, но даже несколько меньше по сравнению с осевыми нагрузками двухосных автомобилей средней грузоподъемности, а современный двигатель обеспечит необходимые средние скорости движения.

Для нового автомобиля завод разрабатывает три разновидности шасси, различающиеся колесной базой, — укороченное, нормальное и удлиненное. На базе укороченного будут выпускаться седельный тягач ЗИЛ-133В, самосвал для строительных грузов ЗИЛ-133Д, а на базе нормального и удлиненного шасси — автомобили ЗИЛ-133 и ЗИЛ-133Г с обычными грузовыми платформами (наращенные борта, тент). Еще один член семейства — сельскохозяйственный самосвал ЗИЛ-133Б.

Рассмотрим узлы и агрегаты автомобиля.

ДВИГАТЕЛЬ

Двигатель ЗИЛ-133 по основным агрегатам унифицирован с двигателем ЗИЛ-375, устанавливаемым на автомобилях «Урал-375» и «Урал-377». У него восемь V-образно расположенных цилиндров с углом развала 90 градусов. Рабочий объем — 7 л, степень сжатия — 7,4, мощность 220 л. с., крутящий момент 52 кгм, максимальное число оборотов коленчатого вала в минуту — 3600. Как видите, двигатель форсирован по сравнению с устанавливаемым на уральских грузовиках. У него увеличена степень сжатия, изменены фазы газораспределения и улучшено наполнение цилиндров. Для этого применены четырехкамерный карбюратор и специальный впускной коллектор, обеспечивающий равномерное распределение горючей смеси по строго определенным группам цилиндров. Для двигателя ЗИЛ-133 необходимо топливо с октановым числом 84—86.

Новый воздушный фильтр, обеспечивающий лучшую очистку воздуха, позволит значительно повысить износостойкость шатунно-поршневой группы. Этому способствует также нормальный режим его работы, характеризующийся тем, что число оборотов вала двигателя на один километр пути у тягачей семейства ЗИЛ-133 (2220) находится в тех же пределах, что и у автомобилей массового производства ЗИЛ-130 (2096) и ЗИЛ-130В (2265).

Повышению износостойкости двигателя служит также впервые примененная на отечественных автомобилях система автоматического отключения вентилятора. Вентилятор включается и отключается в зависимости от температуры охлаждающей жидкости при помощи термоэлектрического датчика, установленного на патрубке коробки термостатов и соединенного с электромагнитной муфтой.

Помимо того, что такая система поддерживает оптимальный тепловой режим двигателя, она снижает затраты мощности на привод вентилятора, что особенно важно при относительно высоких скоростях движения.

Чтобы жидкость в системе охлаждения двигателя циркулировала интенсивнее, параллельно установлены два термостата с твердым наполнителем.

Двигатель снабжен тахометром, позволяющим контролировать скорость вращения коленчатого вала. Он оборудован также предпусковым подогревателем.

СЦЕПЛЕНИЕ

Двухдисковое сухое, с периферийными нажимными пружинами, полностью унифицированное со сцеплением, устанавливаемым на двигателе ЗИЛ-375.

КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЕЙ СЕМЕЙСТВА ЗИЛ-133

Параметры	Модели		
	ЗИЛ-133	ЗИЛ-133Г	ЗИЛ-133В
Грузоподъемность, т	8	8	8*
Грузоподъемность прицепа или полуприцепа, т	6**	6**	14—15***
Общий вес прицепа или полуприцепа, кг	9500**	9500**	19000***
Вес автомобиля (тягача), кг	6550	6700	6350
в снаряженном состоянии с полной нагрузкой	15000	15000	—
Общий вес автопоезда, кг	24500	24500	25575
Габариты, мм			
длина	8070	8970	6325
ширина	2500	2500	2480
высота по кабине (без груза)	2400	2400	2400
База автомобиля (тягача), мм	4700	5310	4100
База задней тележки, мм	1360	1360	1360
Колея колес, мм			
передних	1800	1800	1800
задних (по серединам двойных скатов)	1850	1850	1850
Внутренние размеры платформы, мм			
длина	5100	6000	—
ширина	2326	2326	—
высота бортов (с надставками)	1034	921	—
Погрузочная высота платформы (без груза), мм	1400	1400	—
Высота расположения верхней опорной плоскости седельного устройства тягача (без груза), мм	—	—	1350
Наименьший радиус поворота по колею наружного переднего колеса, м	9,5	10,5	8,5
Емкость топливного бака, л	250	250	500****
Размер шин	260—20	260—20	260—20
Максимальная скорость (кинематическая), км/час	97,5	97,5	97,5

* Нагрузка на седельное устройство.

** Прицеп 2АП-6.

*** Полуприцеп-фургон ОдАЗ-861.

**** Устанавливаются два бака емкостью по 250 л.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДИНАМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

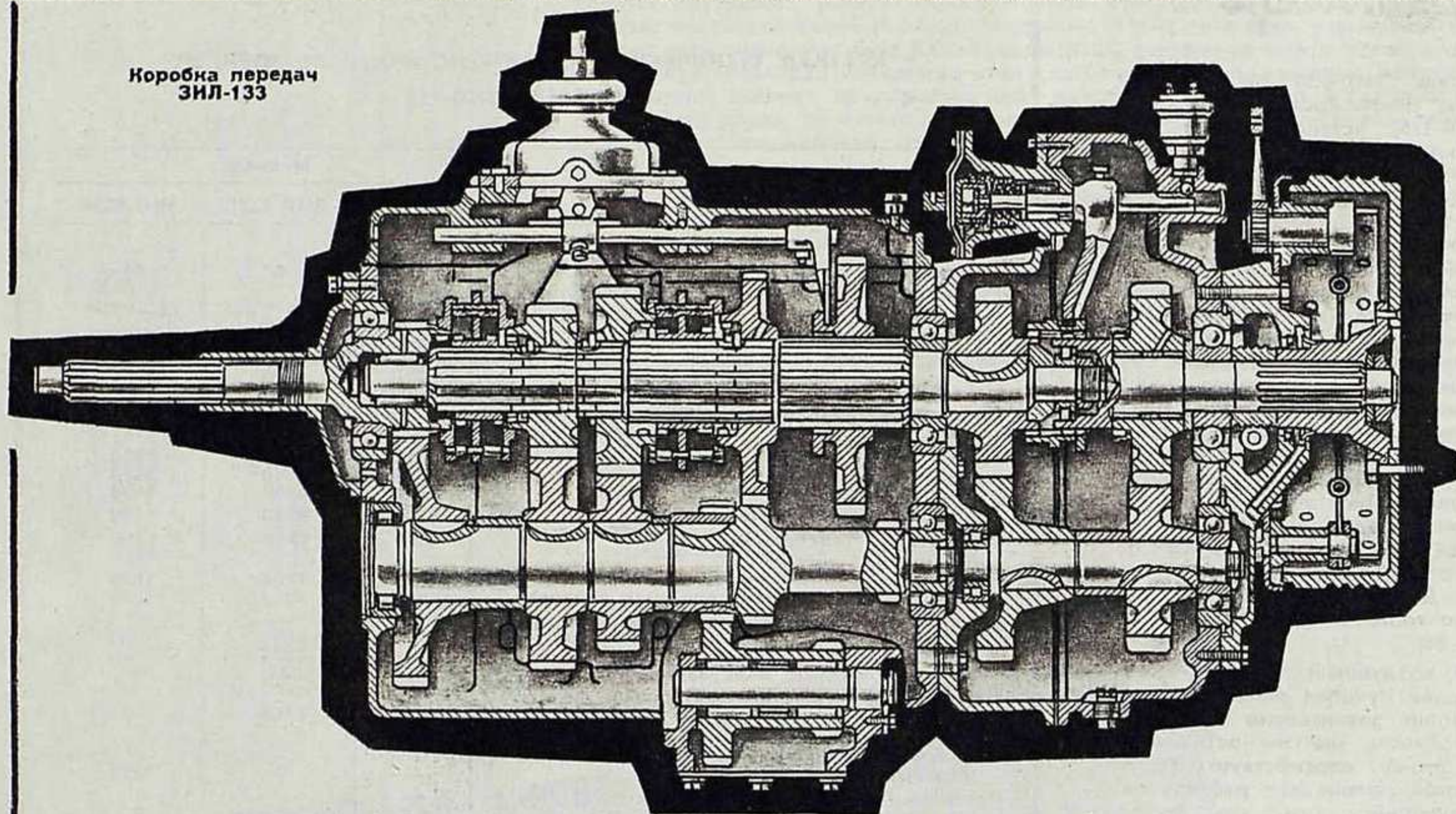
автопоездов с тягачами семейства ЗИЛ-133

и зарубежными тягачами выпуска 1964 года

Показатели	Тягачи семейства ЗИЛ-133	«Форд Т-750»*	«Форд Т-850»*	«Джизмси W-5500»
Полный вес автопоезда (округленно), кг	25000—27000	22700	32000	27300
Рабочий объем двигателя, л	7	$\frac{5,92}{6,4}$	$\frac{6,6}{8,8}$	6,6
Максимальная мощность двигателя, л. с. при об/мин.	220/3600	$\frac{203/4000}{235/4000}$	$\frac{206/3600}{266/3200}$	210/3400
Максимальный крутящий момент двигателя, кгм	52	$\frac{45,5}{51,5}$	$\frac{47}{66,5}$	52
Степень сжатия	7,4	7,6	нет данных	7,5
Максимальная скорость (кинематическая), км/час	97,5	105	—»—	94
Удельная мощность, л. с./т	8,8—8,15	$\frac{9,0}{10,3}$	$\frac{6,45}{8,3}$	7,7
Удельный крутящий момент, кгм/т	2,08—1,93	$\frac{2,0}{2,26}$	$\frac{1,47}{2,08}$	1,9

* В числителе приведены показатели двигателя, являющегося стандартным для данной модели тягача; в знаменателе — показатели двигателя, устанавливаемого на данную модель тягача только по особому требованию потребителя.

Коробка передач
ЗИЛ-133



КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Этот агрегат (см. рисунок) сконструирован для нового семейства с таким расчетом, чтобы его можно было устанавливать также на автомобили Уральского автозавода — и уже выпускаемые, и перспективные.

В коробке передач ЗИЛ-133 прямая передача — пятая. Все шестерни (кроме шестерни первой передачи и передачи заднего хода) — косозубые, постоянного зацепления. Четыре высшие передачи включаются зубчатыми муфтами с синхронизаторами.

При езде в городе необходим быстрый разгон, а на затяжных подъемах или при маневрировании с полной нагрузкой — уверенное движение автомобиля. Чтобы обеспечить все это, в трансмиссию введен дополнительный агрегат — демультипликатор, помещающийся в отдельном картере, установленном на заднем торце картера коробки передач. Демультипликатор имеет две передачи — прямую и понижающую. Для управления демультипликатором служит электропневматический клапан, приводимый в действие выключателем из кабины водителя. Сжатый воздух из системы пневмотормозов тягача подается

в пневматическую диафрагменную камеру, установленную в картере демультипликатора и воздействующую непосредственно на шток переключения передач. В этот момент понижающая передача включается. Выключается она с включением прямой — под действием возвратной пружины после выхода сжатого воздуха из пневматической камеры. Когда понижающая передача демультипликатора включена, на щите приборов горит контрольная лампа.

В. МИТРОФАНОВ,
инженер-конструктор

Продолжение статьи см. в следующем номере.

Встреча мотоциклостроителей

Подмосковный город Серпухов известен мотоциклистам как конструкторский и научно-исследовательский центр мотоциклостроения. Здесь находится Центральное конструкторско-экспериментальное бюро, реорганизованное недавно во ВНИИМотоциклостроения. На базе его Главмотовелопром Министерства автомобильной промышленности СССР провел первое совещание актива мотоциклетных заводов. К открытию его была

подготовлена выставка новых моделей. Каждый завод представил несколько последних моделей, в том числе и находящиеся в разработке. Перспективные модели показали Рижский, Ирбитский, Киевский и другие заводы.

Совещание открыл заместитель министра В. Поляков. Задачам предприятий мотоциклетной промышленности был посвящен доклад начальника Главмотовелопрома Г. Самсонова. В бли-

жайшие годы предстоит значительно увеличить выпуск средних и тяжелых мотоциклов, создать новые модели на уровне мировых стандартов.

В обсуждении доклада приняли участие заместитель председателя ЦК ДОСААФ А. Скворцов, главный конструктор Киевского мотоциклетного завода П. Мухин, главный конструктор рижского мотозавода «Саркана Звайгзне» В. Горник, представитель Мини-

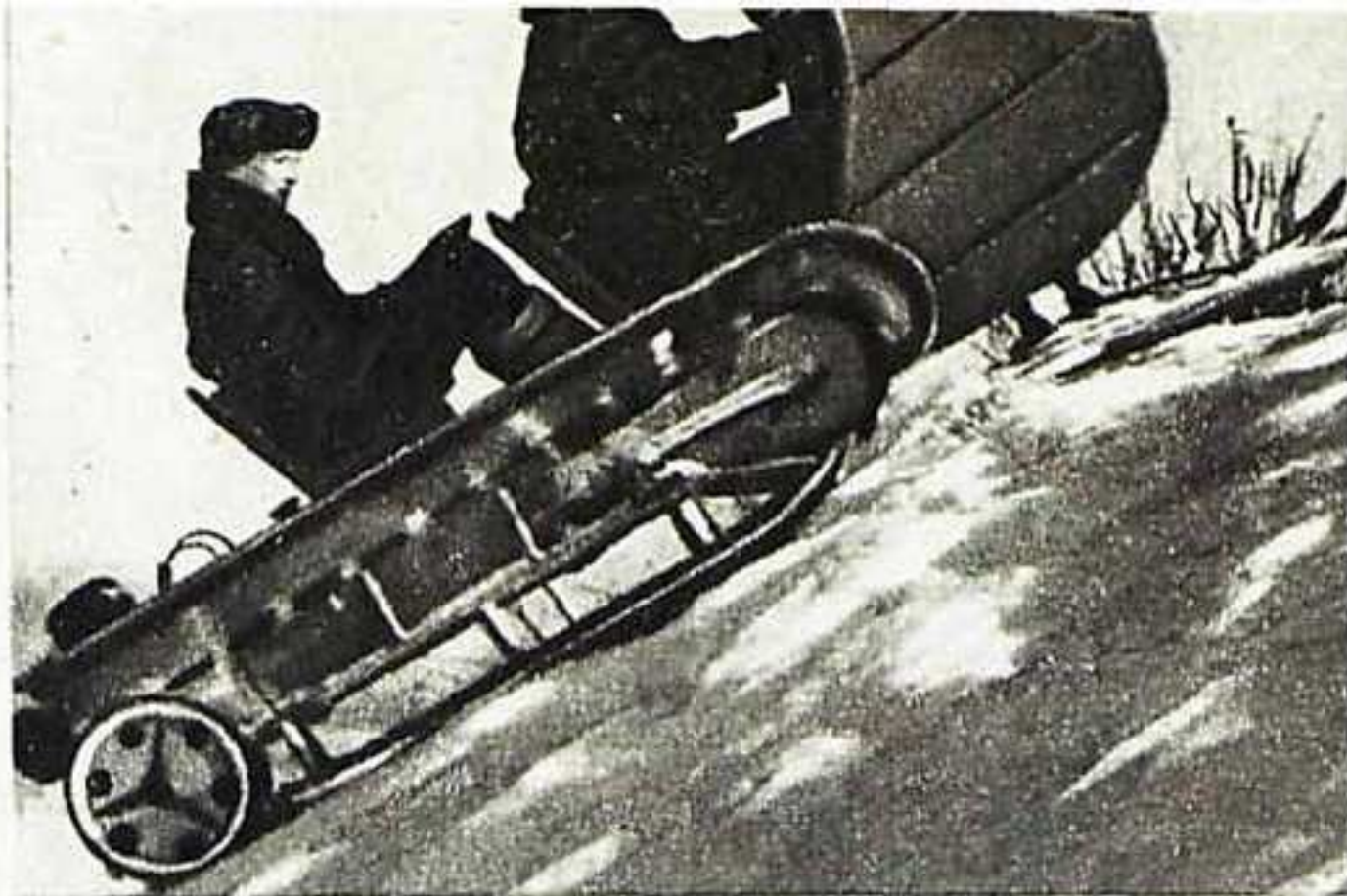
стерства торговли СССР И. Козлов и многие другие. В их выступлениях были затронуты важные вопросы дальнейшего развития мотоциклетного производства — конструирование новых моделей, повышение их надежности, создание спортивных машин, выпуск запасных частей, организация сбыта и другие.

Участники актива приняли социалистические обязательства в честь XXIII съезда КПСС.

В. ПЕСКОВ,
инженер

Через

Двухместный
ГПИ-15
напоминает
мотоцикл
с прицепом.



болота и снега

По снежной целине, взметая белый шлейф, летит удивительная машина. Двигатель приводит в действие гусеницу особой конструкции, и мотонарты — так назвали эту машину ее создатели — стремительно несутся по заснеженному пространству. Марка этих «нартов» — ГПИ. Расшифровывается она так: Горьковский политехнический институт. Здесь в лаборатории снегоболотоходных машин рождаются новые модели, которые с одинаковым успехом идут по дорогам, преодолевают глубокий снег, болота, бездорожье и даже плывут по воде.

Снегоболотоход ГПИ-37 был сконструирован в 1962 году. При собственном весе в 1,2 тонны он поднимал 0,5 тонны. Его гусеницы состоят из резино-тканевых лент, соединенных металлическими планками. Такие же гусеницы сотрудники лаборатории успешно применяли в других конструкциях снегоболотоходов. В качестве двигателя конструкторы установили мотор мощностью в 45 л. с. от «Москвича». Кстати, в машине максимально использованы узлы от автомобилей М-21, УАЗ-69 и «Москвич-407». Скорость ГПИ-37 при движении по плотному снегу — 35 км/час, а по снежной целине — 18 км/час. Снегоболотоход герметичен и хорошо держится на воде. На фото он показан рядом с ГАЗ-69. На снегу он

оставит этот автомобиль повышенной проходимости далеко позади.

Двухместный снегоболотоход ГПИ-15 можно сравнить с тяжелым мотоциклом с прицепом. Вес мотонарт 290 кг, а поднимают они двух человек и 50 кг груза. Мотоциклетный двигатель ИЖ мощностью 14 л. с. (при 4500 об/мин) приводит в движение две резинометаллические ленты шириной в 250 мм, и со скоростью 15—20 км/час машина несется по снежной целине, преодолевая подъемы и сугробы. Конструкторы экспериментируют и с принципиально новым двигателем — шнеком. Шнек, вращаясь, перемещает машину ГПИ-16Р по снегу. Будущее покажет, насколько этот необычный движитель оправдан.

Созданный в 1965 году четырехместный снегоболотоход-амфибия ГПИ-17 отправляется на испытания в северные районы страны.

Бескрайние просторы Сибири и Севера преобразуются героическим трудом советских людей. В тундре и гайге горят огни новостроек. А впереди строителей идут изыскатели и геологи, геодезисты и картографы. Именно им пригодятся горьковские снегоболотоходы. Они окажутся незаменимыми помощниками также связистов, рыбаков, охотников, лесников, врачей.

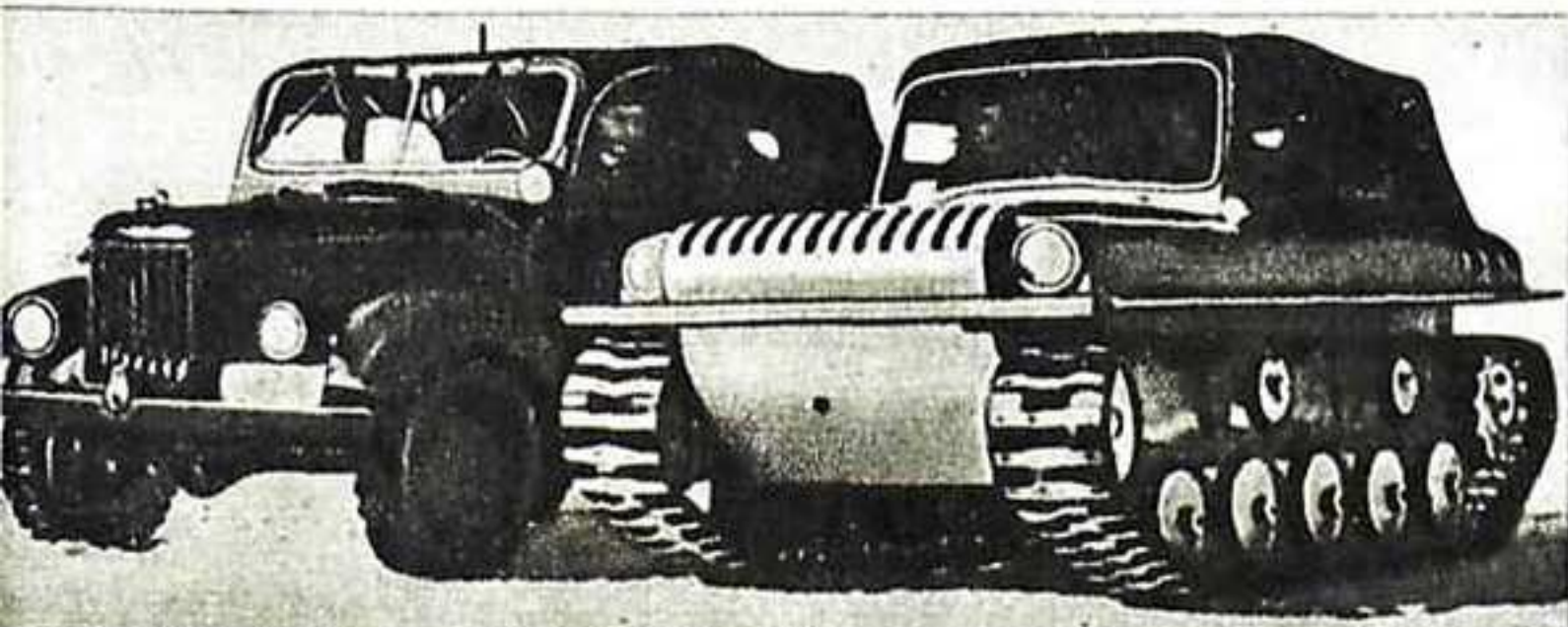
г. Горький



Снегоболотоход ГПИ-16Р с движителем-шнеком.



Четырехместный снегоболотоход-амфибия ГПИ-17.



Снегоболотоход ГПИ-37 (справа) идет по снегу быстрее, чем ГАЗ-69.

Рейсы радости

Первым доброе известие в дом В. А. Богдановича принес его товарищ по работе И. Ф. Строгов.

— Вот смотрите — чуть ли не с порога взволнованно произнес он, потрясая газетой.

Друзья стали вместе читать Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Богдановича орденом Трудового Красного Знамени. А вскоре весть эта облетела село. Медновцы тепло поздравили Вячеслава Александровича с высокой наградой.

...Бегут, бегут километры. Неторопливо машут шоферу раскидистыми лапами ели. Дождь ли, хлопья ли снега слепят ветровое стекло — машина уверенно мчится вперед. Вроде бы незаметная должность у Вячеслава Александровича — он в автолавке развозит по селам товары. Но водитель знает: его постоянно ждут люди. А если так, то и трудиться хочется с полной отдачей сил. Помнит, как однажды во время уборки ехал в деревню Полустово. Дожди размывали дорогу, липкая грязь цепко держала колеса. Думал попасть на место в полдень, а добрался только вечером, когда было уже совсем темно. И хотя очень устал в тот день, но возвращался в хорошем настроении: не остались люди без нужных им товаров.

Есть у Вячеслава Александровича тетрадка, куда он записывает заказы



сельских жителей. Запросы у них самые разнообразные: одним нужны телевизоры, другим — стиральные машины, третьим — новая мебель. И продавец старается угодить всем. В самые отдаленные уголки пробирается машина. Раньше, когда не было автолавки, жителям Полустова, Сакулина, Кашинцева и других населенных пунктов приходилось ходить в магазин за несколько километров. А теперь удобно, не надо тратить время — магазин сам приезжает к покупателям. А в горячую пору сельскохозяйственных работ Богданович обычно появляется прямо на полях, там, где решается судьба урожая.

Нравится Вячеславу Александровичу его работа.

— На людях вся жизнь, — говорит он. — Ведь я, как сказал мне односельчанин, из рук в руки радость передаю. Сделал человек хорошую покупку — и настроение у него хорошее, работать будет на славу.

Сам Богданович — образец трудолюбия. Машину он знает отлично, с 1943 года за рулем, водитель первого класса. На фронте тоже был шофером. Год назад ему присвоили звание ударника коммунистического труда, а недавно к фронтовым наградам Вячеслава Александровича прибавилась высокая трудовая награда — орден Трудового Красного Знамени.

С. СОКОЛОВА

Медное
Калининской области

Фото О. Цукура

ДОБРЫЙ СЛЕД

Просторный двор ленинградского Дворца пионеров имени А. А. Жданова наполнен рокотом моторов. Один из его участков — миниатюрная мотокроссовая трасса. На асфальте построены искусственные подъемы и спуски, размечены тумбами и флажками крутые повороты. Юные водители уверенно преодолевают препятствия на спортивных мотоциклах. Каждому хочется проехать быстрее: хронометры их тренеров — преподавателей Кирилла Демянского и мастера спорта Геннадия Севостьянова — неумолимо отсчитывают секунды, а в спортивную группу будут зачислены только те, кто покажет лучшие результаты.

Действия будущих спортсменов пока еще недостаточно уверенны и умелы, кое-кто падает, но быстро поднимается и снова продолжает гонку. По ходу ее, а также в конце каждого заезда тренеры делают замечания, дают юношам советы.

Смотрю на тренеров и вспоминаю: кажется, совсем недавно Кира Демянский и Гена Севостьянов проходили здесь же первые тренировки. Кто-кто, а они-то знают, сколь дороги для мальчишки, первый раз в своей жизни вышедшего на старт мотокросса, внимание, теплая поддержка тренера в момент, когда кажется, что ты никуда не годишься и никакого спортсмена из тебя не выйдет. И, вероятно, именно поэтому двум молодым тренерам удается так хорошо ладить и дружить со своими питомцами.

На другом участке двора размечена шоссейно-кольцевая трасса. Здесь проходят учебно-тренировочные занятия юные картингисты. Тренировку проводят старейший автомобилист Ленинграда Владимир Лазаревич Зархи и бывший воспитанник юношеского автотоклуба, ныне преподаватель, судья республиканской категории Александр Николаевич Васильев. Почти все машины изготовлены самими ребятами.

Это лишь отдельные эпизоды из жизни юношеского филиала Ленинградского автотоклуба ДОСААФ. Здесь многие школьники начинают приобщаться к технике, изучать мотор, водить автомобиль, мотоцикл, конструировать модели.

В клубе три отделения: мотоциклетное, автомобильное и автомоделное. В мотоциклетном имеются группы первого года обучения и спортивные. В группах первого года ребята готовятся к получению удостоверения водителя мотоцикла: изучают устройство и работу современных мотоциклов и правила движения транспорта, обучаются регулировкам узлов и агрегатов, правильным приемам вождения. Ежегодно 60—70 школьников получают мотоциклетные права.

В группы второго года обучения отбирают наиболее способных в спортивном отношении ребят. Они учатся готовить мотоциклы к различным видам соревнований, дальним мотопробегам, отрабатывают приемы вождения в мотокроссах, шоссейно-кольцевых гонках и гонках по ледяной

Тесным кольцом окружили юные автомоделисты своего преподавателя Валентина Ефимовича Федорова. Предстоят очередные соревнования. Надо хорошо к ним подготовиться. Этим и заняты ребята.



Юные мотоциклисты — воспитанники Дворца пионеров (слева направо) Борис Савченко, Владимир Воскресенский и Борис Морозов на очередных тренировках.

Фото М. Рунова





Имя Генриха Заргаряна хорошо известно спортсменам-автомобилистам. Водитель ереванского таксомоторного парка вместе со своим товарищем Г. Терманияном добился больших спортивных успехов. Их экипаж дважды выиграл золотые медали чемпионов страны по ралли в классе «Волг» и стал чемпионом III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

ГЕНРИХ ЗАРГАРЯН:

**«Преодолеть все
препятствия
и быть первым!»**

Любовь, или, сказать точнее, страсть водить автомобиль появилась у меня еще в детстве. И этим я всецело обязан своему отцу — одному из первых в Армении автомехаников и преподавателей автодела.

Насколько помню, меня всегда тянуло к машине. Отец не препятствовал моему стремлению, наоборот, всячески старался развивать его и часто брал с собой в поездки. Именно в то время, возможно, я впервые ощутил, как важно для водителя быть хладнокровным, расчетливым, находчивым. А эти качества, как известно, крайне необходимы и спортсмену-автомобилисту.

В память врезался случай, который произошел со мной, когда я был мальчиком.

В Ереване строилась первая городская электростанция. Отец на грузовике подвозил на стройку трубы. К котловану шел спуск по самой круче горы. Я сидел в кабине рядом с отцом, когда он осторожно вел по спуску грузовик. С одной стороны — отвесная скала, с другой — пропасть. Неожиданно автомобиль остановился: прицеп задел за выступавший каменный уступ и не пустил вперед. Отец выскочил на дорогу. Вместе с рабочими он пытался освободить прицеп. И тут я услышал шорох гальки под колесами и почувствовал, как грузовик тронулся прямо к обрыву. Не помня себя, я вцепился обеими руками в рулевое колесо и что было сил начал крутить в сторону. Через мгновение машина, заскрежетав, уперлась в скалу и остановилась. Это было мое «боевое крещение» за рулем. А в четырнадцать лет мне в порядке исключения выдали настоящие водительские права. К тому времени я умел управлять автомобилем и мотоциклом. Так решилась моя судьба — я стал водителем-профессионалом.

Во многих районах страны, на самых различных дорогах приходилось мне водить грузовые и легковые автомобили. Не раз нужно было принимать решения в сложных ситуациях, требующих мгновенных действий. Вот почему, когда в 1959 году был дан старт первому республиканскому ралли, среди фамилий участников была и моя. Всей своей жизнью я был подготовлен к состязаниям на автомобилях.

Тогда, в 1959 году, нашему экипажу удалось занять второе место, а уже в следующем году стать чемпионами республики. Однако прошло несколько лет упорного труда, надежд и разочарований, прежде чем мы с Григором Терманияном выиграли в 1964 году золотые медали чемпионов Советского Союза по ралли.

Перебирая сейчас в памяти соревнования, в которых участвовал, я, пожалуй, не смогу назвать самые трудные: во всех без исключения требовалась максимальная отдача сил, мобилизация накопленного годами опыта, водительского мастерства, хотя иногда и они не помогали.

