

Варулём

МАРТ · 1969 · № 3



ЛиАЗ-677А — автобус
для северных городов

Плэтонный грузовик
повышенной
проходимости
«Урал-375К»



Мотонарты
НАМН-095БА



Снегоболотоход-В1
«Витязь»

Аэросани Ка-30



ТЕХНИКА ДЛЯ СЕВЕРА

ОНИ ВОДЯТ ВОЕННЫЕ МАШИНЫ



Учения окончены.
— Все нормально, — говорит механик-водитель 1-го класса комсомолец гвардии рядовой Евгений Смольников. Он отличный специалист, на его гимнастерке четыре знака солдатской доблести, имеет благодарность от Министра обороны. До службы в армии Евгений работал слесарем на станции Узловая Тульской области.



— Побывать на родине — для солдата всегда праздник, — улыбается механик-водитель 2-го класса Вячеслав Гущин. Он заслужил краткосрочный отпуск, командование части наградило его Почетной грамотой, а в служебной карточке уже записано более десяти поощрений.

Большая честь выпала ефрейтору Адыгану Тенишеву — он служит на заставе имени Героя Советского Союза А.Е. Махалина. Адыган отличник боевой и политической подготовки. А как же иначе: ведь он из Пензенской области, земляк прославленного пограничника и до службы работал шофером в совхозе, который носит имя героя.

Фото Г. Вибика и Г. Саурова



ВЫСОКАЯ

ДОЛЖНОСТЬ

Дорогой юный друг! Сегодня мы обращаемся к тем, кто учится в автотоклубах, кто решил связать свою жизнь с автомобилем, кому предстоит почетная служба в Советских Вооруженных Силах.

Право же, профессия водителя заслуживает самого большого уважения. Когда наденешь военную форму, сядешь за руль армейского автомобиля или за рычаги танка, еще раз убедишься, насколько важна и высока должность военного шофера.

С первых же дней службы ты прикоснешься к традициям автомобильных войск.

А традиции эти богаты. Еще в годы гражданской войны малочисленные отряды автомобилистов, но состоящие из смелых, беззаветно преданных делу революции красных бойцов, в рядах молодой Красной Армии громили интервентов и белогвардейцев на Дону и Урале, под Царицыном и Воронежем, отстаивая Республику Советов.

Боевые знамена автомобильных частей и соединений отмечены новой славой в Великую Отечественную войну. Можно бы многое рассказать о том, как наши автомобилисты умело обеспечивали боевые действия всех видов и родов войск, показали образцы отваги, воинской смелости, выносливости при выполнении боевых задач. Но это тема особого разговора. Напомним лишь, что, если суммировать весь пробег наших колесных машин за войну, то его хватит, чтобы 90 раз опоясать земной шар по экватору.

Как сегодня живут, учатся, выполняют долг перед Родиной армейские автомобилисты? Думается, что каждый из них может с гордостью повторить слова поэта:

Я, ребята, в должности высокой —
Советский воин, рядовой солдат.
На меня с надеждою глубокой
Все народы пристально глядят.

В самом деле. Ныне в Советских Вооруженных Силах сотни военно-технических специальностей. Но не затерялся среди них военный автомобилист! Он

все больше на виду, так как возрастает роль автомобиля в армии. Ведь нет сейчас ни одного рода войск, ни одного вида Вооруженных Сил, которые могли бы обойтись без автотракторной техники.

Артиллерия вся на механической тяге, мотопехота — полностью на колесах, ракетные войска — на базе автомобилей и мощных тягачей.

В прошлогодних двухнедельных учениях тыла участвовали тысячи единиц разнообразной мощной техники, в том числе автомобильной. По напряженности, продолжительности, масштабу и важности отрабатываемых задач таких учений в истории армейского тыла у нас еще не было. И войны-автомобилисты блестяще выдержали экзамен.

Район учений охватывал огромные пространства. Пути автомобилистов пролегли через леса и степи, в горах. Нередко по бездорожью, по болотам. Колонны двигались и ночью, и под проливным дождем. Большая часть территории на пути подвергалась «радиоактивному заражению». В этих труднейших условиях необходимо было доставить наступающим войскам в предельно сжатые сроки десятки тысяч тонн горючего, боеприпасов, самых разнообразных грузов, эвакуировать тысячи «раненых».

Наблюдая тогда за действиями автомобилистов, ветераны ловили себя на мысли о том, что видят перед собой тех же мужественных, умелых, закаленных фронтовых шоферов, которые, не зная ни страха, ни усталости, водили автомобили по дорогам Великой Отечественной войны. Не случайно каждый третий участник учений был поощрен командирами.

Мы потому много места уделяем этому событию, что именно на полях учений проявляется мастерство. Однако и повседневная боевая учеба военных-автомобилистов полна самоотверженного труда и романтики.

Расскажем об одном автомобильном подразделении. Несколько лет оно на самом лучшем счету, и автомобилисты отнюдь не собираются сдавать позиций. А сороклетие в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина — подняло к жизни новые резервы, открыло возможности для повышения военной, технической и специальной подготовки офицеров, сержантов, солдат.

...С рассветом автопарк наполняется гулом моторов. Четко звучат команды. Одна за другой уходят в рейс машины. Далеко простираются их маршруты. Ефрейтор Петр Кириченко сегодня везет людей на полигон, его товарищ ефрейтор Евгений Каланчук на своем «Урале»

едет на склад за боеприпасами. На контрольно-техническом пункте дежурный — ветеран части старшина сверхсрочной службы Иван Александрович Темнов. Знаток автомобильной техники. Он придирчиво осматривает машины, хотя может положиться на этих ребят как на самого себя. Помнит еще, как оба юнца пришли в роту с удостоверениями водителя третьего класса, выданными Коростеньским автотоклубом ДОСААФ. Старшине они сразу понравились: за учебу взяли упрямо, с жадностью. Теперь оба — водители второго класса, отличники, прошли школу больших учений.

Воин-автомобилист сегодня — это образованный, политически зрелый человек с большими духовными запросами. В том же подразделении почти половина личного состава — с высшим и средним образованием, остальные — с неполным средним. Что касается офицеров, то большинство из них закончило высшие военные или специальные учебные заведения.

В боевой подготовке, выполнении специальных задач, в больших походах и рейсах — впереди всегда коммунисты и комсомольцы. На них равняются, им стараются подражать все воины.

Вот в какой благодатной среде, молодой друг, будешь ты нести службу, познавать воинскую науку, чтобы стать настоящим защитником Родины.

С какой же техникой встретишься ты, если будешь служить в автомобильных подразделениях?

В зависимости от назначения она разделена на четыре основных группы: боевая, строевая, учебная и транспортная.

К первой относятся автомобили с установленным на них вооружением или боевой техникой и машины-тягачи, предназначенные для буксировки артиллерийских систем и специальных прицепов, несущих такие установки. Группу строевых составляют машины, перевозящие личный состав, вооружение, табельное имущество, а также машины для обеспечения управления и технического обеспечения. Особого разъяснения для двух последних групп, полагаем, не требуется — на учебных воины совершенствуют свои знания и навыки, в частности занимаются практическим вождением; главная задача транспортных автомобилей — хозяйственное обслуживание воинских частей и подразделений.

Тебе, будущему воину, наверно, небезынтересно знать, чем военный автомобиль отличается от «гражданского».

Обязательное для армейских машин качество — высокая проходимость. По-

За нашу Советскую Родину!

За рулем

№ 3-март-1969

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издаётся с 1928 года

этому их делают многоосными, со всеми ведущими колесами. Многие военные автомобили имеют гидромеханическую трансмиссию, самоблокирующиеся дифференциалы, снабжены лебедками. В результате, например, четырехосные автомобили по проходимости не уступают гусеничным машинам. А предпусковые подогреватели надежно обеспечивают готовность автомобилей зимой в полевых условиях.

Яркими представителями машин армейского типа являются трехосные полноприводные ЗИЛ-131 и -157 и четырехосные специальные шасси, предназначенные для монтажа вооружения и специального оборудования. Они наиболее полно воплотили в себе все достижения нашей отечественной автомобильной промышленности. На них устанавливаются мощные двигатели, позволяющие развивать скорость свыше 60 км/час и перевозить груз весом свыше 50 тонн.

Широкое применение в войсках находят различные гусеничные тягачи, способные преодолевать труднопроходимые участки и в то же время по ходовым качествам очень близкие к автомобилю: они обладают скоростью до 50 км/час и легко движутся в автомобильных колоннах.

Армейские автомобили по конструкции сложнее нежели «гражданские» и требуют, естественно, большего к себе внимания. Да и условия вождения в армии во многом отличаются от обычных. Солдату чаще всего приходится ездить не по накатанным дорогам, а по проселкам или по бездорожью.

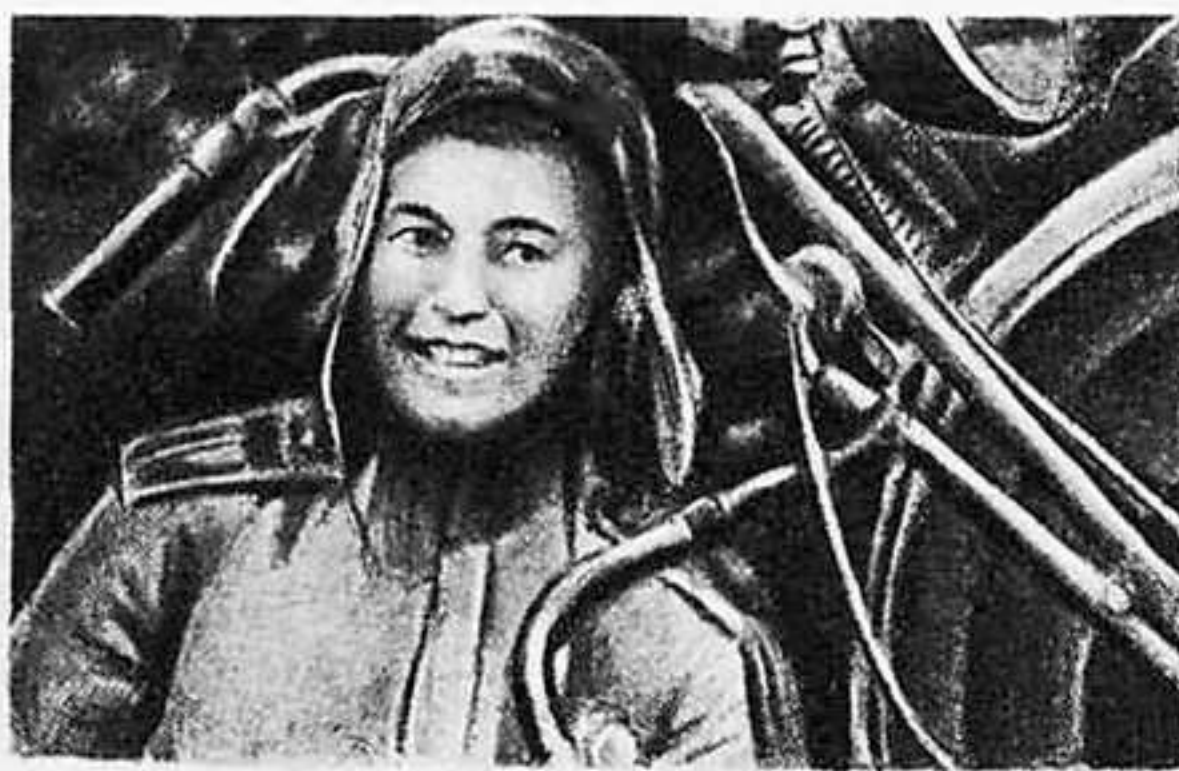
Ты знаешь, что сроки службы в армии теперь сокращены, а требования к воину-водителю, его ответственность за эксплуатацию и сбережение техники, которая ему доверена, очень высоки. Недаром командиры не устают повторять: армейский автомобиль должен быть в надежных руках. Вот почему надо хорошо подготовиться к службе еще до армии.

Начальное обучение тебе, будущему армейскому водителю, предстоит пройти в местном автомотоклубе. Там опытные преподаватели и инструкторы помогут тебе освоить конструкцию автомобиля, обучат основным приемам вождения.

Постоянно и настойчиво готовиться к службе в Вооруженных Силах требуют интересы защиты социалистической Родины. Это записано в Законе о всеобщей воинской обязанности. Важно, чтобы, переступив порог автомотоклуба, каждый из вас проникся чувством личной ответственности за овладение техникой, за изучение всех предметов, отдал бы всю свою молодую энергию, способности подготовке к вступлению в армейский строй.

...Каждое утро в армейских автопарках, на артиллерийских позициях, ракетных площадках, на аэродромах и у причалов военных кораблей раздается гул автомобильных двигателей.

Каждое утро из ворот военных городков уходят в рейс автомобили с красной звездочкой на лобовом стекле; гудят моторы на полигонах, стрельбищах, автодромах, на полях тактических учений — идет боевая учеба войск. Военный автомобилист — вместе с теми, кто неустанно совершенствует свое боевое мастерство. Он, как и все советские воины, в любой момент готов выступить на защиту священных рубежей Советской Отчизны.



ЖЕНЯ ДАНИЛЮК

Когда нужна точная разведка, когда необходимо срочно доставить донесение или приказ, а кругом рвутся снаряды и авиабомбы, командир всегда посылает Женю Данилюк. Еще до войны закончила она мотокурсы и с начала войны добровольцем ушла в Красную Армию, став мотоциклисткой-разведчицей.

— Для Жени не существует препятствий, — с гордостью и любовью говорят о ней бойцы. — Под любым огнем, через кусты и овраги проберется бесстрашная девушка.

На снимке — старшина Женя Данилюк, награжденная двумя медалями «За боевые заслуги».

**8 марта —
международный
женский
день**

РАЗВЕДЧИЦА ИЗ «СОТКИ»

«Сотка». «Наша родная «сотка» — ласково, с гордостью называют свою 100-ю танковую бригаду ее ветераны. Время разбросало их по разным местам. Но нет-нет да промелькнет знакомое лицо, такое, что не спутаешь ни с одним из тысячи. Не обознаешься, не ошибешься. Пусть и морщинки на нем, и седина посеребрила виски...

Вот совсем недавно встретились двое.

— Узнаете?

— Да как же не узнать! Ты же из «сотки»!

— Точно, из нее...

И пошли объятия, воспоминания и, конечно, расспросы:

— Не знаешь случайно, где теперь Коля Грихин, наш лихой разведчик? А про Пашу Чуева не слыхал? Связист, помнишь его позывной — «ЧП»? Вот бы Женю Данилюк разыскать. Куда-то закинула ее судьба?

Собеседник, на которого градом сыплются вопросы, добродушно улыбается:

— Видно, Женя еще не успела до тебя добраться. А я вчера письмо от нее получил. В прошлом году ездил в Москву, на встречу ветеранов. Ух, что было! Все Женя организовала...

Женя Данилюк — связистка, разведчица, единственная в бригаде девушка-мотоциклистка. Теперь на ее рабочем столе в скромной уютной комнате горы писем, открыток, фотографий, карты с обозначениями тех мест, где воевала бригада. — Подмосковье, Калининская область, Курская дуга, белорусские земли, Польша...

В немногие свободные часы, остающиеся после трудового дня, Евгения Григорьевна Данилюк-Нерод без усталости ищет и ищет своих фронтовых товарищей, ветеранов из «сотки». Собрала ребят из 450-й московской школы, с которыми у нее давняя дружба. Пишет письма в военкоматы, местным властям, заботится об увековечении памяти павших в бою воинов-однопольчан. Водит ребят по местам былых сражений.

Разглядываю старые фотографии. Стройная девочка в спортивном костюме, на ногах коньки, впереди зеркальное поле катка. «1935-й год. Горький». Московская школьница — участница республиканских соревнований. Через год с небольшим — 6 июня 1936 года — Женя Данилюк сделает первый прыжок с парашютом, а еще через год получит звание инструктора парашютного спорта. Однако истинным ее призванием станет не парашютный, а мотоциклетный спорт. Летом 1939 года Женя, получив права мотоциклиста, уже выступает в первенстве ВЦСПС по мотоспорту в Харькове.

В грозном сорок первом девушку с автоматом на мотоцикле хорошо знали бойцы и командиры батальонов охраны Московской зоны и офицеры штаба фронта.

...Ночь, метет декабрьская пурга. От Москвы до Кубинки, из Кубинки в Перхушово, из Перхушкова в Москву мчится мотоциклистка. Пускай мороз пробирает до костей, обморожены щеки, важно — выполнить задание...

— А как же «сотка»? — спрашиваю.

— К танкистам попала в начале сорок второго, угодила в самое пекло.

И Евгения Григорьевна вспоминает Малоярославец, Погорелово-Городище. Ходила на мотоцикле в разведку, вела наблюдения за противником, поддерживала связь между штабами, возила ценные пакеты. Часто под огнем. От подмосковных лесов до берегов Вислы пролегал боевой путь мотоциклистки.

«А помнишь...» Сколько раз повторяются эти слова в письмах однопольчан. Вот — от бывшего офицера связи бригады капитана Вознесенского. Это его Женя Данилюк под Богодуховом вывезла под огнем с поля боя. На мотоцикле еще тогда осталась метина: пули прошли бензобак. Командир «сотки» полковник Иванов рассказывает, как пробиравалась Женя по топкому берегу Вазузы, чтобы нагнать наши танки и указать им путь для наступления на новом направлении.

Фронтовые дороги оборвались для отважной мотоциклистки на берегах Вислы — после ранения Женя вынуждена была оставить бригаду, друзей, свой издавший виды мотоцикл.

Кончилась война — и она снова за рулем, на спортивных трассах. Кросс, шоссейно-кольцевые гонки — ее стихия. Женя выступала во всеююзных состязаниях, стала одной из ведущих гонщиц «Динамо».

Но вернемся к ее фронтовым друзьям. В разных концах страны живут бывшие воины из «сотки». Ни время, ни расстояние не разорвали уз фронтовой дружбы. Пишет Евгении Григорьевне Петр Кутунцев из Великих Лук, Айказ Маркарян из Еревана, Павел Чуев из Ярославля, Анна Беспалова из Липецкой области: «Женя», «Женечка», «Милая Женя»...

Взгляните на снимок, дорогие бойцы из «сотки». Мы нашли его в старых подшивках журнала «Красноармеец» (ныне «Советский воин»), в номере за ноябрь 1943 года. На нас смотрит жизнерадостная девушка. Это ваша Женя Данилюк, какой вы знали ее в трудные военные годы.

А. БАБЫШЕВ

НИТИ ТЯНУТСЯ К ТОЛЪЯТТИ

Когда будет писаться история Волжского автозавода, 14 января 1967 года войдет в нее одной из главных строк. В этот морозный день за селом Русская Борковка у Жигулей экипаж экскаватора Э-1251 вынул первый ковш грунта из котлована под корпус вспомогательных цехов.

Прошло немногим больше двух лет. Там, где лишь ветер гонял по степным просторам снежную метель, ни днем, ни ночью не смолкает гул моторов. Растут корпуса Волжского автогиганта. Строители наращивают темпы.

Торопятся не только строители и монтажники ВАЗа. Множеством нитей будет связан Тольятти со специализированными предприятиями — смежниками. Ведь с главного конвейера не сойдет ни один автомобиль, если смежники не обеспечат ВАЗ кузовной арматурой, карбюраторами, деталями из пластмассы и металлокерамики и многими другими комплектующими изделиями.

Одни из этих предприятий, как и Волжский автомобильный, строятся, другие реконструируются и расширяются, но у всех одна задача — своевременно начать отправку своей продукции в Тольятти.

Сегодня мы расскажем о некоторых из них.

Карбюраторы...

В Ульяновской области полным ходом идет строительство спутника Волжского автозавода. Он будет выпускать кузовную арматуру, карбюраторы, вкладыши и другие комплектующие изделия (всего 135 наименований).

330 тысяч квадратных метров площади, 4500 единиц самого современного оборудования, совершенная технология — такова краткая характеристика этого предприятия.

Пластмассовые изделия...

Орехово-Зуевский завод «Карболит» — один из пионеров производства пластмассовых изделий у нас в стране. Они шли еще на первые отечественные автомобили. Для волжских машин завод будет поставлять значительную часть деталей из пластмасс — 178 наименований. Некоторые материалы здесь предстоит освоить впервые. Предприятие реконструируется.

Металлокерамика...

Одно из достоинств будущего волжского автомобиля — простота в обслуживании. Смазку в двигателе, например, потребуются менять лишь через 10 тысяч километров пробега, в других агрегатах — через 30 тысяч. Для этого нужны качественно новые материалы. И здесь приходит на помощь современная технология. Методами порошковой металлургии можно создать, например, такой сплав, как бронза-графит, который обычным способом получить нельзя.

Порошковая металлургия сулит большое будущее для автомобилестроения. Скажем, подшипники из металлокерамики с предварительной пропиткой маслом не нуждаются в смазке. Такие детали и станет поставлять ВАЗу Московский завод порошковой металлургии.

Пластики...

Узловский химический завод — детище послевоенных пятилеток. Он будет давать Волжскому автозаводу прессовые вырубные изделия — всевозможные профили, трубки из терморезистивных пластиков — около ста деталей. Некоторые из них осваиваются в Советском Союзе впервые, например особая трехслойная лента. Она необходима при изготовлении декоративного профиля для облицовки дверей и ветровых стекол.

Сейчас завод реконструируется, пополняется новым оборудованием. Уже в 1969 году он выпустит детали для волжских автомобилей.

Провода...

ВАЗ будет получать комплекты пучков проводов в сборе со штекерными наконечниками и пластмассовыми колодками, с готовыми отводами к различным приборам и деталям. О размере этих поставок можно судить хотя бы по тому, что общая длина всех проводов на автомобиле около 2 тысяч метров.

Аккумуляторы

Создается и новый аккумулятор. Он будет отличаться от выпускаемых сейчас более высокими техническими и эксплуатационными показателями. Если удельная емкость батареи «Волги» составляет 26 ватт-часов на килограмм веса, то у нового аккумулятора — 35 ватт-часов. Улучшение достигается применением более тонких решеток из мышьяковистых сплавов. Облегчение решеток благодаря этим сплавам не отразится на их долговечности. Стенки моноблоков в отличие от применяемых сейчас будут вдвое тоньше. Специальные активные массы повысят работоспособность батареи.

Новый аккумулятор в 1969 году будет передан для серийного выпуска на заводы.



ПАЗ-672А — ЭКСКУРСИОННЫЙ

Такого типа автобусы — «Торпедо» — популярны на Южном берегу Крыма, на курортах Кавказа и в других местах отдыха. У них нет боковых стенок и стекол. Крыша защищает пассажиров от солнца.

До последнего времени эти машины делали кустарным способом на шасси грузовика ГАЗ-51. В 1968 году Междугородственная комиссия испытала экскурсионный автобус ПАЗ-672А. В нем хорошо размещаются 32 пассажира и водитель. Места здесь только для сидения. Достаточно мощный двигатель (115 л. с.), гидросилитель руля и небольшой радиус поворота (9 метров) делают эту машину особенно удобной для горных дорог.

Автобус рекомендован к производству. Скоро на излюбленных трассах отдыха в Крыму и на Кавказе появятся легкие и комфортабельные ПАЗ-672А.

ЛЬВОВСКИЕ МОПЕДЫ — ПОСЛЕДНИЕ МОДЕЛИ



На верхнем фото — легкий мопед МП-045, ниже — мопед МП-046. Это новые машины, серийное производство которых начал Львовский завод. Конструкторы учли многие пожелания потребителей. Цельносварной герметичный топливный бак емкостью 6,6 л обеспечивает запас хода свыше 300 километров. Заправлять машину теперь можно на стандартных бензораздаточных колонках.

Рама на новых мопедах значительно усилена. Это повышает надежность машины в целом.

Улучшена подвеска, благодаря чему водитель значительно меньше утомляется при дальних поездках. Из легких мопедов только на львовских заднее колесо снабжено подвеской, которая, помимо удобства для водителя, повышает надежность и долговечность рамы.

На обеих моделях улучшено охлаждение двигателя: щитки новой формы полностью открывают цилиндры и головки.

Последние модели Львовского завода отличаются в целом повышенной надежностью и способны работать без капитального ремонта до 16 тысяч километров.

Д. НЕСТЕРЕНКО,
инженер

г. Львов

Новости,
события,
факты



ЗА СТРОКОЙ ЛЕНИН- СКИХ ДЕКРЕТОВ

Начальные шаги отечественного автомобильного транспорта неразрывно связаны с именем В. И. Ленина. Руководитель первого в мире социалистического государства придавал транспорту вообще большое значение, уделял ему постоянное внимание. Владимир Ильич не раз указывал, что без транспорта не может быть восстановлено и нормально развиваться народное хозяйство страны.

Изучая ленинские труды, решения Правительства, принятые в первые годы Советской власти и относящиеся, в частности, к автомобильному транспорту, не перестаешь поражаться эрудиции, прозорливости В. И. Ленина, прекрасному знанию им жизни, практической устремленности.

За каждой строкой ленинских декретов видна забота о судьбах революции, о созидании и развитии экономики республики. Многие из них, решая неотлож-

ные конкретные вопросы своего времени, не потеряли значения и в наши дни.

Советской России достался в наследство от царского строя малочисленный и разномарочный автомобильный парк. Техническое его состояние было плачевным. Примерно половина всех автомобилей находилась в армии. Надо было поставить их на службу революции. И вот 13 января 1918 года по указанию В. И. Ленина при Народном Комиссариате по демобилизации учреждается Центральный автотранспортный отдел. Он был наделен большими правами. Его распоряжения стали обязательными для военно-автомобильной школы, автомобильного отдела Главного военно-технического управления, всех фронтовых и тыловых авточастей, общественных организаций, обслуживавших армию, для военных заводов, броневых мастерских и авторот со всем личным составом, имуществом и складами.

Центральный автотранспортный отдел руководил демобилизацией и следил за использованием автомобилей и автомобильного имущества, решал комплекс вопросов, связанных с переводом всего военно-автомобильного дела на мирные рельсы. Так буквально в первые месяцы Советской власти было положено начало централизованному управлению автомобильным транспортом, разработаны документы, определившие порядок эксплуатации автомобилей.

В дальнейшем организационные формы руководства автомобильным делом в стране изменялись в зависимости от его задач. Но критерий всегда оставался одним: улучшение транспортного обслуживания населения, народного хозяйства, Красной Армии. Это требование остается незыблемым и в наши дни.

Разбитый и изношенный автомобильный парк по существу приходилось восстанавливать заново. В то время особенно остро ощущалась нехватка запчастей, горючего, шин. Советское правительство в первую очередь позаботилось об организации ремонта, а затем и о производстве автомобилей в республике. Были приняты меры для лучшего использования действовавших и создания новых авторемонтных мастерских. Но главное внимание по-прежнему уделялось сосредоточению автомобильного транспорта в одних руках.

Примечателен в этом отношении подписанный В. И. Лениным 31 мая 1918 года Декрет Совета Народных Комиссаров «О реорганизации и централизации автомобильного хозяйства Республики». О сути его говорит само название. «В целях правильной постановки автомобильного хозяйства в пределах Российской Советской Федеративной Социалистической Республики, а также сохранения и надлежащего использования автомобильного имущества, Совет Народных Комиссаров постановляет: 1) обеспечение средствами автомобильного передвижения возложить на Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ)». Иными словами, ему было поручено руководить работой и развитием автомобильного транспорта страны. Он распределял автомобили, организовывал доставку грузов.

В соответствии с Декретом Совнаркома при ВСНХ была создана Центральная Автосекция. Она была наделена чрезвычайными полномочиями. В ее компетенцию входили: организация предприятий автомобильной промышленности, руководство авторемонтным

делом, снабжение автохозяйств, устройство складов, учет автомобильного имущества. Центральная Автосекция следила за тем, чтобы возможно большее число грузовых автомобилей было занято перевозками продовольствия, военного имущества и грузов общегосударственного значения.

К концу 1918 года, когда появились первые предпосылки для создания автомобильной промышленности республики, при ВСНХ организуется Главное управление автомобильных заводов.

Центральная Автосекция выполняла свои задачи через местные органы — автосекции при губернских советах народного хозяйства. Они послужили как бы прообразом нынешних краевых и областных транспортных управлений. Итак, еще полвека назад были заложены основы стройной системы единого руководства автотранспортом.

Не надо забывать, что молодая страна Советов переживала тогда трудное время. Центральная часть ее была отрезана от крупных сельскохозяйственных районов, враги пытались задушить республику костлявой рукой голода. Первому в мире государству рабочих и крестьян приходилось вести борьбу не на жизнь, а на смерть с вооруженными до зубов интервентами, с внутренней контрреволюцией. В этих условиях важно было максимально использовать парк автомобилей. И 29 июля 1918 года Совет Народных Комиссаров принимает Постановление «О предоставлении Центральной Автосекции ВСНХ права контроля над пользованием автомобилями, всеми гаражами и автоскладами». Оно было вызвано необходимостью навести порядок в использовании автомобильного парка, организовать учет всего автомобильного имущества, независимо от ведомственной принадлежности. Эти задачи Центральной Автосекции были подтверждены Декретом СНК от 21 августа 1918 года. Она получила право беспрепятственного доступа во все гаражи и автосклады. То же Постановление предусматривало передачу Красной Армии от 25 до 50 процентов всех автомобилей из различных учреждений.

Страна отдавала все силы для победы над врагом. На фронт отправляли лучшие автомобили — наиболее мощные, надежные, пригодные для работы в сложных военных условиях.

Но уже в то время Советское государство готовилось к восстановлению народного хозяйства, мобилизовывало для этого необходимые ресурсы. 26 февраля 1919 года Совет Рабоче-Крестьянской Обороны издает Постановление «О переписи автомобилей, тракторов и мотоциклов». Подписанное В. И. Лениным, оно определяло порядок этой трудоемкой работы. Перепись проводилась «по состоянию на 14 марта 1919 года». Все гражданские и военные организации, учреждения, частные лица, имевшие автомобили, обязаны были на каждый из них составить заявление в трех экземплярах — своего рода паспорт с технической характеристикой и указанием данных о техническом состоянии. Один экземпляр должен был храниться в местном исполнительном комитете Советов депутатов, второй — в автосекции губернского совнархоза, третий — в Центральной Автосекции ВСНХ.

Для того чтобы поставить заслон спекуляции и злоупотреблениям, запрещено было после переписи передавать автомо-

били от одного учреждения (лица) другому без ведома Военно-инженерного управления (для воинских частей) или Центральной Автосекции (для гражданских организаций).

Так Советское правительство не только провело впервые в России инвентаризацию в автомобильном хозяйстве, но и установило строгий контроль за эксплуатацией машин.

В поле зрения Владимира Ильича находились все стороны автомобильного дела. Он проявлял внимание и к организации, безопасности движения на улицах городов и дорогах. Председатель Совета Народных Комиссаров подписывает 10 июня 1920 года декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)». Это был первый государственный документ, регламентирующий порядок эксплуатации и организации движения автомобилей. Многие его положения до сих пор не потеряли своей актуальности.

Главные усилия советских людей в годы гражданской войны были, естественно, нацелены на разгром врагов революции. В стране действовал строгий режим экономии. После того, как автомобили стали государственной собственностью, надо было упорядочить расходы на их содержание. С этой целью Совет Народных Комиссаров принимает Декрет «О финансировании автохозяйства РСФСР». В нем указывалось, что средства на содержание автомобилей всех без исключения Народных комиссариатов, ведомств и учреждений как гражданских, так и военных должны отпускаться только через Центральную Автосекцию ВСНХ. Эти организации были обязаны представлять ей сметы, а также отчеты о расходах на автомобильное хозяйство. Центральная Автосекция рассматривала и утверждала сметы, она имела право приостанавливать финансирование, — словом, могла рублем контролировать использование автомобилей.

Отгремели последние залпы гражданской войны. Страна Советов сокрушила своих врагов и приступила к восстановлению народного хозяйства. Автомобильному транспорту отводилась важная роль в налаживании работы промышленности, в поддержании столь необходимых связей между городом и деревней, в снабжении населения продовольствием.

На 1 января 1920 года в республике насчитывалось всего 18 125 автомобилей, из которых лишь половина была на ходу. Но и они использовались плохо, каждая машина работала в среднем 11 дней в месяц, а ежедневный ее пробег не превышал 55 километров. Положение осложнялось тем, что часть автомобилей не принадлежала государственным организациям. 17 октября 1921 года Совет Народных Комиссаров издает Декрет «О реквизиции и конфискации имущества частных лиц и обществ». Среди имущества, подлежащего безвозмездной передаче государству, были и автомобили. Они поступали в автомобильные хозяйства республики.

Новые задачи потребовали изменения организационных форм руководства автомобильным транспортом. Согласно Декрету Советского правительства от 7 июля 1921 года при Народном Комиссариате Путей Сообщения учреждается Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ). Ему передаются все

функции Центральной Автосекции и ее местных органов.

ЦУМТ можно с полным основанием считать предшественником автотранспортной организации общего пользования. Конечно, его деятельность и работа современных автотранспортных объединений значительно различаются и по масштабам и по своему характеру. Но между ними имеется прямая связь.

За годы Советской власти вместе с другими отраслями народного хозяйства бурно рос автомобильный транспорт. Материальной базой его развития стало создание отечественной автомобильной промышленности. Сегодня автомобильный транспорт занимает одно из ведущих мест в единой транспортной сети СССР. По темпам роста он опережает все другие виды наземного транспорта.

На долю автомобильного транспорта приходится 78,8 процента грузов и 88,5 процента пассажиров, доставляемых всеми видами транспорта вместе взятыми. С 1917 года по 1967 год его грузооборот увеличился более чем в 1600 раз, а перевозки грузов почти в 1200 раз и составили свыше 11 800 млн. тонн.

Преимущественное развитие в нашей стране получил автомобильный транспорт общего пользования. Это и не удивительно, поскольку он перевозит грузы и пассажиров с минимальными материальными и трудовыми затратами.

Значение автомобилей в экономической и культурной жизни Советского Союза огромно. Без них немыслима работа ни одного предприятия, стройки, совхоза, колхоза. В отдаленных районах они служат единственным средством передвижения.

Новые большие задачи в развитии и совершенствовании работы автомобильного транспорта определены XXIII съездом КПСС. В текущей пятилетке грузооборот автотранспорта общего пользования должен возрасти примерно в 1,7, а перевозки пассажиров — в 1,9 раза. Резко расширяется производство и повышается качество автомобилей. Так сбываются предначертания великого вождя пролетарской революции, предсказавшего автомобильному транспорту большое будущее.

Среди ленинских декретов один приобретает в наши дни особый смысл. Речь идет о постановлении Совета Народных Комиссаров от 16 января 1922 года «О применении на транспорте хозяйственного расчета». Сформулированная в нем идея организации безубыточной работы транспортных средств воплощена сегодня в новой системе планирования и экономического стимулирования, охватившей весь автомобильный транспорт общего пользования. Большая часть автотранспортных предприятий благодаря хозяйственной реформе резко подняла эффективность производственной деятельности, повысила материальную заинтересованность каждого рабочего в результатах своего труда и его производительность.

Животворные ленинские идеи лежат в основе деятельности автомобильного транспорта нашей страны, о развитии которого проявляют большую заботу Коммунистическая партия и Советское правительство.

А. ТАРАНОВ,
доктор экономических наук,
профессор

У СЕМИДЕСЯТОЙ ПАРАЛЛЕЛИ



Александр Федорович Марченко

Дороги людей сближают, тем более у нас на Чукотке: рейсы дальние, хватает времени поговорить обо всем, узнать друг друга. И если проедешь с шофером трассу из конца в конец, переночуешь с ним в гостинице, то встретишь его после уже как старого знакомого.

Дважды довелось мне ехать в кабине с Александром Марченко. Сам он коренной сибиряк, одиннадцать лет водит автомобили по трудным дорогам Чукотки. Любит Марченко профессию шофера, любит и знает технику. В своем коллективе он уважаемый человек. Не зря же такими словами аттестовал его директор Эгвекинотской автобазы Б. М. Авдеев:

— Наш Саша молодец, работает прекрасно и обществу хороший.

Как председатель комиссии рабочего контроля Марченко много помогает руководству автохозяйства в использовании резервов.

Рабочий человек, коммунист Александр Федорович Марченко награжден медалью «За трудовую доблесть».

Хорошие люди трудятся у нас на Чукотке!

И. НОСОВ,
инженер

г. Анадырь Магаданской области

ВОДИТЕЛЯМ — ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

Президиум Верховного Совета Белорусской ССР установил почетное звание «Заслуженный шофер Белорусской ССР». Это звание присваивается высококвалифицированным водителям, проработавшим по специальности не менее 15 лет, имеющим большие заслуги в совершенствовании организации работы автомобильного транспорта, эффективно использующим технику и обеспечивающим безаварийную работу.

Новости,
события,
факты

ПРЕПОДАВАТЕЛЯМ, ИНСТРУКТОРАМ

Дальнейшее улучшение качества подготовки технических специалистов для Советских Вооруженных Сил — одна из важнейших задач, которую поставил перед учебными организациями Общества III пленум ЦК ДОСААФ. В ее решении важное место отводится повышению методического мастерства преподавателей, инструкторов.

Методический кабинет ЦК ДОСААФ на основе новой программы подготовки водителей 3-го класса разработал ряд методических пособий для автомотоклубов. Подготовлены к изданию 10 инструктивных карт по слесарным работам, в которых перечислен применяемый инструмент, указаны меры безопасности при обработке деталей, изложены основные приемы по каждой операции, последовательность работ и приведены контрольные вопросы.

Выходит четвертый выпуск информационного бюллетеня, где рассматриваются обязательные для автомотоклубов учебные документы. Готовится к изданию сборник статей, обобщающих опыт обучения и воспитания будущих воинов.

Методический кабинет разработал проект месячных учебных планов повышения квалификации инструкторско-преподавательского состава по 130—136-часовой программе. Отдельно для преподавателей по устройству автомобиля, мастеров производственного обучения, инструкторов учебной езды, преподавателей по правилам движения транспорта и основам безопасности.

