

ОБЩЕСТВО ПАТРИОТОВ

Статья
заместителя
председателя
ЦК ДОСААФ
генерал-майора
А. Н. Скворцова

Стр. 1

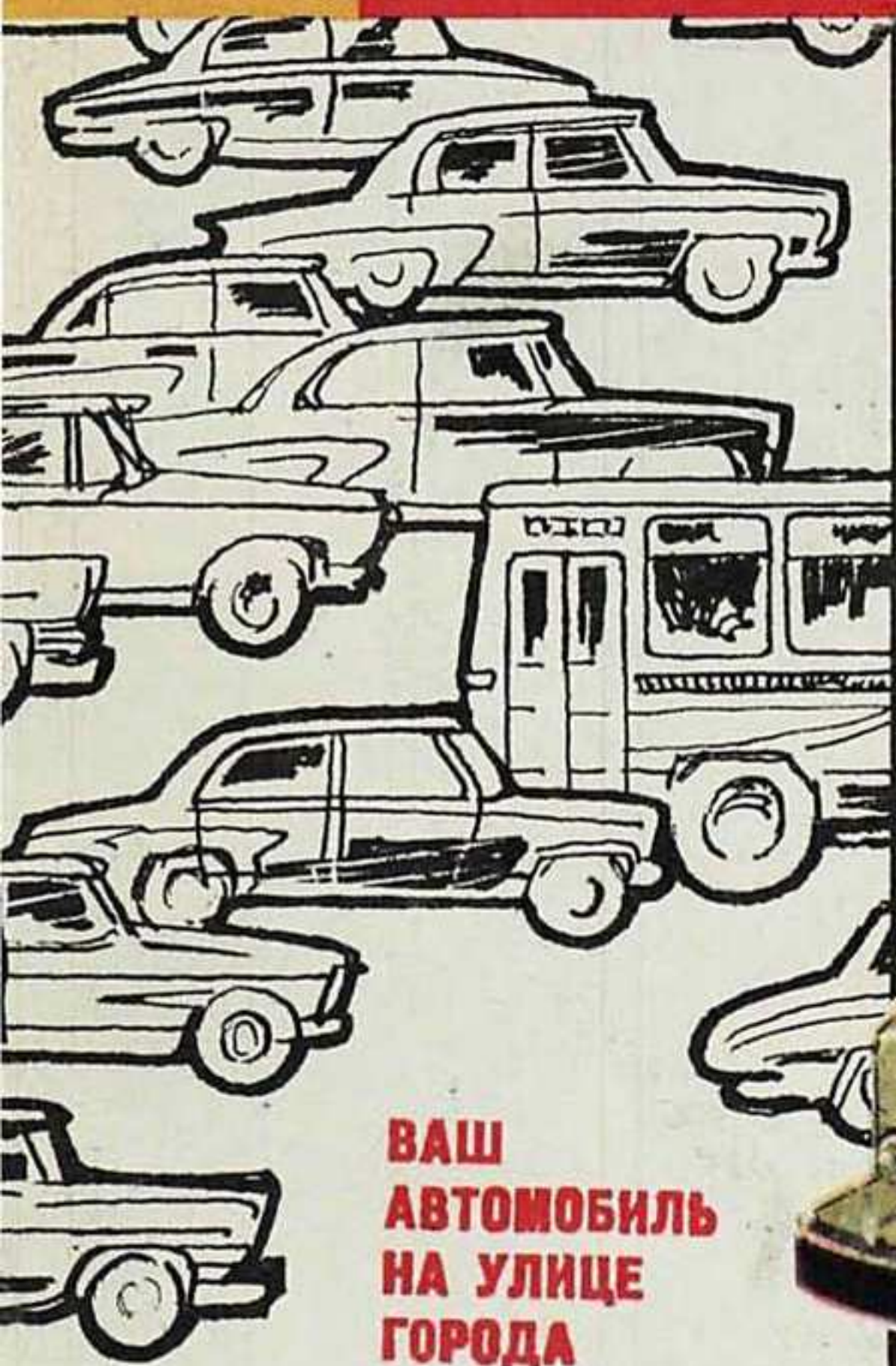


ЗА РУЛЕМ

№ 1 - январь - 1967

МИКРО-
АВТОМОБИЛЬ
ДЛЯ СЕЛА

Стр. 10



ВАШ
АВТОМОБИЛЬ
НА УЛИЦЕ
ГОРОДА

Стр. 21



Многогранна жизнь патриотического Общества. В публикуемых фотографиях представлена лишь малая доля его большой и полезной деятельности.



ТАГАНРОГ



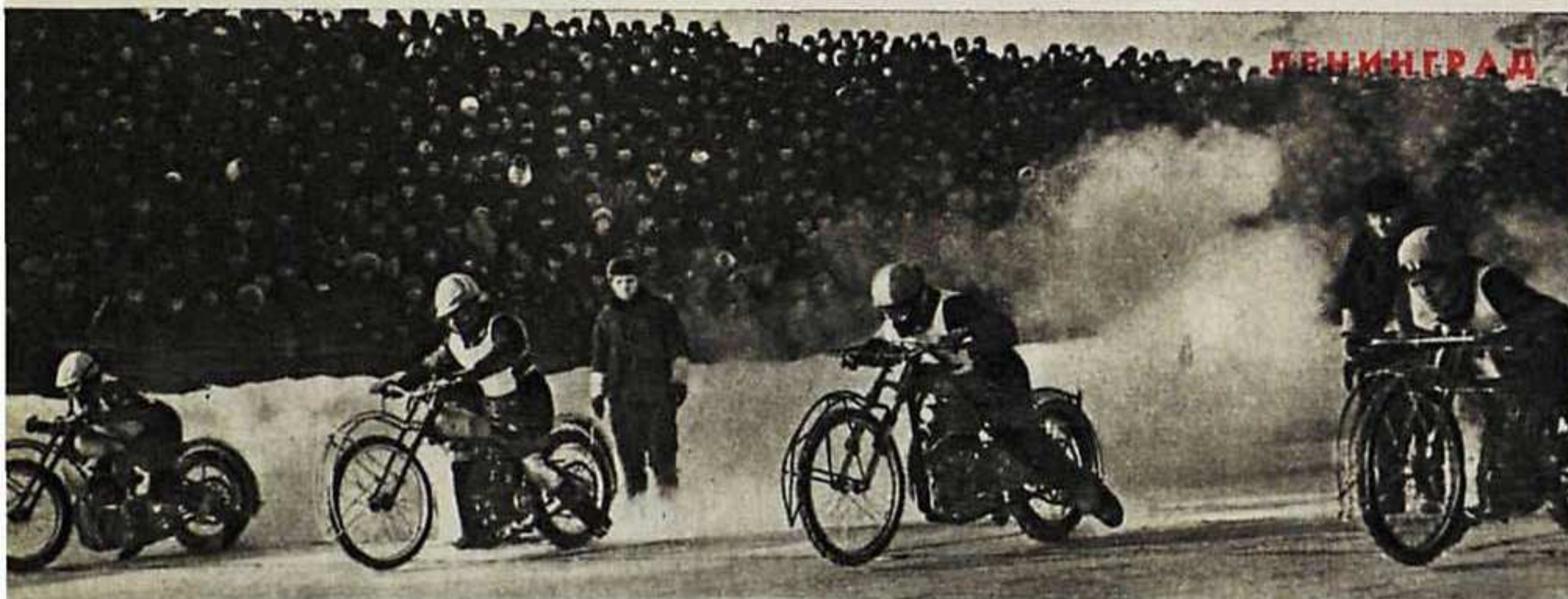
ТАГАНРОГ. Хозрасчетные автомастерские служат одновременно и учебной базой.

ЧИМКЕНТ (Казахская ССР). В гости к курсантам автотомо-клуба пришел Герой Советского Союза Батабай Садыков.

КУПИШКИС (Литовская ССР). Водитель второго класса Альгимантс Драздаускас «путевку в жизнь» получил на курсах Общества.



КУПИШКИС



ЛЕНИНГРАД

ЛЕНИНГРАД. На первом классе стадионе технических видов спорта не затихает шум моторов. Здесь проводятся союзные и мировые чемпионаты по мотогонкам.

ЯЛТА. Новое здание автотомо-клуба — одно из десятков построенных на Украине за последние годы.

ТУЛА. Идут очередные занятия по изучению мотоцикла на курсах при горноме ДОСААФ.

Фото В. Власова, В. Кулакова, М. Рунова и Б. Томашевского



ЯЛТА



ТУЛА



№ 1 - январь - 1967

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

А. Н. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ

ОБЩЕСТВО ПАТРИОТОВ

Кто из нас не ощущал радостного волнения, когда в дни народных торжеств на Красную площадь вступают колонны боевой техники. Где бы мы ни были в ту минуту — на трибунах у Мавзолея или у телевизора — мы с напряженным вниманием следим за маршем могучих машин.

Идут бронированные вездеходы и бронетранспортеры. Идут танки, самоходные установки. Двигаются великаны-тягачи с ракетами на буксире, гусеничные и колесные машины, несущие грозное стратегическое оружие.

Как четок строй этих машин-исполинов! Как уверенно ведут их по брусчатке Красной площади армейские водители! Всмотритесь, а нет ли среди них ваших знакомых? Наверно, есть, и немало. Два-три года назад вы встречались с ними в автомотоклубах. Вспомните, вместе с вами в классах и мастерских они изучали устройство автомобиля. Потом вы видели их на улицах родного города за рулем машины с табличкой «Учебный». Еще позже вместе с вами они соревновались на трассе спортивной «фигурки». А сегодня в их руках грозная техника. Сегодня бывшие досаафовцы — воины Вооруженных Сил, днем и ночью охраняющих покой и счастье Советской страны, мир на земле.

Да, каждый год многие тысячи молодых людей приобретают нужные для защиты Родины специальности в клубах, секциях и школах ДОСААФ — Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, которому исполняется в январе сорок лет. Эту дату мы отмечаем в радостное время, когда весь наш народ, все прогрессивное человечество готовится встретить полувековой юбилей Великой Октябрьской Социалистической революции.

Оборонное Общество — детище Октября, и его история тесно связана с историей нашего социалистического государства, наших Вооруженных Сил. Оно внесло свою лепту в великие победы, которые одержал советский народ на ратных и мирных фронтах.

Общество патриотов возникло на десятом году Советской власти, как добровольная общественная организация граждан СССР, имеющая целью содействовать обороне страны. Люди старшего поколения хорошо помнят Осоавиахим — предшественника ДОСААФ. В довоенные годы в его многочисленных оборонных кружках — а они были на каждом предприятии, в каждом колхозе и совхозе, в каждой школе — изучались основы военных знаний, осваивалась военная техника.

«Возьмем винтовки новые, на штык — флажки. И с песней в стрелковые пойдем кружки», — пели пионеры двадцатых и тридцатых годов. Они вырастали, становились «ворошиловскими стрелками», значкистами ПВХО, мотоциклистами, парашютистами, летчиками. А когда грянула война, они стали в первые ряды защитников Родины.

Мы видели их среди тех, кто стоял насмерть под Москвой, кто отбивал яростные атаки фашистов у Севастополя, кто громил гитлеровцев у Сталинграда и штурмовал рейхстаг. За отвагу и героизм многие тысячи осоавиахимовцев награждены орденами и медалями. 273 из них удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Во всех родах войск — пехоте и артиллерии, в танковых и моторизованных частях, на кораблях Военно-Морского Флота

и в авиации воспитанники оборонного Общества свято выполняли свой долг защитников Родины.

Признанием больших заслуг Общества перед народом явилось награждение его в день двадцатилетия орденом Красного знамени.

Преемник Осоавиахима — Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту, ДОСААФ СССР, следуя славным патриотическим традициям, готовит советских людей к защите социалистического Отечества. Многогранна и многообразна его деятельность. Она охватывает военно-патриотическое воспитание трудящихся и подготовку молодежи к службе в Вооруженных Силах, распространение технических знаний и развитие военно-технических видов спорта.

Идейное воспитание молодежи на революционных и боевых традициях советского народа и его армии — предмет особой заботы ДОСААФ. Месячники оборонно-массовой работы, экскурсии и походы к местам героических сражений, эстафеты и автомотопробеги, встречи с ветеранами гражданской и Великой Отечественной войн, возложение венков на могилы воинов, павших смертью храбрых в боях за Родину, — все эти дела организаций ДОСААФ имеют высокую цель: растить юношей и девушек в духе коммунистических идеалов, в духе пламенного советского патриотизма и глубокого уважения к подвигу старших поколений.

Большой вклад вносит оборонное Общество в распространение технических знаний. Тяга молодежи к этим знаниям истинно огромна. Юноши и девушки стремятся в совершенстве познать основы автомотодела, научиться управлять автомобилем и мотоциклом, водить самолет и планер, знать современную радиотехнику. Тысячи курсов открыли только за последнее время первичные организации ДОСААФ. Они готовят шоферов, трактористов, мотоциклистов, радистов. Несколько миллионов человек овладели здесь техническими специальностями без отрыва от производства и без затрат государственных средств. ДОСААФ решает сегодня большие задачи по массовой подготовке технических кадров в стране. На какую бы новостройку страны вы ни приехали, в какой бы «глубинке» ни побывали, — везде вы встретите технических специалистов, обученных в организациях Общества. В промышленности, сельском хозяйстве, на строительстве трудятся воспитанники ДОСААФ.

И конечно, одну из главных своих целей Общество видит в подготовке технически грамотной молодежи для Вооруженных Сил. Те, кому предстоит надеть солдатскую шинель и принять от своих старших братьев священную обязанность по защите Отечества, приходят в клубы и секции ДОСААФ, чтобы овладеть военно-технической специальностью. В армии им уже по плечу сложная современная техника, они сумеют самостоятельно управлять ею.

Много благодарственных писем получают наши клубы из воинских частей, и это служит признанием большой работы досаафовского актива.

Наш век — век небывалого прогресса науки и техники, и это накладывает отпечаток на многие области деятельности, в частности и на спорт. Все большее место в досуге нашей молодежи занимают автомобильный, мотоциклетный и другие технические виды спорта. Все глубже уходят они своими корнями

ми в жизнь организаций оборонного Общества, помогая растить людей сильных духом, умелых, мужественных, не боящихся трудностей.

В одних лишь соревнованиях III Спартакиады по техническим видам спорта (она проходила в 1964—1965 годах) стартовало 25 миллионов участников! Среди них 2 миллиона 600 тысяч выполнили разрядные нормативы, а свыше двух тысяч стали мастерами спорта.

В программу IV Спартакиады народов СССР, посвященной 50-летию Октября, наряду с олимпийскими включены и технические виды спорта. В этом мы видим лучшее признание большой их важности, хороший стимул для самого широкого развития.

Год от года растет авторитет патриотического Общества, умножается его вклад в укрепление экономического и оборонного могущества Родины. Коммунистическая партия направляет работу ДОСААФ, постоянно заботится об улучшении его деятельности.

Новым проявлением заботы партии и правительства о развитии оборонного Общества явилось постановление о состоянии и мерах по улучшению работы ДОСААФ СССР, которое призвано сыграть важную роль в подготовке населения к защите Родины.

Постановление определило основные направления дальнейшего улучшения деятельности Общества. Оно подчеркнуло, что «задачи усиления военно-патриотического воспитания молодежи и повышения уровня оборонно-массовой работы среди населения требуют тесного взаимодействия ДОСААФ, комсомольских и профсоюзных организаций».

ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, министерства и ведомства приняли постановления и разработали меры содействия ДОСААФ в целях дальнейшего подъема оборонно-массовой работы в стране. Эти меры носят конкретный характер.

Президиум ВЦСПС и президиум ЦК ДОСААФ в своем совместном постановлении наряду с другими мерами решили, например, приурочить к торжественным датам традиционные массовые соревнования: в День Победы — по стрелковому спорту, в День радио — по радиоспорту; в День танкистов — по автототоспорту. Такие соревнования будут проводить комитеты ДОСААФ при активном участии соответствующих ЦК профсоюзов и спортивных обществ.

Или другой пример. Министерство высшего и среднего специального образования СССР обязало организовать во всех учебных заведениях, институтах и техникумах клубы (кружки, команды) автомобильного, мотоциклетного, водномоторного и других технических видов спорта. Учебным заведениям будет оказана помощь в создании материально-технической базы для оборонно-спортивной работы. Станут ежегодными городские (зональные) и республиканские соревнования по военно-прикладным видам спорта с вручением переходящих призов студенческим спортивным коллективам за лучшие показатели.

Широкие мероприятия разработаны коллегией Государственного комитета Совета Министров СССР по профессионально-техническому образованию, Министерством просвещения РСФСР, президиумом Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Владимир Ильич Ленин говорил, что лучший способ отметить праздник — это сосредоточить внимание на нерешенных задачах. В деятельности нашего оборонного Общества их еще немало. На это обращено главное внимание в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Уровень оборонно-массовой работы среди населения пока еще не отвечает современным требованиям. Многие организации Общества слабо содействуют военно-патриотическому воспитанию и распространению военно-технических знаний. Значительная часть молодежи не вовлечена в активную жизнь организаций ДОСААФ.

Партия ждет от оборонного Общества новых дел, рассчитывает на энергию большого досаафовского актива, объединенного в первичных организациях, секциях, клубах.

Сила ДОСААФ, как общественной организации, — в его добровольных помощниках-активистах. Надо только создать условия, чтобы развернулась их инициатива, чтобы энтузиасты оборонно-массовой работы трудились с полной отдачей сил. Ныне для них открыто самое широкое поле деятельности.

Возьмем такую сторону многогранной жизни коллективов ДОСААФ, как занятия военно-техническими видами спорта. ими охвачено все еще небольшое число членов нашего оборонного Общества.

Сейчас все спортивные дороги ведут к финалам IV Спартакиады народов СССР, в которой впервые представлены автомобильный, мотоциклетный и другие технические виды

спорта. На пути к финалам можно решить многие вопросы нашего спортивного движения, и прежде всего — его массовости. В 1967 году будут продолжаться районные, городские и областные соревнования и лишь затем начнутся зональные, республиканские и всесоюзные финалы.

По Положению при определении победителей учитываются только сами результаты командных соревнований. Но это вовсе не значит, что массовость, размах состязаний, количество подготовленных спортсменов-разрядников не будут приниматься в расчет. Соревнования — не самоцель, а важнейшее средство привлечения трудящихся к военно-прикладным видам спорта. И спортивные итоги являются далеко не единственным показателем в оценке состояния спортивно-массовой работы в той или иной организации ДОСААФ.

Во всех краях, областях нужно по примеру Ростовского обкома ДОСААФ начать соревнования между районными, городскими организациями и клубами за лучшие результаты в спортивной работе, учитывая не только места, занятые командами в состязаниях Спартакиады, но также показатели массовости и удельного веса моторных видов спорта в общем числе участников соревнований и подготовки спортсменов-разрядников.

Многое может подсказать опыт работы передовых организаций Общества, накопленный в период III спартакиады.

В Армении перед районными соревнованиями автомобильных команд первичных организаций ДОСААФ всех автохозяйств участвовали в спартакиаде, проведенной республиканским министерством автомобильного транспорта. Каждый спортивный коллектив организовал соревнования по автототоборю у себя в автохозяйстве. К такому охвату, к такому размаху мы должны стремиться и в мотоспорте, и в картинге, и в других технических видах спорта.

Важным подспорьем в массовом развитии спорта служит насыщенный календарь районных и городских, областных и краевых соревнований. В прошлом году в Ростове-на-Дону, Волгограде, Казани было организовано очень много общедоступных спортивных мероприятий по программе спартакиады, посвященных всенародным праздникам и юбилейным датам. И в то же время можно назвать десятки городов, где в течение года не прошло ни одного соревнования. О какой же массовости может тут идти речь!

Спортивная жизнь нашего оборонного Общества приняла сейчас такие масштабы, которые не терпят старого подхода ко многим вопросам. Это относится и к созданию материально-технической базы для спорта. То, с чем мы миримся несколько лет назад, — отсутствие постоянных кроссовых трасс, мототреков или кордодромов, — сейчас недопустимо. Между тем во многих городах, областных, краевых и крупных промышленных центрах нет никаких спортивных сооружений. В Куйбышеве развитие мотоциклетного спорта сдерживается отсутствием гравийной дорожки и мотобольного поля, в Челябинске и Ижевске моделисты никак не добьются постройки кордрома. Более того, во многих областях нет даже обжитых кроссовых трасс.

Широкое строительство спортивных сооружений надо рассматривать как одну из важнейших задач Общества.

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР определены места, сроки, источники финансирования и размеры капиталовложений в строительство Домов военно-технического обучения, шоссейно-кольцевых трасс, мототреков и других сооружений. Местным советским органам разрешено принимать доленое участие в строительстве учебных зданий ДОСААФ, а профсоюзным организациям — в строительстве спортивных сооружений оборонного Общества.

Создание спортивно-технической базы явится новым стимулом к подъему военно-массовой работы в нашей стране, и успех здесь, как и во всяком большом деле, в конечном счете решит актив — люди с горячими сердцами, отдающие свои силы и энергию оборонно-массовой работе. Теперь дело за руководителями комитетов Общества. Они должны суметь объединить усилия всех заинтересованных ведомств и организаций в создании современной материальной базы для учебной и спортивной работы ДОСААФ.

В дни, когда многомиллионное общество патриотов, общество друзей Советской Армии и Флота отмечает свое сорокалетие, мы выражаем глубокую признательность и сердечную благодарность всем его активистам, всем, кто своей работой в рядах ДОСААФ проявляет понимание его большой роли в укреплении обороноспособности социалистического государства. Сегодня все мы торжественно обещаем партии и народу оправдать надежды, которые на нас возлагают.



ЗОЛОТОЕ СОЗВЕЗДИЕ

Январская ночь. Тишина. Лишь изредка слышно, как где-то за кабиной потрескивает мороз, да хрустит ледок под колесами. В свете фар над дорогой мечутся, кружат, вихрем проносятся мириады искристых мотыльков-снежинок.

Январь... Какой это по счету в шоферской жизни Сычугова? Двадцать седьмой. Непрерывно за рулем. И сына по этой профессии направил. Что ж, неплохо, Виктор Михайлович! Очень даже неплохо! Пятьдесят лет Советской власти отпразднуете достойно.

...Восьмитонная «Шкода» поднялась на гребень небольшого перевала. Снизу из тьмы вынырнули два светлячка. Еще два. Они приближались, плыли куда-то вверх, к звездам, словно космические корабли, запущенные по неизведанным орбитам.

Впрочем, думал Сычугов, и мы, шоферы, чем-то похожи на космонавтов. Вспомнил, как ребята из гаража подсчитали однажды на досуге: почти полтора миллиона километров, говорят, наездил

ты, Сычугов, за свои двадцать семь лет. Земной шарик много раз обогнуть мог бы. Ну чем не космонавт!

...А светлячки снизу все приближались. Вот водители перемигнулись. За стеклом кабины переднего грузовика промелькнуло молодое лицо водителя. Он поспигналил, помахал рукой. Сычугов сделал то же самое — салют, дескать, беспокойному племени шоферов.

Слава вам, неутомимые труженики! Незадолго до нового года более семнадцати тысяч автотранспортников удостоились орденов и медалей Союза ССР. Отряд шоферов Героев Социалистического Труда, таких, как москвич М. И. Приставка, северянин А. И. Терентьев, волжанин П. Д. Тепляков, пополнился еще двадцатью шестью именами. Двадцать шесть новых Героев Социалистического Труда! Это ли не признание заслуг наших водителей перед страной, перед народом! Это ли не лучший подарок к полувековому юбилею нашего социалистического государства!

...Метет, метет поземка. Кружатся в свете фар бабочки-снежинки. Быстро, километр за километром непрерывной лентой стелется под колесами дорога...

В 1940 году Виктор Михайлович Сычугов, шофер пятой автобазы Свердловска, впервые сел за руль автомобиля. И не расстается с ним до сих пор. Водил он и первые советские полуторки, и ЗИС-5. На спидометре ЗИЛа, который Сычугов недавно сдал, пересаживаясь на «Шкоду», было 200 тысяч километров, и машина прошла их без капитального ремонта. Семилетку выполнил за пять с небольшим лет.

Сычугов — дальнерейсовик, из отряда тех, кто выбрал самую длинную дорогу. Рейсы из Свердловска в Магнитогорск, Челябинск, Златоуст и обратно в Свердловск — дело привычное.

А как же трудятся те двадцать пять, фамилии которых стоят рядом с именем Сычугова в Указе Президиума Верховного Совета СССР от 5 октября 1966 года? Как сложились их жизненные дороги? Какой путь прошли они к высокому званию Героя Социалистического Труда?

По своим характерам, возрасту, жизненному опыту, национальным обычаям и многим другим внешним и внутренним чертам — это люди разные. И живут они далеко друг от друга. Но роднит их многое: и горячая любовь к труду, и высокое чувство долга перед страной, перед коллективом, и глубокая привязанность к своей профессии. В биографии каждого из них — частица истории Советской страны, ее довоенных пятилеток, социалистической индустриализации, становления колхозного строя. Это четыре года войны и двадцать с лишним лет напряженного послевоенного строительства.

В то время, когда Фатых Субаев, ныне водитель Уфимской автоколонны 1222, первый в своем селе тракторист, прокладывая первую колхозную борозду, а потом, пересев на автомобиль, вывозил хлеб с новой, общественной нивы не в байские, а в народные закрома, литовец Альфонс Якштас еще гнул спину на немецких и на местных помещиков. Но Якштас, как и все трудовые люди Литвы, знал: рядом — Советский Союз, где давно уже прогнали капиталистов и помещиков, где люди свободно живут, свободно трудятся, строят новую жизнь. Знал он и то, что за такую жизнь надо

бороться. И Якштас — в рядах борцов. С радостью встретил он освобождение своей родной Литвы. В годы войны с оружием в руках сражался против гитлеровских захватчиков. Вернулся домой с боевыми наградами. И вот уже восемнадцать лет коммунист, водитель первого класса Альфонс Антонович Якштас бесшумно за рулем автомобиля.

Если вам доведется побывать в Вильнюсе и проехать мимо новых корпусов фабрики «Спарта», завода «Эльфа», огромных пролетов ТЭЦ, новых жилых массивов, — знайте: они возведены из строительных материалов, которые доставлял сюда Якштас вместе со своими товарищами.

Если же случай забросит вас на рудники завода «Магнезит» Бакальского рудоуправления, вы непременно встретите там могучий МАЗ-525, а за рулем Кузьму Матвеевича Кочеткова. Его все знают там и как ударника коммунистического труда, и как инициатора создания комплексных автомобильно-экскаваторных бригад, и как прекрасного товарища, хорошего семьянина.

В Кишиневе вам расскажут о трудовых успехах шофера городской автобазы № 31 Георгия Ивановича Терентьева и при этом непременно добавят: государственный человек! Депутат Верховного Совета Молдавии.

А что можно сказать о жизни и труде водителя Пржевальской грузовой автобазы Касыма Кадырова? Очень многое! Но для этого надо хоть один раз проехать с ним по дорогам его родной Киргизии, а еще лучше — подняться на грозный четырехкилометровый перевал, послушать грохот снежных обвалов, постыть на обжигающем ветру, пока трактористы расчистят метровые толщи снега, свалившегося с гор. А чтоб представление об этом человеке было более полным, побывайте в Пржевальском горкоме партии, где Кадыров, как член горкома, решает важные вопросы партийной, общественной жизни.

Да, во многом схожи биографии знатных водителей. Мы не называем имена всех двадцати шести Героев Труда. О них еще будет рассказано на страницах журнала. Здесь лишь отметим: замечательные это люди! Новаторы, энтузиасты. В высоком смысле слова — передовой отряд рабочего класса, авангард нашего автомобильного транспорта. На своих машинах они перевезли многие тысячи тонн сверхплановых грузов, сэкономили сотни тонн топлива. Это люди большого жизненного опыта. Почти половина из них — фронтовики, водившие автомобили или танки по военным дорогам. А те, что помоложе, прошли закалку в рядах Советской Армии. Каждый из них — пример для молодежи, для всех, кто трудится рядом.

...Колеса убистряют бег. Каждое утро сотни миллионов лошадиных сил оживают в горячем движении поршней. Каждое утро уходят в путь миллионы автомобилей. Они везут хлеб и руду, одежду и металл, сборные дома и трубы для нефтяников, сквозь снега пробиваются к далеким геологическим партиям. Их ведут наземные космонавты — советские шоферы. И в первой шеренге — Герои Социалистического Труда. Слава им и почет!

А. БАБЫШЕВ

Рис. Вл. Добровольского

ВЕЧНО ЖИВОЙ

Ленин! С этим именем неразрывно связано рождение и становление партии коммунистов, которая подняла рабочий класс, всех трудящихся на штурм старого мира, на борьбу за власть Советов. Он основал первое в мире государство рабочих и крестьян, государство дружбы и братства народов. Вооружил партию и весь народ планом строительства коммунизма. Вселил в сердца миллионов и миллионов трудящихся непоколебимую веру в победу социализма и коммунизма на земле.

Сорок три года прошло, как не стало Ильича. Но он вечно живой, вечно с нами.

Жить по Ленину, работать по Ленину. Горячо любить Родину, как любил ее Ленин, глубоко верить в торжество великого дела коммунизма, как верил Ленин. Всегда быть бесстрашным и идейно убежденным бойцом, каким был Ленин. Вот благороднейшая цель, заветное стремление каждого советского человека.

Нам бесконечно дорого бессмертное наследие великого Ленина. Дорог нашим людям каждый штрих жизни Ильича, каждый рассказ о его титанической борьбе за счастье трудового народа.

Перед нами небольшая повесть П. Макрушенко «Возвращение». Перелистываем страницу за страницей. События весны 1917 года. 24 марта... Владимир Ильич Ленин и Надежда Константиновна Крупская выезжают из Цюриха в Берн. Там назначена встреча отъезжающих эмигрантов. Пятнадцать лет изгнания остались позади.

* Павло Макрушенко. Возвращение. Издательство «Знание». М., 1966, 200 С00 экз., цена 11 коп.

В ЧЕСТЬ СЛАВНОГО 50-ЛЕТИЯ

Время отсчитывает первые месяцы пятидесятого года Советской власти. Гордо и уверенно идет наша страна навстречу своему полувековому юбилею.

Славной годовщине 50-летия Октября посвящены Всесоюзные заочные соревнования «Дорогами подвигов и славы» на призы журнала «За рулем». На старт этих соревнований, начатых в прошлом году, вышло свыше шестидесяти команд и около двухсот индивидуальных групп. 1106 автомобилистов, мотоциклистов, водителей мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов прислали нам заявки с маршрутами и схемами.

Организации оборонного Общества снарядили в большой поход 37 команд и 138 индивидуальных групп. По путевкам туристских клубов, секций и спортобществ отправились в путь 25 команд и 52 группы. Заявки на участие в соревнованиях поступили из всех союзных республик и, что особенно отрадно, — из многих глубинных районов страны.

Еще рано подводить итоги. Согласно Положению соревнования продлятся до 1 сентября 1967 года, и имена победителей мы узнаем в канун славного пятидесятилетия. Но, знакомясь с отчетами о путешествиях, — а число их растет день ото дня, можно составить представление о размахе соревнования, его маршрутах, участниках.

Маршруты туристов, как этого и требовали условия конкурса, пролегли по местам боев гражданской и Великой Отечественной войн, через города и поселки, история которых имеет богатое революционное прошлое. Многие следопыты побывали в местах, связанных с жизнью и деятельностью В. И. Ленина и его соратников, в городах-героях, на крупнейших стройках пятилетки. Вот несколько цифр: через столицу нашей Родины — Москву прошли маршруты 112 групп, через Ленинград — 50, Киев — 76, Волгоград — 41, Севастополь — 66, Одессу — 75, Брест — 47. На родине В. И. Ленина, в Ульяновске, побывало 54 группы, на Урале — 56, в Сибири — 28, на Дальнем Востоке — 7, в республиках Средней Азии — 18.

Среди участников соревнований были и такие, которые отважились на путешествие с Дальнего Востока на Украину, из Сибири к западным границам. Трудный и сложный путь предстоял им — в непогоду, по бездорожью, но это не испугало опытных водителей, и они успешно завершили свои дальние походы.

В этом номере журнала мы повторим Положение о наших соревнованиях «Дорогами подвигов и славы» и приглашаем включиться в них всех, кто собирается провести отпуск за рулем автомобиля или мотоцикла, кто любит путешествовать по родной стране.

ДОРОГАМИ



ПОДВИГОВ
И СЛАВЫ

НА ПРИЗЫ
ЖУРНАЛА
«ЗА РУЛЕМ»

Кажется, это совсем короткий, занимающий всего несколько дней, период в жизни Ильича, но какими волнующими событиями он наполнен! Переезд в закрытом вагоне через воюющую Германию, полицейские препоны, слезка сыщиков. Встреча со шведскими социалистами в Стокгольме. И наконец родная земля, Питер. Площадь перед Финляндским вокзалом.

Большевики решили превратить встречу Ленина в мощную демонстрацию революционного народа. Во второй части повести автор на большом фактическом материале рассказывает об этом незабываемом историческом событии.

Особенно волнуют страницы, повествующие о выступлении Владимира Ильича перед революционными массами с броневика, о том, как ехал вожьд партии к штабу большевиков — дворцу Кшесинской.

Наши читатели уже знакомы с некоторыми подробностями этого события («Приезд Ильича» и «Солдат революции», «За рулем» № 4, 1966 г.). В повести «Возвращение» мы снова во всех деталях узнаем, как это происходило.

Два броневика, подготовленные для встречи В. И. Ленина, прибыли на Финляндский вокзал вечером 3 апреля 1917 года несмотря на то, что единственный в гарнизоне бронедивизион находился в подчинении командования военного округа, преданного Временному правительству, и за вывод боевых машин на улицы солдатам грозил военно-полевой суд. Солдаты, сообщает автор, пошли на риск и вывели свои машины

из гаражей. Вместе с ними прибыли к вокзалу и прожектористы инженерной роты.

Мы видим Ильича, возвышающегося на броневике. Ленин стоит на фоне красного знамени, подняв правую руку, обращенную к народу. Прожектор освещает эту символическую картину.

Торжественное шествие от Финляндского вокзала к дворцу Кшесинской. Впереди броневика отряд красногвардейцев, с трудом расчищающий дорогу. По сторонам, взявшись крепко за руки, товарищи Ленина. За броневиком, заполнив всю улицу, движется народ.

На страницах повести наши читатели встретят имена боевых товарищей Ленина — Бонч-Бруевича, Подвойского и других, кто возглавил организацию встречи вожьды пролетарской революции. Встречаемся вновь мы и с человеком, которому выпала высокая честь и большая ответственность вести броневик, на котором ехал Ильич, с водителем бронедивизиона М. С. Огоньяном.

Вечно живой, вечно великий — так говорят о Владимире Ильиче Ленине простые люди всей земли. Таким он предстает перед нами и со страниц повести «Возвращение».

Б. АНДРЕЕВ

ПОЛОЖЕНИЕ

о Всесоюзных заочных соревнованиях автомототуристов, посвященных пятидесятилетию Советской власти

1. Заочные соревнования автототуристов проводятся редакцией журнала «За рулем» совместно с Центральной секцией автототуризма в период с 1 мая 1966 года по 1 сентября 1967 года.

2. Маршруты путешествий автототуристов могут быть проложены:

- по местам революционной славы советского народа;
- по местам, связанным с жизнью и деятельностью В. И. Ленина и его боевых соратников;
- по дорогам гражданской войны и Великой Отечественной войны;
- по местам трудовой славы советского народа.

Участники соревнований могут совершить многодневные путешествия во время очередных отпусков и каникул или провести цикл походов выходного дня.

3. В заочных соревнованиях могут участвовать автототуристы как в составе команд, так и лично (индивидуально) на автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, мопедах и мотовелосипедах любых марок и моделей.

Командными считаются такие походы, в которых принимают участие не менее трех человек на двух автомобилях или двух человек на двух мотоциклах (мотороллерах) или мопедах. Максимальное количество участников и машин в одной команде не ограничено. Командное путешествие совершается по одной маршрутной книжке (листу).

Смешанные команды, включающие, например, автомобили и мотоциклы, автомобили и мопеды, мотоциклы (мотороллеры) и мопеды, не допускаются. И в групповом, и в индивидуальном путешествии должен быть руководитель похода.

4. Желающие принять участие в соревнованиях должны выслать в редакцию журнала заявку и схему маршрута путешествия. После регистрации заявки команде (участнику) присваивается номер, который высылается ей (ему) вместе с эмблемой соревнований. Во время путешествия эмблема с номером укрепляется на машине.

Заявка подается не позже чем за две недели до начала путешествия (форма заявки приводится ниже).

5. Время начала путешествия и скорость движения выбираются самими участниками.

6. Основным путевым документом участников заочных соревнований являются

маршрутные книжки или маршрутные листы утвержденного образца, выдаваемые советами по туризму и секциями (клубами) туристов, а также редакцией.

В пути следования каждая команда или индивидуальный участник соревнования обязаны делать в маршрутной книжке или маршрутном листе отметки о прохождении пунктов маршрута в одной из организаций: клубах туристов, автототоклубах ДОСААФ, на турбазах, в пансионатах, гостиницах или в местных советских, комсомольских, спортивных органах и, в порядке исключения, в почтовых отделениях.