На всю жизнь запомнилась неудача, постигшая нас в 1963 году во время ралли «Кавказ». К нему мы с Терманияном готовились очень тщательно. Это состязание проводилось впервые, да еще по инициативе ереванских спортсменов. Всю первую половину мы лидировали. И вот после полутора суток труднейшей гонки по дороге к озеру Севан вышел из строя двигатель. Кругом были знакомые с детства места, яркими красками играли на солнце долины и горы. Но все это я увидел потом, а сначала, когда мимо нас пронеслась первая машина соперников, чуть не заплакал от досады.

Вспоминать об этом неприятно, но хочется сказать и другое — любые неудачи воспитывают в спортсмене упорство, характер, волю.

Думаю, не будь досадных поражений, на которых мы учились, вряд ли нам с Григором Терманияном удалось бы закончить чрезвычайно трудную минскую трассу ралли 1965 года без единого штрафного очка.

Перед самым стартом к нашей машине подошел корреспондент спортивной газеты и попросил дать интервью. Я, не задумываясь, ответил: «Мы приехали в Минск за золотом!» Такой ответ мог показаться нескромным, сойти за бахвальство. Это не так. Просто я не мог ответить по-другому, ибо чувствовал страстное желание победить, пройти все препятствия ралли и быть первым, только первым. Это всецело владевшее нами желание имело под собой почву. Многолетние и упорные тренировки под руководством нашего спортивного наставника Левона Багратовича Клекчяна, долгая и кропотливая подготовка машины, в которую вкладывал всю душу наш механик Сергей Аюпян, настроили нас на победный лад. И мы были счастливы, что стали чемпионами спартакиады по авторалли и во второй раз чемпионами страны.

Думаю, что те, кто собираются стать автоспортсменами или уже вступили на этот нелегкий, но всегда манящий путь, поймут меня. Пройти все трудности, преодолеть все препятствия и быть первым, только первым — эти слова я хочу повторить как напутствие тем, кто любит скорость, кто хочет стать настоящим гонщиком.

орожке. Учащиеся распределены по командам, которых ведется серьезная учебно-тренировочная работа в мастерской, классе и на трассах.

В соревнованиях последних лет многие воспитанники юношеского автотоклуба Дворца пионеров завоевали звание чемпионов Ленинграда ю группе юношей в классах 125 и 175 см³. Многие из наших ребят пополнили мотоциклетные команды спортивного клуба Советской Армии Аркадий Стерин, Валентин Бабин), ДСО «Трудольные резервы» (Юрий Сидоренков, Владимир Мельников, Владимир Лифантьев), а главным образом — городского автотоклуба ДОСААФ.

Толя Долинкин — ученик 9-го класса 77-й школы — имеет уже первый «взрослый» спортивный разряд и является одним из сильнейших мотогонщиков Ленинграда в классе 175 см³. Думается, что в этом году можно будет испытать его уже на мотоцикле «Чезет-250».

Высокие спортивные результаты в ближайшие годы должны показать Виктор Терентьев и Геннадий Моисеев. Конечно, им еще далеко до вершины спортивного мастерства, но у них есть на кого равняться и с кого брать пример. Ведь воспитанниками клуба являются такие выдающиеся ныне спортсмены, как четырехкратный чемпион СССР Сергей Кадушкин, трехкратный чемпион СССР и обладатель двух золотых медалей ФИМ Андрей Дежинов, многократные чемпионы Ленинграда Владимир Давдянц, Геннадий Севостьянов.

В то время как помыслы одних учащихся устремлены к мотоциклу, другие мечтают стать автогонщиками. И это им доступно. Совсем недавно наш бывший кружковец Георгий Кричевский стал мастером автомобильного спорта и сейчас обучает ребят вождению автомобиля.

Как и в мотоциклетном отделении, новички здесь изучают устройство автомобиля, правила движения, а затем не без робости садятся за руль на уроках практического вождения. «Старички» — те, кто занимается второй и третий год, уже уверенно управляют своими маленькими, юркими картами на гаревых, ледяных и шоссейно-кольцевых трассах. Наши ребята Александр Пахомов, Владимир Линденвальд и Николай Каргополов входят во взрослую сборную команду и защищают спортивную честь Ленинграда.

В клубе работает автомоделное отделение под руководством нашего бывшего кружковца ныне мастера спорта Валентина Федорова.

У его воспитанников Олега Смирнова, Николая Дементьева и Евгения Ионова золотые руки. Построенные этими руками модели не раз побеждали на городских соревнованиях и выставках, за что ребятам присвоен первый спортивный разряд.

Хорошей традицией клуба стало проведение дальних автотопробегов во время летних каникул. Обычно в таком пробеге принимают участие 45—50 учащихся на 8—10 автомобилях и 15—20 мотоциклах. Один из пробегов протяженностью около 4500 километров проходил по трассе Ленинград — Вильнюс — Минск — Киев — Москва — Ленинград. Ребята побывали на памятных местах боев Великой Отечественной войны, посетили музеи, выставки, ознакомились с культурой республик Прибалтики, Белоруссии. В таких вот пробегах, в учебе, тренировках ребята мужают, развивают свой общий кругозор, воспитывают в себе чувство коллективизма, товарищества, любовь к труду, ну и, конечно, к автомобилю и мотоциклу.

Воспитанники клуба юных, приобщившись к технике, идут потом на заводы, в технические вузы, пополняют ряды умелых воинов Советской Армии. Но как бы ни сложился дальше их путь, они всегда благодарны своим воспитателям. Тот добрый след, который оставил клуб в сердцах молодых людей, остается на всю жизнь.

Л. САНДЛЕР,
начальник юношеского автотоклуба,
заслуженный тренер РСФСР



той зимой на улицах Москвы можно было увидеть необычный автомобиль ярко-желтого цвета, по форме напоминающий маленький автобус, но длиной с малолитражку. Зеленый фонарь над крышей, знакомые черные шашки и буква «Т» говорят о его назначении — такси.

Может возникнуть вопрос: зачем создавать специальное такси, чем «провинилась» «Волга»?

Дело в том, что таксомотор проходит в среднем ежедневно вдвое-втрое больший путь, чем служебный автомобиль, и в десять раз больший, чем автомобиль индивидуального пользования. Тысячи московских такси занимают на улицах



столько же места, сколько заняли бы сто тысяч индивидуальных машин. Значит, таксомотор должен быть как можно компактнее. Сокращение длины каждой машины на полметра освободило бы практически десятки километров городских проездов и дало бы возможность экономить площадь и средства при строительстве гаражей.

Вместе с тем частая перевозка пассажиров с багажом и громоздкими домашними вещами, необходимые удобства для пожилых людей, больных, инвалидов требуют просторного кузова, широких и высоких дверных проемов.

Нет нужды доказывать целесообразность снижения тарифа и вообще экономии в эксплуатации такси. Одной из статей такой экономии является снижение себестоимости самой машины. Немаловажное значение имеет и расход топлива, трудоемкость обслуживания. Все эти задачи можно решить, если достичь компактности (и соответственно малого веса) таксомотора, рассчитать его агрегаты на сравнительно невысокую максимальную скорость, конечно, при хорошей динамике разгона.

Надо позаботиться и об удобствах водителя и пассажиров. Необходима перегородка между кабиной водителя и пассажирским салоном.

Как видим, конструктивные требования к автомобилю-такси весьма специфичны. Они и послужили основанием для создания машины специального типа.

В 1963—1965 годах Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики (ВНИИТЭ) разработал, построил и опробовал макетный образец легкового такси, в конструкции которого были предельно учтены требования пассажиров, оптимальная эксплуатационная способность, соображения об устройстве пассажирского салона и кабины водителя и, наконец, максимальное использование выпускаемых нашей автомобильной промышленностью агрегатов и деталей.

Для сокращения длины и колесной базы автомобиля применена так называемая вагонная компоновка, распространенная у современных автобусов. Образец нового такси на 600 мм короче, на

поиски, цели, разработки

ТАКСИ

300 кг легче «Волги» и имеет радиус поворота всего 4 метра вместо 6,5. При этом в салоне его кузова свободно размещаются четыре пассажира и большой багаж. Малый вес и динамическая характеристика, рассчитанная на «городскую» максимальную скорость 90 км/час, определяют выбор для нового такси двигателя небольшой мощности и снижение расхода топлива.

Почти все механизмы автомобиля, кроме угловых редукторов трансмиссии, рулевого привода, педалей, рычагов управления и амортизаторов подвески, использованы от серийного автомобиля «Москвич» с минимальными изменениями.

Силовой агрегат расположен поперечно сзади, а радиатор охлаждения (одновременно служащий отопителем кузова) — спереди. Вентилятор системы охлаждения — отопления приводится в действие электромотором. Необходимость в его включении (кнопкой из кабины водителя) возникает только при очень высокой наружной температуре для охлаждения жидкости или, при сильном морозе, — для интенсивного обогрева салона. Усилие от коробки передач передается заднему мосту двумя угловыми редукторами и коротким карданным валом, направленным под углом 17 градусов к продольной оси автомобиля. Запасное колесо смонтировано в правой части мотоотсека на откидном кронштейне. Аккумулятор находится в мотоотсеке, бак для топлива — под полом кузова.

При таком расположении агрегаты заполняют неиспользуемые обычно объемы кузова около переднего правого колеса и за задним мостом. Все точки об-

Схема рулевого привода: 1 — рулевой механизм; 2 — рулевой вал; 3 — рулевая трапеция; 4 и 6 — угловые передачи; 5 — поперечный вал

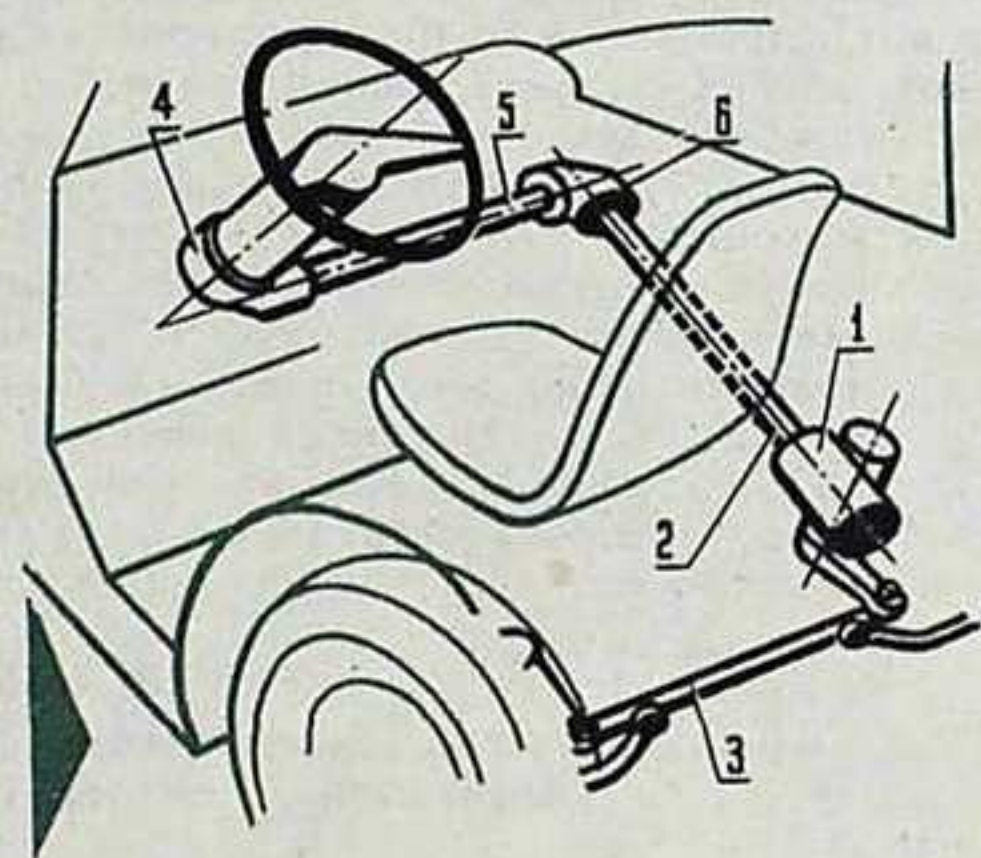
служивания двигателя, трансмиссии, электрооборудования и органов управления нового такси легко доступны.

Пассажирский салон, отделенный от кабины водителя прозрачной перегородкой, занимает пространство между передней и задней осями, где тряска наименее ощутима. В салоне установлены передвижной трехместный диван во всю ширину кузова и откидное сиденье для четвертого пассажира. Благодаря отсутствию под кузовом трансмиссионного вала пол сделан на небольшой высоте и без каких-либо выступов. Вместе с тем сохранен достаточный дорожный просвет. Перемещение пассажиров внутри салона ничем не стеснено, причем можно уложить багаж на пол или позади дивана. Для этого нужно, нажав рукоятку слева, подвинуть диван вперед и откинуть его спинку.

Войдя в салон, пассажир нажимает кнопку переговорного устройства и сообщает водителю маршрут поездки. Для

расчетов водитель выдвигает кассу. Счетчик установлен в кабине и обращен циферблатом и к пассажирам, и к водителю.

Единственная дверь салона — справа. Ее проем значительно больше существующего, он не ограничен колесными кожухами. Пассажиры входят в кузов с багажом в руках, вдвигают или вкатывают вещи, даже такие громоздкие, как холодильник, стиральная машина, радиокомбайн, детская коляска. Инвалид может въехать в кузов, не покидая своего кресла. Дверь — сдвижная, а не распашивающаяся, и управляется электрическим механизмом с места водителя. Это удобно для пассажиров. Сдвижная дверь при открывании не беспокоит прохожих на тротуаре, не увеличивает места, занимаемого автомобилем на стоянке и в гараже. Отказ от левой двери повышает безопасность (пассажир не может выйти на проезжую часть) и одновременно способствует упрощению и усилению конструкции кузова. Ну, а если уж машина опрокинется, пассажиры смогут выбраться через большое окно.



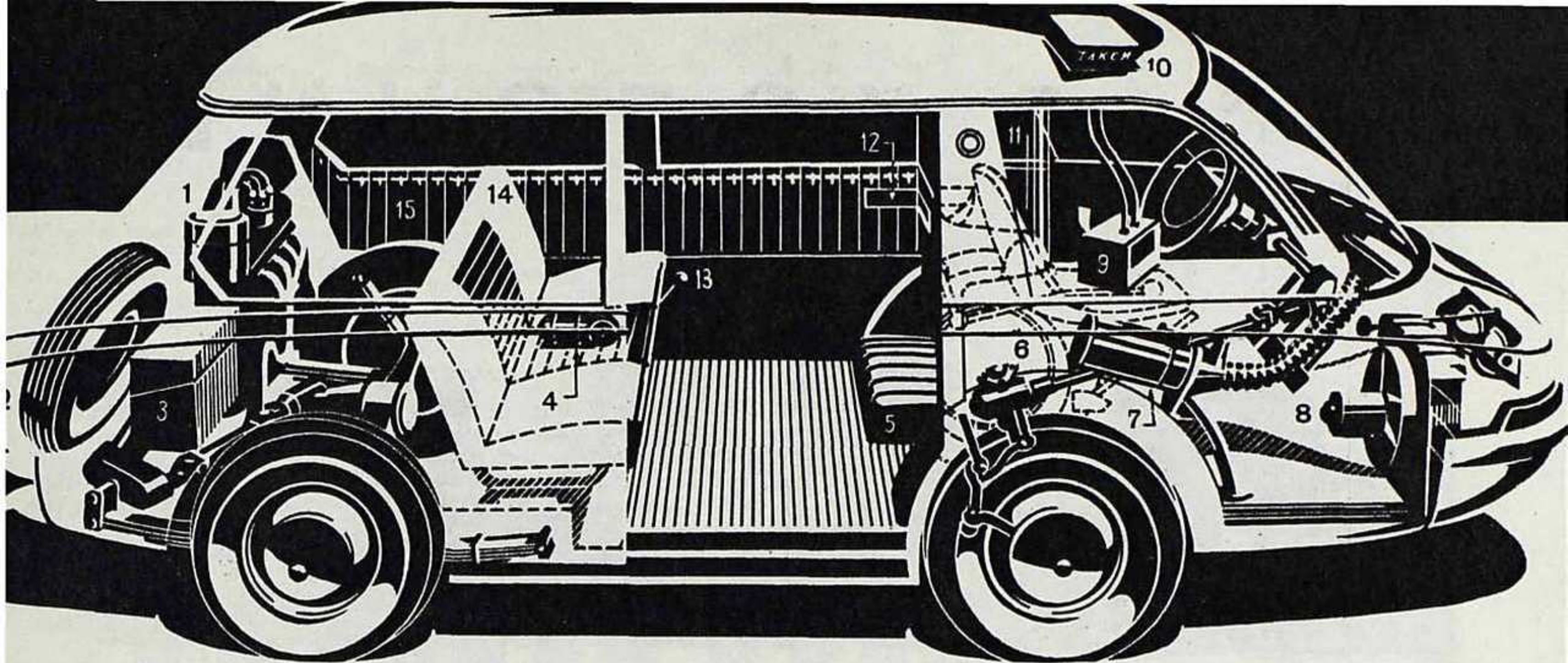


Рис. автора

• КАКИМ ОНО БУДЕТ? •

Просторная светлая кабина водителя обеспечивает хороший обзор дороги.

Сиденье водителя — «анатомическое», оно как бы облегает тело. Вместо пружин в подушке и спинке — слой пенополиуретана. А это в сочетании с соответствующей характеристикой жесткости подвески, амортизаторов и шин создает водителю удобства.

Планировке кабины предшествовал анализ существующих автомобилей. Он показал, что продольная регулировка положения сиденья в зависимости от роста водителя не дает должного эффекта: высокий человек отодвигает сиденье от педалей и тем самым от руля, а этого не требуется, низкорослый же человек оказывается зажатым между спинкой сиденья и рулевым колесом. На новом такси сиденье и рулевое колесо закреплены в наиболее удобном для всех водителей положении, а подвесные педали смонтированы (вместе с цилиндрами гидроприводов) на мостике под щитом приборов. Поворотом рукоятки водитель передвигает и фиксирует мо-

стик в нужном положении. Гораздо удобнее изменять положение не сиденья, а мостика, жесткая же установка сиденья обеспечивает безопасность при резком торможении и наезде (регулируемое сиденье в этих случаях нередко сдвигается с места).

Необычна и система рулевого привода. Вращение рулевого колеса передается коротким валом и угловой передачей на поперечный вал под щитом приборов и через вторую угловую передачу — на рулевой вал, расположенный справа от водителя и направленный наклонно назад, к рулевому механизму.

Педали и рычаги управления расположены на обычных местах, а кнопки и приборы разделены на две группы: те, что используются во время движения, находятся перед водителем, а предназначенные для обслуживания пассажиров (управление дверью, отоплением, таксометром, радио и т. д.) — справа, на наклонной панели. На щите приборов — шесть контрольных ламп, показывающих включение указателей пово-

рота, затяжку ручного тормоза, открытие двери, перегрев воды, низкое давление масла и разрядку аккумулятора.

Обилие электрооборудования — от контрольных ламп до электромоторов управления дверью и вентилятора системы охлаждения — отопления — потребовало установки на автомобиле генератора и аккумуляторной батареи повышенной мощности.

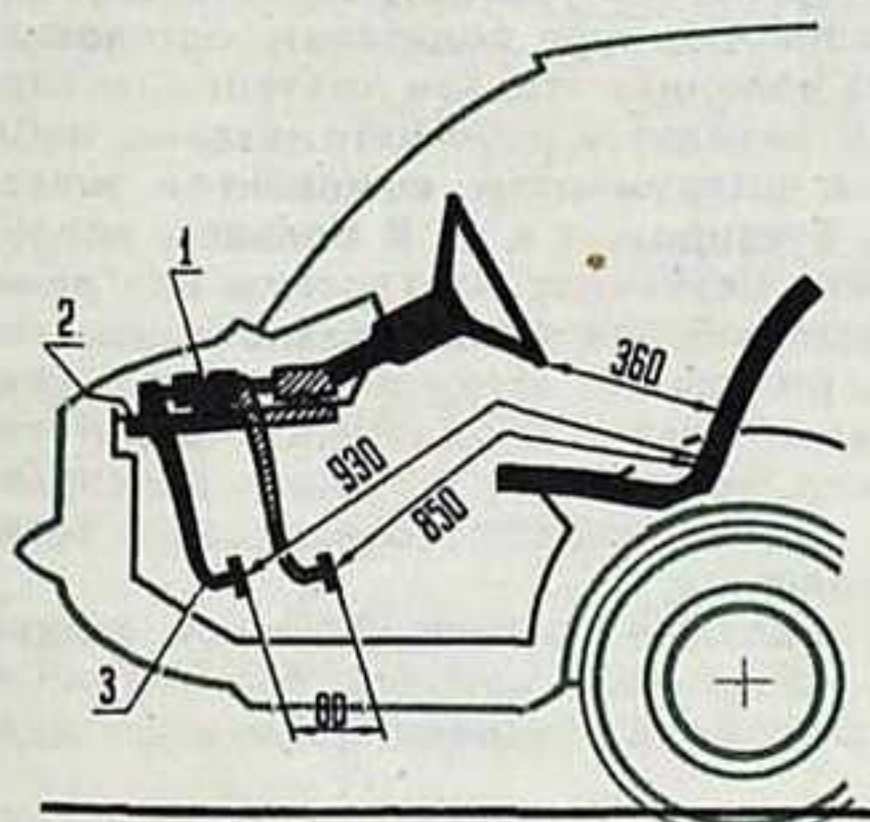
Конструкция кузова — несущая, безрамная. У него внутренний стальной корпус и съемные панели из стеклопластика. Ведь в условиях эксплуатации такси повреждения облицовки сравнительно часты, а ремонт панелей не должен служить причиной для простоя автомобиля. Панели могут быть и из металла, но стеклопластиковые имеют меньшую остаточную деформацию, не повреждаются от незначительных ударов, а в случае образования разрывов и трещин легко склеиваются и, наконец, не подвержены коррозии. Не исключено введение специального красителя в состав материала панелей.

Автомобиль-такси, о котором идет речь, зарегистрирован как промышленный образец.

Макетный образец был предназначен только для проверки формы, принципов компоновки и конструкции автомобиля. Однако он прошел цикл коротких испытаний на общие и эксплуатационные качества. При этом проектные данные в основном подтвердились.

Над автомобилем-такси работал большой коллектив конструкторов и ученых Всесоюзного научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института, ВНИИАвтоприборов и других организаций.

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ,
кандидат технических наук



«Рентгеновский снимок» нового такси: 1 — силовой агрегат; 2 — запасное колесо; 3 — аккумулятор; 4 — электромотор открывания двери (дверь на рисунке не показана); 5 — откидное сиденье; 6 — рулевой привод; 7 — автономный отопитель кабины водителя; 8 — радиатор с электровентилятором; 9 — таксометр; 10 — фонарь «такси»; 11 — перегородка; 12 — касса; 13 — ручка передвижения дивана; 14 — трехместный диван; 15 — дополнительный багажник за спинкой сиденья.

Схема регулирования расстояния от педалей до спинки сиденья: 1 — цилиндр гидропривода; 2 — салазки; 3 — педаль.



Иногда молодые, малоопытные водители считают, что нет ничего проще езды в колонне. Держись-де за руль и поглядывай на впереди идущего — только и всего. Но это упрощенное и даже превратное представление. Движение в колонне — это действия в строю, подчиняющиеся командам начальника, руководителя, старшего. И здесь, подобно пешему строю, существуют определенные правила, которые каждый водитель должен знать и уметь выполнять. В чем они заключаются?

Покажем это на некоторых примерах из армейских условий. Прежде всего каждому автомобилю в колонне отводится определенное место, устанавливается строгий порядок движения. Перед началом марша автомобили выстраиваются в определенной последовательности. Водители запоминают номер идущего впереди автомобиля. Иногда на бортах каждого из них проставляются порядковые номера.

Менять свое место, обгонять, отставать водитель самовольно не имеет права. Это правило обеспечивает порядок в колонне и дисциплинирует водителей. Подчиняясь такому принципу, колонна легко поддается управлению на ходу. Каждый автомобиль является ведущим для того, кто идет за ним. Режим движения впереди идущего должен в точности повторяться следующей машиной. Это дает возможность в любое время изменить направление, скорость и т. п.

Но надо заранее предусмотреть и вынужденные исключения. Как быть, например, если водителю приходится остановиться из-за технической неисправности автомобиля? В этом случае он съезжает на обочину и дает знак остальным, чтобы его объезжали. Устранив неисправность, он должен догнать колонну и двигаться замыкающим. На остановке водитель автомобиля, который шел вслед за выбывшим из строя, должен оставить впереди место для отставшего. А тот объезжает остановившуюся колонну и «встает в строй».

Пожалуй, главное в искусстве вождения автомобилей в колонне — это умение точно соблюдать установленную дистанцию между машинами.

Какой же должна быть нормальная дистанция? Она зависит от скорости и условий движения. На сухой ровной дороге при хорошей видимости величина дистанции в метрах должна быть в пределах численного значения скорости движения автомобиля. Например, скорости 25 км/час соответствует дистанция в 25 метров, 30 км/час — 30 метров и т. д. Сложные условия движения вносят свои коррективы: в туман дистанцию (как и скорость) надо уменьшить, на скользкой дороге — увеличить, снизив скорость. При движении по пыльным дорогам автомобиль следует вести на границе пыльного облака от впереди идущей машины, не теряя ее из виду.

Определить дистанцию ночью значительно сложнее, чем днем. Для ориентировки по заднему фонарю впереди идущей машины нужны определенные навыки, которые приобретаются далеко не сразу. При плохой видимости или светомаскировке это сделать еще труднее. На военных автомобилях, например, в помощь водителю задние фонари оборудуются индикаторами расстояния: в фонарь вставляются специальная насадка и фильтр, сквозь который видны четыре красных прямоугольника. С расстояния менее 25 метров каждый из них отчетливо виден. По мере увеличения дистанции от 25 до 50 метров четыре прямоугольника сливаются в два, а на дистанции более

50 метров водитель видит уже одно сплошное пятно. Этот оптический эффект позволяет довольно точно определять дистанцию в пределах до 50 метров и более.

При движении ночью без света на военных автомобилях часто для обозначения впереди идущей машины применяется подкузовная подсветка. Она осуществляется при помощи конусообразного отражателя и лампы в нем, закрепленных на заднем поперечном бруске под кузовом. Луч света освещает картер заднего моста и небольшой участок дороги под автомобилем. С воздуха и при наблюдении со стороны это световое пятно незаметно, а водителю автомобиля, идущего позади, видно с расстояния 40—60 метров.

Очень важно не только найти нужную для данных условий и скорости движения дистанцию, но и научиться выдерживать ее постоянно. Для этого автомобиль в колонне нужно вести как можно ровнее, по возможности с постоянной заданной скоростью. Плох тот водитель, который все время изменяет скорость и дистанцию, пусть даже в незначительных пределах.

Всякое маневрирование скоростью в колонне заставляет всех следующих сзади повторять то же самое. Колонна, то растягиваясь, то сжимаясь, похожа на резиновый жгут.

Чтобы не случилось этого, в колонне запрещено движение накатом и резкое торможение. Начинать движение все машины должны одновременно и затем плавно набирать скорость. Нельзя терять скорость возле препятствий, их надо уметь преодолевать быстро, а на подъемах заблаговременно переходить на низшую передачу.

Следовать в колонне нужно точно за идущим впереди автомобилем, двигаясь по правой стороне дороги; выезд на середину или на ее левую часть разрешается только для объезда препятствий или стоящего транспорта.

Поскольку водителю определяется постоянное место в колонне и запрещены самовольные остановки, естественно, для осмотра автомобиля надо использовать привалы. Только здесь водитель может тщательно проверить технику, устранить неисправности.

Для управления колонной во время движения используют флажки, фонари, светофоры. Водитель обязан хорошо знать эти сигналы, немедленно выполнять их и при необходимости передавать дальше.

В каждой колонне создается, как говорят, техническое замыкание на случай оказания помощи водителям остановившихся машин. В небольших колоннах это, как правило, последний автомобиль, в котором находится либо автомеханик, либо просто опытный водитель с инструментом, комплектом запасных частей, запасом ГСМ, буксиром и т. д. В больших колоннах в техническое замыкание назначают мастерскую или даже несколько специальных автомобилей (топливозаправщик, санитарные машины, тягачи, резервные автомобили и др.). Техническое замыкание обязано оказать поддержку водителю остановившегося автомобиля, помочь ему устранить неисправность, дозаправить, а при необходимости отбуксировать автомобиль к месту привала колонны.

Мы рассмотрели лишь основные правила движения, общие для всех автоколонн. Но выполнение каждым водителем и этих, самых обязательных заповедей обеспечит успех перехода.

Полковник С. САБОДАХО

Сенсацией зимнего спортивного сезона 1966 года явилась победа уфимца Юрия Чекранова в чемпионате СССР по мотогонкам на льду в классе мотоциклов 500 см³.

Свою первую золотую медаль этот талантливый молодой гонщик завоевал, выигрывая заезды с большим преимуществом у самых прославленных «ледовиков». Даже чемпионы Европы 1964 и 1965 гг. уфимцы Габдрахман Кадыров и Борис Самородов должны были «сложить оружие» перед натиском своего молодого одноклубника.

Юрий победил с поразительной легкостью тех, кто считался сильнейшими в стране и в мире на протяжении ряда лет. И самым удивительным, на первый взгляд, могло показаться, что новый чемпион начал выступать в гонках по льду в классе мотоциклов 500 см³ всего лишь в прошлом году. С первого же заезда чемпионата он завоевал симпатии зрителей не только сво-



Ю. Чекранов

♦ Высокий класс чемпиона

ей смелой, но и исключительно техничной и красивой ездой, умением импровизировать в самых различных ситуациях на ледяной дорожке.

Спортивный мир не раз становился свидетелем неожиданных взлетов тех или иных спортсменов. Иногда не последнюю роль в этом играло спортивное счастье, «везенье». Но в данном случае — победа Чекранова — следствие закономерности, следствие того, что год от года мотогонки по льду приобретают у нас все более широкий размах. Все больше молодых мотоспортсменов избирает «ледовую» специализацию. Они быстро усваивают опыт ветеранов мотогонки на льду и, опираясь на него, двигаются дальше. Этому подчинена и система розыгрыша чемпионата страны в четырех классах — 125, 175, 350 и 500 см³, которая обеспечивает постоянное пополнение отряда гонщиков-«ледовиков» и преемственность в спорте.