В скором времени будут утверждены рекомендации по оборудованию специализированных классов для подготовки водителей-механиков спецмашин, а также класса общевоинской подготовки.

Б. АЛЕКСЕЕВ,
методист учебно-методического кабинета ЦК ДОСААФ СССР

ЕСЛИ БУДЕТЕ В ГОРЬКОМ

Если вам доведется побывать в нашем городе, посетите областной автомотоклуб ДОСААФ. Он занимает хорошее здание, классы оборудованы всем необходимым для занятий.

Привлекает внимание в первую очередь кабинет программированного обучения на 30 человек, где, кроме всего, есть две киноустановки, магнитофон с записью работы исправных и неисправных двигателей. В других классах вы увидите действующую схему электрооборудования автомобиля, разъемный двигатель. Рациональная конструкция стеллажей в классах создает большое удобство при пользовании плакатами, экономит время преподавателя, помогает лучше сохранять наглядные пособия.

Хорошие дела не остаются незамеченными. В клуб приезжают работники ДОСААФ из других областей, чтобы поучиться, перенять опыт горьковчан.

В. ЧЕРНИКОВ,
рабкор газеты «Горьковский
автотранспортник»

г. Горький

В помощь
автомото-
клубам

З а последние годы значительно возросла роль автомобильного транспорта в народном хозяйстве, в обслуживании населения. На его долю приходится около 80 процентов всех перевозимых в стране грузов. Вместе с тем в использовании грузового автомобильного парка есть много резервов. Как реализовать их?

Ответы на этот вопрос дает постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «Об улучшении использования грузового автомобильного транспорта», принятое в конце прошлого года.

Вряд ли надо доказывать, какой выигрыш получит народное хозяйство, если грузовые автомобили будут работать не в одну смену, как это преимущественно практикуется сейчас, а в две-три или круглосуточно во все дни недели. Ведь именно так организованы грузовые операции на железнодорожном транспорте.

Конечно, многое зависит от предприятий, которые обслуживают автохозяйства. Но и сами автотранспортники не всегда готовы к такой интенсивной работе. Нередко дело упирается в нехватку шоферов. Вот почему расширение и улучшение их подготовки — один из главных резервов улучшения использования автомобилей.

Но самые ощутимые потери на автотранспорте связаны с порожними пробегами подвижного состава. Речь идет прежде всего о бесцельной трате рабочего времени шоферов, потерях бензина и дизельного топлива, о ненужном расходе моторесурса. Ведь только немногим более 50 процентов общего пробега автомобилей используется для доставки грузов. Основная причина тут кроется в ведомственной разобщенности автомобильного транспорта. И, как следствие, в неудовлетворительной организации перевозок.

В связи с этим важное значение приобретает разграничение сфер деятельности автотранспорта — ведомственного и общего пользования. Последний выполняет перевозки с меньшей себестоимостью и лучше использует автомобили. Вот почему и впредь будет последовательно проводиться курс на преимущественное его развитие, на укрупнение автотранспортных предприятий. Можно без преувеличения сказать: шоферов, занятых на автотранспорте общего пользования, ожидает наиболее интересная работа. На них в основном возложены централизованные перевозки для предприятий в городах и промышленных центрах, доставка грузов и пассажиров в сельской местности, продуктов на заготовительные пункты. А поскольку производительность труда в автохозяйствах министерств автотранспорта и Главмосавтотранса в сравнении с ведомственными, как правило, выше, там открываются большие возможности для материального стимулирования.

Особо следует подчеркнуть: только автотранспортным предприятиям общего пользования дано теперь право осуществлять междугородные перевозки для всех отправителей и получателей грузов. Им вменено в обязанность загружать следующие в попутном направлении порожние автомобили независимо от того, кому они принадлежат. Иными словами, перед автотранспортными организациями общего поль-

зования поставлены новые большие задачи. Как они будут решаться?

На тех дорогах, которые открыты для междугородных централизованных перевозок, создается сеть транспортно-экспедиционных предприятий, грузовых автостанций, агентств, диспетчерско-контрольных пунктов. Особое внимание обращено на условия труда шоферов, занятых на этих перевозках. Предусмотрено организовать комнаты отдыха для них, склады, где можно будет сдать на краткосрочное хранение груз. На всех других дорогах загрузкой порожних автомобилей в попутном направлении будут заниматься специальные контрольные пункты.

ШОФЕР, АВТОМОБИЛЬ, ГРУЗ

Давно доказано, что экономически целесообразно перевозить грузы на короткие расстояния не по железной дороге, а на автомобилях. Здесь открываются большие возможности для их загрузки при попутных ездах. В ближайшие два-три года предполагается переключить с железнодорожного транспорта на автомобильный грузы, доставляемые на расстояние менее 30 километров.

В Москве и Ленинграде уже ведется интересный эксперимент, основная цель которого свести к минимуму порожние пробеги автомобилей. Суть его — в организации перевозок грузов по автомагистралям, примыкающим к этим городам, и подъездным путям к ним по системе, действующей на железнодорожном транспорте. Для этого в составе крупнейших автотранспортных организаций — Главмосавтотранса и Главленавтотранса — образованы управления автомобильных дорог. Они возьмут на себя преимущественно централизованную доставку грузов в автопоездах средней (8 т) и большой (14—20 т) грузоподъемности со склада отправителя до склада получателя, — как принято говорить, «от двери до двери». Исключение составят мелкие партии грузов (общим весом до 2 т), которые должны концентрироваться на грузовых станциях по направлениям перевозок. Московское и Ленинградское управления автомобильных дорог будут в порядке опыта работать в новых условиях планирования и экономического стимулирования. Их руководители получают широкую хозяйственную самостоятельность. По согласованию с профсоюзными организациями они могут доплачивать работникам своих предприятий за совмещение профессий, выдавать из фонда материального поощрения премии работникам заводов, фабрик, учреждений, способствующим улучшению использования автомобилей.

Но этим не исчерпываются возможно-

сти гибкого сочетания организационных мер с экономическими рычагами. Известно, что на железнодорожном транспорте тарифы на перевозку грузов ниже, чем на автомобильном. Управления автомобильных дорог предоставлено право применять при расчетах за доставку грузов железнодорожные тарифы с тем, чтобы стимулировать грузоотправителей, заботящихся об улучшении использования транспортных средств.

Все это сторицей окупится благодаря снижению себестоимости перевозок при сокращении порожних пробегов и эксплуатации большегрузных автопоездов. Заводу, фабрике будет теперь выгодно добиваться лучшего использования транспортных средств. Если принадлежащий им автомобиль загружен в попутном направлении по заявке автохозяйства общего пользования, то 80 процентов платы за перевозку поступает в распоряжение этого предприятия. Те же, кто не заботится об улучшении использования своего парка, останутся в накладе. Если автомобиль выпущен предприятием на линию без уведомления незагруженным, то вся плата за доставку грузов поступает автохозяйству общего пользования, загрузившему его в попутном направлении.

Расширяются возможности материального поощрения инициативных шоферов. Те из них, кто позаботится о перевозке грузов в попутном направлении, получают оплату по расценкам, превышающим на 25 процентов обычные. Стимулируется и труд инженерно-технических работников, способствующих этому. Наконец, на автотранспортных предприятиях, работающих в условиях новой системы планирования (а таких уже подавляющее большинство), 30 процентов прибыли, получаемой за перевозку грузов в попутном направлении, поступает в фонд материального поощрения и используется для премирования за загрузку порожних автомобилей.

Улучшение использования транспортных средств во многом зависит от их технического состояния. Между тем организация технического обслуживания и ремонта автомобилей пока еще далека от идеала. Поэтому Советам Министров

союзных республик и Союзсельхозтехнике поручено в 1969—1970 годах построить новые авторемонтные заводы, с тем, чтобы удовлетворить нужды автохозяйств в капитальном ремонте автомобилей и их агрегатов.

Есть основания полагать, что будет положен конец разобщенности автомобильной и авторемонтной промышленности. Вот первые шаги в этом направлении. За заводами, выпускающими автомобили и двигатели, закрепляется ряд авторемонтных предприятий и заводов, изготовляющих запасные части. На ремонтных заводах будет внедрена современная оснастка, технология, повысится культура производства, улучшится качество работ.

Предметом постоянной заботы автомобилестроителей станет, наконец, и техническое обслуживание грузовых автомобилей. Имеется в виду прежде всего повышение срока их службы, снижение расходов на эксплуатацию, наблюдение за ними в различных условиях.

Министерство автомобильной промышленности в текущей пятилетке должно создать в крупных городах 53 фирменных станций технического обслуживания и гарантийного ремонта грузовых автомобилей, на 10—15 рабочих постов каждая. Горьковский автомобильный завод будет иметь в своем ведении 19 таких станций, Московский имени Лихачева — 16, Минский — 12, Уральский и Кременчугский — по три. Что это означает? Автозаводы будут снабжать станции оборудованием, запасными деталями, материалами, укомплектовывать их своими работниками, внедрять там принятую при изготовлении автомобилей технологию. Можно не сомневаться, все это позволит резко поднять качество технического обслуживания и увеличить межремонтные пробеги автомобилей.

Такова суть постановления, принятого ЦК КПСС и Советом Министров СССР для улучшения использования автомобилей в нашей стране.

М. ФРУМКИН,
заместитель председателя
Центрального правления НТО
городского хозяйства и
автомобильного транспорта

ШКОЛЬНИКИ СТРОЯТ МАШИНУ

В средней школе № 1 молодого города Жигулевска на Волге вот уже несколько лет действует очень популярное среди ребят конструкторское бюро. Одна из последних его работ — автомобиль грузоподъемностью 500 кг с опрокидывающейся платформой и открывающимися бортами. Он может развивать скорость до 50 км/час. Кабина двухместная, металлическая. Двигатель — от мотоцикла ИЖ-56 мощностью 14 л. с.

Конструкторы автомобиля — школьники Аркадий Ширшов, Владимир Горянов, Юрий Якир и Виктор Удалов.

Недавно конструкторское бюро преобразовано в клуб мастеров, который действует в больших хорошо оборудованных учебных мастерских школы. По имени клуба автомобиль назван КМ-66.



У ребят широкие замыслы. Они разработали перспективный план по конструированию, изобретательству и рационализаторству.

Интересные дела школьных конструкторов быстро нашли отклик в ряде школ города и области.

Нам могут сказать: не везде это возможно, нет базы, средств, оборудования. Однако опыт убедил нас, что в любой школе можно творить подобные «чудеса». А для этого нужно одно условие — умение поддержать инициативу ребят хорошей организацией дела.

В. МЕДВЕДЕВ,
инспектор школ

г. Куйбышев

ДЕВЯТЬ ДРУЖНЫХ



Вот она бригада дружных. К сожалению, не вся в сборе. В тот день фотокорреспонденту удалось застать на месте только шестерых. Слева направо: Т. Командирова, Л. Монетина, Л. Васильева, Л. Герасимова, Е. Кравцова, А. Чанцова.

Фото А. Ульянова

Как только солнце поднимется над лесными холмами и осветит яркими лучами окрестные поля, новые кварталы домов, белую зубчатую стену и прямоугольные башни Смоленского кремля, из ворот 2-го грузового автотранспортного предприятия выезжают девять машин. За рулем каждой из них женщина. Маленькая колонна дружно движется по центральной улице, а потом, словно по сигналу, грузовики разбегаются в разные концы города. Водители торопятся: всюду надо успеть вовремя — подать машину в складу, загрузиться, мчаться к магазину — ждут продавцы, ждут покупатели. И так день за днем, месяц за месяцем, а из них складываются годы. Сколько их провела за рулем автомобиля бригадир женской бригады Татьяна Елисеевна Командирова. Четверть века. А подсчитать бы, сколько она перевезла. Горы грузов!

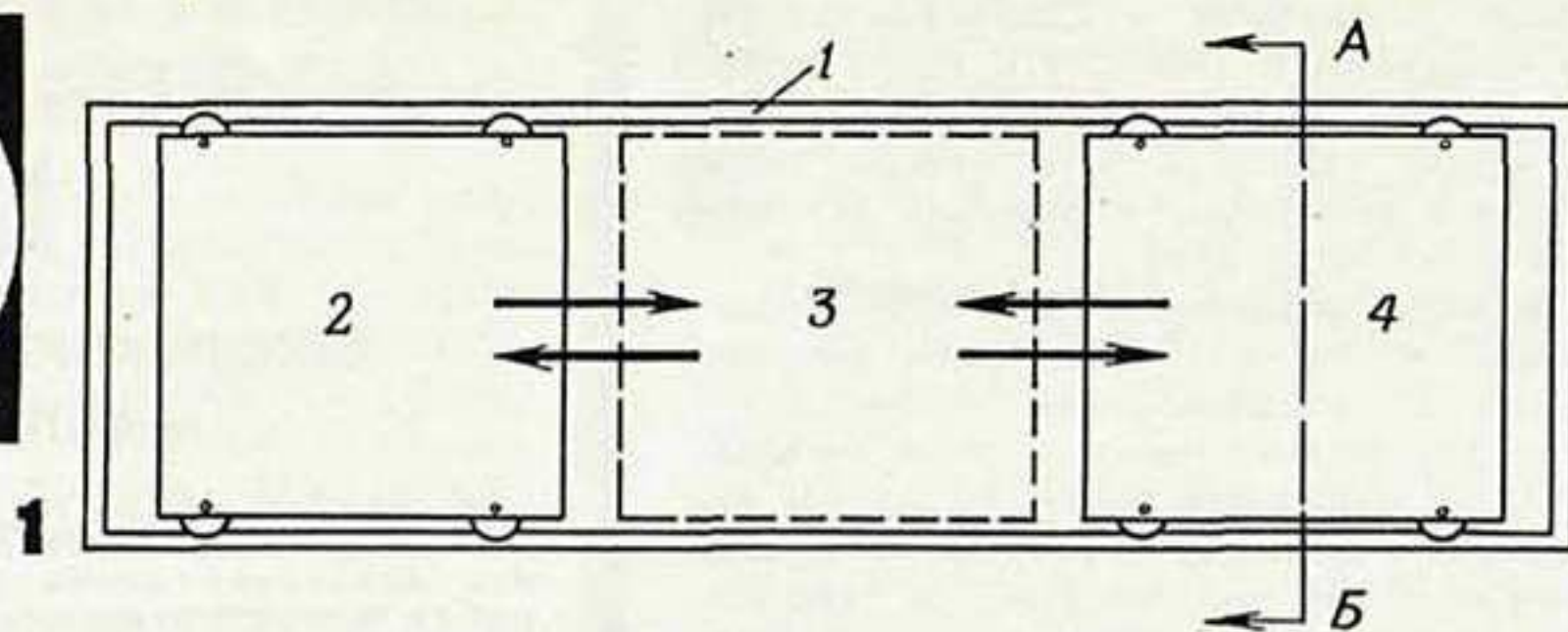
Шофером Таня Командирова стала во время войны. Чего только не приходилось ей возить, по каким дорогам не ездить! Не легче было, пожалуй, и в первые послевоенные годы. Смоленск лежал в руинах. Вместе с тысячами земляков Татьяна Елисеевна восстанавливала город — возила материалы на стройки. На ее глазах он поднимался, рос, хорошел. Кто как не шофер первый это видит. Крепло, расширилось и ее автохозяйство.

В разное время пришли сюда Анна Дмитриевна Салова, Любовь Гавриловна Монетина, Елена Ивановна Кравцова. Есть в бригаде и молодые. Решила стать водителем медицинская сестра Людмила Васильева. Окончив курсы шоферов, она попросилась в бригаду Командировой. Девушка оправдала надежды. Сейчас она уже опытный водитель, секретарь комсомольской организации. Лилия Герасимова была продавцом в магазине, Екатерина Полякова трудилась на чулочной фабрике. Теперь они тоже водят автомобили.

...Начинается трудовой день. В диспетчерской шумно. «Привет подружкам!» — раздается со всех концов. Бригада в сборе. Девять рукопожатий, девять веселых взглядов и девять машин, уходящих в рейс. По родному городу, по знакомым улицам. В очередной трудовой рейс. И мы по традиции скажем: счастливого вам пути, дорогие женщины!

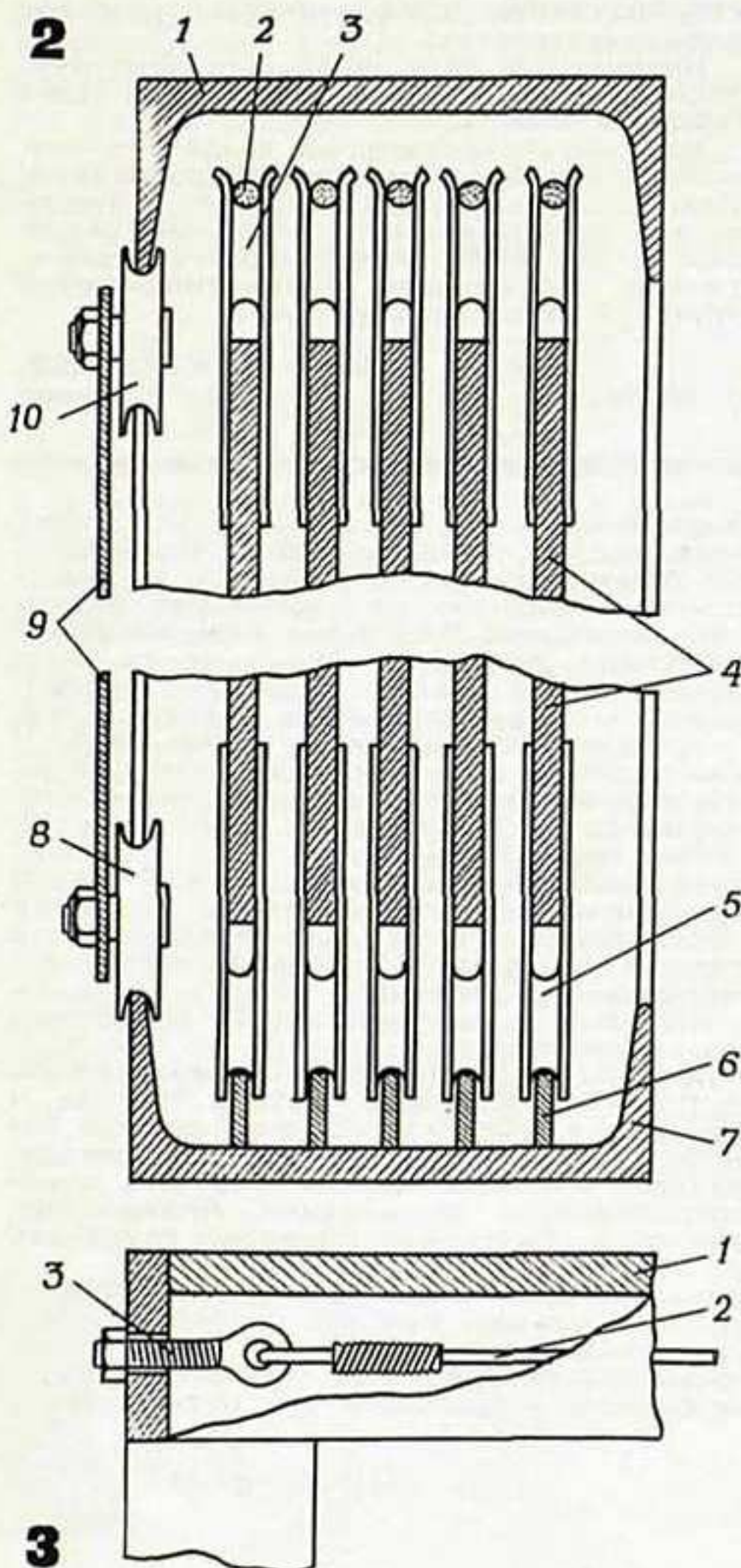
г. Смоленск

Г. НЕКРАСОВ,
спец. корр. «За рулем»



КАССЕТА ДЛЯ ПЛАКАТОВ

1. Вариант кассеты для плакатов: 1 — рама; 2 — левый пакет из пяти щитов и экрана; 3 — центральный экран для демонстрации плакатов и диафильмов; 4 — правый пакет из пяти щитов и классной доски.
2. Разрез кассеты по АБ: 1 — верхняя балка из швеллера № 14; 2 — верхний трос; 3 — верхний ролик щита; 4 — щит для плакатов; 5 — нижний ролик щита; 6 — стальная полоса 25×5 мм, приваренная на ребро; 7 — нижняя балка швеллера № 14; 8 и 10 — ролики классной доски; 9 — классная доска.
3. Устройство для крепления и натяжения троса: 1 — верхняя балка кассеты; 2 трос; 3 — натяжной болт.



Количество наглядных пособий в наших автотоклубах все время растет. Год от года увеличивается и число плакатов.

Чтобы облегчить их демонстрацию и продлить срок пользования, рационализаторы нашего автотоклуба разработали и изготовили образец настенной кассеты.

Может быть, кое-кто посчитает это дело пустячным. Но работники учебных организаций хорошо знают, что на приобретение плакатов и других наглядных пособий ежегодно в ДОСААФ расходуются большие деньги. К тому же выпускаются плакаты пока в количестве, не удовлетворяющем наши потребности.

Вот что представляет собой кассета. Основа ее, как видно из рис. 1, — рама 1 размером 5×1,5 м, сваренная из швеллера № 14. Внутри нижней балки швеллера размещено и приварено на ребро пять стальных полос 6, а в коробке верхнего швеллера соответственно натянуто пять стальных тросов 2 диаметром 4—5 мм (рис. 2).

Между верхними тросами и нижними полосами размещены щиты для плакатов (из 8-миллиметровой фанеры) размером 1,5×1,3 м каждый, причем на этих щитах, окантованных алюминиевой полоской, установлены четыре ролика — два (10) сверху и два (8) внизу. На нижних роликах щит легко перемещается — катится по ребрам полос, а при помощи верхних — получает вертикальное направление и прижимается тросами к нижним полосам. Для натяжения тросов сделано специальное устройство (рис. 3).

Установленный таким образом в кассету щит легко перемещается вдоль нее, вправо и влево. В коробку швеллера по его ширине входят пять щитов, а размер кассеты (рамы) по длине дает возможность разместить десять щитов: по пять справа и слева, при этом середина, равная размеру щита, остается свободной и служит для демонстрации плакатов, закрепленных на щитах (см. рис. 1).

Плакаты, заранее скомплектованные и смонтированные на щитах по темам занятий, удобно экспонировать. Каждый щит в кассете можно легко и быстро повернуть обратной стороной, что позволяет на десяти щитах разместить плакаты по двадцати темам, то есть практически охватить всю программу устройства автомобиля или правил движения.

Жесткость рамы и относительно малая ее толщина (140 мм) дают возможность, как это сделано в Одесском автотоклубе, «утопить» кассету в стене класса, но ее также легко навесить на стену или укрепить на подставках.

Кроме плакатов на щитах, на переднем ребре швеллера смонтирована передвижная классная доска из 3-миллиметрового листового железа. Она служит одновременно магнитной доской, а слева на этом ребре находится выдвижной экран для демонстрации диафильмов.

При комплектовании щитов следует, конечно, помнить о методике, чтобы изобразительный материал, подобранный и расположенный на щите, достаточно полно и наглядно иллюстрировал конкретную тему программы и охватывал объем очередного двухчасового занятия.

К. ШАПАРОВ,
начальник автотоклуба
ДОСААФ

г. Одесса

Продолжаем разговор об энергетических установках автомобилей. Сегодня наша тема — двигатели с воспламенением от сжатия, или, как их называют, дизели.

В современном дизельном моторостроении двигатели с двухтактным процессом оттесняются более экономичными, мощными и простыми по устройству четырехтактными. Поэтому мы рассмотрим широко распространенный у нас двигатель ЯМЗ-236. Этот четырехтактный шестицилиндровый мотор мощностью 180 лошадиных сил с V-образным расположением цилиндров устанавливается на грузовиках МАЗ-500 и всех их модификациях.

Рис. 1: 1 — топливопровод; 2 — направляющая втулка клапана; 3 — головка цилиндра; 4 — выпускной канал; 5 — камера сгорания; 6 — поршневое кольцо; 7 — поршень; 8 — рубашка охлаждения цилиндра; 9 — цилиндр; 10 — распылитель топлива; 11 — воздушный клапан; 12 — впускной канал; 13 — насос-форсунка; 14 — пружины.

Рис. 2: 1 — стартер СТ103; 2 — коробка передач; 3 — выпускной коллектор; 4 — рычаг переключения передач; 5 — крышка правого блока цилиндров; 6 — трубопроводы системы охлаждения; 7 — топливный насос высокого давления; 8 — воздушный фильтр; 9 — компрессор; 10 — фильтр тонкой очистки топлива; 11 — генератор; 12 — натяжной шкив; 13 — шкив насоса гидроусилителя; 14 — шкив коленчатого вала; 15 — водяной насос.

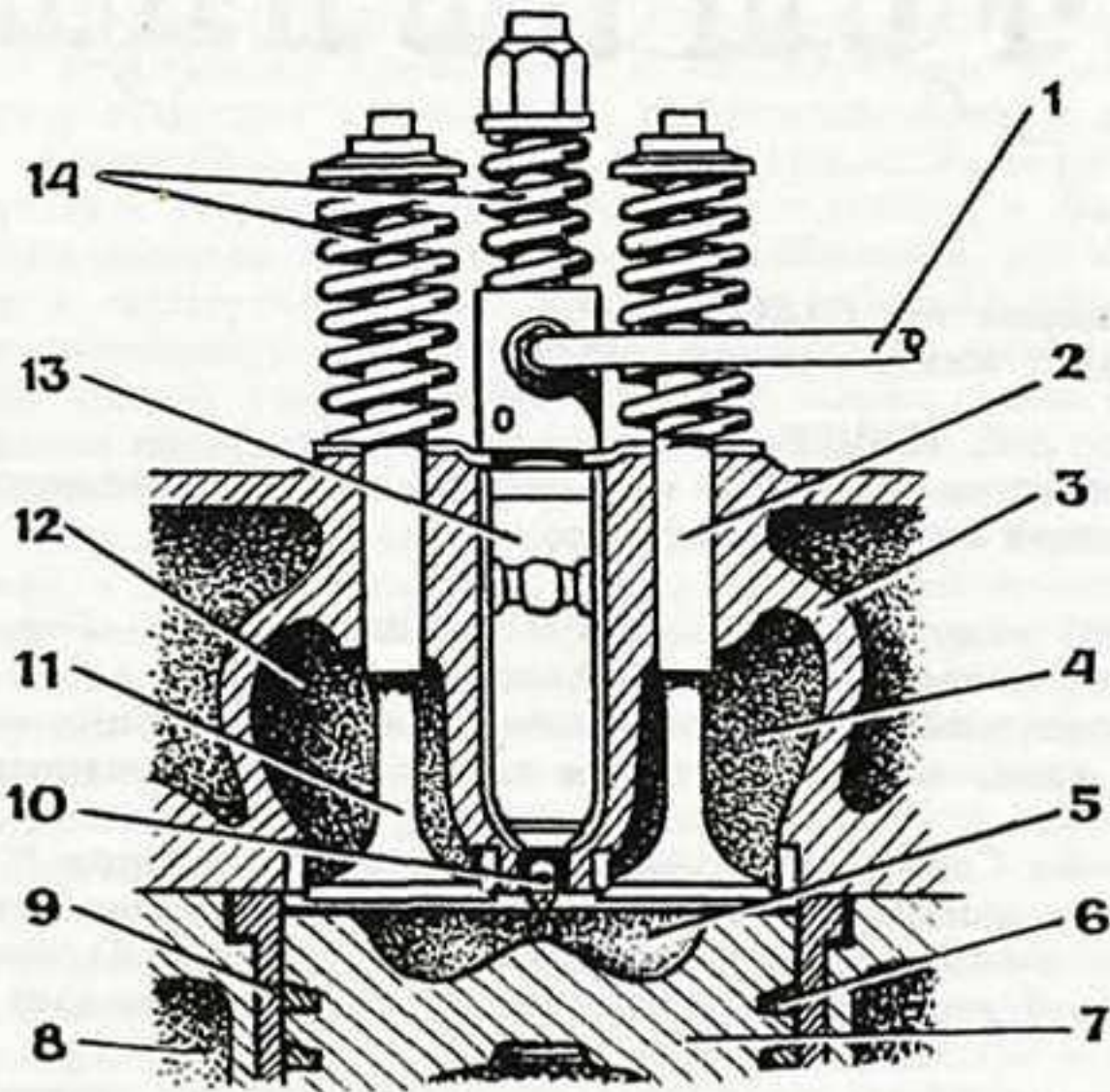
Рис. 3: 1 — оси толкателей; 2 — ось коромысла; 3 — регулировочный винт; 4 — коромысло; 5 — толкающая штанга; 6 — клапан; 7 — кулачок распределительного вала; 8 — толкатель; 9 — ролик толкателя; 10 — вал привода топливного насоса; 11 — ведомая шестерня топливного насоса; 12 — ведущая шестерня привода топливного насоса; 13 — шестерня распределительного вала; 14 — шкив коленчатого вала; 15 — передний выносной противовес; 16 — шатунная шейка; 17 — грязеуловительная полость; 18 — задний коренной подшипник и упорные полукольца; 19 — маховик; 20 — щека коленчатого вала; 21 — привертные противовесы; 22 — поршень; 23 — верхнее и нижнее маслоотъемные кольца.

С устройством, обслуживанием и особенностями эксплуатации дизельных двигателей можно ознакомиться подробнее, изучив соответствующие разделы книг: «Учебник военного водителя первого класса» — Ершов Б. В., Залетаев М. В. и др. Воениздат, Москва, 1967; «Автомобиль МАЗ (устройство, техническое обслуживание и ремонт)» — Высоцкий М. С., Гилелеф Л. Х. и др. «Транспорт», Москва, 1968; «Эксплуатация новых автомобильных двигателей ЯМЗ» — Шестухин В. И., Щербаков Н. Н. «Транспорт», Москва, 1967.

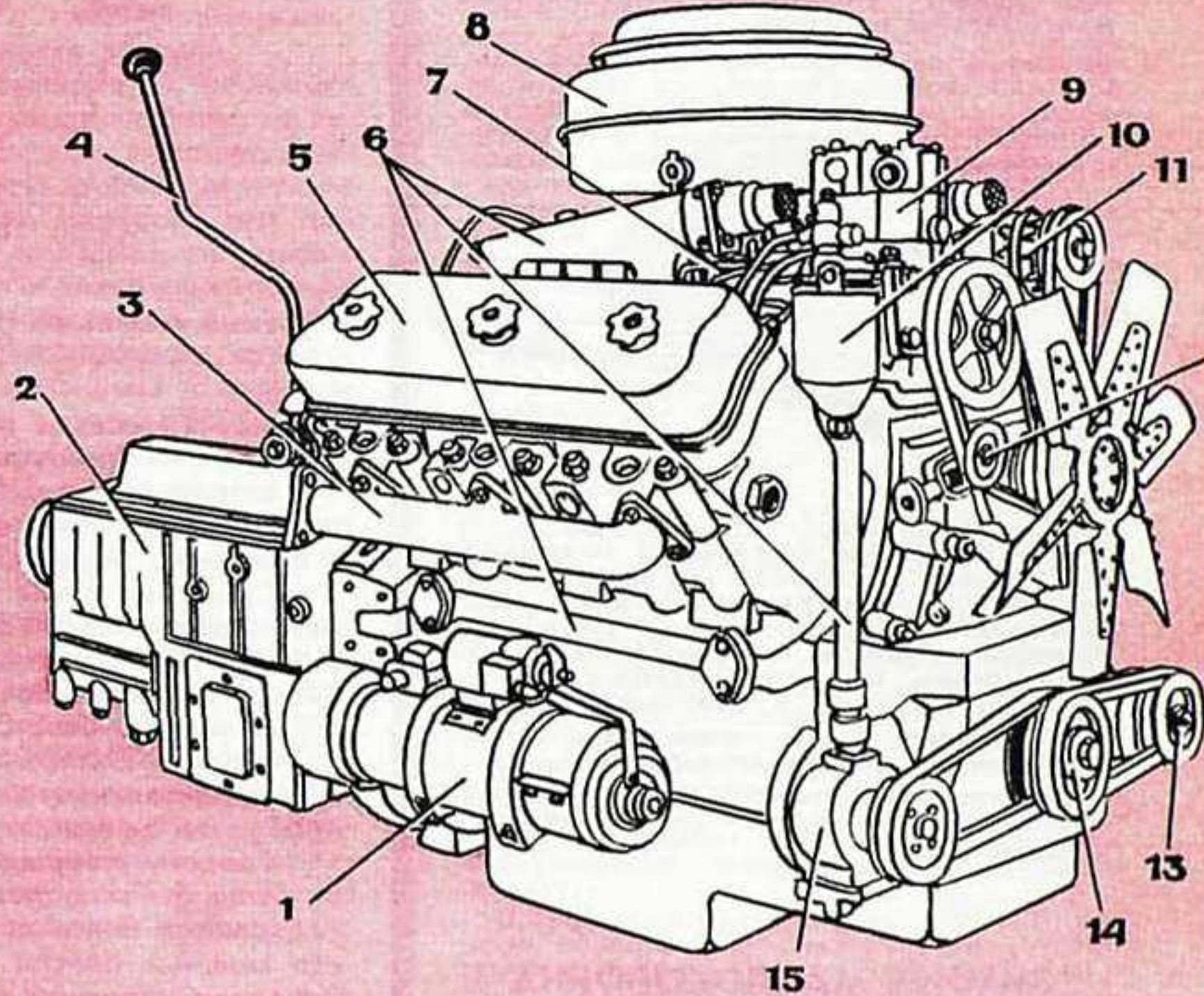
В следующем номере журнала будет помещен плакат по четвертой теме — «Система питания карбюраторного двигателя».