Без отметок о прохождении пунктов маршрута жюри не принимает к рассмотрению материалы о путешествии.

7. Участники соревнований несут персональную ответственность за соблюдение правил движения по улицам и дорогам страны. Организаторы соревнований не принимают на себя никакой ответственности за ущерб, который может быть причинен людям или имуществу во время путешествия.

8. После окончания путешествия участники соревнований составляют отчет и вы寄ают его в адрес редакции «За рулем» с пометкой «Дорогами подвигов и славы».

Отчет должен быть составлен в письменном виде и по возможности иллюстрирован. Отчеты о путешествиях принимаются до 1 сентября 1967 года.

9. К отчету должны быть обязательно приложены: схема маршрута с указанием расстояния между основными населенными пунктами (правильность указанного в схеме километража жюри определяет по «Атласу автомобильных дорог СССР»), маршрутная книжка или маршрутный лист (копии этих документов не принимаются). Маршрутные книжки и маршрутные листы, возвращаются по просьбе руководителей путешествий. Присланные в редакцию отчеты не возвращаются.

10. Победители соревнований определяются по очковой системе на основании представленных документов (отчетов, схем, маршрутных книжек). Очки начисляются за следующие показатели: а) выбор маршрута и сбор материала во время путешествия; б) содержание отчета и его оформление; в) количество машин и участников, проделанный путь в километрах, сложность маршрута в зависимости от характера дорог.

Как в командном (групповом), так и в индивидуальном зачете побеждает тот, кто, выполнив условия соревнования, наберет большую сумму очков.

11. Победители, занявшие первые три места в групповых и индивидуальных походах на автомобилях, на мотоциклах

(мотороллерах) и на мопедах, награждаются ценными призами, вымпелами и грамотами.

Кроме того, присуждаются специальные призы: за наиболее интересный маршрут; за наиболее трудный по дорожным условиям маршрут; за наиболее длинный маршрут; секции (клубу) автототуристов, выставившей (шему) наибольшее количество участников; первичной организации ДОСААФ, выставившей наибольшее количество участников; юношеской команде клуба, секции Дома пионеров и школьников, Дома школьников-комсомольцев или училища профтехобразования, организовавшей наиболее интересный поход.

Специальными призами награждаются также команды и участники, совершившие за время соревнований походы по двум разным маршрутам в 1966 и 1967 годах.

Памятные подарки вручаются самому юному водителю, женщине-водителю, преодолевшей наибольшее расстояние за рулем, самому пожилому водителю.

12. В состав жюри Всесоюзных заочных соревнований входят представители ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ, Советского комитета ветеранов войны, музея Революции, музея Вооруженных Сил СССР, редакции журнала «За рулем» и Центрального совета по туризму.

Образец

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 автототуристов.

Сообщаем (сообщаю) данные о себе:
Название и адрес секции (клуба) автототуристов 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 автототуристов ознакомился.

**Руководитель
путешествия**

(подпись)



Братья по оружию — так называют себя воины армий стран социалистического содружества, объединенных оборонительным Варшавским Договором. Это братство зиждется на прочной основе — братстве народов социалистических стран, выросшем из революционных традиций, сцементированном кровью, пролитой на полях битв с фашизмом, вдохновляемом единой великой целью — построением социализма и коммунизма.

Укрепляя оборону своих стран, братья по оружию нередко встречаются на полях совместных тактических учений. Так было и осенью 1966 года, когда на территории Чехословакии проходили большие учения «Влтава». В них приняли участие войска четырех социалистических стран — Венгерской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Советского Союза и Чехословацкой Социалистической Республики. Танкисты и мотострелки, летчики и артиллеристы, ракетчики и десантники — представители всех родов оружия действовали четко и организованно. Учения «Влтава» обогатили воинов опытом действий в сложных условиях, характерных для современной войны. Они с новой силой продемонстрировали нерушимое политическое и моральное единство стран социалистического содружества, показали мощь современной военной техники, находящейся на вооружении армий стран — участниц Варшавского Договора.

Редакция «За рулем» получила ряд писем читателей с просьбой рассказать о действиях воинов-автомобилистов на этих учениях. Выполняя просьбу читателей, мы публикуем заметки участника учений «Влтава» инженер-подполковника М. Новикова.

Под колеса нашего бронетранспортера ложится отличное шоссе. В лесистых предгорьях Чехословакии темнеет быстро. Вот включены затемненные фары. Они выхватывают из тьмы лишь считанные метры. Еще напряженнее смотрит вперед водитель. Сейчас впереди, сзади, на параллельных дорогах движутся сотни бронетранспортеров, танков, автомобилей. Здесь, на полях Южной Чехии, где текут быстрые воды Влтавы, идут учения союзнических армий стран Варшавского Договора.

Неожиданно бронетранспортер вздрагивает и останавливается. Перед нами

регулировщик чехословацкой Народной армии. В руках у него красный и желтый жезлы с электрическими лампочками внутри. Белая каска покрыта светящимся в темноте составом. Сзади на поясе горит красный «стоп-сигнал».

Дорогу пересекает колонна саперов венгерской Народной армии — стремительно проносятся тяжелые грузовики с понтонами. Сменившийся с поста рядовой Иржи Штрос, веселый паренек из Праги, рассказывает:

— Мы гордимся своей службой военных регулировщиков. К нам назначают хороших шоферов и мотоциклистов. О

том, что надо безупречно знать прайла движения и дорожные знаки, говорить не приходится. Ну, а за шлемы и очки нас в шутку зовут «дорожными космонавтами»...

Короткий взмах жезлами. Путь открыт. Стальная колонна двинулась вперед. Во время учений «Влтава» переброски войск дружественных армий проходили в исключительно больших масштабах. Многие части перед началом «боев» совершали стремительные марши на сотни километров. О масштабе движения на дорогах свидетельствует тот факт, что если бы всю маневренную военную технику выстроить в одну колонну, она растянулась бы на большее расстояние, чем от западной до восточной границы Чехословакии.

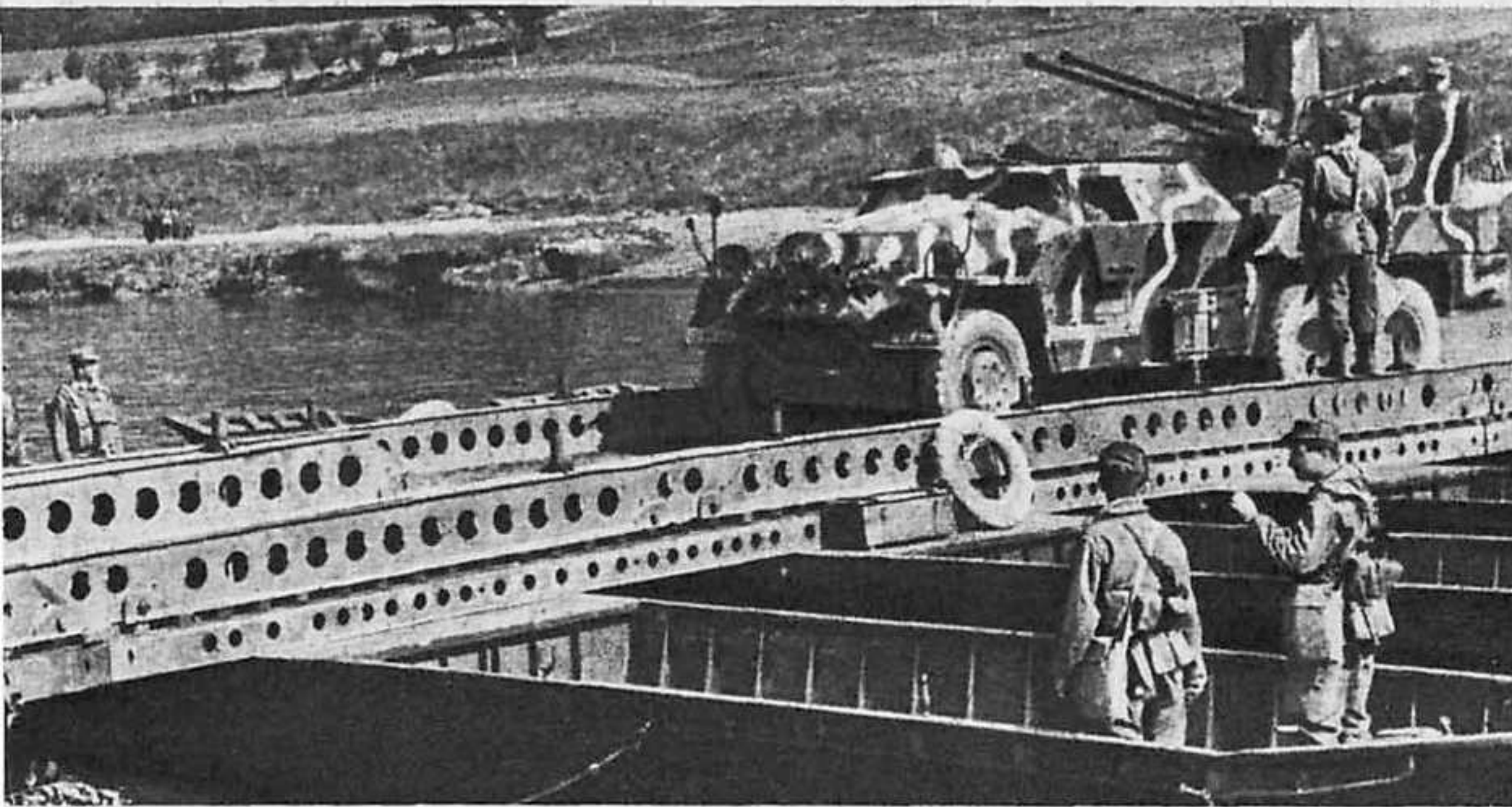
Водитель бронетранспортера ефрейтор В. Иванов говорит:

— Хороши шоссе в Чехословакии. Единственная «трудность» — уж очень много встречающих в городах и селах с цветами и подарками...

Однако и действительные трудности наши водители успешно преодолевают, проявляя высокую дисциплину и сознательность. Достаточно сказать, что по вине советских воинов во время учений не было ни одного дорожного происшествия. А когда зарубежный турист на автомобиле сбил четырехлетнюю девочку и пытался скрыться, советские водители-гвардейцы задержали нарушителя и передали местной милиции. Первую помощь пострадавшей оказал наш капитан медицинской службы А. Легов.

Боевые действия начались выброской парашютного десанта. Вместе с пехотой на белых зонтах парашютов спускались орудия, автомобили, самоходные артиллерийские установки. Прямо с неба, не теряя ни секунды, они уходили в «бой», расширяя плацдарм.

БРАТЬЯ ПО ОРУЖИЮ



На фото сверху:
Советский воздушный гигант доставил чехословацкий бронетранспортер.

Их называют «дорожными космонавтами».

Мост собран! Через реку пошли боевые машины...

Внизу:
Учения окончены. Бывшие «противники» на перекуре.

Фото автора

Через некоторое время в штабе получили шифрованную радиограмму: «Парашютистами захвачен стационарный аэродром. Готовы принять тяжелые самолеты».

В небе появляются маленькие черные точки. Они быстро растут. Один за другим, с точностью до секунды выдерживая заданный интервал, заходят на посадку тяжелые Ан-12 с советскими экипажами. Доставлены тяжелые самоходные установки, автомобили со спаренными зенитными пушками, гаубицами и безоткатными орудиями.

Уже после «боев» чехословацкие водители шутили:

— Когда автомобиль движется со скоростью 500 километров в час? Если он в кабине могучего советского Ана!

При выгрузке самоходок не потеряли ни одной секунды. Это заслуга опытного танкиста, участника освобождения Праги в дни войны — майора В. Гордусенко. Под его руководством расчеты немало потрудились, готовя технику к транспортировке, тяжелые машины умело закрепили в самолетах. Когда самоходные установки стремительно рванулись в «бой», с одной случилось непредвиденное. На крутом повороте между катков попал большой камень. Гусеница соскочила. Мгновенно расчет во главе со старшим техником-лейтенантом Ю. Применко ликвидировал неисправность, и грозная боевая машина снова ринулась вперед.

Высадили еще один десант. Винтокрылые машины шли тройками низко над землей, временами словно растворяясь в утреннем тумане. С приземлившихся вертолетов Ми-4, ведомых чехословацкими летчиками, быстро выскакивали десантники со стрелковым оружием. На воздушных гигантах Ми-6 советские экипажи доставили чехословацким воинам мощное подкрепление: бронетранспортеры, зенитные орудия на автомобилях, тягачи с противотанковыми пушками.

Навстречу войскам, атакующим десант, из глубины страны спешат подкрепления. На пути у них широкая водная пре-

града — река Влтава. Поэтому в первых эшелонах — плавающие танки и бронетранспортеры. На могучих «татрах» чехословацкие саперы привезли огромные металлические корыта — понтоны для наводки переправы.

Кажется, прошло всего несколько минут, а около берега уже покачиваются собранные паромы. Вот около них запенилась вода — заработали подвесные моторы. Паромы быстро стыкуются, образуя дорогу для прохода танков и другой боевой техники. Неподалеку так же споро наводят мост саперы венгерской Народной армии. Умело руководит понтонерами энергичный командир роты капитан Шандор Тюрек. Под его руководством переправу навели намного раньше установленного срока. Разгоряченный, вытирая с лица капельки пота, офицер говорит:

— Хорошо работали наши солдаты. Все как один! Старались скорее пропустить на тот берег чехословацкие танки!

Впереди советской моторизованной пехоты действовали разведчики на мотоциклах. Один из разведывательных дозоров возглавлял гвардии ефрейтор В. Михальчук. Его дозор проник в глубь обороны «противника», обнаружил плохо прикрытые огнем фланги.

И вот небо прорезают сигнальные ракеты. Мгновенно слетают с боевых машин маскировочные сети. Грозно урча, из леса выползают тяжелые танки, выкатываются бронетранспортеры с советскими гвардейцами. А с далеких позиций поддерживают нашу гвардию артиллеристы венгерской Народной армии.

Стремительно атакуют танкисты армии ГДР. Чуть покачиваясь на неровностях местности, грозные машины на ходу ведут огонь. Их длинноствольные пушки часто-часто выбрасывают языки пламени.

В самый разгар «встречного боя» по приказу командования «огонь» прекращен: учения «Влтава» закончились. Победенных нет — есть только победители, воины четырех братских армий, еще более отточившие ратное умение.

Наступила пора дружеских встреч бывших «противников». Взаимные экскурсии, обмен опытом, сувенирами, адресами. Венгерских товарищей, например, заинтересовал автомобиль высокой проходимости Мп-П-3, на котором к ним в гости приехали солдаты Национальной Народной армии ГДР. Водитель ефрейтор Г. Пабст объясняет своим новым товарищам:

— С шестицилиндровым мотором в 75 сил наша машина с грузом дает скорость 95 километров в час, преодолевает подъемы до 35 градусов и броды глубиной более полуметра.

Рядовой венгерской Народной армии Ф. Циндер, опытный водитель, хорошо отзывается о чехословацких военных грузовиках «Татра-111», а также о бронетранспортере повышенной проходимости «Прага-ЫЗС» с двумя спаренными зенитными пушками.

После дружеских встреч, в честь окончания учений «Влтава» в городе Ческе-Будеевице на площади Яна Жижки состоялся военный парад. Он продемонстрировал большую мощь армий стран Варшавского Договора.

М. НОВИКОВ,
инженер-подполковник

Чехословакия,
район учений «Влтава»



Цель — массовость. Эта рубрика появилась на страницах журнала в конце прошлого года, когда в спортивных организациях оборонного Общества развернулась подготовка к IV Спартакиаде народов СССР, посвященной 50-летию Октября.

Одной из основных задач юбилейной спартакиады, как сказано в Положении, является «массовое привлечение трудящихся к систематическим занятиям техническими, военно-прикладными видами спорта, широкое распространение технических знаний и навыков среди городской и сельской молодежи».

Именно этим целям призваны служить материалы, которые займут место под новой рубрикой. Здесь будут печататься статьи о том, как лучше провести соревнования в низовых коллективах, здесь тренеры и спортсмены расскажут об опыте спортивной работы, здесь будут публиковаться различные мнения и предложения, направленные на то, чтобы сделать наш автоспорт по-настоящему массовым.

В первых номерах журнала 1967 г. мы предлагаем вниманию тренеров-общественников, инструкторов и спортсменов советы по организации наиболее простых и доступных соревнований автомобилистов — двоеборью.

Появившись три года назад, этот спортивный комплекс, включающий состязания на экономию топлива и мастерство вождения, занял по распространенности ведущее место в автоспорте. Признанием этого явилось включение двоеборья в программу Спартакиады народов СССР.

СОСТЯЗАНИЯ НА ЭКОНОМИЮ ТОПЛИВА

Подготовка трассы. Экономичное вождение, как обычно называют первую часть двоеборья, проводится по кольцевой (замкнутой) трассе (рис. 1) шириной 4—6 метров. Средняя скорость на этих соревнованиях как будто невелика, если учесть, что нижний предел для грузовых автомобилей — 20 км/час и для легковых — 24 км/час. И все-таки даже при минимально возможной длине круга — 300 метров — максимальная скорость будет достигать 45—50 км/час. Поэтому повороты на трассе надо делать по возможности менее крутыми, во всяком случае без острых углов. Если площадка не позволяет выбрать достаточно длинную и широкую трассу, то можно остановиться на дорожке, по которой участник будет водить автомобиль в одном и в другом направлении (с поворотами).

При наличии кольцевой трассы протяженностью в 1 километр или линейной дорожки длиной в 500 метров, нижний предел скорости можно несколько поднять, но не больше чем до 30 км/час для легковых и 25 км/час для грузовых автомобилей.

Дистанция обозначается сплошной или пунктирной линией, имеющей через каждые 2 или 3 метра отметку (см. рис. 1). На каждой такой отметке указывают расстояние (в метрах) до старта. Для определения результата судья-контролер должен иметь двух- или трехметровую рейку с делениями в 1 см.

Внутреннюю границу на поворотах обозначают флажками, чтобы исключить возможность «срезания» углов.

Подготовка автомобиля. Само собой разумеется, машина, предназначенная для соревнований, должна быть абсолютно исправна, а двигатель хорошо отрегулирован, дабы расход бензина при нормальном вождении не превышал нормы.

Соревнование на экономию топлива в двоеборье, как известно, заключается в том, чтобы пройти наибольшее расстояние на определенном (одинаковом для всех участников) количестве бензина. Для этой цели в качестве дополнительного устройства к системе питания двигателя присоединяют мерный бачок такой емкости, которая вместе с емкостью карбюратора позволяет пройти установленную дистанцию (около 3 километров). Из него бензин поступает в карбюратор.

Мерный бачок может заполняться одним из следующих способов: самотеком из дополнительного бачка емкостью от 5 до 20 л., установленного выше мерного бачка (рис. 2); под давлением из канистры (или другой

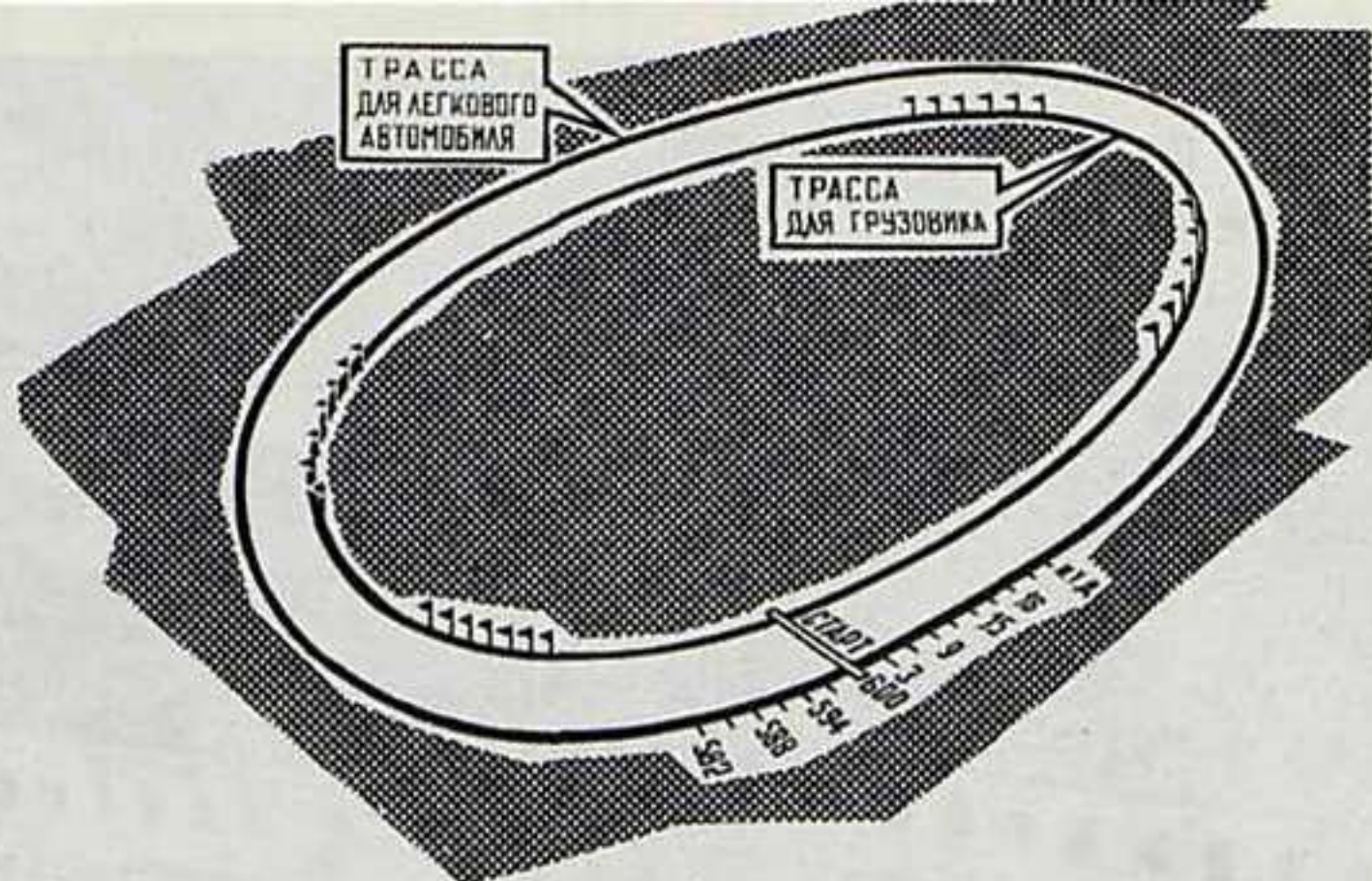


Рис. 1. Трасса для соревнований на экономию топлива.

емкости), расположенной в кабине автомобиля, — в этом случае давление создается насосом для накачки шин через вентиль камеры, вмонтированный в крышку (рис. 3); самотеком из дополнительного бачка, который питается от бензинового насоса стандартной системы питания (см. рис. к статье «С точностью до грамма»). Наиболее эффективен пока еще мало известный последний способ, хотя он и несколько сложнее.

Общие требования ко всем трем системам дозирования: герметичность емкостей, трубок, шлангов, краников; надежность крепления приборов и соединений; безкоррозийная чистота бензина. Необходимо исключить возможность попадания в карбюратор грязи и воды, помня, что любое нарушение работы двигателя может вызвать задержку, а то и сорвать соревнования.

Тренировки можно проводить на автомобилях без дозирующего устройства — достаточно установить краник, перекрывающий доступ бензина в карбюратор. В крайнем случае можно обойтись и без него: на каждый заезд отвертывать штуцер трубки, подводящей бензин от бака к насосу. Такой способ позволяет проходить на бензине карбюратора небольшую дистанцию — от 1 до 2 километров, вполне, однако, достаточную для тренировочных заездов.

Очень важно перед началом соревнований хорошо прогреть агрегаты автомобиля. Чтобы первые участники были в равных условиях с последующими, достаточно пробег в 15—20 километров. Важно также обратить внимание на исправность замка зажигания: иногда в результате многократного включения и выключения он выходит из строя.

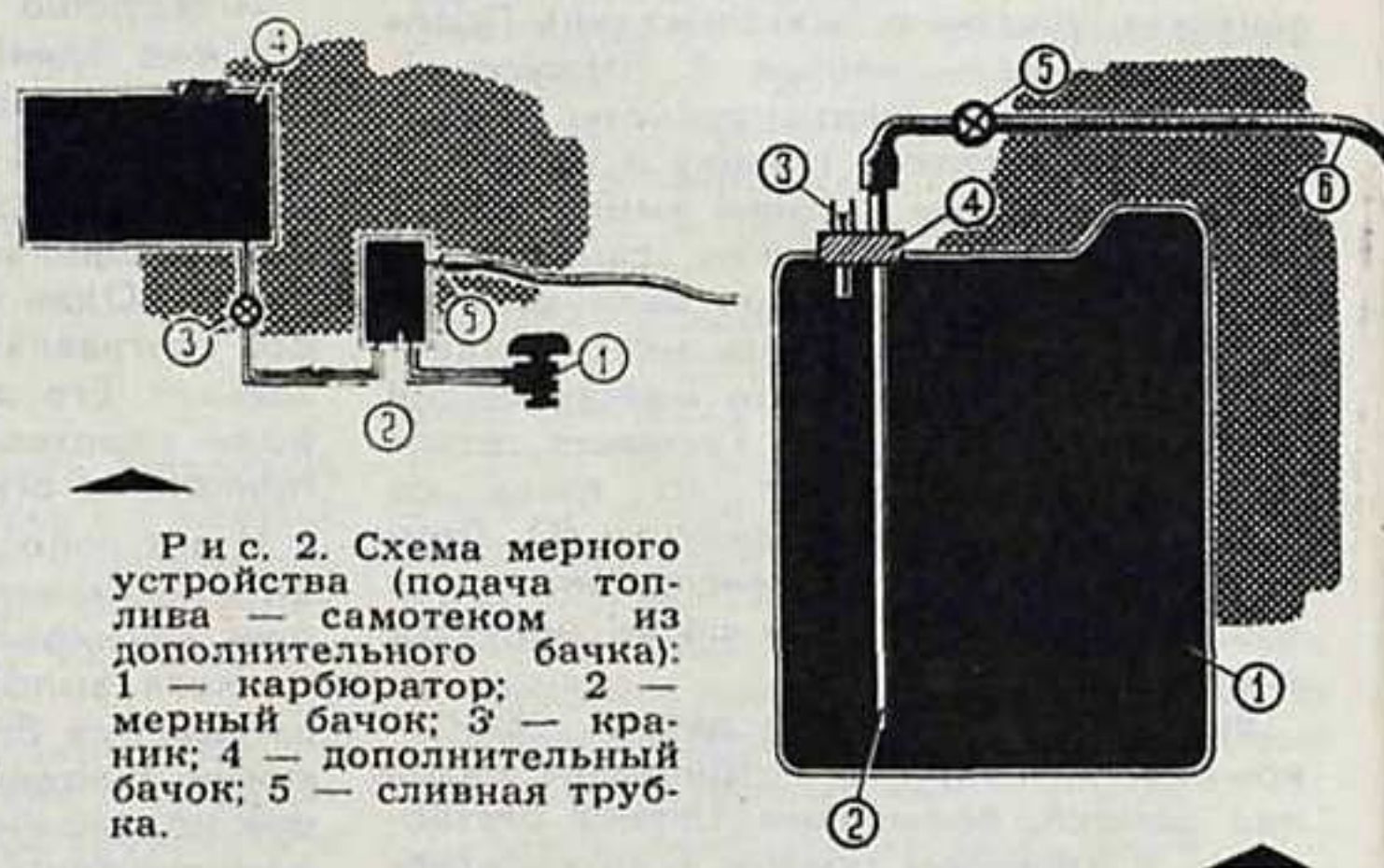


Рис. 2. Схема мерного устройства (подача топлива — самотеком из дополнительного бачка): 1 — карбюратор; 2 — мерный бачок; 3 — краник; 4 — дополнительный бачок; 5 — сливная трубка.

Рис. 3. Схема мерного устройства (подача топлива — под давлением из канистры): 1 — канистра; 2 — трубка или бензостойкий шланг (заборный); 3 — вентиль с золотником; 4 — крышка канистры; 5 — краник; 6 — шланг от канистры к мерному бачку.

Очень желательно на соревнованиях иметь квалифицированного механика, подчиненного главному судье и контролирующего техническое состояние автомобиля.

В. ПОЛЬГУЕВ,
чемпион Москвы 1966 года
по автомобильному двоеборью

С ТОЧНОСТЬЮ ДО ГРАММА

Опыт проведения соревнований в Московском городском автотоклубе ДОСААФ позволил разработать эффективное мерное устройство, которое может быть изготовлено в любой мастерской и без больших затрат. Оно хорошо зарекомендовало себя на первенствах Москвы, РСФСР и СССР. Ниже дается схема (рис. 1) и краткое описание этого приспособления.

Основным элементом его является мерный бачок 7, а точнее — перевернутая полиэтиленовая (прозрачная) фляга, закрытая резиновой пробкой 2. В пробке просверлены три отверстия, и в них вставлены бензопроводные трубки. Одна из них соединяет мерный бачок с бачком-резервуаром 1, другая — с поплавковой камерой карбюратора 6, следующая — 3 — позволяет поддерживать в мерном и дополнительном бачках атмосферное давление, а также регулировать уровень топлива в мерном бачке, перепуская излишки бензина в сливной бачок 8. Это качество выгодно отличает настоящее устройство от всех других. Оно является своего рода универсальным — его можно использовать как на легковом, так и на грузовом автомобилях.

Бачок-резервуар 1 (тоже полиэтиленовая фляга, но на 100—150 см³ больше мерного бачка) закрепляется на кронштейне выше последнего. Сливной бачок 8 — двухлитровая полиэтиленовая канистра — крепится на автомобиле «Волга» в передней части, на ГАЗ-51 — с правой стороны, на подножке.

В бензопроводах, соединяющих насос 5 с резервуаром, а резервуар с мерным бачком, есть краны 4. Крепление мерного устройства показано на рис. 2. При включении мерного устройства в систему питания автомобиля необходимо прервать линию подачи топлива «насос — карбюратор». Для этого отключают бензопровод от поплавковой камеры карбюратора и соединяют насос с проводом бачка-резервуара, а провод, выведенный из мерного бачка, — с поплавковой камерой карбюратора.

При определении нормы бензина на прохождение контрольной дистанции следует учитывать топливо, находящееся в поплавковой камере и в бензопроводе.

После того, как устройство будет включено в систему питания и подключены трубки бензопровода, открывают кран на проводе «насос — резервуар» и наполняют последний бензином. Двигатель в это время либо работает на бензине, оставшемся в поплавковой камере, либо проворачивается стартером до момента, когда он заведется и насос станет подавать топливо. Как только бензин начнет поступать в резервуар, открывают второй кран и наполняют мерный бачок. Заполнив оба бачка, двигатель останавливают и пополняют мерный бачок до тех пор, пока бензин не потечет в сливной бачок. Тогда закрывают оба краника. На этом подготовка автомобиля заканчивается.

Чтобы после заезда вновь пустить

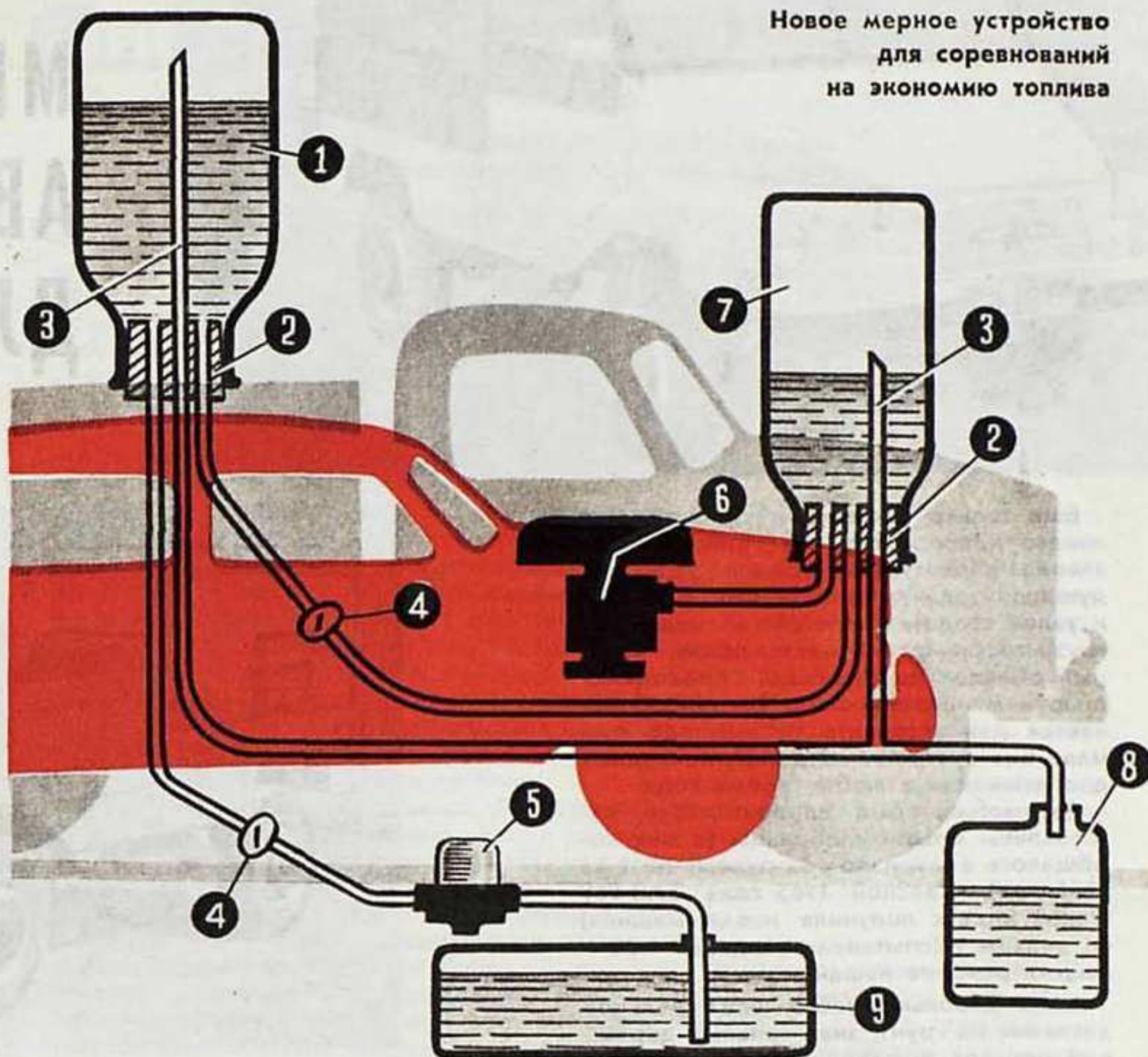
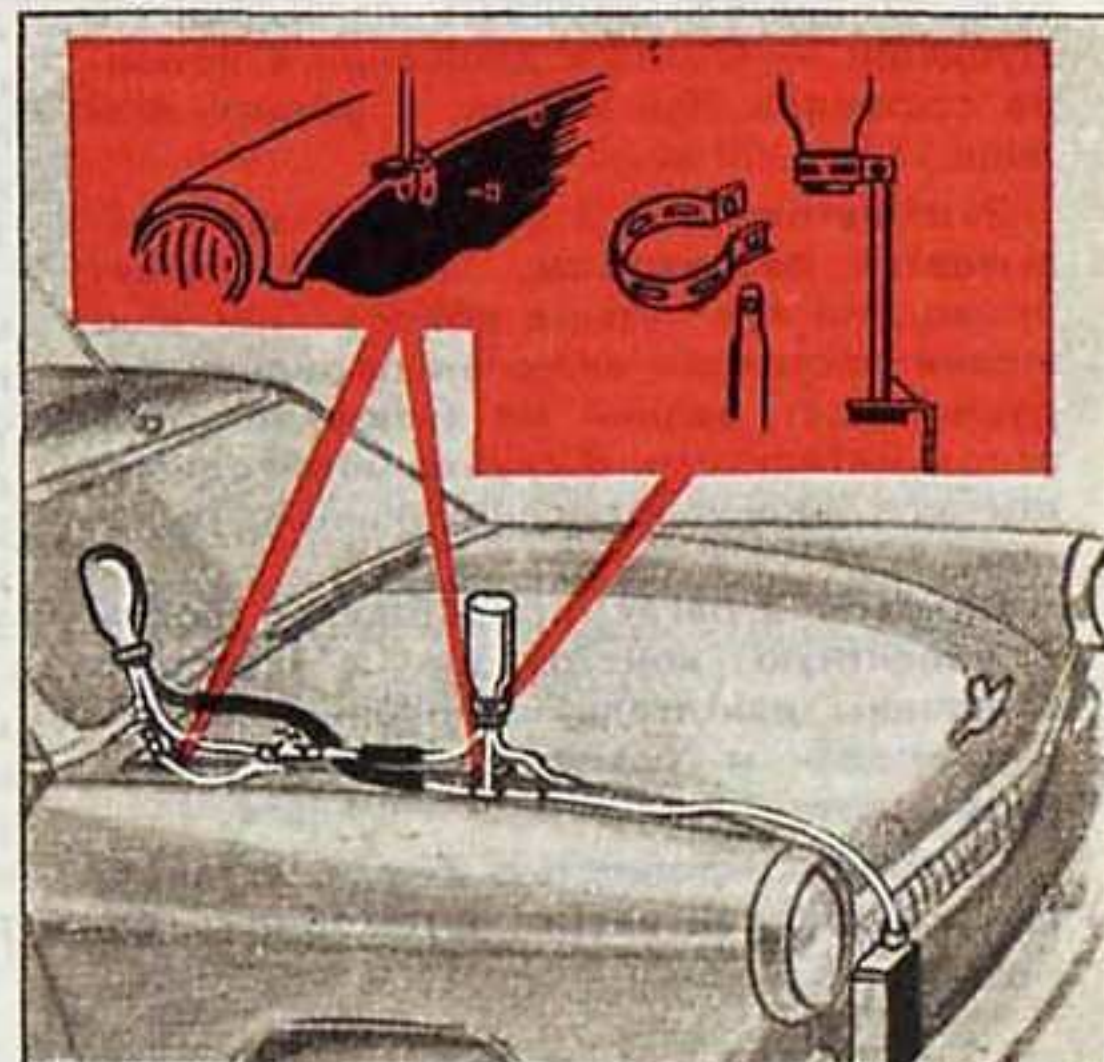
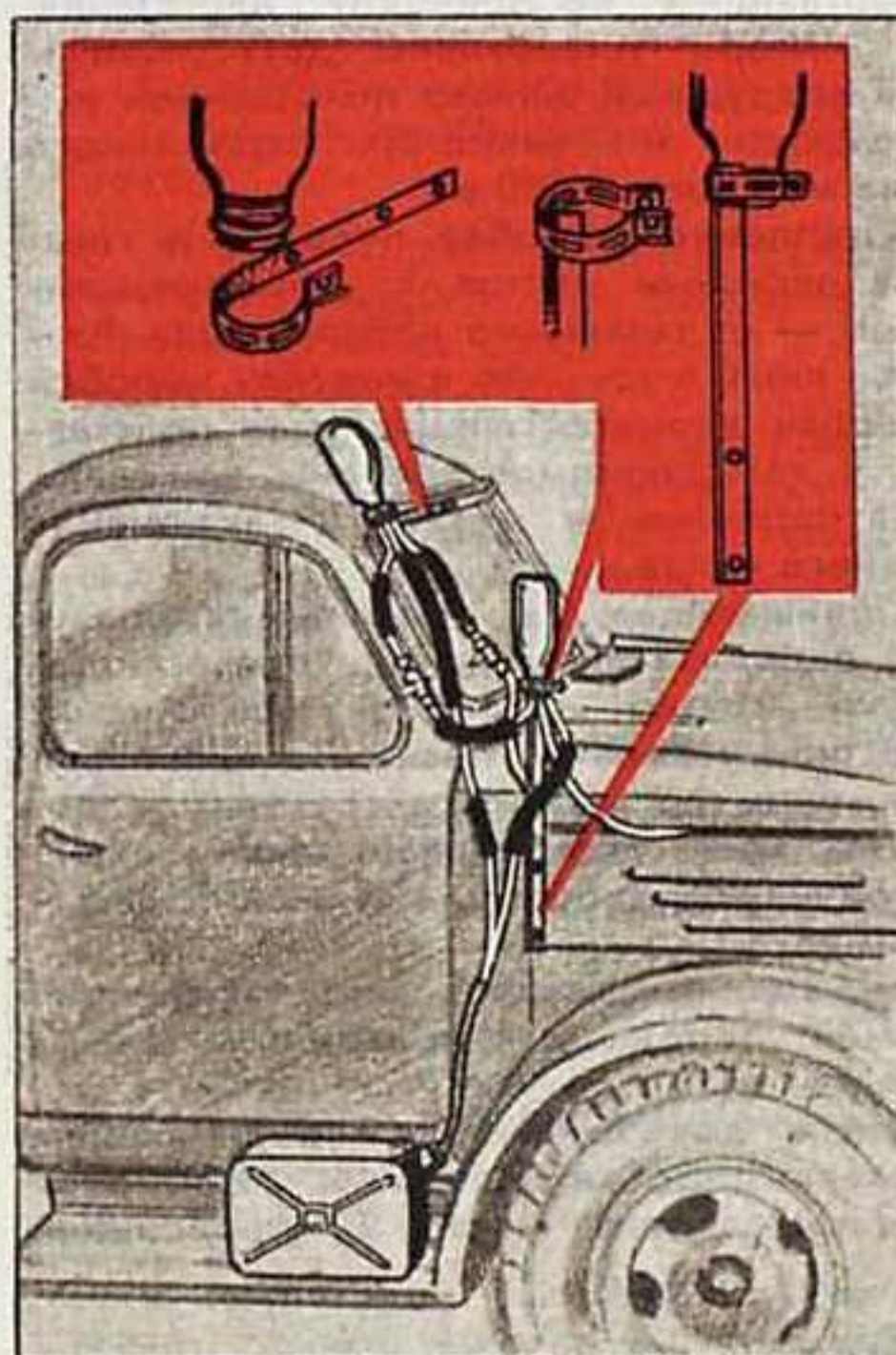


Рис. 1. Мерное устройство для оборудования автомобиля в соревнованиях на экономию топлива: 1 — бачок-резервуар; 2 — резиновая пробка; 3 — трубка «уровня бензина» (она же сливная); 4 — кран; 5 — бензонасос; 6 — карбюратор; 7 — мерный бачок; 8 — сливной бачок; 9 — основной бензобак автомобиля.