Тот же Юрий Чекранов, столь блестяще выступивший в нынешнем чемпионате по международному классу, сперва прошел хорошую школу в младших классах.

Показательно, что все три полуфинала «пятисоток» — в Ленинграде, Новосибирске и Уфе — были отмечены генеральным наступлением молодежи на неприступные, казалось бы, позиции асов ледяной дорожки. В результате такие известные гонщики, как бронзовый призер чемпионата Европы прошлого года москвич В. Нерытов, серебряный призер чемпионата Европы 1964 года новосибирский гонщик В. Дубинин и уфимцы Ф. Ивлев и Л. Краев не попали даже в финал. На пьедестале почета в финале не стояли прошлогодний чемпион В. Кузнецов, экс-чемпион Европы Б. Самородов и один из сильнейших гонщиков Ю. Дудорин. Зато всеобщие симпатии завоевало

трио дебютантов из Ленинграда — Г. Вьюнов, А. Белкин и В. Леонов, — сумевших войти в десятку лучших. Ленинградцев подводили мотоциклы. Но и достигнутый ими результат — свидетельство той большой работы, которая проводится в ленинградском автотоклубе с молодыми спортсменами.

Среди финалистов появились молодые новосибирские мастера А. Искачев, Б. Копылов, А. Орловский, красноярский спортсмен Ю. Котов, Б. Цеханович из Балаково, Б. Малышев и Б. Браславский из Куйбышева. И надо сказать, что ни один из них не попал в финал случайно. Каждый самоотверженно и вместе с тем корректно вел борьбу на ледяной дорожке.

О корректной езде стоит сказать особо. И победитель чемпионата Ю. Чекранов, и призеры его — Г. Кадыров и Ф. Шайнуров, и молодые гонщики, и ветераны сумели провести финальные заезды так, что опасные ситуации на льду совсем не возникали. Похоже, мы стали свидетелями становления нового стиля езды, стиля, где быстрота и скорость сочетаются с расчетливостью и осмотрительностью.

Юрий Чекранов задал тон чемпионату, и молодежь поддержала его. Напор, высокий темп и искусное владение машиной — все это оставило волнующее, радостное впечатление у тех, кто наблюдал заключительную борьбу сильнейших на ледяных дорожках уфимских стадионов.

В. КАРНЕЕВ,
заслуженный тренер СССР

г. Уфа

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА СССР

Класс 500 см³

1. Ю. Чекранов (Уфа)
2. Г. Кадыров (Уфа)
3. Ф. Шайнуров (Уфа)

Класс 350 см³

1. В. Сандульский (Хабаровск)
2. А. Ларин (Новокузнецк)
3. Н. Чернов (Уфа)

Класс 175 см³

1. Л. Красавин (Москва)
2. В. Новоселов (Новосибирск)
3. П. Прядильников (Красноярск)

Класс 125 см³

1. А. Целищев (Кемерово)
2. В. Чупин (Каменск-Уральский)
3. В. Католин (Москва)

Новых вам успехов, друзья!

Районный центр Пренай в излучине Немана лежит в стороне от больших магистралей. Из Каунаса — ближайшего к нему железнодорожного узла — несколько десятков километров по шоссе. Автомобильные дороги — единственное средство сообщения в районе, и водители здесь, что называется, на виду. Много интересного можно рассказать об этих влюбленных в свою профессию людях, занятых перевозками самых разнообразных промышленных, строительных, торговых грузов и пассажиров.

Немало хороших традиций у пренайцев. Среди них и такая, как «День распространителя печати», на котором в начале года подводятся итоги подписки на газеты и журналы. Принять участие в нем получил приглашение и журнал «За рулем».

С 10 в прошлом году до 300 в нынешнем — так резко возросло в Пренае число подписчиков нашего журнала. Сегодня каждый второй водитель автомобиля в районе выписывает журнал «За рулем». Такой скачок объясняется прежде всего возросшим значением автомобильного транспорта в народном хозяйстве и увеличивающимся интересом водителей к самообразованию, вопросам профессионального мастерства. Но немалую роль сыграли работники районного агентства «Союзпечать», широкий общественный актив. Большую инициативу в распространении нашего журнала проявили также сотрудники районной автомобильной инспекции, работники районной автотранспортной конторы.

Мы рады, что на празднике, который проходил в районном Доме культуры, наряду с теплыми отзывами о журнале было высказано много деловых замечаний и добрых пожеланий. Здесь же лучшим распространителям «За рулем» — механику АТК И. Тамошевичюсу, старшему автоинспектору А. Дялтуве, начальнику АТК А. Гляубичюсу и начальнику отдела милиции Г. Ракаускасу были вручены памятные подарки журнала.

Покидая гостеприимный Пренай, мы твердо знали: здесь у журнала настоящие друзья и верные помощники в работе.

Г. ЗИНГЕР,
спецкорр. «За рулем»

Пренай
Литовской ССР

Лучшие распространители журнала «За рулем» в Пренайском районе (слева направо): старший автоинспектор района А. Дялтува, начальник отдела милиции Г. Ракаускас и механик АТК И. Тамошевичюс.

Фото А. Слижиса



О зачистке контактов

Пока еще эту операцию приходится делать, несмотря на манящую и уже реальную перспективу электронного зажигания, где разгруженные от сильного тока контакты прерывателя практически не будут подгорать. Но и старая система работает надежно.

В последнее время установлено, что в излишне частой зачистке мало пользы — быстрее изнашиваются контакты. Браться за них нужно тогда, когда значительно подгорели рабочие поверхности и на них различаются бугорок и раковина.

Контакты лучше зачищать на мелком абразивном камне, предварительно сняв рычажок прерывателя и стойку. Не следует при этом до конца выводить углубление — достаточно достичь образования плоского кольца на одном контакте и удалить бугорок на другом. Важно лишь, чтобы контакты хорошо прилегли один к другому.

Для проверки можно воспользоваться амперметром: при замкнутых контактах прерывателя его стрелка заметно отклоняется влево и резко колеблется при поворачивании вала двигателя. Этим приемом удобно пользоваться после зачистки «на ходу», когда между контактами остаются незаметные для глаза абразивные частицы и двигатель не удаётся пустить.

Чтобы не тратить лишнее время, стоит во время пуска взглянуть на амперметр: если стрелка неподвижна — надо еще очищать. Кстати, оставшиеся после зачистки частицы можно выдуть насосом, надев наконечник.

Не следует применять для подчистки монеты — остающийся на поверхности контактов металл вызывает их обгорание. Для протирки контактов лучше выбирать такую ткань, которая не оставляет волокон.

И последнее: устанавливая или проверяя зазор при слабой освещенности (когда распределитель находится на двигателе), полезно подложить под контакты бумажку.

Очистка отстойника

После «зимней спячки» автомобиля каждый стремится почистить отстойник. Сняли стеклянный колпачок («стакан»), осторожно извлекли прокладку. Лучше это делать заостренной плоской деревянной палочкой. Пробковую прокладку имеет смысл распарить.

После этого постараемся удалить грязь из корпуса отстойника. Пустяк — но неудобно. Мешают и буртик и многочисленные «закоулки». «Проблема» решается просто: надо палочкой соскрести грязь и выдуть ее насосом сильными и резкими толчками.

Не следует излишне затягивать колпачок — это сокращает срок службы прокладки.

Проверка: отсутствие

ВОКРУГ



ЗАСЕДАНИЕ ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЕ

Апрель — горячая для автомобилистов пора: и подготовка к техосмотру, и общая подготовка машины к летнему сезону.

Не секрет, что настоящий автолюбитель хочет все сделать сам. Интересно. К тому же, если покопаешься, сделаешь все тщательно — лучше узнаешь машину, состояние ее оборудования.

На сегодняшнем заседании — обмен опытом подготовки систем питания и электрооборудования. Надеемся, кое-что пригодится автолюбителям, а кое-что натолкнет на мысль прислать в «Клуб» свои предложения.

А теперь — «ближе к делу» — советы инженера В. Е. ТАБАКОВА.

течи (при неработающем двигателе) и пузырей (при работе) — признаки неисправности отстойника.

Следует оговориться. Если в местах соединений магистрали «бензиновый бак — насос» образовались неплотности (подсос воздуха), пузыри можно увидеть также через стекло колпачка отстойника, только они будут выходить не из-под краев стакана, а из входного канала.

Во всех случаях, когда надо устранить течь бензина, не лишне вспомнить об обыкновенном мыле, оно не растворяется бензином и служит надежно. Хорошо помогает намыливание ниток, употребляемых для подмотки неисправных штуцерных соединений системы питания (как временная мера, конечно). Здесь мыло не только препятствует течи, но служит и смазкой, не давая нитке закручиваться и разрываться. Кстати, нитку надо наматывать в направлении по ходу вращения затягивающей детали. Тогда конец нитки не нужно закреплять.

И последнее (мыло «напомнило»): бывает, что в дороге «прохудится» бензобак или старая канистра и бензин течет тоненькой струйкой. Можно выйти из положения так. Найти обойный шуруп, подмотать под его головку (обязательно по ходу) любую намыленную нитку и ввернуть его в отверстие. Возможно, потребуется перед этим увеличить отверстие.

Карбюратор К-22 бесплатно

После бензонасоса сам «напрашивается» карбюратор. Почему речь пойдет о К-22? Пожалуй, карбюраторов К-22 намного больше, чем других. Семейство К-22 (от «А» до «Р») уже выпускается и служит 20 лет на «Победах», ГАЗах, «Волгах», УАЗах.

Среди очень немногих недостатков у К-22 есть «ахиллесова пята» — не вы-

вертывается блок жиклеров. Поэтому и в автохозяйствах и в любительских гаражах скопилось немало бездействующих карбюраторов.

Однако блок жиклеров можно вывернуть, применив слесарный прием — осадку резьбы. Об этом стоит поговорить, ибо один вывернутый блок жиклеров — это все равно что приобретенный без покупки карбюратор.

В крупных автохозяйствах изготавливают специальные приспособления. Это обычно — винт в направляющей с лопаткой на конце и резьбой 2М18Х1, как у блока.

Самое коварное в поведении блока жиклеров в том, что почти всегда его удаётся стронуть и он «идет», а затем где-то останавливается, заедает, отвертка начинает соскакивать, а при большой настойчивости разбивается шлицевая канавка блока.

Давайте же сначала вывернем блок, а затем разберемся. Если делать это без тисков — лучше стронуть его, когда карбюратор еще на месте (как в тисках), разумеется, отвернув сначала пробку с регулировочной иглой и осторожно вставив большую отвертку так, чтобы ее ось была как бы продолжением оси гнезда корпуса с блоком жиклеров. Операцию продолжаем на снятом карбюраторе. Когда блок остановится, надо его осадить, вставив в гнездо круглый металлический прут (лучше алюминиевый или латунный) с ровным гладким торцом, диаметром примерно 15 мм. Теперь — удар молотком, и блок легко поворачивается на какой-то угол. Затем снова осаживаем и еще поворачиваем. Операция занимает несколько минут, и карбюратор возвращается в строй.

В чем же дело? Начнем с того, что объяснение «от изменений температуры корпус карбюратора деформируется», которое иногда можно встретить, малоубедительно. Интересно вот что: чаще блок заедает в конце, не доходя шесть-

КЛУБ
«АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

Генератор без загадок

Снимать и ставить генератор — дело довольно хлопотливое, и, конечно, каждому хочется после ремонта или профилактики проверить генератор перед установкой его на место.

В «домашних» условиях проще всего проверить генератор на вращение, превратив его в электродвигатель. К сожалению, этот способ несколько прост, настолько и обманчив: часто вращающийся (и довольно резко) генератор после установки не работает. Дело может быть и в якоре, и в качестве прилегания щеток, и в неисправностях обмотки возбуждения. Для полной гарантии можно рекомендовать следующий способ проверки. Подключенный под напряжение исправный генератор вместе с обмоткой возбуждения (замкнуты между собой клеммы «Я» и «Ш») должен легко, уверенно и равномерно, но не быстро вращаться. Остановить его, притормаживая одним пальцем шкив, трудно. Далее убираем проводник с вывода обмотки возбуждения (клеммы «Ш») — и генератор должен резко увеличить скорость вращения. При небольших погрешностях вращение может усиливаться, а потом замедлится вплоть до остановки. Нужно попробовать добиться ускоренного вращения частыми касаниями проводника к клемме «Ш». Если это удастся — генератор можно смело ставить на место.

Если потребляемый вращающимся генератором ток контролировать амперметром, то он должен быть не более 5—6а (с включенной обмоткой возбуждения) при равномерном вращении якоря со скоростью 500—700 об/мин, а при отключении обмотки возбуждения ток должен скачком увеличиваться.

Снятие проводов с батареи

Наконечники проводов на выводных штырях аккумулятора не следует сильно затягивать: от этого часть свинца выдавливается между губками наконечника, и его будет трудно снять с конуса, так как не удастся повернуть.

Если наконечник засел очень уж крепко, надо совсем вынуть стяжной болт. Между прочим, продукты окисления, препятствующие отвертыванию гайки, легко растворяются в обыкновенной воде — достаточно воспользоваться мокрой тряпкой. В тяжелых случаях полезно квадратную головку болта поддерживать исправным рожковым ключом. Когда болт вынут, вставляем в «зев» наконечника отвертку и, слегка нажимая, стараемся развести концы и одновременно повернуть на штыре наконечник. После нескольких осторожных попыток наконечник сдвинется и сойдет вверх. В данном случае полезно вспомнить слова из басни Крылова «А дуги гнут с терпением и не вдруг». Впрочем, автолюбитель может взять их и вообще на вооружение.

статочно прогретом (или непрогретом) двигателе, если это необходимо. Кстати следует заметить, что «длинные километры», которые мы теряем за один холодный пуск (согласно укоренившемуся за много лет мнению), не так уж длинны: в последнее время можно услышать цифру «15—20 процентов» — вот насколько больше износ двигателя при холодных пусках. И еще: многочисленными исследованиями точно... не установлено, когда больше износ — при длительном прогреве без нагрузки или при быстром с нагрузкой. А раз так, многие могут решить, что гораздо разумнее сократить всю процедуру.

Так вот, чтобы двигаться на «недогретом» двигателе, не нужно вытягивать манетку подсоса до конца. Это можно сделать только при пуске во время сильных морозов и то, как только двигатель начнет работать, сразу же вдвинуть ее обратно, примерно на половину хода. Обычно ее и вытягивать достаточно на эти же полхода — вильчатый рычаг полностью освободит рычажок оси воздушной заслонки, и «автоматика» начнет действовать.

Карбюратор и генератор

Иногда кронштейн генератора ломается от давнишних трещин, образовавшихся от длительной тряски двигателя из-за плохой работы карбюратора на «холостом ходу», да еще при езде в городе с частыми остановками. Но и при хорошей работе двигателя генератор надо надежно закрепить. Нижние болты лучше окончательно затягивать после того, как установлено положение генератора — натяжение ремня. То есть, при слегка затянутых нижних болтах установить положение генератора, затянуть болт регулировочной планки, а затем уже накрепко затянуть нижние болты. Существует и другая практика: сначала затянуть нижние болты и в таком положении отклонять генератор. Может быть, так удобнее устанавливать натяжение ремня (об этом мы поговорим особо) — генератор не отходит назад. Но ведь цель — не удобство операции, а хорошие результаты. Если перемещать генератор «туда и сюда» при затянутых болтах, как нам кажется, плотность соединения ухудшается.

Слабый ремень много не испортит, но и в покое не оставит. К примеру, «закапризничал» генератор: то есть зарядка, то — нет. При проверке неисправностей в нем не обнаружится. Сколько было таких «загадок» и как просто они решались — стоило всего лишь подтянуть ремень.

Поведение генератора при этом характерное: вначале зарядный ток нормальный, но при увеличении числа оборотов — он уменьшается почти до нуля.

А если ремень перетянут? — Он быстро изнашивается. Нелегко при этом приходится и подшипникам генератора и водяного насоса. Это намного укорачивает их жизнь.

Короче, не проще ли натягивать ремень, проверяя самое силу трения? Например: покачивая рукой лопасть вентилятора, одновременно натягивать ремень, пока не прекратится проскальзывание шкива. Пожалуй, это и есть необходимое натяжение. И проверка проста: покачать лопасть — если не проскальзывает, можно не трогать.

Еще «болезнь» К-22

При замкнутой системе вентиляции картера часто засмоляются два воздушных жиклера системы холостого хода, запрессованные в корпус поплавковой камеры. К ним можно добраться, сняв крышку поплавковой камеры. Теперь остается удалить смолообразования при помощи ацетона или растворителя. Чтобы снять крышку, приходится снимать весь карбюратор, отсоединять целую систему трубок, тросов и деталей управления. И все из-за одного винта (М6) из двух завернутых снизу вверх. Если вместо этого (левого по ходу) при очередной сборке карбюратора поставить болт М6 с небольшой головкой — тогда можно, не снимая карбюратора, легко наладить холостой ход. Заметим, что чистить эти жиклеры приходится много чаще, чем весь карбюратор.

Из-за одного пустяка в холодное время часто возникают немалые трудности с пуском двигателя. Дело в том, что, закрепляя конец оболочки троса привода воздушной заслонки в ее кронштейне, иногда оставляют настолько длинный конец оболочки, что в него упирается конец вильчатого рычага, в котором закрепляется конец тяги. Это не дает возможности заслонке прикрыться полностью.

Неиспользуемые возможности

В приводе воздушной заслонки К-22 есть маленькая хитрость. Вытягивая на себя манетку, мы не прикрываем самое заслонку, а только освобождаем место — даем возможность пружине ее прикрыть. Эта пружина, действующая на ось заслонки, стремится удерживать ее в закрытом положении. Ось заслонки заметно смещена от середины, из-за чего образуются две очень неравные по площади части.

Если заслонка в закрытом положении удерживается только силой пружины, то при работе двигателя она приоткрывается воздушным потоком (разные давления по обе стороны оси) и занимает какое-то оптимальное для данного режима положение; необходимый состав горючей смеси при этом поддерживается автоматически. При увеличении числа оборотов коленчатого вала, когда усиливается напор потока входящего в карбюратор воздуха, воздушная заслонка приоткрывается больше, предотвращая переобогащение.

Такое устройство позволяет без «выстрелов» и «чиханий» двигаться на недо-

«ЗАПОРОЖЕЦ» В ВОПРОСАХ И ОТВЕТАХ

Деловито жужжат на дорогах маленькие, юркие «Запорожцы». С каждым годом их становится все больше. Что и говорить, приятно путешествовать на автомобиле. Но вот случилось непредвиденное — машина остановилась в пути. Владелец ее лезет в моторный отсек, пытаясь установить причину неисправности.

Вопросов в процессе эксплуатации у автолюбителей возникает масса. Мы надеемся, что советы инженера Запорожского автомобильного завода Л. Г. СПЕКТОРОВА помогут владельцам самых маленьких автомобилей быстрее ставить «диагноз заболевания» и применять верные средства «лечения».

Нередко, даже в теплую погоду, бывает трудно пускать двигатель. Отчего это зависит?

Чаще всего дело заключается в отсутствии компрессии. Обычно это случается, когда после большого пробега автомобиля сильно изнашиваются кольца. Теряется компрессия и при схождении замков колец, и при пригорании самих колец в канавках.

В последнем случае потеря компрессии сопутствует прорыв газов в картер, а через него — в сапун. Неопытные водители, не обнаружив вовремя дефект, продолжают эксплуатировать машину. А это, в свою очередь, может привести к задиру поршня. Значительное уменьшение зазора в паре цилиндр — поршень вызывает стук поршня в верхней и нижней мертвых точках. В подобной ситуации следует принимать единственное решение — менять все вышедшие из строя детали, а после этого обкатывать двигатель.

Но существует еще целый ряд более «безобидных» причин, из-за которых двигатель будет плохо пускаться. Одна из них — неправильная регулировка зазоров в клапанах. Уменьшение или же полное отсутствие зазоров приводит к тому, что клапаны полностью не закрываются. Как результат — отсутствие компрессии. В этом случае будут слышны «выстрелы» в глушителе (если нет зазора в выпускном клапане) или в карбюраторе (если зазор отсутствует во впускном клапане). Клапаны надо отрегулировать в соответствии с инструкцией.

Обеднение смеси — также причина плохого пуска двигателя. Надо обязательно продуть все жиклеры и отрегулировать уровень топлива в поплавковой камере карбюратора. Затем проверьте и при необходимости отрегулируйте установку зажигания. Важно и то, чтобы правильными были зазоры между

контактами прерывателя и между электродами свечи. После проверки и необходимых регулировок пускают и хорошо прогревают двигатель. А уже затем регулируют работу его на малых оборотах. Эта регулировка тоже существенно влияет на пусковые качества двигателя.

Можно ли, слегка уменьшив диаметры коренных и шатунных шеек коленчатого вала, установить вкладыши от двигателя «Москвича-402»?

«Некоторые водители «Запорожца» пытаются таким способом продлить жизнь двигателя. Но он очень плох. Дело в том, что по целому ряду причин уменьшать диаметр коренных и шатунных шеек у коленчатого вала двигателя МеМЗ-965 — значит заведомо сломать вал.

В двигателях МеМЗ-965 и МеМЗ-966 применены тонкостенные шатунные вкладыши со свинцовисто-бронзовой заливкой вместо обычных баббита и оловянистой бронзы. Дело здесь не в прихоти конструкторов, а в необходимости, вызванной повышенными удельными нагрузками на шатунные шейки. Именно это и повышенная тепловая напряженность, присущая двигателям воздушного охлаждения, привели к применению не автотракторных, а дизельных масел.

Установка же вкладышей от двигателя «Москвич-402» с совершенно другим материалом заливки на «Запорожец» приведет к их вымыванию и выплавлению. И в конце концов произойдет авария.

Какое давление и какой расход масла в системе смазки двигателя «Запорожца» считается нормальным? Какие масла дают наилучшие результаты при эксплуатации двигателя?

В «Руководстве по эксплуатации и ремонту», которое прилагается к автомобилю, написано: «Давление масла при оборотах коленчатого вала 3000 об/мин и температуре масла 80 градусов должно быть не менее 1,2 кг/см²».

На малых оборотах коленчатого вала давление в системе смазки не должно падать ниже 0,4 кг/см² (датчик аварийного давления масла ММ-102 срабатывает при падении давления до 0,4—0,7 кг/см²), и лампочка аварийного давления гореть не должна.

Особенности теплового режима двигателей воздушного охлаждения, к которым относятся и двигатели МеМЗ, — в повышенном тепловом и нагрузочном режимах. Это вызывает несколько повышенный, по сравнению с двигателями водяного охлаждения, расход масла. У некоторых двигателей он достигает 200 г и даже больше на 100 км пробега. Это объясняется не всегда достаточно высоким качеством поршневых колец. Увеличенный расход масла у новых автомобилей — явление нормальное, пока не при-

работались кольца и зеркало цилиндров. В силу специфики конструкции двигателя и особенностей самого масла через некоторое время оно темнеет. Однако это не считается признаком непригодности, если отсутствуют признаки неисправности двигателя, например повышенное дымление через сапун.

Не так давно появилось в продаже новое масло АС-8. И результаты испытаний двигателя МеМЗ на масле АС-8 позволяют нам рекомендовать его как основную зимнюю смазку. В холодное время известный эффект дает применение масла АКЗп-10: оно позволяет пускать двигатель при температуре до минус 20 градусов без подогрева. А летом при пониженном давлении в системе смазки двигателя можно использовать масла МК-16 и МС-14.

Пользоваться маслом СУ совершенно недопустимо — это неизбежно приведет к аварии двигателя. И первым признаком ее будет низкое давление масла. Выплавление вкладышей коленчатого вала — вот в чем причина. Если не прекратить эксплуатации двигателя, возможны еще более тяжелые последствия — обрыв шатуна, пробивание картера двигателя и т. д.

Автомобиль имеет два глушителя. Из одного постоянно идет дым. В чем причина?

До недавнего времени выпускались автомобили с двигателем, каждая пара цилиндров которого имела свой глушитель. Дымление указывает на неисправность в соответствующей группе цилиндров. Специалисту вид дыма может сказать о причине дымления. Сизый дым — свидетельство сгорания масла, то есть износов или неисправностей в цилиндро-поршневой и клапанных группах. Черный густой коптящий дым говорит о неполном сгорании топлива, обогащении смеси. Если дымление связано с увеличенным расходом масла, причина может быть в износе поршневых колец, поршней, цилиндров, направляющих клапанов. Такое дымление будет постоянным, оно не уменьшается с прогревом двигателя.

Переобогащение смеси возможно тогда, когда не отрегулирован карбюратор. Дымление в этом случае будет изменяться на различных режимах работы двигателя. Эту неисправность можно устранить регулировками. Дымление с одной стороны, если причина в переобогащении смеси, говорит и о неравномерности распределения смеси по цилиндрам. Оно частично устраняется регулировкой карбюратора. На холостых оборотах оно естественно для двигателей МеМЗ.

Как закрепить болты крепления полуосей?

На автомобилях прошлых выпусков нередко отворачивались на ходу болты крепления полуосей. Устранить дефект просто: под болты следует поставить новые пружинные шайбы. Затем надо очень плотно затянуть болты. Момент затяжки 5,5—6 кгм.

Сейчас конструкторы учли эту недоработку и увеличили диаметр болта до 10 мм. Если есть такая возможность, пересверлите отверстия и сделайте резьбу на М10 во фланцах полуоси.

**КЛУБ
«АВТОЛЮБИТЕЛЬ»**

ЦВЕТ, ЦИЛИНДР И ПОРШЕНЬ

Читатель Н. Васильев из Иркутска хочет выяснить, можно ли поставить поршень группы «А» в цилиндр с черным цветовым индексом и что означает желтый цвет на бобышке поршня.

Отвечают инженеры запорожского завода «Коммунар».

Черный цветовой индекс на цилиндре означает, что он относится к группе «В». В таком случае поршень надо брать с буквой «В» на днище. Постановка его обеспечит требуемый зазор 0,04—0,06 мм, так как диаметр цилиндра 72,00—71,99 мм, а поршня 71,95—71,94 мм. Диаметр же поршня группы «А» 71,97—71,96 мм. Нетрудно подсчитать, что после сборки этого комплекта зазор окажется уменьшенным — 0,02—0,04 мм. Собрать в таком варианте двигатель нельзя.

В руководстве по ремонту сказано, что поршни группы «А» можно ставить в цилиндры с зеленым индексом.

Желтый же цвет на бобышке поршня означает, что поршневой палец также должен иметь желтый индекс. При этом наружный диаметр поршневого пальца будет 19,9950—19,9925 мм, а диаметр отверстия под палец в поршне — 19,9900—19,9875 мм.

УМЕНЬШИТЕ НАГРУЗКУ

«На моем мотороллере «Вятка» при езде по плохой дороге заднее колесо стало тереться о пружину подвески, а в передней подвеске прослушивается стук, — пишет нам Ю. Гранин из г. Куйбышева. — Как избавиться от этого?»

Иногда при езде с повышенными нагрузками по дорогам с плохим покрытием может возникнуть скручивание рычага задней подвески. В результате колесо начинает тереться о пружину подвески. Вероятно, это и произошло с Вашим мотороллером.

Причиной стука в передней подвеске может быть свободное осевое перемещение цилиндра амортизатора или же недостаточное количество масла в нем. Для устранения этого явления необходимо затянуть до отказа корпус сальника и, если стук не прекратится, поставить под клапан резиновую прокладку из маслобензостойкой резины толщиной 1—1,5 мм.

НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ

Москвича С. Кузнецова интересует, можно ли переделать переднюю подвеску «Москвича-401», жестко закрепив тормозной щит и исключив реактивный рычаг.

Переделка передней подвески автомобиля «Москвич-401», связанная с исключением реактивного рычага и жестким креплением тормозного щита, не рекомендуется. В этом случае ответственная деталь подвески — кривошип — окажется при торможении перегруженной. В существующей конструкции реактивный момент воспринимается кривошипом совместно с реактивным рычагом.

Чрезмерная же перегрузка кривошипа, которая получится при переделке подвески, может повлечь его поломку.

ЧТО ВЛИЯЕТ НА ИЗНОС ПОДШИПНИКОВ

«Спидометр моего мотоцикла ИЖ-56, — пишет в редакцию В. Саксонов из Ленинграда, — показывает 20 тысяч километров пробега, но у него вышли из строя подшипники коленчатого вала. Каковы причины их преждевременного износа?»

На вопрос читателя отвечают специалисты Ижевского машиностроительного завода.

Подшипники коленчатого вала двигателя ИЖ-56 (ИЖ-49, ИЖ-П) при правильной эксплуатации мотоцикла выдерживают пробег до 30 тысяч километров и

более. Как показали результаты дорожно-ходовых испытаний, машины после такого пробега остаются вполне пригодными для дальнейшей эксплуатации без ремонта.

Возможны несколько причин преждевременного выхода из строя подшипников коленчатого вала. Прежде всего это длительное хранение мотоцикла без консервации двигателя, особенно в период резких колебаний температуры и высокой влажности окружающего воздуха. Такие же последствия вызывает засорение смазочных отверстий подшипников, применение недоброкачественного топлива и смазочных материалов или нарушение пропорции при их составлении. Уменьшает долговечность подшипников и несвоевременный уход за воздухофильтром или эксплуатация мотоцикла без него, перегрев и перегрузка двигателя из-за несвоевременного включения нужной передачи или при езде по плохим дорогам.

ПОЧЕМУ ПРОГОРАЮТ ПОРШНИ

Читателя П. Борзова из Могилевской области интересуют причины, приводящие к прогоранию поршней двигателя ЯМЗ-204 на МАЗ-205. Отвечают конструкторы Минского автомобильного завода.

Поршни двигателя ЯМЗ-204, установленного на автомобиле МАЗ-205, могут прогорать из-за недостаточного охлаждения их днища маслом. При работе двигателя днище поршня периодически обрызгивается струйкой масла, поступающего по шатуну от коленчатого вала. Возможно, что каналы, по которым оно проходит, где-то засорились. Их необходимо прочистить. Кроме того, если вместо насос-форсунки АР-20 с производительностью подачи топлива 60 стоит насос-форсунка АР-23А, производительность которой равна 70, то это также может быть причиной прогорания поршней.

СТОИТ ЛИ ПЕРЕДЕЛЫВАТЬ ДВИГАТЕЛЬ?

Возможно ли сделать двигатель МеМЗ-965 27-сильным? Имеют ли вкладыши коленчатого вала двигателя ремонтные размеры? Эти вопросы задает читатель В. Игнатов из Магадана.

Отвечают заводские конструкторы.