3 УСТРОЙСТВО ДИЗЕЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ

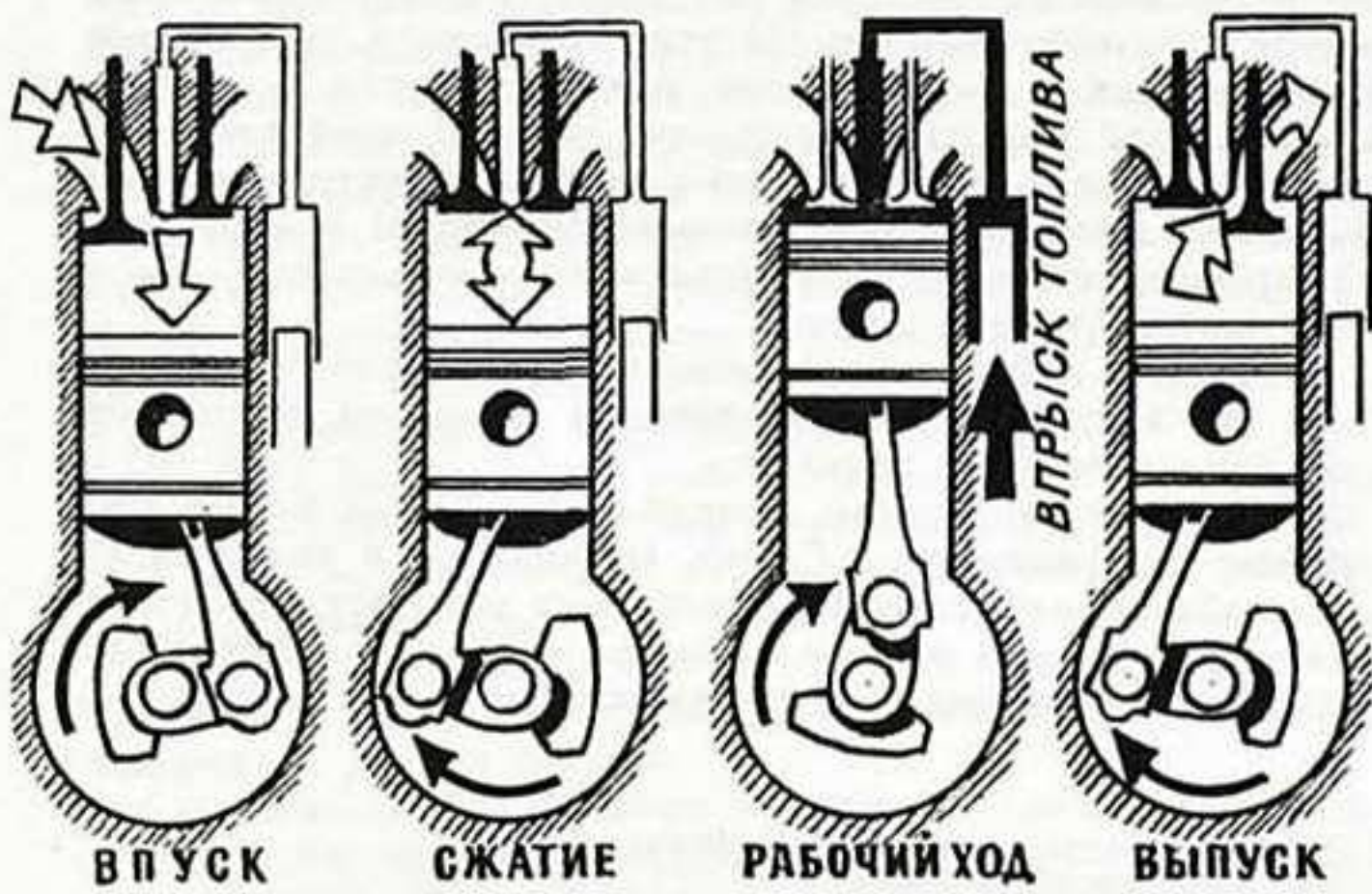
1. ГОЛОВКА ЦИЛИНДРА И ДНИЩЕ ПОРШНЯ



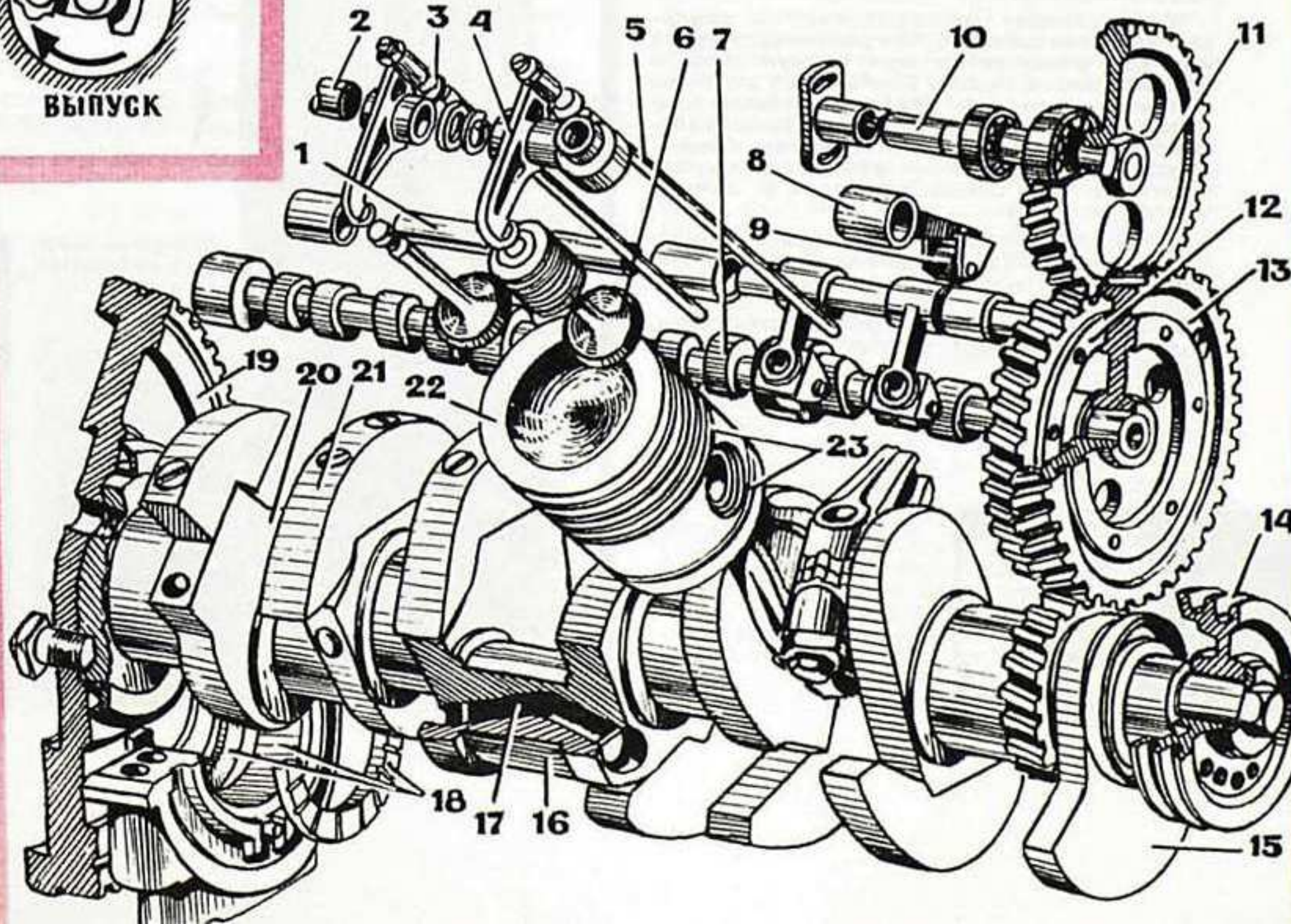
2. ОБЩИЙ ВИД ДВИГАТЕЛЯ ЯМЗ-236



ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЙ РАБОЧИЙ ЦИКЛ



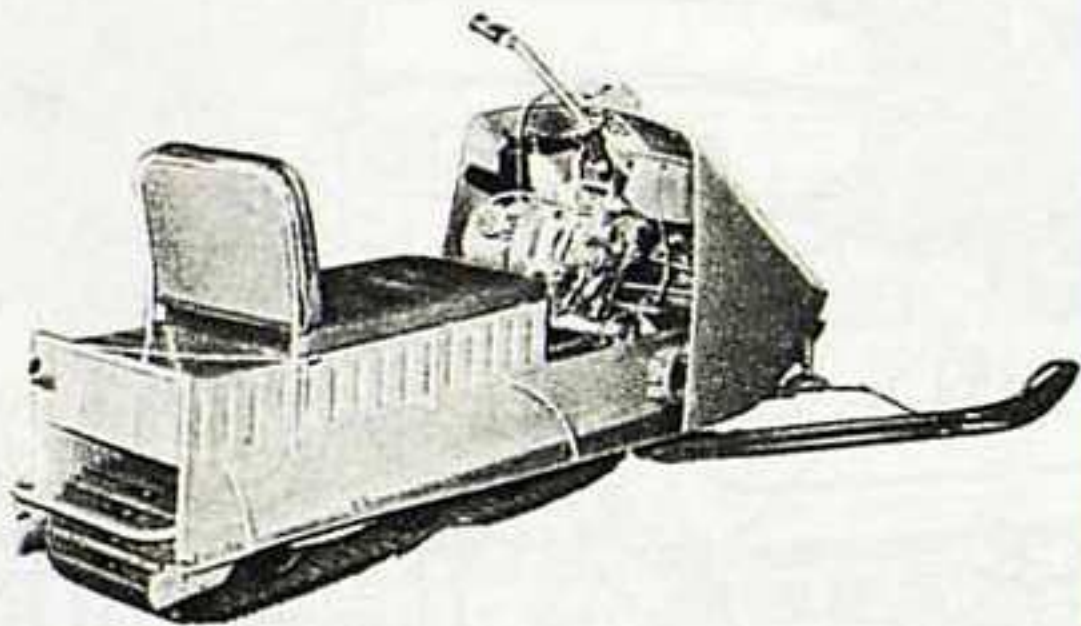
3. ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ И КРИВОШИПНО-ШАТУННЫЙ МЕХАНИЗМЫ



МОТОНАРТЫ НАМИ

Мотонарты НАМИ-095БА сконструированы и испытаны работниками Всесоюзного научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института. Они предназначены для перевозки людей и грузов по снежной целине, льду рек, тундре и редколесью.

Двигатель мотонарт — двухтактный одноцилиндровый, воздушного охлаждения, рабочим объемом 293 см³. Его мощность 7 л. с. Этого достаточно, чтобы перевозить до 200 кг полезного груза и развивать скорость до 30 км/час. Топливо для «снежного мотоцикла» — смесь бензина А-72 с маслом АК-10 (четыре процента). Запас хода по топливу — около 150 километров. Двигатель расположен спереди, и теплый воздух от него обогревает водителя и пассажира. Автоматический клиноременный вариатор делает управление мотонартами максимально простым.



Руль мотоциклетного типа связан с двумя опорными лыжами из нержавеющей стали. Двигатель мотонарт — гусеница из двух резино-тросовых лент, скрепленных поперечными стальными планками. Тормоз — колодочный. Он смонтирован на валу ведущих звездочек и приводится в действие педалью.

В передней части кузова, под ветровым стеклом, установлена фара.

Остается сказать, что мотонарты рассчитаны на буксировку саней или нарт с грузом.

ЗИМНЯЯ МАСЛОКОЛОНКА

Череповецкий завод (Вологодская область), выпускающий маслораздаточные колонки, спроектировал установку с электроподогревом. Главное отличие новой модели в том, что шестеренчатый насос погружен в масло, вследствие чего сведена до минимума протяженность всасывающей магистрали. Мощность двигателя насоса увеличена с 1,0 до 1,7 квт. Система нагрева воздуха внутри колонки создает нормальные условия для работы контрольно-измерительной и регулирующей аппаратуры.

Масло может подогреваться в специальном баке до плюс 30 градусов, система нагрева включается при поступлении в бак холодного масла. Вообще все системы колонки — подачи масла, нагрева масла и воздуха — после их включения работают автоматически. К тому же кран с раздаточным рукавом убирается внутрь колонки, что очень удобно в зимнее время.

Новая колонка позволяет подавать масло для заправки автомобилей и при минусовых температурах окружающего воздуха.

Выдержав государственные испытания, колонка «получила добро» на серийный выпуск.

М. КОМАРОВ,
инженер

г. Череповец

Новости,
события,
факты

ПРОВАЛЫ СЕВЕРА И АВТОШОБИЛЬ

Академик М. ЛАВРЕНТЬЕВ,
вице-президент Академии наук СССР

Е. КУЩЕВ,

ученый секретарь Научного совета по проблеме «Создание машин, работающих в условиях низких температур»

На VIII съезде партии в 1919 году Владимир Ильич Ленин говорил: «Горные богатства Сибири представляются совершенно необъятными...»

В то крайне тяжелое для Советской республики время вождь революции мечтал о будущем этого великого края, который царское самодержавие превратило в огромную тюрьму.

Сразу же после освобождения Сибири от армий Колчака и интервентов В. И. Ленин подписывает декрет о создании Иркутского государственного университета. В 1920—1921 годах он выступает инициатором разведки и исследований Крайнего Севера и Северо-Востока страны. В марте 1921 года выходит ленинский декрет об использовании богатств Севера.

Великая Октябрьская революция сбросила оковы, препятствовавшие развитию производительных сил, экономики и культуры этой далекой российской окраины и пробудила ее исполинские силы.

Геологи утверждают, что в таблице Менделеева нет таких элементов, которых не было бы в недрах Сибири и Дальнего Востока. На этой громадной территории содержится почти две трети известных в мире запасов каменного угля, и многие его мощные пласты залегают у самой поверхности земли. На огромной площади Западно-Сибирской низменности открыто одно из самых крупных месторождений нефти и газа. Колоссальные залежи железорудных, полиметаллических и нерудных ископаемых, неисчислимые гидроэнергетические ресурсы и лесные запасы — все эти богатства Сибири известны сегодня всему миру.

Трудно найти другие районы, где можно так широко, так эффективно и комплексно развивать почти все отрасли народного хозяйства.

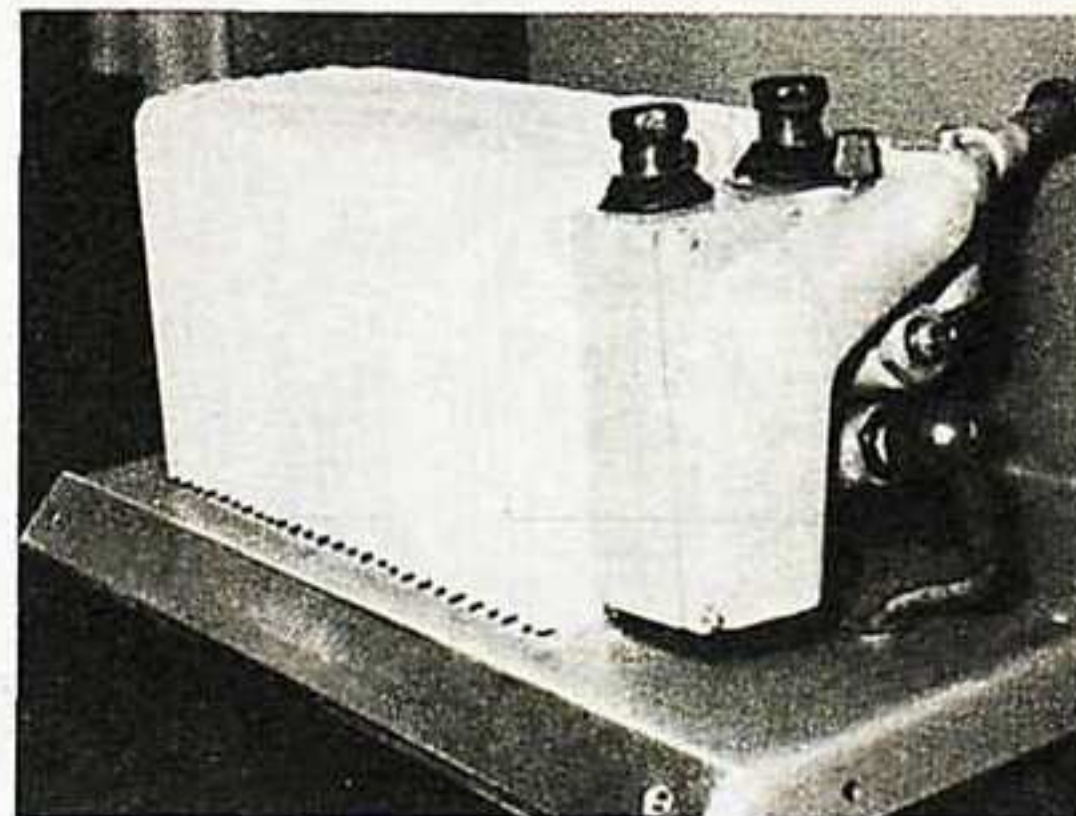
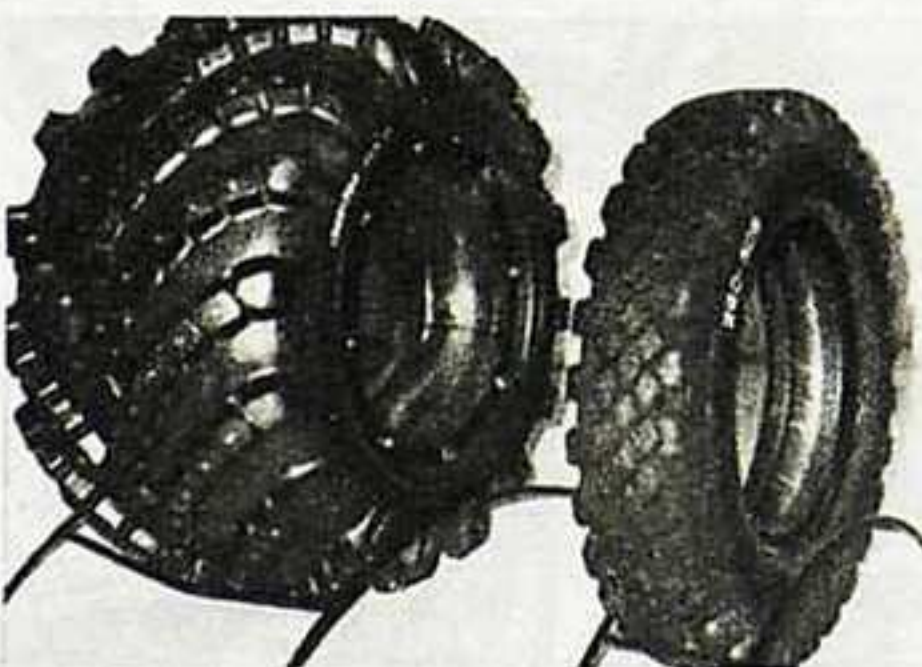
Пятилетним планом предусмотрено еще более широкое наступление на Север, вовлечение в хозяйственный оборот наиболее перспективных его ресурсов. Нефтяные, газовые и лесные базы продвигаются в ранее недоступные районы, где создается мощная индустрия.



Шина из морозостойкой резины с шипами противоскольжения.

Пульсирующий отопитель ПО-2.

Образцы шин для северных автомобилей.



С этим связано строительство новых городов и рабочих поселков. В текущем пятилетии объем капитальных вложений в районы Севера составит миллиарды рублей, в следующие годы эта цифра возрастет в полтора-два раза.

Крупнейшая в мире Красноярская ГЭС мощностью в 6 миллионов киловатт, Саяно-Шушенская, Назаровская и другие гидроэлектростанции Енисейского каскада пошлют в энергосистему Сибири невиданный по мощности поток энергии. Они обеспечат мощные индустриальные комплексы: Красноярско-Ачинский, Маклаково-Енисейский, Абакано-Минусинский и другие. В полной мере сбываются слова Ломоносова о том, что «российское могущество прирастать будет Сибирью».

Освоение богатств Севера настоятельно требует создания высокопроизводительных машин, способных работать в условиях низких температур.

Особое значение это имеет для транспорта. Автомобиль и другие транспортные машины на его базе жизненно важны для этих районов, потому что вечная мерзлота делает крайне затруднительным, а порой и невозможным строительство железнодорожных путей. Обеспечение потребностей народного хозяйства, все виды материального снабжения, перевозка пассажиров и грузов почти целиком ложатся здесь «на плечи» автомобиля.

В настоящее время промышленность дает Северу машины и материалы в стандартном исполнении. В то же время условия эксплуатации их на Севере выдвигают ряд особых требований к конструкциям и материалам, и такая «универсальность» приводит к снижению работоспособности и долговечности техники.

Автомобиль на Севере должен защищать водителя и пассажиров от жестокого мороза и ветра, быть приспособлен к работе в длительном отрыве от базы, на тяжелых дорогах. Это непрелюбимые требования, как и способность всех конструктивных и эксплуатационных материалов обеспечивать нормальную работу агрегатов при температуре окружающего воздуха до минус 60 градусов. Известно, что при таких низких температурах обычные марки стали становятся хрупкими, резиновые изделия ломаются и разбиваются как стекло, ряд сортов масел и дизельное топливо теряют текучесть, многие смазки и жидкости становятся непригодными.

Автотранспортные организации накопили большой опыт эксплуатации автомобилей в высоких широтах. Здесь уже давно приспособляют машины к суровым условиям Севера. Конечно, делают в основном примитивные приспособления, не всегда отвечающие требованиям эксплуатации и техники безопасности. Вместе с отсутствием соответствующих эксплуатационных материалов такие паллиативы приводят к простоям, преждевременным износам, внеплановым ремонтам машин и механизмов, что удорожает себестоимость перевозок на Севере в 3—5 раз в сравнении со средней полосой страны.

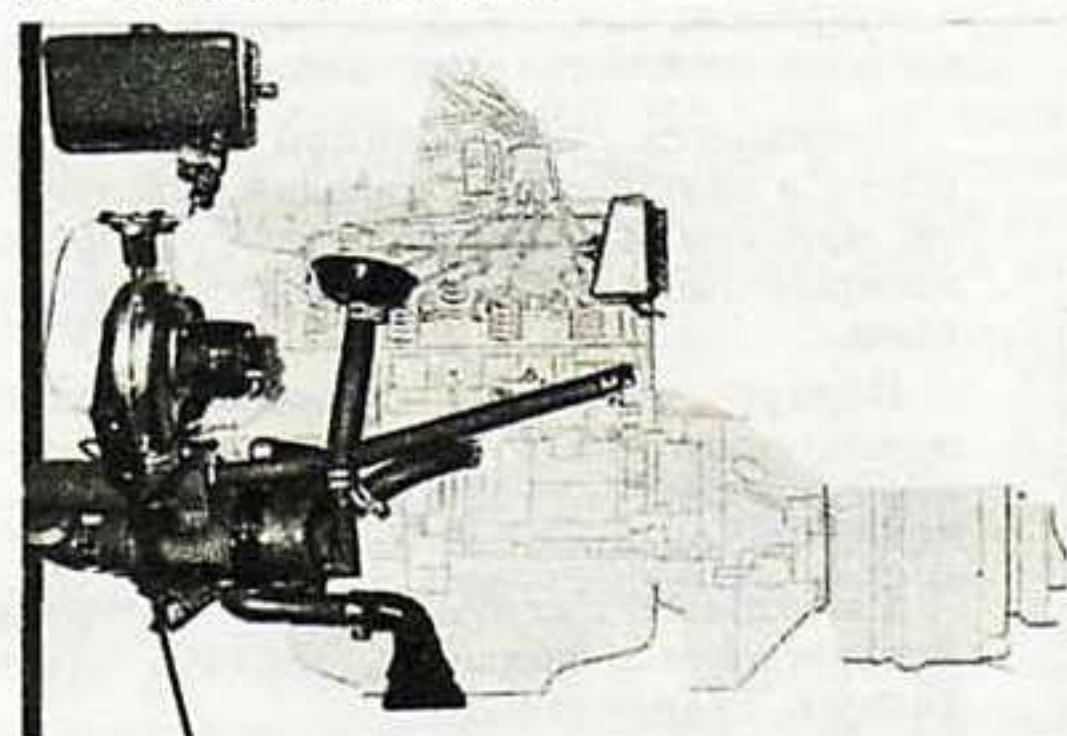
В соответствии с перспективным планом многие научно-исследовательские организации и заводы занимаются проектированием, испытанием и внедрением северных модификаций автомобилей и эксплуатационных материалов для них. Это бортовые машины различной грузоподъемности и самосвалы, такие, как ЗИЛ-130С, ГАЗ-53С, МАЗ-500С, «Урал-375К», «КрАЗ-256ВС, автобусы ЛиАЗ-158АС, ЛиАЗ-677А, ПАЗ-672С, санитарный автобус УАЗ-452С. Разработаны и проверены в эксплуатации пусковые жидкости, масла и консистентные смазки, топлива для карбюраторных и дизельных двигателей, резино-технические изделия и полимерные материалы, обеспечивающие нормальную работу машин при температурах до минус 60 градусов. А для производства северных модификаций автомобилей потребуется строительство сборочного завода.

При Государственном Комитете Совета Министров СССР по науке и технике организован Научный совет по проблеме «Создание машин, работающих в условиях низких температур». Этот совет принял активное участие в организации на ВДНХ СССР тематической выставки «Техника для Севера», на которой был собран и обобщен опыт 27 министерств и ведомств. Лучшие образцы, отобранные жюри, должны быть поставлены на серийное производство.

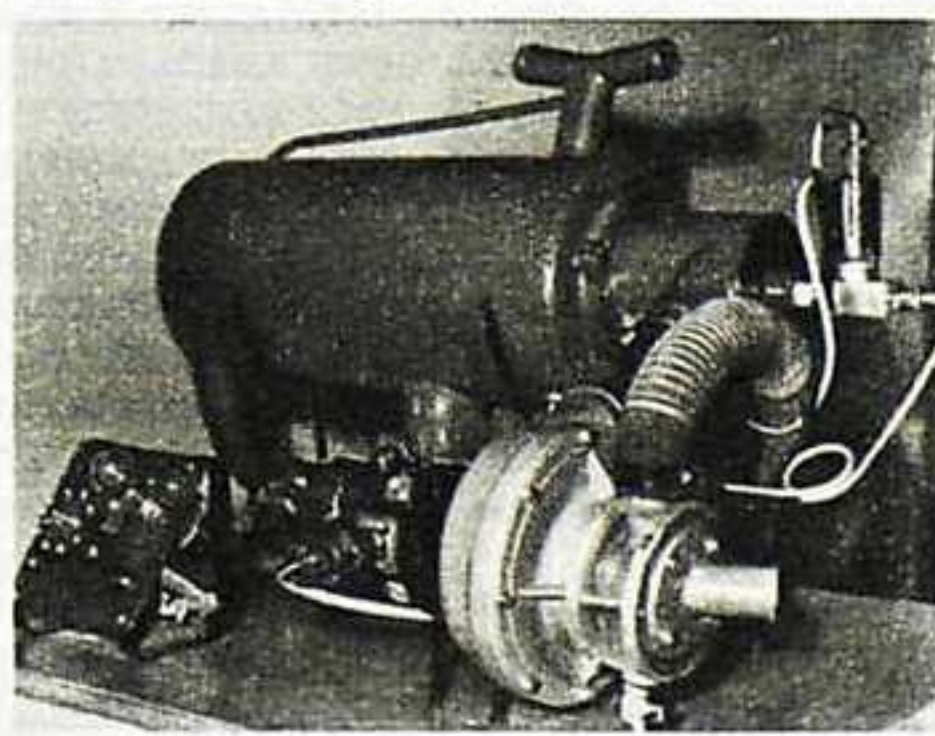
Работа по созданию новых типов транспортных средств продолжается. В ближайшие годы научно-исследовательские институты и КБ заводов должны направить все силы на дальнейшее совершенствование выпускаемых и разработку принципиально новых моделей большегрузных автомобилей и автопоездов для Севера, перспективных энергоустановок для них, в частности газовых турбин, системы электропривода ведущих колес, вездеходов на пневмокатках, шнековых и гусеничных движителях и других машин.

Нужны люди, которые смогут овладеть этой техникой и организовать правильную ее эксплуатацию. С этой задачей справятся любящие свое дело энергичные молодые специалисты, и надо шире привлекать их. Север ждет знающих, образованных энтузиастов, которые раскрыли бы его богатейшие кладовые. Это в интересах всего нашего народа.

Предпусковой подогреватель ПЖБ-6 для карбюраторных двигателей.



Предпусковой подогреватель ПЖД-44 для дизельных двигателей.



Большое признание у широких кругов читателей получают в последние годы иллюстрированные пособия для массовых профессий. Книга, состоящая из многокрасочных рисунков и поясняющего текста, помогает человеку освоить технику. Одно из таких пособий, выпущенных издательством «Транспорт», было удостоено диплома второй степени на всесоюзном конкурсе 1967 года.

В нынешнем году издательство наметило выпустить подобное издание и для юных автомобилистов. Около 70 красочных иллюстраций будет помещено в небольшой книге Ю. В. Плотникова «Учить управлять автомобилем». Автор — руководитель Московского клуба юных автомобилистов — главное внимание уделяет устройству современного автомобиля и приемам управления им. Кроме того, в книге популярно рассказывается об истории развития конструкции автомобиля, даются рекомендации по изучению правил движения, а также приводятся сведения по автомобильному спорту.

Учебники шоферов всех трех классов получают те, кто избрал эту профессию или решил повысить квалификацию. Они переработаны в соответствии с новыми программами и имеют одно общее название — «Автомобиль».

По просьбе читателей вновь допечатывается «Пособие по правилам движения автомобилей» Г. И. Клиновштейна, Г. М. Соловьева и Н. Н. Юмашева.

Кроме учебников и учебных пособий, тематическим планом предусмотрено издание ряда книг для массовых читателей. Среди них «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», книга А. И. Азарха и П. З. Белкина «Упражнения по правилам движения транспортных средств». Это уже третье издание популярного пособия, переработанное и дополненное новыми материалами. Оно предназначено в помощь учащимся автомобильных школ и курсов, а также водителям, заочно повышающим свою квалификацию.

Для водителей и автомехаников готовится к изданию книга А. А. Зубарева «Регулировка автомобилей ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131».

В 1968 году редакция журнала «За рулем» познакомила издательство «Транспорт» с письмом читателя М. Г. Пильнова из Башкирии. Ему очень нужна литература о «Запорожце» и справочник автомеханика. Можем обрадовать Михаила Григорьевича и других автолюбителей — в издательском плане на 1969 год намечена к выпуску книга К. С. Фучалки и Ш. М. Кауфмана «Автомобиль ЗАЗ-965А «Запорожец».

В 1969 году можно будет приобрести также «Справочник автомобильного механика».

Многих водителей могут заинтересовать и некоторые издания, предназначенные для инженерно-технических работников. Например, небольшие книжки М. Г. Лазебникова и Ю. Л. Бакуревича «Эксплуатация автомобилей в условиях жаркого климата и пустынно-песчаной местности» и Н. В. Семенова «Эксплуатация автомобиля зимой».

Внимание читателей могут привлечь также практические пособия по отдельным маркам автомобилей. Эти книги знакомят с их устройством и техническим обслуживанием, методами выявления и устранения неисправностей. В числе таких книг коллективная работа «Автомобиль ГАЗ-21 «Волга», «Автомобили УАЗ-451М и УАЗ-452» Н. А. Давыдова и Э. Н. Орлова, «Автомобиль БелАЗ» Э. Л. Сироткина и других авторов.

Из учебников для автомобильно-дорожных техникумов следует упомянуть книгу Н. М. Ильина «Электрооборудование автомобилей», в которой помимо традиционных разделов большое место занимают новые модели аппаратуры.

Как приобрести все эти книги? Напомним, что заказывать транспортную литературу следует в местных магазинах книготоргов и в отделениях издательства «Транспорт», которые есть при всех управлениях железных дорог. Заказы на книги можно также направлять и непосредственно в издательство по адресу: Москва, К-92, ул. Сретенка, д. 27/29.

В. ДОБРУШИН

АМОРТИЗАТОРАМ— ДОЛГУЮ ЖИЗНЬ

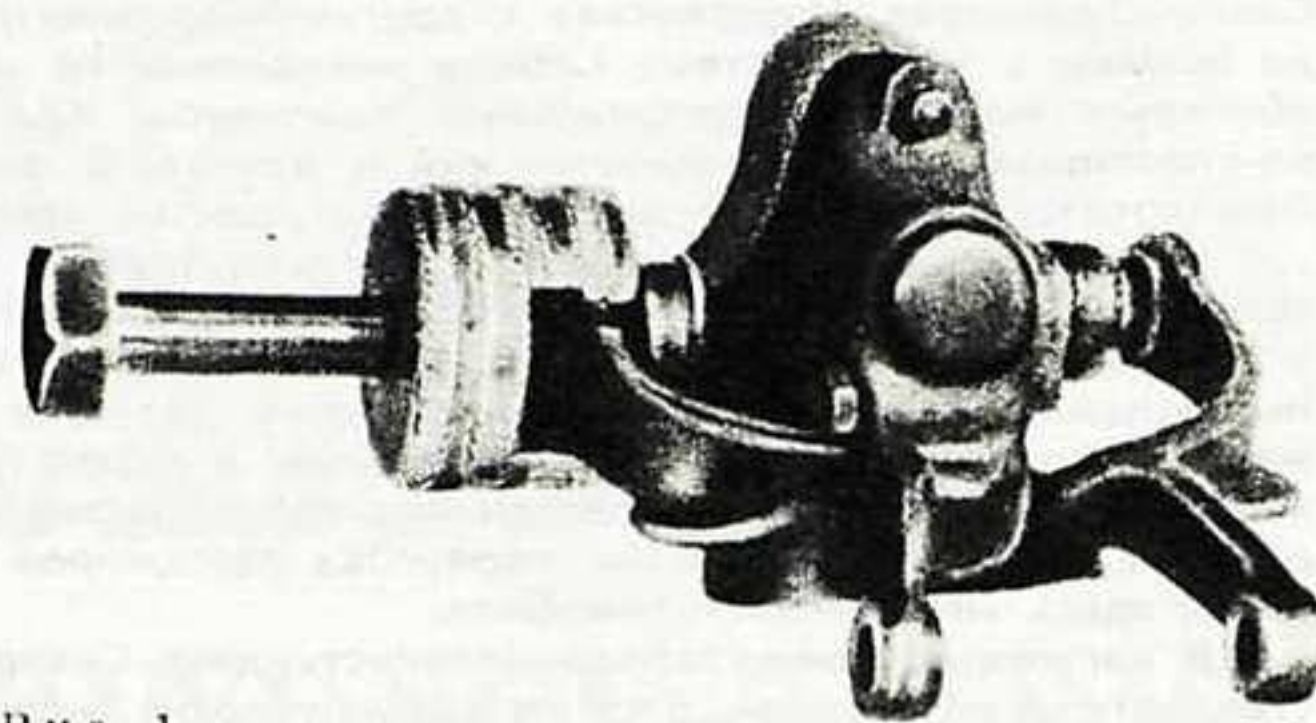


Рис. 1.
Съемник с амортизатором.

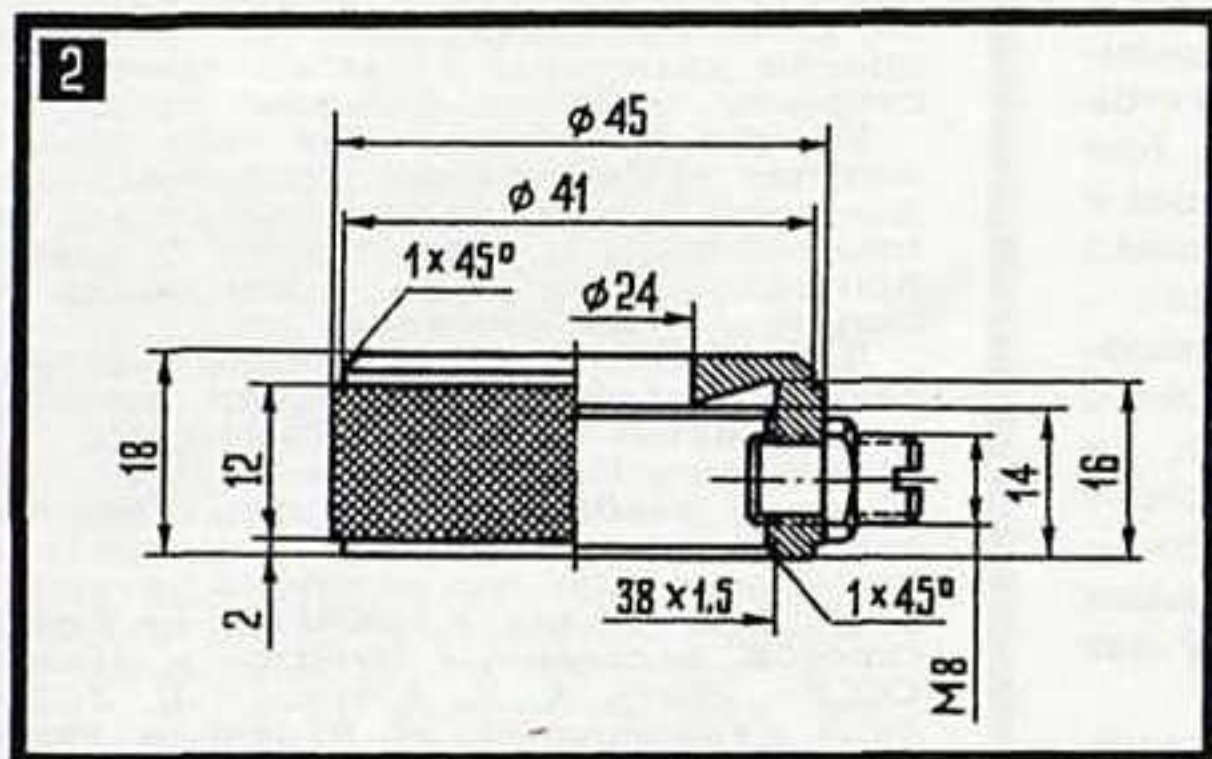


Рис. 2. Крышка сальника.

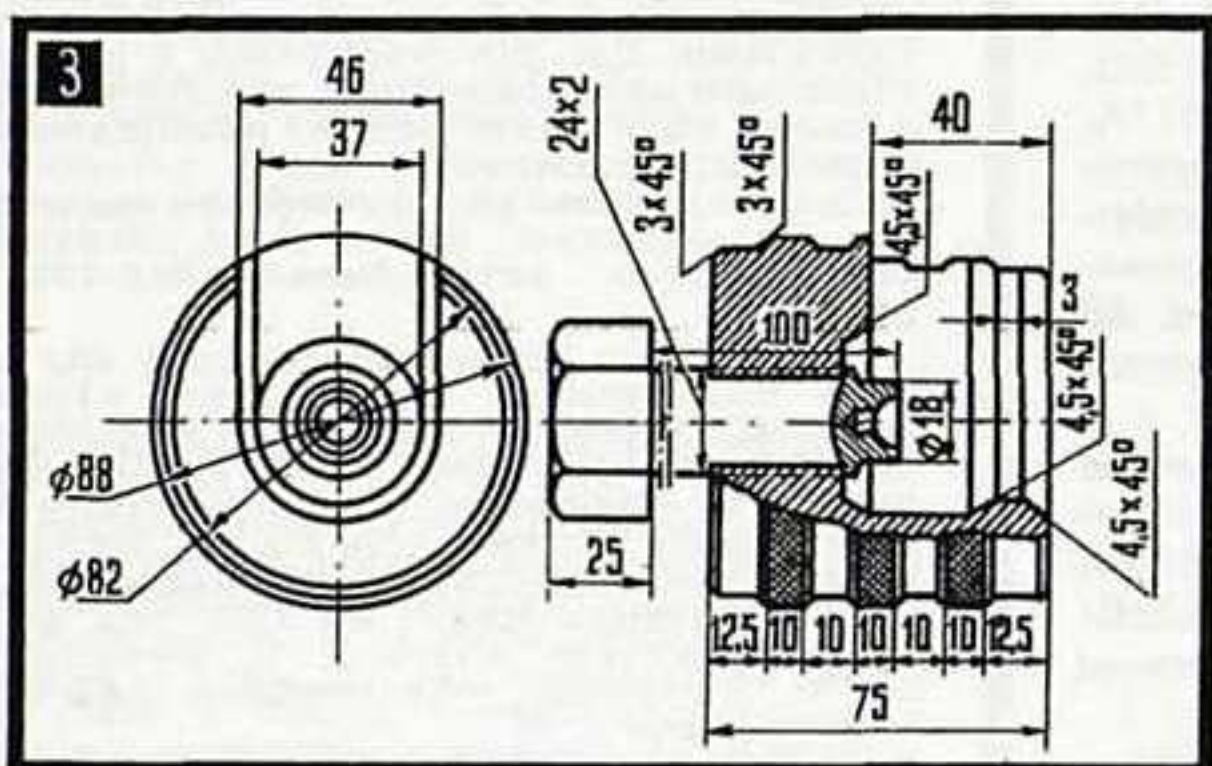


Рис. 3. Круглый съемник для рычагов амортизатора.

В передней подвеске многих «Побед» и «Волг» стоят рычажные амортизаторы. Когда они исправны, машина «чувствует себя» ничуть не хуже, чем с телескопическими, которые в последние годы устанавливаются на «Волге».

Такое мнение сложилось у автомобилистов. Но... вот сальники изношились (всему приходит срок), начали пропускать жидкость. Ухудшается плавность хода, устойчивость, сильнее изнашиваются шины. Больше того, эксплуатация автомобиля с плохо работающими из-за утечки жидкости амортизаторами неизбежно ведет к перегрузке пружин подвески и даже к их поломкам.

Что делать? Купить новые? Но они в последнее время не всегда есть в продаже, да и не так приятно выбросить практически годные амортизаторы только из-за течи.

Перейти на телескопические с переборкой «передка», установкой новой стойки, рычагов и других деталей? Это большая работа. А без конца добавлять жидкость (многие так и поступают) — не выход из положения; кроме того, при таком «решении» передний мост всегда залит маслом и грязью.