Рис. 2. Крепление мерного устройства на автомобилях ГАЗ-51 и «Волга».



двигатель, следует открыть кран и наполнить систему бензином. Как только поплавковая камера карбюратора заполнится, можно пускать мотор и готовить машину для очередного заезда.

Каждый автотоклуб и спортивно-технический клуб, каждая первичная организация ДОСААФ в автохозяйствах и

на больших предприятиях должна иметь подобное устройство, облегчающее организацию соревнований на экономию топлива.

Л. БАРБАШОВ,
член комиссии
массовых видов спорта ФАС СССР

МИКРО- АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СЕЛА



Еще только готовилось производство нового «Запорожца», а конструкторы завода «Коммунар» решали уже следующую задачу: на базе его агрегатов и узлов создать простой и надежный грузо-пассажирский автомобиль, который обладал бы высокой проходимостью и маневренностью. Он предназначен для эксплуатации там, где еще мало благоустроенных дорог, пригодных для движения в любое время года.

Автомобиль был спроектирован, изготовлены опытные образцы (о них сообщалось в журнале «За рулем» № 1 за 1965 год), и весной 1965 года ЗАЗ-969 (такой индекс получила новая машина) со знаком «Испытания» увидели жители многих районов нашей страны.

Имея довольно небольшое удельное давление на грунт, значительный дорожный просвет, короткую базу и хорошую приспособляемость колес к грунту, машины уверенно шли в весеннюю распутицу по размокшей пахоте, заболоченным лугам. Очень хорошо они вели себя на узких лесных дорогах и просеках, на болоте — там, где пройти автомобилю, казалось бы, практически невозможно.

Вне дорог, на сыпучих песках Каракумов, где температура воздуха достигала 43 градуса в тени, а песок нагревался до 89 градусов, автомобили успешно сдавали сложный экзамен. Средняя техническая скорость на маршруте Душанбе — Ош при движении в колонне составила 30,5 км/час, а расход топлива 13,5 л/100 км.

Этот автомобиль с полным правом называется вездеходом. ЗАЗ-969 имеет привод на все четыре колеса. При движении постоянно включен передний ведущий мост, задний же выполняет роль вспомогательного. В случае необходимости его включают специальным рычагом.

Силовой агрегат представляет собой комплектную конструкцию, в которую включены двигатель, сцепление, коробка передач и главная передача переднего моста.

Двигатель мощностью 27 л. с. установлен в передней части автомобиля. Он



является дальнейшей модернизацией мелитопольского мотора. В нем изменена система охлаждения. Вентилятор, отсасывающий горячий воздух, заменен работающим по принципу нагнетания. На моторе установлены двухступенчатый воздушный фильтр повышенной пылеемкости и генератор переменного тока мощностью 250 вт.

Сцепление, коробка передач и главные передачи мостов с дифференциалами — от серийного «Запорожца». Разница лишь в том, что к картеру коробки передач крепится специальная приставка, в которую вмонтированы понижающая передача и механизм включения заднего моста.

Понижающая, так называемая ползучая передача используется при преодолении крутых подъемов, болотистых участков и сыпучих песков, а также при движении по разбитым грунтовым дорогам. Она обеспечивает минимально устойчивую скорость движения 2,5—3 км/час.

На задний ведущий мост крутящий момент передается приводным валом малого диаметра. Вал установлен в закрытом кожухе, жестко соединяющем картеры коробки передач и главной передачи заднего моста. Дифференциал

Автомобиль ЗАЗ-969 (на фото справа снят верх и опущено ветровое стекло).

На нижних снимках — моменты испытаний вездехода.

заднего моста имеет механизм блокировки.

Большим достоинством автомобиля ЗАЗ-969 является его значительный дорожный просвет — 300 мм при грузочной высоте всего 530 мм. Этого удалось достичь, установив колесные редукторы, представляющие собой пару прямозубых цилиндрических шестерен внешнего зацепления с передаточным отношением 1,44.

Полуоси мостов полностью разгружены.

Подвеска автомобиля — независимая, торсионная, с поперечным расположением торсионов и качанием колес в продольной плоскости.

Положение колес автомобиля относительно кузова в вертикальной плоскости и дорожный просвет регулируются установкой рычагов подвески на шлицевых концах торсионов в определенных, фиксируемых положениях. В качестве подшипников скольжения использованы металлокерамические втулки.

Рулевой привод и тормоза поэлементно унифицированы с органами управле-



Знаете ли Вы «Ковровец»?

ния серийного «Запорожца». Рулевая трапеция снабжена шаровыми пальцами больших размеров, чем на базовой модели (диаметр сферы 25 мм вместо 22 мм). Вкладыши шаровых шарниров не требуют смазки и закрыты герметичным резиновым чехлом.

Для большей эффективности торможения на передних колесах установлены рабочие цилиндры диаметром 22 мм. Шины 5,90—13 с ненаправленным протектором.

Кузов автомобиля — с несущим основанием и мягким съемным верхом. В нем четыре отдельных сиденья, из которых два задних расположены вдоль бортов и при необходимости могут складываться, освобождая грузовую платформу. Задний борт открывается. Его можно подвесить, увеличив тем самым площадь кузова.

ЗАЗ-969 рассчитан на четырех человек (включая водителя) или на двух и 250 кг груза. Для обогрева кузова предусмотрена отопительная установка, работающая независимо от двигателя.

Легкосъемные трапы, которыми комплектуется ЗАЗ-969, позволяют преодолевать на нем канавы, рвы, арыки шириной до 2 метров, а также въезжать в кузов грузовика или грузовой салон самолета. 10-литровую емкость каждого трапа можно заполнять водой, что особенно важно при работе в пустынной и горной местности.

Краткая техническая характеристика

Грузоподъемность, кг	400
Собственный вес в снаряженном состоянии, кг	820
в том числе нагрузка:	
на переднюю ось	510
на заднюю ось	310
Полный вес, кг	1220
в том числе нагрузка:	
на переднюю ось	620
на заднюю ось	600
Сухой вес, кг	760
Вес буксируемого прицепа, кг	300
Габариты, мм:	
длина	3200
ширина	1600
высота по тенту	1800
База, мм	1800
Колея, мм	1320
Дорожный просвет, мм	300
Радиус поворота по колею внешнего переднего колеса, м	4,9
Максимальная скорость, км/час	75
Контрольный расход топлива, л/100 км	8
Емкость топливного бака, л	32
Глубина преодолеваемого брода, м	0,45
Максимальный преодолеваемый подъем, градусы	30
Удельное давление на грунт, кг/см ²	1,7
Угол бокового крена в движении, градусы	20

Мы рассказали об опытном образце микроавтомобиля — одном из возможных вариантов дешевой и удобной машины для села. Конструкторский поиск продолжается.

Л. ЖОГОВ, И. ЧЕРЕПАНОВ,
инженеры

Конкурс на призы журнала «За рулем» и Ковровского мотоциклетного завода

В редакцию и на заводы ежедневно почта приносит десятки писем мотолюбителей. При знакомстве с ними порой поражает противоречивость взглядов и суждений по одному и тому же вопросу. Одни не нахвалятся своей машиной, другие — выбирают довольно мрачные эпитеты для характеристики той же модели. В чем дело? Неужели они настолько разнятся по своему качеству? Как правило, это не так. Причина проста — все зависит от того, в какие руки попала машина, как ее эксплуатируют.

И здесь решающую роль играет знание мотоцикла, технический кругозор. Чтобы помочь читателям проникнуть в «тайны» мотоцикла, научить их грамотно его эксплуатировать, редакция совместно с Ковровским мотоциклетным заводом проводит конкурс «Знаете ли вы «Ковровец»?»

Конкурс включает шесть туров, каждый из десяти вопросов. Первые десять вопросов предлагаются ниже. Ответы на них будут опубликованы в мартовском номере журнала. Таким образом, каждый участник конкурса сможет проверить, правильны ли его ответы. С вопросами второго тура вы познакомитесь в февральском номере журнала, а с ответами на них — в апрельском и т. д. Последний день, когда можно еще послать ответ на вопросы первого тура — 1 марта, второго тура — 1 апреля и т. д. Дата отправки будет определяться по почтовому штемпелю на конверте. Как видите, времени на размышление достаточно.

Каждый точный и исчерпывающий ответ оценивается в пять баллов, менее полный — в четыре, три, два, один балл.

Для оценки ответов создано жюри, в состав которого вошли работники Ковровского мотоциклетного завода, Всесоюзного научно-исследовательского института мотоциклетной промышленности и редакции журнала «За рулем».

Для победителей конкурса учреждены три приза.

Первый приз — мотоцикл «Восход».

Второй приз — двигатель к мотоциклу «Восход».

Третий приз — набор специального инструмента.

Теперь о самих вопросах. Одни, к примеру, требуют знания двухтактного двигателя. Прежде чем ответить на другие, нужно основательно порыться в литературе по мотоциклетному делу. Но пусть это вас не пугает, товарищи мотолюбители, — чтобы участвовать в конкурсе, вовсе не обязательно иметь инженерное образование. Нужно любить машину и хорошо знать ее. Не останутся в накладе и те, кто не получит приза: приобретенные в процессе конкурса знания окупятся сторицей. Это и есть основная цель, которую он преследует.

А теперь просьба к участникам. Посылая в редакцию ответы на вопросы, в начале письма не забудьте указать:

1. Свою фамилию, имя, отчество.
2. Почтовый домашний адрес.
3. Кем и где Вы работаете. Ваш возраст.
4. На каком мотоцикле Вы ездите и каков Ваш водительский стаж.

Ответы старайтесь писать разборчиво, с самыми необходимыми пояснениями, а если понадобится, то сопровождайте их рисунками. Страницы должны быть пронумерованы. Сами вопросы переписывать не надо, достаточно указать тур и номер вопроса.

По поводу ответов на вопросы конкурса редакция переписки не ведет.

Для удобства обработки ответов просим каждый раз вырезать помещаемую на той же странице, что и вопросы, надпись «На конкурс «Ковровец» и наклеивать ее на конверте после адреса редакции.

Желаем всем участникам конкурса больших успехов!

ПЕРВЫЙ ТУР

1. Какого типа продувка применена в двигателе «Ковровца»? Где, кем и когда она изобретена? В чем ее преимущество перед прежней? На каком мотоцикле отечественного производства ее ввели впервые?
2. В каких узлах мотоциклов «Ковровец» устанавливаются шарики диаметром 4,763 мм и их назначение?
3. Почему при включении дальнего света гаснет лампа освещения шкалы спидометра?
4. Применяются ли в мотоциклах «Ковровец» и «Восход» заклепочные соединения? Если да, то в каких узлах?
5. Применяется ли в мотоциклах «Ковровец» и «Восход» резьбовое соединение с резьбой М3×0,5? Если да, то в каких узлах?
6. Каков угол опережения зажигания двигателей мотоциклов «Ковровец» и «Восход»? Чем объясняется разница в углах опережения зажигания этих двигателей?
7. Какая накладная переднего тормоза (передняя или задняя) изнашивается быстрее и почему?
8. Как правильно установить натяжение цепи, не снимая крышки генератора?
9. На какой модели впервые появилась эмблема, на которой изображены зайцы? Какие изменения в их «поведении» произошли на последующих моделях? Что символизирует эта эмблема?
10. В чем сходство одной из моделей ковровских мотоциклов с многоместным орбитальным космическим кораблем?

На конкурс „Ковровец“



На кольцевых трассах Риги и Таллина отгремели старты шоссейно-кольцевых гонок 1966 года. И снова у гонщиков и любителей этого динамичного и увлекательного вида мотоспорта остался на душе осадок, какой бывает, когда чувствуешь, что любимое дело исполнено не лучшим образом.

Мы помним время, когда шоссейно-кольцевые гонки на первенство Союза стояли вровень с крупнейшими спортивными событиями года. Затем они все больше и больше стали терять свои позиции и откатились далеко назад. Почему это произошло?

Такой вопрос встал перед участниками очередного заседания нашего «круглого стола». В нем приняли участие тренер заслуженный мастер спорта Виктор Леонтьевич КУЛАКОВ, многократный чемпион страны заслуженный мастер спорта Николай СЕВАСТЬЯНОВ, победители первенства 1966 года Анатолий АБРАМОВ и Анатолий ОЛЕЙНИКОВ, заместитель председателя Федерации мотоспорта СССР Григорий Моисеевич АФРЕМОВ, начальник конструкторского отдела ВНИИмотопроба Святослав Юрьевич ИВАНИЦКИЙ.

«НА ЛАТАНЫХ-ПЕРЕЛАТАННЫХ»

В. Л. КУЛАКОВ. Нынешнее состояние шоссейно-кольцевых гонок вызывает серьезную тревогу за их будущее. Одна из основных причин — острый недостаток современных спортивных и гоночных мотоциклов, что в сущности лишает этот интереснейший вид мотоспорта перспектив дальнейшего развития, движения вперед.

Многие, очень многие хотят тренироваться и стартовать в соревнованиях, но им приходится отказываться: нет мотоциклов. Из года в год на кольцевых трассах выступают одни и те же спортсмены.

В пятидесятых годах почти все наши ведущие мотоциклетные заводы выпускали малыми сериями специальные спортивные машины для шоссейно-кольцевых гонок. Правда, они были еще далеки от совершенства, но гонщики сами занимались их улучшением, доводили до высоких показателей динамику двигателей. Словом, было над чем поработать. Затем выпуск спортивных шоссейных машин прекратился.

Гонщики из года в год выходят на старты на одних и тех же латаных и перелатанных старых мотоциклах. На трассе такая техника часто выходит из строя, лишает уверенности в своих силах и возможностях даже опытных гонщиков. Сейчас успех в соревнованиях зависит не столько от умения вести машину на предельных скоростях, сколько от того, сможет ли гонщик в полукустарных условиях сам изготовить для своей машины достаточно мощный и надежный двигатель, а эта задача под силу далеко не каждому «кольцевому».

А. В. ОЛЕЙНИКОВ. Полностью согласен с Виктором Леонтьевичем — отсутствие нужных нам мотоциклов как ничто другое сдерживает развитие «кольца». Я выступаю на машине, которую сам сделал восемь лет назад.

Часто приходится слышать, что создание хорошего двигателя для спортивной или гоночной машины задача чрезвычайно трудоемкая: нужны-де «большая конструкторская работа», солидные денежные затраты. Мне кажется, что тут краски сильно сгущены. Получается нечто вроде «конструкторско-финансовой» завесы, прикрывающей либо бездеятельность, либо нежелание отдельных товарищей производить то, что нужно. Например, минский мотосвело-завод выпускает кроссовые двигатели, которые после незначительной доводки можно приспособить и для шоссейно-кольцевых гонок. Но их «тираж» всего несколько экземпляров, предназначенных лишь для собственной команды.

Вот и приходится мне и другим гонщикам мастерить все своими руками: изготавливать модели, делать отливки, точить, шлифовать, убивать уйму времени на то, чтобы добыть усиленный подшипник или другую деталь.

И не дай бог обратиться нашему брату за помощью в Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикlostроения в Серпухове (теперь это институт, но очень уж привычно старое название). Там на нас смотрят

А как же с «КОЛЬЦОМ»?

как на докучливых просителей, от которых во что бы то ни стало надо поскорее избавиться.

Следует с большим вниманием относиться к хорошо зарекомендовавшим себя самодельным двигателям. Если их удалось изготовить в одиночку, в полукустарных условиях, то, значит, очень несложно наладить выпуск в заводских цехах и утолить голод в технике, не ожидая, когда специалисты разработают что-нибудь принципиально новое.

В. Л. КУЛАКОВ. В первую очередь я бы предложил к серийному производству двигатель, изготовленный самим Анатолием Олейниковым. Этот простой и надежный двухтактный одноцилиндровый мотор, исполненный в двух вариантах — 125 и 175 см³, — доказал свое неоспоримое преимущество перед многими другими, помог своему хозяину в течение восьми лет без перерыва выигрывать всесоюзные соревнования в шоссейных гонках и кроссе.

ГДЕ ТРЕНИРОВАТЬСЯ! ГДЕ ВЫСТУПАТЬ!

А. А. АБРАМОВ. Трудности с техникой далеко не единственные «факторы», сдерживающие рост мастерства «кольцевых». Как и в любом виде спорта, для нас очень важны регулярные, систематические тренировки. А тренироваться зачастую негде. Очень не повезло в этом отношении столичным гонщикам. В Москве имеется хорошая кольцевая трасса «Куркино — Машкино», ее оседлали велосипедисты. Но ведь она вполне годится и для мотогонок. Часто приходится слышать, что против шума моторов протестуют дачники. Вряд ли это достаточный довод, чтобы лишить столичных гонщиков возможности совершенствовать свое мастерство.

В. Л. КУЛАКОВ. У шоссейно-кольцевых гонок перспективы могут появиться только в результате серьезных усилий и целого комплекса мероприятий.

Но вот что удивительно. Федерация мотоспорта СССР смирилась с «неблагополучным положением в шоссейно-кольцевых гонках», а отсюда — более чем прохладное отношение к «кольцу» и в некоторых республиканских и областных автотоклубах ДОСААФ и секциях. Здесь не делается уже и того, что при желании можно сделать своими силами — подготовить хотя бы минимальное количество машин для команды, создать необходимые условия для тренировок.

Развитие шоссейно-кольцевых гонок сдерживает и невероятно малое количество состязаний. Вот весьма красноречивый пример: на 1966 год всесоюзным календарем было предусмотрено 58 личных и несколько командных соревнований на ледяной и гравийной дорожке, около 30 — по мотокроссу и лишь одно двухэтапное первенство страны по шоссейно-кольцевым гонкам. А первенства республик с открытыми стартами в календаре даже не упоминаются. Поэтому трудно узнать, где, кроме чемпионата страны, гонщики могли бы выйти на старт.

Вернусь опять к технике. Значение ее трудно переоценить. Когда есть группа спортсменов, достигших высот мастерства, в состязаниях между ними решающее значение приобретает качество машины. Три наших сильнейших гонщика — Н. Севастьянов, Э. Кийса и Ю. Рандла — выступают на лучших отечественных мотоциклах С-364 (350 см³). Их преимущество перед остальными настолько неоспоримо, что звание чемпиона страны они разыгрывают по существу между собой. Но даже их машины уступают по качеству лучшим зарубежным образцам. Поэтому, несмотря на свое спортивное мастерство, они не могут рассчитывать на серьезный успех в чемпионате мира.

КОГДА УПУСКАЮТ ВРЕМЯ

С. Ю. ИВАНИЦКИЙ. Здесь требуется внести уточнения. Бывшее ЦКЭБ мотоцикlostроения в течение ряда лет занималось созданием гоночных мотоциклов. На них, если вы помните, были завоеваны призовые места на ряде международных соревнований. А в 1964 году в ГДР на трассе «Заксенринг», где разыгрывался один из этапов чемпионата мира, советские гонщики Н. Севастьянов и Э. Кийса впервые стартовали на новом мотоцикле С-364 с четырехцилиндровым двигателем мощностью 59 лошадиных сил.

Появление этого мотоцикла, как писал один английский журнал, сильно поколебало «западную самоуверенность». Особенно после того, как на сложнейшей трассе «Нюрбургринг» (в ФРГ) мотоцикл занял третье место на этапе чемпионата мира. Описание и фотографии С-364 (в прессе его называли «Восток») появились в мотоциклетных изданиях всех европейских стран. И как это ни обидно признавать, надежды, которые мы и наши зарубежные друзья возлагали на новую машину, не оправдались. Финансирование работ по спортивной технике на следующий год было уменьшено до предела (а оно и в предыдущие три года неуклонно сокращалось), конструкторы, испытатели, квалифицированные рабочие были переведены на выполнение других заданий, и доводка новой конструкции не была завершена. Дальнейшего прогресса не последовало, а началось отставание, которое будет все труднее и труднее преодолеть в будущем.

Бывшие «хозяева» ЦКЭБ — Мособлсовнархоз и Госкомитет автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения — недооценивали важность работ по гоночным мотоциклам. В основном эти сложнейшие машины создавались на энтузиазме группы работников ЦКЭБ. Они по-прежнему горят желанием засучив рукава взяться за дело. Для этого им нужна помощь Министерства автомобильной промышленности СССР, всех спортивных организаций и спортивно-технической общественности. Причем помощь оперативная. Времени уже потеряно немало.

Н. П. СЕВАСТЬЯНОВ. Не только для конструкторов, Святослав Юрьевич, но и для гонщиков. В прошлом году у нас не было ни одного старта в международных соревнованиях и только три в Союзе. За это время наши соперники ушли далеко вперед, и догонять их будет теперь сложнее. Я не открою ничего нового, если скажу, что только в процессе соревнований развиваются автоматизм, быстрота, скоростная выносливость — качества, необходимые гонщику. Если бы мы выступали регулярно в чемпионате мира даже на несколько устаревших двухцилиндровых мотоциклах классов 350 и 500 см³, то и тогда можно было бы реально рассчитывать на призовые места. Перерывы в выступлениях наносят большой ущерб нашему спорту. Но, конечно, задача номер один — постройка гоночного мотоцикла, который превосходил бы зарубежные.

В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ — МАССОВОСТЬ

Г. М. АФРЕМОВ. Да, отсутствие гоночных мотоциклов, близких по своим параметрам к эталону, отражается на успехах в гонках. Но это, так сказать, с международной точки зрения. В том же, что эти соревнования захирели у нас, виновато не качество, а количество. Здесь признанная истина — лучше меньше, да лучше — не подходит. Она вступает в противоречие с другой истиной — без массового спорта не достичь подлинного мастерства.

Для возрождения хотя бы в прежнем объеме кольцевых гонок в первую очередь нужно количество. Вот примеры.

Правилами соревнований предусмотрено, что звание чемпиона СССР присваивается при наличии на старте не менее 10 машин. Несколько лет назад по настойчивому требованию бывшего ЦКЭБ минимум был урезан до шести. Руководители бюро мотивировали это тем, что в данном году они не смогут выпустить больше мотоциклов, и если победителя не наградят золотой медалью, то у них вообще не будет стимула для работы над машиной. Исключение, сделанное на один год, перенесли и на следующий, так как опять не набралось 10 машин. За последние четыре

года ФМС СССР ежегодно выносит «категорическое решение» не разыгрывать звание чемпиона при таких условиях, это подчеркивается и в Положении — основном законе соревнований. Но также ежегодно перед началом гонок поступает распоряжение из Управления военно-технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ отменить данный пункт Правил. Так было и в прошедшем сезоне — на старте стояло 7 гоночных мотоциклов. И всем, как рассказывал В. Кулаков, до соревнований было известно, кто поделит медали (из упомянутой тройки отсутствовал Ю. Рандла). Спортивной борьбы в этом классе по существу не было. Посудите сами: на новой сложной рижской трассе участники на спортивных мотоциклах в классе 350 см³ показали более высокую среднюю скорость, чем асы на гоночных (соответственно 95 и 90 км/час). Чего торопиться, если судьба медалей решена заранее! В итоге полностью повторилась картина 1964 года, о которой рассказал журнал «За рулем» в статье «Шаг на месте» (№ 10, 1964 г.). Кстати, этот же вопрос поднимался и в статье «Не узко ли кольцо?» («За рулем» № 8, 1963 г.). Столь длительное стояние на месте равносильно неуклонному движению назад. Вот почему мне кажется, что сегодня нам в первую очередь нужно количество, хотя, конечно, это не должно останавливать работу над созданием самых современных гоночных мотоциклов.

Итак, несколько мнений по одному наболевшему вопросу — о дальнейшей судьбе шоссейно-кольцевых гонок. Как видим, участники беседы за «круглым столом» высказались на этот счет весьма подробно и без обиняков: «кольцо» сузилось настолько, что дальше уж некуда.

Жизнь, как говорят, настоятельно требует, чтобы Главмотовелопром и ведущие мотозаводы — Ижевский и Ковровский — по-настоящему взялись за выпуск добротных спортивных машин для основной массы гонщиков и создание гоночных мотоциклов для сборных команд страны.

Необходимо уже сейчас наладить производство малыми сериями спортивных машин для шоссейно-кольцевых гонок на базе выпускаемых заводами серийных дорожных мотоциклов. Такая модернизированная модель стала бы для молодежи основной спортивной машиной.

Для повышения мастерства и привлечения новых сил в шоссейно-кольцевые гонки следует резко увеличить количество соревнований. Нужно практиковать первенства республик с открытыми стартами, матчевые встречи, розыгрыши фирменных призов мотоциклетных заводов. Большую пользу принес бы клубный командный зачет. Наконец, нужно приглашать на наши соревнования зарубежных друзей — гонщиков социалистических стран — и, в свою очередь, выезжать к ним. Не стоит опасаться поражений в этих дружеских встречах: поражения в борьбе с сильным соперником тоже многому учат, а опыт международных встреч нам крайне необходим.

Для популяризации шоссейно-кольцевых гонок следует решительно расширить географию соревнований. Помимо общеизвестных трасс в Прибалтийских республиках, можно и нужно проводить гонки на «Минском кольце», на «Невском кольце», под Москвой, в Грузии, на Украине. Ведь существует постановление Президиума ЦК ДОСААФ относительно оборудования шоссейно-кольцевых трасс во всех союзных республиках. И его надо выполнять.

Всесоюзное первенство должно стать завершением многочисленных отборочных соревнований. Проводить его лучше не в два этапа, а хотя бы в три при зачете по двум или в четыре при зачете по трем. Это сведет к минимуму влияние всяких случайностей в ходе гонок и позволит объективнее определять победителей. Хочется, чтобы Положение о всесоюзном первенстве стало стабильным на длительный срок, чтобы, например, в течение двух лет не изменялись требования к мотоциклам. Это очень важно для заблаговременной и тщательной подготовки их к соревнованиям.

Читатели журнала «За рулем» ждут обстоятельного ответа от руководителей двух министерств, которым подчинены мотозаводы, ибо на заводы теперь возложена прямая обязанность делом помогать развитию технических видов спорта. Они ждут ответа от Федерации мотоспорта СССР. Настало время добиться перемен в одном из ведущих видов мотоспорта. Это пора понять всем, от кого зависит его судьба.

**КАК
ВАС
ОБСЛУЖИВАЮТ?**

В. РАЗУМОВ,
заместитель начальника
Главнефтеснаба РСФСР



Одна из новых АЗС в Волгограде.

АЗС: проблемы и перспективы

За большие дела взялись наши автомобилестроители. В новой пятилетке они, можно сказать, именинники. Однако намеченное пятилетним планом резкое увеличение производства автомобилей в стране поставило целый ряд важных, неотложных задач и перед специалистами многих других отраслей народного хозяйства. Ведь, давая путевку в жизнь сотням тысяч автомобилей, надо позаботиться, и заблаговременно, о том, чтобы обеспечить их всем необходимым. Что под этим имеется в виду, мне думается, всем ясно. Автомобилю нужны благоустроенные дороги и гаражи, станции технического обслуживания и ремонтные заводы, удобные стоянки и, конечно же, многочисленные автозаправочные станции.

И последние, может быть, прежде всего. Нет слов, без дороги не поедешь. Но любая дорога, как говорят, начинается с первого шага. А автомобиль не тронется с места, если в топливном баке пусто. В собранные руками автомобилестроителей машины надо, образно говоря, вдохнуть жизнь, наполнить каждую топливом, которое заставит работать их сердца — двигатели.

Вот почему уже сегодня следует принять самые экстренные меры и к резкому увеличению сети автозаправочных станций в стране. Тем более, что и при существующем парке машин мы ходим в должниках у автомобилистов. Главнефтеснаб РСФСР имеет сейчас около 1700 стационарных АЗС общего пользования и 500 передвижных станций на автомобилях ЗИЛ-130 и специальных прицепах. Мы говорим «общего пользования», потому что есть еще значительное количество заправочных пунктов в ведении отдельных ведомств и организаций. Наши планы на ближайшие пять лет предусматривают строительство еще 1000 стационарных и приобретение 1100 передвижных автозаправочных станций. Как будто бы темпы неплохие. И все-таки еще недостаточные. По подсчетам, в Российской Федерации надо иметь пять-шесть тысяч автозаправочных станций, а к концу пятилетки — в два раза больше.

Привести планы строительства АЗС в соответствие с темпами автомобилестроения нам должен помочь Госплан СССР. Средства, материалы и оборудование, выделяемые им для этих целей сейчас, не удовлетворяют потребностей.

За последние годы, конечно, построено немало новых типовых АЗС. В отдельных территориальных управлениях Главнефтеснаба (Красноярском, Ростовском, Волгоградском и др.) одна автозаправочная станция приходится теперь на каждые 40—60 километров пути. Вот так должно быть везде, и в частности в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Нам представляется необходимым и взаимовыгодным активное участие в осуществлении этих планов Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Многие автохозяйства несут сейчас убытки от ежедневных непроводительных пробегов автомобилей на заправку. Если бы каждое автохозяйство, имеющее свыше 200 машин, построило возле себя автозаправочную станцию, передав ее эксплуатацию Главнефтеснабу, мы получили бы дополнительно и в самое ближайшее время 1000—1500 АЗС.

Дело, разумеется, не только в количестве АЗС. Необходимо оснастить их аппаратурой, которая обеспечивала бы отпуск горюче-смазочных материалов с наименьшими затратами времени и минимальными потерями. И такое оборудование уже появляется. Серпуховский завод «Нефтеаппаратприбор» в этом году начал серийный выпуск колонок ЗТК-40 с дистанционным управлением, которое позволяет резко поднять пропускную способность АЗС. «Нефтехимавтомат» в Сумгаите разработал конструкцию и изготовил опытный образец автоматической смесительной колонки для раздачи топливной смеси любой заданной концентрации. Эта колонка снабжена мо-

нетником с суммирующим устройством. Мы надеемся, что ее освоение не затянется на долгие годы. Пока же на всех основных АЗС Главнефтеснаба РСФСР для мотоциклов, мотороллеров и мопедов будут отпускать предварительно приготовленную топливную смесь определенного состава (1:25).

В Директивах XXIII съезда КПСС большое внимание уделено дальнейшему развитию сельского хозяйства. Оно потребляет сегодня свыше 60 процентов дизельного топлива и 50 процентов бензина. А ведь потребности эти неизмеримо вырастут: по пятилетнему плану поставки селу автомобильной и другой техники значительно увеличатся. Мы рассчитываем широко применить на селе передвижные АЗС на автомобилях повышенной проходимости, способных доставлять топливо по бездорожью прямо к машинам, работающим в поле.

Проблемы обслуживания автомобилистов не решаются одним развитием сети АЗС. Немаловажным вопросом является сам порядок продажи горюче-смазочных материалов. Он должен быть простым и удобным для владельцев транспортных средств. Не будем вспоминать, сколько критических замечаний навлекла на себя прежняя система отпуска бензина и масел авто- и мотолюбителям.

В настоящее время по поручению Совета Министров СССР Государственным комитетом Совета Министров СССР по материально-техническому снабжению, Министерством финансов СССР и Госбанком СССР утверждены новые указания о порядке продажи индивидуальным владельцам транспортных средств горюче-смазочных материалов по предварительно оплаченным талонам. В отличие от заборной книжки, никаких данных автомобилист в талон не записывает, а сами талоны можно приобрести в любом количестве, и действительны они на всей территории СССР. Кроме того, нефтесбытовым органам разрешено в необходимых случаях открывать отдельные автозаправочные станции для продажи горюче-смазочных материалов за наличный расчет.