Расточив головки цилиндра двигателя МеМЗ-965 до диаметра 72 мм и отверстия под цилиндры, можно, не меняя картера, добиться мощности в 27 л. с. Однако для этого придется сменить и еще ряд деталей — поршни, кольца, поршневые пальцы, цилиндры, впускную трубу, карбюратор. Двигатель со старым картером и старым коленчатым валом не будет долговечен, так как коленчатый вал и шпильки картера не рассчитаны на увеличение мощности. Поэтому понадобится заменить картер двигателя, коленчатый вал с маховиком и сцеплением.

Фактически это означает — собрать почти полностью новый двигатель из запчастей. Не целесообразнее ли приобрести новый двигатель МеМЗ-966, который по сравнению с двигателем МеМЗ-965 более долговечен и надежен?

Что же касается ремонтных размеров, то, скажем, вкладыши коленчатого вала не имеют их. Поэтому при увеличении зазоров в паре коленчатый вал — вкладыши последние следует заменить. Если же это не устранило люфта, придется менять и вал. Зазор должен быть 0,026—0,07 мм.

ПОМОЖЕТ ОПЫТНЫЙ МЕХАНИК

А. Гречкина из Грузии интересуется, можно ли устранить шум в заднем мосту «Москвича-407».

Небольшой шум в узком диапазоне скоростей допустим. Вероятной причиной излишнего шума в заднем мосту является шум в работе шестерен главной

передачи из-за неправильного подбора пары шестерен по зацеплению зубьев или по монтажному размеру ведущей шестерни. Возможно также, что ослабла гайка ведущей шестерни, крепящая фланец, к которому, в свою очередь, крепится карданный вал, и появился осевой люфт.

В любом случае редуктор следует проверить. Лучше всего обратиться за помощью в специальные мастерские или к опытному механику. Если после проверки и необходимой отладки редуктора шум не исчезнет, то необходимо заменить пару шестерен главной передачи.

ВРЕМЕННАЯ МЕРА

Читателя Е. Щетинского из Севастополя интересует, можно ли заменить подшипники ведущей шестерни заднего моста у «Москвичей» моделей 401 и 402 подшипниками другого типа. Он спрашивает также, существуют ли таблицы, где бы приводились номера подшипников, тождественные по характеристикам устанавливаемым на заводе.

Полноценная замена вышедших из строя подшипников ведущей шестерни заднего моста «Москвичей» моделей 401 и 402 подшипниками другого типа невозможна. Но временно вместо подшипников ЦКБ-746 или ГПЗ-102306 можно установить подшипник № 306, а вместо подшипников ЦКБ-745 или ГПЗ-286805Л — два подшипника № 305. При этом распорную втулку, которая устанавливается между подшипниками, и запорное кольцо, удерживающее подшипник с ведущей шестерней в картере редуктора, нужно подрезать на 4 мм.

Необходимо помнить, что при любой замене подшипников должен быть выдержан монтажный размер для ведущей шестерни и боковой зазор в зацеплении ее с ведомой.

Подшипник 286805Л заменять подшипником 102605 нельзя в любом случае.

Таблицы, в которой были бы приведены номера подшипников, эквивалентных по работоспособности устанавливаемым на заводе, не существует. Типы подшипников на автомобилях заводского изготовления являются оптимальными, и невозможно рекомендовать равноценные замены.

ЭТО НЕ ВЫХОД

Читателя Ю. Горлова из г. Минска интересует, почему на мотоцикле «Ковровец» разная резьба под декомпрессор и свечу. По его мнению, можно было бы пользоваться отверстием под декомпрессор, если, например, сорвана резьба под свечу. На этот вопрос мы попросили ответить работников завода.

Делать одинаковой резьбу в головке цилиндра под свечу и декомпрессор нет смысла. И вот почему. Во-первых, нарушится взаимозаменяемость (декомпрессор прежней модели не подойдет к новой головке). Во-вторых, если сорвана резьба, то герметичность головки нарушится независимо от того, что ввернуто в это отверстие — декомпрессор или свеча.

УТОЧНЕНИЯ В ИНСТРУКЦИИ

Какие новые масла можно применять для двигателя «Волги»? Этот вопрос задает читатель Беленков из Норильска.

Отвечают конструкторы Горьковского автомобильного завода.

В настоящее время для двигателя ГАЗ-21 рекомендуется масло индустриальное 50 (машинное СУ). Масла же АСп-5 и АКп-5 сейчас заменены более высококачественными — АС-8 и АС-6 (ГОСТ 10541-63), которые завод будет рекомендовать для двигателя. Во вновь выпускаемые инструкции и книги по автомобилю «Волга» будут внесены соответствующие уточнения.

Из-за высокой вязкости применять для двигателя ГАЗ-21 масла МС-20 и МК-22 недопустимо.

Даже начинающему мотоциклисту известно, что если разогнать мотоцикл до значительной скорости, а затем сбросить газ, то движение замедляется постепенно. При выключенном сцеплении или установке шестерен коробки передач в нейтральное положение расстояние, проходимое таким способом, увеличивается. Постепенно замедляющееся движение по инерции и называют накатом.

Накат зависит от веса машины — чем он больше, тем накат продолжительнее; от профиля пути (спуск или подъем); сопротивления свободному качению в трансмиссии и в ходовой части мотоцикла, вызванного трением; сопротивления воздуха — при попутном ветре накат увеличивается.

Существуют ли какие-то приемы разгона — наката? В чем особенности такой езды? Эти вопросы всегда интересуют начинающего водителя. Тем более, что в литературе, посвященной мотоциклу, и в руководствах о накате не говорится ничего. Разве что некоторые инструкции рекомендуют использовать разгон — накат при обкатке новой машины.

Главный смысл наката — экономия топлива. Это особенно важно, если мотоцикл в силу особенностей конструкции двигателя и других причин при обычных приемах езды расходует много топлива.

Движение накатом с полностью открытым дросселем, но выключенным сцеплением и передачей (хотя бы высшей) будет непродолжительным, так как при этом возникает торможение двигателем. А потому не дает и экономии топлива. Но если, разогнав машину и закрыв дроссель, быстро отключить заднее колесо (двигатель) от двигателя, расстояние, проходимое по инерции, увеличится в несколько раз, а расход топлива намного сократится по сравнению с равномерным движением.

Тут, возможно, последует возражение: «Но ведь такой метод сбережения топлива и масла может привести к тому, что сцепление машины, особенно если оно сухое, преждевременно выйдет из строя».

Существуют два способа отключения двигателя от заднего колеса. Первый, безусловно, негодный, — двигаться накатом с рычагом, зажатым в левой руке.

Второй — когда, лишь на секунду выключив сцепление, водитель быстро ставит нейтраль, и тогда сцепление даже некоторое время «отдыхает». Нагрузка на его элементы, как и на некоторые детали коробки передач (первичный и промежуточный валы и их подшипники), значительно снижается. Уменьшение износа деталей трансмиссии — второе достоинство наката.

Здесь тоже не исключено возражение: «Пока вы «отыщете» нейтраль, посылая педаль переключения то вверх, то вниз,

НАКАТ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ

и сцепление будет портиться и накат пропадать». Оговоримся: для достижения наката не обязательно отыскивать фиксируемое нейтральное положение, находящееся, как известно, между первой и второй передачами. Следует поступить иначе. На мгновение выключив сцепление, легким движением ступни послать педаль вниз, на так называемую нефиксируемую нейтраль, находящуюся между третьей и четвертой (или между второй и третьей у легких мотоциклов типа М-103) передачами, и после этого машина катится свободно. У мотоциклов типа «Ява» и «Чезет» надо без всякого выключения сцепления послать педаль слегка вверх. У тяжелых же мотоциклов установить нейтраль можно, действуя либо педалью, либо рычагом ручного переключения передач.

Отыскание нефиксируемой нейтрали требует известных навыков и, возможно, будет получаться не сразу. Но после непродолжительной тренировки этот прием, безусловно, может освоить каждый.

ВАМ, МОЛОДЫЕ МОТОЦИКЛИСТЫ

Но всегда ли целесообразно двигаться накатом?

Нет.

В условиях интенсивного городского движения, когда водителю приходится то уменьшать, то увеличивать скорость, этот метод не годится.

Нельзя пользоваться им и на мокрой или скользкой проезжей части, когда торможение разобренного с двигателем заднего колеса может вызвать его боковое скольжение — занос.

Но на сухой проезжей части загородных шоссе, причем с небольшим уклоном, движение накатом можно только приветствовать.

Полезно и даже необходимо применять накат, когда водитель, двигаясь с значительной скоростью на перегоне большой протяженности, приближается к перекрестку. Особенно на таких городских трассах, где движение организовано по принципу «зеленой волны». Такая езда значительно безопаснее, экономичнее и выгоднее для сбережения трансмиссии, тормозов и шин.

Точно так же, используя накат, водитель должен поступать и приближаясь к закрытым поворотам на шоссе, к железнодорожным шлагбаумам, к участкам оживленного движения пешеходов, то есть к таким местам, где может возникнуть неожиданная опасность.

Последний совет. Двигаясь по инерции, не следует доводить скорость до минимума. Если она сильно упадет, то дальнейший разгон не только потребует повышенного расхода бензина, но и вынудит водителя заняться переключением передач, что в итоге значительно снизит скорость движения.

У наката есть еще одно достоинство — психологическое. Когда мотоциклист почувствует, что улучшение движения накатом стоит в прямой зависимости от состояния силовой передачи, подшипников колес, тормозов и шин, он будет лучше заботиться о своей машине — обращать значительно больше внимания на регулировки и уход за всеми этими деталями.

Вот в общих чертах и все особенности наката.

Д. АБЕЗЬЯНИН

СОВЕТУЕТСЯ ЧИТАТЕЛЯМИ

Ереван

Очередная читательская конференция журнала состоялась в столице Армении — Ереване. На нее собрались преподаватели и инструкторы автошкол ДОСААФ, активисты спортивно-технических клубов, работники автобаз.

— «За рулем» я читаю от первой до последней страницы, — начал свое выступление Г. Арутюнян, инженер-инструктор республиканского автотоклуба, — и нахожу здесь много полезного и интересного. Однако желательно, чтобы журнал чаще и подробнее рассказывал о новинках автомобилестроения. Выход новых учебников не поспевает за выпуском новых машин, и журнал должен восполнить этот пробел.

Заместитель председателя райкома ДОСААФ Г. Маркрян считает необходи-

мым расширить раздел «Техника за рубежом», систематически публиковать материалы по обмену опытом передовых водителей, шире освещать спортивную жизнь.

Заместитель начальника республиканского автотоклуба Е. Карапетян выразил пожелание чаще печатать материалы в помощь преподавателям и ввести рубрику «Советы тренеру». Его поддержал тренер республиканского автотоклуба Г. Саамянц. «Нас, — сказал он, — очень интересует разбор местных и республиканских соревнований, а в журнале такого материала нет».

По мнению заместителя начальника республиканского автотоклуба А. Галстяна журнал редко ставит вопросы, которые вызывают полемику или желание поделиться своими мыслями.

Председатель республиканской коллегии судей Р. Аристанисян упрекнул редакцию в том, что она крайне редко публикует материалы по спортивному

судейству. Между тем, считает он, методические указания по узловым, главным вопросам работы судейских коллегий, анализ судейских ошибок могли бы принести неоценимую пользу.

Товарищ Аристанисян посоветовал уделять больше внимания автототуризму и давать описания интересных маршрутов по союзным республикам.

Заместитель председателя республиканского комитета ДОСААФ Р. Анопов критиковал редакцию за то, что она мало места отводит вопросам технического обслуживания автомобилей. Десятки тысяч автомобилистов ждут советов по изготовлению различных приспособлений, облегчающих эксплуатацию и обслуживание машин.

Все участники конференции в своих выступлениях отмечали, что современное развитие автототоспорта у нас в стране и за рубежом требует более полного и широкого освещения его на страницах журнала.



правила проезда нерегулируемых перекрестков рассматривались на страницах журнала неоднократно. Мы возвращаемся сегодня лишь к одной из ситуаций — движению в попутном направлении.

Именно это положение Правил, как ни странно, до сих пор истолковывается по-разному. Кое-кто склонен даже считать его чуть ли не сугубо «теоретическим», в противоположность «практическому», к которому водители прибегают якобы на свой страх и риск. Существование подобных разночтений, на наш взгляд, — вещь недопустимая. В этой статье мы попытаемся разрешить спорный вопрос.

Итак, представим себе перекресток, к которому со взаимно пересекающихся направлений подошли транспортные средства (рис. 1 и 2). Если бы не была статья 69, допускающей встречное и попутное движение одновременно с тем, кто выезжает на перекресток, то разъезд этих трех транспортных средств происходил бы следующим образом:

в условиях, показанных на рис. 1, — в соответствии со статьей 67, то есть сначала трамвай, затем автомобиль А и лишь после этого автомобиль Б;

в условиях, показанных на рис. 2, — по статье 68, то есть сначала автомобиль В, затем автомобиль А и в последнюю очередь автомобиль Б.

В обоих случаях — последовательный разъезд в три этапа. Такой порядок, как все помнят, предусмотрен статьей 70, но только для условий неудовлетворительной видимости, когда внешние признаки, квалифицирующие улицу (дорогу) или вид транспортного средства, не могут быть безошибочно определены водителями.

Понятно, что принцип последовательного разъезда в три этапа и более не обеспечивает использования пропускной способности перекрестка. Ведь в первом (рис. 1) и во втором (рис. 2) случаях автомобили Б могут проезжать перекресток, не создавая дополнительной помехи третьему автомобилю, и такой разъезд освобождает перекресток не в три, а в две очереди. Преимущества совместного разъезда на параллельных курсах очевидны даже при однорядном движении. Еще более ощутимы они на широких улицах и дорогах, где наряду со встречными транспортными средствами имеют возможность двигаться и попутные.

Вот чем определено появление в Правилах движения статьи 69.

Противоречит ли здесь практика теории? Отнюдь нет. В жизни все происходит именно таким образом — одновременно с транспортным средством, пользующимся преимущественным правом проезда, движутся и те, кто едет во встречном или попутном с ним направлении. На рис. 3, например, преимущественное право движения за автомобилями Е и Ж. И вряд ли кому-нибудь придет мысль, что автомобили В и Г заняли правильную позицию, а их водители могут не учитывать права автомобилей А и Б на встречное движение. Очевидно также, что автомобиль А на рис. 4 «нарушил границу»: ведь он обязан пропустить не только трамвай, но и попутный трамвай автомобиль В.

Теперь несколько видоизменим ситуацию, представленную на рис. 4, и покажем неравноугольный четырехсторонний перекресток (рис. 5). И в такой обстановке, разумеется, решение только одно: автомобили А и Б уступают дорогу не только трамваю, пользующемуся преимущественным правом движения, но и попутному с ним автомобилю В.

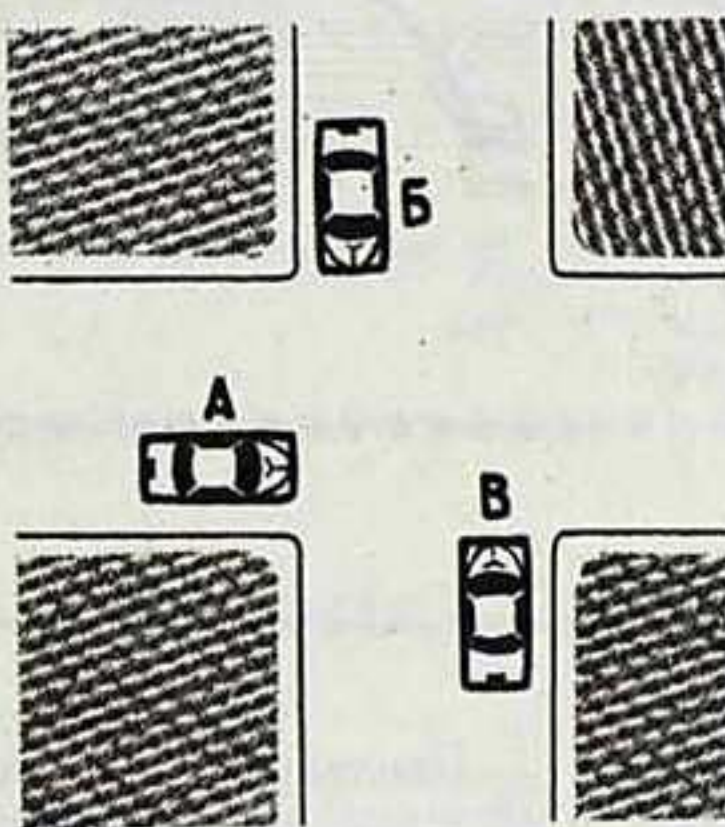
Изменится что-нибудь, если транспортные средства будут занимать положения, показанные на рис. 6? Рассмотрим и эту — последнюю — задачу.

Кто кому?

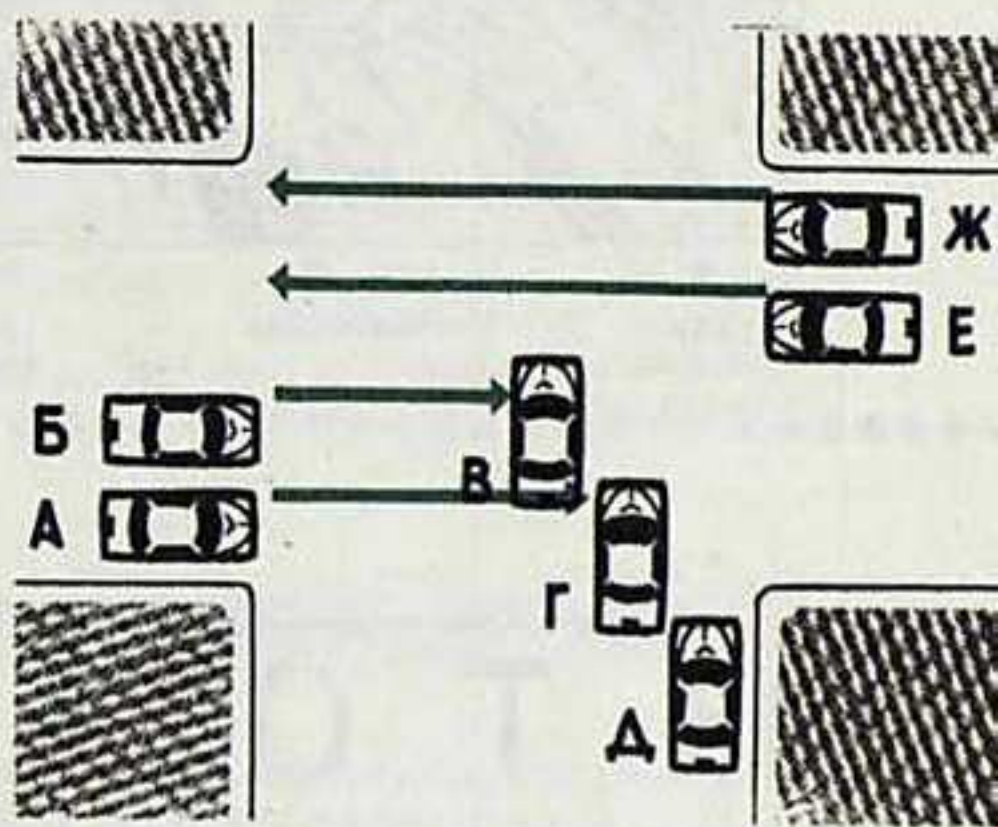


Водители как трамвая, так и обеих автомобилей в любых условиях получают право (статьи 66—69) въехать на перекресток. Однако трамвай пользуется преимуществом перед автомобилем А, и тот должен остановиться, так как не только утратил право на дальнейшее движение, но и лишился физической возможности продолжать его. Возникает вопрос: где должен быть остановлен автомобиль А? Выше мы уже выяснили, что пропускающие трамвай должны остановиться так, чтобы не препятствовать проезду не только трамвая, но и транспорта в попутном и встречном направлениях.

2

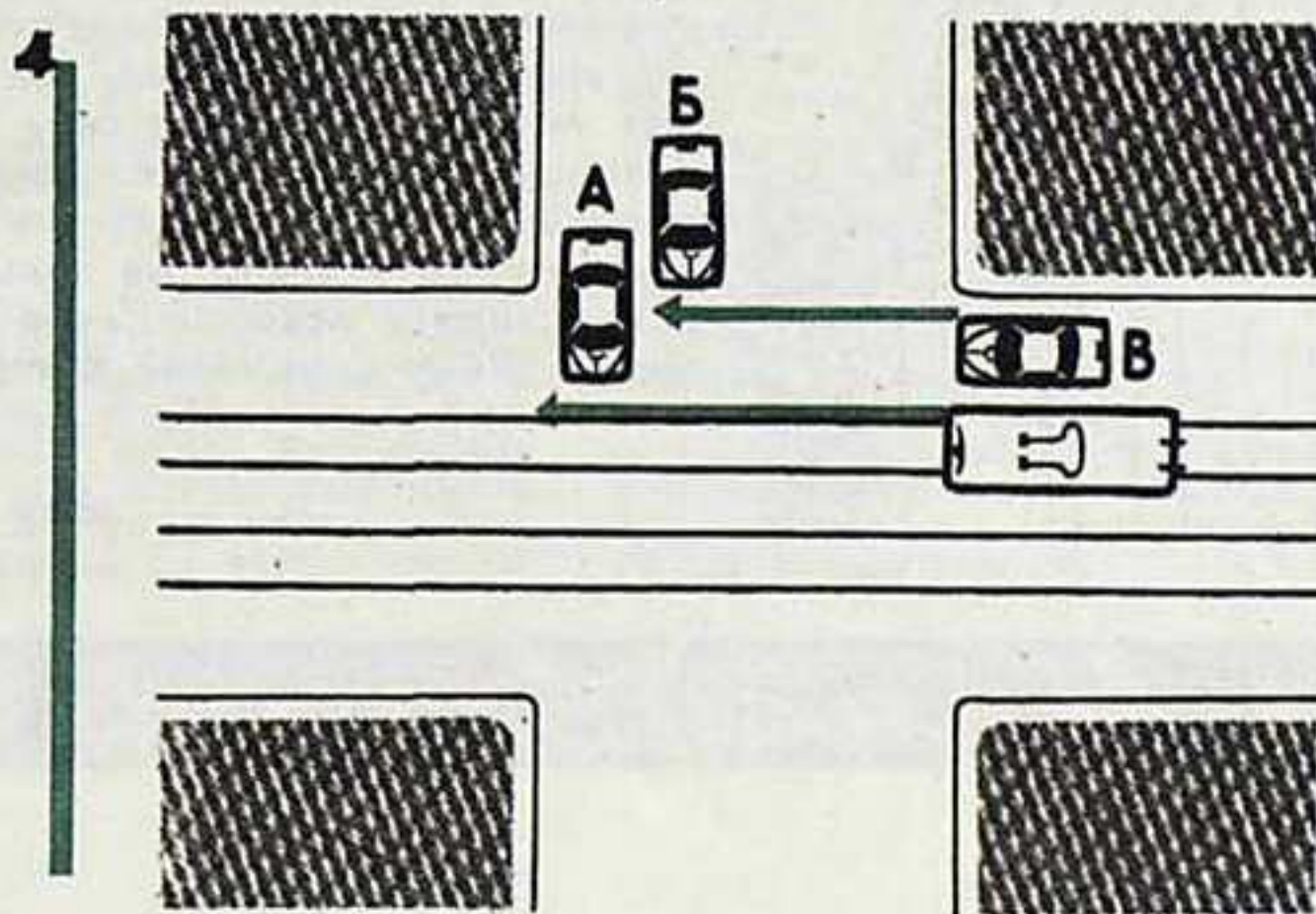


3



Следовательно, и по «духу», и по «букве» Правил водитель автомобиля А (рис. 6) должен уступить дорогу и трамваю и поворачивающему вместе с ним автомобилю Б. На широкой улице (дороге) он может въехать на перекресток и остановиться на расстоянии 4—5 м до полотна трамвайных путей; при узкой проезжей части, может быть, придется и не выезжать на перекресток.

Окончание см. на стр. 22.



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, опубликованные в десятом выпуске «Зеленой волны» («За рулем» № 3, 1966 г.)

1. Право на движение имеют все транспортные средства, но легковой автомобиль, заканчивая разворот, должен пропустить трамвай, а такое решение задачи приведено лишь в ответе № 3.

2. Верное решение задачи в ответе № 3, так как, хотя «стрелка» и включена, но в сочетании с зеленым сигналом светофора она запрещает трамваю делать правый поворот.

3. В показанной на рисунке обстановке водитель автомобиля должен пропустить мотоциклиста, поворачивающего направо со встречного направления, а стало быть, правилен ответ под номером 1.

4. Вы помните, конечно, что красный сигнал светофора разрешает трамваю правый поворот. А во всех случаях, когда светофор дает возможность двигаться трамваю и нерельсовому транспортному средству одновременно, преимущественное право проезда за трамваем (ответ № 2). Следовательно, пересекая на зеленый сигнал светофора трамвайные пути, убедитесь, не приближается ли справа идущий на поворот трамвай.

5. Автомобилю разрешено движение только «направо в первый проезд» (ответ № 2). Чтобы проехать по другим направлениям, надо пересечь перекресток, а делать это запрещено: ведь в светофоре включен красный сигнал.

6. При включенной «стрелке» мотоциклист может двигаться в направлении, которое она указывает, «независимо от основного сигнала светофора». Но трамвай, как всегда, пользуется преимущест-

вом перед нерельсовым транспортом, а значит, правильный ответ на поставленный вопрос — № 2.

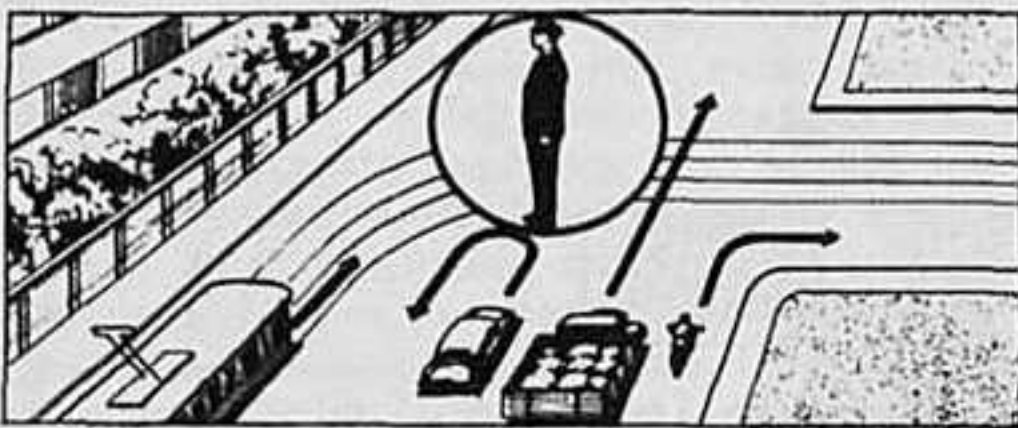
7. Продолжать движение может лишь автомобиль, как проезжающий прямо (ответ № 3). Заметим тут же, что если бы и мотоциклисту надо было двигаться прямо, он получал на это право, так как в показанной на рисунке обстановке проезжать перекресток в прямом направлении разрешается из любого ряда.

8. При таких сигналах светофора может двигаться только нерельсовый транспорт (ответ № 1).

9. При поворотах ожидать включения «стрелки» водитель должен у линии «стоп». Вот почему полностью соответствует Правилам движения лишь ответ № 2.

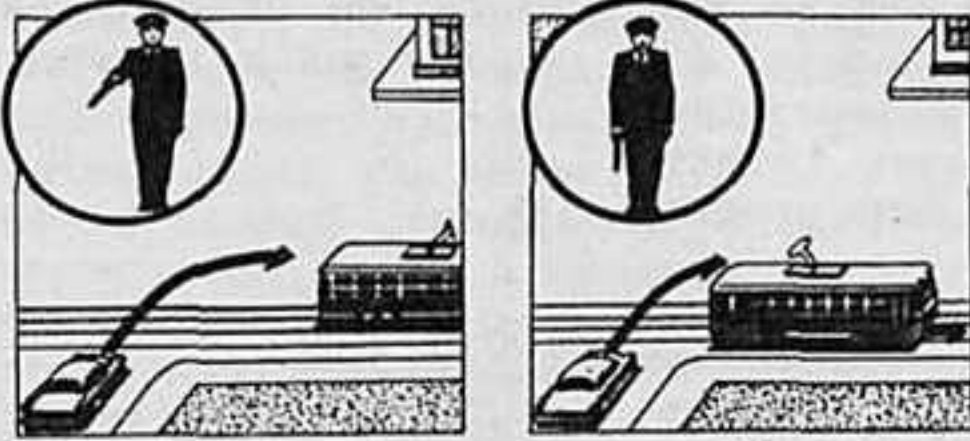
10. В ответе № 2 правильно перечислены транспортные средства, которым разрешено проезжать в показанных стрелками направлениях. Мотоциклист не может повернуть направо даже на зеленый сигнал светофора, так как поворот на этом перекрестке регулируется «стрелкой».

1 В каком ответе правильно и полностью перечислены транспортные средства, которым разрешено движение в направлениях, показанных стрелками?



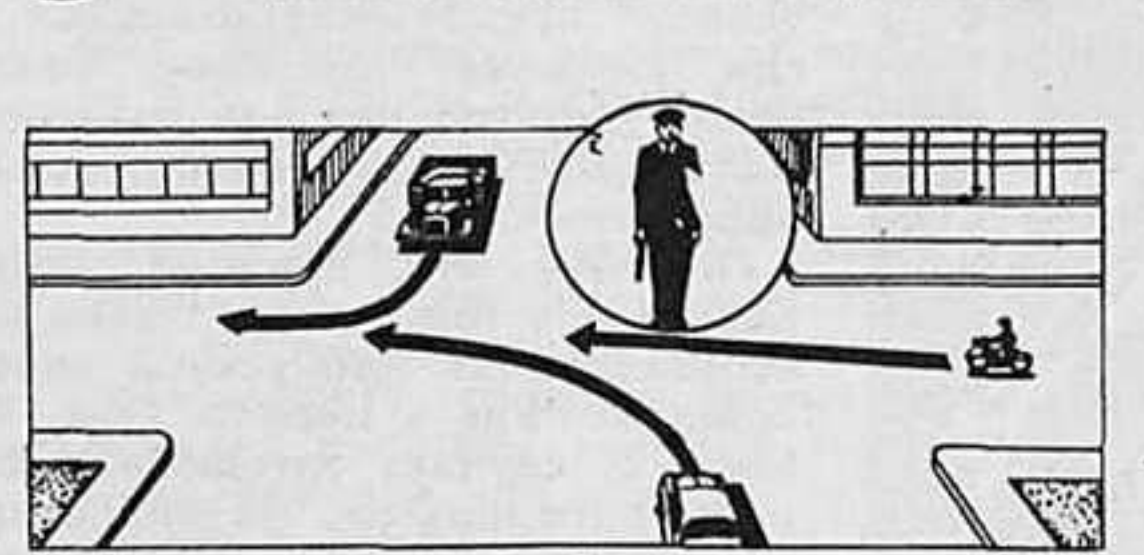
- 1 Грузовой автомобиль и мотоцикл
2 Мотоцикл, легковой и грузовой автомобили
3 Трамвай и мотоцикл

2 На каком рисунке водитель автомобиля правильно поворачивает направо?