К сожалению, многие автолюбители вынуждены избирать именно такой путь. Некоторые из них прислали нам чертежи и описание специальных подпитывающих бачков. Но их предложения не нашли поддержки в «Клубе».

А что если отремонтировать амортизаторы? Попробовать обеспечить работоспособность сальниковых уплотнений валика? Это наиболее рациональное решение «проблемы рычажных амортизаторов» найдено автолюбителями. С их разработками мы и познакомимся на сегодняшнем заседании.

Первое слово предоставляется М. М. Ермолаеву из Красноярска. Он предложил способ ремонта (и модернизации) амортизаторов самых первых выпусков, у которых крышки сальников нельзя повернуть для подтягивания уплотнения.

Ресурс работы рычажного амортизатора первых выпусков, как показывает практика, ограничивается в основном тем, что конструктивно не обеспечивается возможность затягивать сальники по мере их износа.

Чтобы восстановить герметичность сальникового гнезда, сначала надо выпрессовать рычаги с шлицевых концов валика амортизатора при помощи съемника, показанного в сборе с амортизатором на рис. 1. Перед этой операцией рычаги (по месту сварки) разрезаем ножовкой. А избежать перекоса при выпрессовке поможет шарик диаметром 12 мм, который следует установить между торцами винта съемника и валика амортизатора. Разборка не вызовет затруднений, если граненую головку винта съемника ($S=36$ мм) поворачивать ключом с удлиненной рукояткой. Поскольку разборка ведется без нагрева, характер посадки рычагов с шлицевыми концами валика амортизатора сохраняется.

Чтобы получить возможность и в

дальнейшем подтягивать сальники, рекомендую нарезать на цилиндрических заточках корпуса амортизатора, когда рычаги будут сняты, резьбу $M 38 \times 1,5$ на длине 19 мм. Затем изготавливаем стальную крышку, показанную на рис. 2. Фиксировать ее после подтягивания сальника можно, например, резьбовым стопором и контргайкой, которые видны на рисунке. А чтобы не сминалась резьба на корпусе амортизатора, стопор следует изготовить из «мягкого» металла.

Добившись необходимой герметичности в сальниковых гнездах, фиксируем крышки и напрессовываем рычаги, которые по окончании сборки свариваем.

Корпус съемника (рис. 3) и винт можно изготовить из стали 45 и термически обработать до твердости 28—32 по Роквеллу.

Рычажные амортизаторы, восстановленные таким способом, «ходят» вдвое дольше стандартных.

**ЗАСЕДАНИЕ
ШЕСТЬДЕСЯТ
ПЕРВОЕ**



Теперь давайте ознакомимся с работой Ю. Г. Панафутина и В. И. Соломыкина из г. Серпухова Московской области. Они решают вопрос «с дальним прицелом» — предлагают конструкцию, которая позволяет в последующей эксплуатации при необходимости заменять сальники без применения сварки. Полностью, как говорится, в домашних условиях. Кроме этого, они разработали технологию и приспособления для изготовления сальников достаточно высокого качества.

Мы предлагаем способ продлить «жизнь» рычажных амортизаторов «Победы» и «Волги» и некоторое их усовершенствование — вместо сварки механическое скрепление рычагов.

На таком измененном амортизаторе (рис. 4) к каждому рычагу приварен угольник. Это надо сделать (изготовить угольники и приварить) до того, как разрезаем рычаги. Кроме того, перед сваркой оба угольника каждого амортизатора следует плотно стянуть болтом.

Все необходимые детали делаем из стали по размерам, показанным на рис. 5. На головках рычагов и торцах валиков наносим метки, фиксирующие их взаимное расположение. Это пригодится при последующей сборке.

Теперь можно разрезать место сварки и приступить к выпрессовке рычагов с шлицевых концов валиков. Для этого используем плоский съемник (рис. 6). Он годится также для работы с амортизаторами задней подвески.

Технология разборки такая. Укрепляем на одном из рычагов съемник и зажимаем его в тиски. Зажимать сам амортизатор не следует ни в коем случае. К порче его приведут и попытки сбить рычаги молотком.

Теперь надо заменить изношенные сальники. Для их изготовления мы применили 5—6-миллиметровую пластинчатую бензомаслостойкую резину. Дальше — очень просто, если под рукой есть комбинированный пробойник (рис. 7). Он необходим потому, что концы валика амортизатора имеют разную толщину и соответственно этим диаметрам приходится делать разными внутренние отверстия сальников.

Если при осмотре концов валика амортизатора перед сборкой вы обнаружите следы коррозии — удалите ее, а места установки сальников отполируйте. Это увеличит срок их службы.

Очень хорошо установить между сальником и крышкой («гайкой») латунные шайбы, которые предотвратят смятие и выдавливание резины при затяжке. Конструкция и размеры

Поскольку бензомаслостойкая резина пока еще в какой-то степени «дефицит», стоит попробовать применить обыкновенную. Это предложение обосновано. На такой риск пошел автолюбитель Г. Алексеев из Ташкента (см. заседание 38-е — «За рулем», 1967, № 2), хотя в фильтрах тонкой очистки температура масла намного выше, чем в амортизаторах.

А теперь перейдем к способу, который предлагает Ф. Н. Сущинский из г. Люберцы Московской области. Здесь в принципе все иначе, но лучше пусть расскажет он сам.

Я даже не снимал амортизаторы. Для переделки сальников и установки новых пришлось демонтировать только передние колеса.

На рис. 9 видно, как я «вышел из положения». Сначала удалил крышки

шайб (для разных концов валика) приведены на рис. 8.

Напрессовываем рычаги в тисках в соответствии с поставленными метками.

На своих автомобилях мы после такой переделки прошли уже более 27 тысяч километров.

Рис. 4. Амортизатор с разъемными рычагами.

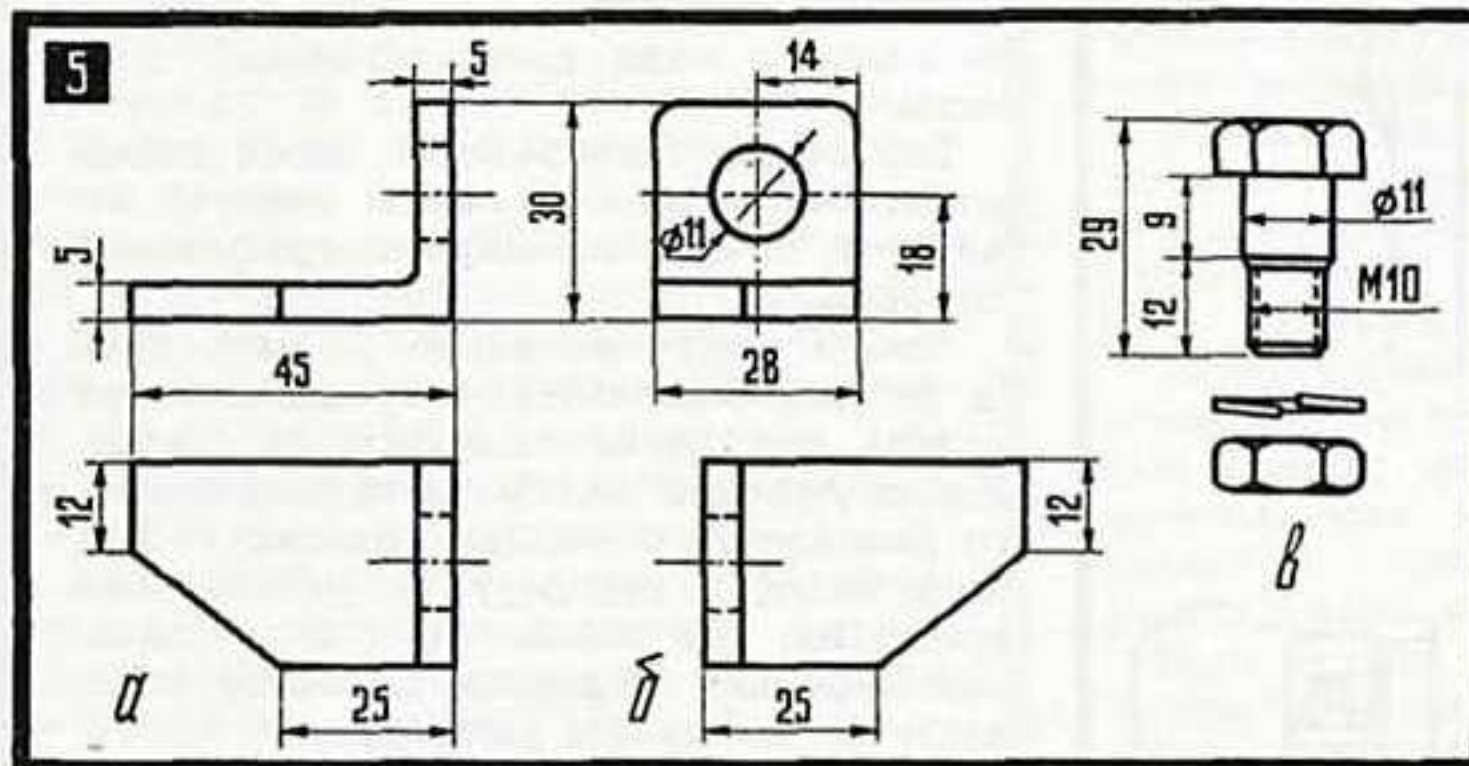
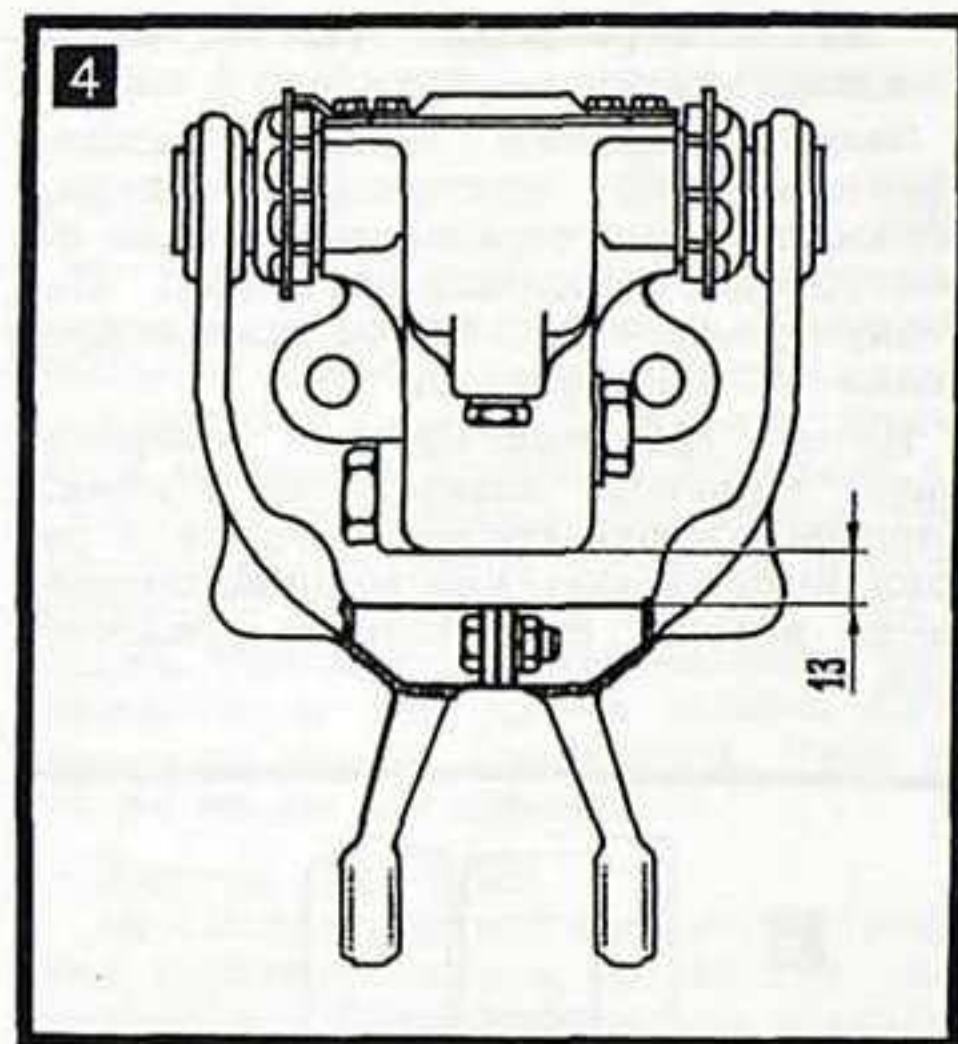


Рис. 5. Левый (а) и правый (б) угольники и стяжной болт (в).

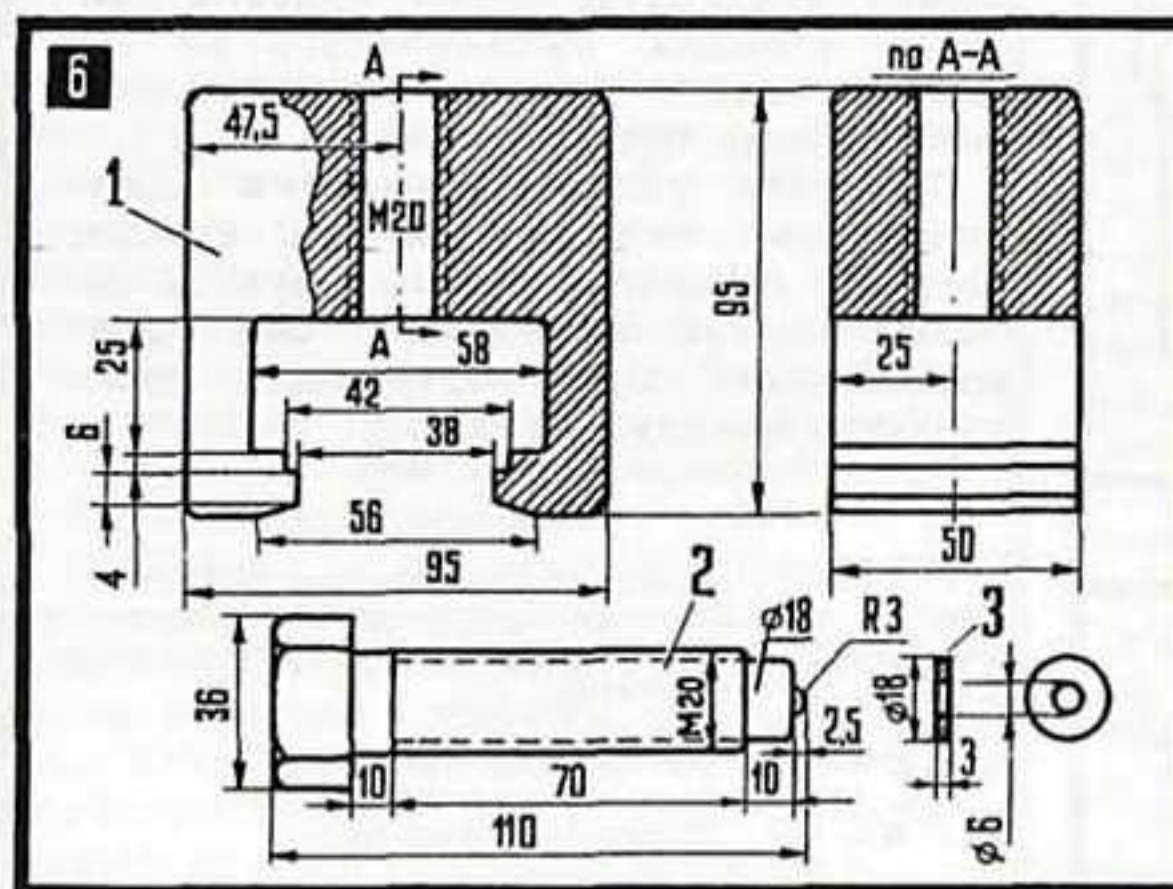


Рис. 6. Плоский съемник: 1 — основание; 2 — болт; 3 — подкладное кольцо.

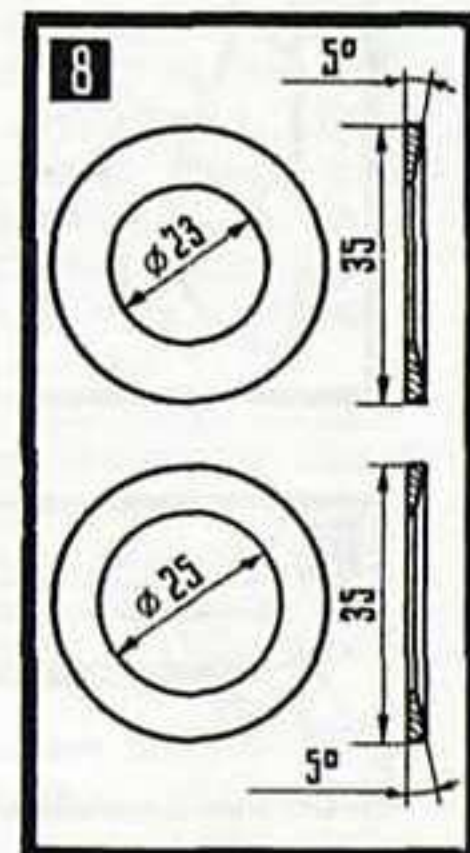
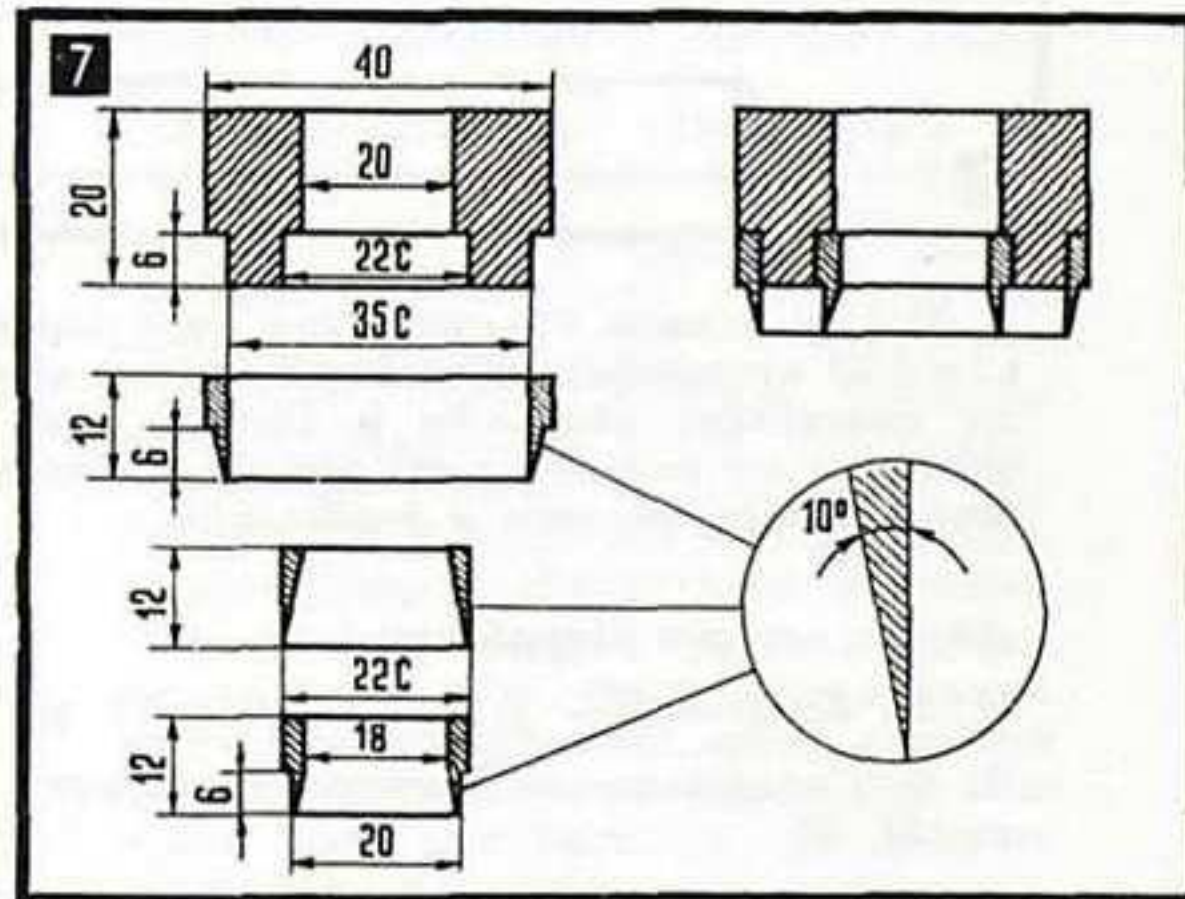


Рис. 8. Предохранительные шайбы.

Рис. 7. Комбинированный пробойник.

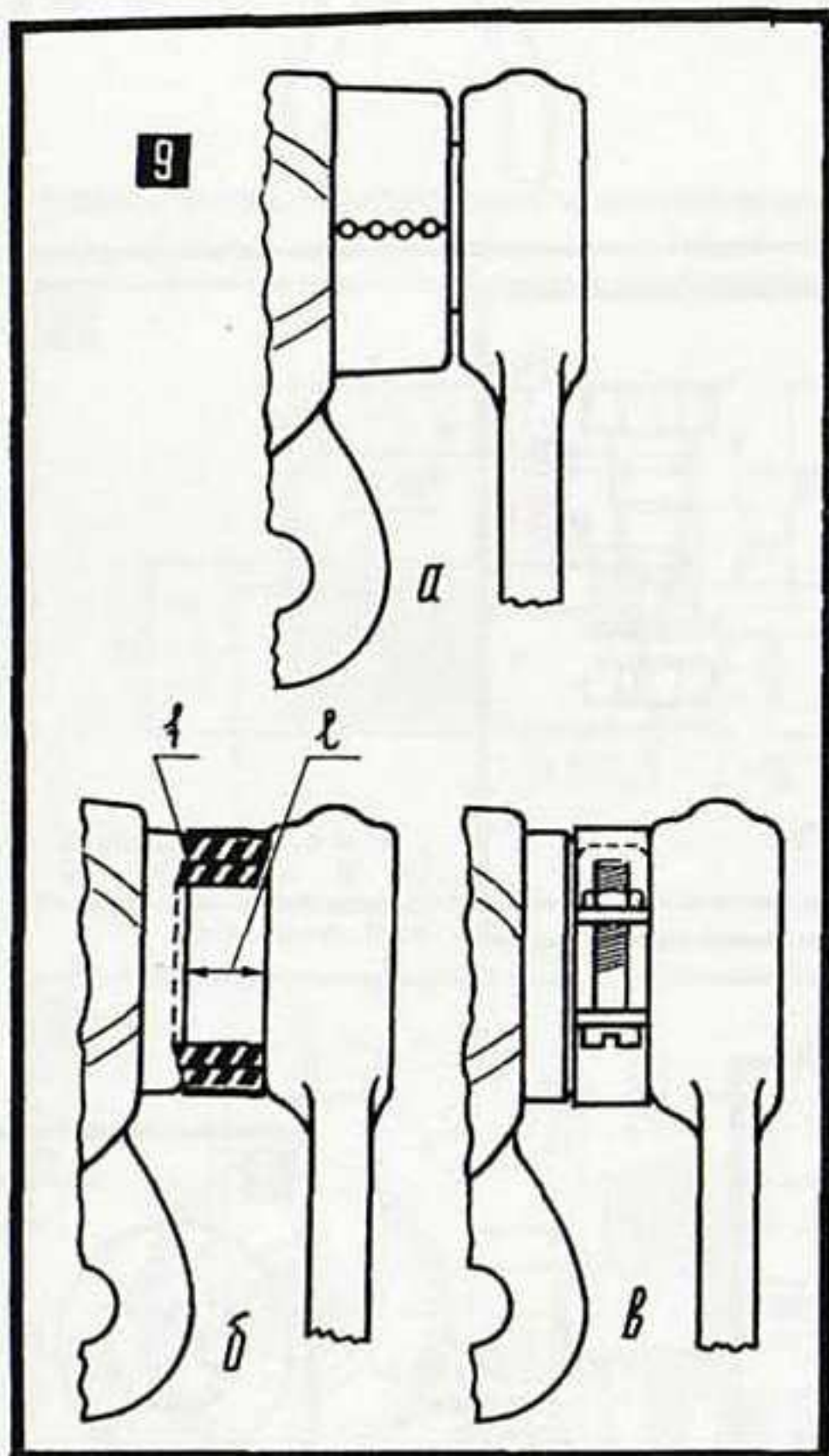


и сами сальники, для чего высверлил несколько отверстий диаметром 3 мм (рис. 9,а). Делал это осторожно, чтобы не повредить шейку корпуса. У амортизаторов первых выпусков напрессованные крышки тонкие — 1,5—2 мм.

У навинчивающихся (последующих выпусков) толще — примерно 5 мм.

Затем маленьким зубилом (можно крейсмесселем) осторожно разрубил образовавшиеся перемычки крышек по контуру высверленных отверстий. Повернул колпак на 180 градусов и проделал то же самое еще раз.

После удаления крышек освободились торцевые поверхности f шейки корпуса амортизаторов, которые я решил использовать как рабочие поверхности нового сальникового уплотнения.



К торцевым поверхностям плотно прилегает маслостойкая резина (рис. 9, б), которую я уложил («намотал») в пространство между шейками корпуса и головками рычагов амортизаторов. Образовались своеобразные сальники. Их надо закрепить хомутиками (рис. 9, в). Установка такого уплотнения на «Победе» и «Волге» показала, что оно достаточно работоспособно: течи масла нет, передний мост совершенно сухой и чистый.

Для тех, кто пожелает проделать на своей машине такую работу, сообщаю подробности.

Надо измерить расстояние l (обычно 9 — 11 мм, см. рис. 9, б) и заготовить полоски резины, как показано на рис. 10. Концы полосок на расстоянии 25—30 мм срезать под углом. Затем приготовить хомутики по размерам, приведенным на рис. 11.

Если использовать тонкую резину, то полоски надо соответственно удлинить.

Торцовую поверхность шеек перед укладкой резиновой ленты следует зачистить и слегка покрыть графитовой смазкой.

Чтобы хомутик сильно не разводил (и не деформировал), лучше заранее надеть его через головку на рычаг. После укладки ленты он только немного разоидется и обойдет головку. Так поступают, к примеру, с резиновыми кольцами при смене резьбовых пальцев передней подвески (вначале надевают их на концы рычагов).

Наматывать резиновую полоску надо, удерживая один конец. Другой — слегка растянуть, чтобы полоска свободно входила, укладывалась на валик, а затем — ослабить, заполнив всю ширину промежутка.

Закончив укладку, заводим хомутик через головку рычага стыком вверх и смещаем его вплотную к головке. Слегка затягиваем. Это дает возможность легко подтягивать сальник при эксплуатации.

Рис. 9. Новое сальниковое уплотнение: а — удаление крышки; б — намотка резиновой ленты; в — установка стяжного хомутика.

Рис. 10. Резиновая полоска.

Рис. 11. Стяжной хомутик.

Мы не отдаем предпочтения ни одному из трех технических решений. Пусть каждый автолюбитель выберет то, что ему кажется лучшим, более приемлемым по «местным» условиям и техническим возможностям. Пусть даже комбинирует разные варианты продления службы амортизаторов, дорабатывает их. Мы ждем ваших отзывов и сообщений.

Адреса авторов разработок:

М. М. Ермолаев — г. Красноярск, 51, ул. Лесная, 1 — «Д», кв. 51.

В. М. Соломыкин — Московская область, г. Серпухов, Октябрьский проезд, 19, кв. 27.

Ф. Н. Сущинский — Московская область, г. Люберцы-3, д. 1, кв. 10.



КАЛЕНДАРЬ

АВТОЛЮБИТЕЛЯ



МАРТ

Весны ждут долго, а приходит она всегда неожиданно, ломая планы посещения катков и дальних лыжных прогулок.

С первыми более или менее теплыми днями автолюбитель начинает волноваться. Еще бы! Скоро, совсем скоро предстоит встреча с машиной... Однако, спокойно. Впереди еще одно приятное дело. Приятное, хотя и хлопотливое. Решить, чем порадовать жену восьмого марта, не так-то просто. Подарок должен быть с выдумкой, иначе — это духи.

Ба! Да ведь жена тоже обожает машину. Не купить ли ей полупальто из искусственной кожи? Зеленое. Под цвет автомобиля. Или... Или новую аккумуляторную батарею любого цвета?.. Именно, именно батарею! Не раз жена решительно заявляла, что готова со стыда провалиться сквозь землю, когда муж с помощью оравы ребятишек толкает «Москвич» вместе с ней, как тележку с мороженым.

Однако не одними лишь радостями встречает автолюбителя март. Бывают и огорчения...

Человек подходит к своей машине, тщательно сметает с нее остатки потемневшего снега, и... его пробивает холодный пот. На дверце чем-то острым выцарапано слово.

Слово, великий дар, доставшийся человеку, по мнению несовершеннолетних несмышленишей, служит вовсе не для того, чтобы «излить свою грусть и печаль». И вовсе незачем бросать слово на ветер, если его можно нацарапать гвоздем на дверце.

Надписи обнаруживаются в любое время года. Но чаще весной, перед техническим осмотром. Сначала несчастный автолюбитель, жалея полировку, старательно закрашивает только буквы. От этого небрежная надпись становится более удобочитаемой. В следующие дни он соскабливает краску, шпаклюет царапины и вновь красит и полирует дверь. Потрудившись на славу, он обнаруживает, что надпись приобрела вполне фирменный вид.

Перед тем, как в третий раз гнать машину на технический осмотр, автолюбитель, чертыхаясь, капитально перекрашивает весь бок.

— Вот так бы сразу и перекрасили, — удовлетворенно говорит автоинспектор, отправляясь с ликующим вла-

дельцем осматривать автомобиль. Тем временем закатное солнце изменяет угол падения своих лучей, и перед глазами потрясенных зрителей вновь таинственно возникает из-под краски слово. Автоинспектор, принужденный в третий раз читать одно и то же, хмурится.

Конечно, найдется немало автолюбителей, поневоле ставших знатоками малярного ремесла, которые помогут коллеге справиться с делом. Они-то знают, что надо действовать безжалостно. Не ограничиваться заделкой только царапин, а покрыть припоем и шпаклевкой всю поверхность поврежденной двери. Лишь тогда под слоями краски скроются буквы. Но дело не только в популяризации тонкостей малярных приемов и не в том, чтобы достойно оттрепать озорника. Надо, чтобы у наших ребят еще в период между соской и эскимо было заложено уважение к автомобилю и другим приятигательно действующим на них машинам. Это очень и очень серьезно. Неловко под гул реактивного лайнера мириться с тем, что водитель, оставляя машину, забирает с собой щетки стеклоочистителя, а антенну не несет домой лишь потому, что она давным-давно выломана из гнезда.

И все же в жизни автолюбителя куда больше радостей, чем огорчений. Вспомните, как послушный вам автомобиль плавно и уверенно идет по гладкой широкой полосе шоссе-магистрали.

Однако при всей увлекательности стремительного движения надо уметь и вовремя остановиться. Для этого нажимают на педаль тормоза. Ну, а если педаль проваливается и начинает сопротивляться только у самого пола? Полагаем, что каждый водитель, который любит хорошие тормоза и бережно относится к собственной персоне, к пешеходам и к своему автомобилю, в принципе знаком и с устройством тормозов и с правилами ухода за ними. Мы, конечно, не будем первооткрывателями, если напомним о «мягкой» и

«жесткой» педали. «Мягкая» педаль свидетельствует о наличии воздуха в гидравлическом приводе, далеко уходящая — преимущественно об увеличенном зазоре между тормозными колодками и барабаном (а также и о наличии воздуха). Правда, одни умеют прокачать тормоза и восстановить нормальный зазор, другие знают только, что эта операция называется «нажми — отпусти» и сопровождается острым запахом тормозной жидкости.

К сожалению, многие автолюбители, обнаружив, что педаль «уходит до пола», не особенно торопятся надевать спецовку или приглашать механика для регулировки.

Между тем такое равнодушие к состоянию тормозов со временем обернется большими неприятностями — с какого-то момента в систему начнет попадать воздух, а при долгих остановках (особенно на холоде) жидкость станет подтекать.

«Прокачки» (их не избежать) каждый раз будут восстанавливать жесткость педали, но... с гарантией, как говорят, до ворот. Замены манжет тоже не избавят нас от подтеканий.

Если же из-за большого хода педаль при каждом торможении перемещается на значительное расстояние — при этом каждый раз сильно сжимается и пружина в главном цилиндре.

Дело здесь в том, что из-за потери упругости пружины главного тормозного цилиндра постепенно снижается избыточное давление (у «Москвича» 0,8 — 1,0 кг/см²) в тормозной системе, которое, сохраняясь после торможения, прижимает кромки манжет к цилиндрам.

Все понятно: чтобы при больших зазорах все восемь колодок привести в соприкосновение с барабанами, нужно подать в колесные цилиндры много жидкости. И вся эта нагрузка приходится на один единственный поршень главного цилиндра, который должен продвигаться на большое расстояние. А пружина при этом каждый раз сильно деформируется.

Особенно часто эти неисправности проявляются зимой, когда из-за низкой температуры уменьшается упругость резиновых манжет. В результате уже через день-другой после прокачки тормозов педаль опять предательски никнет к полу.

И сколько бы мы ни меняли манжет, как бы старательно ни подтягивали штуцеры трубопроводов, ничто не поможет, пока не будет восстановлена упругость пружины в главном тормозном цилиндре. При этом, разумеется, нужно убедиться в исправности «колокольчика» и резинового кольца, заменить пропускающие жидкость манжеты в тормозных цилиндрах колес.

У нас, в средней полосе, март — месяц граничный. Он то радуется прямо-таки апрельским солнышком, то обдувает холодными, как в феврале, ветрами. Но все знают: будущее за солнышком. Так и автолюбитель — за всеми вовсе не обязательными, но возможными огорчениями и за всеми совершенно обязательными хлопотами марта он уже зримо ощущает приближение золотого сезона.

М. ГИНЦБУРГ

Рис. М. Каширина



В прошлом году в № 11 журнала были напечатаны условия «Конкурса ВАЗ» — на лучшее название новому автомобилю, который готовит Волжский автозавод. Редакция получила десятки тысяч предложений. Жюри уже приступило к своей нелегкой работе. Наряду с письмами на конкурс есть и такие, где авторы высказывают свое суждение о том, каким должно быть название нового автомобиля. Одно из таких писем мы публикуем.

Дорогая редакция!

В «Ленинградской правде» я прочитал заметку о новом транзисторе для автомобиля Волжского завода и заодно узнал, что он будто бы будет называться «Жигули». И вот это заставило меня написать письмо.

Почему в таком случае не дать автомобилю наименование «Пенаты» или «Курилы», а может быть, «Михайловское»? Разве не звучит: «В производство запущено 20 «Михайловское»?

Очень уж обидно, когда в погоне за «географичностью» попирается здравый смысл. Название массового автомобиля, мне думается, должно быть коротким, легко произносимым и выразительным.

Можно себе представить, что получится, если выйдут в свет «Жигули»: «Наш завод приобрел пять «Жигулей»! Или: «Я собираюсь купить «Жигулю»! Или: «С невыразимым чувством радости сел я за руль своей «Жигули» (а может быть, «Жигулихи»?). Примеров таких можно набрать сколько угодно, и все они не надуманные. Начнутся языковые казусы и неудобства. Все время надо будет добавлять слово автомобиль или автомашина, потому что это слова нормальные, они склоняются и спрягаются. Между тем русский язык не любит лишних слов.

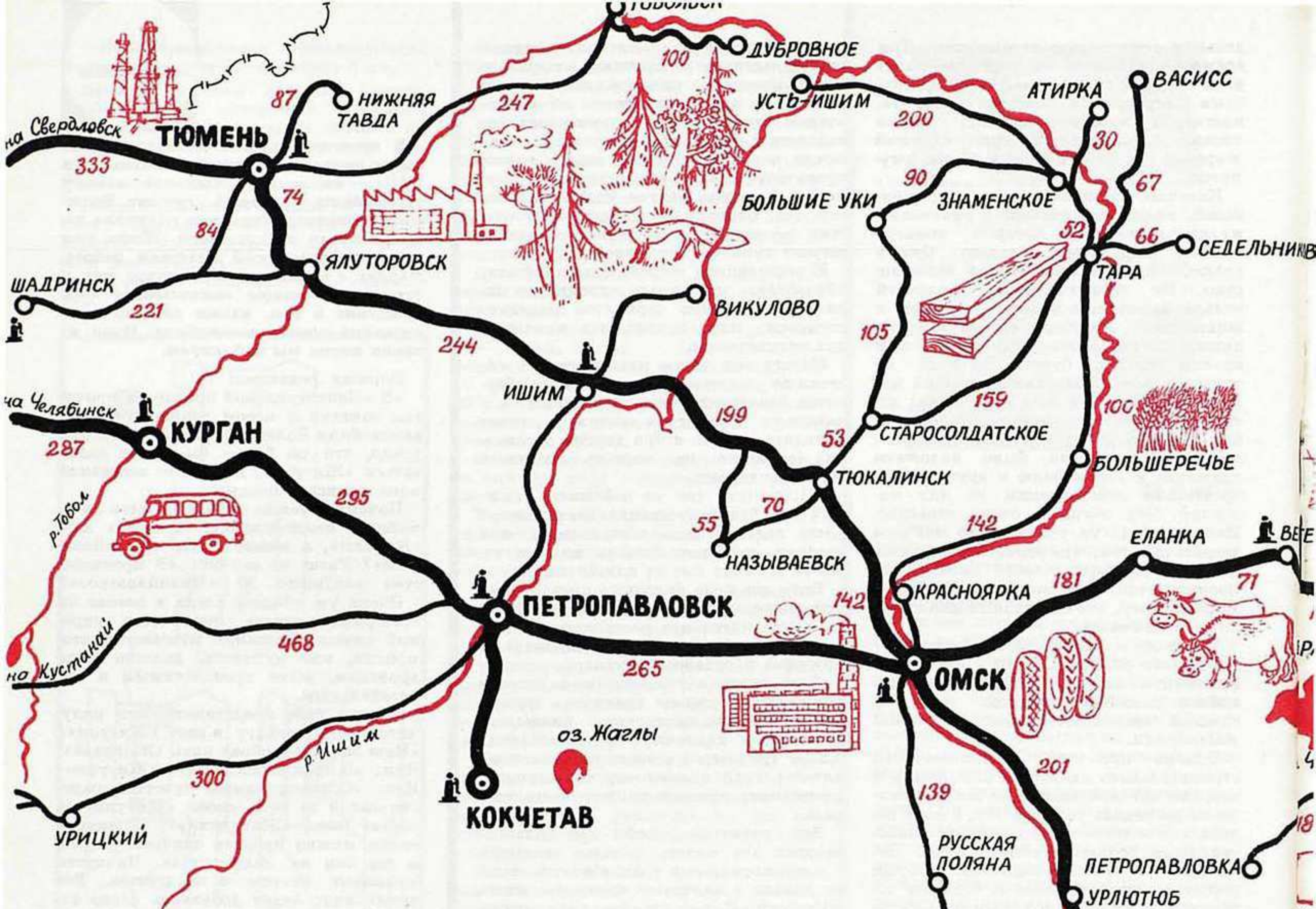
Наконец, о новом автомобиле будут писать и говорить за рубежом, а ведь ни в английском, например, ни в немецком языках нет как таковой литеры «Ж». И пойдут гулять по свету всякие «Шигули» и «Шиккули», «Шекули» и «Шехоли» и т. д.