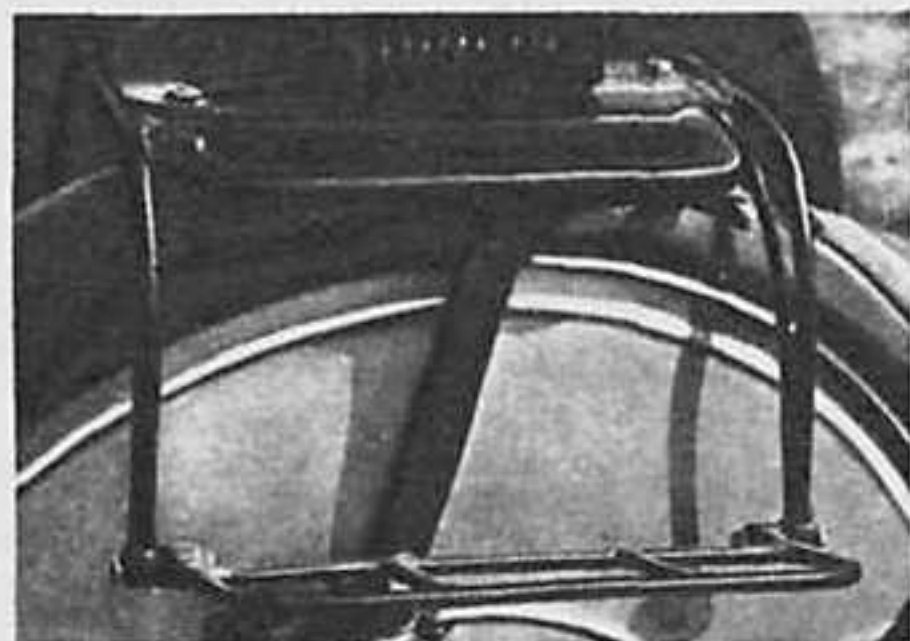
Новый порядок продажи нефтепродуктов владельцам легковых автомобилей и мотоциклов, безусловно, удобнее, чем прежний. Однако нельзя сказать, что он полностью решает все вопросы. Открыть АЗС для продажи нефтепродуктов только за наличный расчет можно лишь тогда, когда в городе есть несколько автозаправочных станций. Понятно, что в населенных пунктах, имеющих одну-две АЗС, это сделать не предоставляется возможным, так как негде будет заправлять топливом автомобили государственных предприятий и организаций. Не решается также проблема заправки машин в пути при отсутствии у владельца талонов, так как на станциях, расположенных на автотрассах, где заправляются и государственные машины, продажа бензина за наличный расчет запрещена.

При существующей системе продажи топлива и масел индивидуальным владельцам транспортных средств нефтесбытовые организации должны сделать для себя один важный и непреложный вывод. Автозаправочным станциям нужен полный ассортимент бензинов и масел, чтобы водителю не приходилось закупать «на всякий случай» талоны для разных сортов бензина или терять время в поисках «своей» колонки.

Каждому водителю известна истина: лучше дорога — короче путь. Хорошая дорога — это не только простор и гладь под колесами. В этой формуле не последнее место принадлежит автозаправочным станциям. Советский Союз обладает поистине неисчерпаемыми запасами топлив, которыми можно удовлетворить любые потребности автотранспортников. Наша задача сделать все для того, чтобы подвести эти «бензиновые реки» к дорогам, чтобы водитель встречал на своем пути приглашающее слово «АЗС» как можно чаще.

СКЛАДНОЙ БАГАЖНИК

Тем, кто любит дальние туристские маршруты, я предлагаю конструкцию складного багажника (см. фото) для мотоцикла.



Так устанавливается багажник на мотоцикле.

Конструкция состоит из четырех основных деталей: переднего и заднего кронштейнов и двух полок. Все они скрепляются четырьмя болтами М8 с контргайками.

Передний кронштейн (рис. 1) делают из стального прутка диаметром 10 мм. В верхней части его приваривают стальную пластину размером 115×35×5 мм. На концах выгнутого до нужных размеров прутка нарезают резьбу М10 и на нее наворачивают, а затем приваривают ушки шарнира. Для большей прочности к кронштейну следует приварить дополнительную скобу из прутка диаметром 7 мм.

Задний кронштейн (рис. 2) отличается от переднего только пластиной. Размеры ее 50×50×5 мм. Нужно обратить внимание на места соединения скобы упора с пластиной.

Левая и правая полки (рис. 3) одинаковы. Их изготавливают из стального прутка диаметром 8 мм.

На моем мотоцикле они сделаны из стальной трубки с наружным диаметром 9 мм и внутренним — 7 мм. Если используете трубку, то выточите четыре шпильки. Один конец шпильки ввертывается в ушки шарнира, а другой вставляется в трубку и приваривается.

Ушки шарниров (рис. 4) полки имеют резьбу М8, а ушки шарниров кронштейнов — отверстия диаметром 8 мм.

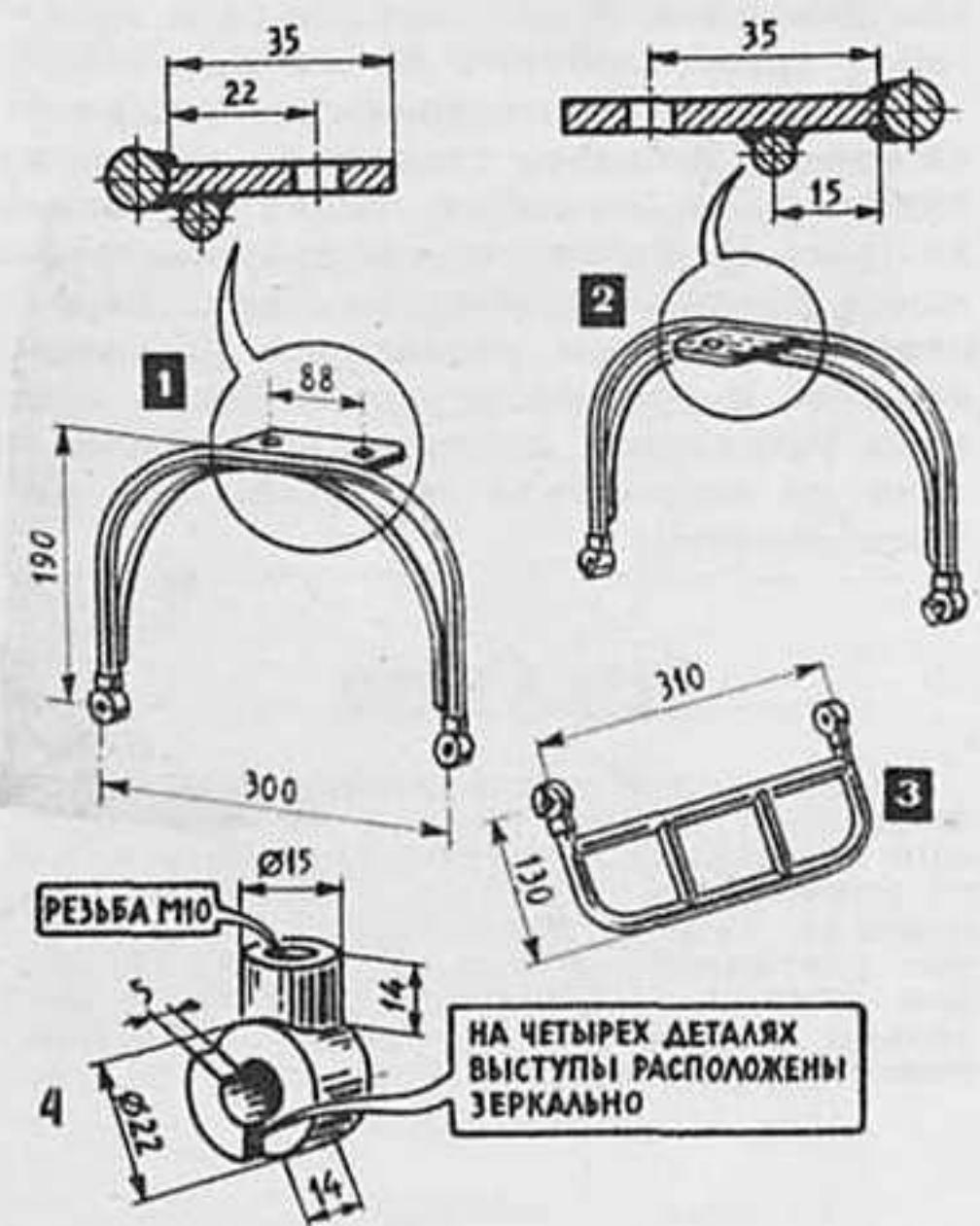


Рис. 1. Передний кронштейн.
Рис. 2. Задний кронштейн.
Рис. 3. Полка.
Рис. 4. Шарнир.

Багажник рассчитан на тяжелые мотоциклы. Для установки его на другие машины необходимо будет изменить узлы крепления.

Ф. ПЕРЕЦ

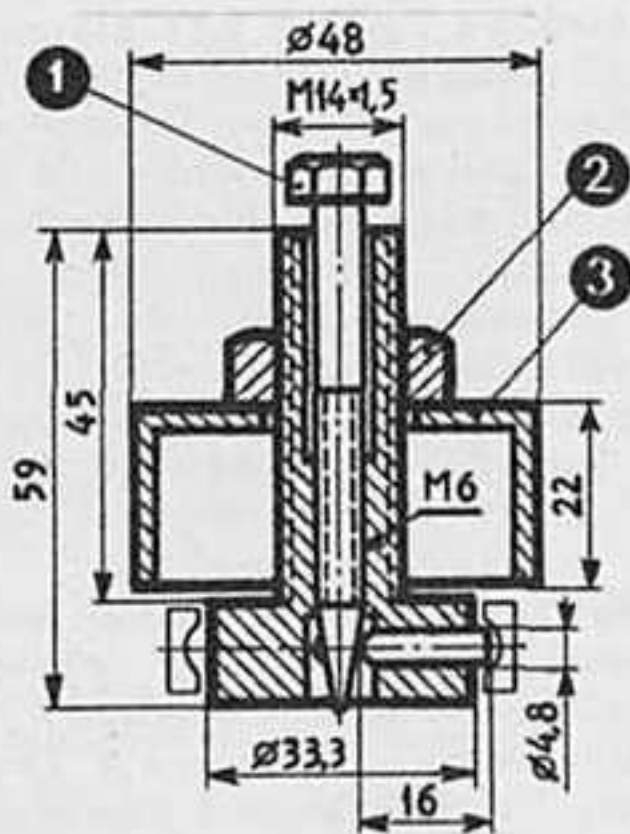
пос. Бронницы Люберецкого района
Московской области,
Красноармейская, 14

ПРОСТОЙ СЪЕМНИК

Заменяя сцепление, автолюбители часто узнают о выходе из строя подшипника первичного вала. Если поврежден сепаратор и шарики высыпались, удалить наружную обойму подшипника из коленчатого вала очень трудно.

Я изготовил для этой цели съемник. Это захватное устройство, в котором использованы три ролика от старого подшипника блока шестерен «Волги».

Обойму выпрессовываем следующим образом. Болт 1 (см. рисунок) надо вывернуть настолько, чтобы ролики свободно вошли в обойму подшипника. Затем вставляем съемник в обойму подшипника. Вращая болт 1, который своим конусом будет раздвигать ролики, зажимаем обойму. Надев стакан 3 и вращая гайку 2, выпрессовываем обойму.



Съемник с соответственно измененными размерами можно использовать и для выпрессовки обойм подшипников полуосей и дифференциалов из кожуха заднего моста.

При удалении наружной обоймы подшипника дифференциала ролики захватывают обойму за торец.

В. РОМАНЕНКО

Ленинград,
Полустровский проспект, 51, кв. 44

УЛУЧШЕНИЕ ОСВЕЩЕНИЯ

При уменьшении числа оборотов двигателя М-72 сильно ухудшается освещенность дороги из-за понижения напряжения в системе электрооборудования. Причина этого — дополнительная нагрузка аккумулятора обратным током, достигающим в некоторых случаях 5 а и более, хотя сигнальная лампа показывает заряд. Регулировка реле обратного тока не помогает.

Можно полностью исключить разряд аккумулятора обратным током. Для этого надо заменить реле обратного тока полупроводниковым диодом. Подойдут диоды ВГ-10, Д304-305, Д214-215, Д231-234 и другие допускающие прямой ток 5—10 а. Применение диодов ВГ-10 и Д304-305 обычно дополнительной регулировки реле-регулятора не требует, с диодами же Д214-215, Д231-234, возможно, придется увеличить напряжение на 0,5—1 в.

Не следует смущаться, если на больших оборотах и при больших нагрузках начнет слабо светиться индикаторная лампочка — это указывает на нормальную отдачу генератором тока в нагрузку. Удалить реле из коробки регулятора нет необходимости, наоборот, оно остается в качестве резерва.

Аналогичным способом можно поставить диод вместо реле обратного тока на любом мотоцикле, имеющем систему электрооборудования постоянного тока. На мотоциклах ИЖ-56, «ИЖ-Планета»,

«ИЖ-Юпитер» достаточно включить диод между клеммами «Я» и «В» коробки реле-регулятора. При этом, если в сети минус (плюс на шасси), диод подключают к клемме «В» плюсовым выводом, и наоборот — если в сети плюс. Для отключения реле достаточно между его контактами вставить прокладку из электроизоляционного материала.

Устанавливая диод, нужно изолировать его корпус от шасси и закрепить в таком месте, чтобы он обдувался встречным потоком воздуха (например, снизу на фаре, на дополнительной пластине рядом с реле-регулятором), а выводы подключить параллельно сигнальной лампочке, соблюдая полярность.

А. СОЛОДОВНИКОВ

г. Томск-34, Садовый пер., 17

От редакции. Как нам сообщили из НИИ автоприборов, величина обратного тока может быть в отдельных случаях более 5 а. Следовательно, лучше пользоваться теми диодами, которые допускают ток свыше 5 а, например, Д305, Д231-234.

КОМБИНИРОВАННАЯ СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

Среди мотоциклистов часто можно услышать разговор о преимуществах и недостатках системы зажигания переменного и постоянного тока.

Стремясь уменьшить недостатки, свойственные обеим системам, я разработал и применил на своем мотоцикле ИЖ-49, а затем и на ИЖ-56 комбинированную систему электрооборудования. Генератор Г-36 заменил генератором переменного тока Г-401. Три обмотки его питают систему зажигания переменного тока, а пять обмоток — остальные потребители.

Выпрямитель собрал по мостовой схеме на диодах Д-305. Выпрямленный ток направляется в цепь освещения и на зарядку аккумулятора.

При уменьшении оборотов двигателя напряжение, вырабатываемое генератором, становится меньше, чем напряжение аккумулятора. В этом случае цепь освещения питается от аккумулятора, а выпрямитель играет роль реле обратного тока, не пропуская ток от аккумулятора в генератор. Таким образом, в цепи освещения напряжение поддерживается не менее 6 в, что гарантирует хорошую освещенность дороги в ночное время и достаточно сильное звучание сигнала.

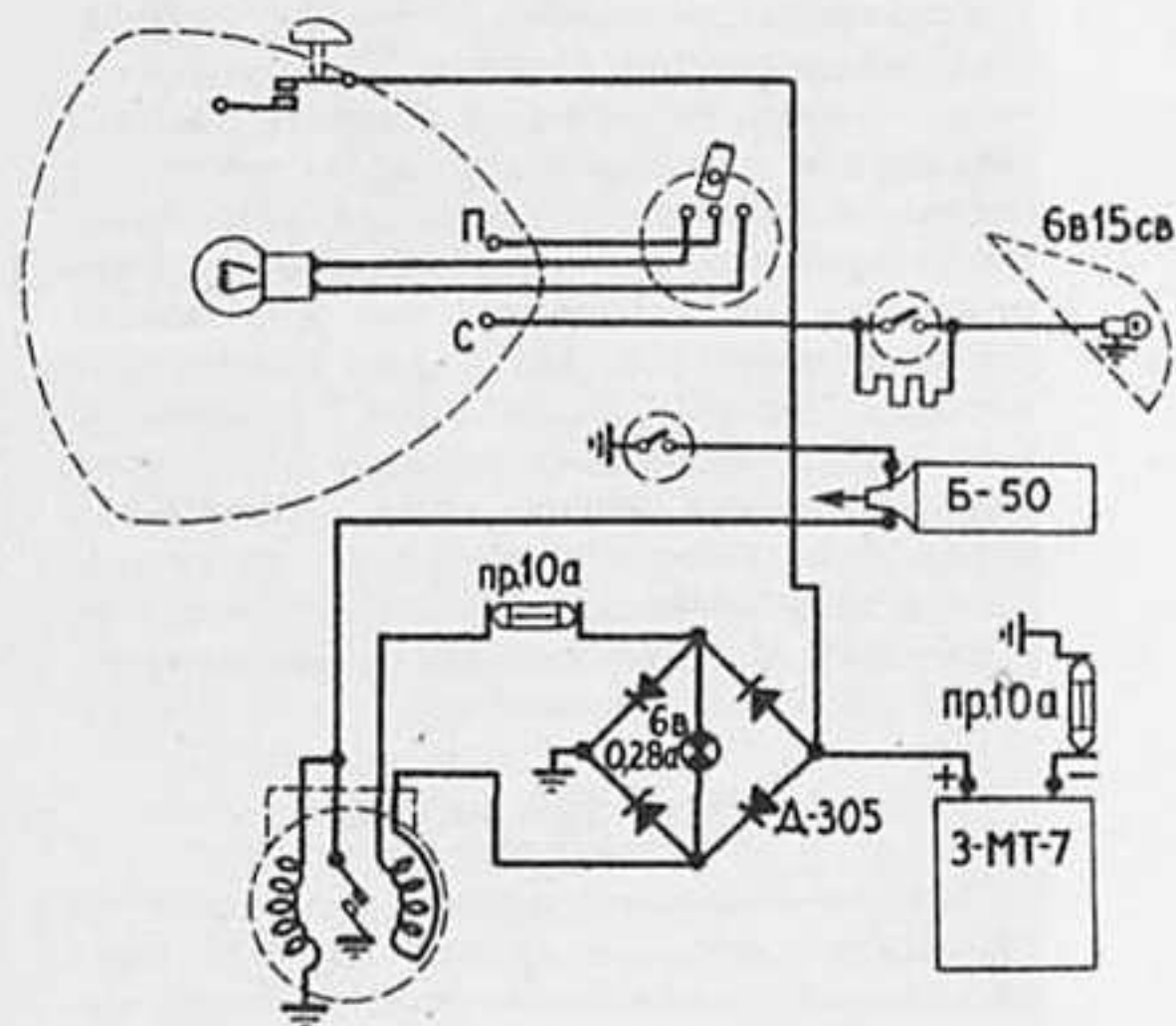


Схема комбинированной системы электрооборудования.

Увеличение напряжения в цепи при повышенных оборотах двигателя незначительно и практически не сказывается на работе электрооборудования.

А. ПЛОТНИКОВ

г. Барнаул,
ул. Никитская, 59, кв. 42

Береженого бог бережет. Опытный и рассудительный автолюбитель, сидя за рулем, всегда придерживается этой мудрой старой пословицы. Предусмотрительность — его девиз. Есть немало охотников распространить ее действие и на стоящий автомобиль. Так появились различные хитроумные приспособления, объединяемые общим названием «противоугонные устройства». Кража автомобиля у нас не в моде, но как-то спокойнее, когда без хозяина машину не сдвинешь с места. Одни ребята могут доставить сколько хлопот и неприятностей...

Но и эта область технического творчества требует грамотных решений. Иначе, неровен час, «автомобильный сторож» может до беды довести: зажигание выключится в самый неподходящий момент, током ударит того же мальчишку, который лишь прикоснется к машине.

На сегодняшнем заседании «Клуба» рассматриваются принципиальные схемы противоугонных устройств, которые помогут желающим сделать удобные и безопасные приспособления. Беседу ведут инженеры Ф. Е. МЕЖЕВИЧ, А. Л. ЭПШТЕЙН и В. Е. ТАБАКОВ.

Противоугонные устройства должны быть строго индивидуальны и по конструктивному решению, и по месту их установки на автомобиле. В этом их главный смысл. Оборудуй все машины устройствами одного или двух типов — и пользы от них никакой не будет.

Существуют приспособления, которые блокируют действие органов управления. Небольшое дополнение к электрической схеме автомобиля — и попытка непосвященного сдвинуть машину оканчивается безрезультатно. Можно оборудовать автомобиль специальной системой сигнализации, которая сама по себе не препятствует движению, но ее действие тотчас же привлечет к автомобилю внимание.

Устанавливая противоугонные устройства, надо твердо помнить, что они ни в коем случае не должны снижать эффективность и надежность работы основных систем и органов управления автомобиля. И конечно же, надо обеспечить безопасность их действия, как для постороннего человека, так и для самого водителя, если он забудет отключить устройство. Особенно легко и незаметно эти требования могут быть нарушены, когда применяют устройства, включаемые в электрическую схему автомобиля, в систему питания двигателя или связанные с рулевым управлением.

Исчезла искра

Средства защиты можно разделить по принципу действия на две группы: прерывающие электропитание и замыкающие накоротко какой-либо важный электрический прибор.

Простейшим устройством, отключающим питание, является выключатель массы батареи типа ВК-318 производства Старооскольского завода АТЭ или любой другой, рассчитанный на длительный ток не менее 50 а и кратковременный ток 1000 а. Принципиальная схема включения ясна из рис. 1.

Однако место установки выключателя в этой схеме сравнительно быстро обнаруживается.

Намного эффективнее защита, когда нарушено действие наиболее важного электрического устройства автомобиля — системы зажигания.

На схеме (рис. 2) показаны возможные места для выключателя цепи зажигания. Установленный в точке 1 выключатель, кроме системы зажигания, отключает все потребители, питающиеся через замок зажигания. А если его подсоединить в точках 2 и 3, он не нарушит действия цепей питания радиоприемника и реле включения стартера.

При выборе места для выключателя, конечно, следует позаботиться, чтобы посторонний не мог его обнаружить.

Система зажигания особенно чувствительна к переходным сопротивлениям в цепях питания. Поэтому надо пользоваться выключателями, рассчитанными на допустимый ток разрыва не менее 20 а. Через них идет питание при отключенной защите, и неисправность выключателя может вызвать перебои в зажигании и аварийную ситуацию.

С успехом можно использовать автомобильные переключатели света фар, переключатели типа «тумблер» общепромышленного назначения и другие.

На рис. 3 представлена схема защиты, где закорочены контакты прерывательного механизма. Достоинство ее в том, что она сочетается с существующей проводкой автомобиля без нарушения заводского монтажа. Однополюсный выключатель В одним проводом присоединяется к катушке зажигания, вторым — к «массе» автомобиля.

Хотя действие этих простейших схем обнаруживается довольно быстро (становится ясно, что машина оснащена противоугонной схемой), уехать на такой машине сразу нельзя. Даже специалисту для этого надо затратить определенное время на поиски выключателя (выключателей!), что само по себе не так просто. Кроме этого, несколько неудачных попыток пустить двигатель привлекают внимание к автомобилю.

Более «хитрые» схемы рассчитываются на то, что вначале кажется, будто все работает нормально, а уехать на автомобиле, оборудованном такой системой, нельзя.

На рис. 4 представлена схема, которая позволяет пустить двигатель, однако попытка тронуться приводит к его остановке. В ней последовательно с выключателем защиты В устанавливается контакт сигнализатора КВ, который срабатывает при переключении на вторую

или третью передачу. В качестве сигнализатора используются концевые выключатели, рассчитанные на ток более 5 а.

«Пропал» бензин

Не менее эффективна защита, которая прекращает действие системы питания. Простейшее средство — кран, включенный в бензопровод и установленный в незаметном месте. Можно использовать кран от автомобиля ГАЗ-69, который служит для переключения основного и резервного баков, или кран от бензобака мотоцикла. Перед уходом достаточно перекрыть кран.

Удобно использовать и электромагнитный клапан, конструктивная схема которого приведена на рис. 5. Перекрывающий элемент клапана — диафрагма из бензостойкой резины, которая прогибается под действием пружины. Якорь «электромагнита» клапана совершенно герметичен, так как его рабочая полость перекрывается диафрагмой. Можно также использовать детали электромагнитных клапанов от независимых отопителей и предпусковых подогревателей отечественных автомобилей.

Кран или электромагнитный клапан нужно устанавливать обязательно между бензобаком и бензонасосом. Установка после бензонасоса, то есть в трубопроводе, находящемся под избыточным давлением, недопустима, так как опасность подтекания бензина в случае малейшей неисправности крана или клапана значительно возрастает. Устройство защиты в системе питания более трудоемко, чем в системе зажигания, но ее эффективность выше. Ведь подвести бензин к карбюратору окольным путем гораздо труднее, чем восстановить работоспособность системы зажигания.

Таинственный тормоз

Если полностью перекрыть выпускную трубу, двигатель, как известно, работать не может; если же перекрыть ее частично, то двигатель работает, не развивая достаточной мощности.

Герметичную заслонку сделать трудно — в выпускной системе всегда имеются возможности для утечки через неплотности соединений. Но это и не нужно. Двигатель будет заводиться и некоторое время работать на малых оборотах. При попытке же тронуться он сразу заглохнет. Заслонку следует поместить в специальном патрубке, после глушителя (рис. 6). Устройство и действие заслонки понятны из рисунка. Трос соединяется с рычагом управления, расположенным в укромном месте. Ясно, что само устройство должно быть установлено на автомобиле так, чтобы оно не было заметно.

Руль в плену

Наиболее распространены среди автолюбителей самые разные по конструкции замыкающие устройства для рулевого управления и рычага переключения передач. Тем не менее имеет смысл еще раз поговорить о них, поскольку замки для рулевого управления должны обязательно удовлетворять требованиям безопасности движения.

Приспособление следует конструировать с таким расчетом, чтобы замыкающий элемент взаимодействовал только с рулевым колесом, а не с рулевым валом, полностью снимался перед началом движения и хранился отдельно.

Просто и надежно устройство, состоящее из трубки и замка, блокирующее рычаг переключения передач и рулевое колесо.

На рис. 7 внизу изображена блокировка руля: снаружи рулевой колонки закреплен корпус с замковым устройством, в отверстие которого вставляется охватывающая спицу рулевого колеса дужка. Перед началом движения дужку вынимают. Вверху на этом же рисунке показано устройство, блокирующее одновременно руль и рычаг переключения передач.

Корпус устройства следует разместить от рулевого колеса на таком расстоянии, чтобы не задевать за него пальцами, даже взявшись за спицу возле ступицы.

Новая «обязанность» звукового сигнала

Простейшая схема сигнализации обычно рассчитана на использование гудка, установленного в подкапотном пространстве. Пример такой схемы приведен на рис. 8. Концевые выключатели КВ можно устанавливать в различных местах (капот, крышка багажника и двери). Недостаток ее — в прекращении действия после того, как концевой выключатель вновь выключится.

Этот недостаток легко преодолеть, немного усложнив схему (рис. 9). Надо установить параллельно гудку промежуточное реле РП, контакты которого при срабатывании любого концевой выключателя замыкаются и, независимо от последующего действия концевых выключателей (закружили, например, капот или дверь), будут удерживать сигнал во включенном состоянии.

В этих схемах (рис. 8 и 9) концевые выключатели должны иметь нормально замкнутые контакты, рассчитанные на ток не менее 5 а. В качестве реле можно применять, например, реле автомобильного типа (РС-50г).

Сочетание схем защиты и сигнализации намного повышает надежность устройства. При этом надо разнообразить действие элементов схемы.

Пользуясь приведенными здесь элементарными схемами, можно построить сигнализацию таким образом, что, например, после включения передачи или при выключении сцепления включатся все сигнальные фонари. Неплохо, если при торможении вдруг раздастся гудок или загорятся фары.

Рис. 1. Защита с выключателем «массы».

Рис. 2. Защита с выключателем в цепи зажигания.

Рис. 3. Защита с закорачиванием контактов прерывателя.

Рис. 4. Защита с закорачиванием контактов прерывателя от рычага переключения передач.

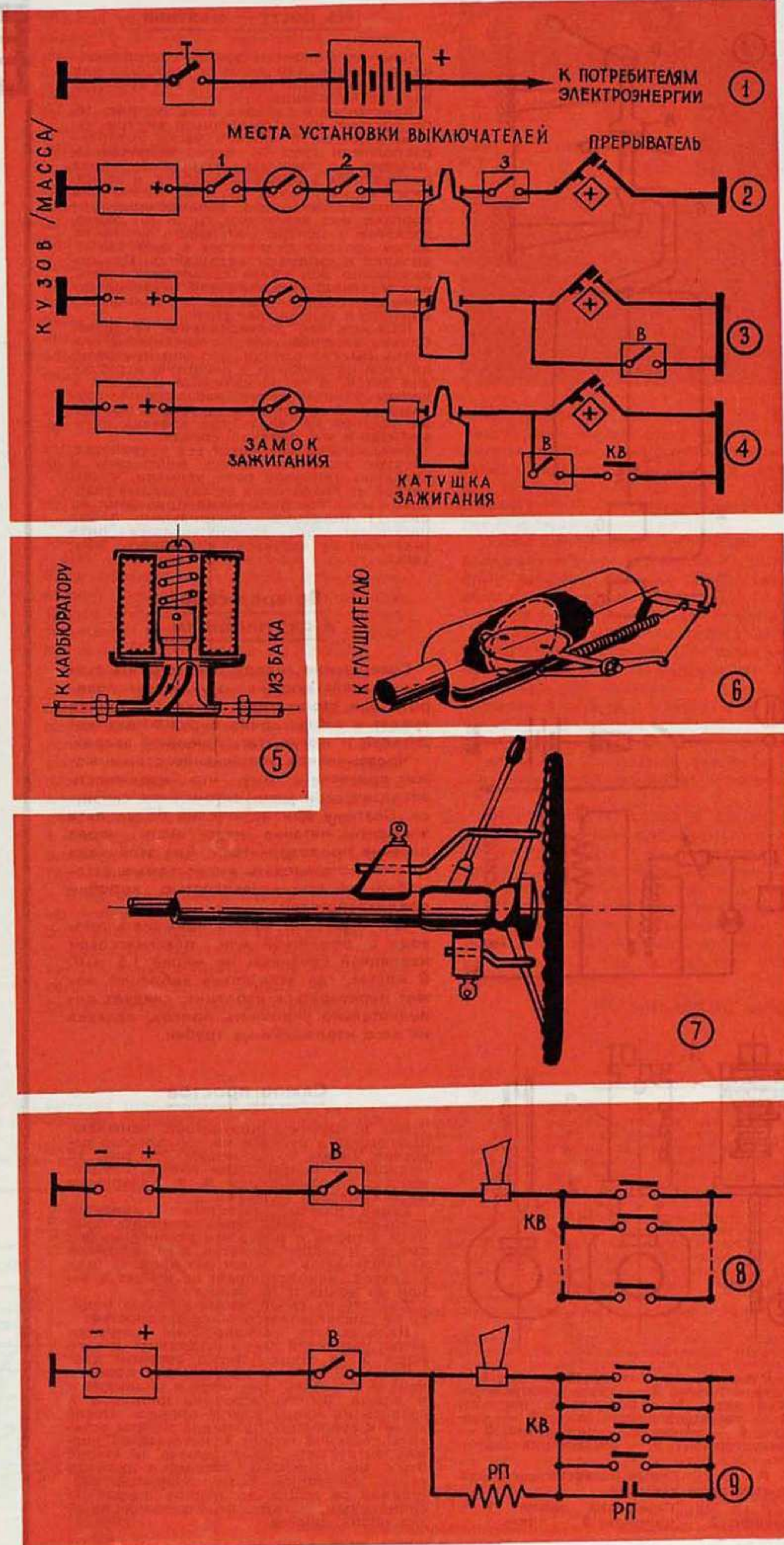
Рис. 5. Электромагнитный клапан.

Рис. 6. Установка заслонки в выпускной системе.

Рис. 7. Замыкающее устройство со съёмной дужкой.

Рис. 8. Сигнализация с концевыми выключателями.

Рис. 9. Усовершенствованная схема сигнализации.

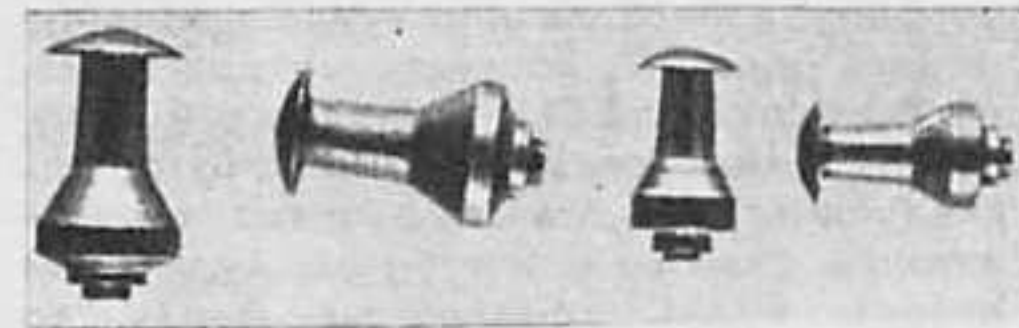


„ПОДКОВАННЫЕ“ ШИНЫ

Зима. Сколько неприятностей доставляет она водителям. Одно неверное движение — и автомобиль начинает «вальсировать» на обледеневшей дороге. Хорошо если этот «танец» кончается только тем, что машина разворачивается носом в ту сторону, куда вы совсем не собирались ехать. Бывает и значительно хуже.

Где же выход? Посыпать дороги песком с солью? Это достаточно дорого, далеко не везде возможно, и, кроме того, соль отрицательно влияет на долговечность кузова автомобиля. Может быть, есть другой способ? Да, есть.

Этой зимой на дорогах Подмоскovie шоферы с любопытством провожали глазами два автомобиля — ГАЗ-53А и «Волгу». На скользкой дороге машины с надписью «Испытания» уверенно обгоняли другие автомобили, почти не снижали скорость на поворотах, словом,



Шипы различных размеров.

вели себя так, будто никакой гололедицы и не было.

Что же помогает автомобилю так уверенно держаться на дороге? «Подкованные» шины. В протектор каждой покрышки вставлено больше сотни маленьких металлических стержней — так называемых шипов противоскольжения.

ДЛЯ ЗИМНИХ РАЛЛИ И ГОНОК

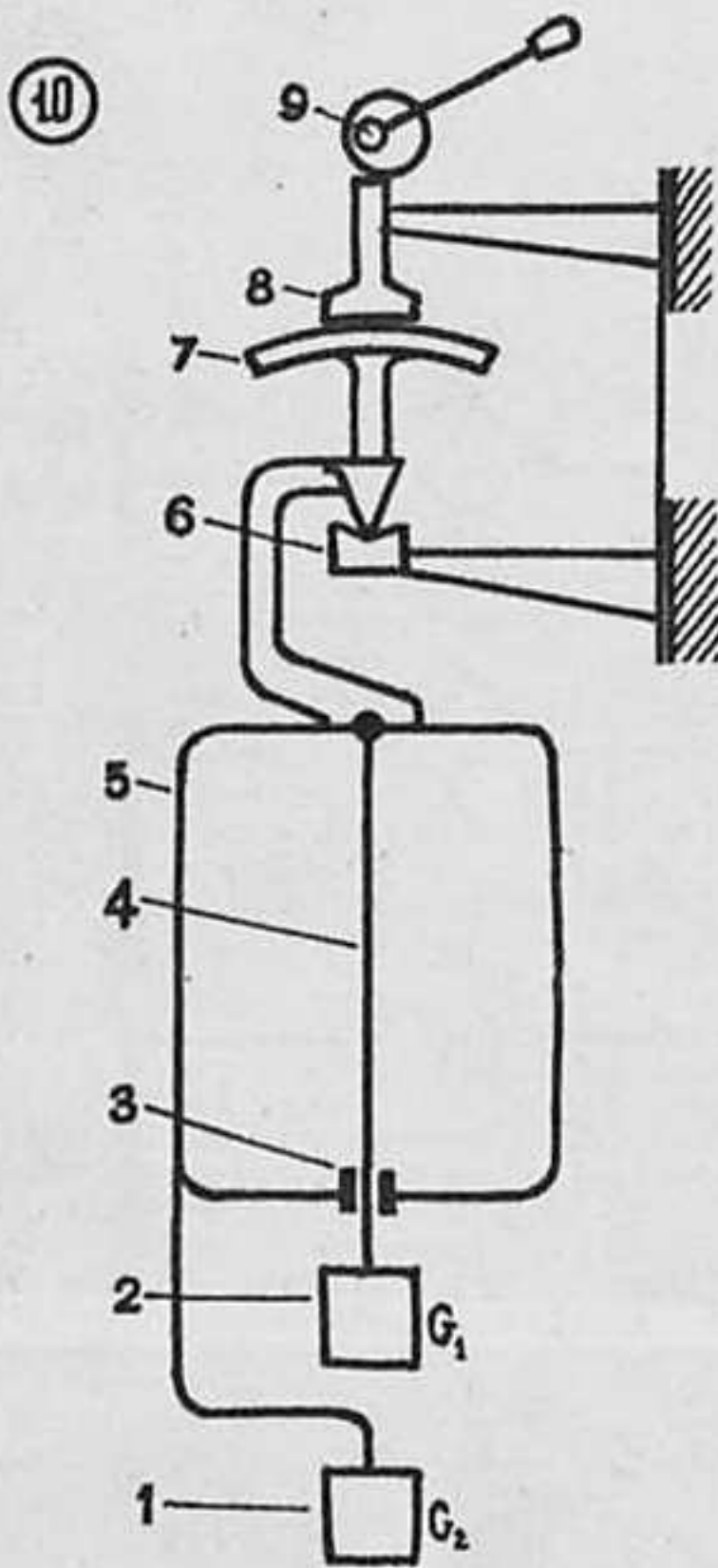
Повышение устойчивости и безопасности движения автомобиля зимой давно волнует спортсменов — автомобилистов, поскольку, участвуя в ралли, шоссейно-кольцевых и ипподромных гонках, им приходится ездить на высоких скоростях по заснеженным и обледенелым трассам.