- 1 На левом рисунке
2 На правом рисунке

3 В каком ответе правильно и полностью перечислены транспортные средства, которым разрешено движение в направлениях, показанных стрелками?

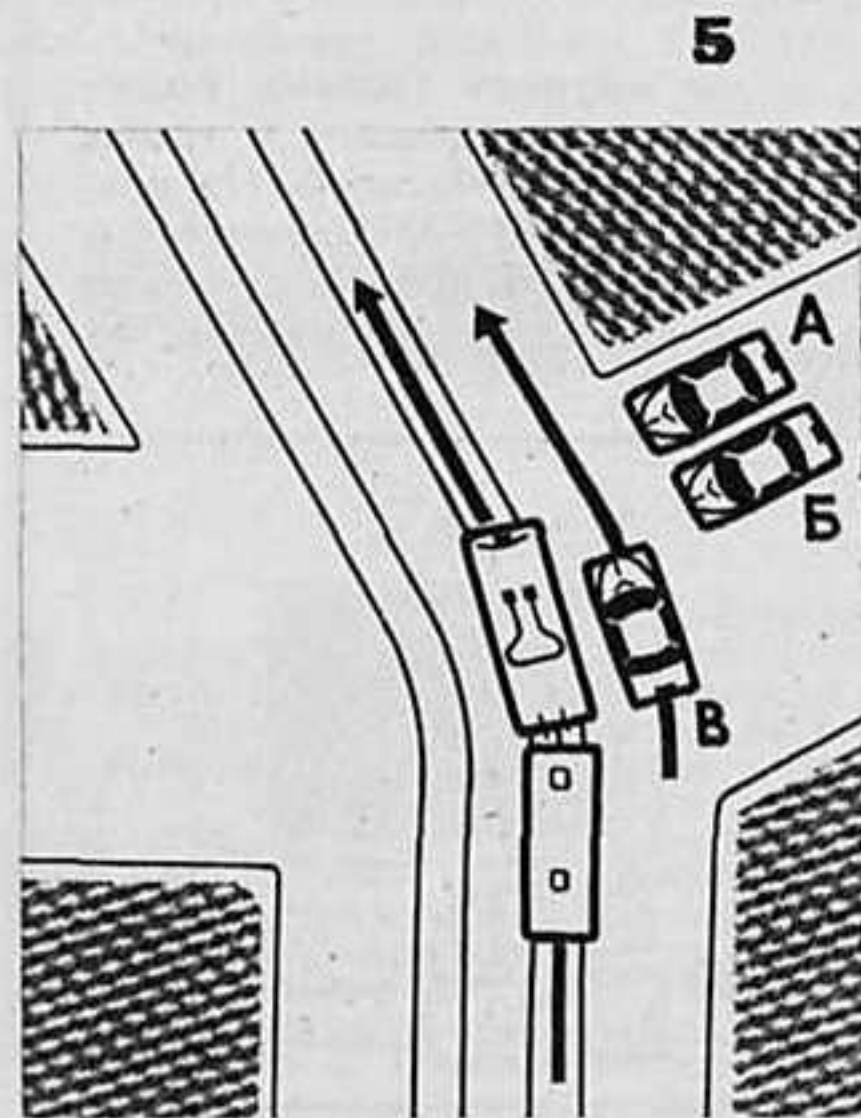


- 1 Весь транспорт
2 Мотоцикл и грузовой автомобиль
3 Мотоцикл

КТО —

Окончание. Начало см. на стр. 21.

КОМУ?

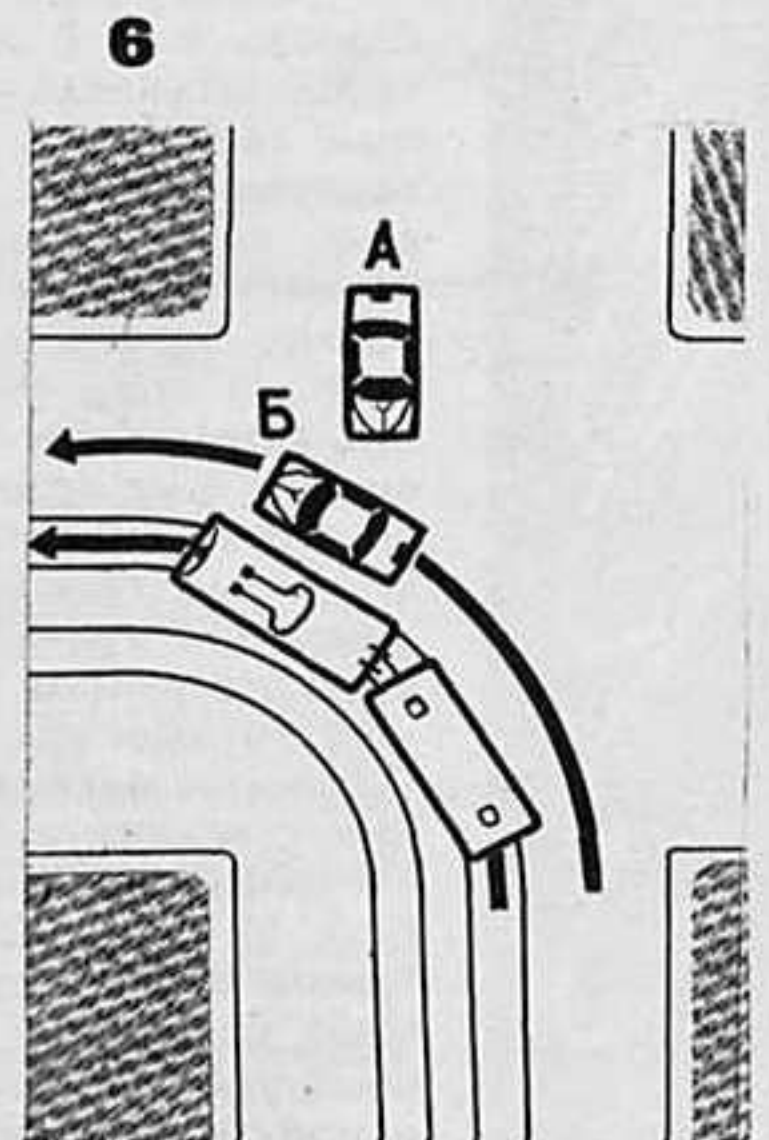


5 Правовой основой такого требования является и текст статьи 4, обязывающей водителей «не создавать помех движению». В рассматриваемой задаче автомобиль Б не имеет физического препятствия для движения одновременно с трамваем, тогда как автомобиль А лишен на время возможности движения. Следовательно, автомобиль Б, поворачивая вместе с трамваем, не создает помех движению, остановившийся же непосредственно у полотна трамвайных путей автомобиль А создаст помеху движению автомобиля Б.

Попытка «привязать» сюда статью 88 несостоятельна. Эта статья, которая обязывает поворачивающих пропустить «всех проезжающих со встречного направления», к рассматриваемой задаче неприменима, так как автомобиль А не проезжает — он остановлен в силу статьи 89.

Итак, принципиальная позиция, из которой исходят наши Правила движения, сводится к следующему: правила проезда перекрестков должны не только обеспечивать безопасность, но и ускорять освобождение перекрестков от транспортных средств, чему в немалой степени способствует статья 69.

Г. СОЛОВЬЕВ,
член междуведомственной комиссии
по разработке Правил движения



4 Каким транспортным средствам разрешено движение в направлениях, показанных стрелками?

1 Мотоциклу 2 Грузовому автомобилю 3 Автобусу 4 Легковому автомобилю 5 Легковому автомобилю и грузовому, после того как проехал легковой автомобиль

6 Кто обязан уступить дорогу?

1 Водитель грузового автомобиля 2 Водитель легкового автомобиля

8 Каким транспортным средствам разрешено движение направо?

1 Только мотоциклу 2 Только легковому автомобилю 3 Мотоциклу и легковому автомобилю 4 Всеми транспортным средствам

5 В каком ответе водитель мотоцикла повернул налево в соответствии с требованиями Правил?

1 Выехал на перекресток, пропустил грузовой автомобиль и закончил поворот 2 Выехал на перекресток и, дождавшись разрешения регулировщика, закончил поворот 3 Остановился у линии «Стоп» При разрешающем жесте регулировщика повернул безостановочно налево

7 В каком ответе правильно и полностью перечислены транспортные средства, которым разрешено движение в направлениях, показанных стрелками?

1 Автомобили и мотоцикл 2 Весь транспорт 3 Автомобили и трамвай

9 Какому транспортному средству разрешено движение в направлениях, показанных стрелками?

1 Легковому автомобилю 2 Мотоциклу 3 Грузовому автомобилю 4 Трамваю

10 Какое транспортное средство остановлено у перекрестка в соответствии с требованиями Правил?

1 Легковой автомобиль 2 Автобус 3 Грузовой автомобиль 4 Мотоцикл

Консультация „Зеленой волны“

На какое расстояние может распространяться предусмотренное пунктом «в» ст. 49 Правил движения запрещение обгона в местах, о которых водителя оповещают предупреждающие знаки 1.11 «Скользкая дорога» и 1.12 «Сужение дороги»? (Н. Кузнецов, г. Минск).

Знак 1.11 предупреждает водителей о том, что впереди участок дороги с коэффициентом сцепления меньшим, нежели на том участке, по которому они движутся. Опасность представляет переход с одного участка на другой, когда от резкого торможения, увеличения открытия дроссельной заслонки или крутого поворота на большой скорости может возникнуть боковое скольжение автомобиля — занос. На этом рубеже и запрещается обгон.

В дальнейшем, когда водитель, руководствуясь статьей 32, выберет новую скорость движения, отвечающую состоянию поверхности дороги, он может при благоприятных условиях обгонять транспортные средства, движущиеся медленнее. На дороге с повышенной скользкостью в летнее время обгон не запрещен, так же как он не запрещен в зимнее время на заснеженной дороге. Нельзя обгонять только при гололедице (статья 48 «а»).

Знак 1.12 предупреждает о близости места, где проезжая часть станет уже.

Опасность может возникнуть здесь, когда водители начнут изменять положение на дороге, чтобы занять полосы в соответствии с уменьшившейся шириной проезжей части. Только в этой «горловине» и запрещен обгон.

Если дорога остается узкой на большом расстоянии, что, например, часто бывает по выходе ее из большого города, то в дальнейшем обгон на такой дороге не запрещен, так как статья 49 не связывает право обгона с шириной проезжей части. Если же суженная проезжая часть приходится на мост, путепровод, эстакаду, то запрещение обгона с выездом на полосу встречного движения обуславливается пунктом «б» статьи 49.

Полностью ли возмещает водитель ущерб, причиненный автохозяйству аварией? (С. Акопов, Баку).

Общее правило таково: водитель, по вине которого произошла авария, должен возместить ущерб предприятию в размере не более одной трети месячной тарифной ставки.

Но в двух случаях в соответствии со статьей 83—1 Кодекса законов о труде РСФСР водитель обязан возместить предприятию причиненный ущерб полностью. Во-первых, если автомобиль использовался не для служебных целей и, во-вторых, когда ущерб нанесен при исполнении служебных обязанностей,

но действиями, в связи с которыми возбуждено уголовное дело.

Бывает так, что одна из четырех улиц (дорог), образующих перекресток, допускает движение только в один ряд, тогда как на трех других транспорт может занимать два ряда и более. Можно ли считать это место перекрестком равнозначных улиц? (Е. Бурый, Краснодар).

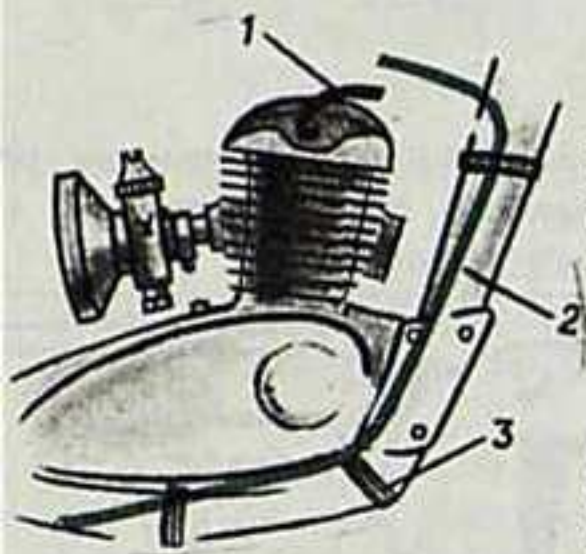
Водитель, приближающийся к перекрестку по улице (дороге), где движение автомобилей возможно лишь в один ряд, должен считать себя находящимся на проезде, второстепенном по отношению ко всем трем улицам (дорогам) с движением в два ряда и более. А следовательно, обязан предоставить преимущественное право проезда всем транспортным средствам, приблизившимся к перекрестку по этим улицам.

С другой стороны, водители транспортных средств, подъехавших по главным улицам, решают между собой вопрос о преимущественном праве проезда, как на перекрестке равнозначных улиц.

Однако если право выехать на перекресток получил водитель транспортного средства, встречного по отношению к приближившемуся по второстепенной улице (дороге), то последний также может это сделать, руководствуясь статьей 69 Правил движения.

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ ДЕКОМПРЕССОР

При остановке двигателя декомпрессором вылетающая из отверстия горячая смесь загрязняет мотоцикл (особенно под бензобаком) и одежду водителя. Я предлагаю простое приспособление. В



1 — латунная трубка с резьбой; 2 — шланг; 3 — стяжки.

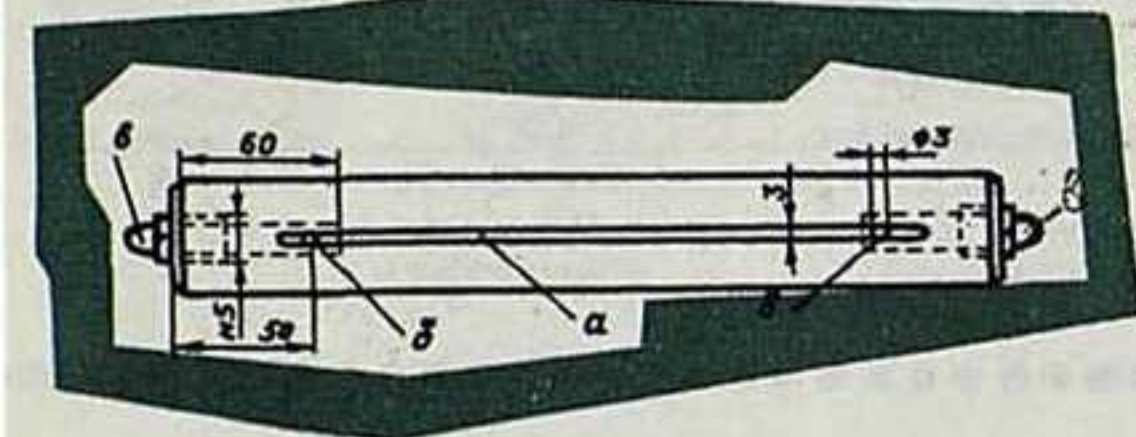
выпускном отверстии декомпрессора нарезать резьбу диаметром 6 мм и ввернуть небольшую латунную трубку с хлорвиниловым шлангом, который выводится под двигатель (см. рисунок).

г. Новомосковск
Тульской области

А. ЛАРЮШКИН

ОСЬ СЛУЖИТ ДОЛЬШЕ

Задняя вилка мотороллера «Тула» при помощи оси шарнирно соединяется с рамой. При длительной эксплуатации, особенно на плохих дорогах, этот узел находится в неблагоприятных условиях из-за отсутствия смазки.



Модернизированная ось: а — канавка; б — радиальные сверления; в — масленка.

Я предлагаю следующий выход. В оси (см. рисунок) с каждой стороны надо просверлить отверстия длиной 60 мм под резьбу. Затем нарезать в отверстиях резьбу М5 и ввернуть шприц-масленки. На поверхности оси, отступив от торцов на 30 мм, выбрать 3-миллиметровую канавку. Затем на расстоянии 50 мм от торцов с обеих сторон просверлите радиальные отверстия диаметром 3 мм до продольного сверления. А теперь соберите вилку и при помощи шприца заполните отверстия солидолом.

Н. САЕНКО

ст. Очеретино
Донецкой области

СЕТКА НА РАДИАТОРЕ

При езде на автомобиле в летнее время за городом в секции радиатора через переднюю решетку набивается большое количество посторонних предметов — насекомых, опущенных семян деревьев и трав, а иногда туда попадают даже мелкие птицы. Эта невольная «добыча» ухудшает обдув секций радиатора, исключая из работы до 60 процентов его поверхности в свету, а следовательно, ухудшает условия охлаждения воды. Чтобы удалить из радиатора посторонние предметы, нужно тщательно промыть его сильной струей воды, а в дальней дороге это почти всегда невозможно.

На своей «Волге» я установил перед радиатором (между верхней распоркой и жалюзи) легко съемную латунную сет-

ку из проволоки 0,3—0,5 мм с ячейками 2×2 мм, натянутую на рамку из дюралюминиевого уголка. Сетка вынимается для очистки из направляющих реек, закрепленных теми же болтами, что и рамка жалюзи. Зимой ее можно снять вовсе.

Для очистки сетки достаточно один-два раза ударить ее плашмя о поверхность воды.

Л. ДМИТРИЕВСКИЙ

г. Пенза

С ЭЛЕКТРОБРИТВОЙ В РЮКЗАКЕ

В дальних мотоциклетных пробегах нередко можно увидеть заросших бородой водителей: не всегда к их услугам парикмахерская или горячая вода.

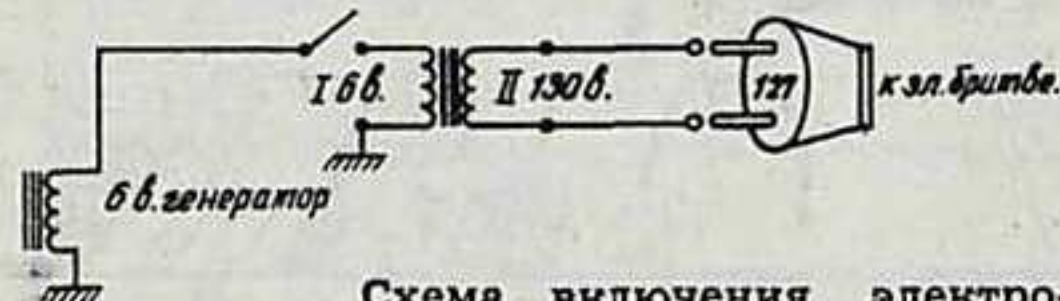


Схема включения электробритвы в трансформатор.

На своем мотоцикле К-175 я установил повышающий с 6 на 120В трансформатор, работающий от шестивольтового генератора (принципиальная схема дана на рисунке). Железо для трансформатора использовано от строчного трансформатора телевизора КВН. Первичная обмотка (I) — 40 витков эмалевого провода сечением 1,0 мм; вторичная (II) — 950 витков провода сечением 0,33 мм; напряжение, возникающее во вторичной обмотке при включении бритвы, равно 120—130 В.

Н. КИРЮХИН

Ст. Бутово
Московской области

ЦЕПЬ ЗАЩИЩЕНА

На мотоциклах К-175 задняя передача защищена картером от пыли и грязи. Однако при езде по проселочным дорогам пыль все же проникает в него, садится на цепь, ускоряя ее износ.

Чтобы цепь служила дольше, можете закрыть отверстие в картере войлочными пробками. Из этого же материала вырежьте кольцо и поместите его между наружной частью барабана ведомой звездочки и стенкой картера; отверстие под трос спидометра изолируйте разрезной пробкой.

Защищенная таким образом цепь моего мотоцикла уже «прошла» 10 тысяч километров.

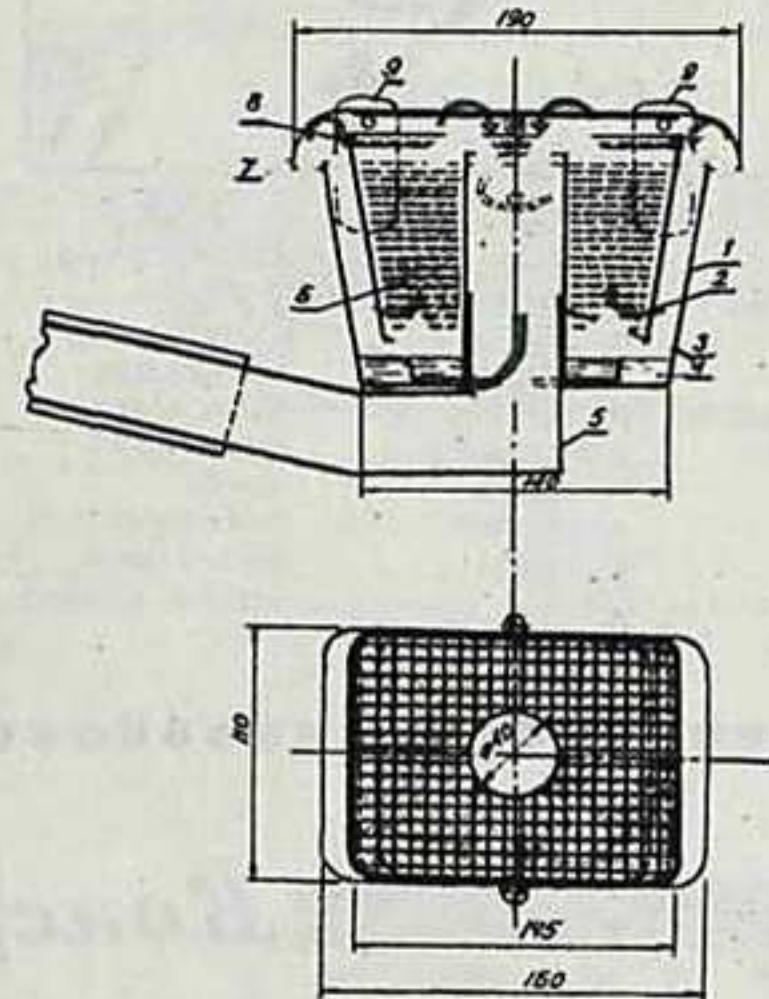
Н. КОЖУХОВСКИЙ

с. Городище
Черниговской области

СДЕЛАЙТЕ ТАКОЙ ФИЛЬТР

Из практики известно, что воздушный фильтр у мотоцикла «Паннония» при езде по пыльным дорогам малоэффективен. Я сделал к своей машине масляно-сетчатый инерционный фильтр и установил его с левой стороны мотоцикла вместо ящика для инструмента.

Фильтр (см. рисунок) состоит из двух коробок: внешней 1 и внутренней 2, сваренных из миллиметровой жести, причем внешняя пропаяна по швам и в дно ее впаивается вертикальная трубка 3. Внутренняя коробка имеет набивку из 10—15 слоев металлической сетки 6 и плотно закрывается крышкой 7, имеющей паз 8 с резиновой уплотняющей прокладкой. Коробки вставлены одна в другую и скреплены двумя болтами М6, служащими также зацепами для пружинящих крючков, крепящих крышку. Воздушные трубки, изготовленные из тонкой жести, имеют диаметр около 40 мм. Трубка 5 с коленом плотно входит в трубку 3 и соединяется с карбюратором резиновым патрубком. На дно фильтра заливается 300—350 г автола (4). Фильтр крепится за три ушка 9 теми же болтами, что и снятый ящик для инструмента. Путь воздуха на рисунке показан стрелками.



Так выглядит контактно-масляный инерционный воздушный фильтр.

Мотоцикл с таким фильтром уже прошел 12 тысяч километров по самым разным дорогам, и мне даже не приходилось менять кольца.

Ф. СЕНЧИН

г. Львов

СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ УВЕЛИЧЕН

У мотоциклов «Ява» после износа оси и втулки задней качающейся вилки появляется поперечный люфт ее. Это снижает устойчивость машины при быстрой езде. Некоторые водители пытаются устранить люфт, затягивая гайки оси, но это только приводит к поломке.

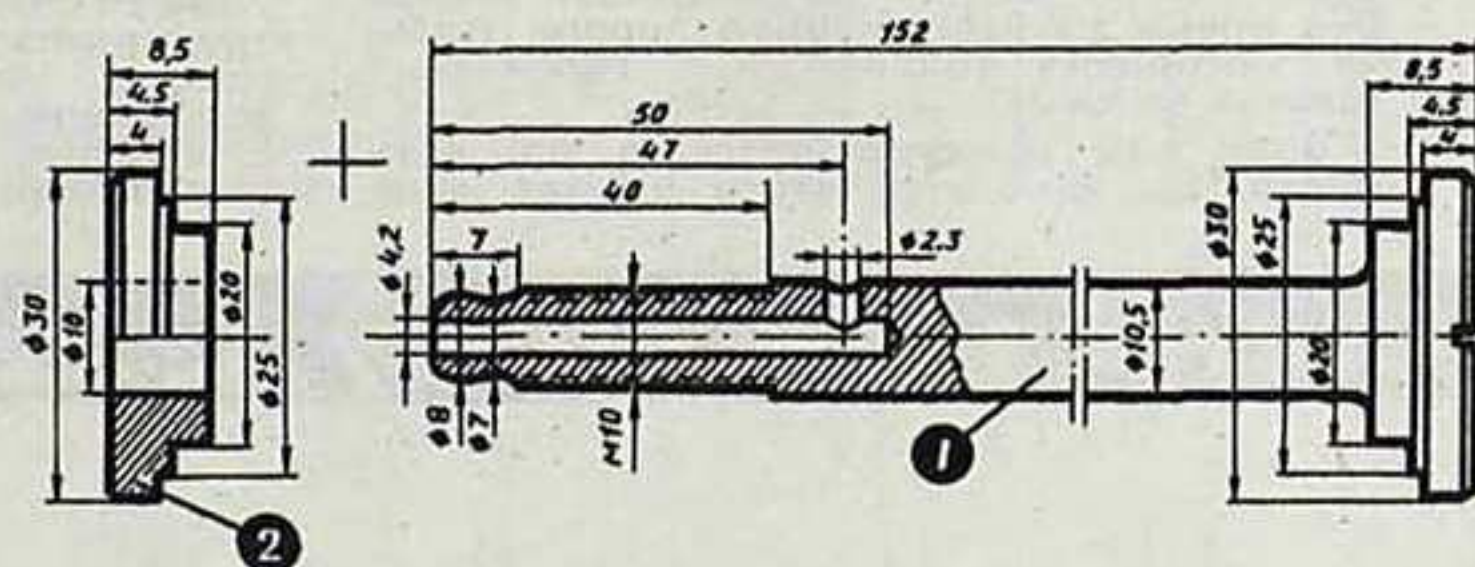
Мной изготовлены и установлены (взамен заводских) ось 1 и шайба 2, показанные на рисунке. Помимо основного назначения — смазки и уплотнения оси задней вилки, — эти детали как бы выполняют функции подшипников скольжения, а ось, кроме этого, служит стяжной силовой деталью. Теперь затяжка гаек оси полностью устраняет люфт вилки.

Обе детали изготовлены из стали марки 1Х18Н9Т, обла-

дающей высокой прочностью и вязкостью. Но можно использовать для этого сталь 40 или 45 с последующей закалкой. Детали были установлены на двух мотоциклах «Ява-350», имевших люфт в оси задней вилки. После этого машины прошли по 30 тысяч километров, и люфта вилок не наблюдается.

Г. КАРЕКИН

Ленинград



Уважаемая редакция!
В журнале «За рулем» № 8 за 1965 год помещена статья заместителя начальника уголовного розыска Дзержинского райисполкома Ленинграда тов. Шифрина «Любишь кататься...» об ответственности за угон автотранспортных средств.

Статья полезная, и целесообразность ее опубликования не вызывает сомнения. Но против одного из тезисов статьи следует высказать возражение. Тов. Шифрин пишет, что «автотранспортные средства справедливо считаются источником повышенной опасности, и наше гражданское законодательство обязывает всех владельцев этих средств возмещать вред, причиненный наездами или авариями, независимо от наличия или отсутствия их вины в данном происшествии».

Данный тезис вызывает по крайней мере недоумение и может ввести в заблуждение не только человека, не знакомого с законом, но даже юриста. Если принять его за истину, то как же следует понимать 454-ю статью Гражданского кодекса РСФСР, где сказано: «Организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей и т. п.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего?»

Как видно из этой статьи, закон предусматривает возмещение вреда не во всех случаях, а при определенных условиях, то есть когда они не докажут вину самого потерпевшего. Если же ввести в закон тот порядок ответственности за причиняемый ущерб (в любом случае!), на который указывает в своей статье тов. Шифрин, то это даст право всем хулиганам, пьяницам и людям, не уважающим правила движения и общественный порядок, которые часто и становятся пострадавшими при автопроисшествиях, безнаказанно нарушать эти правила, да еще требовать возмещения ущерба.

В связи с этим мне хочется, чтобы в порядке обсуждения статьи тов. Шифрина, если возможно, поместили в журнале и мое письмо. Я являюсь подписчиком и читателем журнала, сталкиваюсь с этими вопросами в практической работе и хочу знать, как следует понимать поднятый мною вопрос. Если в статье допущена ошибка, то ее необходимо срочно исправить и дать правильное понимание закона.

В. КОПТЕНКОВ,
помощник прокурора города
Калининград

Уважаемый товарищ Коптенков! Давайте разберемся, кто же здесь неправильно понял закон. Тем более, что этот разговор, на наш взгляд, представляет интерес для широкого круга читателей.

Оговоримся сразу, что вопросы возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, каким являются автомобили, мотоциклы и мотороллеры, непросты и автор опубликованной в журнале статьи вовсе не ставил перед собой задачу исследовать или рассмотреть эту проблему в целом и полностью. Это самостоятельная тема. Он лишь напомнил об общем правиле гражданской ответственности владельцев источника повышенной опасности и их обязанности в случае аварии или наезда возместить причиненный ущерб. Причем подчеркнул, что владелец обязан возмещать этот вред даже при отсутствии его вины в происшедшем. Были ли у автора статьи основания для такого утверждения?