В нашем богатом языке много красивых слов, подходящих названий. И совсем не обязательно, чтобы они вязались с местом, где расположен завод-изготовитель. Почему телевизор могут назвать «Алмаз», а для изящной легковой машины годятся только «Жигули»? Ведь можно назвать ее «Союз», «Спектр», «Максим», «Старт», «Аметист» и т. д. и т. п.

Хорошо назвать автомобиль — это очень важно, если хотите, это полдела!

От редакции. Опасения автора по поводу «Жигулей» напрасны. Сообщения, появившиеся в некоторых печатных органах, неточны. Название еще не утверждено. Пока есть только индекс — ВАЗ-2101. Подождем, что скажут жюри конкурса и организации, окончательно утверждающие название.

К сведению участников конкурса: в связи с задержкой части тиража журнала, печатающейся в типографии г. Алма-Аты, срок конкурса был продлен до 20 января 1969 года.



Если вы собираетесь принять участие в походах-соревнованиях, посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, поезжайте в этот край. Вы станете очевидцем замечательных преобразований, которые произошли здесь.

Еще в 1918 году в работе «Очередные задачи Советской власти» В. И. Ленин писал о том, что разработка естественных богатств Урала и Сибири — руды и каменного угля — даст основу невиданного развития производительных сил. И вот, в годы предвоенных пятилеток советский народ, руководимый партией, создал на востоке страны вторую угольно-металлургическую базу. На Урало-Кузнецком комбинате соединились уральская руда и сибирский уголь.

На месте, где когда-то находилось село Щеглово, вырос областной центр — Кемерово, современный город с развитой химической промышленностью. Не было когда-то на карте и Новокузнецка с его крупнейшим в стране металлургическим заводом. А недалеко от этого города сооружается Западно-Сибирский завод, который станет основой третьей металлургической базы страны. Два домы его уже дают металл, строится третья. Ее проектная мощность — 2 миллиона тонн чугуна в год! Завод работает не только на сибирском угле, но и на сибирской руде.

На север от Кемерово — Томск. Здесь шарикоподшипниковый, электромоторный и другие заводы, институты. В Томске вели революционную работу С. М. Киров (1904—1908 гг.) и В. В. Куйбышев (1907—1910 гг.).

Из Томска направимся в Новосибирск. До него двести с лишним километров. Заштатный до революции город с семьюдесятью тысячами жителей превратился в один из крупнейших центров страны с

миллионным населением. Новосибирск дает теперь самых разных машин больше, чем выпускала их вся царская Россия.

Красивый в Новосибирске вокзал. В одном из его залов висит мемориальная доска, которая привлекает к себе внимание. На ней написано: «В вокзале станции Обь 2(14 марта) 1897 года по пути в сибирскую ссылку в село Шушенское останавливался В. И. Ленин».

Новосибирск, как и другие города Западной Сибири, яркое свидетельство торжества ленинских идей.

В сорока километрах от города, на берегу Обского моря, которое образовалось после сооружения Новосибирской гидроэлектростанции, в сосновом бору вырос город науки — сибирское отделение Академии наук СССР. Здесь трудятся известные всему миру ученые.

Большие перемены произошли в Барнауле — бывшем захолустном городе. Он дает теперь стране котлы, комбайны, моторы. Южнее Барнаула — Рубцовск, один из центров тракторостроения.

Крупные заводы в Омске. Здесь производятся сельскохозяйственные машины, автотракторные детали, шины.

Нефтяной столицей называют старый русский город Тюмень. На севере Западно-Сибирской низменности разведаны огромные запасы нефти. Добыча быстро растет. В этом году она должна достичь нескольких млн. тонн! Большая часть этой нефти превращается в высококачественный бензин.

В Тюменской области находится город Тобольск — родина великого русского ученого автора периодического закона элементов Д. И. Менделеева, композитора А. А. Алябьева и художника В. Г. Перова.

Составитель
Н. Побрус

Художник
Т. Алексеева

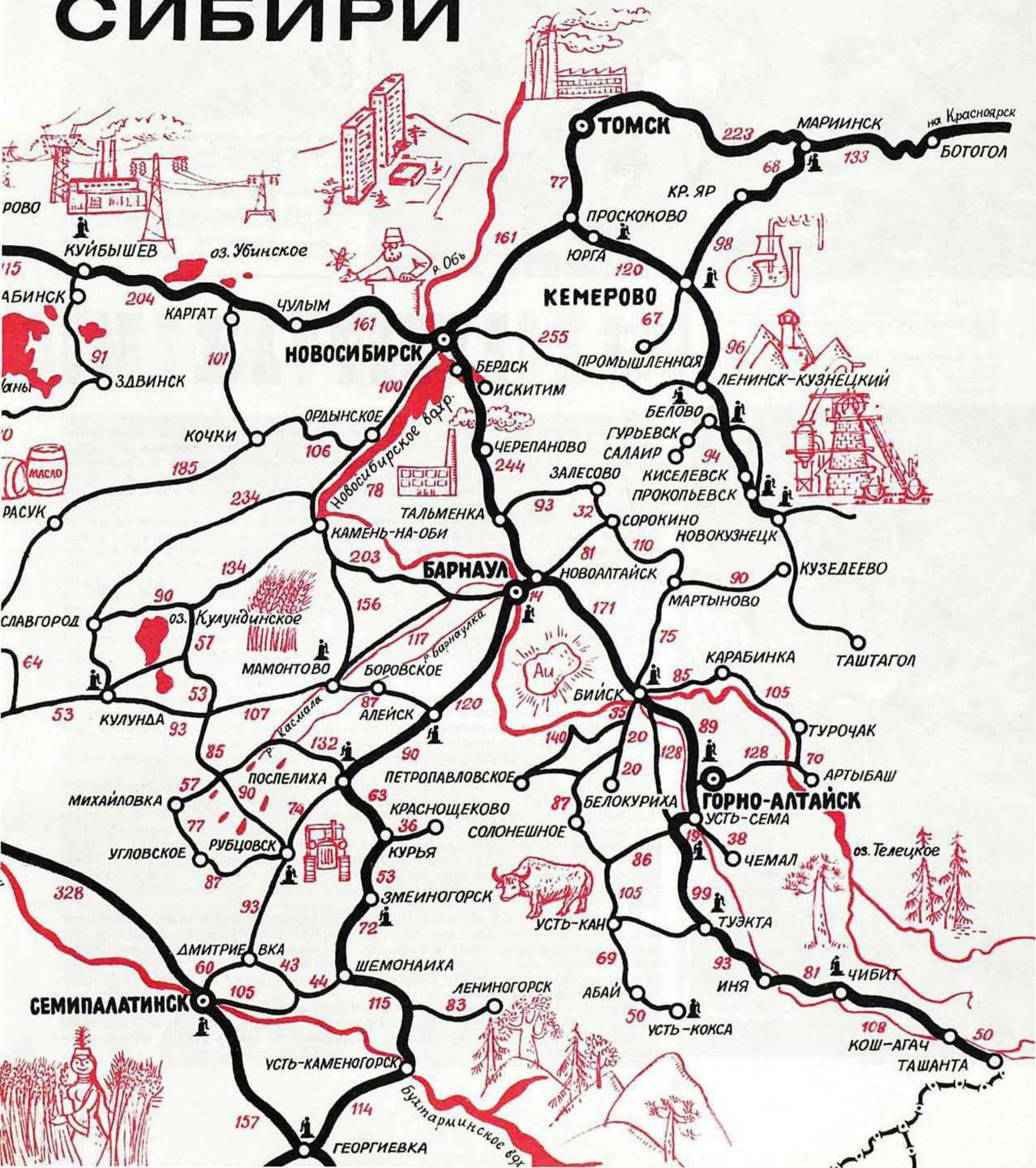


Больших успехов добились хлеборобы Западной Сибири.

Щедро одарила природа этот край. В Кулундинской степи много озер. Исключительно красив, живописен и весь Алтайский край. Здесь мощные горные кряжи, много горных рек, водопады, альпийские луга и бескрайние степные просторы. Незабываемое впечатление оставляет Телецкое озеро и Чуйская долина. В Западной Сибири прекрасная охота, рыбная ловля.

Мы назвали лишь часть городов и других населенных пунктов, которые вы видите на карте-схеме, рассказали, разумеется, далеко не о всех достопримечательностях этого района, не о всех преобразованиях, которые в нем произошли. Многие вы увидите сами, если совершите туда путешествие.

ПО ДОРОГАМ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ





1. Кипит работа у циклоновцев.

2. Александр Левицкий.



В. ГОРЛОВ,
 спец. корр.
 «За рулем»

РЕПОРТАЖ ИЗ



3. Один из активных раллистов, пер-
 воразрядник водитель такси
 В. Каменев.

4. Анатолий Бирюлин на тренировке.

5. Отсюда начинается автодром.

Фото автора

Если бы мне пришлось решать, что изобразить на гербе Донецка, рядом с терриконом и домной я поместил бы автомобильный руль. Здесь очень много автомобилей. Такое впечатление складывается не только когда видишь вереницы междугородных автобусов (сеть их маршрутов тут особенно густа), бесчисленные самосвалы и панелевозы, обслуживающие стройки. На дорогах города и области вы встретите тысячи «Волг» и «Москвичей», «Побед» и «Запорожцев», которыми управляют шахтеры, металлурги, машиностроители.

Велика армия автомобилистов Донецка, а какой же автомобилист не любит быстрой езды? Хочется попробовать свои силы не только в «фигурке», но в ралли, на кольце, а там, что греха таить, и сесть за руль гоночного автомобиля.

Короче, предпосылки стали реальностью. В 1966 году в городе родился автоспортивный клуб «Циклон». У его колыбели стояли Владимир Куляс и Александр Левицкий. Первый работал на такси, не раз выступал на своей «Волге» в кольцевых гонках и ралли и к 1965 году уже стал мастером спорта. Вторым, тоже профессиональный водитель, начал свой путь в автоспорте с картинга, был одним из первых энтузиастов этих соревнований в городе. Оба начали работу, что называется, «с нуля». Привлекали общественников, любителей спорта. И это решило успех дела.

«Циклон» был организован при Донецком управлении автотранспорта и шоссейных дорог УССР. Заместитель начальника управления Анатолий Павлович Губин оказался настоящим приверженцем автоспорта. Он помог клубу стать на ноги, содействовал в приобретении автомобилей, инвентаря, выхлопотал для «Циклона» временное помещение, где были и отопление и вода.

— Что же представляет клуб сегодня? — спрашиваю у его начальника Александра Левицкого.

— Сейчас в нем 52 человека. Все они автоспортсмены, преимущественно молодежь. Вот, к примеру, Анатолий Бирюлин. Ему еще нет двадцати. Комсомолец. Призывник. Закончил курсы шоферов при автотоклубе ДОСААФ, неплохо водит машину. Откуда у него интерес к технике? Да, наверно, от брата. Тот был шофером, когда служил в армии, а сейчас, как и отец, — шахтер. Сначала заинтересовался парень машиной, потом потянуло его к спорту, пришел к нам. Водитель он грамотный, в технике разбирается хорошо — закончил десять классов. Теперь у Анатолия уже второй разряд, мы закрепили за ним гоночный автомобиль.

Недавно сел за руль «Эстонии-15» и Валентин Кариман. Он тоже второразрядник, учится в Политехническом институте. В 1968 году стартовал в Риге на первенстве Центрального совета «Спартака» по кольцевым гонкам и победил в четвертой формуле. Да и другие наши спортсмены выступили там успешно. Вторым, за Кариманом, был Владимир Зеленский (это главный инженер одной нашей автобазы), третьим финишировал я.

Наши ветераны мастера спорта В. Куляс, кандидаты в мастера спорта В. Косианов, Л. Моргунов больше специализируются по ралли. Вот в июле ярославцы проводили свое традиционное ралли «Медведь», так наши ребята на «Волгах» заняли там первое место.

Выступали мы в 1968 году и на чемпионате страны по кольцевым автогонкам. Для начала послали троих — всех на «Эстониях-15». Кариман на первом, рижском этапе финишировал третьим, а вот в Ленинграде его подвела машина. Однако в сумме он вышел все же на седьмое место, а второразрядник В. Рудников (пока еще единственный научный сотрудник среди членов нашего клуба) — на восьмое. Ну, а мне досталось десятое место среди 14 гонщиков, получивших зачет в чемпионате.

Что ж, лиха беда — начало. На следующем первенстве надеемся не только повысить результаты, но и выступить в расширенном составе.

Левицкий показывает технику, помещение клуба.

— Недалек уж и день, когда справим новоселье, — улыбается он, — там будет просторнее. Машины? В конце 1967 года «Циклон» приобрел 11 автомобилей четвертой формулы «Эстония-15». Скоро к ним прибавятся еще четыре таких же машины и шесть автомобилей третьей формулы «Эстония-9».

— Когда-то мы начинали с картинга, — говорит начальник клуба. — Машины строили сами. Теперь вот получаем из Таллина восемь новеньких картов. Растем!

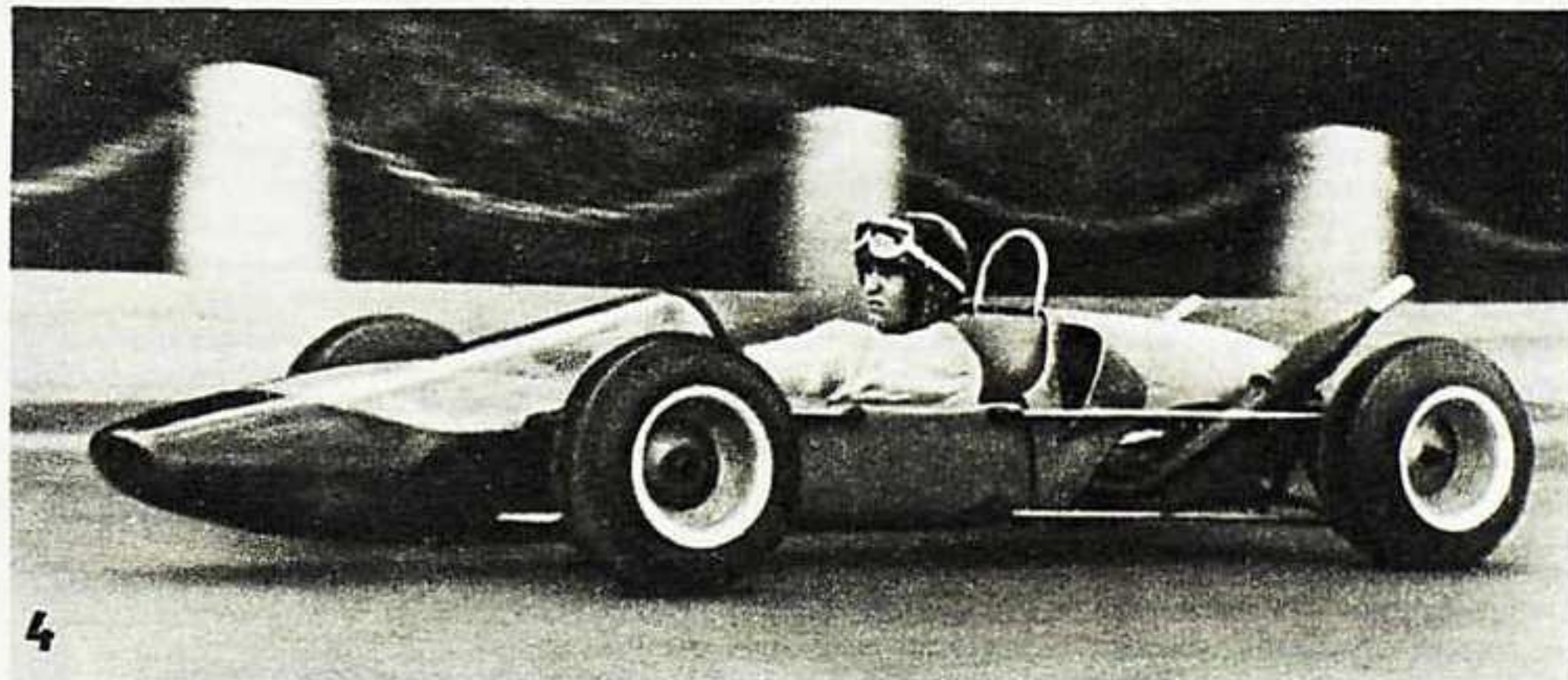
Да, Донецк становится одним из центров автомобильного спорта. Но трудно, трудно приходится спортсменам без специальной гоночной трассы. Проверить машину, отрегулировать двигатель, потренироваться — негде.

Вот почему активисты взялись за сооружение своей донецкой трассы. Ее асфальтированное кольцо длиной 3,19 километра будет проложено в городском парке имени 40-летия ВЛКСМ. Рядом с ней вырастут трибуны, боксы для машин. Строительство трассы ведется на общественных началах, много делают сами спортсмены.

Потрудились циклоновцы на постройке стадиона технических видов спорта ДОСААФ. Там есть дорожка для спидвея, мотобольное поле, трибуны, утепленные боксы, площадки для «фигурки» и занятий по вождению автомобиля. Стадиону дали имя «Автодром».

Всего третий год существует донецкий «Циклон». Но он уже на верном пути к успеху.

ЦЕНТРА «ЦИКЛОНА»



4



5

РЕКОРД НА ЗИЛЕ

В конце прошлого года автоспортсмены столицы впервые провели заезды на побитие рекордов на испытательном автомобильном полигоне НАМИ под Дмитровом. Для этого была использована так называемая «динамометрическая дорожка» — идеально ровный и прямой участок асфальтированного шоссе протяженностью около пяти километров. Такая длина достаточна для заездов на дистанции 500 и 1000 метров с места.

Представитель автозавода имени Лихачева В. Богатов установил на этих соревнованиях новый всесоюзный рекорд в классе до 8000 см³. На спортивном автомобиле ЗИЛ-112С (8 цилиндров, 7000 см³, 300 л. с.) он прошел полукилометровую дистанцию за 17,16 секунды, показав среднюю скорость 104,9 км/час.

ДВЕ ПОБЕДЫ СОВЕТСКИХ МОТОЦИКЛИСТОВ

Спортсмены пяти стран — Болгарии, Венгрии, ГДР, Румынии и Советского Союза — приняли участие в двух традиционных матчах по мотокроссу, состоявшихся в конце минувшего спортивного сезона. В этих соревнованиях, которые привлекли десятки тысяч зрителей, советские гонщики уверенно первенствовали как в личном, так и в командном зачете.

Результаты соревнований

Ивано-Франковск. 250 см³: 1. В. Овчинников (УССР); 2. П. Рулев (РСФСР); 3. Г. Серафимов (Болгария). 500 см³: 1. Г. Моисеев; 2. В. Краснощек (оба РСФСР); 3. В. Погребняк (УССР). Командный зачет: 1. РСФСР; 2. УССР; 3. Венгрия.

Кировоград. 250 см³: 1. В. Кавинов (УССР); 2. П. Рулев (РСФСР); 3. И. Гельмгольд (ГДР). 500 см³: 1. Г. Моисеев (РСФСР); 2. Д. Клей (ГДР); 3. В. Краснощек (РСФСР). Командный зачет: 1. РСФСР; 2. УССР; 3. ГДР.

ВПЕРЕДИ СОВЕТСКИЕ АВТОМОДЕЛИСТЫ

Международные товарищеские лично-командные соревнования автомоделлистов социалистических стран состоялись в Кишиневе. В них приняли участие команды Болгарии, Венгрии, Польши и Советского Союза. Если в предыдущей встрече победили спортсмены Венгрии, то в 1968 году на первое место вышла команда наших автомоделлистов.

В ходе состязаний два новых всесоюзных рекорда в классах моделей 1,5 и 5 см³ установили О. Маслов из Ташкента и В. Якубович (г. Жуковский Московской области). Их модели на дистанции 500 метров развили скорость соответственно 165,137 км/час (прежний рекорд 160,714 км/час) и 206,896 км/час (197,802 км/час).

Результаты соревнований

Личный зачет. Гоночные модели: 1,5 см³ — 1. О. Маслов (СССР); 2. С. Чилиджан (СССР); 3. Я. Хаднади (Венгрия). 2,5 см³ — И. Игароши (Венгрия); 2. Р. Кулиев (СССР); 3. Г. Чудаев (СССР). 5 см³ — 1. Е. Пето (Венгрия); 2. В. Якубович (СССР); 3. А. Пашикян (СССР). 10 см³ — 1. В. Соловьев (СССР); 2. А. Колтаков (СССР); 3. П. Гудзон (Венгрия). Радиоуправляемые модели — 1. Ю. Осипов (СССР); 2. В. Оганесян (СССР); 3. Д. Каменов (Болгария).

Командный зачет: 1. СССР, 1-я команда (1800 очков); 2. Венгрия (1250); 3. СССР, 2-я команда (994).

Новости,
события,
факты

УДОБНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

При замене изношенного сайлент-блока в заднем кронштейне рессоры «Москвича-401» трудно удалить металлическую втулку. Я изготовил и применил для этого несложное, но эффективное приспособление. Специальную гайку 4 (рис. 1) нужно соединить с болтом 1 через шайбу 2 и стальную трубку 3. Как собрать приспособление, ясно из рис. 2.

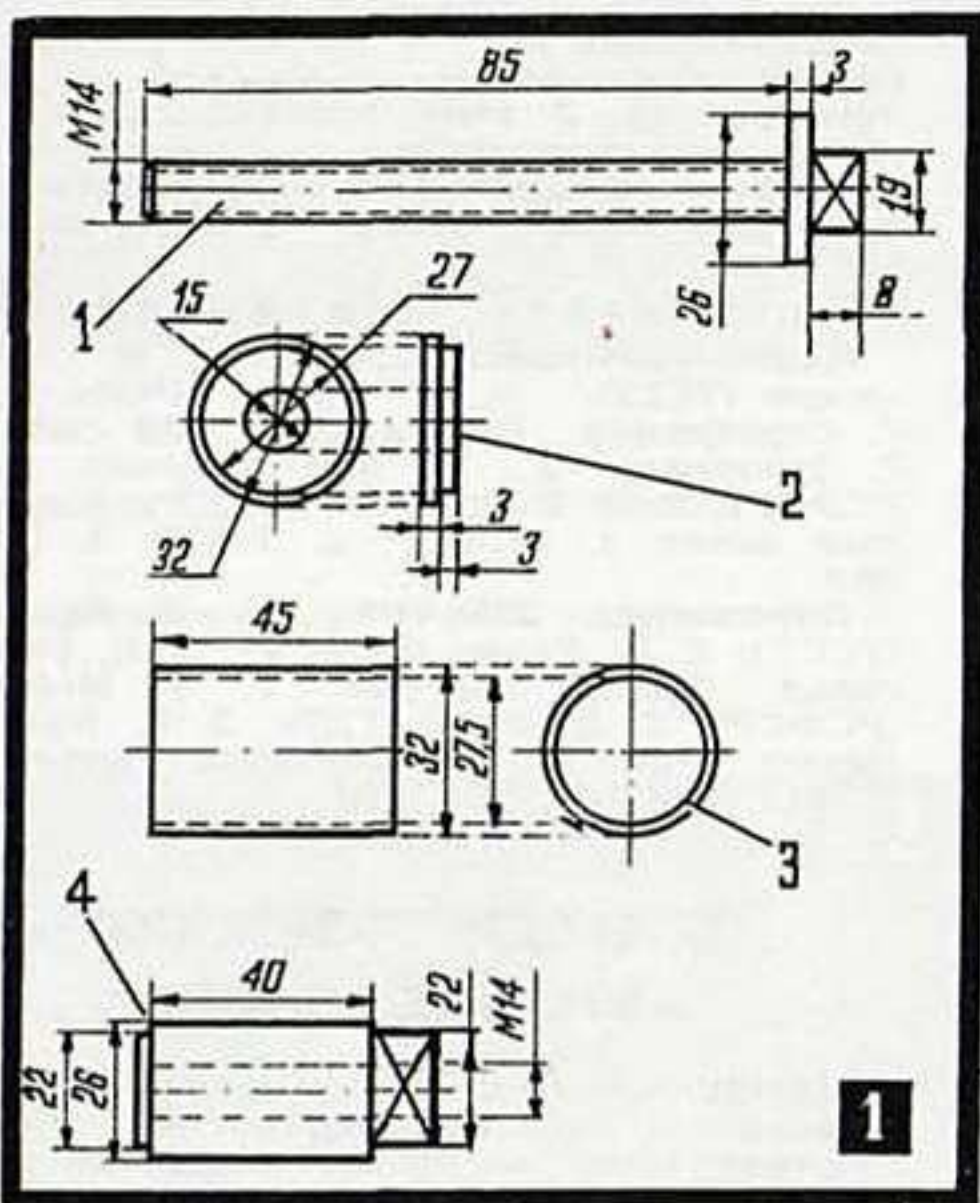


Рис. 1. Детали приспособления: 1 — болт; 2 — шайба; 3 — трубка; 4 — специальная гайка.

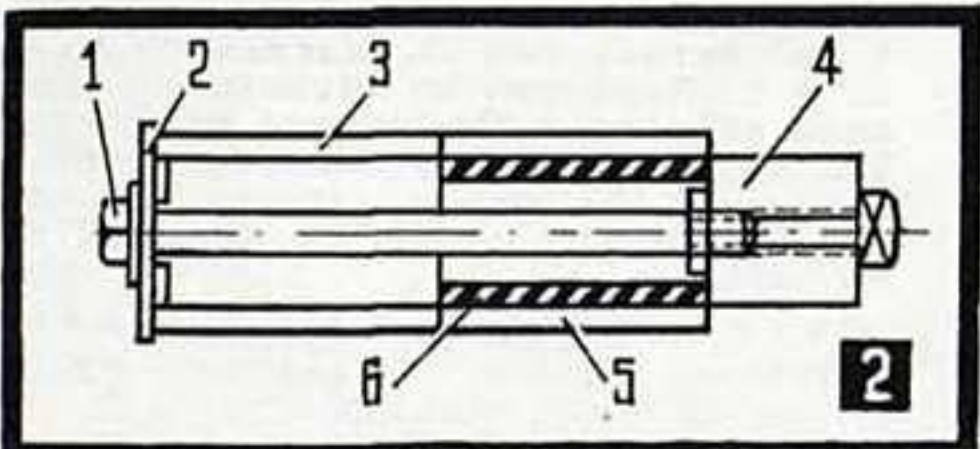


Рис. 2. Приспособление в сборе: 1 — болт; 2 — шайба; 3 — трубка; 4 — гайка; 5 — кронштейн рессоры; 6 — втулка сайлент-блока.

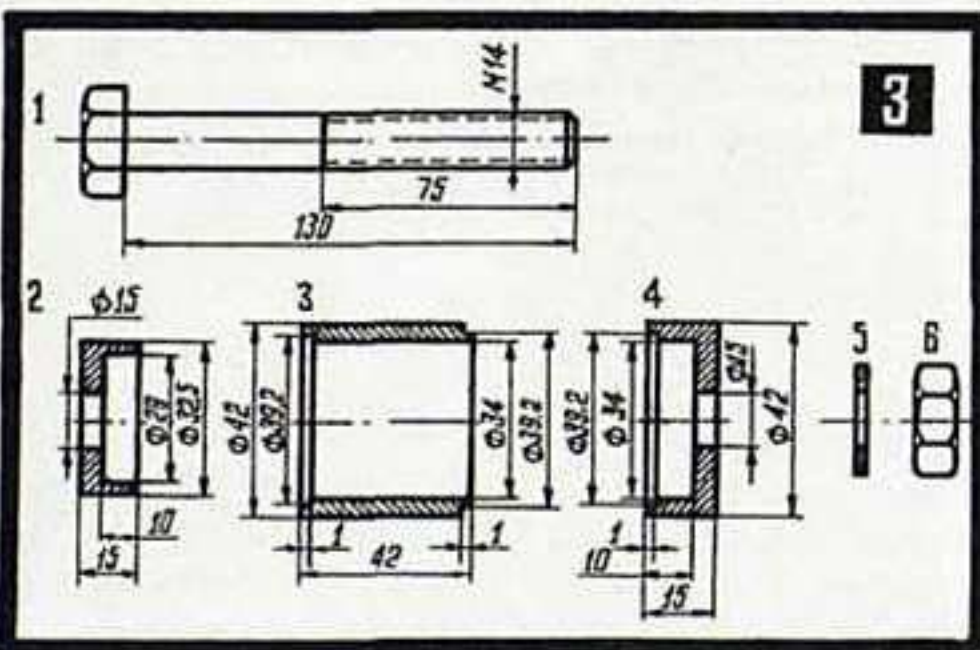


Рис. 3. Съемник втулок для «Запорожца»: 1 — болт; 2 и 4 — фигурные шайбы; 3 — трубка; 5 — шайба; 6 — гайка.

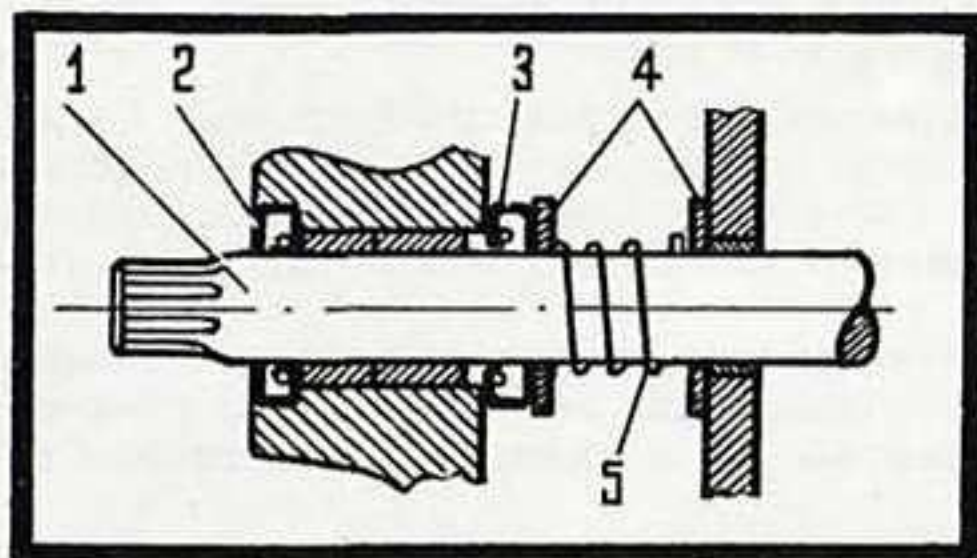
Удерживая ключом гайку 4 и вращая болт 1, вы легко сможете выпрессовать втулку из кронштейна. Выпрессовка облегчится, если вы возьмете болт с мелкой резьбой.

В. БУЛАТОВ

Кировская область,
пос. Фаленки, Пролетарская, 12

От редакции. Аналогичное приспособление для автомобиля «Запорожец» предложил Ю. Григоренко (г. Краснодар, ул. Головатого, 203). Это приспособление изображено на рис. 3.

ЕЩЕ ОДИН САЛЬНИК



Установка дополнительного сальника: 1 — вал переключения передач; 2 — «штатный» сальник; 3 — дополнительный сальник; 4 — шайбы; 5 — пружина.

На «Туле-200» при износе сальника вала переключения передач или самого вала появляется течь масла. Если установка нового сальника не помогает, используйте дополнительно и старый, поставленный на вал с внутренней стороны, как показано на рисунке. Вместо сальника можно применить шайбу из маслостойкой резины.

Пружина служит только для поджатия сальника к крышке картера, поэтому ее жесткость невелика (примерно 1 кг при сжатии на половину длины). Смазку вала во втулках крышки обеспечит масло, проникающее в небольшом количестве через сальник.

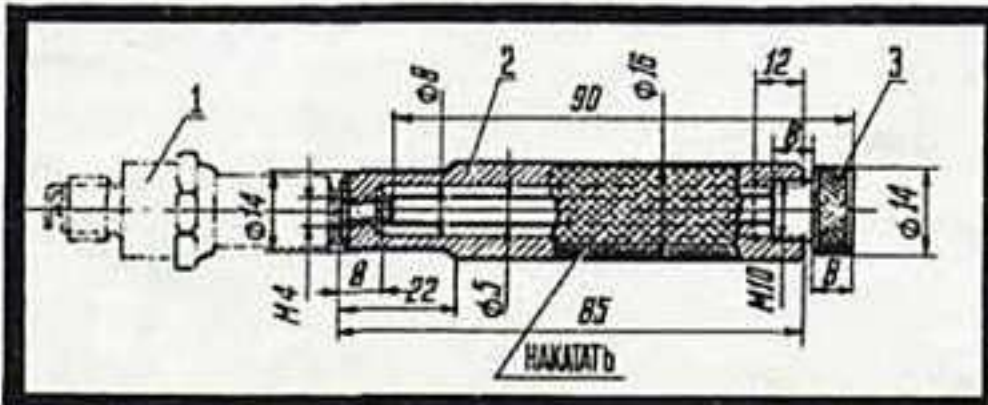
А. ДАНИЛОВИЧ

Литовская
ССР

Вильнюсский р-н,
пос. Мицкунай

РЕЗЬБА НЕ ПОВРЕЖДАЕТСЯ

Заменять свечу на горячем двигателе «Москвича-407» не очень удобно. Завертывая ее в алюминиевую головку блока специальным торцовым ключом из комплекта инструмента, нельзя точно определить, пошла ли свеча «по резьбе» (на



«Удлинитель свечи» в рабочем положении: 1 — свеча; 2 — корпус удлинителя; 3 — стопорный винт.

холодном двигателе, чтобы убедиться в этом, заворачивают свечу рукой). Порча же резьбы в «мягкой» головке блока грозит серьезными неприятностями.

Чтобы исключить повреждение резьбы, я предлагаю приспособление, которое назвал «удлинителем свечи».

Устройство его ясно из чертежа. Корпус 2 изготавливается из стали, латуни или дюралюминия, винт 3 — из стали. Перед установкой свечи 1 ее контактный стержень ввертывают в «удлинитель» и контрят стопорным винтом 3. Теперь можно не обжигаясь, вставить свечу в резьбовое отверстие головки и завернуть ее почти до отказа. (Заворачивая ее рукой, вы сразу почувствуете, когда резьба не совпала). Теперь надо отпустить стопорный винт 3, и корпус 2 легко сворачивается с контактного стержня свечи. Остается затянуть ее ключом.

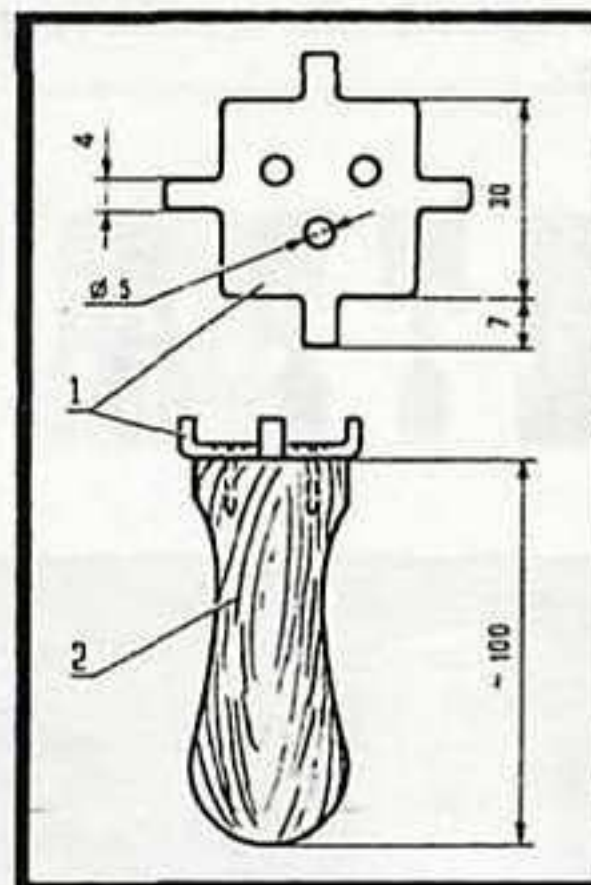
Я пользуюсь таким приспособлением восемь лет. Думаю, оно будет полезным всем автолюбителям.