Несколько лет назад на ралли Монте-Карло, а затем на соревнованиях в Финляндии и Швеции появились покрышки с шипами противоскольжения. Недавно такие покрышки стали использовать и наши спортсмены.

Количество монтируемых шипов (рис. 1) зависит от того, на каких дорогах проходят соревнования. Для скользких, обледенелых дорог с многочисленными поворотами необходимо устанавливать до 600 шипов на колесо, а для заснеженных (не очень скользких) — 300—350.

Монтируют шипы следующим образом (рис. 2).

Предварительно на беговой дорожке размечают места для установки шипов. Затем делают отверстия для шипов специаль-



При такой системе достаточно опереться на крыло или сесть в машину, или начать поддомкрачивать ее, как срабатывает сигнализация.

Конструкция датчика ясна из рис. 10. Он состоит из подвешенного внутри кузова корпуса, в нижней части которого расположен груз G₁. Перед включением выходят из машины, выжидают, пока прекратятся колебания корпуса, и блокируют его тормозом. В этом положении токопроводящая нить, изолированная от корпуса под действием груза G₁, располагается в центре кольцевого контакта. Затем систему подключают в цепь сигнализации и запирают автомобиль. При покачивании или крене автомобиля нить, как маятник, сохраняющий отвесное положение, соприкасается с кольцевым контактом и включает сигнал.

Казалось бы, универсальное средство? Однако автолюбители, установившие его, очень быстро поняли, что они превратили свои автомобили в любимую игрушку для детей. А те раскачивали машины, с явным удовольствием наслаждаясь звуками гудка и вспышками фар. Правда, их восторг не разделяли хозяева автомобилей и уж, конечно, соседи.

Тем, кого интересует это устройство, следует включить между маятником и сигналом тепловое реле времени, чтобы сигнал не срабатывал от случайных толчков. Схема его включения приведена на рис. 11. Погаснув, контрольная лампа подсказывает, что токопроводящая нить (маятник) не касается кольцевого контакта.

Во вред себе и окружающим

Совершенно недопустимо строить схемы, воздействующие на указатели поворота или стоп-сигнал. Такие устройства вводят в заблуждение окружающих водителей и могут стать причиной аварии.

Чрезвычайное усложнение схемы может привести к тому, что надежность электрической цепи автомобиля снизится. Поэтому при включении более пяти элементов питание надо вести через плавкие предохранители. Для этой цели можно использовать выпускаемые автомобильной промышленностью коробки предохранителей.

Для проводки можно применять провода с резиновой или пластмассовой изоляцией сечением не менее 1,5 мм². В местах, где вследствие вибраций может перетираться изоляция, следует дополнительно упрочнить провод, надевая на него изоляционные трубки.

Самое простое

Как и трубка с проушиной, замыкающая рычаг и рулевое колесо, хорошо известен «ключ с прорезью». На рис. 12 приводится конструкция ключа, предложенная автолюбителем В. Ф. Хабаровым из Московской области.

Такие ключи достаточно «индивидуальны» — стоит лишь изменить диаметр штифта и место его установки. Все просто, и секрет известен, но без замера не подделаешь. А ключ без прорези (или с другой, неподходящей) не войдет в замок до конца и не откроет его.

Сделать на своей машине такую защиту не представляет особых трудностей.

Надо вынуть цилиндр 2 из корпуса замка наружной двери и вставить в него ключ 3 до отказа. Затем сверлом диаметром 0,5—0,8 мм просверлить поперек канала сквозное отверстие в цилиндре и в ключе. Вынуть ключ из цилиндра и сделать на конце ключа прорезь. После этого в сверление цилиндра плотно вставить стальной штифт 1, который не должен затруднять вход ключа до конца. Этим же способом сверлят и цилиндр замка зажигания. Если выдержать расстояние от конца до центра сверления одинаковым, можно использовать ключ для обоих замков.

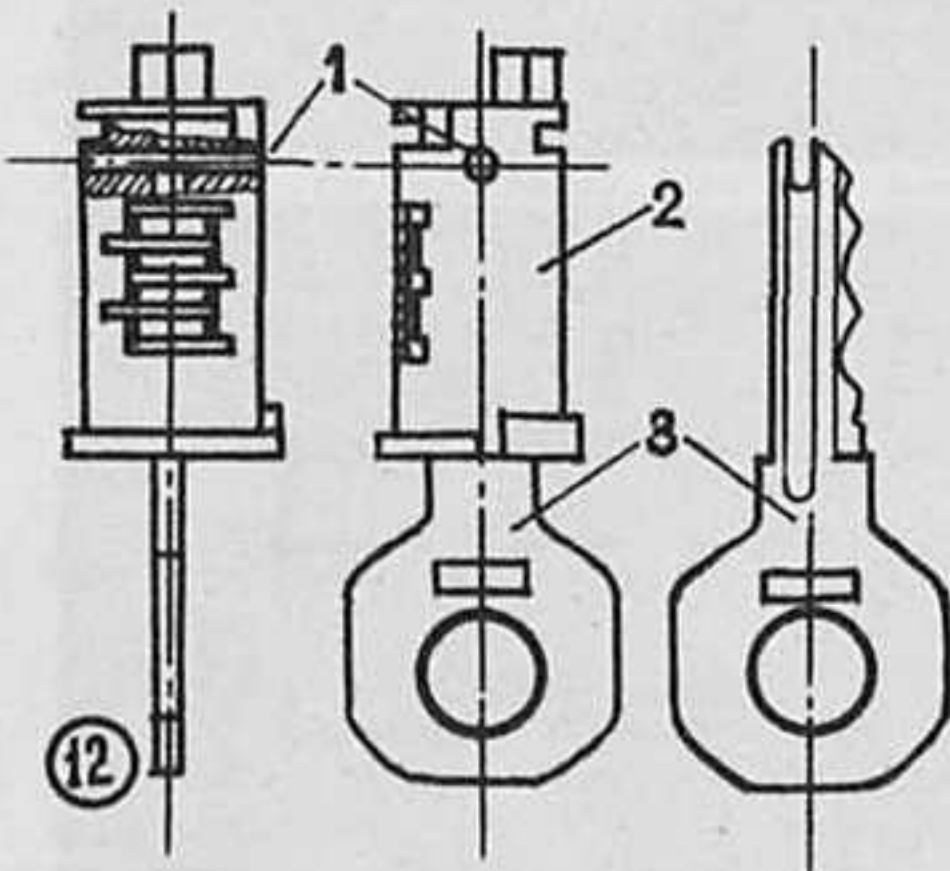
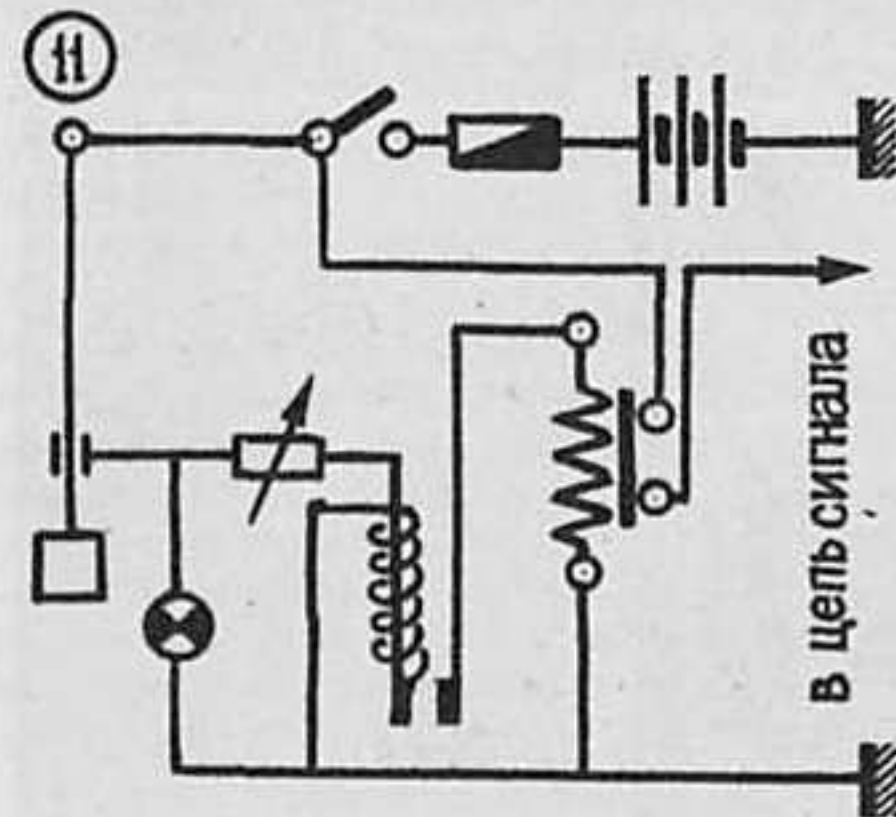


Рис. 10. Маятниковый датчик: 1 — груз корпуса; 2 — груз токопроводящей нити; 3 — кольцевой контакт; 4 — токопроводящая нить; 5 — корпус; 6 — опора; 7 — подпятник; 8 — пята тормоза; 9 — эксцентрик тормоза.

Рис. 11. Схема с маятником и тепловым реле времени.

Рис. 12. Переделка замка: 1 — штифт; 2 — цилиндр; 3 — ключ.

В зимнее время в ряде стран на части автомобилей и автобусов применяются шины со специальным «зимним» рисунком протектора, снабженные шипами. Широко используют шины с шипами советские и зарубежные спортсмены.

Практика показывает, что шипы противоскольжения повышают безопасность движения зимой. Для получения конкретных данных в НИИ автомобильного транспорта были проведены краткие сравнительные испытания автомобилей на шинах с шипами и на обычных шинах. Требовалось исследовать тормозные качества, изменение динамики при движении по скользким дорогам, устойчивость автомобилей против заноса. В первых испытаниях пользовались шипами финского производства. Это точеный корпус из обычной стали диаметром 4—6 мм и высотой 12—20 мм. В нижней части шип имеет «шляпку», удерживающую его от выпадения из шины, а в верхней — бочкообразное утолщение, воспринимающее боковые нагрузки. В верхнюю часть шипа запрессована вставка из твердого сплава диаметром около 3 мм, выступающая из шипа на 1,5—2 мм. Она-то и является рабочей частью. Для установки шипов в протекторе шины, смонтированной на диске, специальным полым сверлом делают отверстия на глубину тела шипа. В них пневматическим пистолетом или при помощи молотка и оправки запрессовывают шипы. В каждую шину их устанавливается от 120 до 200 — в зависимости от рисунка протектора, назначения автомобиля и т. д. На шины же спортивных машин идет до 500—600 шипов.

После подготовки «подкованные» автомобили вместе с контрольными отправились на каток. Да, на самый обычный каток. На повороте радиусом 25 метров вначале «экзаменовались» машины без шипов. Уже на скорости 15—20 км/час у «Волги» начинался занос, а при скорости более 20 км/час автомобиль полностью терял управление и, как правило, оказывался в сугробе. Еще быстрее «находил» сугроб ГАЗ-53А. Только до 15 км/час он смог удержаться на повороте.

Но вот на тот же поворот вышли машины с шипами. 15... 20... 25 км/час —

«Волга» уверенно проходит поворот, на скорости 30 км/час начинается небольшой занос, исчезающий при сбрасывании газа. Можно попробовать еще быстрее. Пределом на повороте оказывается 40 км/час, причем приходится управлять машиной не только рулем, но и при помощи дросселя.

Аналогичные результаты показывает и грузовик ГАЗ-53А. У него занос начинается только при скорости больше 30 км/час, но при сбрасывании газа занос исчезает.

Следующим этапом испытаний явилась проверка торможения. Как и в предыдущем случае, первыми шли автомобили без шипов. Для того чтобы устранить субъективный фактор, одни и те же заезды повторяют несколько водителей. Результаты у всех почти одинаковые — тормозной путь «Волги» по льду составил более 45 метров, а ГАЗ-53А — около 40 метров. Скорость перед началом торможения у всех машин была 30 км/час.

Значительно лучше «чувствуют» себя автомобили с шипами. Средний тормозной путь «Волги» составил менее 18 метров, а у ГАЗ-53А — около 21.

Для сравнения тормозные испытания были повторены на сухой асфальтированной площадке. И в этом случае оказалось, что шипы помогают уменьшить тормозной путь с 6 до 4,5 метра у «Волги» и с 7,5 до 6 метров у ГАЗ-53А.

И наконец, последние испытания на катке — определение динамики автомобилей. К сожалению, размеры катка позволили измерить время разгона только на расстоянии 60 метров, но и в этих условиях автомобили с шипами оставляли далеко позади контрольные машины. Почти на 6 секунд раньше пересекает финишную черту «Волга» и на 4 секунды ГАЗ-53А. На сухом асфальте динамика автомобилей с шипами и контрольных оказалась одинаковой.

Итак, автомобили с шипами значительно лучше ведут себя на льду. Но может быть наличие шипов на колесах приведет к резкому увеличению расхода топлива? И машины снова идут на шоссе. Для того чтобы исключить влияние технического состояния машин на замеры, каж-



Так выглядят шипованные шины.

След от «подкованных» шин.



дый автомобиль испытывали со всеми типами шин. Но вот несколько сот километров позади, можно сравнить результаты. Оказалось, что ГАЗ-53А вообще «не почувствовал» шипов, а средний расход на 100 км у «подкованной» «Волги» был больше лишь на 100 г.

После окончания испытаний шины всех автомобилей подвергались тщательному осмотру. Разницы в износах шин обнаружить не удалось.

Какие же можно сделать выводы?

Преимущество шин с шипами противоскольжения бесспорно. В гололед заносоустойчивость автомобиля на шинах с шипами увеличивается в 1,5—2 раза, тормозной путь уменьшается в 2—2,5 раза, а время разгона сокращается в 1,5 раза. На сухом асфальте устойчивость и динамика автомобиля остаются неизменными, а тормозной путь сокращается.

Не все еще известно о шипах. Нуждается в уточнении оптимальное их количество на колесах, не проверен срок службы (по различным источникам, он составляет от 15 до 26 тыс. км). Немало и других вопросов. Поэтому испытания шин с шипами противоскольжения продолжаются, и этой зимой, кроме «Волги» и ГАЗ-53А, в них принимают участие другие автомобили.

Ю. МИХАЙЛОВ, инженер

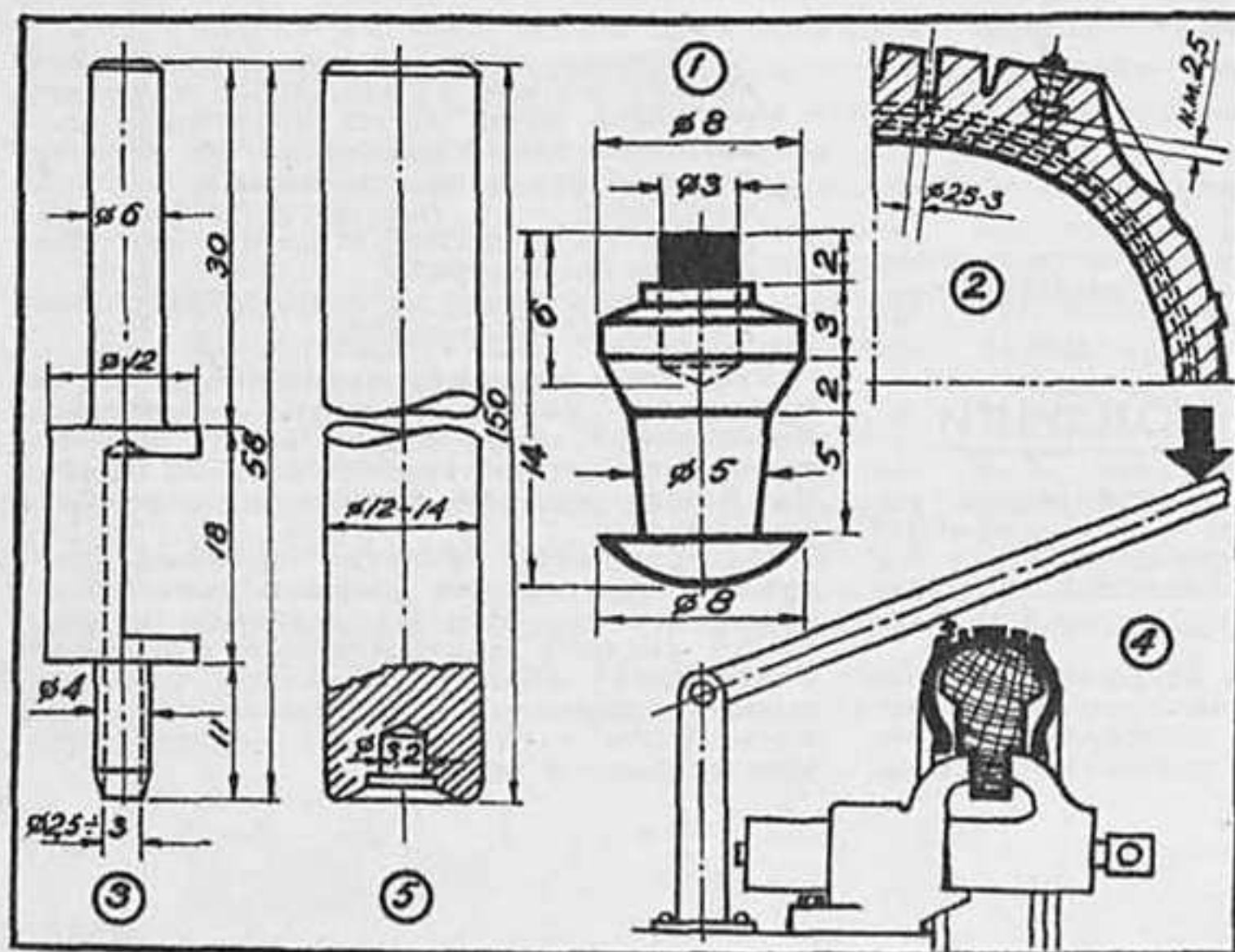
Рис. 1. Шип противоскольжения.

Рис. 2. Шип, вмонтированный в покрышку.

Рис. 3. Трубочатое сверло.

Рис. 4. Вставка шипа при помощи рычажного приспособления.

Рис. 5. Простейшее приспособление для забивания шипов.



ным трубчатое сверло (рис. 3) с упорной шайбой, ограничивающей глубину сверления. Наружный диаметр такого сверла равен диаметру шейки шипа. Глубина сверления должна обеспечивать установку шипа таким образом, чтобы верхняя кромка утолщенной его части совпадала с поверхностью рисунка протектора (см. рис. 2).

Вставляют шипы в отверстие при помощи специального пневматического пистолета, рычажного (рис. 4) или простейшего (рис. 5) приспособления с помощью молотка.

Весьма желательно надевать шину на специально изготовленную деревянную или металлическую оправку. Внутренняя поверхность шины должна плотно прилегать к оправке. В отдельных случаях можно обойтись и без нее. Для этого давление в смонтированной шине доводят до 3—3,5 кг/см² на легковых автомобилях и до 6—7 кг/см² — на грузовых. После установки шипов давление снижают до нормы.

Без шипов противоскольжения на зимних дорогах трудно

достичь хороших спортивных результатов. Но вот встает вопрос: где приобрести шипы или как их изготовить? Одно время в Нальчике начали делать такие шипы по заказу спортивных организаций, но затем выпуск их прекратился.

Рабочая часть шипа — вставка из высокопрочного сплава. И как бы было нужно, чтобы уже в этом спартакиадном году одно из предприятий Министерства цветной металлургии СССР выпустило большую опытную партию таких вставок.

Пришло уже время подумать о централизованном изготовлении шипов для нужд автомобилистов и автоспортсменов. Здесь многое будет зависеть и от института шинной промышленности (НИИШП), который должен разработать специальные шины с зимним рисунком протектора и отверстиями для установки шипов.

А. ПОНИЗОВКИН,
инженер, тренер
сборной команды СССР
по автоспорту

ЧТОБЫ РАДИАТОР НЕ РАЗМОРАЖИВАЛСЯ

Отчего размораживается радиатор отопителя автомобиля ГАЗ-53? Может быть, следует наклонить радиатор в сторону сливной трубки? Это предположение возникло у В. Чернышова из Воронежской области.

Отвечают конструкторы Горьковского автомобильного завода.

Радиатор отопителя автомобиля ГАЗ-53 размораживается чаще всего, когда одновременно включают вентилятор и открывают наружный люк воздухопритока. Наклон радиатора в сторону сливной трубки не обеспечит полного слива воды. Больше того, сейчас на заводе планируется внедрить в производство радиатор с вертикально расположенными трубками. Вода из него сливается полностью.

А чтобы радиатор отопителя не размораживался, надо выполнять одно несложное правило. Открывает наружный люк воздухопритока и включает вентилятор можно лишь после полного прогрева двигателя, когда температура воды в блоке достигнет 80 градусов.

РЕМОНТИРУЯ КУЗОВ

Как самому изготовить ролик, вал сошки, втулку вала? Каким материалом следует подлатать поржавевшие участки пола кузова «Москвича-407»? — с таким вопросом обратился в редакцию П. Семчишин из г. Северодонецка.

Изготавливать ролик и вал, не располагая специальным оборудованием, не рекомендуем. Для восстановления рулевого механизма целесообразнее купить комплект 407-3401950-А — крышку картера с валом сошки и червяком рулевого управления.

Втулка вала сошки (400-3401076) делается из бронзы ОЦС 4-4-2,5. Наружный диаметр втулки до запрессовки 26,27-0,05 мм, внутренний 22,877 ± 0,1 мм. После запрессовки ее в картер отверстие разворачивают до 23,482-0,019 мм.

Для изготовления деталей кузова применяется листовая сталь марки 08 ГОСТ 914-56 толщиной 1—1,1 мм. Такой сталью можно заменить поржавевшие участки пола. Сварку лучше применять дугую при постоянном токе силой 80—90 а, напряжением 18—19 в, частотой 50 герц. При переменном токе дуга неустойчива. Газовая же сварка разогревает большую часть детали, а это в дальнейшем может вызвать ее коробление. Поэтому, применяя газ, следует накладывать прерывистые швы. Пламя горелки должно быть минимальным.

ЭТОГО ЛУЧШЕ НЕ ДЕЛАТЬ

Московского мотолюбителя Н. Шалашева интересует, как увеличить мощность двигателя «Ява-250».

Двигатели мотоциклов «Ява-250» и «Ява-350» имеют достаточную мощность. Форсирование их возможно только за счет резкого сокращения срока эксплуатации. В № 4 чехословацкого журнала «Мотор-ревью» на русском языке за 1964 год помещена статья о подготовке мотоцикла «Ява-250» модели 559/02 для спортивных целей, где рассказывается о повышении мощности двигателя до 18 л. с. Необходимо предупредить, что для этой работы требуется высокая квалификация исполнителя и специальный инструмент. Как показала практика, форсировка двигателя, выполненная любителями, желаемых результатов не дает.

ЗАМЕНИТЕ ИЗНОШЕННЫЕ ДЕТАЛИ

«Отчего падает давление в масляной магистрали двигателя «Москвича-407», — спрашивает автолюбитель В. Кулыгин из Донецкой области.

При работе двигателя «Москвича-407» на любых режимах масляный насос обеспечивает необходимое давление масла в магистрали. У прогретого нового двигателя при скорости движения 40 км/час оно должно быть не менее 2 кг/см² а на холостом ходу допустимо 0,5 кг/см². По мере износа мотора давление масла мо-

жет несколько снизиться. Значительное же падение давления является результатом загрязнения фильтра грубой очистки масла и сетчатого фильтра масляного насоса, засорения редукционного клапана масляного насоса, применения масла пониженной вязкости или износа подшипников коленчатого вала и втулок распределительного вала.

Обратите особое внимание на состояние втулок распределительного вала, шатунных и коренных шеек коленчатого вала двигателя. Изношенные детали следует заменить.

На двигатель «Москвича-408» устанавливается масляный насос повышенной производительности с регулируемым предохранительным клапаном (деталь 408-1011010-А1). Он полностью взаимозаменяем с насосом двигателя «Москвича-407».

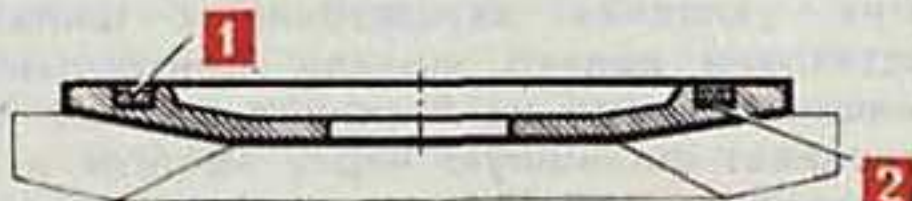
Само собой разумеется, что надо регулярно выполнять все операции по обслуживанию автомобиля согласно заводскому руководству по эксплуатации.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ УПЛОТНЕНИЕ

«Посоветуйте, как предотвратить попадание пыли на статор генератора мотороллера ВП-150. Пыль интенсивно «помогает» его износу, — пишет нам москвич А. Рыжников. — Кроме того, появилась выработка на кулачке прерывателя. Что вы посоветуете?»

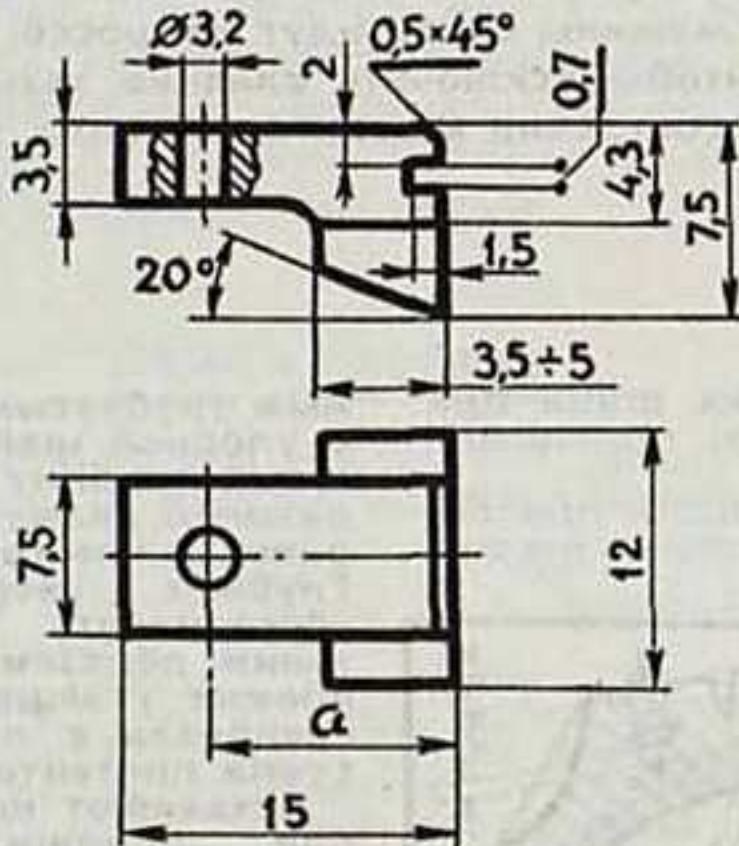
Справку по интересующим нашего читателя вопросам дают работники завода.

Для защиты статора генератора от пыли нужно сделать дополнительное уплотнение. Из фетра или войлока толщиной 2—3 мм вырежьте ленту шириной 5 мм (длина по месту) и приклейте ее клеем БФ-4 в кольцевом пазу (лабиринтном уплотнении), как показано на рис. 1. Если вы задались целью преградить доступ пыли, то одновременно уплотните отверстия в выводных панелях двигателя (под резиновыми колпачками).



Р и с. 1. Уплотнение: 1 — фетр; 2 — клей.

С появлением выработки на рычаге прерывателя рекомендуем изготовить текстолитовую подушку (рис. 2) шириной 12 мм, чтобы выработка перекрывалась.



Р и с. 2. Подушка из текстолита: размер «а» выполняется в сборе с рычагом прерывателя.

КАК КРЕПЯТСЯ МОЛДИНГИ

«Как крепятся декоративные накладки автомобиля «Москвич-408»? Могут ли они корродировать?» — с этими вопросами обратился в редакцию читатель Г. Новиков из Брянска.

До августа 1965 года декоративные накладки (молдинги) задних крыльев автомобиля «Москвич-408» крепились проволочными пружинными держателями. Сей-

час применяются пластинчатые держатели из пружинной стали с цинковым покрытием.

Держатели накладок дверей по конструкции аналогичны держателям молдингов задних крыльев, но их крепежные усилия расположены иначе. Сами молдинги и накладки дверей сделаны из нержавеющей стали и корродировать не могут. Коррозия может возникнуть в том случае, если у держателей недостаточно прочное покрытие или же на окраске кузова есть повреждения.

Чтобы снять молдинг, необходимо ввести конец отвертки под кромку переднего или заднего его торца (а для снятия накладки двери можно также и сбоку) и, применив некоторое усилие, приподнять конец вверх.

Молдинги и накладки достаточно жестки. Это предотвращает их деформацию при монтаже и демонтаже.

Если обнаружится коррозия на держателях, их следует заменить (для крыла — деталь 408-8404108, для двери — 408-6103526) или же надежно защитить от коррозии, окрасив стойкой краской.

После этого нужно равномерно расположить держатели по длине молдинга и приступить к их установке. Перед установкой полезно заложить небольшое количество консистентной смазки или битумной мастики в места расположения держателей — это предупредит коррозию. После этого усилием руки или легкими ударами молотка через деревянную подкладку посадите накладку на место.

ФИЛЬТР ОТ «ИЖ-ПЛАНЕТЫ» НА ИЖ-56

«На мотоцикле «ИЖ-Планета» применен новый контактно-масляный воздухоочиститель. Можно ли его установить на ИЖ-56?» — этот вопрос задает А. Панкратов из г. Горького.

Мы попросили ответить на него специалистов завода.

Установить воздухоочиститель от «ИЖ-Планеты» или «ИЖ-Юпитера» на ИЖ-56 можно. Эти воздухоочистители имеются в продаже. Но обязательны некоторые переделки.

В задних стенках защитных кожухов карбюратора и «котле» картера необходимо выбрать ребро, на которое опираются задней частью защитные кожухи карбюратора, на ширину нового воздухоочистителя. Эту операцию можно провести при собранном двигателе, сделав надпилы ножовкой и аккуратно вырубая ребро узким зубилом. При этом нужно соблюдать осторожность, чтобы не повредить картер. Можно воспользоваться и разборкой двигателя (если произойдет какой-либо ремонт). В этом случае ребро выпиливают ножовкой в каждой половине картера. После установки воздухоочистителя уточните регулировку карбюратора, увеличив производительность главного жиклера со 180 см³/мин до 215 см³/мин.

Если мотоцикл выпущен до 1958 года, то нужно заменить впускной патрубок более коротким от двигателя «ИЖ-Планета».

НЕИСПРАВЕН УКАЗАТЕЛЬ ДАВЛЕНИЯ

«Почему указатель давления масла на автомобиле «Урал-355М» начинает работать лишь через некоторое время после пуска двигателя, не кроется ли причина в центробежной системе очистки?» — с такими вопросами обратился в редакцию водитель из г. Рыбинска Н. Мосенцов.

Отвечают конструкторы Уральского автомобильного завода.

Указатель давления масла реагирует на изменение давления почти мгновенно. Лишь зимой, когда масло сильно загустеет на морозе, он срабатывает не сразу. На Вашей машине указатель, очевидно, неисправен.

Центробежная очистка введена для лучшей фильтрации масла и увеличения срока его службы. На давление в масляной системе центробежный масляный очиститель влиять не может, так как включен параллельно основной масляной магистрали и питается от нижней секции масляного насоса.

Безумная

В 1970 году с конвейеров автомобильных заводов нашей страны сойдет около 800 000 легковых автомобилей, то есть почти в четыре раза больше, чем сегодня. В полтора раза увеличится выпуск мотоциклов и мотороллеров. Эти цифры пятилетнего плана радуют, они отражают заботу Коммунистической партии об удовлетворении растущих потребностей народа.

Вместе с тем ожидаемое прибавление машин в городе сулит не одни лишь удобства и комфорт, оно ставит на повестку дня целый ряд взаимосвязанных вопросов, решать которые надо уже сегодня, не дожидаясь, когда на улицы и дороги буквально хлынет новая лавина колесных экипажей. Эти вопросы имеют самое непосредственное отношение и к градостроительству. Проектируя новые магистрали и жилые районы, автостоянки и предприятия бытового обслуживания, надо отчетливо представлять себе, как живет автомобиль в городе — когда он «просыпается» и как «планирует» свой день, где «ночует» и «питается», сколько пробегает километров и многое другое.

Вот почему, на наш взгляд, не лишена интереса и значения попытка исследовать практику использования собственных легковых автомобилей и мотоциклов в городе, предпринятая Таллинским политехническим институтом. Эти исследования дали весьма любопытные цифры.

В минувшем году в Таллине легковые автомобили и мотоциклы составили 77 процентов общего парка машин. Подавляющее большинство их (86,5 процента) принадлежало индивидуальным владельцам. На тысячу жителей города приходилось 21 легковая машина и 32 мотоцикла, мотороллера или мопеда. Однако заметим, что в последние годы определилась тенденция роста числа владельцев автомобилей и уменьшения доли мотоциклов в парке транспорта личного пользования.

Значительная часть новых автомобилей также пойдет в индивидуальное пользование, и казалось бы, загрузка общественного транспорта уменьшится. Однако такой вывод был бы ошибочным. Исследования показали, что среднее наполнение каждого собственного автомобиля невелико — около 1,7 человека, включая водителя. Если же принять во внимание почти неизбежное снижение скоростей движения с ростом его интенсивности, то можно с большой степенью вероятности предположить, что роль личного транспорта в пассажирских перевозках останется незначительной. Стало быть, надо продолжать поиски путей для улучшения работы общественного транспорта, увеличения его скоростей.

Подсчитано, что 70 процентов собственных машин и мотоциклов используются в основном для поездок с работы и на работу. А отсюда, на наш взгляд, следуют два совершенно неизбежных вывода. Во-первых, регулирование движения должно быть гибким и иметь резервы, которые

можно ввести в действие в утренние и вечерние часы «пик». Во-вторых, возле крупных промышленных предприятий и учреждений надо обязательно предусматривать стоянки для транспорта. И, пожалуй, еще один вывод необходим. При ежедневном пользовании автомобилем гаражи должны располагаться в доступной близости от жилья. В противном случае автомобили все равно будут стоять на улице возле дома.

ВАШ АВТОМОБИЛЬ НА УЛИЦЕ ГОРОДА

И. ПИХЛАК,
аспирант политехнического института

Гаражная проблема требует скорого решения и по другим соображениям. Исследования показали, что средний годовой пробег собственного автомобиля составляет 8400 километров, а мотоцикла — 6000 километров. Это немного и объясняется тем, что владельцы пользуются машиной в среднем лишь семь месяцев в году, а мотоциклом и того меньше. Причина? Отсутствие отапливаемых гаражей и стандартных устройств, обеспечивающих пуск двигателя в холодное время года. К сожалению, темпы строительства гаражей уже сейчас значительно уступают темпам прироста количества индивидуальных машин. Помимо всего прочего, это грозит обилием зимующих на улицах автомобилей, которые затрудняют движение, мешают уборке улиц.

Конечно, приходится считать с тем, что в ближайшие годы обеспечить весь собственный транспорт благоустроенными гаражами не удастся. Поэтому конструкторы должны разработать удобные системы подогрева двигателя, а градостроители — найти место для оборудования коллективных стоянок.

Еще довольно велика и средняя стоимость километра пробега для различных видов собственного транспорта с учетом всех эксплуатационных и экономических факторов. При среднем годовом пробеге 12 тысяч километров она составляет: для «Запорожца» 4 копейки, для «Москвича» 6,1 копейки, для «Волги» 7 копеек. При уменьшении годового пробега вдвое средняя стоимость километра пробега возрастает на 44 процента. В этом случае для «Волги» она составляет 9,9 копейки, то есть почти полную стоимость проезда на такси, а для мотоциклов классов 250—350 см³ — 1,8 копейки.

Стало быть, и из этих соображений машину выгоднее держать не для случайных поездок, а для интенсивной эксплуатации.