Вы считаете, что не было, делая при этом неправильный вывод, будто бы закон всегда освобождает владельца источника повышенной опасности от ответственности, если в происшедшем доказана вина самого потерпевшего. Действительно, статья 90 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик содержит исключения из общего правила, о котором шла речь выше. Да, в двух случаях владельцы автомобилей (мотоциклов) всегда освобождаются законом от обязанности возмещать причиненный ущерб — если доказано, что он возник в результате либо действия непреодолимых сил, либо умысла потерпевшего. Более того, в постановлении пленума Верховного Суда СССР от 23 декабря 1963 года «О судебной практике по искам о возмещении вреда» есть еще одно исключение. Там, в частности, указано, что владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный действиями этого источника, если докажет, что последний вышел из обладания владельца не по его вине, а в результате противоправных действий третьих лиц.

Но ведь вина потерпевшего может быть выражена в двух формах: в виде умысла и в виде неосторожности. И если умысел потерпевшего во всех случаях освобождает владельца источника повышенной опасности от обязанности возмещения причиненного вреда, то при неосторожной вине решение вопроса о гражданской ответственности зависит от степени этой неосторожности. Лишь при грубой неосторожности самого потерпевшего суд в соответствии с частью 1 статьи 93 Основ гражданского законодательства учитывает эту вину, решая — отказать потерпевшему в возмещении ущерба или только уменьшить его размеры. Однако в подавляющем большинстве несчастных случаев на транспорте легкомыслие, самонадеянность и другие неосторожные действия потерпевших нельзя отнести к грубой неосторожности. Конечно, здесь не может быть и речи об освобождении владельца автомобиля или мотоцикла от возмещения ущерба.

Так что и доказанная вина потерпевшего иногда не снимает с «причинителя вреда» обязанности по возмещению ущерба. Так решаются эти вопросы законом и судебной практикой. Чтобы исключить всякие неясности, приведем два конкретных примера.

Водитель грузового автомобиля М. Кондратьев двинулся по Садовому кольцу Москвы. Внезапно из кузова автомобиля выпал рулон бумаги. Кондратьев резко остановил машину и выскочил из кабины. Его появление на проезжей части было совершенно неожиданным для водителя троллейбуса, проезжавшего рядом. Ясно, что предотвратить наезд он не смог. При рассмотрении иска Кондратьева к троллейбусному парку суд пришел к выводу о том, что, являясь водителем и зная правила движения, Кондратьев своими действиями проявил грубую неосторожность, а поэтому взыскал с парка лишь половину причиненного ему ущерба.

Гражданка Мартынова переходила дорогу. Увидев приближающийся автомобиль, она продолжала движение, рассчитывая, что успеет достичь противоположной стороны, и была сбита. Суд посчитал, что ее самонадеянность была проявлением простой неосторожности, и Мартынова получила право предъявить автобазе (владельцу источника повышенной опасности) иск о возмещении ущерба даже при отсутствии нарушений правил со стороны водителя.

✱

Чтобы правильно понимать закон, надо всегда помнить, что, становясь владельцем источника повышенной опасности, организация или отдельный человек берут на себя и повышенную гражданскую ответственность перед обществом за те последствия, которые могут возникнуть в результате аварии или наезда. Нередко и при наличии вины потерпевшего они должны полностью или частично возмещать причиненный ущерб. Хотя, конечно, умышленное нарушение правил движения, а в некоторых случаях и грубая неосторожность самого потерпевшего может полностью освободить их от этой обязанности.

РАЗВЯЗАН еще один узел

Обеспечение непрерывного движения транспорта и безопасности пешеходов — одна из основных трудностей современного города. Наиболее эффективный путь для решения этой сложной задачи — устройство транспортных развязок в разных уровнях и подземных пешеходных переходов на наиболее оживленных улицах, перекрестках и площадях. Подобные транспортные сооружения имеются в Ленинграде, Киеве, Риге, Тбилиси, Каунасе и других городах. Однако на первом месте — Москва.

Сейчас в столице насчитывается 69 подземных пешеходных переходов и 22 сложных транспортных развязки в разных уровнях. Продолжается превращение основной транспортной артерии Москвы — Садового кольца — в автомагистраль ско-

ростного безостановочного движения. Недавно здесь «развязан» еще один транспортный узел — вступило в строй пересечение в разных уровнях на Добрынинской площади. Для пешеходов предназначены два подземных перехода, а для автомобилистов — туннель.

Следует отметить одну интересную особенность нового туннеля. Его стенки не бетонные, а облицованы белой керамической плиткой, что в сочетании с усиленным освещением позволяет значительно смягчить контраст освещения при въезде в туннель.

На снимке: новый туннель на Добрынинской площади.

Фото и текст А. Ганюшина



«...Три года, как я увлекся мототуризмом. Это прекрасный вид отдыха. Наша группа в конце лета предполагает совершить путешествие в 8 тысяч километров. Четыре ИЖа мы хотели бы оснастить боковыми прицепами собственного изготовления. Но вот беда: нигде не можем раздобыть чертежи. Не сможет ли редакция «За рулем» помочь нам!»

Это письмо прислал А. Викулов с Орловщины. С такой же просьбой обратились к нам многие другие товарищи.

О том, как сделать такой прицеп, уже рассказывалось в № 7 журнала за 1959 и № 8 за 1961 год. Однако, идя навстречу пожеланиям читателей, мы возвращаемся к этой теме и публикуем статью инженера В. Лылова, являющуюся ответом на многочисленные вопросы, полученные редакцией.

БОКОВОЙ ПРИЦЕП К ИЖУ

Боковой прицеп состоит из рамы, кузова и колеса с подвеской.

Рама — прямоугольной формы (рис. 1), изготавливается из труб (сталь 20—35), усиливаемых в местах сварки косынками. Поперечную переднюю и продольную правую части ее делают из одной трубы, загнутой под прямым углом. Если немного отступя вы приварите подножку 8, то она намного облегчит посадку пассажира в кузов. Сечение задней трубы 50×3 мм, остальных — $42 \times 3,5$ мм.

Колесо установите на качающемся рычаге. Один конец рычага вставляется в опорную трубу, которая вращается в ступице, установленной на поперечной задней трубе (рис. 2) рамы. Здесь же внутри проходит вал торсиона, выполняющий роль амортизатора. Изготовьте его из стали 60С2А и закалите до твердости Rc40—48. При наезде колеса на препятствие торсионный вал благо-

даря своей упругости закручивается, при переезде — раскручивается и возвращает колесо прицепа в исходное положение. Крепится он в трубе так. Один конец с мелкими шлицами располагается в отверстии муфты 4, закрепленный тремя болтами; другой — в опорной трубе 2, также имеющей отверстие с мелкими шлицами.

Вместо торсионной можно использовать пружинную подвеску с гидравлическим гасителем колебаний. Для этого возьмите амортизатор от ИЖа и укрепите его одним концом на качающемся рычаге, а другим в ушках трубы, приваренной, как показано на рис. 3. Такая конструкция проще и избавит вас от необходимости изготовлять торсионный вал.

Кузов прицепа (рис. 4) изготовьте из листовой стали толщиной 1 мм. Крепится он к раме в четырех точках стальными хомутами с прокладками из 8—10-миллиметровой резины. От поперечного перемещения его предохраняют

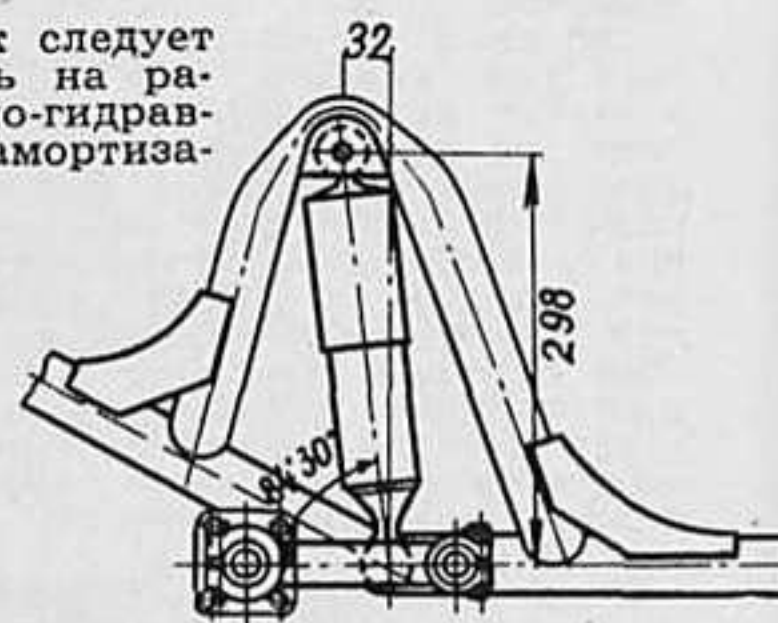
четыре кольца 7 (см. рис. 1), приваренные к раме.

Установите в кузове мягкое сиденье, смонтируйте грязевой щиток, на котором не забудьте укрепить передний и задний габаритные фонари.

Грязевой щиток 5 (рис. 5) лучше укрепить так: передний конец приверните к кронштейну 4, а задний, посредством резиновых втулок, — к оси 1 крепления.

Боковой прицеп крепится к мото-

Рис. 3. Так следует устанавливать на раму пружинно-гидравлический амортизатор.



СВОИМИ РУКАМИ

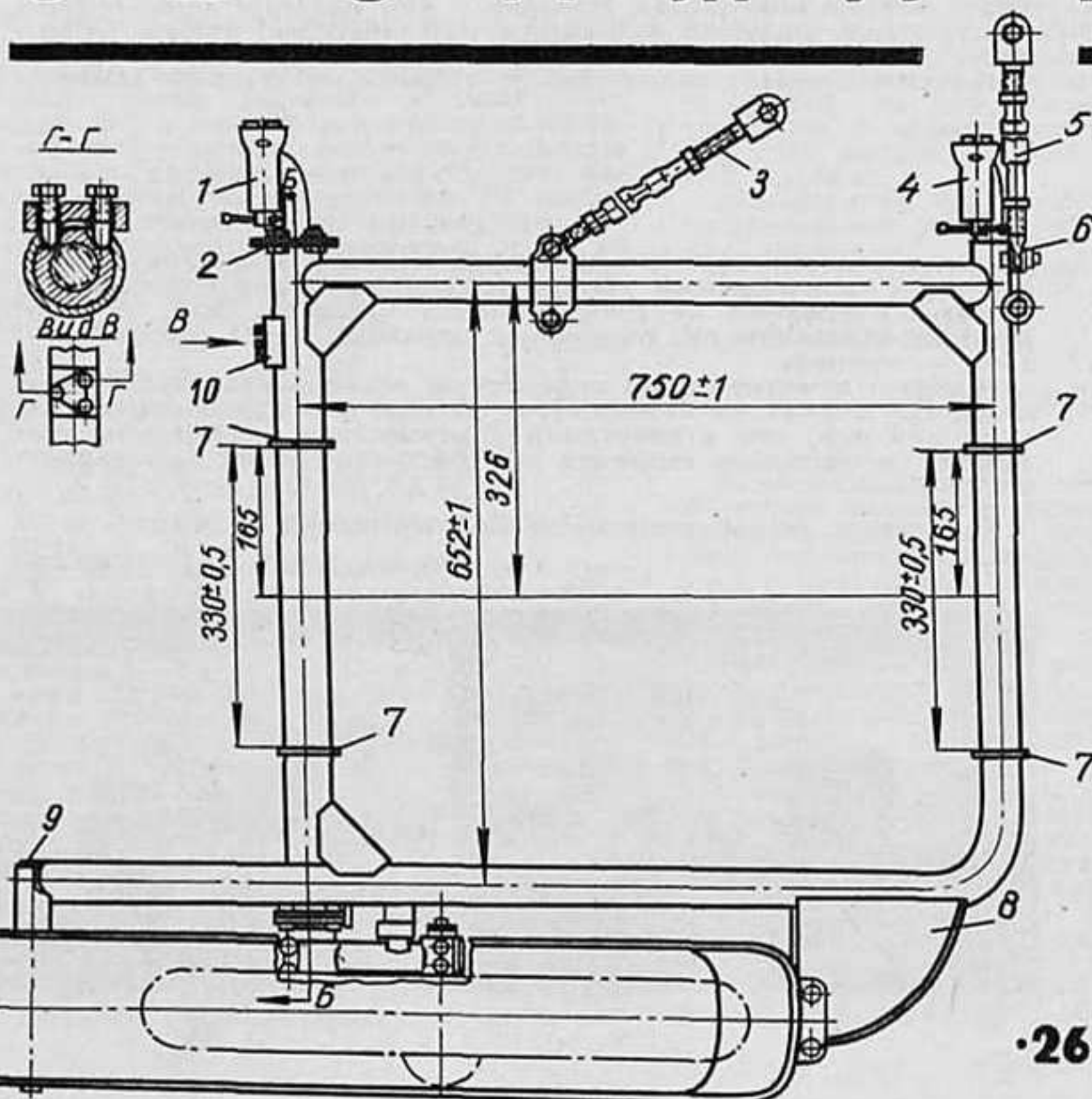
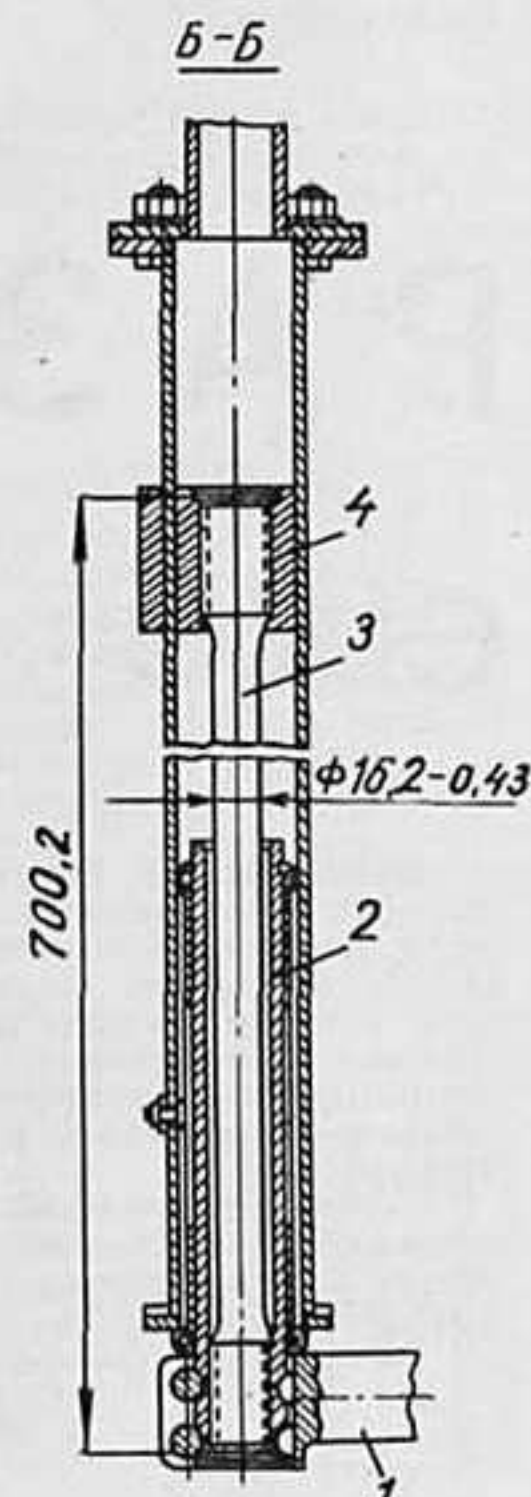


Рис. 1. Рама бокового прицепа: 1 — шаровой зажим; 2 — фланец; 3 — растяжка; 4 — шаровой зажим; 5 — растяжка; 6 — болт в виде вилки; 7 — четыре кольца, предотвращающие перемещение кузова; 8 — подножка; 9 — ось крепления грязевого щитка; 10 — три болта, крепящие торсион.

Рис. 2. Задняя труба рамы с торсионом: 1 — качающийся рычаг; 2 — опорная труба; 3 — торсионный вал; 4 — муфта.



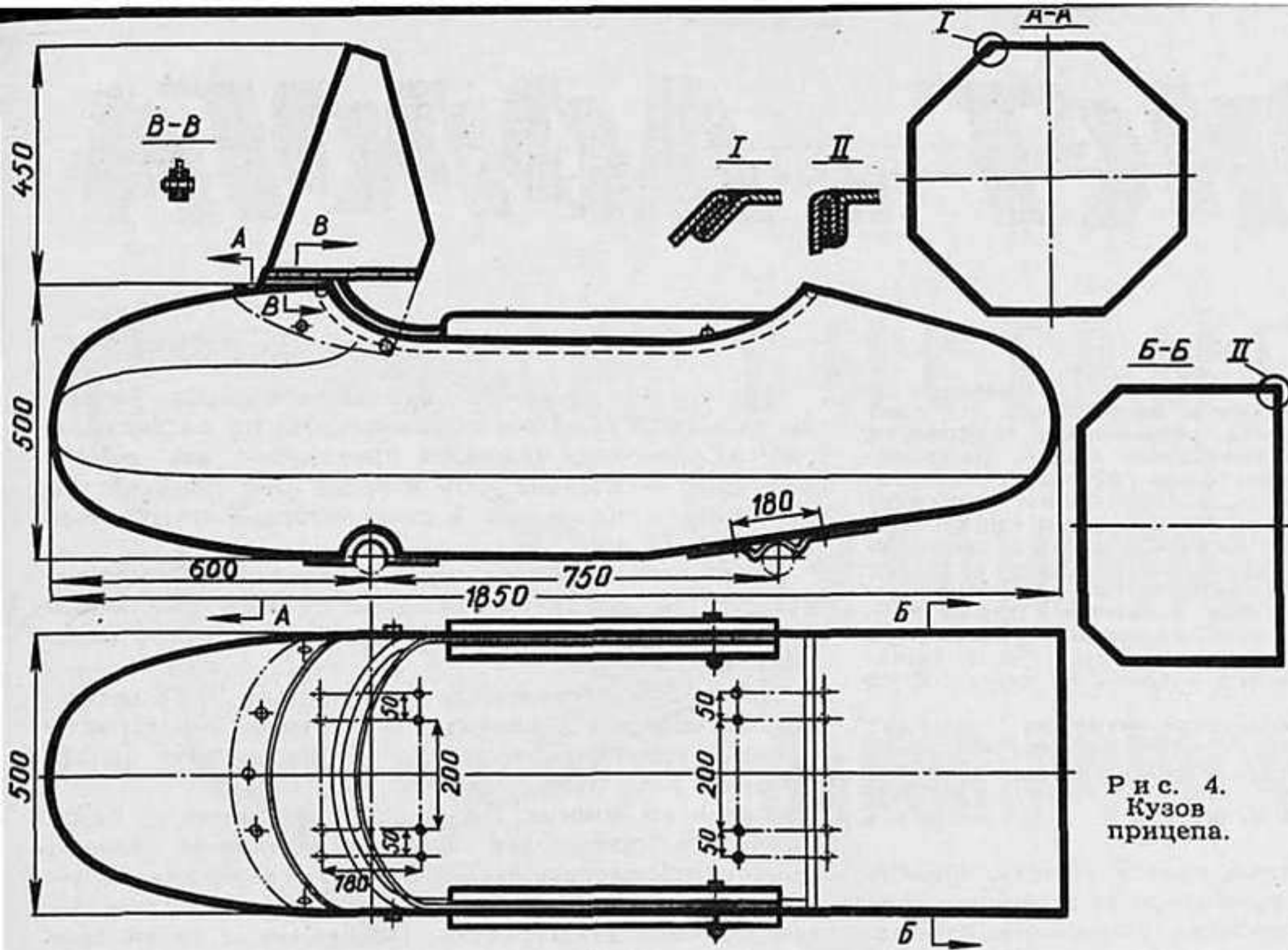


Рис. 4.
Кузов
прицепа.

циклу в четырех точках. Для этой цели служат два шаровых зажима 1 и 4 (см. рис. 1) и две регулируемые по длине растяжки 3 и 5. Эти детали располагаются на раме. С левой стороны к концу задней трубы приваривается фланец 2, имеющий двенадцать отверстий, расположенных по окружности на равных расстояниях. К нему четырьмя болтами М10х25 крепится шаровой зажим 1. Немного дальше, на продольной трубе, двумя полумуфтами крепится задняя растяжка 3. Она может перемещаться в продольном и поперечном направлениях. В левом конце передней поперечной трубы следует укрепить шаровой зажим 4 — двумя болтами, один из которых специальный 6, выполненный в виде вилки, служит для крепления передней растяжки 5.

После того как прицеп готов, вы можете присоединить его к мотоциклу. Положение мотоцикла по отношению к

прицепу регулируют растяжками. Чтобы коляска не тянула в сторону при езде, отрегулируйте переднее крепление так, чтобы сходжение колеса прицепа не превышало 10 мм, а угол развала мотоцикла и прицепа — 2 градуса. Для большей устойчивости машины немного подтяните демпфер руля. Но не забудьте установить новую цепную звездочку на один-два зуба меньше, чем у стандартной. Это увеличит тяговую характеристику машины.

В заключение хотим обратить внимание каждого, кто приступит к изготовлению прицепа, на то, что все работы следует проводить очень тщательно и в полном соответствии с техническими требованиями, опубликованными в № 8 журнала «За рулем» за 1965 год. От качества работ зависит не только долговечность мотоцикла и прицепа, но и безаварийность.

В. ЛЫЛОВ, инженер

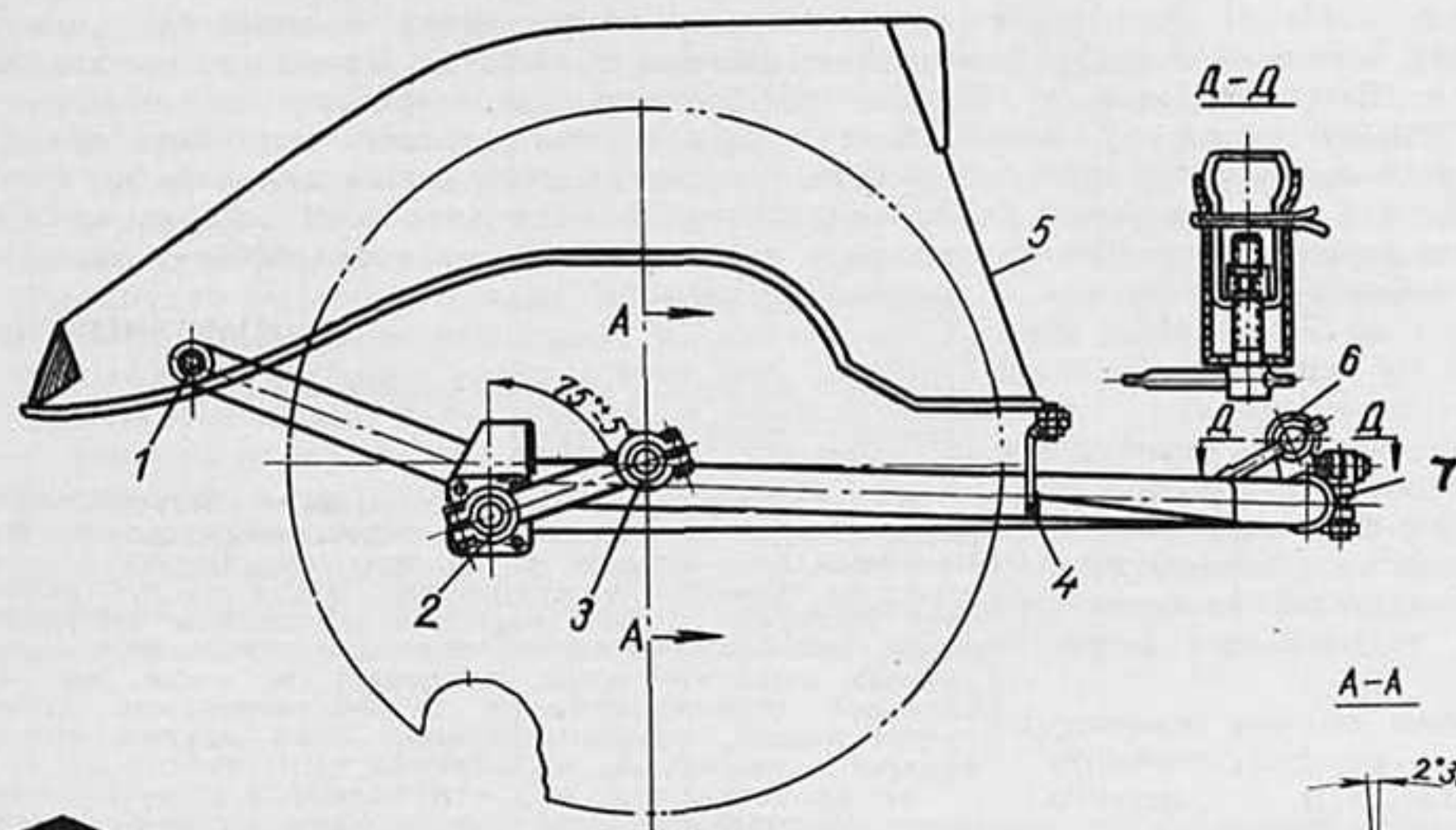
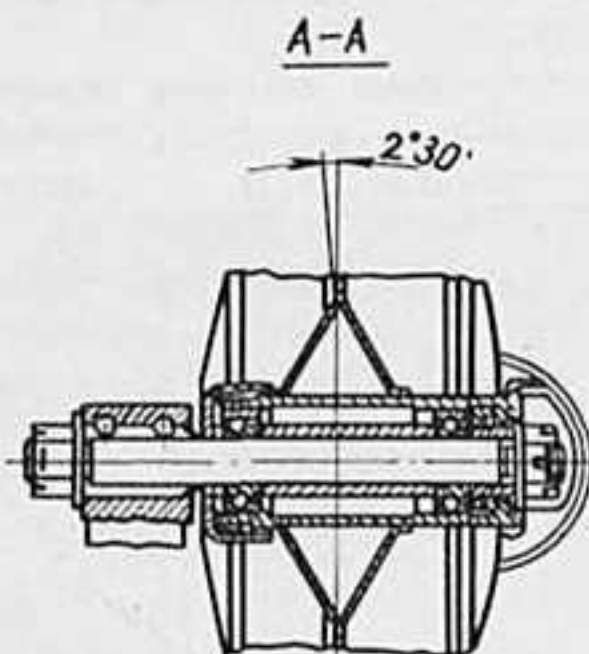


Рис. 5. Крепление грязевого щитка к раме: 1 — ось крепления; 2 — качающийся рычаг; 3 — ось колеса прицепа; 4 — кронштейн; 5 — щиток; 6 — шаровой зажим; 7 — болт в виде вилки.

Рис. 6. Ось колеса коляски.



Нет, что ни говорите, не обойдена любителями сенсаций автомобильная тема. Хотите убедиться? Загляните в газету «Черноморская здравница» (№ 184, декабрь 1965 г.). Там в заметке «Находка новатора» сенсация предстает, так сказать, в чистом виде. Читая описание азтомобилей сочинского таксомоторного парка, работающих с двигателями без вентилятора, водители только ахали от удивления. Да и как тут не удивиться? Нештатный корреспондент газеты В. Хлонов сообщил:

«Появление безвентиляторного двигателя в Сочи буквально ошеломило всех специалистов. Оказалось, что моторы, переоборудованные по системе инженера В. П. Николенко, успешно работают в горных условиях, в то время как стандартные — перегреваются.

Система Николенко проста, больших затрат на переоборудование двигателя не требует. Проверкой установлено, что она обеспечивает четкий запуск двигателя, значительно сокращает расход горючего. С реконструированным двигателем автомашина «Волга» может развить скорость до 150 км/час».

В сочинской таксомоторный парк последовал запрос о подробностях интересного нововведения. В ответ — продолжительное молчание. Парку напомнили. Безрезультатно. Видно, там не очень торопились рекламировать «находку». Помогло обращение в сочинский городской комитет КПСС. В полученном от таксистов ответе о новшестве восторгов уже не было.

«...Статья «Находка новатора» была напечатана преждевременно. В настоящее время на всех четырех автомо-

НЕ ЗНАЯ БРОДУ

биях, а также на таксомоторе автора статьи — водителя Хлонова усовершенствование снято, как не дающее того эффекта, о котором преждевременно писал сам автор этой статьи».

К большому сожалению, любители сенсаций подвели не одну только сочинскую газету. Недавно под зазывной рубрикой «Для вас, шоферы» А. Борисов опубликовал в «Волгоградской правде» хвалебную заметку о якобы исключительно удачном эксперименте, проведенном в тбилисском таксомоторном парке.

«Водитель первого таксомоторного парка г. Тбилиси Г. П. Вегелянский, — писала «Волгоградская правда», — на автомашине «Волга» произвел интересный эксперимент. Он не стал сменить в двигателе автол (I), а только доливал его до требуемого уровня и своевременно менял фильтр тонкой очистки. Чтобы снять с поршневых колец и поршней образовавшееся смолистое отложение, применил промывочную жидкость. Результат: автомобиль прошел более 250 тысяч километров без капитального ремонта двигателя...».

Далее сообщались компоненты жидкости, которую новатор заливал через каждые 10 тысяч километров. Состав смеси не нов, но весь секрет состоит в том, что, применяя ее, нужно обязательно сменить масло в двигателе. Ведь элементарно: после промывки двигателя остающаяся промывочная смесь, стекая в картер, значительно ухудшает качество находящегося там масла.

Дотошный читатель-автомобилист, естественно, поинтересовался: можно ли всерьез принимать вышеозначенные рекомендации?

Из Тбилиси сообщили коротко и ясно:

«На сегодняшний день пробег автомобилей недостаточен, чтобы вынести то или иное заключение об этом методе».

Конечно, удивить читателя оперативным выступлением, первому на страницах газеты рассказать о новостях, которые, ежедневно рождает наша жизнь, — дело похвальное. Только к любому факту следует относиться ответственно. Ведь верно говорится: не зная броду, не мещись в воду.

Близится лето. Множество людей отправится в путешествия на автомобилях и мотоциклах. Их привлекают дальние края, места, связанные с трудовыми и воинскими подвигами советских людей, памятники культуры. Поедут туристские группы и «неорганизованные» одиночки; в этом году к ним присоединятся участники соревнований «Дорогами подвигов и славы». Под колесами машин развернется широкое полотно дорог, вечером туристов радушно встретят «хозяйки» гостиниц, кемпингов, автопансионатов; АЗС любезно предоставят им различные сорта бензина и масел, станции техобслуживания распахнут перед ними ворота... Так должно быть. Но, к сожалению, до сих пор такое встречалось не всегда и не везде.