И. ВАНЮШКИН

г. Москва, Г-19,
ул. Фурманова, 6, кв. 6

ВЛАДЕЛЬЦАМ МИНСКИХ МОТОЦИКЛОВ

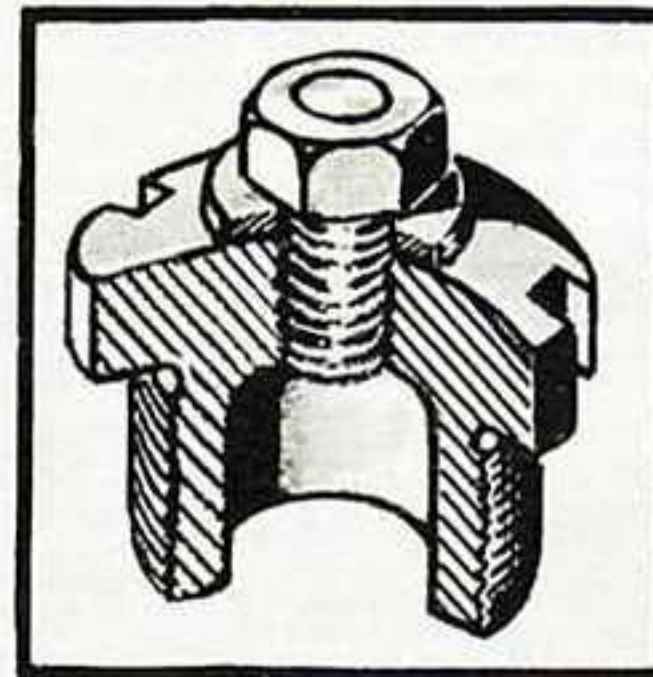
Мотолюбители знают, как трудно завернуть гайку пера передней вилки после разборки или заливки масла — сжать жесткую пружину мешают тросы и руль. При помощи показанного на рисунке ключа я делаю эту операцию легко и быстро. Чтобы изготовить ключ, надо выре-



зять из 2-миллиметрового стального листа захват 1 и, загнув усики, привернуть его тремя шурупами к деревянной ручке 2. Мотоциклисты, пользующиеся такими ключами, очень довольны.

И. ПОДКОВЫРИН

г. Кривой Рог,
п/о Рудничное, Школьная, 5, кв. 21



Чтобы при заливке масла в перо вилки минского мотоцикла не отворачивать гайку, я просверлил в ней отверстие и нарезал резьбу 10×1,5 мм. В это отверстие и заливается масло. Закрывается отверстие болтом, под головку которого подложена медная или фибровая шайба (см. рисунок).

То же можно сделать и на мотоциклах других марок.

А. КИЗНЕР

г. Гродно-11,
ул. Мира, 4, кв. 30

Все виды транспорта развиваются в Народной Болгарии: увеличивается протяженность железных дорог, прибывает тоннаж речных и морских судов, открываются новые авиалинии, но все это не идет в сравнение с бурным ростом автомобильного транспорта. На его плечи легли девять десятых всех перевозок. А в ближайшее пятилетие из каждой сотни пассажиров лишь пятеро отправятся в путь самолетом, в купе железнодорожного вагона, в каюте теплохода — остальные воспользуются автомобилем и автобусом. За последние шесть-семь лет автомобильный парк страны стал больше почти втрое. Сейчас он насчитывает полмиллиона самых разнообразных машин.

Транспортные потоки на улицах и дорогах республики становятся все интенсивней, растут скорости движения, к тому же все больше появляется туристских машин с иностранными номерами. Не так-то просто теперь обеспечивать безопасность движения и порядок на дорогах. А что будет в ближайшие годы, когда число транспортных единиц перевалит за миллион? Проблемы организации безопасного движения встанут со всей своей остротой, во всем многообразии. Их решение требует серьезного научно-го подхода.

Недавно были объединены Государственная автомобильная инспекция при Министерстве транспорта и отдел контроля за автомобильным транспортом при Министерстве внутренних дел. Сейчас их функции выполняет единое Управление ДАИ-КАТ Министерства внутренних дел. Кроме того, Совет Министров специальным постановлением обязал все ведомства, имеющие отношение к автомобильному транспорту, проводить активную, целенаправленную работу по повышению безопасности движения. Принимаются меры по укреплению вновь созданной секции городского движения и транспорта «Главпроекта» при Министерстве архитектуры и благоустройства, задачей которой является научная разработка проблем безопасности движения.

Какие же обязанности мы возложили на службу ДАИ-КАТ? Это прежде всего регулирование движения и контроль за соблюдением правил. На главных магистралях и дорогах сотрудники службы работают в две и три смены. Все шире используются радиостанции, радарные установки и другая специальная техника. Жизнь подсказала целесообразность и эффективность такого нововведения, как негласный контроль с последующим вызовом нарушителей правил движения на собеседование. Широко применяются патрулирующие контрольные посты.

Специальный отдел управления ДАИ-КАТ занимается анализом дорожно-транспортных происшествий. Изучаются три основных фактора — поведение человека, дорожная обстановка и состояние транспорта.

Наши исследования показали, что лишь 4-5 процентов дорожных происшествий случаются из-за технической неисправности транспорта. Но, как правило, они сопровождаются тяжелыми последствиями, и мы принима-

ем все возможные меры, чтобы снизить их число до минимума. Поэтому контроль за технической исправностью транспортных средств проводится широко и разносторонне. Проверки устраиваются в автохозяйствах, на улицах и дорогах, на объектах, где работают машины. В некоторых окружных городах построены и оборудованы современной техникой контрольно-проверочные пункты, которые обстоятельно проводят технический осмотр автомобилей. До конца 1970 года такие пункты будут открыты во всех окружных городах страны.

На службу ДАИ-КАТ возложена регистрация транспортных средств, а также всех дорожных происшествий. Кроме того, служба проверяет, как

токов, пешеходов и дорожных условий, позволяющим на научной основе решать проблемы организации движения и его безопасности, в нашей стране занимается целый ряд организаций. Они взаимодействуют и дополняют одна другую.

Специалисты Министерства архитектуры и благоустройства с помощью технических отделов Народных советов накапливают и анализируют информацию о закономерностях транспортных и пешеходных потоков на городских улицах. В крупных городах действуют специальные группы. На основе полученных таким путем данных планируется устройство виадуков и путепроводов, перекрестков, пешеходных туннелей и переходов.

Неотложные заботы

С. САНДАЛСКИЙ,

начальник Управления ДАИ-КАТ Министерства внутренних дел Народной Республики Болгарии

организовано обучение, следит за качеством подготовки водителей.

Особое значение мы придаем профилактической работе по устранению причин, порождающих дорожно-транспортные происшествия. Используя опыт советской милиции, широко привлекаем к этому общественность. Комиссии по безопасности движения при окружных Народных советах организуют собрания и встречи водителей и пешеходов. Службе ДАИ-КАТ активно помогают рабочие автобаз и гаражей. Регулярно выходят в свет разнообразные агитационные материалы: бюллетени, листовки, призывы. Деятельное участие в этой работе принимает центральная и местная печать, специальные передачи регулярно ведутся по радио и телевидению, национальная киностудия выпускает короткометражные фильмы, популяризирующие правила движения. Если разъяснения оказались недостаточно действенными и нарушение все же произошло, виновник обязан побывать в воскресный день на специальных занятиях.

Всем этим важным и разносторонним делом руководят люди, обладающие высокой теоретической подготовкой и богатым практическим опытом. Управление и его отделы в центре и в округах имеют в штате инженеров-механиков, специалистов по двигателям, по дорожному и городскому строительству. Среди них много молодежи, недавно окончившей высшие учебные заведения. Все большее значение придается знанию и изучению иностранных языков, что необходимо в стране, принимающей много зарубежных туристов. Огромную помощь службе ДАИ-КАТ оказывают нештатные сотрудники и члены добровольных отрядов трудящихся — наши дружинники.

Исследованием сложного комплекса взаимодействия транспортных по-

Результаты этой комплексной деятельности учтены при утверждении градостроительных планов, определяющих структуру таких городов, как София, Велико-Тырново, Варна, Пловдив, Бургас, Ямбол, Стара-Загора. Пропускная способность их улиц запроектирована с учетом быстрой автомобилизации. Предусматривается электронная техника для регулирования движения. Созданы проекты правил и норм по строительству гаражей и стоянок.

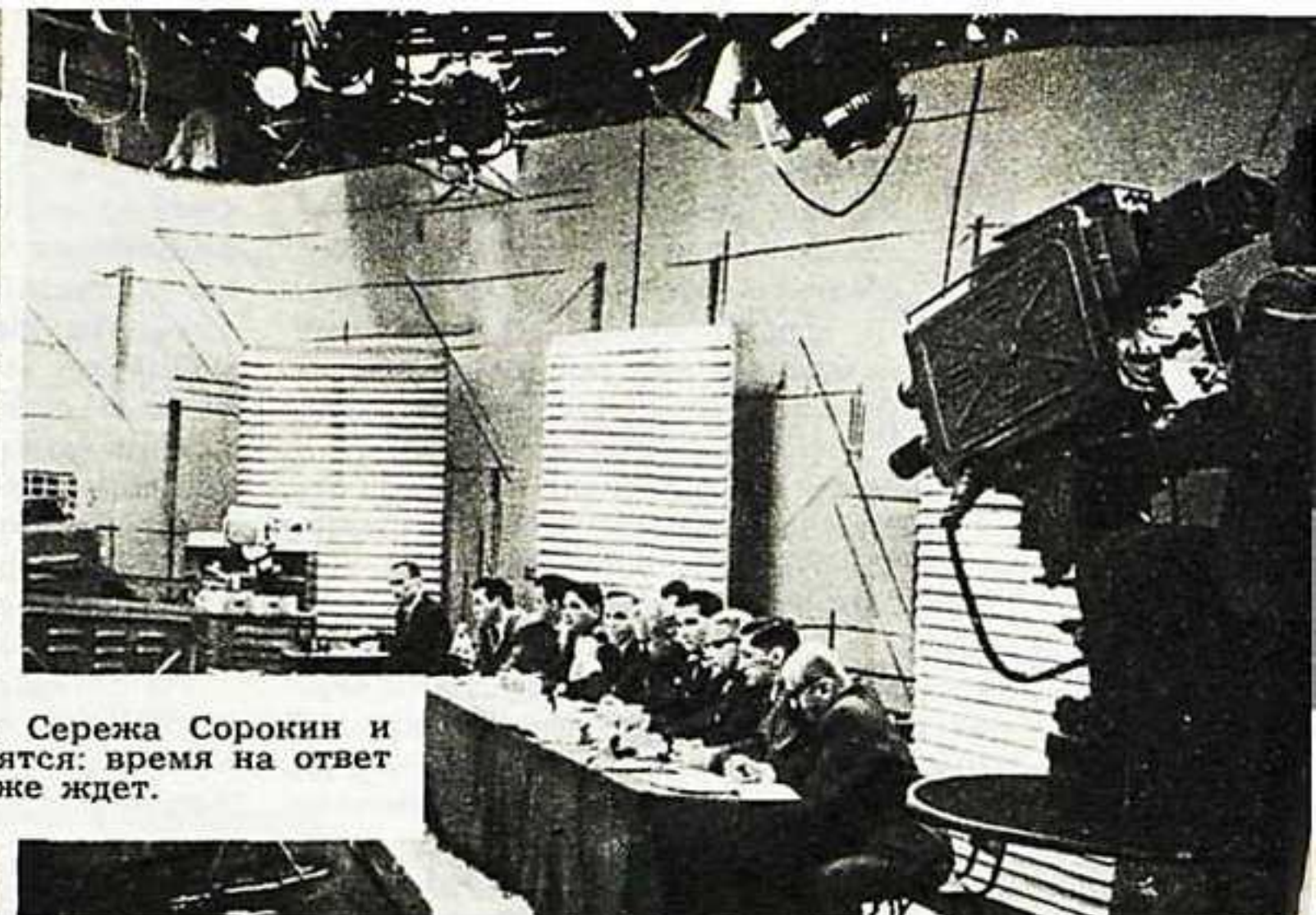
Сравнительно новым для нас делом является разметка проезжей части улиц и дорог. Лишь в 1966 году группа научных работников, руководствуясь международной конвенцией по движению, подготовила нормы и правила такой маркировки с учетом наших условий. Первые линии безопасности на улицах появились в Варне. После экспериментальной проверки они приняты за правило в ряде других крупных городов. Разработан также новый стандарт дорожных знаков.

Главными нормативными актами, регламентирующими весь комплекс организации безопасного движения в нашей стране, являются Закон о моторных транспортных средствах, Правила движения по улицам и дорогам республики, Правила и нормы горизонтальной и вертикальной маркировки улиц и дорог. Они дополняются приказами и распоряжениями Народных советов и другими решениями. В перспективе создание Кодекса Законов о дорогах.

Строгое соблюдение этих норм и законов, научный подход к решению выдвигаемых жизнью проблем, привлечение широких слоев общественности к обеспечению порядка и безопасности движения на улицах и дорогах — закладывают прочную базу для успешного решения всех транспортных проблем, связанных с быстрой автомобилизацией страны.



Юные ассистенты Сережа Сорокин и Витя Данилов торопятся: время на ответ истекло... А жюри уже ждет.



ОДИН ГОД И ОДИН ЧАС



Победитель викторины — В. Сергеев.



В. Нейланд (II место).



Б. Гуриков (III место).



Э. Малышевский (IV место).



И. Вихров (V место).



Л. Смирнов (VI место).

Между номером нашего журнала, в котором читателям были предложены первые конкурсные задания, и днем финальных соревнований миновал год. А сам финал, для которого Центральное телевидение не поскупилось предоставить 26 ноября минувшего года всеююзный экран, занял ровно час.

Сначала — об этом самом часе. 26 ноября 1968 года, Москва, Шаболовка, 53, Телецентр.

22.15. Наша викторина получает приставку «теле». Начало передачи для многих, может быть, и неожиданное. Однако ситуация, снятая операторами, — из тех, что и придумывать не надо. Легкомысленный пешеход, перемахнув через ограждение, бросается наперерез автомобилям. К счастью для него рискованный эксперимент оканчивается легким испугом: водитель «Москвича» успевает затормозить. Так происходит «знакомство» Бориса Чунаева (водителя) и Игоря Шувалова (пешехода) — ведущих нашей телевикторины. И хотя весь эпизод придуман сценаристом и режиссером, а играют его актеры московского театра имени Ленинского комсомола, прозвучавший в нем диалог «водитель — пешеход» всем нам, к сожалению, слишком хорошо знаком. Все же мы решили воспроизвести его вновь.

Во-первых, чтобы еще раз привлечь внимание всех, а не только водителей, к простой и неоспоримой, как аксиома, истине — безопасность движения зависит от каждого из нас, и человека за рулем, и тех, кто на улице с ним рядом. Не хотелось бы здесь прибегать к статистическим выкладкам автоинспекции, но позволю все же напомнить одну цифру — как минимум половина дорожных происшествий в городах лежит на совести пешеходов. Пусть задумаются!

Во-вторых, легкомысленное отношение к условиям безопасности часто берет начало от ошибочных представлений, будто вся шоферская наука «красный — стой, зеленый — ездай!», а автомобиль, якобы, можно остановить мгновенно. Каждый, кто смотрел передачу, вочию смог убедиться в том, как много должен знать и уметь водитель, чтобы ездить быстро и безопасно, какую сложную «программу» выполняют во время работы глаза, руки, мозг водителя.

22.19. Слово об участниках финала. Телевизионное время коротко, и наши ведущие успели назвать лишь фамилии и города, откуда они прибыли. Сегодня мы представим финалистов полнее.

Участник № 1 — и по жеребьевке, и по итогам конкурсов, первый призер викторины — Василий Алексеевич Сергеев. Он автолюбитель и мотоциклист, инженер из Подольска. Ему 31 год.

Второй номер — Леонид Александрович Смирнов. Вот уже восьмой год преподает Правила движения в Петрозаводской автошколе Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. С юношеских лет водит мотоцикл, а в армии получил и права шофера.

Рядом с ним за столиком волею жребия оказался тоже преподаватель. Игорь Борисович Вихров из далекого киргиз-

ского города Ош. Ведет в автомотоклубе ДОСААФ все шоферские дисциплины. На экзаменах среди его воспитанников «провалявшихся» не бывает.

К следующему участнику — Борису Федоровичу Гурикову подходит эпитет «умудренный опытом». В городе Дятьково Брянской области он уже 15 лет работает инспектором дорожного надзора, конечно, имеет права шофера и мотоциклиста. В автоинспекцию пришел после службы в армии, а прежде работал и шофером, и механиком, и преподавателем.

Эдуард Васильевич Титаренко откомендовался сам таким образом: «коренной кубанский казак». Работает в автотранспортном хозяйстве города Горячий Ключ Краснодарского края. И учится. Стартровал в викторине водителем 1-го класса, на финал приехал уже шофером-инструктором, а впереди — дипломная работа в политехническом техникуме.

Кайдалов Борис Леонтьевич из Белгорода тоже шофер 1-го класса. В рабочее время водит «Волгу», на дверцах которой надпись «Медицинская помощь». На досуге — управляет собственной «Вяткой».

Эдуард Вениаминович Малышевский, хоть и невелик его автолюбительский стаж, в вопросах безопасности движения эрудит. Говорит, что правила движения для него предмет постоянного интереса. Вероятно, поэтому инженер из Красноярска стал и общественным автоинспектором.

Маргарита Владимировна Заварыкина по профессии инженер-конструктор, живет в Арзамасе. Сейчас автолюбитель, а в прошлом и мотоциклист, прошедшая выучку в одной из организаций ДОСААФ. Завзятая автопутешественница.

Вилнис Ансович Нейланд в свое обычное время принимает экзамены у будущих водителей. Потому что служит в Госавтоинспекции Латвийской ССР. А вот на досуге, в нашей викторине сам оказался в роли экзаменуемого.

Гунарс Янович Дзенис работал на всяких автомобилях, и грузовиках, и легковых. А сейчас сел за руль «рафика» в латвийском городе Ауце. Как и у других водителей-профессионалов, участников финала викторины, у него 1-й класс.

Агу Аугустович Кютт вот уже девять лет водит такси в эстонском городе Тарту. Владелец 1-го разряда по автомобильному спорту. В ралли он защищает честь Тартуского автомотоклуба ДОСААФ.

22.24. Первое финальное задание. Член жюри, представитель Госавтоинспекции СССР Юрий Иванович Ржехин называет его легкой разминкой. В самом деле, куда уж проще, казалось бы, назвать год, когда вошли в жизнь действующие правила движения, и количество статей в них. Однако некоторых такой вопрос застаёт врасплох: вместо 1965-го называют и 1961-й, и 1962-й, правда, число статей (175) вспомнили все.

22.30. Как прозкзаменовать финалистов в знании шоферского кодекса? Билеты из ГАИ? Для финалистов это мало. И вот они смотрят фильм, специально снятый прямо в толчее большого города. Найти



Неожиданный «техосмотр».

Г. Дзенис (VII место).



Б. Кайдалов (VIII место).



Э. Титаренко (IX место).



М. Заварюкина (X место).



А. Кютт (XI место).

ВИКТОРИНЫ „ЗА РУЛЕМ“

запланированные постановщиками нарушения оказалось не так-то легко. Самый зоркий глаз — у Сергеева, Вихрова, Гурикова и Малышевского.

22.35. Викторина набирает темп. Если в первых заданиях счет шел на минуты и секунды, то в новом — на десятые и сотые доли секунды. Кто быстрее среагирует на красный сигнал светофора? У специального стенда «судья» — доцент МАДИ Виктор Николаевич Иванов. Лучший результат показывает кубанский шофер Титаренко — 0,44 секунды! За ним вплотную В. Сергеев — 0,47.

22.42. Начальник ОРУД—ГАИ Москвы Николай Степанович Мыриков подводит первые итоги: бесспорный лидер Сергеев, за ним Гуриков, Титаренко, Малышевский, Нейланд — все вместе.

22.45. В студию въезжает «Москвич». За рулем — один из «ассистентов» ведущих викторины — юный водитель 1-й детской автотрассы Сережа Сорокин. Машина тормозит прямо перед столиками участников. Минута всего отпущена на осмотр. Но нашим знатокам хватает ее, чтобы установить: на автомобиле нет правого поводка стеклоочистителя, декоративного колпака, разбито стекло подфарника и нет одной гайки на шпильке колеса. Соревнующимся предстоит на этот раз выступить в роли общественного автоинспектора и ответить на вопрос: может ли такой автомобиль оставаться на линии? Да или нет? И почему?

Первый «прокол» у Эдуарда Титаренко. Он говорит «да». Явная ошибка. Все остальные участники правильно относят отсутствие гайки на одной из шпилек колеса к неисправности, угрожающей безопасности движения. Похоже, что число претендентов на главный приз сокращается до четырех.

22.50. На экранах телевизоров и студийных мониторов 530-метровая игла Останкинской телебашни. В следующую секунду ее перебивает в кадре флаг стартера. Взмах — и с места срывается «Москвич-408». Через несколько мгновений, пройдя всего 50 метров, он резко тормозит у финишной черты, где натянутое полотно имитирует стену. Опускается финишный флаг, и судья Всесоюзной категории С. Иванов останавливает секундомер. Но фиксировалось не только время. Машину надо было остановить, не коснувшись «стены» и не далее чем в 15 сантиметрах от нее. Таким было пятое задание, предложенное нашим финалистам. Благополучие на дорогах зависит ведь не только от того, насколько твердо водитель усвоил правила движения, но и от его глазомера, мастерства управления автомобилем. Конкурс этот был проведен накануне. А на экранах зрители и участники увидели его фрагменты.

Лучшим оказался Смирнов. Вторым был Сергеев, оставшийся лидером.

23.00. И вот последнее задание. Снова взгляды финалистов прикованы к мониторам. На экранах новый телесюжет. Ситуация, в которой надо проявить благоразумие, умение предупредительно-стью смягчить обстановку на дороге.

На затяжном подъеме ваш легковой ЗИЛ обгоняет грузовик. Ширина проезжей части шоссе позволяет сделать это, не выходя за осевую линию. Как будто все идет хорошо. Однако, перевалив перелом, вы вдруг видите несущийся на вас «Москвич». До него метров 150, скорость — порядка 70 км/час, как, впрочем, и вашего автомобиля. Что делать? Финалистам предлагается на выбор четыре решения: мигнуть «Москвичу» фарами и выждать 2—3 секунды; подать звуковой сигнал и принять насколько возможно правее; не сбрасывая газ, выехать на обочину, чтобы разминуться; сбросить газ и начать притормаживать.

Девять финалистов из одиннадцати выбрали верный, последний ответ.

23.05. Первая всесоюзная викторина по безопасности движения финиширует. Председатель жюри член Международной автомобильной федерации Виктор Владиславович Маржецкий объявляет результаты.

Главный приз, учрежденный ЦК ДОСААФ и редакцией журнала «За рулем», — мотоцикл «Иж-Юпитер» с коляской — получает автолюбитель Василий Сергеев.

Мотоцикл «Восход» достается автоинспектору Вилнису Нейланду, занявшему второе место. Третий призер автоинспектор Борис Гуриков стал обладателем мотоцикла М-105. Оба эти приза учредило Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

Остальным финалистам вручаются памятные призы Госавтоинспекции СССР, НТО городского хозяйства и автомобильного транспорта, журнала «За рулем».

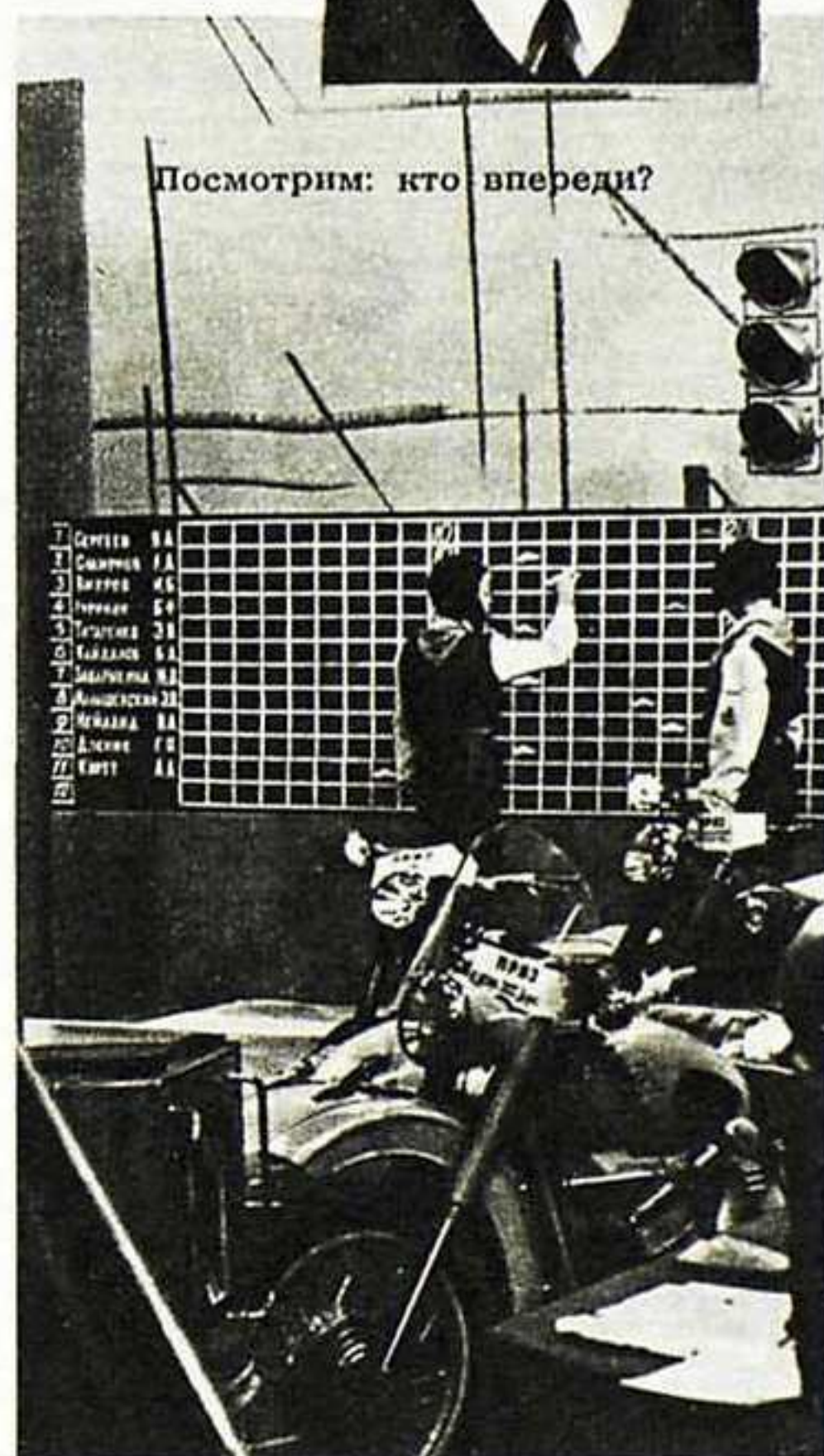
Итак, победители выявлены, призы вручены. Пора подвести и другие итоги.

Один час финала доказал, что в заключительный этап викторины вышли действительно достойные и сильнейшие. Автолюбители, не уступающие в эрудиции наставникам будущих водителей, и работники автоинспекции, владеющие водительским мастерством не хуже профессиональных шоферов. Глубокое знание законов улиц и дорог, отчетливое понимание всех условий безопасности, хороший глазомер, отличная реакция и многие другие качества убедительно продемонстрированы нашими финалистами.

И другое. Многочисленные отклики телезрителей — свидетельство того, что подобные передачи могут иметь успех не только у автомобилистов и мотоциклистов. Телевикторина вызвала интерес и у тех, кто на языке правил движения именуется пешеходами. Думается, она многим помогла понять, что безопасность движения — и их забота, что не от одного водителя зависит здесь успех.

А те, кто принял участие в финале, и вместе с ними сотни тысяч других наших читателей смогли обновить багаж своих знаний по самому главному шоферскому предмету — безопасности движения. Это был своеобразный и добровольный годичный семинар, который завершился своеобразными и занимательными экзаменами.

Г. ЗИНГЕР



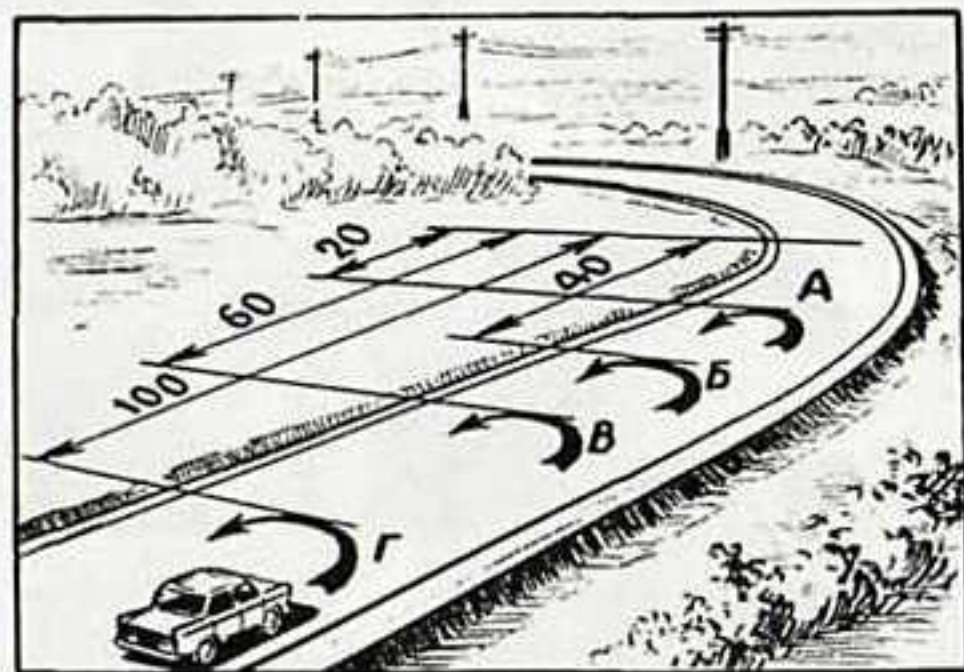
1. Кто имеет преимущественное право на проезд перекрестка?



грузовой автомобиль
1

легковой автомобиль
2

2. В каком из показанных на рисунке мест разворот запрещен?



только в А
3

во всех
4

в А и Б
5

в А, Б и В
6

3. Какой из этих знаков называется «Ограничение веса»?



7

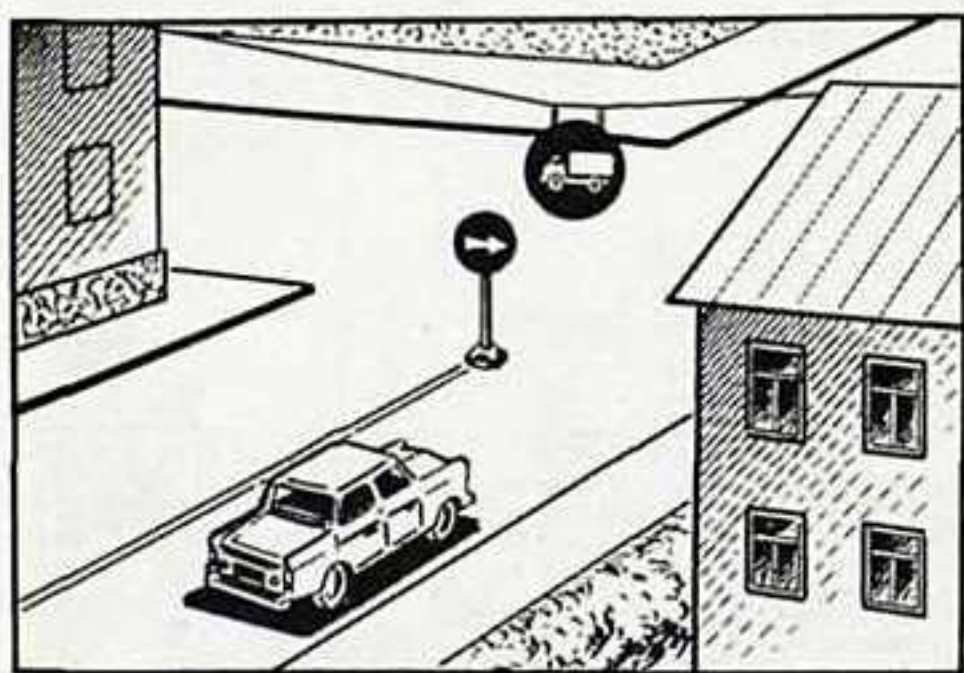


8



9

4. Куда двигаться автомобилю в такой ситуации?



только прямо
10

прямо или направо
11

только направо
12

Ответы — на стр. 32

Поправка

В январском номере журнала правильным ответом на третью задачу является ответ № 6, а не № 7, как ошибочно указано в журнале.

СКОЛЬКО ВЕРЕВОЧКЕ НИ ВИТЬСЯ...

Было уже за полночь, когда на 21-м километре Киевского шоссе мелькнул силуэт мчавшейся с бешеной скоростью машины. Никто не услышал в этот глухой час удара, крика. Огни растаяли в темноте, на дороге остались двое...

А минут за пять до этого инспектор 19-го отделения московского ОРУДа младший лейтенант милиции Каширин обратил внимание на приближавшийся со стороны Москвы с недозволенной скоростью автомобиль. Светящимся жезлом лейтенант подал водителю знак остановиться. Но тот оставил его без внимания, как и залиvistую трель свистка. Не снижая скорости, едва не задев инспектора, по шоссе промчалась «Волга» цвета морской волны. Вдогонку за нарушителем устремился милиционер Остапенко. Несколько километров пытался он настичь машину, пока вдруг не увидел в свете фар распростертых на шоссе юношу и девушку. Резко затормозив, Остапенко кинулся к пострадавшим. Но помочь им ничем уже было нельзя.

Остапенко связался по рации с дежурным ОРУДа. Вкратце доложил о случившемся. И спустя совсем немного времени о наезде уже знали все посты милиции и службы безопасности движения столицы и Подмосковья.

Во втором часу ночи тревожный звонок поднял начальника отделения милиции подмосковного поселка Солнцево Пронина.

— Товарищ майор! Докладывает дежурный по отделению Кострыкин. Только что сообщили: на 21-м километре шоссе неизвестный автомобиль сбил двоих.

— Поднимите дежурный наряд. Вызовите людей из мотозвода. Сейчас буду.

К месту происшествия выехала оперативная группа. Следом за ней прибыл заместитель начальника Видновского горотдела милиции подполковник Петракушин. Вместе с майором Прониным он возглавил операцию по розыску.

По осколкам стекла разбитой фары, которые подобрали с шоссе, краске на одежде пострадавших и едва заметным следам торможения удалось определить цвет и марку автомобиля, а также направление, в котором он скрылся. Это была та самая «Волга» цвета морской волны. И ехала она из Москвы.

— Не исключено, что машина свернула куда-нибудь, — заметил Петракушин. — Надо исследовать обочины и окрестность по обе стороны шоссе.

Предположение оправдалось. Километрах в четырех от шоссе, близ деревни Саларево, у стога сена обнаружили цвета морской волны «Волгу» с помятым капотом и разбитой фарой. Из радиатора текла вода. Между ободом левой фары и вмятиной левого крыла застряли два небольших лоскутка цветной материи (как впоследствии выяснилось, это были обрывки платья погибшей). На передней части капота и багажнике оказались брызги запекшейся крови.

По номеру быстро установили владельца машины. Им оказался В. Индюшкин, начальник лаборатории одного из научно-исследовательских институтов столицы.

Капитан милиции Романов выехал в Москву. Дома он Индюшкина не застал, не было его и на работе...

Рано утром в 11-е отделение милиции Москвы стремительно вошел мужчина лет сорока и протянул дежурному заявление.

«Прошу принять меры, — говорилось в нем, — к розыску моей автомашины марки «Волга» МОЛ 94-75, цвета морской волны, последней модификации (бамперы без клыков и нет оленя). Угнали ее со двора дома 11-а по Дружинниковской улице. В 23 часа стояла на месте, а в половине седьмого утра ее уже не было». Указывались приметы машины, номера двигателя и шасси.

— Позвольте! — воскликнул дежурный, едва взглянув на указанный в тексте номер. — Так ведь ваша «Волга» объявлена в розыск: наезд с жертвами.

— Это ужасно, — вздохнул посетитель.

Дежурный связался с Солнцевом, и Индюшкина препроводили туда. В отделении милиции его ждали подполковник Петракушин, майор Пронин и капитан Павлов. Все они не сомкнули за ночь глаз.

— Так вы говорите, что машину угнали?

— Вот именно.

— Когда это могло случиться?

— Примерно в полночь.

— Вы живете по адресу, указанному в заявлении?

— Нет, это адрес друга. В этот вечер я был у него в гостях.

— Одни?

— Это не имеет значения.

— Насколько нам известно, ваша машина имела два секретных приспособления, которые, вроде бы, исключали ее угон человеком несведущим?

— Безусловно! Впрочем, — спохватился Индюшкин, — могло случиться, что я забыл включить приспособления.

Сотрудники милиции опросили друзей Индюшкина. И здесь сомнения заронили некоторые противоречия в показаниях мужа и жены. Чем дольше длился допрос, тем яснее становилось, что они что-то скрывают. В конце концов супруги признались: никто машину Индюшкина не угонял. А было все так.

В тот вечер он приехал к ним со своей знакомой. За ужином выпили. Потом решили прокатиться за город. Мчались на предельной скорости. На 21-м километре Киевского шоссе заметили переходящих дорогу людей, но остановить автомобиль уже не смогли. Скрываясь, свернули на проселочную дорогу, но так как при ударе пробило радиатор, мотор перегрелся, и ехать дальше стало невозможным. Тогда-то у преступника зародилась мысль бросить «Волгу» и заявить в милицию о ее угоне.

Но сколько веревочке ни виться...

Суд приговорил Индюшкина к длительному сроку лишения свободы.