А как быть, если машина все же нужна лишь для летних путешествий, времени отпусков? Например, у членов бригады коммунистического труда магазина «Кодутарве» в Тарту возникла идея — купить машину для коллективного пользования, одну на всю бригаду: все равно в отпуск уходят по очереди, так что каждый сможет совершить автомобильное путешествие. Однако идея осталась несуществующей. Не позволяют этого правила регистрации машин в автоинспекции. Бригада могла бы приобрести для коллективного пользования дачу, летний домик для садоводства, туристское снаряжение, но не автомобиль. Родные братья или два добрых соседа-приятеля, которым не нужны каждодневные поездки, по существу лишены возможности владеть машиной сообща. Потому что с доверенностями на пользование каждый раз проблема (об этом уже писал журнал в статье «Верить — не верить...» — «За рулем» № 1, 1966 г.). Думается, что этот порядок следует пересмотреть.

Заметим, что проведенное институтом изучение интенсивности эксплуатации и экономичности собственных легковых автомобилей и мотоциклов должно быть дополнено данными о маршрутах.

Результаты исследования, которые мы привели здесь, разумеется, нельзя механически перенести на любой город. Такую комплексную работу надо провести в самых разных городах, больших и маленьких. Ее результаты дадут возможность заблаговременно подготовиться к мощному наплыву машин в ближайшие годы, заранее выделить транспортные артерии, ведущие из жилых массивов к основным предприятиям, проложить новые магистрали, правильно классифицировать улицы, оборудовать переходы для пешеходов, предусмотреть достаточные по вместимости места стоянок возле заводов, стадионов, магазинов, жилых домов, учесть тенденции роста загрузки центра и окраин, загородных дорог.

Приступать к этой работе нужно уже сейчас.

г. Таллин



"Ехай, Ехай!"



Рис. Вл. Добровольского

Есть в жизни нравы разные: клопа,
Орла в полете, жабы при болоте...
Был сумрак, дождь,

и слякоть, и крупа,

И заносило «газ» на повороте.
Ни то, ни се. Ни лето, ни зима,
Когда себя не узнает округа.
Качались сосны, шапки заломя,
Наваливались грудью друг на друга.
А на дороге женщина. Одна.
Сутулая. До глаз в намокшей шали,
Из-под которой струйкой седина —
След долгих лет,

безгласный крик печали.

Что за нужда сквозь лес ее гнала!
О чем ей думалось в такую пору,
Когда ненастье, отверзая прорву,
Закусывало с ночи удила!
Кто знает! Мы и сами для себя
Порой не можем дать во всем отчета
И в неудаче плачемся: «Судьба!»
И валим все на случай или черта.
Да мы и не спросили. Но едва
Мы поравнялись с ней, меся грязюку,
Она приподняла худую руку —
При этом жесте не нужны слова.
Но толстячок, что всю дорогу сплошь
Ругал погоду и дымил «Казбеком»,
Толкнул шофера локтем:

— Ехай, ехай!

Их, побирушек, всех не подберешь!.. —
Бывает, знаю сам, что ни верста,
То вверх рука и в душу выстрел взгляда.

Хотя иной дурит из озорства,
Когда ему с версту и ехать надо.
Тут и не пробуй собирать подряд:
На сорок верст полдня нуды и траты,
А ведь и сам в делах уже с утра ты,
И планы синим пламенем горят.
Да ведь никто на двадцать верст пешком,
Стуча в сырую землю посошком
И кланяясь то рожице, то логу,
Уже теперь не ходит, слава богу.

А если выпал дальний интерес
На рынок или на какой-то «форум»,
В любом колхозе потолкуй с шофером
И, смотришь, сыщется попутный рейс.
Но этот случай в общий ряд не лез —
И женщина стара, и злая погода,
И по грязище девять верст до города,
И лес кругом, в дожде и свисте лес.
Однако ж толстячок, хотя ему
В один конец машину эту дали,
Был в некоем начальственном ударе
И малость выпил ко всему тому.
И хоть смешно, а мне напомнил он
Известного в дворянстве мешанина,
В ком глупости и спеси мешанина —
Обычный хвост павлина из ворон.
— Ты ехай, ехай! — нажимал толстяк,
Заметив, что шофер сбавляет скорость.
И скаты вместе прыгали и порознь
На корневищах, как на чьих костях.
И женщину в намокшей темной шали,
Что вышла в путь, наверно, неспроста,
Размазывали все и уменьшали
Крупа и дождь, к полуверсте верста.
И вдруг шофер, сопя, как снег под мартом,
Притормозил, пошел на разворот,
Так, что трава и кустики вразлет
И шум воды по колеям промятым.
Толстяк в бутылку: — Опоздаем к часу!
Самоуправство! Доложу начальству!.. —
Но, словно лошадь при уколе шпор,
Озлясь:

— А мне плевать, — сказал шофер.
И после чуть: — У нас своя есть совесть —
У нас, хозяев нынешних дорог!.. —
Скрип тормозов и мокрой дверцы вздох.
Вздох женщины. И с тем в исходе повесть.
Молчала спутница. Молчал толстяк.
Молчал шофер, глазами в мглу вращая.
И облака, под ветром не истаивая,
Неслись на аварийных скоростях.

Из новой книги стихов, которая будет выпущена издательством «Советский писатель» в 1967 году.

СМОТРИ В ОБА!

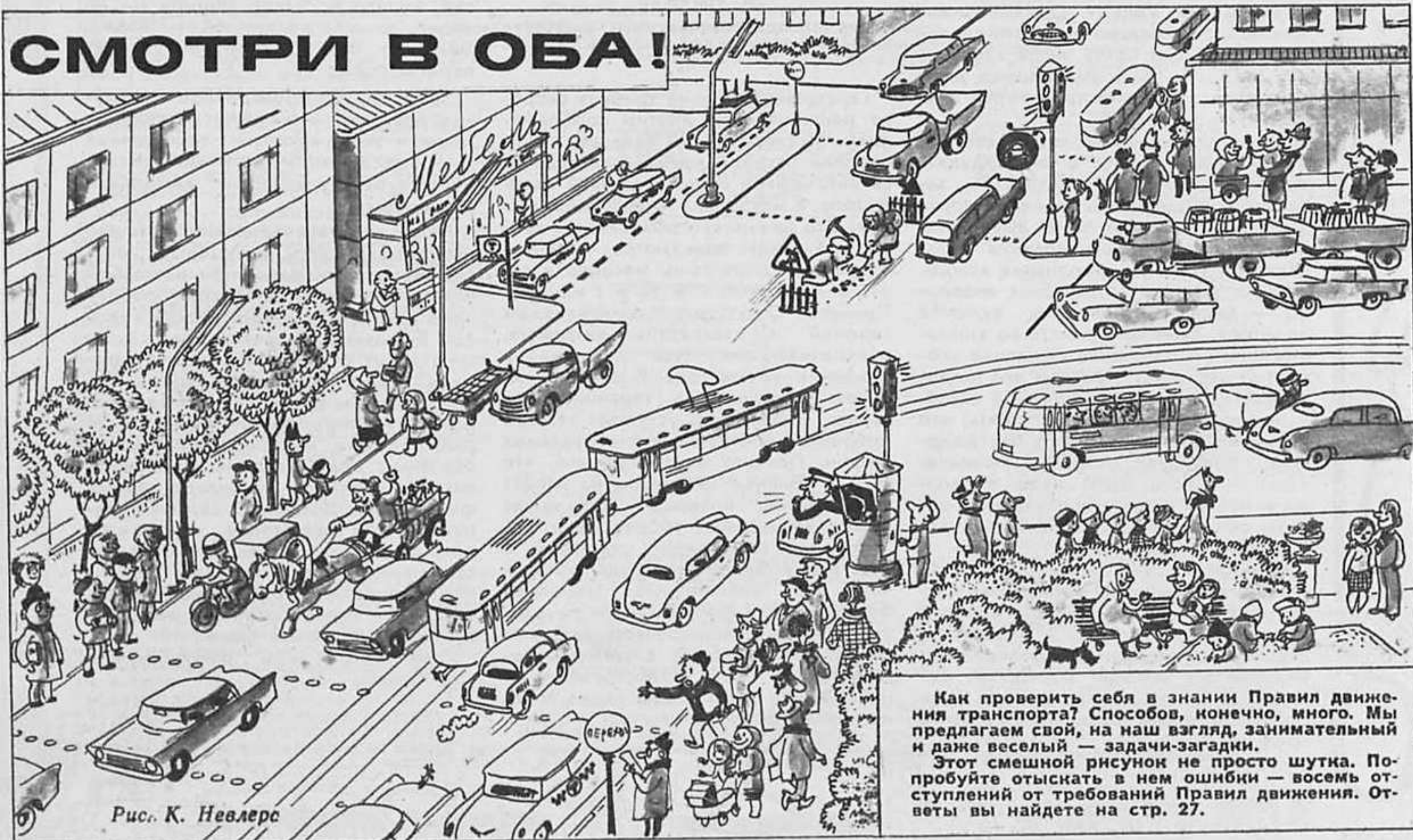


Рис. К. Невлерс

Как проверить себя в знании Правил движения транспорта? Способов, конечно, много. Мы предлагаем свой, на наш взгляд, занимательный и даже веселый — задачи-загадки.
Этот смешной рисунок не просто шутка. Попробуйте отыскать в нем ошибки — восемь отступлений от требований Правил движения. Ответы вы найдете на стр. 27.

ПОЧЕМУ ЖЕ ЗАСНУЛ ШОФЕР?

В. МИЗИНОВ,
начальник
отдела труда
и заработной
платы
Министерства
автомобильного
транспорта
и шоссейных
дорог РСФСР

Статья «Почему шофер заснул за рулем?» («За рулем» № 8, 1966 г.) — своевременная и, я бы сказал, тревожная. И ответ на этот вопрос не так прост, как может показаться с первого взгляда. Автор статьи полагает, будто вся беда в том, что шофер работает более 7 часов. Однако нельзя же объяснять все аварии и наезды, происшедшие, допустим, на восьмом часу работы, только «переутомлением шофера». Причины тому могут быть самые разные.

Спору нет, примеры, приведенные в статье, убедительны и реальны. Да, приходится (и, к сожалению, нередко) сталкиваться еще и с нарушениями законодательства о труде, и со всякого рода сверхурочными работами, что приводит порой к дорожно-транспортным происшествиям.

Но корень зла, нам думается, не здесь. Дело чаще всего в плохой, нерациональной организации автомобильных перевозок.

Наиболее сложными с точки зрения не только организации, но и условий труда шоферов, как правильно отмечает автор статьи, являются междугородные перевозки. Seriously улучшить условия труда здесь можно только одним путем — развитием регулярных централизованных перевозок. Это убедительно доказано многолетним опытом.

Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР постоянно улучшает организацию регулярных междугородных перевозок. Сейчас на 90 маршрутах перевозки осуществляются по системе «тяговых плеч», то есть водитель обслуживает не всю трассу, а лишь определенный участок ее. Метод этот не только экономически выгоден, при нем существенно улучшаются условия труда шоферов: обеспечивается нормальная продолжительность рабочей смены, четко определены дни отдыха, легче позаботиться и о быте водителя на дороге. На основных магистралях Российской Федерации уже сейчас создано 35 грузовых станций, более 30 комнат отдыха и ночлега шоферов, а при 37 дорожных участках организованы пункты технической помощи.

Конечно, если учесть, что на междугородных перевозках занято более 7 тысяч шоферов, то сделано не так уж много. Но эта работа не прекращается. К слову сказать, пока не разработано специальное Положение о рабочем времени и отдыхе работников автотранспорта, Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР совместно с ЦК профсоюза утвердило «Временную инструкцию о порядке работы шоферов, занятых на грузовых и пассажирских междугородных перевозках», в которой регламентированы предельная продолжительность рабочей смены шофера, время непрерывного вождения автомобиля и другие нормы времени работы и отдыха.

Отчего же происходят те неурядицы, о которых шла речь в статье «Почему шофер заснул за рулем?» В большей части потому, что многие предприятия и организации посылают

в дальние рейсы на очень большие расстояния «свои» автомобили. Ну, а в таких случаях о создании хороших условий труда водителя не приходится и говорить. Вот это, с позволения сказать, «автобродяжничество» — источник многих бед на дороге. А покончить с ним можно только одним способом: полным переходом на централизованные междугородные перевозки, обеспечиваемые автотранспортом общего пользования.

Однако междугородные перевозки, разумеется, не самая главная доля работы автомобильного транспорта. Подавляющее большинство шоферов занято в городах. Как же улучшить условия их труда? Здесь надо целиком согласиться с автором статьи о необходимости введения строгого режима работы водителя, и прежде всего — норм предельной продолжительности рабочей смены за рулем.

Нельзя не присоединиться к мысли о необходимости создания медицинского учреждения по исследованию труда шоферов. Если такие учреждения давно есть на других видах транспорта, то и на автомобильном — самом массовом виде транспорта — оно, бесспорно, должно быть. Давно пора медикам со всей серьезностью заняться автотранспортниками. Веское слово здесь должны сказать Министерство здравоохранения СССР и Академия медицинских наук СССР.

Надо отметить, что Всесоюзный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта уже ведет поиски наиболее рационального режима работы шоферов. Эти исследования еще не закончены, но даже первые их результаты опрокидывают многие субъективные выводы и рекомендации о режиме труда шофера. Так, Ленинградский филиал НИИАТ, проведя совместно с лабораторией физиологии трудовых процессов Ленинградского государственного университета имени Жданова исследования режима труда водителей автобусов в Ленинграде, работающих, к слову сказать, в условиях чрезвычайно интенсивного движения транспорта и пешеходов, установил, что у шоферов, занятых на линии более 7 часов, утомление не превышает уровня, отмечаемого у рабочих многих других профессий. Наблюдения показали также, что для хорошего самочувствия шофера решающее значение имеет не столько продолжительность рабочей смены, сколько время нача-

ла ее и плотность смен. Учитывая характер труда водителя, физиологи, например, положительно оценивают такие графики работы, которые позволяют увеличить число выходных дней на неделю или в течение месяца. Более частые выходные дни легко сглаживают отрицательное действие ранних выездов или позднего окончания смены.

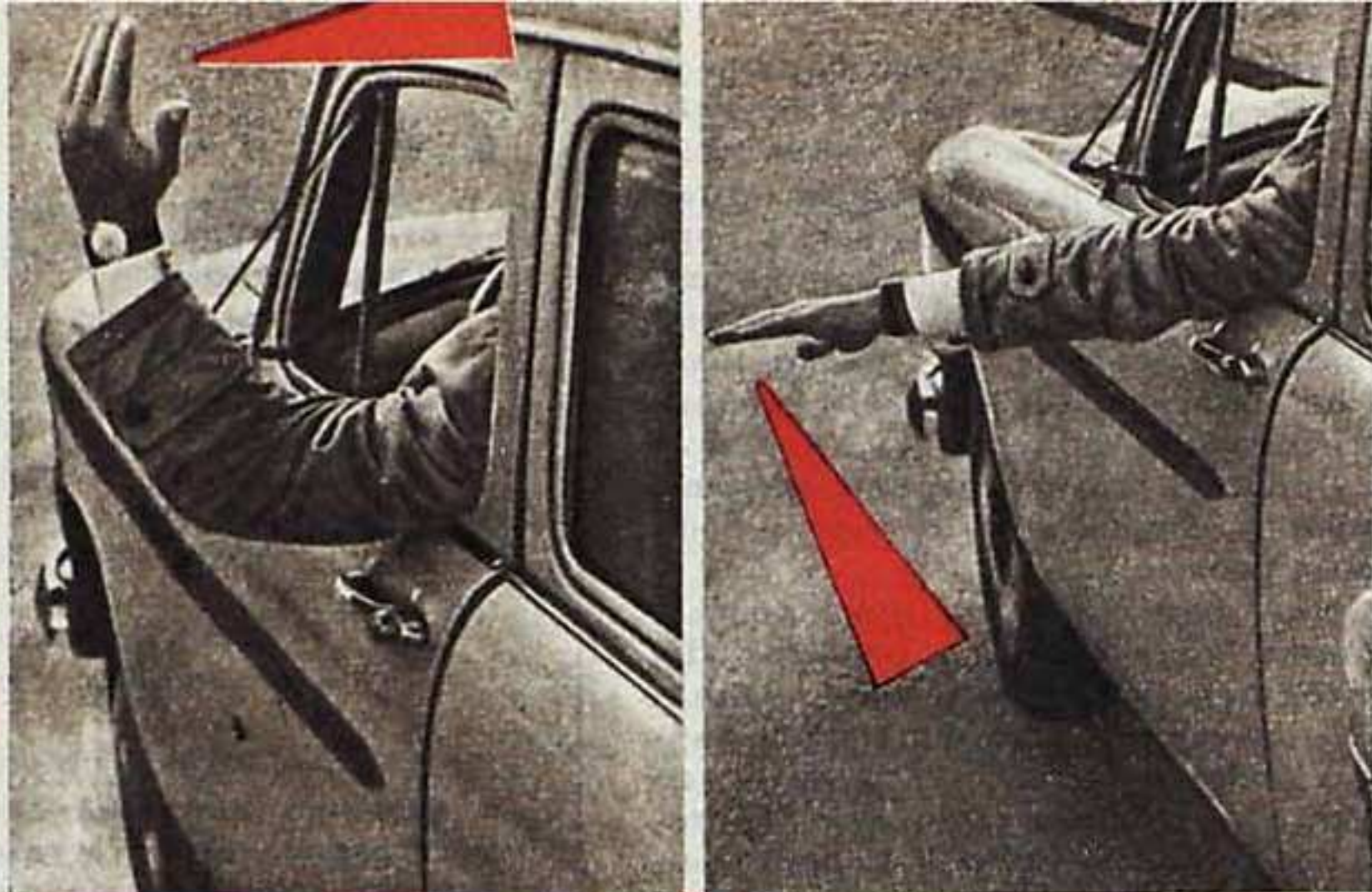
Поэтому вполне оправдывает себя курс на увеличение числа выходных дней, пусть даже за счет некоторого удлинения рабочей смены. Но повторяем: важное значение при этом имеет режим труда, то есть продолжительность перерыва на отдых и прием пищи, его место в течение рабочей смены, а также дополнительные кратковременные паузы в работе через определенное время.

В заключение мне хочется сказать вот о чем. В решении вопроса, о котором мы ведем речь, ключ к успеху не только в установлении твердого режима дня водителя. Не менее важно обеспечить неукоснительное его соблюдение. На практике многие дорожные происшествия — следствие не какого-то непосильного для водителя режима труда, а результат многочисленных его нарушений. Нарушений, к которым некоторые руководители и профсоюзные организации автохозяйств, автоуправлений и трестов относятся еще примиренчески. Описываемый в статье «Почему шофер заснул за рулем?» случай, когда водитель такси, простояв смену в ремонте, выехал затем на 14 часов на линию, и другие подобные примеры — еще одно тому доказательство. Мало того, нередко в таких случаях начало смены водителю ставят по времени фактического выезда, а это, называя вещи своими именами, не что иное, как попытка скрыть сверхурочные работы, вызванные только одним — плохой организацией производства. Но даже при такой «маскировке» сверхурочные работы шоферов в автохозяйствах Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР в 1965 году составили почти 8 процентов ко всему отработанному времени, а простои при ремонте — около 15 процентов.

Терпеть такое положение нельзя. Надо решительно повысить ответственность хозяйственных и профсоюзных организаций за соблюдение режима работы шоферов, строго спрашивая с тех, кто его нарушает.

Вас вижу — осторожно!
[Слева — первая фаза сигнала, справа — за-
ключительная.]

Пожалуйста! Я вас пропускаю!



ДОБРЫЕ СИГНАЛЫ



Стоп! Впереди опасности!

Проходите спокойно!



Чем заняты руки водителя — вроде бы его личное дело. Иной ответит на такой вопрос совсем просто: их работа — держать руль или рычаги управления автомобилем. Опытный и хорошо воспитанный водитель думает иначе. Он всегда помнит, что не один на дороге, что в его же интересах постоянный и тесный контакт со всеми, кто движется рядом с ним. А поддерживать этот контакт можно и нужно не только глазами, но и понятными всем жестами рук.

Такой разговор повел в одном из номеров популярный в Германской Демократической Республике журнал «Иллюстриртер моторспорт». Можно с удовлетворением констатировать, пишет журнал, что с каждым днем растет число водителей, которые прибегают к вспомогательным сигналам рукой, помогая таким образом ориентироваться другим водителям и пешеходам, способствуя повышению безопасности движения. Эти действия достойны комплиментов и похвал. Вспомогательные сигналы должны обязательно войти в нашу жизнь, если мы хотим улучшить уличное движение, успешно бороться с несчастными случаями, и прежде всего с наездами на идущий впереди транспорт.

Как приятно, например, следуя за грузовым автомобилем, получить от его водителя знак, что можно безопасно идти на обгон. Ведь зачастую мы не имеем достаточного обзора дороги впереди, в то время как водитель грузовика, находясь в высоко расположенной кабине, видит все очень хорошо. Конечно, никто не может заставить его подавать другому водителю сигнал безопасного обгона. Однако в интересах всех добиться, чтобы подача вспомогательных сигналов стала для водителей органической потребностью. А для этого каждому из них необходимо понять, что на дорогах нельзя быть одиночкой.

Сигналы рукой просты и надежны. Их можно подавать, например, чтобы показать водителю идущей сзади машины, что его видят и пропускают вперед. Если к тому же вы снизите немного скорость и тем самым сможете сократить время и путь обгона, будет совсем хорошо.

Маленькое движение руки, небольшой вспомогательный сигнал говорит пешеходу, что он может безопасно продолжать свой путь.

Жестом руки можно подсказать остальным, что у вас, скажем, заглох мотор и идущий

сзади должен объехать ваш автомобиль. Да мало ли можно найти подобных примеров!

Практика показала, что световые указатели поворота хороши только в пасмурную погоду и ночью. При ярком солнечном свете более надежным средством сигнализации является рука. Мы уж не говорим о том, что мотоциклистам и велосипедистам такие сигналы просто необходимы.

Сейчас пешеходы реагируют на вспомогательные сигналы водителей различно, но в большинстве случаев скептически. Да это и понятно: ведь зачастую водитель тормозит в самый последний момент. Но если вы приучите себя за 50 метров до пешеходного перехода снимать ногу с педали газа, начинать торможение и делать дружеский знак рукой пешеходам, их неуверенность и скептицизм уйдут в прошлое. А это для безопасности движения значит очень много.

При этом, конечно, никто не должен думать, что вспомогательные сигналы освобождают от соблюдения и выполнения правил движения. Они подчиняются им, согласуются с ними и помогают их лучшему выполнению.

Будьте доброжелательны за рулем и сами не забывайте поблагодарить того, кто уступил вам дорогу: короткий дружественный взгляд, кивок головой — и все в порядке.

Даже тогда, когда вы видите, что один из ваших коллег-водителей делает что-то неправильно или допустил какую-то ошибку, не смотрите на него как на глупца или потенциального преступника. Лучше извинить его, пожав плечами, обнадеживающе улыбнувшись: ведь речь идет о человеке.

От редакции. Мы уверены, что все сказанное выше нашим читателям придется по душе. Иначе и быть не может: чем четче мы будем взаимодействовать за рулем, чем лучше понимать намерения друг друга, тем безопаснее станет на улицах и дорогах. Очень часто всякие недоразумения в пути возникают только из-за того, что один водитель не до конца разобрался в происходящем, а другой, видя опасность, не предупредил соседа.

И действительно, многое мог бы исправить вовремя поданный знак рукой, который нередко красноречивее всяких слов и других сигналов. Так возьмем себе за правило понятными жестами помогать другим водителям оценивать обстановку, и вы увидите, насколько спокойнее и легче станет ездить. Будем особенно предупредительны к новичкам. Каждый из нас заинтересован, чтобы они обрели уверенность как можно быстрее.

Давайте сообща составим что-то вроде «Кода добрых сигналов» и начнем проводить его в жизнь. Например, те, что предлагаются на этих фотографиях. Разумеется, они не единственные. Здесь есть над чем подумать и читателям журнала. Ждем ваших предложений.

Фото В. Бровка

10 ВОПРОСОВ



ЛЮБИТЕЛЯМ СПОРТА

Закончился второй спортивный конкурс нашего журнала (см. «За рулем», № 1, 1966 г.). Сотни конвертов с пометкой «10 вопросов» распечатало жюри. На этих конвертах почтовые штампы Москвы, Ленинграда, Свердловска, Якутска, Бухары, Оленегорска, Свободного — больших и малых городов, рабочих поселков, сел и деревень.

Среди участников конкурса знатоков автоспорта неоднократный призер первенства страны по мотогонкам В. Прядильников и шестиклассница Вера Климова, судья всесоюзной категории по автоспорту И. Бюлер и садовница Е. Михайлова. Рабочие, инженеры, педагоги, шоферы, военнослужащие, студенты, школьники прислали ответы на спортивную викторину. Больше всего их пришло из центральных областей РСФСР, с Украины, Урала. Отрадно было встретить среди участников соревнований и старых знакомых по первой викторине — калининградца А. Бубеля, ленинградца А. Бренера и других.

Спортивная эрудиция наших читателей оказалась выше всяких похвал. Участник викторины В. Фатеев указал фамилии 26 видных советских мотогонок довоенного времени. В. Задонский поместил в письме развернутый расчет мощности, потребной для достижения скорости 300 км/час на автомобиле Э. Лорента, а Н. Белоусов каждый ответ сопроводил иллюстрациями.

Определить победителя конкурса оказалось делом нелегким. На все вопросы викторины правильно ответили 20 человек, и, чтобы выявить лучших, пришлось учитывать полноту, точность, обстоятельность ответов.

Победителем второго конкурса «10 вопросов любителям спорта» стал студент Томского инженерно-строительного института Владимир Молодых. Второе место занял житель города Череповец А. Титов. Третье призовое место досталось московскому инженеру В. Фатееву.

Все три победителя конкурса награждаются призами журнала «За рулем» и дипломами.

Памятные подарки и дипломы будут вручены ленинградцу Н. Белоусову и жителю Луганска В. Задонскому, занявшим 4-е и 5-е места.

Жюри решило также отметить инженера Регины Баублис из Даугавпилса — она заняла десятое место в «абсолютном зачете» и первое среди двенадцати женщин — участниц викторины; восьмиклассника Сашу Лаврухина из Липецка — его ответы признаны лучшими в группе восемнадцати учащихся, стартовавших в нашем конкурсе; двенадцатилетних Веру Климову из Ширинского района Красноярского края и Колю Кириллова из Витебска — самых юных участников викторины.

Всем им будут вручены дипломы и фотографии первого советского чемпиона мира по мотоспорту Виктора Арбекова с его автографом.

Жюри отмечает хорошие ответы Н. Емельянова (Москва), А. Войчинского (Ленинград), О. Туренко (Вильнюс), С. Егорова (Калинин), Г. Ермолаевой (Златоуст), В. Васильевой (Москва), школьников С. Крапивичина (Златоуст) и В. Виноградова (Ленинград).

На фото — победитель конкурса 1966 года В. Молодых.

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ ВТОРОЙ ВИКТОРИНЫ

1. Виктор Кузнецов (500 см³) или Виктор Новоселов (175 см³) — мотогонки на льду; Виктор Щавелев (1500 см³) — кольцевые автогонки; Виктор Арбеков (250 и 350 см³) — мотокросс.

2. А. Бучин, С. Бучин, П. Воротилкин, И. Владимирова, Е. Грингаут, П. Гусаков, Н. Закревский, И. Зотов, В. Карнев, И. Кириллов, А. Иваненко, А. Красовский, И. Кривошеев, А. Кулаков, В. Кулаков, Э. Лорент, В. Марайти, А. Мешалова, А. Мустейкис, А. Новиков, Н. Пешехонов, Л. Потани, П. Савостьянов, Л. Свиридова, В. Силантьев, А. Силкин, Н. Шумилкин и другие.

3. 966,554 км/час — на реактивном автомобиле и 846,7 км/час на реактивном трехколесном мотоцикле; 658,667 км/час на поршневом автомобиле и 361,41 км/час на поршневом мотоцикле.

4. «Хонда».

5. Команда ГДР.

6. В. Арбеков, Г. Драугс.

7. Ралли (по-английски «слет») — автосоревнования на регулярность движения. Первое всесоюзное ралли состоялось в 1957 году, а первый чемпионат СССР — в 1958 году. Советские спортсмены выступали в следующих международных ралли: «За мир и дружбу», «Русская зима», «Влтава», «Рейд Польский», «Акрополь», «Тысяча озер», «Полуночное солнце», «Монте-Карло».

8. Шаймуров. Кийса, Осе, Двдорин, Арбеков — ШКОДА.

9. Приблизительно $N_2 = N_1 \cdot \frac{N_2}{N_1} = N_1 \cdot \left(\frac{V_2}{V_1}\right)^3 = 100 \cdot \left(\frac{300}{286}\right)^3 = 115 \text{ л.с.}$

10. ФИМ основана в г. Пацов (ЧССР) в 1904 г.

Третья викторина «10 вопросов любителям спорта», которую предлагает журнал своим читателям, посвящается IV Спартакиаде народов СССР. Шесть видов автоспорта — двоеборье, картинг, ралли, мотокросс, гонки по гравийной дорожке и шестидневные соревнования — входят в программу юбилейной спартакиады. Этим видам уделено главное внимание в нашей викторине.

Для определения ее победителей создано жюри, в состав которого наряду с сотрудниками редакции входят заслуженные мастера спорта В. Арбеков и Н. Севастьянов, тренер сборной команды страны по мотоспорту Ю. Трофимец, неоднократный чемпион страны по авторалли и кольцевым гонкам В. Щавелев, чемпион страны по картингу А. Сафонов.

Итак, третья викторина.

1 Какой вид автоспорта включался ранее в программу Спартакиады народов СССР? В каком году и кто стал победителем финальных соревнований?

2 Когда впервые было проведено первенство страны по автомобильному двоеборью? Назовите обладателей первых золотых медалей чемпионов.

3 Кто из советских мотогонок, принимавших участие в шестидневных соревнованиях ФИМ, завоевал более двух золотых медалей Международной мотоциклетной федерации?

4 На каких гоночных мотоциклах не разрешается установка тормозов?

5 В каких классах разыгрывается первенство страны по картингу и каков лучший результат советского картингиста в международных соревнованиях?

6 Из скольких человек состоит мотобольшая команда? Какого класса мотоциклы используются в этой игре? Каков диаметр мяча? Назовите первых победителей соревнований на кубок журнала «За рулем».

7 Какие страны направляли своих спортсменов на первый чемпионат мира по мотогонкам на льду и где он проходил?

8 В чемпионате мира 1967 года по автогонкам (формула 1) примут участие сильнейшие гонщики: Д. Брэбхэм («Брэбхэм-Репко»), Д. Кларк («Лотос»), Л. Бандини («Феррари»), Р. Гинтер («Хонда»), Г. Хилл (БРМ), Д. Сертисс («Купер»). Кто же станет чемпионом мира этого года?

9 Припомните, на каких трассах проходили последние пять первенств страны по авторалли? Где будет разыгран финал IV Спартакиады народов СССР по этому виду соревнований?

10 Попробуйте назвать будущих чемпионов юбилейной спартакиады по гравийным гонкам, а также среди женщин по мотокроссу.

Ответы на эти вопросы нужно выслать в редакцию до 15 марта 1967 года с пометкой на конверте «10 вопросов». Просьба указывать возраст и профессию.

Победители викторины будут награждены призами и дипломами журнала.

Ждем ваших ответов, любители спорта!



25 лет назад здесь был пустырь и всего несколько домов. Тогда, в грозном сорок первом, появился лозунг «Все для фронта! Все для победы!» Теперь это история, с которой наше юное поколение знакомо по книгам. В те же суровые годы в этом лозунге воплотилась наша безграничная любовь к Родине, огромное желание каждого труженика быть полезным фронту.

Армии нужны были мотоциклы. И на пустыре, в непригодных зданиях, а порой прямо под открытым небом, в жгучий сибирский мороз рабочие и инженеры стали собирать первые машины. Так было...

Сегодня мотоциклы с маркой «ИМЗ» широко известны не только в нашей стране. Продукция завода экспортируется в 27 стран мира.

Прошедшие годы неузнаваемо изменили лицо завода. Поточные линии по обработке деталей. Самые современные агрегатные станки. Новые технологические процессы. В рамно-прессовом цехе и в цехе колясок — сварка швов в среде углекислого газа и под слоем флюса. Литейный цех с введением литья в оболочковые формы, по выплавляемым моделям, в кокиль и под давлением превратился в цех комплексной механизации.

Много поработали наши конструкторы и экспериментаторы, создав за сравнительно короткий срок мотоциклы М-52, М-61, М-62 и М-63 и на их базе спортивные модификации — М-61К, М-63К, «Кросс-650», М-52С, М-53С и М-63С.

Гонщики завода внесли немалый вклад в развитие мотоспорта в стране. В 1947 году молодые спортсмены А. Лукьянов и Н. Сачков стали чемпионами СССР по шоссейно-кольцевым гонкам, опередив многих известных мастеров. За 25 лет существования завода спортсмены ИМЗ завоевали 28 золотых, 34 серебряных и 20 бронзовых медалей. Трижды успешно выступала наша команда в моторалли ФИМ.

Все эти годы заводской коллектив постоянно рос, мужал и был полон непрерывных творческих исканий.

Не так давно принято решение о реконструкции завода. После этого мы рассчитываем значительно увеличить выпуск мотоциклов и запасных частей. По сути дела это будет второе рождение завода. Перспективы воодушевляют коллектив, и нет сомнения в том, что намеченные планы будут успешно осуществлены.

А. ИСАЕВ,
заместитель главного
конструктора завода

г. Ирбит

П ерелиска с мотолюбителями, которую ведут заводские работники, свидетельствует о том, что наибольшие трудности вызывают вопросы, ответы на которые не найдешь в инструкции. Многие просят назвать номер или ГОСТ того или иного подшипника или сальника. Мы приводим их на рис. 1.

Часто спрашивают, каким должен быть нормальный зазор в цилиндро-поршневой группе. Не разбираясь в существе дела, многие не совсем правильно подбирают и покупают необходимые для ремонта двигателя запасные части.

Надо знать, что изготовленные на заводе детали для удобства подбора нужной посадки в сопряжении специально маркируют либо краской (цветовой индекс), либо цифрами (цифровой индекс). Этими индексами условно обозначается действительный размер готовой детали. Цветовыми индексами маркируются: верхняя головка шатуна, поршневой палец, бобышки поршня (под палец). На рис. 2 наглядно показана разбивка деталей по размерам в пределах поля допуска (через каждые 3 мк) на четыре группы, обозначаемые соответственно черной («ч»), зеленой («з»), белой («б») и красной («к») красками. Причем разбивка по размерам сделана таким образом, что, подбирая детали одного цветового индекса, мы автоматически получим необходимый зазор (или натяг) в соединении. Так, в соединении поршневой палец — шатун (в каждой группе) обеспечивается обязательный (нормальный) зазор в пределах от 0,004 до 0,010 мм.

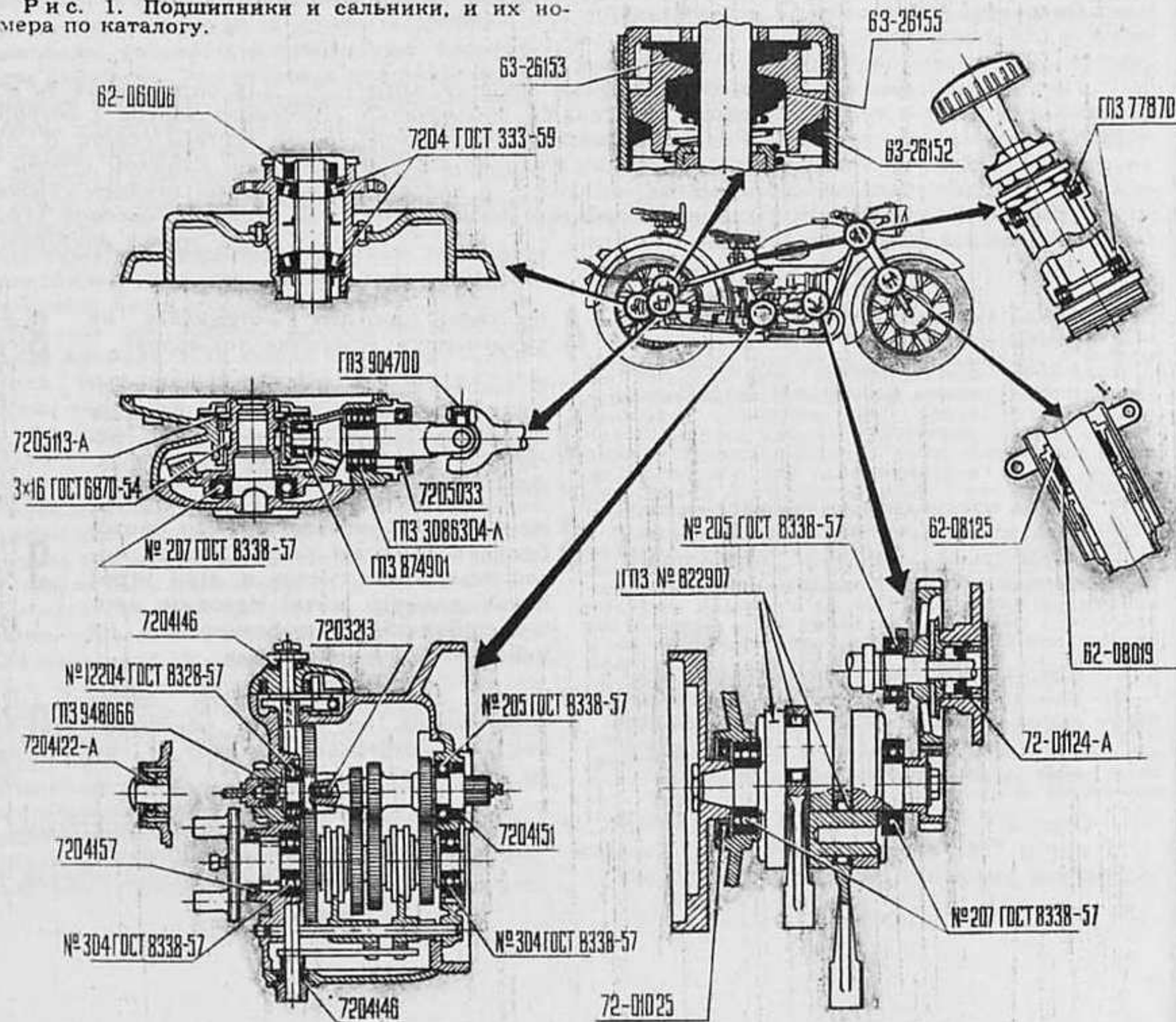
В соединении палец — бобышки поршня в каждой группе деталей обеспечивается (должен быть обязательно) натяг от 0,004 до 0,010 мм. В этом легко убедиться, если подсчитать величину натяга, пользуясь данными рис. 2.