Общественный корреспондент журнала кандидат технических наук А. Дмитриевский в прошлом году путешествовал по Украине, Молдавии. В своих заметках он рассказывает о том, что еще портит настроение автопутеистам в пути.

...Наш автомобиль подъезжает к Львову. Многочисленные справочники рекомендуют осмотреть достопримечательные места этого старинного города. Но схему Львова искать бесполезно. Приходится петлять по узким незнакомым улицам, расспрашивать прохожих, то и дело наткнуться на «кирпичи», определяющие одностороннее движение даже на таких улочках, где за день не проедет и десятка автомобилей.

Отсутствие туристических схем или карт — беда не только Львова. Правда, иногда на въезде или в самом городе можно встретить щит со схемой основных улиц, но на нем не отмечены улицы, выходящие на шоссе, не показаны достопримечательности. И самое главное, таких схем нет в кемпингах. Поэтому приходится стоять, например, на площади порта Одессы и срисовывать схему с громадного щита.

...Мы в Закарпатье. По узкой гравийной дороге добираемся до турбазы «Кобылецкая поляна». На маленькой полянке рядом с пыльной дорогой в землю забиты 10 колышков. За право поставить автомобиль около колышка и переночевать в нем мы должны заплатить почти как за ночлег в оборудованном кемпинге.

Если проехать дальше, то с перевала откроется прекрасный вид на ущелье, по которому извивается Тиса. Вдоль нее разбросаны домики. Это Рахов. Въезжаем в городок. Время 18.15, а нефтелавка уже закрыта, причем выясняется, что и завтра у нее выходной день.

Плохо в стороне от основной магистрали в Закарпатье с заправкой бензином. Вы блуждаете в поисках колонки. Иногда вам покажут сарайчик, но дверь его на замке. Версии прохожих в таком случае разноречивы: «выходной день», «нет бензина», «обед». Наконец в одном месте вам повезло. Продавец наливает в 25-литровую лейку бензин. Вы несете ее к автомобилю, оставляя на земле след от темно-красных струек. Это А-66. Но современные автомобили не рассчитаны на этот сорт бензина.

Остаются позади Карпаты. На въезде в Черновцы регулировщик рекомендует поискать АЗС в центре города, у базара. Выходной. Спасибо прохожим: на выезде из города они указывают на узенький проезд с лужей от забора до забора. Искушав машину в грязной воде, вы получаете возможность заправиться прозрачным А-72.

После пыльной дороги нужно вымыть машину. За право поставить автомобиль на полусгнившую деревянную эстакаду и побрызгать его из дырявого шланга с вас взимают полтинник. Странные расценки. Ведь 20 копеек берут за вход в лучшую баню с паром. Уж если и брать деньги за мойку автомобилей, то нужно сначала ее оборудовать: подвести теплую воду, обзавестись шлангом с наконечником, позволяющим регулировать подачу воды, шлангом со щеткой на длинной ручке, подготовить мыльный раствор, губки и т. д.

Но как бы то ни было машина вымыта. Теперь бы вымыться самим и поужинать. Но по расписанию работы местного кемпинга приходится все делать наоборот — сначала идти в кафе (оно работает до 22 часов), а потом уже в душ, который открывается только в 22 часа.

Постепенно стихает шум в соседних палатках, занятых в основном представителями различных видов спорта, проходящих здесь сборы. Теперь можно и отдохнуть.

...Еще 350 километров, и мы в Ваду-Луй-Водах — кемпинге возле Кишинева. Подъезжающие туристы приятно удивлены: в центре кемпинга стоит бензоколонка. Увы, бензина в ней нет.

Как и во многих загородных кемпингах, в Ваду-Луй-Водах почти все домики почему-то заняты прочно обосновавшимися здесь отдыхающими, не имеющими никакого отношения ни к туристам, ни тем более к автопутеистам. Последние, с точки зрения выполнения плана, народ ненадежный. Одну-две ночи переночевали и уехали.

Мы возвращаемся домой. Уже в темноте пройдены бесконечные объезды под Киевом. Наконец долгожданный знак поворота к кемпингу. Это десятый кемпинг на нашем пути, но впервые вас встречает неприступная надпись «Свободных мест нет». Приезжает семья с детьми. После долгих поисков им нашлось место. Прибывшие еще днем туристы ждут. «Ведь вы не выгоните детей на улицу», — говорит администратор. А почему бы, вместо того чтобы прикрываться «заботой» о детях, не поставить еще десятка два-три палаток — места хватит. Кемпинг располагает только четырехместными палатками. Впрочем, по обоюдному согласию в такой палатке помещают и по две семьи. Но не лучше ли оборудовать кемпинг двухместными палатками или домиками, как это делается повсюду?

Достопримечательностью кемпинга является мочевая машина. В истории зафиксирован случай, когда эта машина даже работала. Зато после дождя на главной аллее напротив административного здания образовалась громадная лужа, в которой проходят принудительную «мойку» все автомобили.

Не подумайте, будто на нашем пути не встречались хорошие кемпинги и пансионаты, современные автозаправочные станции и кафе, где можно вкусно и дешево пообедать. Нам запомнилось радушие обслуживающего персонала кемпингов в Минске и Смоленске, хорошая постановка дела в Одесском пансионате. Но в этих заметках хотелось обратить внимание на то, что еще мешает моторизованным путешественникам и сдерживает развитие автомототуризма.

А. ДМИТРИЕВСКИЙ

Москва—Минск—Львов—Ужгород—Кишинев—
Одесса—Киев—Москва

От редакции. Заметки нашего общественного корреспондента относятся к прошлому сезону. Мы надеемся, что многое с тех пор изменилось к лучшему на туристских маршрутах, и все же публикуем этот материал, чтобы еще раз напомнить организациям, отвечающим за работу кемпингов, автозаправочных станций, моек, столовых и кафе, об их большой ответственности за обслуживание сотен тысяч людей, предпочитающих всем другим видам отдыха путешествие на колесах.

За удобства тех, кто отправляется в путь, отвечают Центральный совет по туризму, которому переданы все кемпинги и пансионаты, республиканские министерства автомобильного транспорта и управления Главнефтеснаба, городские советы, торгующие организации. Видимо, настала пора «семи нянькам», призванным обслуживать авто- и мототуристов, встретиться и договориться о том, как скоординировать усилия и создать наилучшие условия для тех, кто проводит свой отпуск за рулем.

Рис. М. Каширина и К. Невлера.



**Чемпионат Европы
начался**

Старейшее в международном календаре ралли Монте-Карло проводилось в этом году в 35-й раз. Оно явилось первым этапом чемпионата Европы по ралли и вызвало большой интерес: в 9 городах стартовало 192 экипажа.

После звездного сбора начинался общий маршрут Монако — Шамбери — Монако, протяженностью в 143 км, а затем заключительная горная гонка на 610 км, к которой допускалось 60 лучших экипажей.

Главными фаворитами считались экипажи известных финских раллистов Мякинена, Аалтонена и англичанина Гопкирка, выступавших на БМК «Мини-Купер». Действительно, все они были в группе победителей, но после осмотра автомобилей судьи дисквалифицировали их, так как на «Мини-Куперах» стояли несерийные («Йодистые») фары, применение которых запрещено новыми техническими требованиями ФИА. Таким образом, занявший пятое место экипаж Тойвонена и Микандера на «Ситроене-ДС21» оказался победителем ралли. Последующие два места заняли экипажи на машинах «Лянча-Флавия-1800».

Показательно, что первые пять мест в абсолютном зачете завоевали раллисты, выступавшие на автомобилях с передними ведущими колесами. Да и вообще за последние три года такие машины были полными хозяевами положения на заснеженных альпийских дорогах ралли Монте-Карло.

Одиннадцать рекордов

На Бонневильском солончаковом плато в конце прошлого года установлены три новых рекорда в классе мотоциклов 50 см³. Автор их — 26-летний гонщик завода «Крайдлер» (ФРГ) Рудольф Кунц. Для побития рекорда был построен специальный мотоцикл с удлиненной рамой, обеспечивающей «лежачую» посадку гонщика. Заключенный в каплеобразный обтекатель с прозрачной носовой частью рекордный «Крайдлер» имеет длину 3,2 м, высоту 0,75 м и ширину 0,52 м; вес его — 100 кг. Мотоцикл снабжен восьмиступенчатой коробкой передач, шинами размером 2,50—16 и дисковыми колесами.

Двигатель, как на всех гоночных мотоциклах этого завода, — одноцилиндровый (40 × 39,7 мм), но с водяным охлаждением и нагнетателем. Топливо — спиртовая смесь. Все это позволило поднять мощность машины до 15 л. с. при 15 000 об/мин.

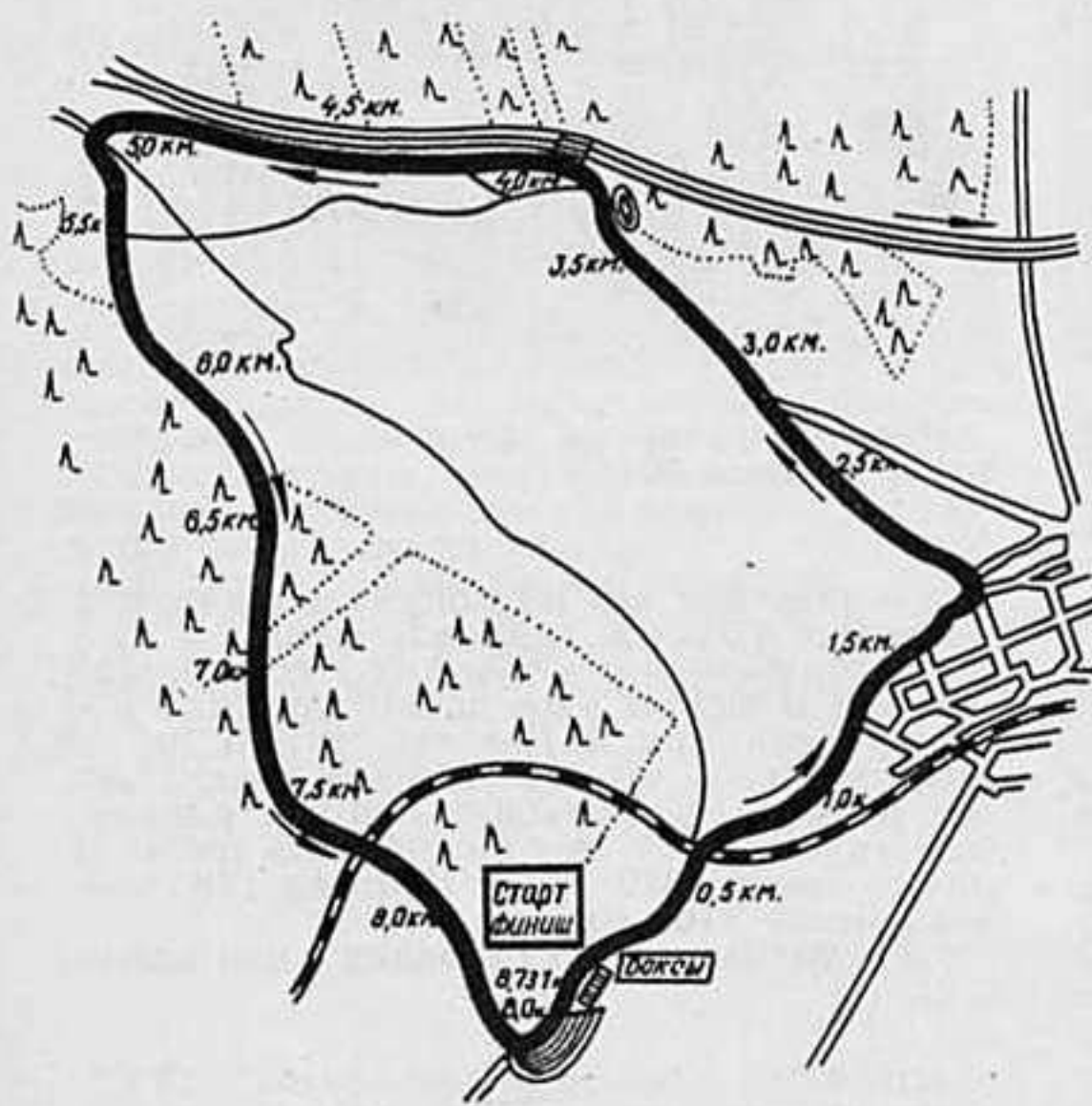
Результаты, показанные Кунцем, таковы: 1 километр с хода — 210,634 км/час, 1 миля с хода — 209,215 км/час и 10 километров с места — 180,78 км/час.

* * *

Массированное наступление на рекорды предпринял недавно и итальянский завод «Абарт», известный своими спортивными автомобилями. Владелец завода Карло Абарт на гоночной машине с мотором мощностью 204 л. с. в классе до 2000 см³ показал на дистанции 1/4 мили (402,33 м) с места — 125,348 км/час и на 1/2 километра с места — 134,629 км/час. На другой гоночной машине со 103-сильным двигателем (класс 1100 см³) он показал на этих же дистанциях 106,344 и 117,035 км/час. На спортивном автомобиле «Абарт» со 150-сильным мотором (класс 1500 см³) гонщик К. Штейнмец установил рекорды на 1/4 мили — 112,541 км/час, 1/2 километра — 124,569 км/час и 1 километр — 143,884 км/час (на всех дистанциях — с места).

И наконец, К. Полтроньери на 750-кубовом рекордном «Абарте» (80 л. с.) показал на 1/4 мили 95,762 км/час.

**БЫСТРЫЕ
КИЛОМЕТРЫ
ЗАКСЕНРИНГА**



● Схема трассы.

В Саксонии, в самом сердце Германской Демократической Республики, неподалеку от автостреды Дрезден — Айзенах лежит кольцевая трасса Заксенринг — Саксонское кольцо. А в восемнадцати километрах от кольца раскинулся город Цшопау — колыбель известных всему миру гоночных и дорожных мотоциклов МЦет.

Без малого сорок лет назад на месте теперешней прекрасной гоночной трассы была выбитая кольцевая дорога, на которой тогда отважились впервые провести мотогонки. Победитель — Ветцель — на 500-кубовом БМВ-Р47 показал среднюю скорость 90,18 км/час. Здесь «скрещивали оружие» лучшие заводские гонщики прошлого. Здесь покорял зрителей головокружительной ездой английский ас Джимми Гезри, и здесь же, на седьмом километре Саксонского кольца, он погиб.

После войны гонки на Заксенринге возродились в 1949 году. Народное предприятие ИФА (позже МЦет), возникшее на развалинах фирмы ДКВ, приняло в них активное участие. На этой трассе получили боевое крещение первые золотниковые машины, созданные гонщиком завода ИФА Б. Петрушке и инженером Д. Циммерманом. На Заксенринге выросло поколение мотогонщиков ГДР: Х. Фюгнер, В. Музиоль, Д. Крумгольц, К. Эндерляйн и другие.

После войны трассу усовершенствовали — появились трибуны на 16 тысяч мест, хорошо оборудованные боксы для механиков, судейская башня, улучшено покрытие дороги. Сама трасса была в отдельных местах расширена, и на ней стали проводить автогонки.

Но кое-кому на Западе это пришлось не по вкусу, там всячески закрывали глаза на Заксенринг, не признавали его полноценной трассой. Тем не менее популярность Саксонского кольца росла. С 30 июня 1961 года на нем ежегодно проводится один из этапов чемпионата мира по мотогонкам в классах 500, 350, 250 и 125 см³. В прошлом году сюда съехалось 122 сильнейших гонщика из 23 стран.

А зрители? Если в соседнем Карл-Маркс-Штадте насчитывается 280 тысяч жителей, то в Заксенринге 300 тысяч пар глаз следят обычно за соперничеством мотоциклов МЦет и «Хонда», наблюдают отточенное мастерство Редмана и Хэйлвуда. Кстати, Редман выигрывал тут шесть, а Хэйлвуд даже семь раз, причем в 1963 году он победил сразу в трех классах (500, 350 и 250 см³). В 1962 году на Саксонском кольце дебютировали и наши спортсмены.

Заксенринг привлекает виртуозов мотогонок потому, что это очень сложная, требовательная к мастерству трасса. Затяжной подъем после старта, крутой левый поворот на подъеме у Бадберга, ровный как стрела километровый участок и два с половиной километра пологого извилистого спуска. Четыре крутых поворота, перепад высот 430 метров, средняя скорость 160 км/час — вот что такое Заксенринг, который сейчас стал местом паломничества сильнейших мотогонщиков мира.

Л. ШУГУРОВ

● На Заксенринге идет гонка.



ПОЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ В МОСКВЕ

Торговое представительство Польской Народной Республики в Москве продемонстрировало несколько автомобилей, выпускаемых на заводах народной Польши.

Мы уже рассказывали (№ 1 журнала за 1965 г.) о новом легковом автомобиле «Варшава-203», отличающемся оригинальным конструктивным решением обводов. При создании новой модели все элементы кузова были предельно унифицированы с предыдущей моделью. Таким образом, организация ее изготовления не

встретила тех трудностей, которые обычно сопряжены с «узкими местами» штамповочного производства.

Новая «Варшава» — таксомотор. Поэтому сиденье водителя отгорожено сзади и сбоку специальной выгнутой стенкой из небьющегося стекла. Левая задняя дверца открывается только водителем в случае необходимости; рассеянный пассажир не сможет выйти на проезжую часть. Большой багажник и светящееся табло с надписью «такси» на крыше выгодно отличают новый таксомотор.

На автомобиле — верхнеклапанный бензиновый двигатель С-21 рабочим объемом 2,12 л и мощностью 70 л. с.

Такой же двигатель устанавливается и на грузовых автомобилях «Ныса-501». На дорогах многих стран успешно эксплуатируются и грузо-пассажирский фургон, и 10-местный микроавтобус, и санитарный автомобиль, и автомобиль с кузовом-холодильником. Последний вмещает около 850 килограммов свежих скоропортящихся продуктов, а в зимнее время в изотермическом кузове можно перевозить фрукты, боящиеся мороза. «Ныса» весьма маневренна, что очень важно в условиях города.

Сцепление «Нысы» — однодисковое, коробка передач трехступенчатая. Передняя независимая подвеска выполнена на двойных поперечных балансирах, зад-



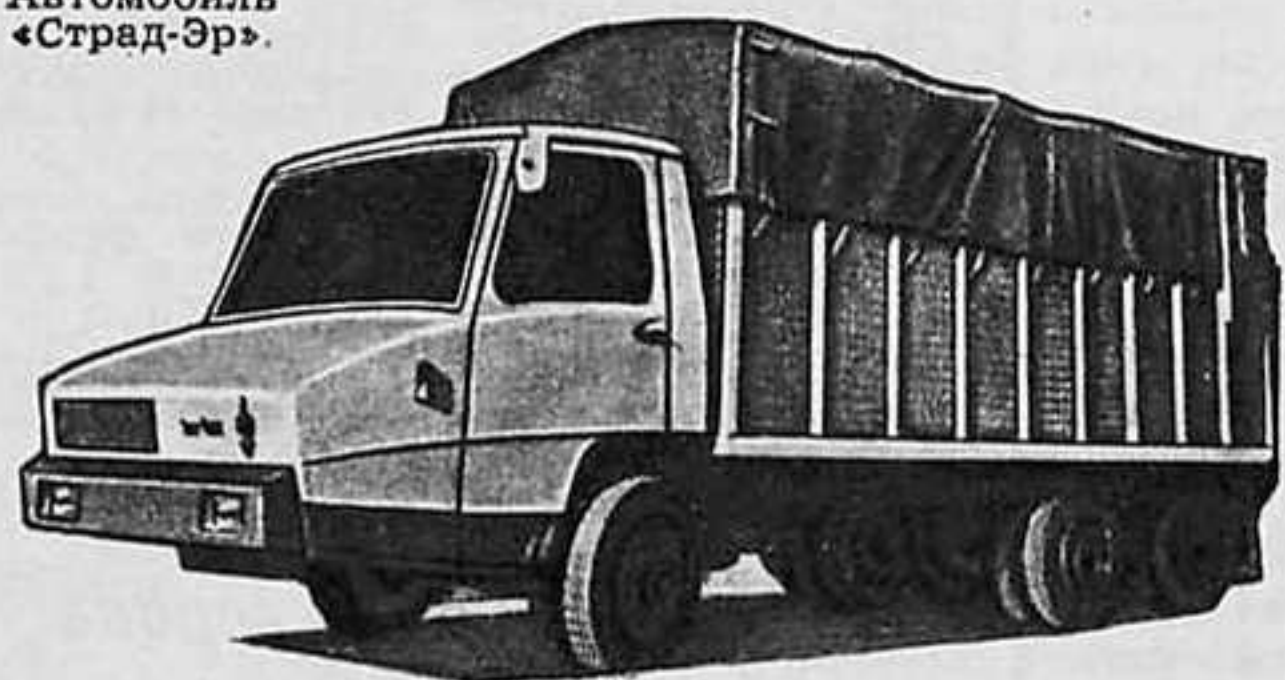
Рефрижератор и фургон — так выглядит «Ныса-501».

няя — жесткая ось на полуэллиптических рессорах. Тормоза гидравлические.

Полугрузовичок «Жук-А-03» грузоподъемностью 900 кг уже давно завоевал популярность как в Польше, так и за ее пределами. И это понятно: большой кузов позволяет перевозить самые различные грузы, хотя сам автомобиль имеет в длину всего 4310 мм, в ширину 1765 мм, а в высоту 2100 мм.

На нем также установлен двигатель С-21.

Автомобиль «Страд-Эр».



ВОЗДУХ ВМЕСТО ПРУЖИН

Французская фирма «Берлие», которая выпускает главным образом грузовые автомобили весом от 12 тонн и выше, недавно показала новую модель — автомобиль с пневматической подвеской «Страд-Эр». Общий вес «Страд-Эр» примерно 8,8 тонны при грузоподъемности 5 тонн. На нем установлен четырехцилиндровый дизельный двигатель, литраж которого 5,8 и мощность 120 л. с. Автомобиль рассчитан в трех вариантах колесной базы: 2800 мм, а также 3400 и 4000 мм.

В конструкции «Страд-Эр» использованы все преимущества, которыми обладают автомобили с вынесенной за переднюю ось кабиной водителя. Расположенный сбоку лобовой части мотора радиатор открывает свободный и удобный до-

ступ к двигателю как спереди, так и с боков. Удобна и просторна кабина (расстояние между сиденьем и приборной панелью 710 мм). Без нагрузки на переднюю ось приходится 2390 кг, а при полной нагрузке — 3000 кг.

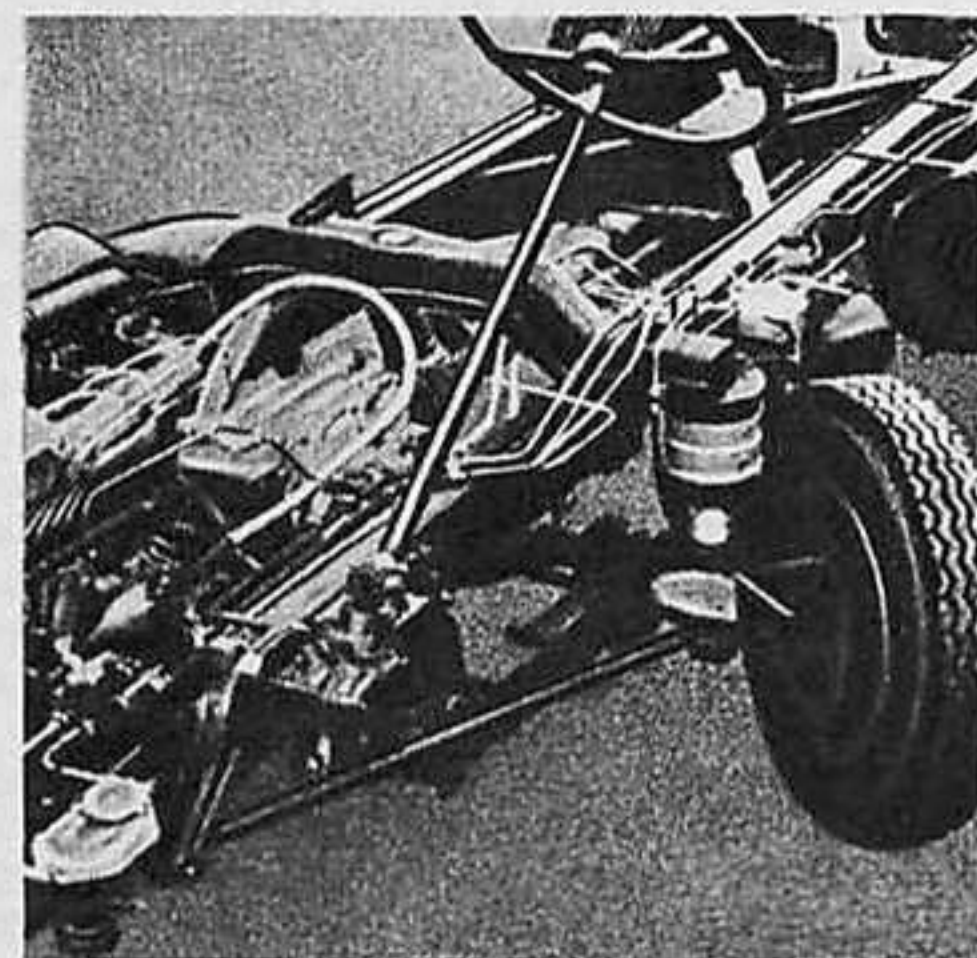
«Страд-Эр» по своему внешнему виду отличается от обычных грузовиков. Передний свес его — 1820 мм — на 500—700 мм больше, чем обычно.

Однако главная отличительная черта «Страд-Эр» — пневматическая подвеска и заднего, и переднего мостов. Пневматические рессоры берут на себя всю основную нагрузку. Их внутреннее давление варьируется в зависимости от нагрузки от 0,5 до 6 атмосфер.

В пневматической системе по одному клапану на переднем и заднем мостах. Ими регулируется давление воздуха в пневматических рессорах в зависимости от груза. Эти клапаны обеспечивают горизонтальное положение платформы при статическом и динамическом изменении нагрузок. Укрепленные на шасси, они включаются под воздействием качающихся рычагов, связанных с поперечными стабилизаторами. Пневматические рессоры наполняются воздухом через эти клапаны под давлением 17 атмосфер из ресивера емкостью 10 литров. Одноцилиндровый компрессор обеспечивает воздушную систему, к которой подключены также гидропневматические тормоза, сжатым воздухом.

Передняя и задняя оси «Страд-Эр» укреплены на продольных листовых рессорах. Однако эти рессоры воспринимают только очень небольшую часть общего груза, который несет автомобиль. На передней оси имеется дополнительный рессорный лист. Он «работает» при возникновении нагрузок на передний мост во время торможения.

Рессоры задних колес передают усилие на раму через переднюю серьгу. Стальные рессоры расположены так, что даже при выходе из строя системы пневматических рессор полностью нагруженная машина может продолжать движение.



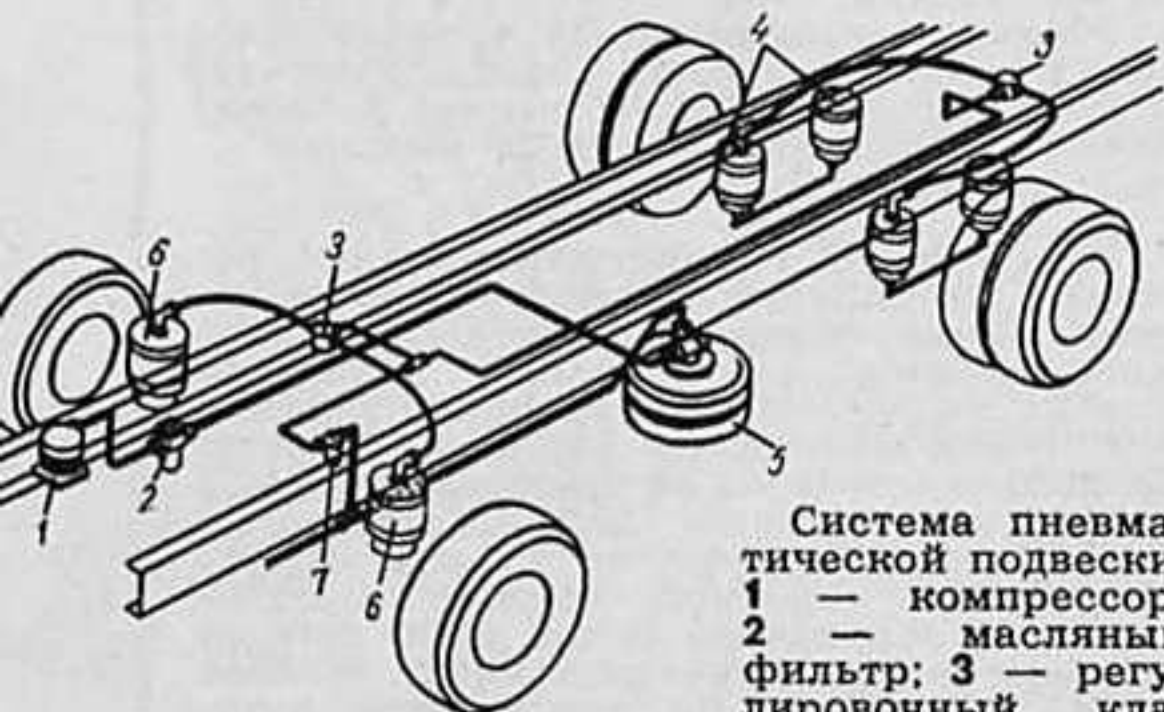
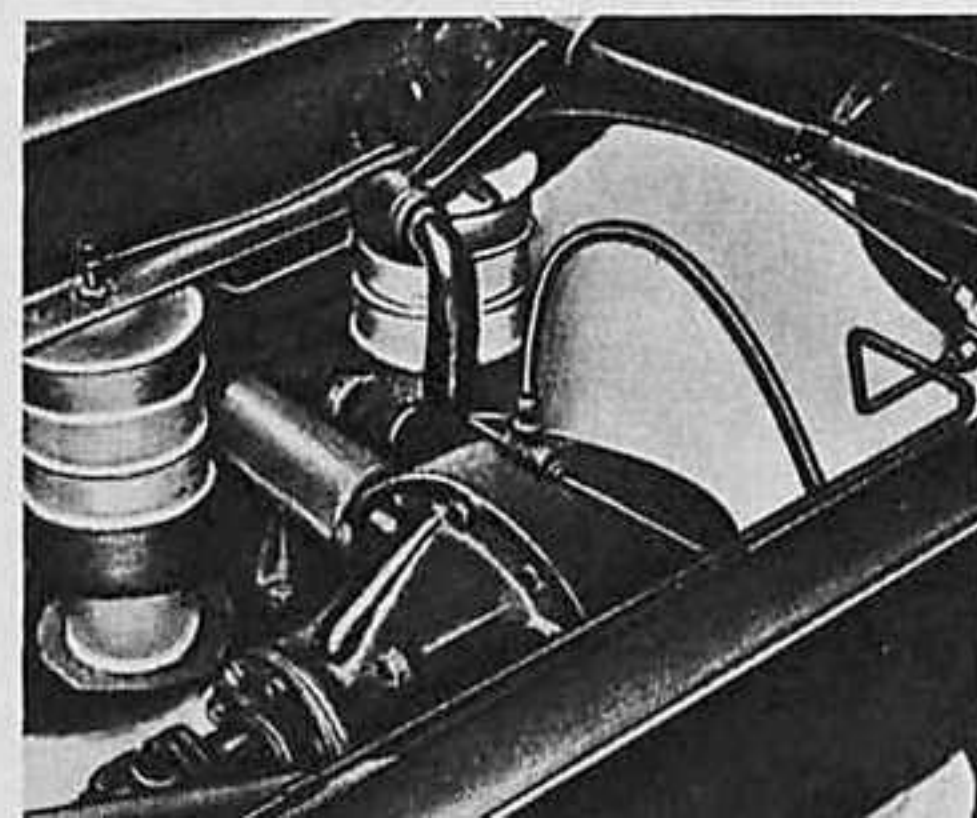
Передняя подвеска.