Е. ПОПОК, подполковник милиции

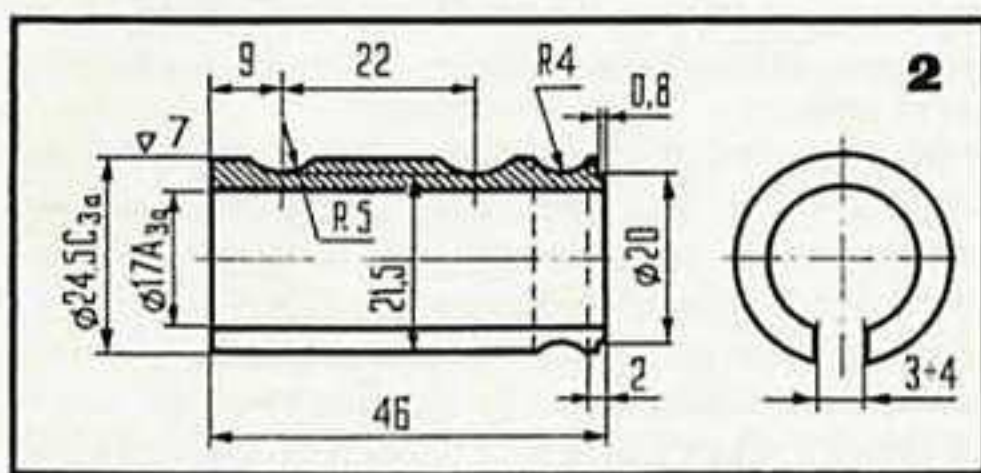
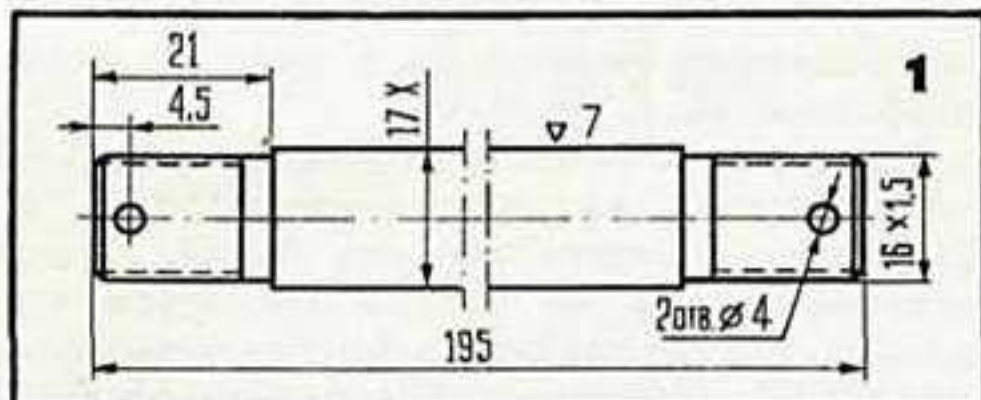
ПРИЦЕПА

«Мне потребовалось заменить ось колеса бокового прицепа ИЖа.

Я установил вместо нее ось колеса мотоцикла, но, видимо, она слабее. Прошу опубликовать эскиз оси прицепа, которую я хочу изготовить сам», — пишет в редакцию А. Соколовский с Дальнего Востока.

Отвечают работники Вятско-Полянского завода.

Ось колеса бокового прицепа изготавливается из стали 30ХНВА или 30ХНЗА и термообрабатывается до твердости НRC 37—44. Ось же колеса мотоцикла делается из стали 40Х. Она обладает меньшей прочностью, и ставить ее на боковой прицеп нельзя.



На боковом прицепе ось колеса (рис. 1) закрепляется в качающемся рычаге посредством разрезной втулки, которую надо изготовить в полном соответствии с рис. 2 из стали 45 и закалить до твердости НRC 35—42.

КРЕСТОВИНА

БЕЗ ПРЕСС-МАСЛЕНОК

Ю. Максимов из Ленинграда не нашел на своем «Москвиче-412» пресс-масленок на крестовинах карданного вала и шаровых шарнирах рулевой тяги. Как быть? — спрашивает автолюбитель?

У части автомобилей, выпускаемых с июня 1968 года, действительно нет пресс-масленок на крестовинах карданного вала и шаровых шарнирах рулевых тяг. Эти узлы модернизированы.

Смазка закладывается в них при изготовлении. Герметизация шарниров, новые сорта смазок, улучшение обработки трущихся поверхностей обеспечивают этим соединениям нормальную работу без добавления смазки до первого капитального ремонта автомобиля.

В настоящее время коллективом заводских авторов подготовлена и в конце года должна выйти в свет книга с подробным описанием конструкции «Москвича-412», где будут освещены все особенности эксплуатации машины.

ПОЧЕМУ ШПОНКИ ИЗ РАЗНОГО

МЕТАЛЛА

«На мотороллере В-150М для фиксации магнино и сцепления на коленчатом валу применяются шпонки из разного материала. Чем это объясняется?» — спрашивает В. Максуров из Узбекистана. Отвечают работники завода.

При эксплуатации мотороллера режим работы двигателя, а следовательно, и скорость вращения коленчатого вала часто и резко меняются. Цапфа коленчатого вала, несущая маховик магнино, испытывает при этом большие скручивающие нагрузки. Посадка маховика на ко-

нусе цапфы постепенно ослабевает, и его шпоночная канавка разбивается. Если гайку крепления маховика вовремя не подтянуть, то при резком увеличении или уменьшении оборотов коленчатого вала цапфа может разрушиться (скрутиться). Чтобы этого не произошло, шпонку делают из мягкой стали (ст. 10). При перегрузке она срезается, предохраняя цапфу от излома. Шпонку можно заменить запасной (она прилагается к мотоциклу).

Муфта же сцепления установлена на цапфе коленчатого вала, имеющей цилиндрическую форму. Вероятность ослабления ее затяжки меньше.

Крутящий момент, который передается шпонкой сцепления, во много раз больше момента, передаваемого шпонкой магнино, поэтому шпонка сцепления должна быть более прочной. Ее делают из стали 35 и закалывают. Ослабление крепления муфты сцепления приводит к разболтанности шпоночного паза на цапфе коленчатого вала, а это может вывести его из строя.

Как видим, постоянный контроль и надежная затяжка гаек крепления магнино и сцепления совершенно необходимы, если мы не хотим лишиться коленчатого вала раньше времени. А первые признаки ослабления крепления этих узлов — стуки, возникающие при изменении скорости вращения вала, и рывки при включении сцепления.

С ПЛЮСА НА МИНУС

Многих читателей-автолюбителей интересует, как перейти со старой схемы электрооборудования («плюс на массу») на современную («минус на массу»).

Для изменения полярности электрооборудования автомобиля с «плюса» на «минус» нужно проделать несколько несложных операций с переключением источников и потребителей тока и амперметра. Как переползовать приемник, можно прочесть в журнале «За рулем» (1968, № 8 — «Минус лучше плюса»). Провода, подключенные к клеммам амперметра, нужно поменять местами, иначе прибор вместо зарядки будет показывать разрядку, и наоборот.

Теперь измените подключение аккумуляторной батареи. С «массой» автомобиля соедините минусовую клемму.

Для того чтобы перемагнитить генератор, нужно на 2—3 секунды соединить отрезком провода клеммы «Б» и «Ш» реле-регулятора. Делать это надо при не работающем двигателе и батарее, «минус» которой подключен на «массу». Если генератор снят с автомобиля, его легко перемагнитить заранее, соединив клемму «Ш» генератора с плюсовой, а корпус — с минусовой клеммами аккумулятора на 2—3 секунды.

Вот и все. Стартер и другие агрегаты электрооборудования не нуждаются в перемагничивании.

Теперь проверка. Если при не работающем двигателе включить «дальний свет», амперметр должен показать разрядку, а на средних оборотах двигателя — зарядку.

ДИОД ВМЕСТО РЕЛЕ

ОБРАТНОГО ТОКА

«Мне никак не удается правильно отрегулировать реле обратного тока на своем ИЖе. Говорят, что из-за этого аккумуляторная батарея разряжается. Я слышал, что в таком случае может помочь диод. Прошу рассказать, как его подсоединить», — пишет в редакцию Н. Сморгин из Липецкой области.

Неисправность реле обратного тока, безусловно, приводит к разряду аккумуляторной батареи. Дело в том, что при снижении оборотов коленчатого вала напряжение генератора уменьшается. В момент, когда оно станет меньше напряжения аккумулятора, контакты правильно отрегулированного реле обратного тока разомкнутся, прерывая цепь «аккумулятор — генератор», и потребители будут получать питание от батареи. Если контакты своевременно не разомкнутся, ток от аккумулятора пойдет и к генератору, где он будет тратиться бесцельно вследствие активного сопротивления генератора и катушек реле. Его величина

Справочная служба

может достигать 5 а. Если же контакты реле обратного тока не замкнутся, когда напряжение генератора будет выше напряжения батареи, то она своевременно не получит подзаряда.

Таким образом, ток в цепи «генератор — аккумулятор» должен протекать всегда в одном направлении — от генератора к аккумулятору. За этим способен следить полупроводниковый диод — ведь он пропускает ток только в одну сторону. Наиболее подходящим является диод Д305, выдерживающий ток до 10 а. Его можно заменить другими — Д231 — 234.

Диод включают параллельно контактам реле обратного тока, подсоединяя его к клеммам «Я» и «Б» реле-регулятора. Чтобы отключить реле обратного тока, достаточно отсоединить конец его серийной обмотки (она выполнена из более толстого провода) от клеммы «Б» или изолировать контакты (ввести между ними прокладку из текстолита, резины и др.). Реле обратного тока следует оставить в качестве резервного. Если с массой мотоцикла соединен «плюс» батареи, то плюс диода подключают к клемме «Б». Если на массе «минус», то к клемме «Б» подсоединяется «минус» прибора.

Для лучшего охлаждения диода желательно расположить его так, чтобы он обдувался встречным потоком воздуха. Можно также поставить на диод толстую медную пластинку, играющую роль радиатора.

При использовании диодов Д231 — 234 потребуется изменить регулировку реле (повысить напряжение на 0,5—1 в).

КАК СМАЗАТЬ ЦЕПЬ

«Чем и как лучше смазывать цепь задней передачи мотоцикла?» — спрашивают Е. Кульков из Хабаровского края и другие мотолюбители.

Периодическое смазывание цепи (через 3—5 тысяч километров — в зависимости от условий эксплуатации) значительно увеличивает срок ее службы. Однако мало кто следует рекомендации, считая работу эту неприятной. Между тем снять, смазать и снова установить цепь можно, почти не загрязнив руки.

Прежде всего, надо пользоваться при этом старой цепью, — конечно, хорошо промытой. Соединив замочным звеном старую цепь с цепью мотоцикла, проворачивают ведущую звездочку до тех пор, пока на ней не окажется старая цепь, а цепь мотоцикла не упадет на землю. После этого ее поддевают проволочным крючком (еще лучше — двумя) и помещают в обыкновенную консервную банку, в стенках которой проделано много отверстий, а сверху прикреплена проволочная дужка, как у ведерка. Банку с цепью погружают в керосин или бензин, налитый в другую, большую по размеру банку, тоже снабженную для удобства дужкой. Если теперь некоторое время вращать банку с цепью в керосине, а затем оставить в нем на полчаса, то цепь будет отмыта от грязи и ее можно повесить сушить.

Высохшую цепь погружают в разогретую (не до кипения!) смесь 95 процентов солидола (или другой консистентной смазки) и 5 процентов графитового порошка. Заметим, что использование моторных масел вместо консистентных смазок нежелательно, поскольку при работе цепи масло не задерживается на трущихся поверхностях.

Цепь в сосуде несколько раз складывают и распрямляют (чтобы смазка проникла в зазоры между втулками и роликами), затем вынимают и после охлаждения снимают с нее излишки смазки тряпкой. Если цепь на мотоцикле закрыта кожухами, не пропускающими пыль, обтирать ее не надо.

Устанавливают смазанную цепь тем же способом, как и снимают, но в обратном порядке.



Разными путями жизнь наводит журналиста на тему для выступления. На сей раз подсказкой послужила заметка в газете «Советская Клайпеда». Сначала как будто ничего особенного: речь шла о строительстве гаражей. Ну что ж, пришло время заниматься этими вопросами в масштабах города, строят у нас гаражи и многоэтажные, и подземные, и поскромнее. Да и пишут об этом. Правда, строят еще мало, а в редакцию, признаться, приходят преимущественно письма-жалобы о всевозможных трудностях, испытываемых автолюбителями.

Но вот в газетной заметке из Клайпеды говорилось совсем о другом, некоторым образом удивительном. О том, что гаражи для машин индивидуальных владельцев здесь строят про запас, не дожидаясь заявок автолюбителей, что привело это даже к «затовариванию»: 60 новеньких гаражей пустуют и ждут желающих получить ключи от квартиры для своей машины. В заметке чувствовалась и укоризна: не спешат, мол, люди, а у строителей средства замораживаются.

Все это, согласитесь, выглядело необычно. Может быть, гаражи обходятся баснословно дорого? Или автолюбители в Прибалтике такие оригиналы — считают, что под дождем и снегом машина целее будет? Словом, было из-за чего отправиться в Клайпеду, посмотреть на все своими глазами.

На месте выяснилось, что автолюбители в Клайпедке ничем не отличаются от своих многочисленных коллег во всех концах страны нашей. И здесь все они не прочь упрятать машину под крышу. И здесь долгое время действовали по принципу кто во что горазд. Сваривали угловатые металлические коробки, напоминающие сильно увеличенные железные печки давних времен. Строили оби-

тые жестью сарайчики. Сооружали и кирпичные или шлакоблочные боксы собственной конструкции. Но это состязание в личной предприимчивости и изобретательности приводило к сомнительным результатам. Уродливые шеренги разномастных творений самодеятельных зодчих никак не вписывались в пейзаж новых микрорайонов.

Между тем индивидуальных машин в городе все прибавлялось, и строители гаражей, как «дикие», так и кооперированные, доставляли городским организациям все больше хлопот. И тогда в горисполкоме, прикинув, к чему это может привести в ближайшие годы, когда выпуск легковых автомобилей увеличится в несколько раз, решили пойти на радикальные меры. Меры эти были разработаны и приняты в позапрошлом году и, надо прямо сказать, заслуживают всяческого уважения и подражания. Здесь решили не подавлять гаражно-строительные инстинкты автолюбителей, что еще, к сожалению, бывает, а пойти им навстречу, организовать и направить в приемлемое для города русло. Дело решили поставить на плановую, индустриальную основу. С этой целью при комбинате бытового обслуживания «Данге» был создан специализированный ремонтно-строительный участок со штатом в 50 человек. Ему и поручили строить гаражи. Несколько подходящих простых типовых проектов рекомендовал городской отдел по делам архитектуры и строительства. Министерство бытового обслуживания выделило из внутренних ресурсов кирпич, шифер, пиломатериалы; нашли и цемент, хотя с ним было потруднее. Утвердили земельные участки, заключили договоры с гаражно-строительными кооперативами, и работа закипела.

В 1967 году соорудили гаражей боксового типа разной вместимости на полтора автомобиля. В прошлом году — на 250 автомобилей. Гаражи получались недорогими: в среднем по 400 рублей за отдельный бокс с небольшими вариациями в ту или другую сторону, в зависимости от сложности привязки к местности. Качество тоже не вызывало претензий: прочные стены из серого силикатного кирпича, бетонированный пол, шиферная кровля.

Опираясь на статистику автоинспекции, стали строить не только по заказам кооперативов, но и про запас. Рассуждая, что гаражи все равно нужны, и без хозяина они не останутся. Вот тут и произошла единственная заминка. Пятнадцать готовых гаражей пустовало, а в стадии завершения было строительство еще 45 гаражей, на которые не находилось заказчиков. Тогда-то и появилась в «Советской Клайпедке» заметка, приглашавшая автолюбителей поторопиться, и недоразумение было ликвидировано.

Правда, теперь строительство начинают только по договорам с кооперативами. Но не из боязни опять попасть в просяк, а просто потому, что недостатка в заказах не бывает.

Сроки строительства невелики. Комплекс на 120 машино-мест сдается в течение года, а блоки на 20—30 автомобилей — за три—пять месяцев. Однако такова уж человеческая натура, и эти темпы нетерпеливых заказчиков не устраивают. Они торопят строителей, жалуются на «волокиту».

В нынешнем году комбинат планирует построить еще триста гаражей, боль-

шую часть которых — комплекс на 240 машино-мест — в южной части города, у проспекта Балтия. По желанию заказчиков в гаражах может быть устроено центральное отопление, подведена холодная и горячая вода, заасфальтированы подъездные пути. По расчетам, стоимость одного места в гараже увеличится до 1000—1100 рублей, и строителям пока неясно, много ли найдется желающих пойти на повышенные расходы.

Сейчас в Клайпедке свыше 1200 легковых автомобилей индивидуального пользования. Если учесть имевшиеся раньше пригодные гаражи и приплюсовать к ним вновь построенные, то можно убедиться, что подавляющее большинство автолюбителей к концу года обеспечит свои машины «жилплощадью». Однако это не значит, что все хорошо образовалось и беспокоиться больше не о чем. Острые проблемы еще остались.

Одна из них — мотоциклисты, которых в Прибалтике великое множество, а в Клайпедке — около четырех тысяч. Лишь мизерная часть их успела вселиться по двое-трое в пустовавшие боксы новых гаражей. Это значит, что в планах на будущее настала пора брать в расчет и нужды многочисленной армии мотолюбителей.

Между тем, заглядывая в будущее, озадаченно вздыхают и директор клайпедского объединения предприятий службы быта «Паюрис» А. Ю. Сонгайла, и директор входящего в это объединение комбината «Данге» Е. К. Лаукис. Многие хотелось бы сделать. Пора переходить на поточный метод строительства, по-современному механизировать его, строить не только простейшие боксовые гаражи, но и двухэтажные, по лучшим типовым проектам. Нужда в них будет возрастать все больше по мере увеличения темпов выпуска легковых автомобилей и мотоциклов. Но возможности пока расходятся с желаемым. До сих пор специализированный строительный участок лишь мечтает о подъемных механизмах. Все построенные им гаражи покрыты только шифером, потому что нет обыкновенного автокрана, чтобы устанавливать плиты железобетонного перекрытия. Да и фондов на материалы для гаражей выделяется недостаточно. Все зависит от директорской изобретательности в манипулировании имеющимися ресурсами. А если в какой-либо сложный момент и эта изобретательность окажется не всемогущей, что тогда? Свертывать хорошо налаженное дело? Хочется надеяться, что планирующие органы республики найдут возможность помочь предприятию, поддержат у строителей уверенность в завтрашнем дне.

А от завтрашнего дня ожидается многое. В горисполкоме, например, обсуждаются планы создания многоэтажного гаража-гостиницы для туристов, недостатка в которых Прибалтика не знает. На очереди и новые предприятия по техническому обслуживанию машин авто- и мотолюбителей.

...Не совсем обычная газетная заметка напомнила о весьма злободневной для каждого городского хозяйства теме — строительстве гаражей. По-разному мудрствуют над решением этой проблемы. А решить ее, оказывается, можно просто: начать строить, не откладывая в долгий ящик.

В. ИНДИН,
спец. корр. «За рулем»

г. Клайпеда

«МОСКВИЧИ» НА ВЫСОТЕ!

Большой успех советских авто- спортсменов в ралли Лондон— Сидней

Четыре новеньких белых «Москвича» выехали из ворот автозавода имени Ленинского комсомола.

«Счастливого пути!» — неслось им вслед. Десять человек — экипажи этих машин — сосредоточенно хмурились: шутка ли, до Лондона четыре с лишним тысячи километров, да еще оттуда до Сиднея шестнадцать тысяч...

Их ждали 223 часа 16 минут изнурительной езды по дорогам одиннадцати стран и двух континентов, горные перевалы и каменные равнины, пятидесятиградусная жара и выскакивающие из-под колес кенгуру. Нелегким было автомобильное ралли Лондон—Сидней, ралли века, как его назвала пресса. Это соревнование представлялось неслыханно трудным не только для участников — не всякий автомобиль был в состоянии выдержать такую гонку по шоссе и бездорожью.

Сообщение о том, что советское внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» выставляет команду для участия в трансконтинентальном марафоне, вызвало большой интерес в спортивных кругах.

Среди 98 машин, стартовавших 24 ноября из Лондона, были четыре советских малолитражки, четыре «Москвича-412». Им предстояло на равных вести борьбу с автомобилями большей кубатуры и большей мощности — «Фордами», «Остинами», «Хиллманами», «Ситроенами», «Порше». То были не просто серийные машины — их отличали усиленные подвеска и тормоза, повышенная на 15—20 л. с. мощность двигателя, самоблокирующие дифференциалы, алюминиевые двери и капоты, магниевые колеса. На счету этих автомобилей (их технические данные приведены ниже, вместе с результатами) длинный список побед в крупнейших международных ралли. Советские же машины практически были серийной продукцией завода — «противокенгуровые» решетки, усиленные задние рессоры да дополнительные фары — вот и все их специальное оборудование.



Команда советских раллистов прибыла на родину. Слева направо: А. Терехин, В. Кислых, С. Тенишев, В. Щавелев, Э. Баженов, А. Ипатенко, Ю. Лесовский, Э. Лифшиц, У. Аава, В. Широченко.

Десять отважных спортсменов — Уно Аава, Эдуард Баженов, Александр Ипатенко, Валентин Кислых, Юрий Лесовский, Эммануил Лифшиц, Сергей Тенишев, Александр Терехин, Валерий Широченко, Виктор Щавелев — вступили в борьбу с лучшими раллистами мира.

Перед стартом многие зарубежные знатоки сомневались, дойдут ли советские экипажи хотя бы до Бомбея. Однако, когда «марафонцы» миновали труднейшие этапы в Эрзинджане (Турция) и Сароби (Афганистан), выяснилось, что 13 экипажей уже расстались с надеждой закончить ралли, а «Москвичи» продолжали борьбу без потерь.

В полном составе наша четверка прибыла в Бомбей и в обществе 68 других экипажей, выдержавших напряжение пробега длиной в 10 тысяч километров, отплыла на пароходе в Австралию.

Драматическая гонка по австралийскому бушу, через высохшие русла рек, по горным серпантинам оказалась не по силам еще 16 экипажам. На последних этапах несколько раз менялись лидеры — прославленные фирменные гонщики «Форда» и «Ситроена» и их машины капитулировали перед трудностями. Только 56 автомобилей дошли до Сиднея, в том числе все четыре «Москвича».

Всего лишь четыре команды из двенадцати смогли в полном составе закончить дистанцию соревнований и среди них советская команда. Следует отметить, что в ралли века отсутствовал зачет по отдельным классам автомобилей — малолитражки вынуждены были соревноваться с машинами среднего и высшего классов. Результаты нашей команды оцениваются очень высоко.

Выступление «Москвичей» в ралли Лондон—Сидней — несомненное достижение советской автомобильной промышленности. Большая заслуга здесь принадлежит коллективу завода имени Ленинского комсомола, создавшему эти замечательные машины, а также Уфимскому моторному заводу, подготовившему двигатели.

Говоря об успехе нашей команды, нужно отметить безграничное мужество, самоотверженность и высокое мастерство советских спортсменов. Десятилетний опыт их участия в ответственных международных встречах принес хорошие плоды.

От имени всех наших читателей мы поздравляем коллективы Московского автозавода имени Ленинского комсомола и Уфимского моторного завода, наших спортсменов-участников ралли с успешным финишем.

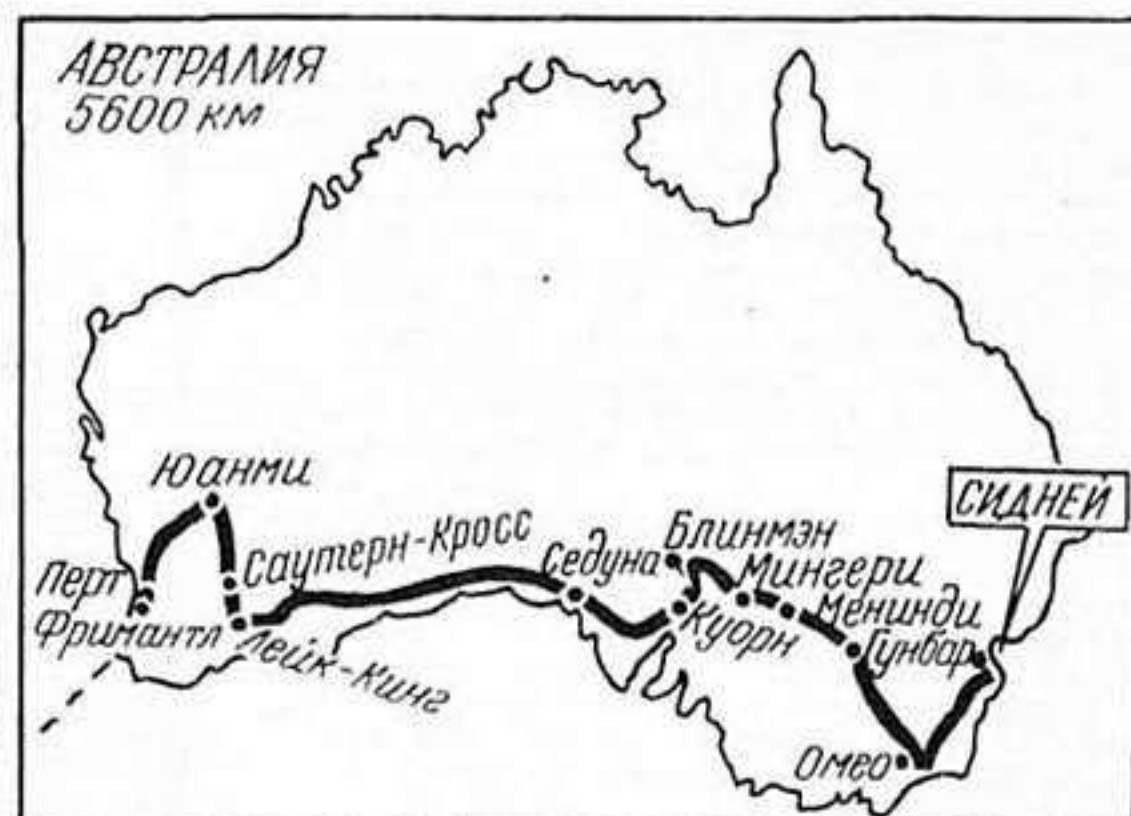
РЕЗУЛЬТАТЫ РАЛЛИ

Личный зачет

1. Э. Коуэн, Б. Койль, К. Малкин («Хиллман-Хантер», 1725 см³, 102 л. с., 165 км/час) — 50 штрафных очков;
2. П. Гопкирк, Э. Нэш, А. Пул («Остин-1800», 1845 см³, 130 л. с., 170 км/час) — 56;
3. А. Вогэн, Д. Форсайт, Т. Эллис («Форд-Фалькон-ГТ»), 4949 см³, 230 л. с., 200 км/час) — 62;
4. С. Засада М. Ваховский («Порше-911С», 1991 см³, 162 л. с., 165 км/час) — 63;
5. Р. Аалтонен, Г. Лиддон, П. Истер («Остин-1800») — 68;
6. Б. Холжсон, Д. Резерфорд («Форд-Фалькон ГТ») — 70...
20. С. Тенишев, В. Кислых («Москвич-412», 1476 см³, 78 л. с., 150 км/час) — 269;
22. У. Аава, Ю. Лесовский («Москвич-412») — 358;
33. А. Ипатенко, А. Терехин, Э. Баженов («Москвич-412») — 776;
38. В. Щавелев, Э. Лифшиц, В. Широченко («Москвич-412») — 942.

Командный зачет (по три экипажа в команде)

1. Австралийский филиал «Форда» («Форд-Фалькон-ГТ») — 246 штрафных очков;
2. Первая команда фирмы «Бритиш-Лейланд» («Остин-1800») — 554;
3. Вторая команда фирмы «Бритиш-Лейланд» («Моррис-1800») — 1414;
4. Команда «Автоэкспорта» («Москвич-412») в составе экипажей Тенишева, Щавелева и Ипатенко — 1987.



Юбилей спрута

Его история началась шестьдесят лет назад. Концерн «Дженерал Моторс», занимающий первое место среди ведущих автомобильных монополий США, был основан в 1908 году Вильямом Дюрантом. Предприимчивый коммерсант и механик по совместительству собрал воедино карликовые кустарные мастерские («Шевроле», «Бюик», «Кадиллак», «Олдсмобил»), и «Генеральная компания моторов» вышла на американскую промышленную арену. Подобно Генри Форду основатель «Джи-М» вложил в дело все, что имел: средства, энергию, организаторские способности и знания. В 1928 году компания получила крупную финансовую помощь Уолл-Стрита, и это позволило ей бросить вызов тогдашнему монополисту Генри Форду I. Сделав ставку на массовое производство автомобилей среднего класса (в отличие от более дешевых фордовских) и часто меняя модели, «Дженерал Моторс» к началу 30-х годов сумела обогнать Форда по выпуску машин.

С тех пор эта корпорация лидирует в изнурительной гонке, именуемой конкуренцией, и ныне производит вместе со своими филиалами и дочерними сборочными предприятиями четвертую часть автомобилей в мире, ежегодно сбывая их только в США на 16 миллиардов долларов. Фирмы «Опель» в ФРГ, «Воксхолл» и «Бедфорд» в Англии, «Холден» в Австралии стали после второй мировой войны всего-навсего придатками всемогущего концерна. Сборочные заводы в Канаде, Аргентине, Бельгии, Новой Зеландии, Пакистане, ЮАР, Швейцарии, Венесуэле и более ста специализированных предприятий-смежников принадлежат непосредственно концерну, а 33 тысячи поставщиков различных материалов и комплектующих изделий в значительной мере зависят от него. «Дженерал Моторс» — самая крупная промышленная корпорация капиталистического мира.

Более ста пятидесяти моделей и модификаций легковых автомобилей, грузовики и автобусы, двигатели самолетов и вертолетов выпускает это «государство в государстве». И, конечно, солидный кусок от лакомого пирога военных заказов Пентагона отхватили заправилы «Джи-М». Танки, бронетранспортеры, военные автомобили, машины высокой проходимости, разработанные и выпущенные «Дженерал Моторс», есть везде, куда проникла американская военщина.

Гигантский спрут протянул свои щупальца по всему миру. И всюду, где появляется «Джи-М», гибнет национальная промышленность, усиливается эксплуатация трудящихся, выкачиваются богатства страны.

Жестокая борьба крупнейших концернов, борьба за монополию на рынках сбыта между «Дженерал Моторс» и «Фордом» не прекращается ни на минуту. В ход идет все — от газетных статей до подкупа, шантажа и промышленного шпионажа.

С неослабным вниманием следят они за рынком и маневрами конкурента, отвечая на каждый его выпад контрударом. В этом свете символично название одной из готовящихся к производству моделей «Форда»: «Вендетта» — мсть. А занимается ею новый технический руководитель фирмы «Форд» некто Кнутсен, пришедший из «Дженерал Моторс» со всеми секретами «Джи-М». Это сын одного из бывших ведущих фордовских специалистов, перебежавшего с таким же багажом в «Дженерал Моторс» еще в 30-е годы. Поистине, вор у вора дубинку украл!

Ну, а что же стало с Вильямом Дюрантом? В юбилей можно вспомнить и о нем. Как никак, он вложил в дело все, что имел: средства, энергию, организаторские способности и знания. Но, видимо, мало оказалось этих качеств: «основатель» был выкинут из фирмы заправилками большого бизнеса и умер в нищете и забвении.

Эти три выставки, как обычно, длились по десять дней и следовали одна за другой с двухнедельными интервалами. В Париже демонстрировались радикально новые модели европейских заводов. Лондон показывал усовершенствования уже известных моделей, знакомил с новинками спортивных машин, представлял американские автомобили 1969 года. Фейерверк опытных образцов и машин с заказными кузовами отличал туринский салон.

Крупнейшие автозаводы мира рассматривают выставки не просто как витрины новых моделей. Они служат и последней примеркой к запросам будущих покупателей, показывают, что нужно еще изменить в новой модели, чтобы обеспечить ей коммерческий успех.

ОБЛИК АВТОМОБИЛЯ

Среди автомобилей, представленных как модели 1969 года, оказалось немало интересных новинок. Две из них демонстрировали французские заводы. «Рено», чтобы расширить сбыт своей продукции, несколько лет выискивал брешь в типаже и прейскуранте автомобильного рынка. Обнаруженную пустоту немедленно заполнили моделью Р6.

С 1947 года «Рено» принадлежал к сторонникам заднемоторной компоновки. В 1962 году фирма неожиданно выпустила машину с передними ведущими колесами — Р4 (750 см³), а еще через три года — полуторалитровую Р16 («За рулем», 1965, № 11).

«Рено-Р6» занимает промежуточное положение между этими автомобилями. Как и у Р16, у него пятидверный кузов. Такой кузов с багажником, лежащим непосредственно за спинкой заднего сиденья, сочетает комфортабельность «седана» и практичность «универсала». По сравнению с силовым агрегатом Р4 рабочий объем двигателя Р6 увеличен до 845 см³, а мощность — до 34 л. с. Особенность шасси — независимая торсионная подвеска всех колес, полное отсутствие точек смазки и... колодочные тормоза. Что ж, на машине с умеренными весом (750 кг) и скоростью (120 км/час) такие тормоза вполне «справляются с работой».

«Пежо-504» — другой дебютант Парижского салона — комфортабельная пятиместная машина с модным кузовом, разработанным итальянской фирмой «Пининфарина». При ее создании много внимания было уделено безопасности пассажиров. Эта проблема приобрела ныне столь большую важность, что несколько крупных заводов («Мерседес-Бенц», «Ровер», «Волво») начали всерьез ею заниматься.

Из элементов безопасности на «Пежо» заслуживают внимания замки, исключаящие распахивание дверей при авариях, амортизирующее покрытие ступицы руля и щитка приборов, отсутствие выступающих кнопок и ручек.

У модели «504» сохранены наклонный на 45 градусов вправо двигатель (4 цилиндра, 1796 см³) и коробка передач модели «404». За доплату (11 процентов к цене машины) двигатель взамен карбюратора оборудуется системой впрыска топлива, что дает прирост мощности с 82 до 97 л. с. и соответственно скорости — со 156 до 167 км/час. Задняя подвеска сделана независимой, на всех колесах установлены дисковые тормоза. Как и у многих современных автомобилей среднего класса, тормозная система включает вакуумный усилитель и клапан ограничения давления в рабочих цилиндрах задних колес, позволяющий уменьшить опасность заноса.

Характерно, что во Франции, да и в других странах Европы, автомобилисты предпочитают более дорогие четырехдверные кузова двухдверным, которые сохраняются только на самых дешевых моделях. Неудивительно, что завод «Воксхолл» на Лондонской выставке представил четырехдверный вариант популярной малолитражки «Вива» (1159 см³, 56 л. с., 790 кг, 125 км/час).

Из других экспонатов нельзя не остановиться на «Триумфе-2500ПИ». Эта пятиместная машина среднего класса родилась четыре года назад. Но теперь она обрела 2,5-литровый двигатель с впрыском топлива во впускную трубу, что позволяет ему развивать мощность 132 л. с.

при 5400 об/мин. Мотор отличается весьма выгодной характеристикой, а его крутящий момент достигает наибольшей величины при низком числе оборотов — 2000 в минуту. Машина показывает скорость 175 км/час.

В отличие от «Триумфа» завод «Ягуар» оставил неизменными свои испытанные шестицилиндровые двигатели с двумя верхними распределительными валиками. При рабочем объеме 2792 или 4253 см³ они достаточно мощны — соответственно 180 или 245 л. с. Основу же новой модели Икс-Ж6 — дорогой пятиместной машины — составили новые кузов и шасси. Этот «Ягуар» — быстроходный (204 км/час) и довольно тяжелый (1560 кг) автомобиль, для которого просто необходимы мощные дисковые тормоза всех колес с ва-

кумным усилителем, а также гидравлический сервомеханизм реечного руля. Икс-Ж6, как, впрочем, и «Рено-Р6» «Пежо-504», «Фольксваген-411», «обут» в шины с радиальным кордом, которые постепенно завоевывают признание. Известно, что такие шины капризны — они могут хорошо работать только в паре с подвеской, имеющей определенные характеристики.

Большое внимание уделяют сегодня проблеме багажника, вызванной тем, что с ростом автомобильного парка все больше владельцев машин отправляется в дальние поездки. Сегодня любая новая модель уже немыслима без обширного багажника. Но как выкроить для него место? На заднемоторном автомобиле чемоданам оказывалось тесно между нишами (брызговики) передних колес в обществе запасного колеса и бензобака. И уж совсем скверно обстоит дело на «Фольксвагенах», где две поперечных трубы передней торсионной подвески занимали недопустимо большой объем. Поэтому на новом «Фольксвагене-411» (все-го лишь третья модель за всю историю завода!) мы видим уже компактную подвеску «Макферсон» свечного типа. Между нишами колес помещен бензобак, а собственно багажник располагается в сильно вынесенной вперед носовой части машины и уже имеет достаточный объем — 0,4 м³.

Пришлось учесть и другие требования времени — теперь «Фольксваген» будет выпускаться и в четырехдверном варианте, а в интересах безопасности его рулевая колонка сделана телескопической. Сзади же у машины — по-прежнему четырехцилиндровый оппозитный двигатель с воздушным охлаждением (1679 см³, 68 л. с.). Подвеска всех колес — независимая, но не с поперечными пластинчатыми торсионами (чрезмерно жесткими из-за ограниченной длины), а с пружинами. «Фольксваген-411» прибавил в весе (1040 кг), стал быстроходнее (145 км/час) и «прожорливее» (10,8—11,5 л бензина на 100 км).

А самый первый «Фольксваген» с отдельными подножками и крыльями? Несмотря на свой 30-летний возраст он по-прежнему пользуется популярностью благодаря надежности и неприхотливости и выпускается до сих пор.

Преподнес сюрприз своим конкурентам и завод БМВ, представив пятиместную машину. У БМВ-2500 — низкая поясная линия, лаконичные формы кузова, горизонтальные задние фонари. Десять лет назад завод расстался с шестицилиндровым двигателем, который вел свое происхождение еще с довоенных времен. Сегодня же добавили два цилиндра к известной «четверке» БМВ с верхним распределительным валом. Новый мотор с семиопорным коленчатым валом и двумя двухкамерными карбюраторами намечают выпускать в двух вариантах: 2494 см³ (150 л. с. при 6000 об/мин) и 2788 см³ (170 л. с. при 6000 об/мин).