Нормальный зазор между юбкой поршня и цилиндром 0,08—0,10 мм.

Чтобы удобнее было подбирать этот зазор, размеры поршней и цилиндров также разбивают в пределах поля допуска на три группы, через каждые 10 мк, как показано на рис. 3.

Диаметр юбки поршня измеряют обязательно в направлении, перпендикулярном оси бобышек

Рис. 1. Подшипники и сальники, и их номера по каталогу.



ТЕМ,

Кто ездит

на ИРБИТСКИХ МОТОЦИКЛАХ

(место замера указано на рисунке), и результаты замера в виде цифрового индекса (например, 77,92 и т. д.) выбивают на его днище.

Цифровой индекс цилиндра (0,1; 0,2; 0,3) выбивается на верхнем торце цилиндра (возле сливной трубки).

Чтобы закончить с этим вопросом, приведем размеры ремонтных поршней и цилиндров. Нужно помнить, что завод изготавливает поршни первого, второго и третьего ремонтных размеров, и которым необходимо покупать соответствующие ремонтные кольца.

Поршни первого ремонтного размера полнее нормального на 0,2 мм (диаметр $78,2 - 0,060$ мм), второго — на 0,5 мм (диаметр $78,5 - 0,060$ мм), третьего — на 1 мм (диаметр $79 - 0,060$ мм).

Бывшие в употреблении цилиндры соответственно растачивают под поршень первого ремонтного размера до диаметра $78,2 + 0,03$, второго — до $78,5 + 0,03$ и третьего — до $79 + 0,03$

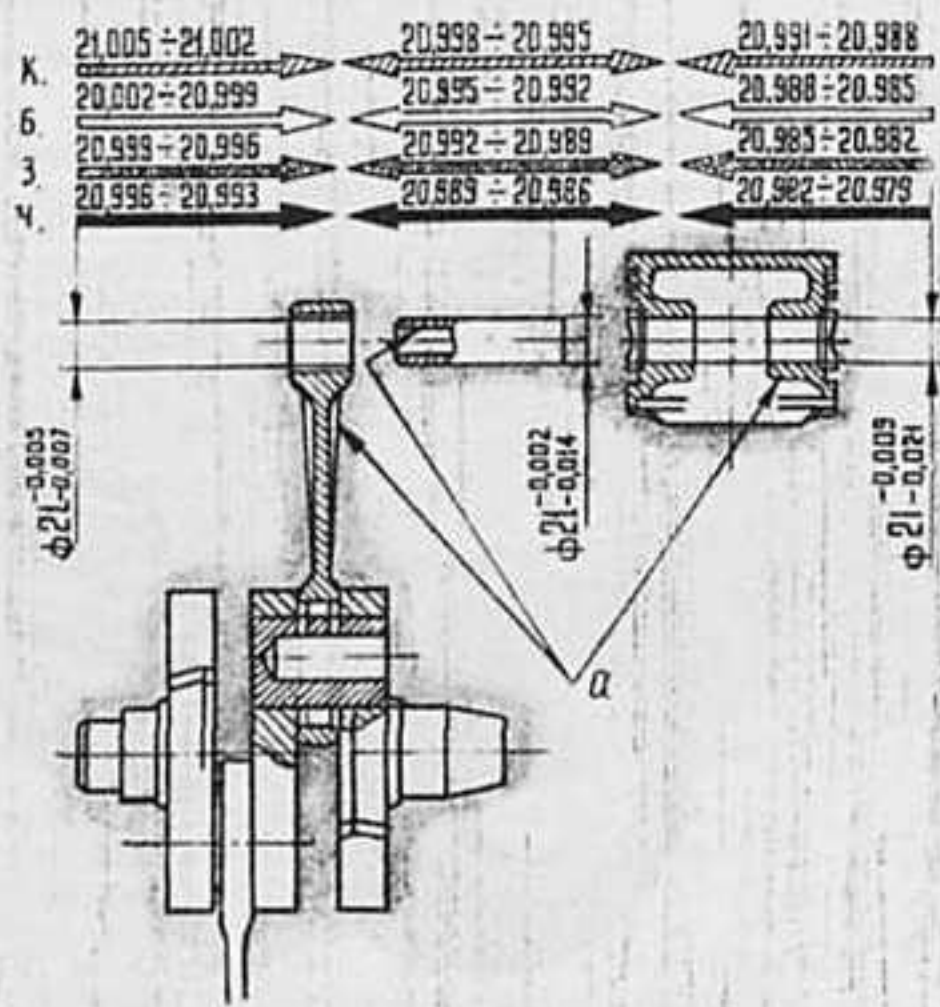
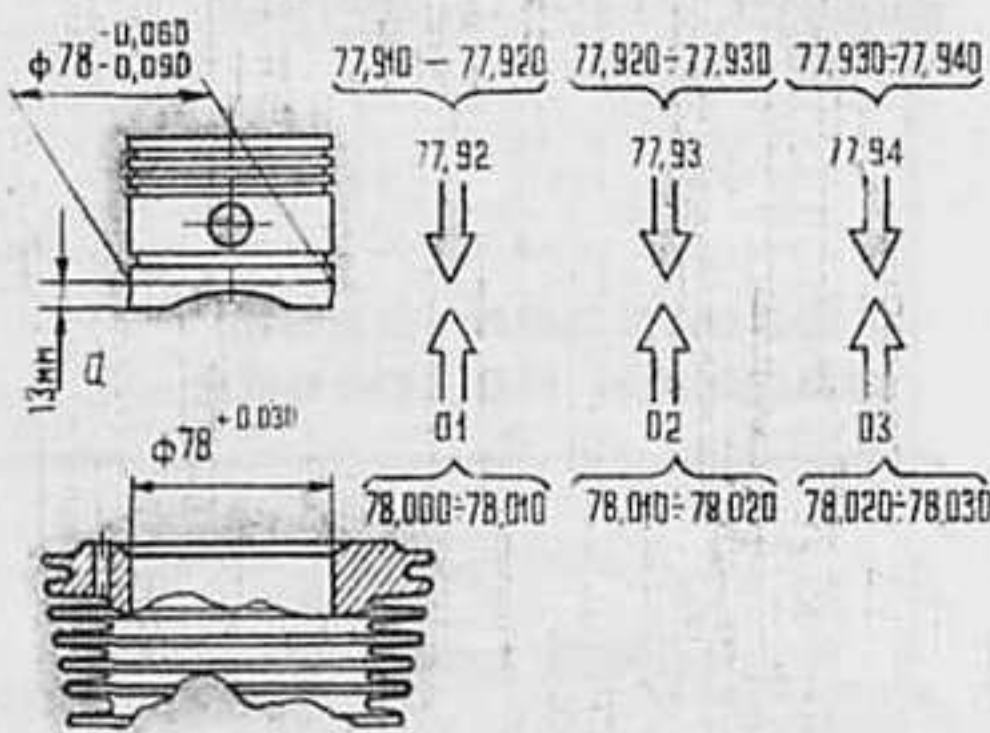


Рис. 2. Разбивка деталей на четыре группы: «а» — места нанесения цветового индекса; «с» — черный; «з» — зеленый; «б» — белый; «к» — красный.

Рис. 3. Три группы поршней и цилиндров. Замеры делают на поясе «а».



Зазор в ремонтной паре также нужно подбирать в пределах от 0,08 до 0,10 мм.

Поршни и цилиндры тяжелых мотоциклов выдерживают длительную эксплуатацию. Ставить новый поршень нужно только в том случае, если это действительно необходимо. Основанием для такой замены будет служить стук поршня, не исчезающий на прогревом двигателя. Это симптом того, что поршень изношен.

Владелец мотоциклов «Урал» интересуется, с какого времени на двигателях Ирбитского мотоциклов устанавливаются клапаны со стержнем диаметром 8 мм и можно ли их ставить на двигателях машин, выпущенных ранее (М61, М62) с клапанами, имеющими стержень диаметром 7,5 мм.

Новые клапаны устанавливаются на верхнеклапанные двигатели с февраля 1963 года. Их вполне можно применить и на старой головке, бывшей в эксплуатации. Для этого необходимо осторожно развернуть направляющую клапана (в головке цилиндра) до диаметра $8+0,03$ мм. Затем притереть клапаны (о том, как это делается, достаточно подробно рассказано в журнале «За рулем» № 6 за 1966 г.).

Часто спрашивают, какой номер по каталогу присвоен той или иной детали.

Пользуясь схемой (см. рис. 1), на которой приведены номера всех подшипников и сальников, владельцы машин могут сориентироваться в подборе необходимой детали и заказать ее через Посылторг.

А. ХАЛТУРИН,
заместитель главного конструктора завода

Комментарий с горчижкой

Город Вышний Волочек, как известно, стоит на автомобильной магистрали Москва — Ленинград. И вот какое письмо прислал нам его житель Валентин Иванович Румянцев. Хорошая магистраль, — пишет он, — просто загляденье, едешь и отдыхаешь в дороге — ни качнет, ни тряхнет.

Но проходит время, и дорогу нужно ремонтировать. Ремонтируют, надо сказать, регулярно, каждый год. Но как это происходит? Полюют асфальт гудроном, насыплют на него слой гравия, а остальная работа переключается на проезжающие автомобили. В общем — самообслуживание. И вот едет машина, а от нее во все стороны градом летят камни. Как пройдет встречный автомобиль, обдаст тебя, словно из пулемета. Сначала еще гравий был мелкий и особого урона не наносил. Правда, неприятно, но ничего, терпеть можно. Но с каждым годом гравий стал увеличиваться и в последнее время достиг размера от грецкого ореха до куриного яйца, встречаются и камни величиной с кулак. Теперь, когда попадаешь в полосу ремонта шоссе, только и думаешь: хоть бы проскочить побыстрее. Езда становится уже не только неприятной, но и просто опасной.

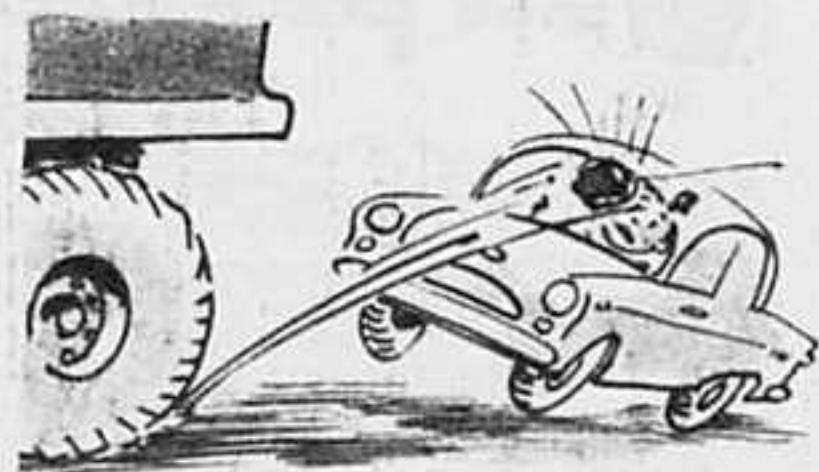
Автор письма сообщает дальше, что у его автомобиля камнем дважды разбивало лобовое стекло (которое, кстати, не так-то легко достать). А инструктор поведаль нашему читателю, что за день на его участке разбитых лобовых стекол набирается с десяток. С одним знакомым тов. Румянцева произошло и того хуже. Поехал он со своей женой на мотоцикле на воскресную прогулку, но вместо отдыха на природе пришлось думать о медицинской помощи: камнем, отскочившим от встречной машины, жене раскололо бровь.

«Так вот я прошу вас, — заключает читатель свое письмо, — напишите, нет ли более безопасных способов ремонта дорог?»

Редакция переадресовала этот вопрос начальнику Главного управления шоссейных дорог Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР Г. Н. Бородину.

Начальник Гумосдора ответил читателю журнала, что им «дано подробное указание дорожным организациям о соблюдении технологии производства работ с тем, чтобы избежать повреждения лобовых стекол автомобилей и обеспечить безопасность движения».

Действительно, такое указание дано. Мы познакомились с ним. Оказывается, виноват не метод: причины тех бед, которые случаются с води-



Камнем по стеклу

телями на ремонтируемых дорогах, кроются в нарушении правил «поверхностной обработки черных покрытий». «Черные покрытия, — говорится в изданном Гумосдором документе, — перед поверхностной обработкой плохо очищаются от пыли и грязи, розлив битума производится с пропусками, которые не заделываются, каменные материалы рассыпаются то остывшему и запыленному битуму, применяется неоднородный загрязненный щебень, укатка производится с запозданием, ограничиваясь одним-двумя проходами легкого катка, автомобильное движение открывается сразу после производства работ, а скорость движения автомобилей в период формирования поверхностной обработки не ограничивается». Во второй части циркуляра указано, как устранить отмеченные недостатки.

То, что Гумосдор оперативно отреагировал на тревожный сигнал, конечно, очень хорошо. Но при этом возникает один, как нам кажется, вполне закономерный вопрос. Разве технология ремонта, о которой речь идет в последней директиве, не известна работникам дорожно-эксплуатационной службы и представляет собой открытие Америки? По всей видимости, она на это не претендует. А коли так, то, значит, на свет божий родилась еще одна инструкция... по выполнению предыдущих инструкций.

Видимо, не в указаниях дело. Нужен постоянный и четкий налаженный контроль за правильностью технологии и качеством ремонтных работ. Обеспечить неукоснительное выполнение существующей (и зафиксированной в соответствующих документах) технологии ремонта дорог, разумеется, гораздо труднее, чем разослать еще одну инструкцию. Но добиться этого необходимо. И чем скорее, тем лучше.

СМОТРИ В ОБА!

Ответы на задачу, помещенную на стр. 23

Итак, друзья, вы рассмотрели первую задачу по правилам движения из серии под общим названием «Смотри в оба!». Давайте проверим теперь, совпали ли наши решения.

Первое, что, вероятно, всем бросилось в глаза, — трамвай делает правый поворот на зеленый сигнал светофора. Грубая ошибка: статья 74-я разрешает ему при этом сигнале только движение прямо и налево.

Не все соответствует правилам и на левой стороне проезжей части. Во-первых, явно не в «свой» ряд забралась гужева повозка: ее место только в первом ряду, у тротуара. Нарушил «границу» и водитель легкового автомобиля, оставивший машину у магазина «Мебель», — на обозначенных стоянках такси стоянка других автомобилей запрещена.

Теперь перенесем взгляд на продолжение главной улицы, за перекресток. Здесь все ошибки связаны со знаками. Знак «Ремонтные работы» должен устанавливаться за 40—50 метров до участка производства работ, а не так, как это сделано на рисунке. К тому же, всмотритесь, ошибка допущена и в изображении знака. Да и висящий рядом предписывающий знак рисуется не совсем так. Мы здесь, конечно, немного пошутили, однако ведь и задачи наши не только на знание Правил движения, но и на внимательность.

Приглядитесь и к пешеходам. Поведение мужчины с ребенком, которые изображены на рисунке слева, явно противоречит требованиям правил движения: ведь пешеходы должны ходить только по тротуару.

Последняя ошибка — у автомобиля с прицепом отсутствует опознавательный знак автопоезда. Его, как видите, нет ни на кабине, ни на левой стороне переднего борта кузова.

Вот те восемь ошибок, что «спрятаны» в первой задаче. Не все, вероятно, нашли их сразу и самостоятельно. Что ж, лишний раз полистать книжечку Правил движения и освежить в памяти пусть известные уже положения никогда не вредно.

Церемония состоялась в полдень 19 октября, когда лидер парламентской оппозиции Эдвард Хит торжественно объявил об открытии 51-го международного автомобильного Лондонского салона. Сверкали вспышки фотоаппаратов, сверкали экспонаты, а настроение у хозяев — английских автопромышленников — было, по-видимому, далеко не радужное.

Дело в том, что 1966 год был весьма тяжелым для всей английской экономики и, в частности, для автомобильной промышленности. Депрессия в производстве автомобилей, вызванная, по мнению английских специалистов, экономическими акциями правительства Вильсона, привела к сокращению занятости в автомобильной промышленности, увольнению значительного числа рабочих, «замораживанию» заработной платы и некоторому сокращению экспорта, являющегося до сих пор одним из основных «лекарств», которые регулярно «подбадривают» английскую экономику.

Даже такая крупная фирма, как «Бритиш мотор корпорейшн», испытывает сейчас серьезные финансовые затруднения. Это привело к тому, что на 1967 год фирма не объявила ни одной новой модели и даже была вынуждена значительно сократить объем продажи своих автомобилей в кредит, что, безусловно, уменьшило спрос на ее продукцию.

Поэтому английские автопромышленники надеялись, что их автомобили, эффектно и броско выставленные на стендах салона, привлекут внимание покупателей в Англии и за рубежом.

Прежде, чем перейти к непосредственному разбору основных экспонатов, следует остановиться на некоторых общих факторах, характеризующих современные тенденции в автомобилестроении и нашедших свое отражение в моделях 1967 года, представленных на выставке.

В настоящее время основными конструктивными проблемами, по-видимому, являются в первую очередь безопасность и надежность автомобилей. Книга американского юриста Ральфа Нейдера «Небезопасно на любой скорости» (см. «За рулем», 1966 г., № 10) безусловно сыграла в этом вопросе свою роль. Естественно, это дало толчок для того, чтобы европейские автомобильные фирмы в срочном порядке развернули научно-исследовательские и конструкторские работы по созданию моделей, отвечающих требованиям международного рынка.

Создается впечатление, что многие автомобильные фирмы, рекламируя модели 1967 года, неожиданно забыли об их элегантности и «модности» и делают в рекламе основной акцент на такие «мелочи», как использование упругих накладок на панели приборов, применение эластичных материалов при изготовлении кнопок управления, надежность дверных замков и замков, предотвращающих складывание спинки переднего сиденья при лобовом столкновении, и, разумеется, использование ремней безопасности.

В частности, фирмы «Волво» (Швеция), «Ровер» (Англия) и «Даймлер-Бенц» (ФРГ) торжественно заверяют покупателей, что при столкновении их автомобили обеспечивают полную безопасность водителю и пассажирам, ссылаясь при этом на результаты испытаний.

Нужно признать, что основные американские фирмы добились некоторых успехов в решении проблемы загрязнения воздуха выпускными газами. При помощи специальных дожигателей достигается догорание топлива на выпуске.

Фирма «Крайслер» (США) создала новую конструкцию карбюратора со специальной камерой, обеспечивающей более полное сгорание рабочей смеси. «Форд» предполагает устанавливать этот карбюратор на своих моделях.

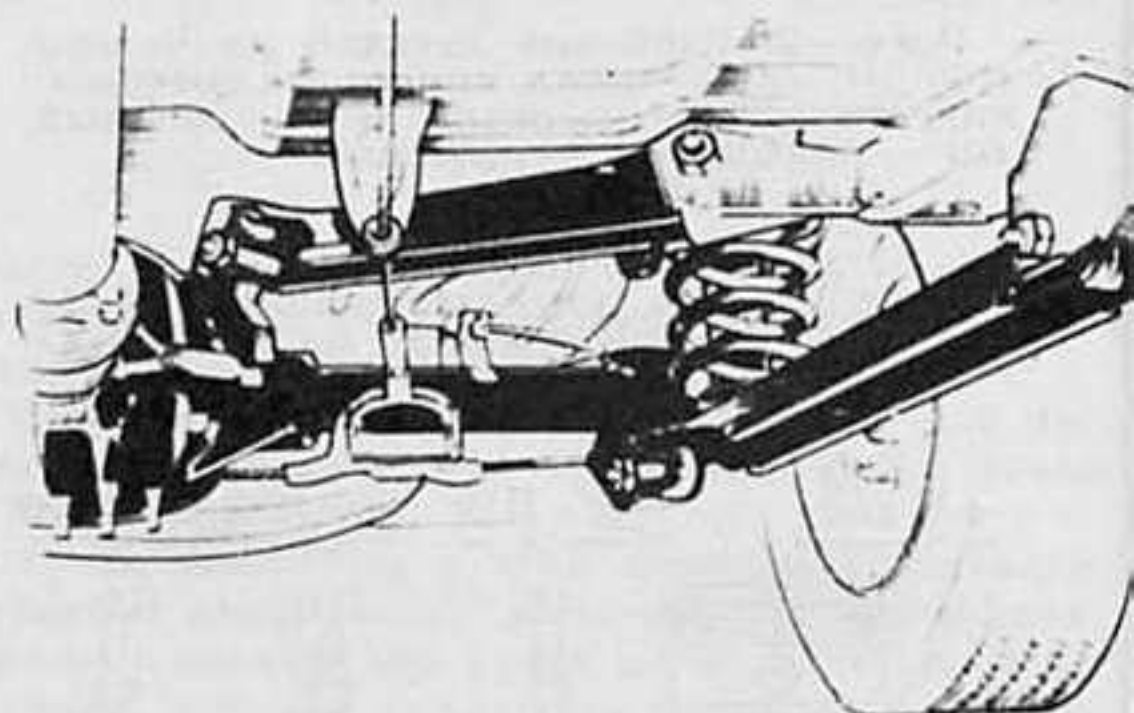
В этой области европейские фирмы значительно отстали. Вероятно, ближе всех к решению «проблемы выпускных газов» находятся фирмы «Пежо» (Франция) и «Даймлер-Бенц» (ФРГ). Для остальных фирм она по-прежнему остается трудной. Достаточно сказать, что в Англии, например, существуют только три лаборатории, которые способны определять содержание углеводов в выпускных газах.

За последние годы технический уровень машин, в особенности легковых автомобилей массового производства, в



„Воксхолл вива“

ВОКРУГ ЛОНДОН- СКОГО САЛОНА



„Воксхолл вива“ — задняя подвеска



„Даф-44“



„Хиллман хантер“



„Форд кортина“

значительной степени нивелируется. Поэтому в лондонских экспонатах трудно найти какую-либо техническую сенсацию. Все же следует отметить ряд новых интересных моделей, отражающих стремление их создателей более рационально использовать заданные габариты, рабочий объем двигателя, а также снизить вес и улучшить топливную экономичность. Естественно, подобные оценки можно делать только с учетом класса, к которому относится рассматриваемый автомобиль.

Нужно отдать должное хозяевам выставки. На 126-м стенде демонстрировался новый автомобиль «Хиллман хантер» английской фирмы «Рутс». По внешнему виду он настолько отличается от прежних моделей «Рутс», что некоторые посетители были уверены, будто это автомобиль какой-то другой фирмы. Двигатель мощностью в 74 л. с. и рабочим объемом в 1725 см³ наклонен вправо на 10 градусов, но не для снижения высоты капота, как полагали многие, а для того, чтобы оставить больше

места между брызговиками передних колес и трубами коллектора и воздухоочистителем, обеспечив таким образом лучший доступ к агрегатам двигателя. На автомобиле установлена рычажно-свечная подвеска типа Мак-Ферсон, получившая только в последнее время более широкое распространение. Такая подвеска имеет значительные кинематические, компоновочные и другие преимущества. При максимальной скорости свыше 140 км/час автомобиль расходует всего 10,3 л на 100 км пробега. Эксперты полагают, что эта модель найдет большой спрос на рынках сбыта, а злые языки острят, что поэтому она и названа «Хантер», то есть «Охотник» (за покупателями).

Основной конкурент «Охотника» — новый автомобиль «Кортана» английского филиала фирмы «Форд» (США). Эта модель имеет переднюю подвеску того же типа, что и «Хантер», однако рабочий объем его четырехцилиндрового рядного двигателя мощностью 53,5 л. с. всего 1297 см³. С такими параметрами автомобиль развивает около 130 км/час и хорошо разгоняется с места (от 0 до 100 км/час за 21,5 секунды). При длине 4270 мм, ширине 1650 мм и высоте 1440 мм полный вес автомобиля с заправкой составляет 861 кг, что является несомненным успехом его конструкторов.

Еще одна английская новинка — автомобиль «Воксхолл вива» фирмы «Воксхолл» (дочернего предприятия компании «Дженерал моторс»). Он экспонировался вместе с другими моделями «Воксхолл» — «Виктор», «Креста» и новой моделью «Вискаунт». Конструкция «Вивы» показывает, что его создатели хотят «выжать» как можно больше из автомобиля класса 1100—1200 см³. При рабочем объеме двигателя 1159 см³ с него снимают 47 л. с. при 5200 об/мин. Заслуживает внимания пружинная задняя подвеска, впервые примененная фирмой «Воксхолл». Поднятие центра крена, уменьшающее кренящий момент, увеличение колесной колеи и жесткости пружин позволило вовсе исключить необходимость установки стабилизаторов. Неразрезной задний мост фиксируется двумя продольными наружными рычагами и двумя внутренними, расположенными под острым углом к двум первым. Сухой вес автомобиля сравнительно невелик — 755 кг. Что касается вполне современной внешности с модной в последнее время поясной линией, чуть приподнятой над задними колесами (как у модели «Опель рекорд» 1967 года и некоторых других автомобилей), то можно подумать, что фирма «Дженерал моторс», которой принадлежат и «Опель» и «Воксхолл», унифицирует внешность своих машин.

Фирма «Фольксваген» (ФРГ) в 1967 году вновь демонстрирует постоянство в своей привязанности к выпускаемой на протяжении многих лет модели «1200». Еще недавно фирма модернизировала ее, установив измененную подвеску и доведя рабочий объем двигателя до 1300 см³. Модель 1967 года имеет ту же традиционную форму «жука», но задняя подвеска вновь модернизирована — с целью устранить столь же традиционный дефект этого автомобиля — занос задних колес. На ней установлен двигатель объемом 1500 см³.

Голландская фирма «Даф» выступила с новой моделью «Даф-44», у которой крутящий момент передается на задние колеса при помощи двух зубчатых ремней, расположенных параллельно в продольной плоскости.

Для «Дженерал моторс» пример переднеприводного автомобиля «Олдсмобил торонадо» (см. «За рулем», 1966 г., № 6) оказался заразительным. Поэтому вслед за «Торонадо» в 1967 году появился еще один автомобиль этого же класса с приводом на передние колеса — «Кадиллак эльдорадо».

На 122-м стенде фирма «Томпсон и Тейлор» вновь, как и в прошлом году, с успехом экспонирует наши «Москвичи-408». Их четыре — белый, красный, светло-голубой и темно-голубой.

Чехословацкие автомобилестроители выставили свою «Шкоду 1000 МВ» в новых модификациях кузова — двухдверный седан «1000 МВ» и двухдверное купе «1000 МВ GT».

Выставка автомобилей в Лондоне позволяет оценить некоторые тенденции и перспективы развития конструкции и производства автомобилей.

А. РЫЖИК, инженер

ДОРОЖНО-СПОРТИВНЫЙ «ГРИВС»

Спортс 250» — новый двухместный дорожно-спортивный мотоцикл английской фирмы «Гривс мотор сайклс». У него двухцилиндровый двухтактный двигатель с воздушным охлаждением рабочим объемом 249 см³ (степень сжатия 8,75).

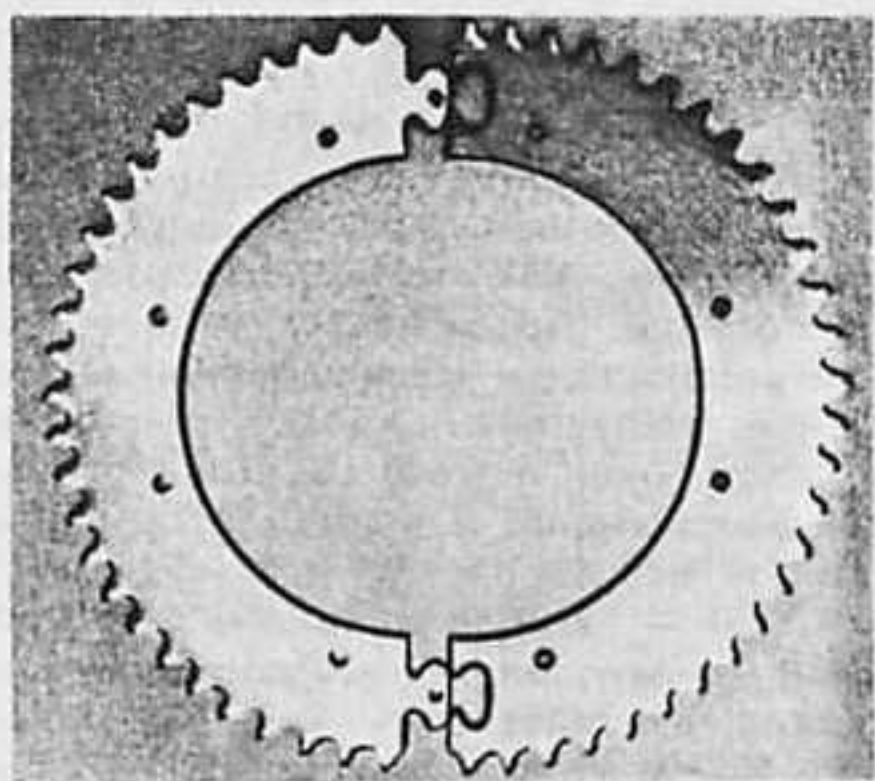
Его мощность 21 л. с. при 6500 об/мин. Главная и вторичная передачи — цепные. Сцепление работает в масляной ванне. Четырехступенчатая коробка передач с ножным переключением.

Рама комбинированная: передняя часть отлита из алюминия, а задняя — трубчатая. Переднее колесо подвешено в маятниковой вилке, снабженной гидравлическими амортизаторами. Заднее — в маятниковой вилке с телескопическими гидраамортизаторами. Шины: 2,75—19 переднего колеса и 3,25—18 — заднего.



Расстояние между колесами 1321 мм. Высота седла над землей 800 мм. Дорожный просвет — 165 мм. Сухой вес мотоцикла — 117 кг. Максимальная скорость — 120 км/час (на первой передаче 45 км/час, на второй — 75, на третьей — 104). Машина расходует 3,2 л топлива на 100 км пути.

БЫСТРОСМЕННЫЙ ЗУБЧАТЫЙ ВЕНЕЦ



При подготовке мотоцикла к соревнованиям спортсмену приходится подбирать лучшее передаточное отношение силовой передачи в соответствии с характеристикой трассы. В большинстве случаев это замена одного зубчатого вен-

ца другим — с иным числом зубьев. Но не всегда есть условия, чтобы сделать это удобно, а главное быстро, так как надо снимать колесо и другие детали.

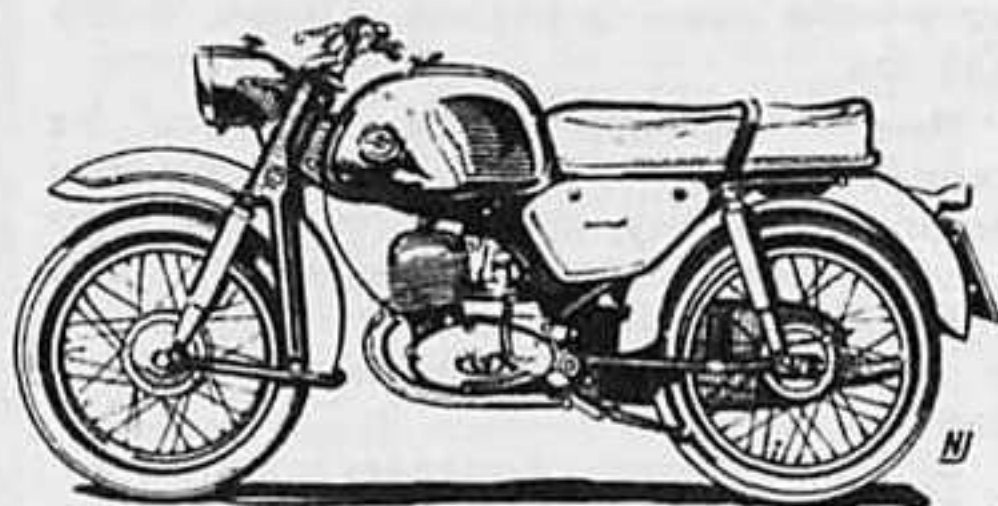
Фирмой Tab-Zoc (США) созданы и изготавливаются модели зубчатых венцов, составленных из двух частей, которые можно устанавливать и снимать без демонтажа колеса.

Как видно из рисунка, зубчатый венец разделен по диаметру на две половины, соединяющиеся между собой при помощи фасонного выступа (в одной) и соответствующего выреза (в другой). Для удобства и быстроты соединения служит трубка. Сам венец изготовлен из легкого сплава и обладает высокой прочностной характеристикой. В настоящее время уже серийно изготавливаются подобные детали разных размеров. Их можно устанавливать на большинство гоночных или кроссовых машин.

МАЛЕНЬКИЙ «ГЕРКУЛЕС»

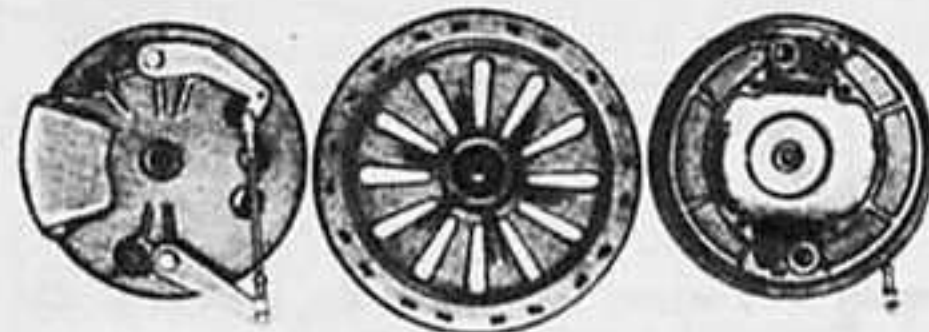
Западногерманская фирма «Геркулес» подготовила к производству новую модель дорожного микромотоцикла K 103S. У него одноцилиндровый, двухтактный двигатель с воздушным охлаждением, рабочим объемом 97 см³ (степень сжатия 8,7). При 6000 об/мин он развивает 8,2 л. с.

Сцепление работает в масляной ванне. Четырехступенчатая коробка передач с ножным переключением имеет такие передаточные числа: 25,3—13,7—9,64—7,61.



Рама мотоцикла — трубчатая, сварная хребтового типа. Передняя вилка и задняя подвеска — рычажные с телескопическими пружинными амортизаторами, снабженными гидравлическими гасителями колебаний. Колеса размером 3,00—16.

Общая длина машины 1840 мм. Ширина руля — 680 мм. Наибольшая высота 880 мм. Дорожный просвет 160 мм. Вес готового в путь мотоцикла 99 кг, а грузоподъемность — 150 кг. Максимальная скорость — 91 км/час. Расход топлива от 2,8 до 4 л. на 100 км пути в зависимости от скорости движения.



НОВЫЙ ТОРМОЗ

Новый тормоз (его индекс «Ф-Д») подготовлен итальянской промышленностью для гоночных мотоциклов. Он был с успехом испытан известными гонщиками.

Основным материалом служит электрон — металл, обеспечивающий максимальное снижение веса и большую надежность.

Передний и задний тормоза — двухколесные, двухкулачковые с отверстиями для входа воздуха на каждом диске. Той же цели служат ребра охлаждения на барабанах тормоза.

Испытаны четыре модели этой конструкции.

Передний и задний тормоза для мотоцикла класса 125 см³ имеют барабан диаметром 235 мм; размер накладок переднего тормоза 180×20 мм, заднего тормоза — 180×35 мм.

У тормозов для мотоциклов классов 250 и 500 см³ тормозной барабан — диаметром 265 мм; накладки переднего тормоза 210×25 мм, заднего тормоза — 210×40 мм.

Техника за рубежом



мательнее. Все эти несчастные случаи, о которых так много пишут, их может и не быть. Надо только быть внимательнее, вот и все.