При изменении положения нагруженного кузова во время движения на поворотах пневматические рессоры остаются без изменений, так как нет клапана, который включался бы при боковых наклонах автомобиля. Но конструкторы предусмотрели спереди и сзади торсионные стабилизаторы, ограничивающие наклон передних и задних осей до 3 градусов. На концах торсионов переднего и заднего мостов установлены поршневые амортизаторы двойного действия.

Низко расположенный центр тяжести в сочетании с системой поперечной стабилизации обеспечивает более устойчивое движение.

Примечательно также легко действующее благодаря применению специального шарнира (даже без сервоусилителя) рулевое управление. Оно позволяет осуществить поворот передних колес на 50 градусов. Вместе с компоновкой это обеспечивает грузовику хорошую маневренность.

Задняя подвеска.



Система пневматической подвески: 1 — компрессор; 2 — масляный фильтр; 3 — регулировочный клапан (по одному на

каждый мост); 4 — задние пневматические рессоры; 5 — ресивер для сжатого воздуха пневматической подвески и сервомеханизмов тормозов; 6 — передние пневматические рессоры; 7 — специальный клапан для резервуара тормозного сжатого воздуха.

ТРАБАНТ - „УНИВЕРСАЛ“



На народном предприятии «Кароссерверке Мееране» в ГДР освоена новая модель «Трабанта» — с комбинированным кузовом. На нем установлен тот же двигатель, что и на «Трабанте-601». С него же взяты и широкое ветровое стекло и боковые дверцы с опускающимися стеклами. Увеличены размеры заднего и боковых стекол, что при новом кузове придает автомобилю удлиненную форму и улучшает обзорность.

Грузовой отсек расположен по всей ширине машины, увеличенной на 80 мм. Дверца сделана в задней стенке. Она откидывается вверх и удерживается в таком положении.

Окрашивается новый автомобиль преимущественно в светлые тона. Улучшена обивка сидений. Потолочная часть

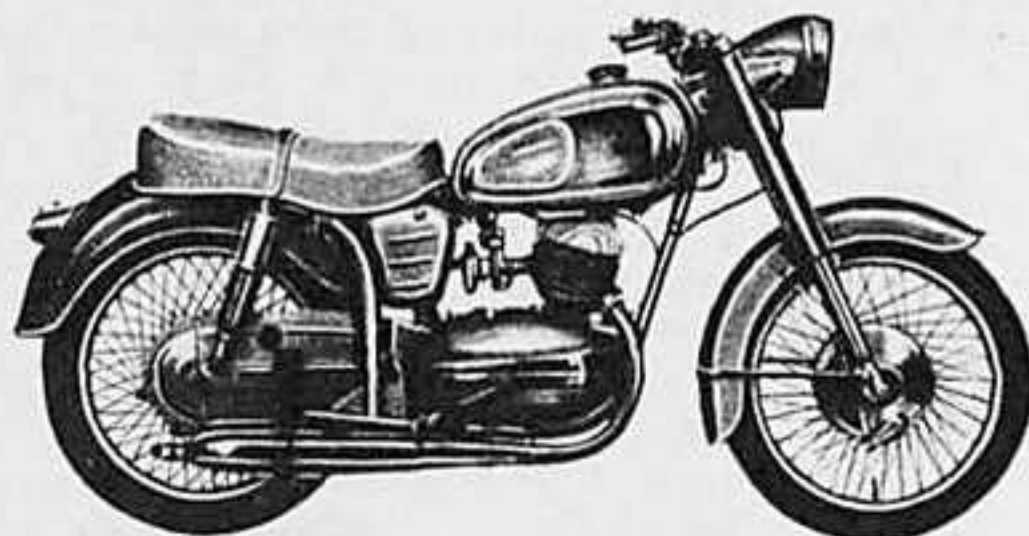
обита новым легко моющимся пластиком на поливинилхлоридной основе.

Рессоры и шины рассчитаны на полезную нагрузку 360 кг (два пассажира и 220 кг груза или четыре пассажира и 80 кг груза). Можно установить также багажник на крыше на 40 кг груза. Таким образом, новый «Трабонт» с комбинированным кузовом стоит на одном уровне с некоторыми более тяжелыми автомобилями подобного типа.

„ПАННОНИЯ - 250“ МОДЕЛИ LTL

Новый венгерский мотоцикл LTL является развитием предшествующей модели TLB. Основные его отличия — более мощный двигатель, отсутствие боковых облицовок, задний фонарь новой формы.

Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный, развивающий 16 л. с. при 5100 об/мин. Система зажигания — от маховичного магдино; в цепи освещения применен аккумулятор, подзаряжаемый



через выпрямитель, помещенный в фаре. Сцепление и коробка передач скомпонованы в блоке с двигателем. Передняя и задняя передачи цепные. Рама трубчатая, двойная. Передняя вилка и задняя подвеска оснащены гидравлическими амортизаторами.

Часть мотоциклов выпускается с легкими (до 60 кг) колясками. Расход топлива — 4 л на 100 км. Максимальная скорость 115 км/час. Весит мотоцикл 143 кг.

Западногерманская фирма «Цвайрад-Унион» (Нюрнберг) показала на международной выставке в Кельне новую серию мотоциклов классов 75, 100 и 125 см³. В этих моделях не осталось ничего от выпускаемых до сих пор мотоциклов «Виктория», а от ДКВ взята только телескопическая вилка, усиленная в связи с возросшей мощностью машин.

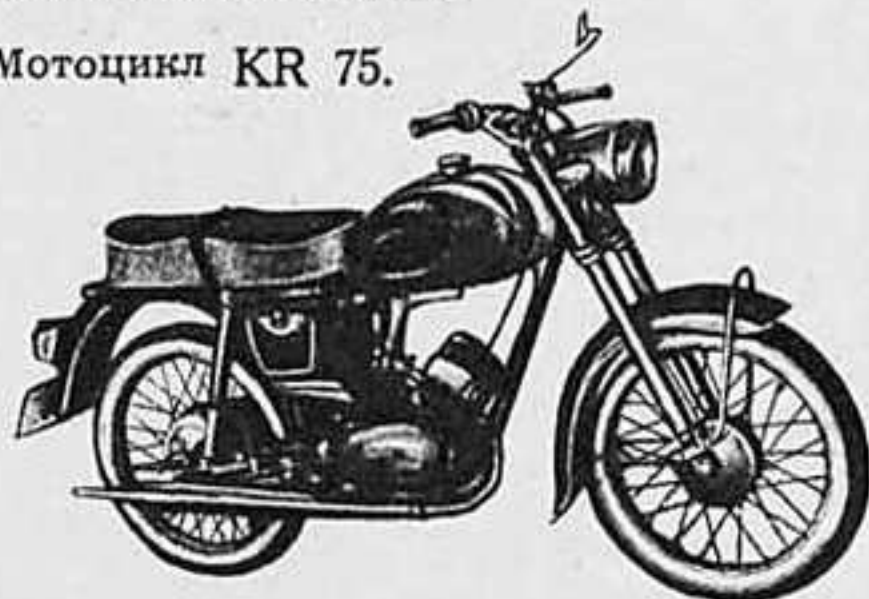
Конструкция ходовой части представляет собой трубчатую раму со сдвоенным нижним поясом, прочной телескопической вилкой и гидравлическими амортизаторами на заднем колесе. Она скопирована в основном с кроссовых мотоциклов спортивного сезона 1963—1964 гг.

«Цвайрад-Унион» явно стремится выйти вперед по выпуску мотоциклов небольшой кубатур. Новые мотоциклы этой фирмы несколько тяжелее машин такого же типа, выпускаемых другими фирмами. Это объясняется тем, что рама у

них выполнена из стальных труб, а шины более тяжелые.

Мотоциклы этой серии, получившей название KR, почти полностью унифицированы между собой, то есть большая часть их деталей взаимозаменяема. Все модели снабжены одноцилиндровым двухтактным двигателем.

Мотоцикл KR 75.



МОТОЦИКЛЫ „ЦВАЙРАД-УНИОН“

Мотоцикл KR 100.

(Спортивная модель)



Технические данные

KR 75 | KR 100 | KR 125

	KR 75	KR 100	KR 125
Рабочий объем двигателя, см ³	74	98	123
Диаметр цилиндра/ход, мм	48/41	50/50	55/52
Степень сжатия	9	9	9
Мощность, л. с. при об/мин.	6,5	8	9,5
Скорость, км/час	6500	6300	6000
Зажигание	динамо-магнето, 29 вт		
Сцепление	пятидисковое в масляной ванне		
Передача	четырёхступенчатая коробка передач		
Тормоза	дисковые, с площадью колодок по всей рабочей поверхности диска		
диаметром, мм	120	150	150
Емкость бака, л	10,5	10,5	10,5
Шины	2,75—21	3,00—18	3,00—18
Вес, кг	88	100	100
Длина, мм	1920	1980	1980
База, мм	1210	1250	1250
Высота, мм	1000	1100	1100

„МАЙКО“ ДЛЯ МОТОБОЛА

Мотобол получает все большее распространение в ряде европейских стран — Франции, Бельгии, ФРГ и других. Учитывая специфические требования мотобола, завод «Майко» (ФРГ) освоил производство специальных мотоциклов для этой игры. Эти машины снабжены одноцилиндровыми двухтактными двигателями рабочим объемом 175 и 250 см³. Их мощность составляет 16 л. с. при 6400 об/мин и 23 л. с. при 5800 об/мин. Глушитель и выпускная труба подняты, чтобы они не мешали

спортсмену действовать ногами. По этой же причине завод отказался от ножного переключения передач — управление двухступенчатой коробкой осуществляется вращающейся рукояткой. Ножной тормоз для удобства пользования в сложных игровых ситуациях имеет две педали — как под правой, так и под левой ногой. Учитывая опыт соревнований, завод счел возможным отказаться от задней подвески, перейти на колеса с шинами 3,25—16 спереди и 3,50—16 сзади. Вес мотоциклов 87 и 89 кг.

ВЫСТАВКА ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В выставочном зале «Олимпия» (Лондон) в седьмой раз была организована выставка гоночных автомобилей.

Основное внимание привлек здесь «Лотос-33», на котором шотландец Джим Кларк в прошлом году во второй раз стал чемпионом мира. Завод, строящий эти машины, носит то же название и является одним из ведущих по выпуску гоночных автомобилей формулы 3. На выставке была показана его новая модель «Лотос-41». Она не имеет традиционного несущего кузова коробчатого типа и «спрятанных» в кузов пружин передней подвески. Это сделано для удешевления, хотя и поныне гоночный автомобиль формулы 3 (так называемой «общедоступной») стоит в 3—4 раза дороже малолитражного автомобиля. На «Лотосе-41» по-прежнему устанавливается 1000-кубовый мотор «Форд-Косворт» со штанговым приводом клапанов, но реконструированный и форсированный. С одним карбюратором он развивает мощность 100 л. с. при 8500 об/мин. Примерно такую же мощность развивает форсированный мотор БМК нового гоночного автомобиля «Купер-83» (формула 3). Он, как и подавляющее большинство автомобилей этого класса, имеет литые магниевые колеса и специальные широкопрофильные шины «Денлоп-Р7-Д12» размером 7,00—13.

Завод «Купер» продемонстрировал также гоночный автомобиль, построенный в соответствии с новой гоночной формулой 1. Он снабжен V-образным 12-цилиндровым двигателем «Мазерати», развивающим при рабочем объеме в 3000 см³ мощность около 380 л. с. На прямых участках гоночных трасс такой автомобиль сможет показать скорость 300 км/час.

На выставке свою первую модель представил новый английский завод «Костин». Эта двухместная спортивная машина с 1000-кубовым двигателем построена на базе узлов автомобиля «Хиллман-Имп».

ТУРИСТСКОЕ РАЛЛИ «РОДИНА»

Московский клуб автотуристов организует в этом сезоне интересное соревнование, посвященное предстоящему пятидесятилетию Октября: туристское ралли «Родина». Подобное ралли проводится у нас впервые. Финиш его состоится в двух местах: в Братске 24—25—26 июля и под Москвой 8—9—10 сентября. Это дает возможность туристам, живущим в самых различных концах страны, участвовать в ралли. Автолюбители и мотоциклисты Владивостока и Барнаула, Алма-Аты и Улан-Удэ, Новосибирска и Томска смогут соперничать на равных со своими коллегами из Европейской части России; только одни финишируют под Братском, а другие под Москвой. Впрочем, и туристам-сибирякам предоставляется право закончить путешествие в столице, а москвичам — в Братске.

Туристское ралли тем и отличается от спортивного, что участники его сами определяют и протяженность маршрута и скорость движения. Нужно лишь прибыть в указанные сроки к месту финиша. А туристы сами выберут, куда им ближе, удобнее, интереснее ехать. В путь можно отправиться на любом виде моторного транспорта: мопед и «Волге», «Яве» и «Запорожце», ИЖе и «Москвиче», мотовелосипеде и мотоколяске. Причем машины могут быть не только собственными или взятыми напрокат, но и принадлежащими клубу, ДСО или ведомству. В ралли могут выступать команды клубов, ДСО, секций туристов и индивидуальные участники, при этом каждый член команды и каждый участник должен быть заявлен своей туристской или спортивной организацией. Участники туристских соревнований должны делать отметки в маршрутных книжках о прохождении основных пунктов маршрута. Кроме того, они обязаны иметь палатки.

Победителей ралли ждут призы, и среди них главный — Большой приз — команде-победительнице, Приз мужества, Приз отважных, приз журнала «За рулем» — команде, преодолевшей самое большое расстояние, памятные подарки и сувениры.

У автотуристов может возникнуть вопрос: можно ли совместить участие во Всесоюзном заочном соревновании автотуристов «Дорогами подвигов и славы», проводимом на призы журнала «За рулем», с туристским ралли «Родина»? Такое совмещение не только допустимо, но и желательно, если участники ралли выберут маршруты, проходящие по местам, связанным с историей Советского государства, и соберут материал, отвечающий условиям соревнований.

В этом случае туристы подают заявки одновременно и в редакцию журнала «За рулем», а после финиша ралли оформляют отчеты так, как этого требует Положение о Всесоюзных заочных соревнованиях.

Все запросы о Положении и условиях ралли «Родина», а также заявки нужно направлять по адресу: Москва, ул. Б. Хмельницкого, 14/2, Клуб автотуристов. Штаб ралли «Родина». Заявки принимаются до 1 июня 1966 года.

Герой Советского Союза С. ВОЛКЕНШТЕЙН,
председатель правления клуба автотуристов

МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ

объявляет прием студентов на первый курс дневных, вечернего и заочного факультетов по специальностям:

«Автомобильные дороги»	механизация строительства»
«Мосты и тоннели»	(только на дневных и вечернем факультетах)
«Строительство аэродромов»	«Гидропневматика и гидропривод»
«Автомобильный транспорт»	(только на дневных и вечернем факультетах)
«Строительные и дорожные машины и оборудование»	«Транспортные установки»
«Автоматизация и комплексная	(только на дневных факультетах)

Заявления принимаются:

Заочный факультет — с 20 апреля по 25 августа; дневные факультеты — с 20 июня по 31 июля; вечерний факультет — с 20 июня по 25 августа.

Заявления о приеме подаются на имя ректора института с указанием факультета и избранной специальности.

Вступительные экзамены проводятся:

Заочный факультет — с 15 мая по 10 сентября; дневные факультеты — с 1 по 20 августа; вечерний факультет — с 11 августа по 10 сентября.

Документы надо направлять по адресу:

Москва, А-319, Ленинградский проспект, 64. Приемная комиссия. Телефоны: АД5-03-41, АД5-03-15.

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.

Оформление И. Г. Имшенник и Н. П. Бурлака
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; отдел техники Б 3-23-23; отдел спорта Б 8-77-63; отделы оформления и писем К 4-16-60.

Сдано в набор 9.2.66 г. Бум. 60×90^{1/8}. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 1 300 000 экз. Подп. к печ. 11.3.66 г. Г-32057. Цена 30 коп. Зак. 60.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

Дорогами подвигов и славы

В мартовском номере нашего журнала опубликовано Положение о Всесоюзных заочных соревнованиях автотуристов на призы журнала «За рулем», посвященных пятидесятилетию Советской власти. Согласно Положению участники соревнований должны выслать в редакцию заявку в двух экземплярах не позже чем за две недели до начала путешествия. Образец такой заявки дается ниже.

ЗАЯВКА

на участие во Всесоюзных заочных соревнованиях «Дорогами подвигов и славы» на призы журнала «За рулем»

Прошу допустить нас (меня) к участию в заочных соревнованиях автотуристов.

Сообщаем (сообщаю) данные о себе:

Название и адрес секции (клуба) автотуристов или первичной организации ДОСААФ _____

Сведения о руководителе и участниках похода: _____

Фамилия, имя и отчество _____

Год рождения _____

Спортивный разряд (вид спорта или туризма) _____

Профессия _____

Марки, модели и государственные номера машин _____

Домашний адрес _____

Схема маршрута путешествия прилагается.

С Положением о Всесоюзных заочных соревнованиях автотуристов ознакомился.

Руководитель путешествия _____ (подпись)

В этом номере:

Программа великих работ	1
50 героических лет	2
И. Лещенков. Приезд Ильича	3
М. Котлярский. Солдат революции	4
По родной стране	5
В. Митрофанов. Для самых массовых грузов	6
Л. Сандлер. Добрый след	10
Слово чемпиону	11
Ю. Долматовский. Такси. Каким оно будет?	12
С. Сабодахо. В колонне	14
В. Карнеев. Высокий класс чемпиона	15
Клуб «Автолюбитель»	16
Справочная служба «За рулем»	19
Д. Абезьянин. Накат и его особенности	20
Зеленая волна:	
Г. Соловьев. Кто — кому?	21
Экзамен на дому	22
Советы бывалых	24
Редакция отвечает на письмо читателя	25
В. Лылов. Боковой прицеп к ИЖу своими руками	26
А. Дмитриевский. Турист и дорога	28
Л. Шугуров. Быстрые километры Зансенринга	29
Спортивный глобус	29
Техника за рубежом	30

На первой странице обложки: Новое такси.

Рис. Э. Молчанова

Многие из тех, кто ежегодно проводит свой отпуск в автомобильных и мотоциклетных путешествиях, примут участие в нашем новом заочном соревновании, посвященном славному пятидесятилетию Советской власти. Положением об этих соревнованиях (см. «За рулем» № 3, 1966 г.) предоставляет участникам самые широкие возможности в выборе маршрутов. С этого номера мы начинаем публиковать маршруты в помощь участникам заочных соревнований.

Путешественникам хорошо знакомы дороги Крыма и Кавказа, Закарпатья и Прибалтики. Но есть в беспокойной семье автотуристов и такие, которых прельщают менее «обжитые», трудные маршруты. Для них мы предлагаем проехать по дорогам центральной России, Поволжья, Урала. Эти места известны замечательными революционными и трудовыми традициями советского народа, драгоценными памятниками культуры, прекрасной природой.

Предлагаемый маршрут пройдет через Казань, где юный Владимир Ульянов начинал свой революционный путь, через Свердловск и Горький, связанные с деятельностью Якова Михайловича Свердлова.






Увлекательным будет путешествие тех, кого интересуют события гражданской войны. Именно в этих местах проходил один из главных ее фрон-

тов — Восточный. Отсюда началось наступление на белогвардейские полчища адмирала Колчака. Здесь, в степных просторах Башкирии, Поволжья и Приуралья, развернулся талант народного полководца В. И. Чапаева.

Многое изменилось за годы Советской власти в тех местах, где проложат автомобильные и мотоциклетные маршруты туристы. Горький, Пермь, Свердловск, Челябинск, Куйбышев. Один лишь перечень этих городов многое говорит каждому о масштабах социалистического строительства, о гигантах советской индустрии, о замечательных тружениках и умельцах Поволжья и Урала. А кто не слышал о нефтяниках Башкирии и Татарии, машиностроителях Удмуртии, земледельцах Чувашии! По дорогам этих автономных республик также проходит маршрут предлагаемого путешествия. Общая протяженность его — около 5 тысяч километров. Не каждый, конечно, воспользуется маршрутом целиком, но мы надеемся, что он поможет участникам соревнований определить план своих поездок, познакомиться с той частью страны, куда еще сравнительно редко держат путь туристы.



МОСКВА—ГОРЬКИЙ—СВЕРДЛОВСК—МОСКВА

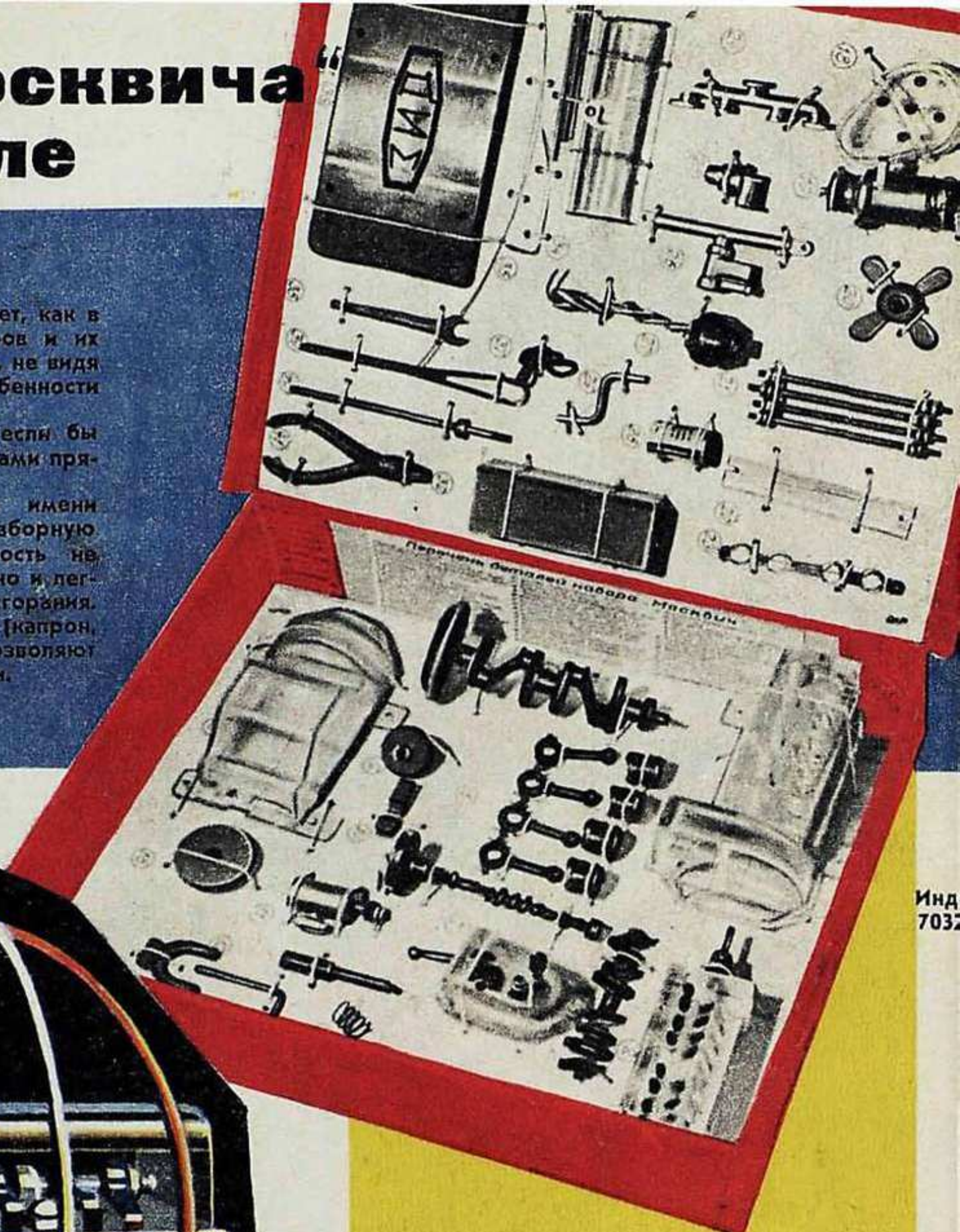
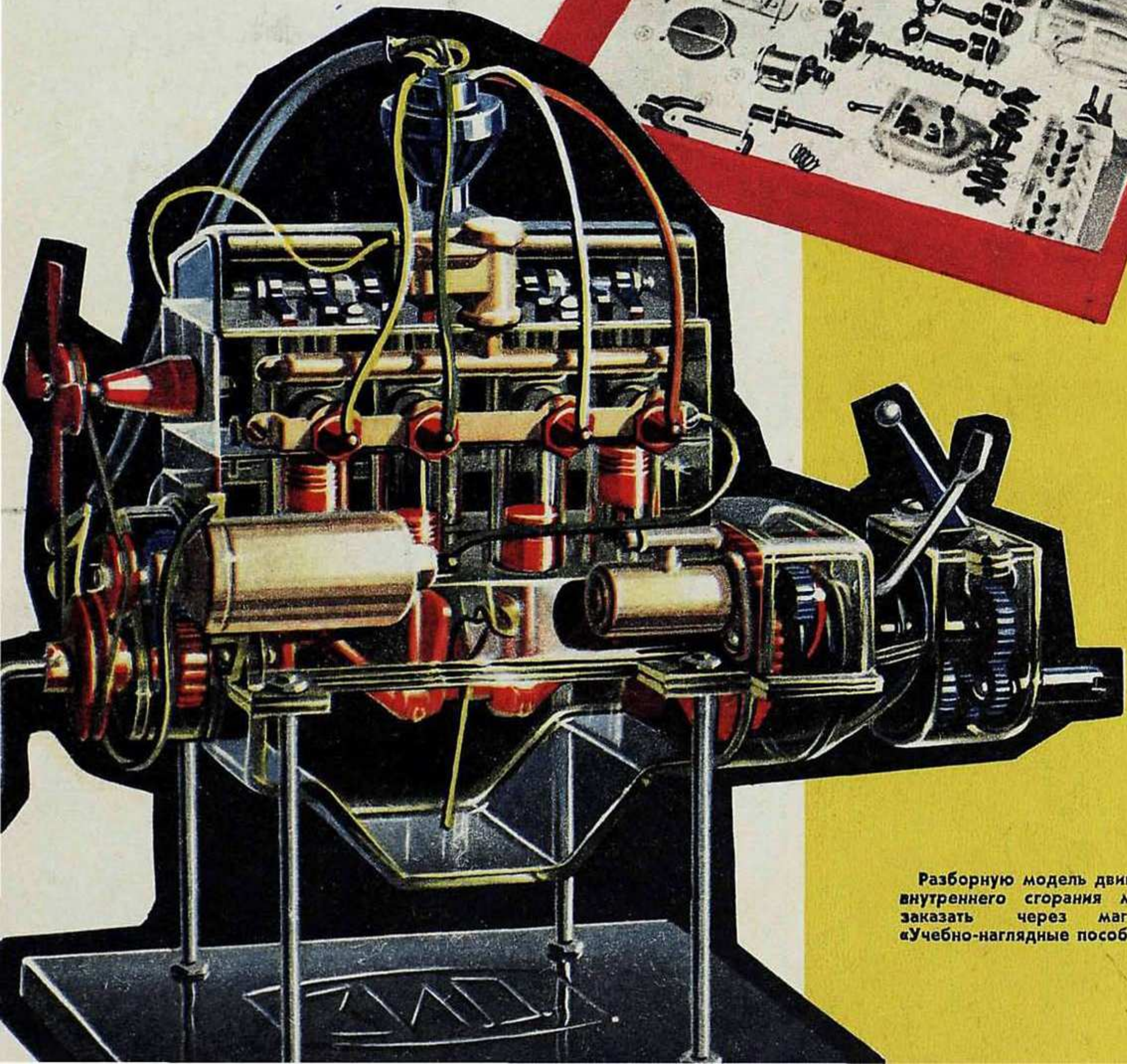
-  Гостиницы.
-  Пункты технической помощи.
-  Автозаправочные станции.
-  Дороги общесоюзного значения.
-  Дороги республиканского, автономно-республиканского, краевого и областного значения.

Двигатель „Москвича“ на... столе

Каждый, кто изучал конструкцию автомобиля, знает, как в общем-то не просто уяснить расположение приборов и их взаимодействие по рисункам в учебнике или плакатах, не видя перед собой «живых», осязаемых деталей. И в особенности устройство такого сложного агрегата, как двигатель.

Не один преподаватель, наверное, мечтает: вот если бы макет двигателя можно было поставить перед курсантами прямо на стол!

Что ж, такие учебные модели есть. Завод имени Ф. Э. Дзержинского уже несколько лет выпускает разборную модель двигателя «Москвича», которая дает возможность не только изучить его устройство и общую компоновку, но и легко понять принцип работы двигателей внутреннего сгорания. Все детали макета выполнены из литевых пластмасс (капрон, полистирол и другие). Будучи прозрачными, они позволяют заглянуть в сердце мотора, не разбирая его на части.



Инд
7032

Разборную модель двигателя внутреннего сгорания можно заказать через магазины «Учебно-наглядные пособия».