Вик соображает быстро. Это качество и помогло ему стать великим коммерсантом. Недаром он директор магазина, в котором я работаю.

Было уже темно, когда мы наконец достигли Мэпл Парк. На дороге ни одной машины. Я почти всю жизнь прожил в этом районе. Вик и Ливи переехали сюда лет двенадцать назад, когда у них родился Луи. Вик говорит, что лучшего места для воспитания детей и не придумаешь: воздух и природа — почти как в деревне.

Вечером освещение здесь скудное, фонари висят на довольно большом расстоянии один от другого. Может быть, как раз поэтому мы и не заметили мальчика на велосипеде, когда он выехал справа, прямо под свет фар нашего автомобиля.

Раздался звон разбитого стекла, велосипед и мальчик отлетели в сторону. Вик резко затормозил, проехав несколько метров вперед. Все это произошло в одно мгновение. Подбежав, я увидел помятый велосипед и мальчика, лежащего на земле, уткнувшись лицом в траву. Он был неподвижен и даже не стонал. Крови не было видно. Я наклонился, чтобы повернуть его.

— Стой! — закричал Вик. — Не прикасайся к нему, Билл! — Лицо Вика побледнело, а может быть, мне так показалось при скудном освещении.

НЕЙЛ М. КЛАРК

Заметая следы

Мы вышли с Виком из машины выпить по маленькой. Вик из тех, для кого глоток вина не составляет проблемы, даже за рулем.

— Алкоголь, — говорит он, — замедляет реакцию. Но если принять это в расчет и быть внимательнее — все будет в порядке. Видишь ту голубую машину? (Она шла в нашем ряду.) Что, ты думаешь, он собирается сейчас сделать?

Я молчал. На перекрестке Бродвея и Лэйк Драйв показался светофор.

— Держу пари, что он сейчас врежется. Посмотри, как гонит, — сказал Вик.

Я не стал спорить, а зря. Вик непременно проиграл бы, потому что голубая машина внезапно со скрежетом остановилась у светофора, как раз в тот момент, когда желтый свет переключился на красный. Вику с трудом удалось затормозить. Это было уже почти на грани фантастики.

— Ай да Вик! — похвалил он себя, улыбаясь. — Видишь, я хоть и выпил, а его не сбил. Самое главное — быть вни-

— Почему же? — спросил я в недоумении.

— Нет, нет, не прикасайся к нему!

— Но может быть, он ранен? Ему надо помочь и отвезти к врачу...

— Послушай, Билл! — он схватил меня за руку и потащил к машине. — Я хочу тебе кое-что сказать. Очень, очень важное.

Мне следовало тогда настоять на своем. Но Вик — мой шеф, и я привык подчиняться ему, кроме того, он быстро соображает. Подойдя к машине, Вик собрал разбитые стекла от подфарника и сложил их на сиденье между мной и собой.

— Они могут опознать автомобиль по этим осколкам, — сказал он. — Но я собрал почти все...

Не успел я возразить ему, как мы уже рванулись вперед. Оглянувшись, я увидел, что мальчик все еще лежит на траве без движения.

Вик, вероятно, уже оценил обстановку: видеть нас никто не мог. Было время ужина, и по дороге не проехало ни одной машины.

Через пять минут мы уже оказались далеко. Вик сбавил скорость и первым нарушил молчание.

— Билл, — голос его звучал низко, в нем слышалась тревога. — Знаешь, почему мы именно так поступили?

— Помнишь Джима, — продолжал он, — ну, того моего приятеля, который раньше работал на твоём месте? Так вот, однажды ночью он тоже сбил старуху. Она сама была виновата. Торопилась и лезла прямо под колеса, совсем как этот глупый мальчуган. Джим начал было помогать ей, а тут откуда ни возьмись полицейская машина. Офицер заставил Джима дышать, а он, как обычно, пропустил перед этим рюмочку. А дальше? Джим лишился всего — работы, денег. Ему дали пять лет за то, что он задал эту старуху. Но и это еще не все. Ее семья добилась на суде уплаты нескольких тысяч долларов по страховому полису. У Джима не было таких денег, они забрали у него все, что он имел, превратили в нищего. Вот как они поступают с такими простачками вроде нас, Билл. Ну что я мог сделать, чтобы не наехать на этого паренька?

— Конечно, только... Нам нужно было помочь ему.

— А потом расплачиваться за это, как Джим? Парень отделался легким испугом. Поверь мне.

Вик может уговорить кого хочешь. В конце концов я ничего не мог придумать, чтобы возразить ему. Но на душе у меня было тяжело.

— Я рад, что ты согласился со мной, Билл, — продолжал он. — За парнишку не беспокойся. Ему купят новый велосипед, и дело с концом. Да, чуть не забыл. У меня есть для тебя хорошая новость. Дельце, которое мы, то есть компания, поручаем тебе, это верные несколько сот долларов в месяц для тебя. Ну, как? Идет, а?

Все это, конечно, великолепно, думал я. Но только, видно, дело дрянь, раз он это мне сейчас предлагает. С этой минуты я уже больше не любил моего шефа.

Вместо того, чтобы ехать домой, Вик повернул опять в направлении города. В основном он держался тихих улиц и сбавлял скорость при виде полицейской машины. То и дело он выключал свет, и я знал почему: один из подфарников был разбит. Это могло привлечь внимание и выдать нас.

— А интересно, Билл, открыта ли еще мастерская Флинта Бэндера? — Вик произнес это так, как будто вопрос незначителен, только что пришел ему на ум. — Он мог бы нам починить подфарник.

Я пробормотал в ответ что-то непонятное. Я понял, что Вик хочет накрепко замести следы. Сейчас мы находились примерно за два квартала от мастерской Флинта. Его почти всегда можно застать за работой, даже поздно вечером.



Рассказ американского писателя Нейл М. Кларка дается в сокращенном переводе. Полностью он опубликован в сборнике коротких рассказов, вышедшем в издательстве «Эллери Квин» в Нью-Йорке.

Мы ехали медленно, Вик поглядывал одним глазом на переднее зеркало, а другим на тротуар. Вдруг прибавил газ и погнался на машину прямо на фонарный столб.

— Вот подлец, вот негодяй! — завопил он, резко затормозив перед самым столбом. Выскочив из машины и прихватив с собой осколки разбитого подфарника, которые он тут же высыпал на асфальт, Вик продолжал кричать что есть мочи. — Смотри, что он сделал! Разбил нам подфарник!

На тротуаре стали собираться любопытные. Вик обращался уже непосредственно к ним: — Если бы я его не заметил, он бы нас сбил, негодяй!

— Хорошо еще, что только подфарник, а не крыло, — слышался чей-то возмущенный голос. — Крыло бы стоило уйму денег.

Всю эту сцену Вик разыграл специально для Флинта. Когда народ разошелся, он отправился к нему, оставив меня ждать в машине.

Вскоре появился Вик уже вместе с Флинтом. На весь ремонт ушло совсем немного времени. Флинт вставил новую лампочку. Замазал несколько царапин на крыле и покрыл их лаком так, что даже эксперт не подкопается.

Я надеялся, что мы сразу помчимся домой, но Вик все еще продолжал замечать следы. Мы опять поехали по Бродвею, до самой Скотт-стрит, потом повернули на запад и, проехав несколько кварталов, остановились у ресторана «Джо Дайнер». Вик заставил меня зайти сюда.

Мы еще долго петляли по Нью-Йорку. Заходили в несколько мест. И везде Вик заводил разговоры со знакомыми. Я понимал: он доказывает свое алиби... Наконец около одиннадцати часов подъехали к дому Вика. Я вылез из машины, залопнув дверцу.

— Зайдем ко мне на минутку, Билл. Потом я отвезу тебя домой, — вдруг сказал Вик. — Ливи, наверное, уже спит, но она проснется. — Он понизил голос и продолжал почти шепотом: — Неплохо бы дать ей понять, что мы были вместе заняты на работе.

Дом казался темным и уснувшим. И тут на верхней ступеньке лестницы показалась Ливи. Меня она вряд ли заметила.

— Вик, — ее голос звучал странно, — где ты был? Я не могла тебя нигде разыскать!

Кажется, Вик почувствовал что-то неладное:

— Что-нибудь случилось, дорогая?

— О, Вик! — ее рука произвольно потянулась к горлу.

— Что с тобой, Ливи?

— Наш мальчик... Луи...

— Луи? Что с ним?!

— Кто-то... кто-то, нет, не могу. Какой-то водитель, негодяй, сбил его с велосипеда и скрылся и оставил...

Я почувствовал, как Вик вздрогнул. Губы его двигались почти беззвучно.

— А кто — нашли? Кто сбил его?

Она покачала головой.

— Как, как он себя чувствует?

— Он звал тебя, Вик!

— Но он ведь чувствует себя хорошо?

— Он говорил: «Где папа?» Потом, пытался улыбнуться... О, Вик! Его уже нет.

Перевод с английского
Б. Калинина

Рис. М. Улупова



На конгрессе

В работе очередного (парижского) конгресса Международной автомобильной федерации участвовали делегации 45 стран. Высший орган Федерации — Генеральная ассамблея — утвердил результаты выборов в рабочие органы ФИА. Представители Федерации автоспорта СССР избраны во все международные комиссии — спортивную, техническую, картинга и туризма.

В годовом отчете были подчеркнуты важность работы по подготовке нового регламента установления рекордов, целесообразность создания новой четвертой формулы гоночных автомобилей для начинающих спортсменов. Одобрено решение комиссии картинга, включившей, по предложению Федерации автоспорта СССР, в международную классификацию карты с мотоциклетными двигателями класса 125 см³. Это даст возможность развивать картинг в тех странах, где не налажено производство специальных двигателей.

В члены ФИА приняты автомобильные клубы Алжира, Дании и автомобильная ассоциация Кипра, а в кандидаты — Мальгашская федерация автоспорта (Мадагаскар) и Автомобильная ассоциация стран Аравийского полуострова.

На заседании спортивной комиссии был утвержден календарь на 1967 год. Он включает 409 соревнований, не считая картинга. Из них важнейшие следующие:

Чемпионат мира на автомобилях формулы 1—11 соревнований, дистанция каждого 300—400 км (или продолжительность 3 часа). Зачет по шести лучшим результатам.

«Кубок конструкторов» на автомобилях-прототипах и спортивных.



Очередной конгресс Международной мотоциклетной федерации состоялся в Варшаве.

Подкомитет по трекковым гонкам утвердил календарь командного и личного чемпионатов мира по гравевым гонкам на 1967 год и условия проведения чемпионата мира по мотогонкам на льду. Последний состоится в СССР в марте 1967 года и будет включать два отборочных соревнования — в Новосибирске и Салавате (21—22 февраля) и четыре финальных встречи — в Уфе (25—26 февраля) и в Ленинграде (2—3 марта). Вводится новая система зачета. Для определения мест будут суммироваться три лучших результата гонщика, показанных в четырех финальных встречах. Причем суммируются непосредственно очки, начисленные в заездах, а не «большие» очки за этап, принятые на прошлых чемпионатах.

Следует отметить, что интерес ФИМ и национальных мотоциклетных федераций к этому новому виду соревнований постоянно растет. Спортивным комиссаром на чемпионат мира назначен президент Международной спортивной комиссии Х. Бурик (Голландия).

Международная туристическая комиссия единодушно утвердила Положение о моторалли ФИМ 1967 года, финиш которого состоится в Москве в июле. К предстоящей московской встрече мототуристов проявляется исключительный интерес. Уже сейчас Московское ралли называют одной из наиболее грандиозных манифестаций мотоциклистов.

Международная спортивная комиссия обсуждала правила международных шестидневных соревнований ФИМ и еще раз подчеркнула, что они являются чисто командным соревнованием, в котором недопустимо определение победителей по отдельным классам. Не получило поддержки мнение о том, что следует исключить из программы многодневки специальные испытания, которые якобы противоречат целям шестидневки — испытать надежность машин и мастерство гонщиков. Подавляющее большинство членов комиссии высказалось за специальные испытания, играющие положительную роль в совершенствовании машин и повышении спортивного уровня этих соревнований. Вместе с тем комиссия регламентировала распределение таких испытаний по дням: не менее одного и не больше двух в день. Кроме этого, решено, что за результаты в заключительной кольцевой гонке отныне будут начисляться лишь положительные очки.

На конгрессе

Дистанция не менее 300 км (или продолжительность не менее 3 часов).

Чемпионат Европы по ралли на автомобилях I, II и III групп — всего 17 соревнований (в каждой из групп не более 10), зачет по шести лучшим результатам. В программу этого чемпионата вошли и ралли, организаторами которых являются социалистические страны: Венгрия, ГДР, Польша, Румыния, ЧССР.

Международный трофей (командный) — разыгрывается параллельно с личным чемпионатом по ралли в пяти соревнованиях, зачет по трем лучшим результатам (ралли в Австрии, Польше, Финляндии, Чехословакии, Швеции).

Чемпионат Европы по горным гонкам на автомобилях «Гранд-туризма», спортивных и спортивных прототипах.

Кубок Европы на стандартных легковых автомобилях I и II групп — 10 соревнований, зачет по шести лучшим результатам.

Кубок Европы на автомобилях формулы 2 — 12 соревнований, зачет по шести лучшим результатам.

Кубок Европы на автомобилях формулы 3 — 8 соревнований — 4 на гоночных трассах и 4 на горных — зачет по шести лучшим результатам (на трех гоночных и на трех горных).

Комиссия картинга утвердила календарь, включающий розыгрыш первенства мира, первенства Европы и женского кубка ФИА. Установлена обязательная регистрация карт в ФИА и утвержден порядок стартов участников по лучшему времени, показанному в предварительных заездах.

Л. АФАНАСЬЕВ,
делегат конгресса ФИА,
председатель президиума ФАС СССР

Причем дистанция для всех классов одинакова.

Право проведения шестидневных соревнований в 1967 году предоставлено Польскому мотосоюзу.

Важным следует считать принципиальное согласие спортивной комиссии на учреждение европейского чемпионата по многодневным соревнованиям. Система его будет обсуждена весной, но уже сейчас достигнута договоренность о том, что в чемпионат войдут четыре-пять уже существующих международных соревнований — таких, как «Бергамо» (Италия), двухдневка в Цшопау (ГДР), соревнования в Страконицах (ЧССР) и другие. Три лучших результата пойдут в зачет. Принципиальное отличие чемпионата от «шестидневки» в том, что он будет проводиться в личном зачете.

Спортивная комиссия официально утвердила результаты чемпионатов мира 1966 года по мотоспорту. При этом был поставлен вопрос о том, что в чемпионатах по кольцевым гонкам сложилось ненормальное положение. Спорт здесь все сильнее вытесняется ожесточенной конкурентной борьбой наиболее могущественных фирм — таких, как японские «Хонда», «Ямаха», «Сузуки», итальянская «МВ Агуста». Но пока федерация не сказала своего слова по этому вопросу.

Международная техническая комиссия утвердила и издала словарь технических терминов по мотоциклизму на английском, немецком, французском, испанском, итальянском, польском, чешском и русском языках, подготовленный Федерацией мотоспорта СССР, и выразила благодарность нашей федерации за этот большой труд.

Работу конгресса завершили заседания Генерального совета — высшего органа ФИМ. Он ратифицировал свое решение о проведении с будущего года одного ежегодного осеннего конгресса и весенних заседаний постоянных комиссий ФИМ в Женеве.

Генеральный совет принял также ряд принципиальных изменений в Уставе ФИМ, направленных на дальнейшую демократизацию Федерации и расширение членства постоянных комиссий.

На конгрессе впервые присутствовал представитель автотоклуба Монгольской Народной Республики тов. Болт. Его появление на конгрессе было очень тепло встречено всеми делегатами. На Генеральном совете ему была предоставлена возможность информировать ФИМ о развитии мотоциклетного спорта в Монголии.

В. ГНЕДОВ,
член делегации ФМС СССР

Многие авто- и мотолюбители, шоферы-профессионалы, работники автомобильных и мотоциклетных заводов, комитетов ДОСААФ, Госавтоинспекции, курсанты, спортсмены и преподаватели автомотоклубов, общественные распространители печати городов МИНСКА и ВИЛЬНЮСА приняли активное участие в обсуждении тематического плана журнала «За рулем» на 1967 год. На состоявшихся здесь читательских конференциях они внесли ряд конкретных предложений, направленных на улучшение содержания журнала и расширение его тематики.

МИНСК

Старший тренер Белорусского республиканского автомотоклуба П. Дудко, например, предложил больше уделять внимания освещению опыта работы тренерских советов, спортивных судей, полнее рассказывать о наших чемпионах, оперативно освещать всесоюзные и международные соревнования по мотоциклетному и автомобильному спорту.

— Большую помощь Госавтоинспекции, — сказал начальник отдела ГАИ г. Минска Е. Романенко, — оказывают общественники. Среди них есть немало настоящих энтузиастов. О делах этих людей надо широко рассказывать на страницах журнала. В материалах по безопасности движения следует чаще анализировать дорожные происшествия, иллюстрируя их снимками и рисунками.

По следам наших выступлений

ОТВЕТЫ СПОРТИВНЫХ ФЕДЕРАЦИЙ

«Президиум Федерации мотоспорта СССР, рассмотрев статью «Кросс на ипподроме» и примечание редакции «Внимание Федерации мотоспорта СССР», опубликованные в № 10 «За рулем» за 1966 год, считает, что журнал правильно отметил недочеты в организации первенства СССР по гонкам на ипподроме.

Федерация мотоспорта и ее трековый комитет упустили из поля зрения этот вид соревнований, имеющий широкое распространение. Не уделяли ему достаточного внимания. В настоящее время трековый комитет разрабатывает новое Положение о первенстве с учетом критических замечаний, высказанных в журнале. Одному из главных тренеров поручено вести ипподромные гонки.

Президиум ФМС СССР считает справедливой критику в свой адрес за невнимание к сигналам журнала и обязывает все комитеты и комиссии Федерации оперативно и своевременно откликаться на выступления печати.

Президиум ФМС СССР рассмотрел отчет трекового комитета и наметил меры по устранению недостатков в работе с мастерами гонимой дорожки, на которые в свое время указывал журнал «За рулем» в статье «На старых запасах».

На одном из последних заседаний президиума ФМС были обсуждены итоги выступления советской команды на 41-х шестидневных соревнованиях ФИМ, которым посвящена статья «Когда же наступит перелом?» (№ 11, 1966 год).

Президиум считает, что статья правильно вскрывает причины слабого выступления наших команд. Разработан план подготовки

Читатели Н. Белолибцев, Л. Бернович, З. Слепчин рекомендуют больше публиковать материалов на военно-патриотические темы.

ВИЛЬНЮС

Заместитель начальника автомотоклуба по учебно-производственной части А. Одарюк считает, что журнал недостаточно уделяет внимания людям, которые заняты обучением и воспитанием будущих водителей. Жизнь настоятельно требует, чтобы на страницах журнала больше помещалось методических материалов в помощь преподавателям и инструкторам автомотоклубов и курсов.

Общественный распространитель печати А. Копыл отметил, что читатели очень интересуются новинками отечественной и зарубежной автомобильной и мотоциклетной техники, эффективными приемами обслуживания и ремонта машин.

На конференции выступили также В. Надолинский, И. Асманавичюс и другие читатели.

„ЗА РУЛЕМ“ НА ГОЛУБЫХ ЭКРАНАХ

«У нас в гостях журнал «За рулем» — так называлась передача Центрального телевидения, проведенная 18 ноября 1966 года по первой программе. Члены редакционной коллегии рассказали о тематическом плане журнала на 1967 год, о ма-

териалах, посвященных великой исторической дате — 50-летию Октября.

Миллионы телезрителей увидели на голубых экранах новый «Запорожец», ФИАТ-124, на базе которого сейчас создается массовый легковой автомобиль, фрагмент из фильма «Автомобиль, любовь и горчица», кинорепортажи на темы о безопасности движения автотранспорта, торговле запасными частями и т. п.

Перед телезрителями выступили председатель Центральной секции автотуризма первый Герой Советского Союза А. В. Ляпидевский, и. о. начальника ГАИ СССР А. М. Кормилицын, ведущий инженер-испытатель НАМИ Н. П. Лонкин, заслуженный мастер спорта В. М. Арбеков и другие.

В передаче приняли участие композитор Александр Аверкин, певец Геннадий Пономарев, исполнивший его новую песню «Километры, километры...».

Редакция благодарит участников передачи, а также сотрудников Центрального телевидения — старшего редактора А. Н. Пискарева, режиссера П. А. Исакова и кинооператора А. Н. Федосеева, подготовивших телевизионный выпуск журнала «За рулем».

Телевизионные передачи, посвященные журналу, состоялись также по Белорусскому и Литовскому республиканскому телевидению.

Редакция выражает благодарность читателям и телезрителям Е. И. Доронину (г. Червоноград Львовской обл.), Д. Д. Кобецу (г. Бердянск Запорожской обл.), А. Ключе (г. Кишинев), А. П. Лыскову (г. Можга Удмуртской АССР), Ю. Ф. Федоренко (г. Львов) и многим другим товарищам, приславшим свои отклики на телепередачи и замечания по тематическому плану журнала.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

А. Скворцов. Общество патриотов	1
А. Бабышев. Золотое созвездие	3
Б. Андреев. Вечно живой	4
Дорогами подвигов и славы	4
М. Новиков. Братья по оружию	6
В. Польшуев, Л. Барбашов. Старт большого двоеборья	8
Л. Жогов, И. Черепанов. Микроавтомобиль для села	10
А как же с «нольцом»?	12
В. Разумов. АЗС: проблемы и перспективы	14
Советы бывалых	15
Клуб «Автолюбитель»	
Ф. Межевич, А. Эпштейн, В. Табаков. Автомобильные сторожа	16
Ю. Михайлов. «Подкованные» шины	18
А. Понизовкин. Для зимних ралли и гонок	18
Справочная служба «За рулем»	20
Зеленая волна	
И. Пихлак. Ваш автомобиль на улице города	21
В. Мизинов. Почему же заснул шофер?	23
Добрые сигналы	24
10 вопросов любителям спорта	25
А. Халтурин. Тем, кто ездит на ирбитских мотоциклах	26
А. Рыжик. Вокруг лондонского салона	28
Нейл М. Кларк. Замечая следы	30
На конгрессах ФИМ и ФИА	31

Первая и четвертая страницы обложки — монтаж И. Марголина.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, 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 военно-патриотического воспитания и обучения Б 8-77-63; отдел науки и техники В 3-23-23; отдел спорта, туризма и массовой работы В-8-77-63; отдел безопасности движения Б 8-77-63; отделы оформления и писем К 4-16-60.

Сдано в набор 22.11.66 г. Бум. 60×90/8. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 1 800 000 экз. Полп. к печ. 20.12.66г. Цена 30 коп. Г-32545.

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

Зак. 443.

Спортивный КАЛЕНДАРЬ

1. ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ 2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Личное первенство СССР по картингу на льду — Ленинград, 9—13 февраля.

Личное первенство СССР в гонках по ипподрому — Рига, 15—20 февраля.

Зимнее ралли «Прибалтика» — Рига, 24—27 февраля.

Первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам: на автомобилях третьей формулы: I этап — Тбилиси, 6—9 апреля; II этап — Минск, 20—23 июля; III этап — Таллин, 27—30 июля; на легковых автомобилях: Каунас, 6—9 июля; на автомобилях всех остальных формул: I этап — Минск, 20—23 июля; II этап — Таллин, 27—30 июля.

Финал Спартакиады народов СССР и лично-командное первенство СССР по авторалли — Нальчик, 20—24 июля.

Финал спартакиады и лично-командное первенство СССР по картингу — Москва, 28 июля — 2 августа.

Финал спартакиады и лично-командное первенство СССР по автомобильному двоеборью — Ташкент, 28 июля — 2 августа.

Заезды на установление рекордов — полигон НАМИ, 9—12 сентября.

Лично-командное первенство СССР по автомобильному кроссу — Рязань, 21—27 сентября.

АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Заезды на установление рекордов — Москва, 22—28 мая.

Лично-командное первенство среди учащихся — Таллин, 1—10 июля.

Лично-командное первенство СССР — Кишинев, 25—31 июля.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Всесоюзные зимние мотокроссы: Ижевск — 15 января; Ковров — 12 февраля; Ленинград — 5 марта; Минск — 23 апреля.

Кросс сильнейших в классах 250 и 500 см³ — Кутаиси, 14—15 марта.

Личное первенство СССР по мотокроссу в классах 250 и 500 см³ (пять этапов): I этап — Тбилиси, 10—12 марта; II этап — Сухуми, 17—19 марта; III этап (класс 500 см³) — Поты, 24—26 марта; III этап (класс 250 см³) и IV этап (класс 500 см³) — Ивано-Франковск, 2—4 июня; IV этап (класс 250 см³) совместно с чемпионатом мира в классе 500 см³ — Кишинев, 23—25 июня; V этап — Кировоград, 14—17 сентября.

Мотокросс «Дружба» — Белгород, 28 мая.

Финал спартакиады и лично-командное первенство СССР по мотокроссу — Москва, 1—3 августа.

Личное первенство СССР по кроссу на мотоциклах с колясками в классах до 350 и 750 см³ и лично-командное первенство СССР по мотокроссу в классе 125 см³ (мужчины) — Выру, 25—27 августа.

Мотокросс городов-героев — Одесса, 27 сентября.

Командный кубок СССР по мотокроссу в классах 175 и 350 см³ — Ялта, 13—15 октября.

Лично-командное первенство СССР в гонках по ипподрому: полуфиналы — Таллин, Куйбышев, 9—10 сентября; финал — Рига, 17 сентября.

Лично-командное первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам: I этап — Рига, 11—13 августа; II этап — Таллин, 18—20 августа.

Финал спартакиады и первенство СССР по многоборью — Ужгород, 20—24 июля.

Личное первенство СССР по мотокроссу на льду в классе 500 см³: полуфиналы — Балаково, Новосибирск, Салават, 4—5 февраля; финал — Уфа, 11—12 февраля.

Личное первенство СССР по мотокроссу на льду в классе 350 см³: полуфиналы — Саранск, Новокузнецк, 4—5 февраля, финал — Новокузнецк, 11—12 февраля.

Личное первенство СССР по мотокроссу на льду в классе 175 см³: полуфиналы — Нижний Тагил, Красноярск, 4—5 февраля; финал — Красноярск, 11—12 февраля.

Личное первенство СССР по мотокроссу на льду в классе 125 см³: полуфиналы — Кемерово, Свердловск, 4—5 февраля; финал — Кемерово, 11—12 февраля.

Соревнования в зачет Спартакиады народов СССР в гонках по гравийной дорожке: четвертьфиналы — Ереван, 13—16 июля, Новосибирск, Салават, Даугавпилс, Червоноград, Кадиевка, 15—18 июля; полуфиналы — Ровно, 22—23 июля; Уфа, Львов, 22—25 июля.

Финал спартакиады и первенства СССР в гонках по гравийной дорожке — Ленинград, 2—3 августа.

Командный кубок СССР по гонкам по гравийной дорожке: четвертьфиналы — Новосибирск, Элиста, Червоноград, Стерлитамак, 2—3 сентября; полуфиналы — Кадиевка, Салават, 9—10 сентября; финал — Даугавпилс, 16—17 сентября.

МОТОБОЛ

По особому календарю.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Ралли: «Акрополис» — Греция, май; «Швеция» — август; «Ювяскюля» («1000 озер») — Финляндия, август; «Африка» — Эфиопия, декабрь.

Шоссейно-кольцевые гонки на Кубок социалистических стран (пять этапов): I — Венгрия, 28 мая; II — Польша, 4 июля; III — СССР, 22 июля; IV — Чехословакия, 3 сентября; V — ГДР, 10 сентября.

Кубок социалистических стран по картингу — Польша, май; СССР, июль; Венгрия, август; ГДР, октябрь.

АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Международные соревнования — Польша, август.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Личный чемпионат мира в гонках по льду (класс 500 см³): полуфиналы — Новосибирск, Салават, 21—22 февраля; финалы — Уфа, 25—26 февраля; Ленинград, 2—3 марта.

Личный чемпионат мира в гонках по гравийной дорожке: четвертьфиналы континентальной зоны — Венгрия, ФРГ, ГДР, Югославия, май; полуфиналы — СССР, ЧССР, май; финал — по назначению ФИМ; финал чемпионата Европы — Польша, 20 августа; финал чемпионата мира — Англия, 16 сентября.

Командный чемпионат мира в гонках по гравийной дорожке: полуфинал — СССР, июнь; финал — Швеция, 1 сентября.

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 250 см³ (12 этапов): I — Испания, 2 апреля; II — Швейцария, 9 апреля; III — Франция, 16 апреля; IV — Бельгия, 23 апреля; V — ФРГ, 14 мая; VI — Голландия, 21 мая; VII — Италия, 11 июня; VIII — Англия, 9 июля; IX — Швеция, 23 июля; X — Финляндия, 30 июля; XI — СССР (Белгород), 6 августа; XII — Польша, 13 августа.

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 500 см³ (12 этапов): I — Австрия, 16 апреля; II — Италия, 7 мая; III — Швеция, 15 мая; IV — ГДР, 11 июня; V — ЧССР, 18 июня; VI — СССР (Кишинев), 25 июня; VII — Франция, 9 июля; VIII — Дания, 16 июля; IX — Англия, 30 июля; X — Бельгия, 6 августа; XI — Люксембург, 13 августа; XII — Швейцария, 19 августа.

Командные мотокроссы: «Трофей наций» в классе 250 см³ — ЧССР, 20 августа; «Кросс наций» в классе 500 см³ — Голландия, 3 сентября.

Традиционные мотокроссы: МНР, июнь; Болгария, август; Румыния, Венгрия, Югославия, сентябрь; СССР, октябрь.

Двухдневные соревнования — ГДР, май; трехдневные соревнования — ЧССР, июль; шестидневные соревнования ФИМ — Польша, сентябрь.

Моторалли ФИМ — Москва, 19—22 июля.

МОТОБОЛ

Товарищеские встречи с участием команд СССР, ФРГ, Франции и Болгарии — СССР, август; матчевые встречи — ФРГ, сентябрь; Бельгия, Франция, октябрь.

2

1967

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

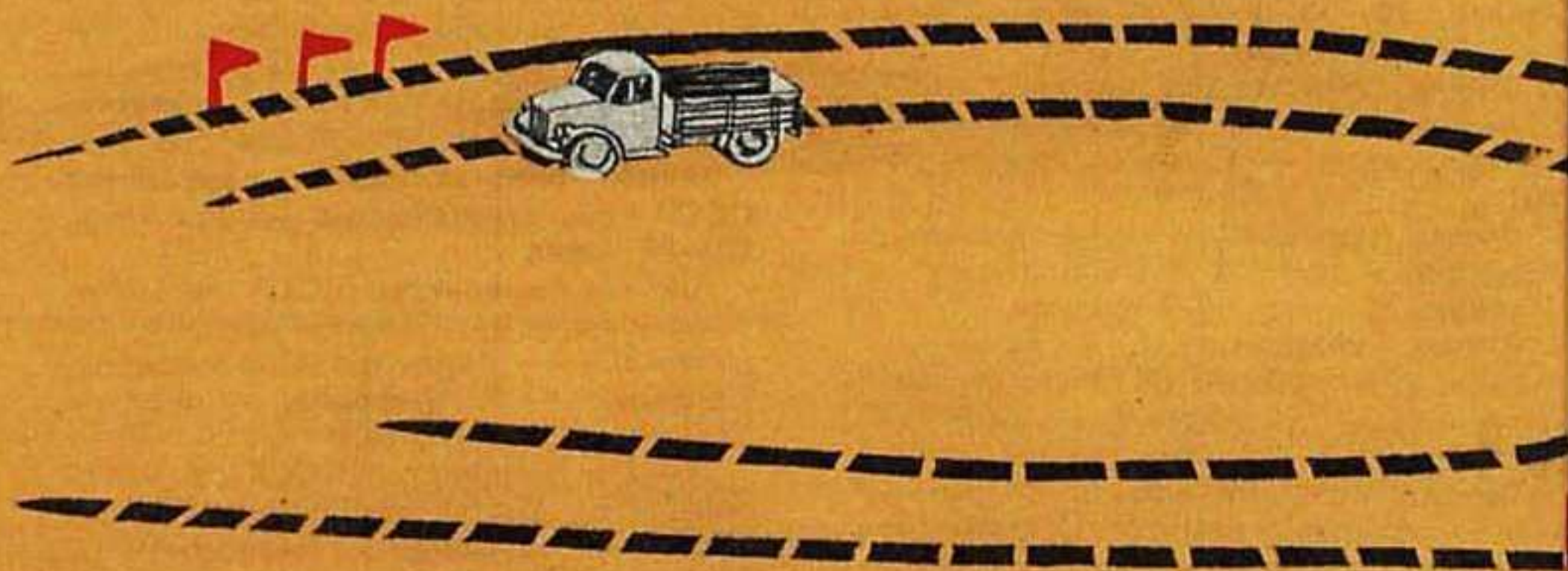
„КОВРОВЕЦ“

Новый конкурс

Стр. 11

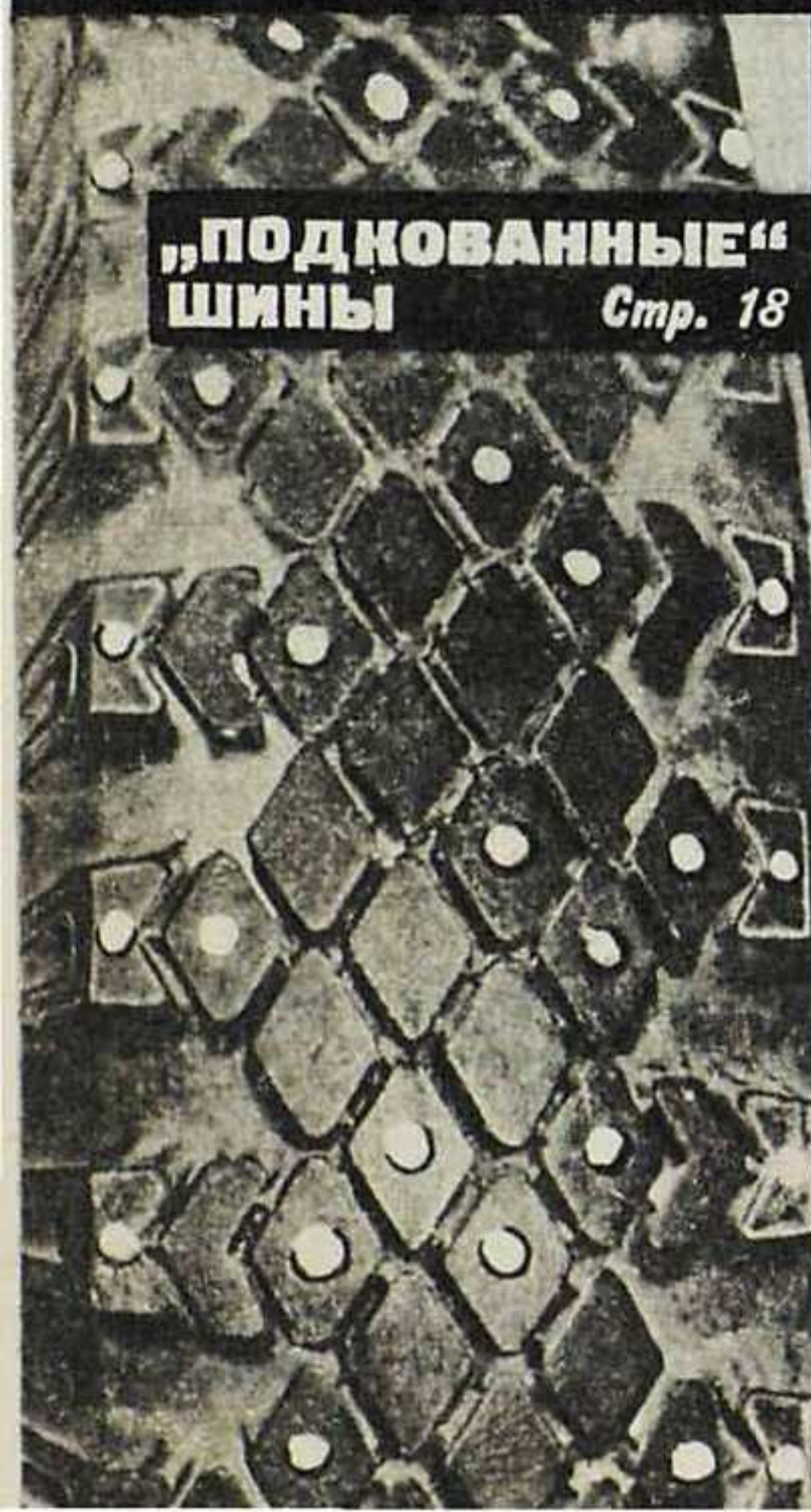
**СТАРТ
БОЛЬШОГО
ДВОЕБОРЬЯ**

Стр. 8



**„ПОДКОВАННЫЕ“
ШИНЫ**

Стр. 18



**В ЧЕСТЬ СЛАВНОГО
50-ЛЕТИЯ**

Стр. 4

ДОРОГАМИ



**ПОДВИГО
И СЛАВЫ**

На призы журнала „За рул“