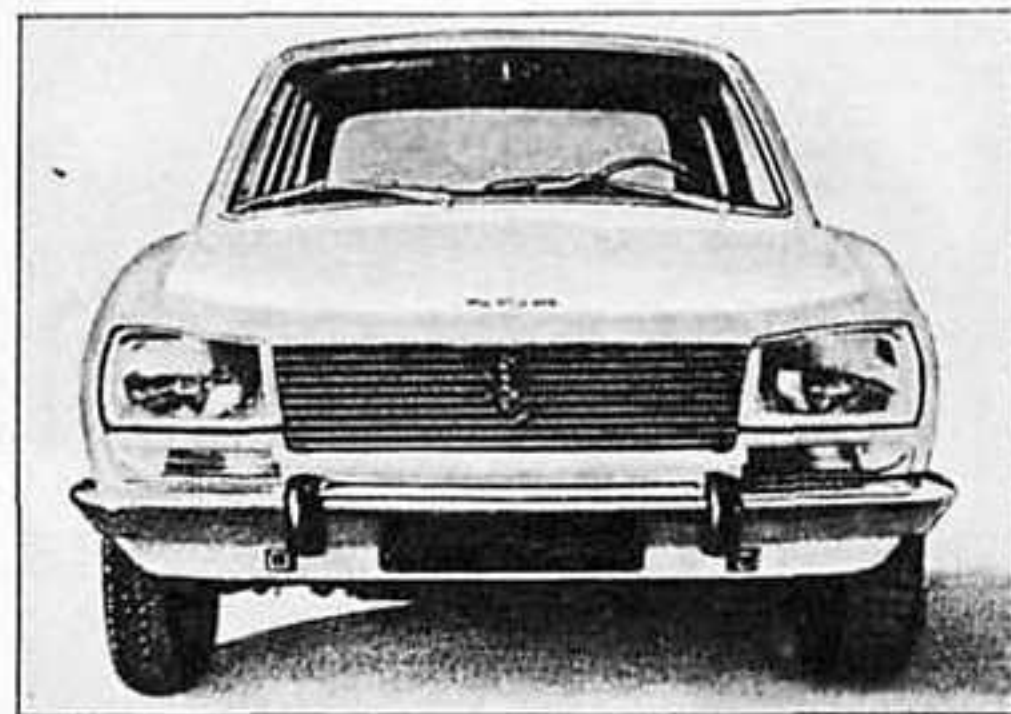
Необычна тормозная система автомобиля БМВ-2500. Дисковые тормоза передних колес снабжены двумя парами рабочих цилиндров: одна из них связана общей системой трубопроводов с цилиндрами задних колодочных тормозов, вторая — действует независимо. В случае разрыва шланга одной из систем другая остается работоспособной. Такая конструкция, повышающая безопасность дви-

ПО
ЗАЛАМ
ТРЕХ
САЛОНОВ

1969 ГОДА

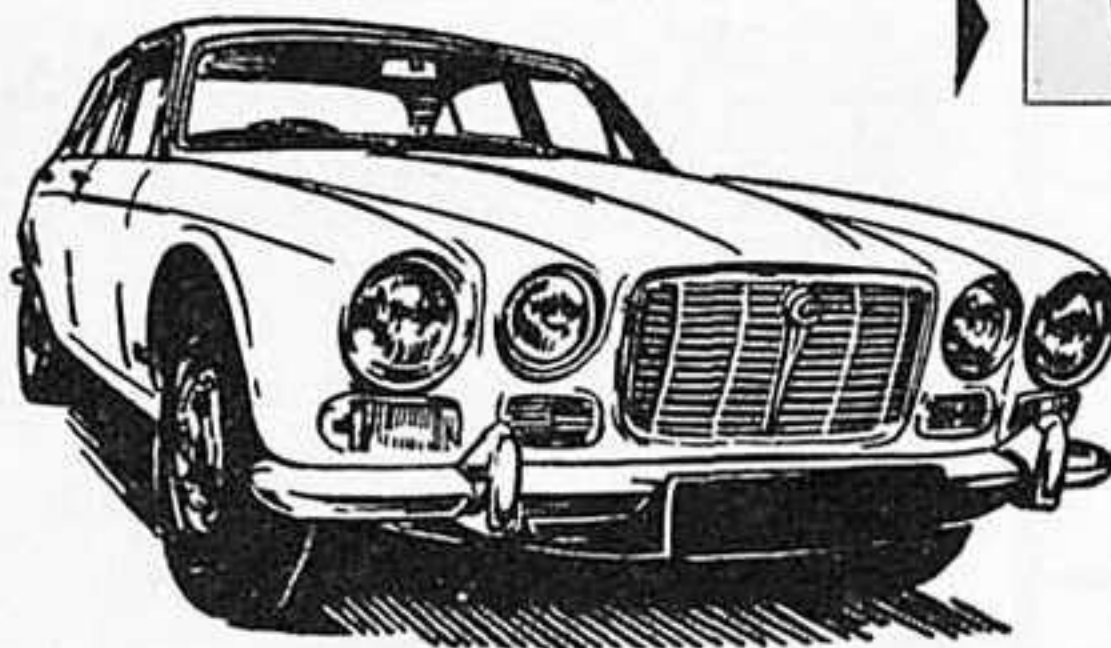


«Рено-Р6».



«Пежо-504».

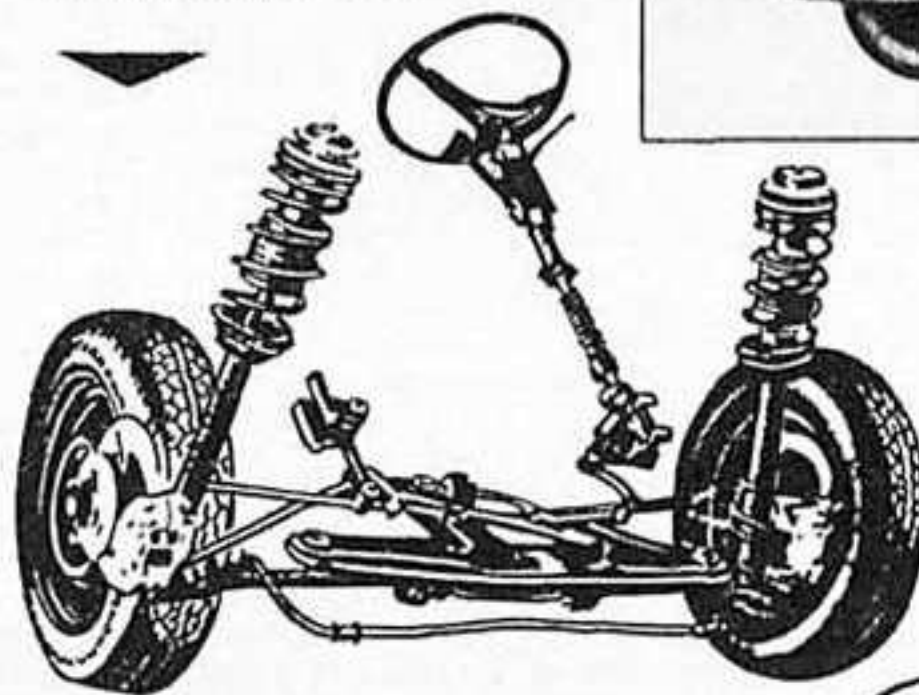
«Ягуар-Икс-Ж6».



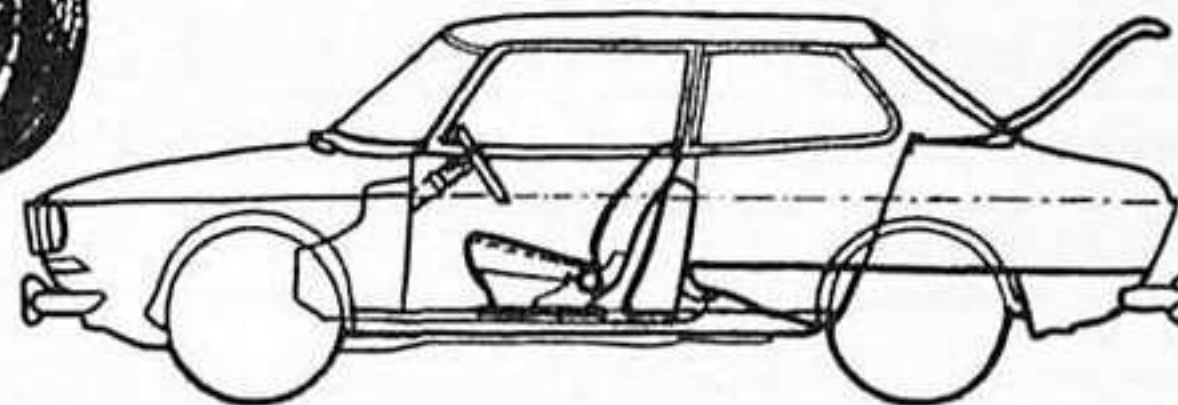
«Фольксваген-411».



Передняя
подвеска
нового
«Фольксвагена».



Устройство кузова СААБ-99.



жения, впервые нашла применение год назад на автомобиле НСУ-Ро80.

Шведский завод СААБ — также предпочитает двухконтурную систему гидропривода тормозов, но так называемого перекрестного типа. В ней связаны между собой рабочие цилиндры переднего левого и заднего правого, переднего правого и заднего левого колес.

В конце 1968 года СААБ впервые продемонстрировал на выставках модель «99». У нее кузов переходный между «седаном» и «универсалом» и передние ведущие колеса. Двигатель — с верхним распределительным валиком (4 цилиндра, 1709 см³, 87 л. с.). Трансмиссия и мотор спроектированы английским заводом «Триумф», причем коробка и главная передача — такие же, как на «Триумфе-1300» («За рулем», 1966, № 1).

Ответственные элементы кузова сделаны из стального листа толщиной 1,2 мм, а не 0,8—0,9 мм, как обычно. Это обеспечивает ему долговечность при эксплуатации на каменистых скандинавских дорогах, но заметно сказывается на весе машины — 1305 кг. Большое внимание при создании модели «99» было уделено обтекаемости кузова — его аэродинамический коэффициент (0,37) даже лучше, чем у спортивного «Порше-911С» (0,38).

Поиски новых форм продемонстрировали в своих многочисленных экспериментальных машинах итальянские кузовостроительные фирмы. Своеобразна машина «Карабо», построенная заводом «Бертоне» на шасси спортивной «Альфа-Ромео-33».

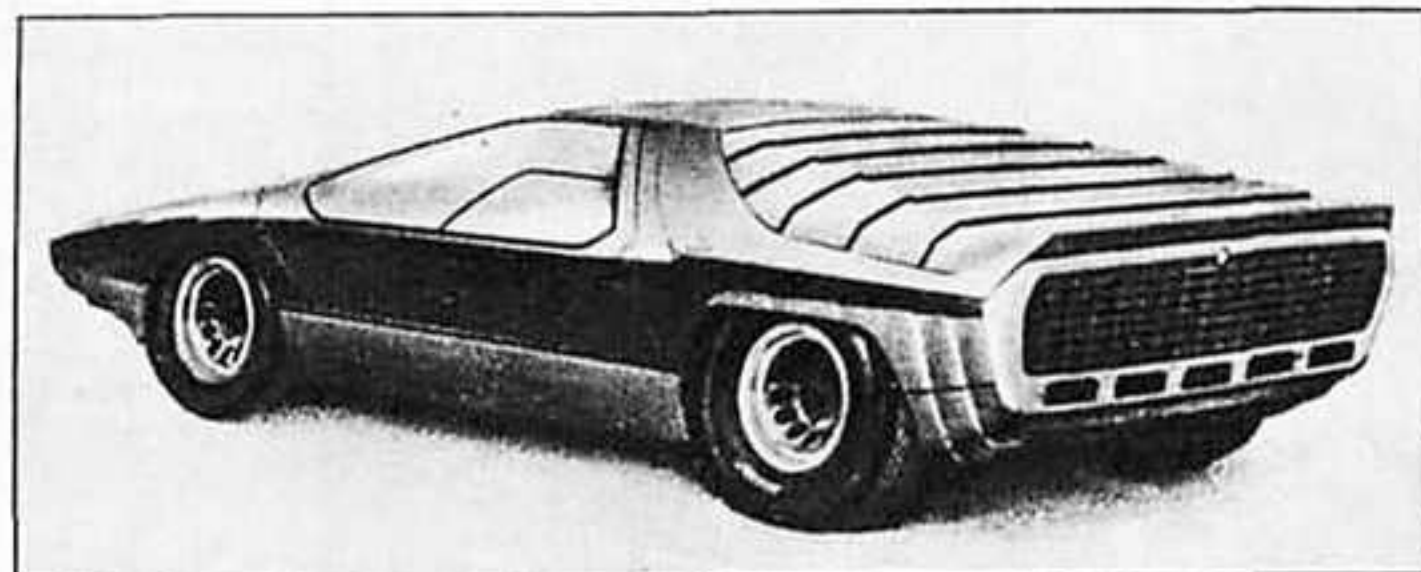
Но рядом с этими экзотическими автомобилями на выставках было немало машин, которые, хотя уже и находятся в производстве, но только теперь впервые были официально представлены публике. Они вызвали не меньший интерес, чем сенсационные новинки. Среди них — и «Москвич-412», который был знаком Европе только по журналам. На последних выпусках «Москвича-412» завод применил ряд нововведений, в частности рулевые тяги, не требующие смазки, тормозную систему с вакуумным усилителем (экспортная модификация). Автомобиль развивает скорость 140 км/час и разгоняется с места до 100 км/час за 19 секунд. Расход бензина 9—10,5 л/100 км. Вместе с новым «Москвичом» имели успех и другие модели, выпускаемые в социалистических странах: наш «Запорожец-966», «Шкода-1100МБ», «Вартбург-353».

Что можно сказать о развитии конструкций современного массового автомобиля по экспонатам выставок, новым и уже известным моделям? Около 28 процентов составляют машины с передними ведущими колесами, доля заднемоторных автомобилей снизилась до 17 процентов, остальные 55 процентов приходятся на модели с классической компоновкой.

Одна треть общего числа автомобилей, представленных в салонах, снабжена двигателями с кулачковыми валиками в головке двигателя. Больше половины (и подавляющая часть новых конструкций) имеют дисковые тормоза передних колес и синхронизаторы всех передач. И, наконец, независимая подвеска всех колес стала характерной для половины выпускаемых ныне моделей.

Таков в общих чертах облик легкового автомобиля 1969 года.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

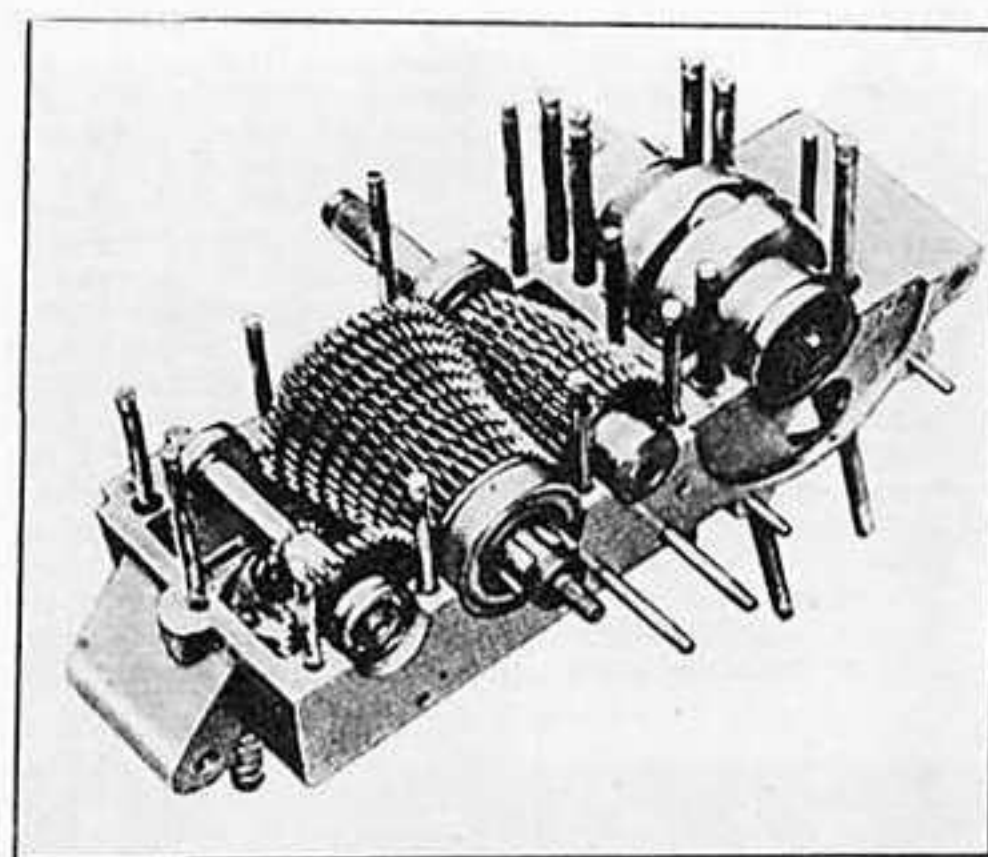
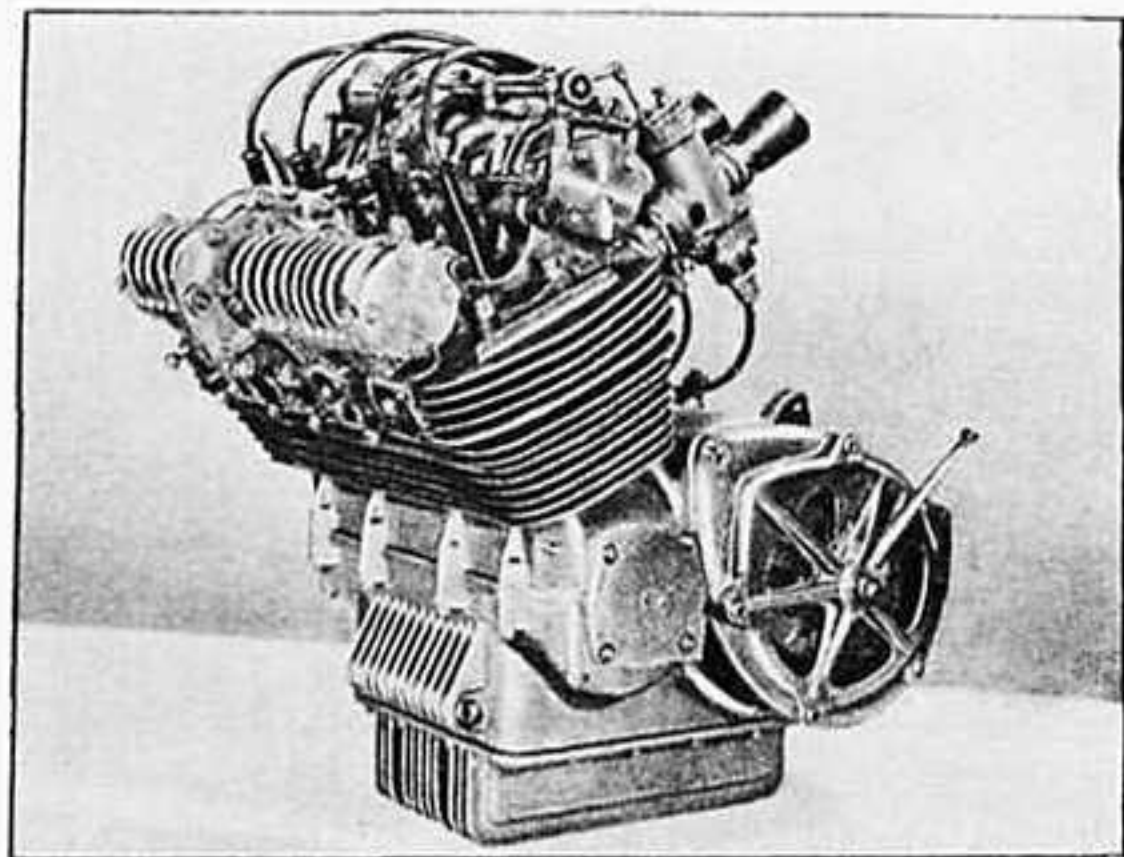


«Карабо».

В блокнот
любителям
спорта

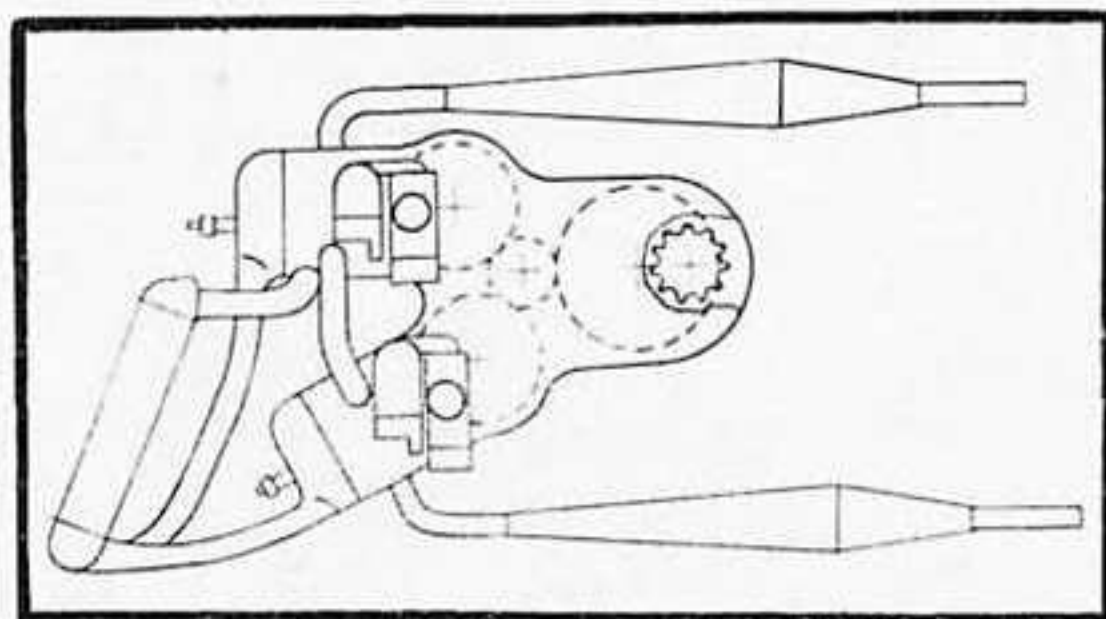
Двигатель советского мотоцикла С-565 (4 цилиндра, 494 см³, 80 л. с., 138 кг, 250 км/час) (слева).

Двигатель и девятиступенчатая коробка передач мотоцикла «Ямат» (справа).

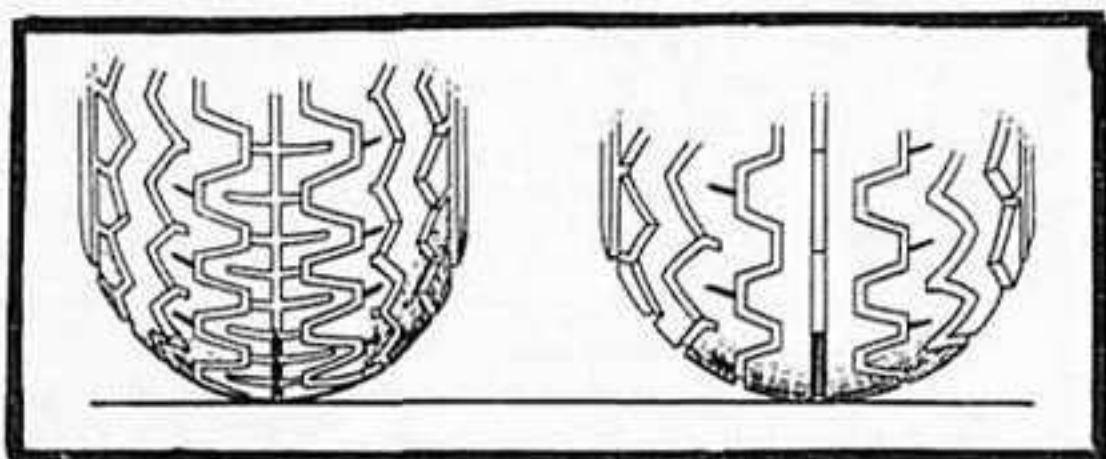


ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ, МОЩНОСТЬ, ЭКЗОТИКА

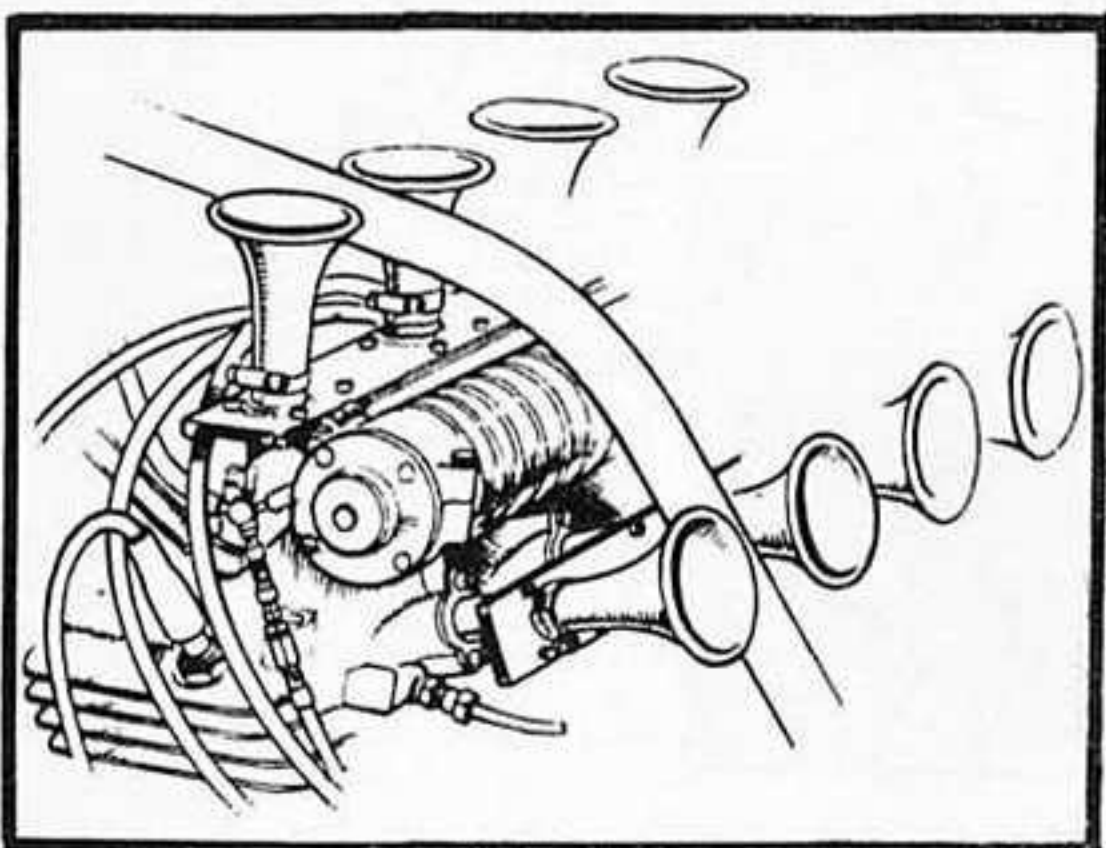
Заметки о техническом развитии гоночных мотоциклов



Четырехцилиндровый V-образный двигатель «Ява» (350 см³). Вид сбоку.

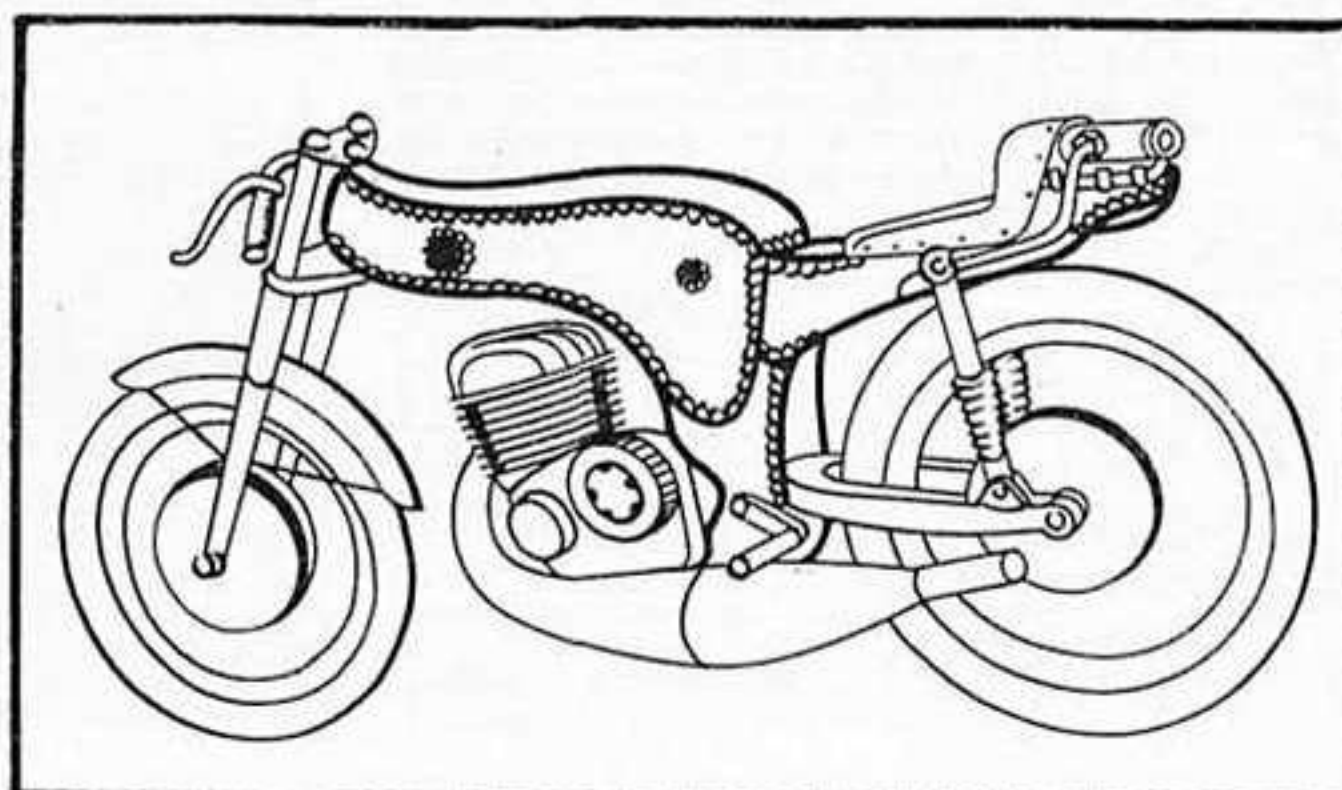


Новые шины с полукруглым профилем протектора.



На двигателе УРС применены по два впускных канала и две свечи на цилиндр, а также впрыск топлива.

Мотоцикл «Осса» с хребтовой алюминиевой рамой.



Кольцевые мотогонки по праву считаются классическим видом мотоспорта. Объяснение не только в том, что история их насчитывает шесть десятилетий. Работа над гоночными машинами является для заводов своеобразным поиском новых решений, которые со временем смогут быть внедрены и на серийных мотоциклах.

Таким образом, соревнования на первенство мира практически превращаются в состязание между мотоциклетными заводами, состязание различных школ технической мысли.

Создание машин, способных одержать верх на мировом чемпионате, — задача, требующая немалых финансовых затрат. Именно по этой причине две крупнейшие японские фирмы «Хонда» и «Сузуки», известные в прошлом своими победами, отказались от участия в первенстве мира 1968 года. В результате соотношение сил в ряде классов, особенно в младшем, пятидесятикубовом, где господствовали машины «Сузуки», резко изменилось.

В новой обстановке повысились шансы на успех таких заводов, как «МЦет» — ГДР, «Аэр-Макки» — Италия, «Осса» — Испания, не считающих целесообразным затрачивать большие средства на разработку экзотических многоцилиндровых конструкций. Их гоночные мотоциклы обладают достаточно высокой динамикой, сравнительно недороги и значительно более близки по устройству к дорожным машинам, нежели, например, шестичилиндровые уникалы «Хонды». Показательно, что прошедший чемпионат привлек уже 16 мотоциклетных заводов — несравненно больше, чем в последние годы.

На класс 50 см³ три-четыре года назад возлагали большие надежды. Ожидали, что машины окажутся несложными и сравнительно дешевыми и это будет способствовать популяризации, усовершенствованию наиболее распространенных легких мотоциклов массового производства.

Однако соперничество японских фирм привело здесь к появлению таких же сложных и дорогих в изготовлении и доводке конструкций, как и в других кубатурах. За последние годы именно в этом классе наблюдалась наибольшая разница в динамике (скорости, приемистости) гоночных мотоциклов, поступающих в продажу и построенных специально для заводских спортсменов.

После решения осеннего конгресса ФИМ 1967 года положение в классе 50 см³ существенно изменится. С нынешнего года на гонки будут допускаться только мотоциклы весом не менее 60 кг с одноцилиндровыми двигателями, не более чем с шестью передачами, что, несомненно, приблизит их к серийным машинам.

Уже в прошедшем сезоне были заметны результаты подготовки к гонкам по новым правилам. Голландские конструкторы Я. Тиль и М. Мийваарт изготовили мотоцикл «Ямати», который принес им победу в Большом призе Голландии. Его одноцилиндровый двухтактный двигатель снабжен дисковым золотником и охлаждается водой, циркуляция которой поддерживается насосом. Мощность двигателя — 13 л. с. при 14 000 об/мин — позволяет «Ямати» развивать 165 км/час.

У испанского мотоцикла «Дерби» (50 см³), который был первым в гонках «Турист Трофи», двигатель — такого же типа, но с воздушным охлаждением. Он развивает максимальную мощность 14,5 л. с. при 14 000 об/мин, правда, диапазон чисел оборотов у него всего лишь 1500 об/мин, что вынудило конструкторов применить восьмиступенчатую коробку передач. Вследствие регулировки карбюратора на богатую смесь расход горючего на «Дерби» — 7 л/100 км.

Таким образом, класс 50 см³ вступает в новую стадию развития. Этот момент является удобной отправной точкой для разработки новых конструкций и их успешного применения в соревнованиях. Думается, что и наша промышленность, в частности ВНИИмотопром, могла бы использовать благоприятную ситуацию, чтобы активно включиться в борьбу за первенство мира.

В классе 125 см³ претендентами на первое место могли быть только два гонщика фирмы «Ямаха», чьи машины имели полное превосходство в мощности (40—46 л. с. при 17 500 об/мин) и быстроходности (около 210 км/час). Их двухтактные четырехцилиндровые двигатели с водяным охлаждением отличались V-образным расположением цилиндров, двумя коленчатыми валами, соединенными шестернями, и моторной передачей, лежащей не сбоку, а между цилиндрами. Такая сложная схема потребовалась для того, чтобы разместить четыре (по количеству цилиндров) дисковых золотника на концах коленчатых валов, так как для двухтактного двигателя это наиболее эффективное средство управления впуском горючей смеси. Однако использование золотников практически ограничивает число цилиндров двухтактного двигателя четырьмя.

Машины «Ямаха», выполненные по такой конструктивной схеме, практически не имели конкурентов и в классе 250 см³, где одержали победы во всех гонках. Мощность их двигателей теперь доведена до 65—75 л. с. при 14 000—15 000 об/мин. Заводу удалось устранить недостатки в устойчивости и управляемости мотоцикла. В результате он стал самым быстроходным (до 260 км/час) в своем классе.

Соперниками «Ямахи» не могли быть даже четырехтактные итальянские машины «Бенелли» с воздушным охлаждением (46 л. с. при 15 000 об/мин). Переход на четырехклапанную головку цилиндров дал повышение мощности на 5 л. с. и позволил полностью устранить помехи клапанной пружин. К гонкам 1969 года завод «Бенелли» готовит новую машину с двигателем 250 см³ типа V8. Его проектная мощность 66 л. с., а вес мотоцикла — 102 кг (на 36 кг меньше, чем у предшественника). Коробка передач девятиступенчатая.

Эти машины — яркий пример того, на какой путь становится развитие гоночных конструкций, когда единственным классификационным признаком служит рабочий объем двигателя. На конгрессе ФИМ 1968 года решено ввести и для классов 125 и 250 см³ дополнительные технические ограничения — не более двух цилиндров и шести передач. Эти меры помогут вернуть конструкцию гоночных мотоциклов в рамки технической целесообразности.

Несмотря на преимущества уникальных японских машин, завод «МЦет» (ГДР) в минувшем чемпионате все же сумел выйти в классах 125 и 250 см³ на второе место. Его мотоциклы снабжены двухтактными двигателями с водяным охлаждением и дисковыми золотниками. Одноцилиндровая модель (125 см³) развивает мощность 30—32 л. с., а двухцилиндровая (250 см³) — 52—54 л. с. при 11 500 об/мин. У обеих моделей одинаковы размеры цилиндров (54×54 мм) и восьмиступенчатые коробки передач. Надо также иметь в виду, что «МЦет» проще, чем японские или итальянские мотоциклы, и введение технических ограничений может поставить этот завод в выгодное положение.

Не следует рассматривать «кампанию за упрощение» шагом назад. Показатели современных гоночных мотоциклов, изготовленных серийно, при всей их сложности остаются высокими. Одноцилиндровые двухтактные двигатели «Дерби» и «Осса» (оба 250 см³) развивают большую мощность — соответственно 42 л. с. при 11 000 об/мин и 46 л. с. при 10 500 об/мин. В то же время рабочий диапазон чисел оборотов у них позволяет ограничиться шестиступенчатыми коробками передач.

Говоря о мотоцикле «Осса», нельзя не отметить своеобразную конструкцию его экипажной части. Хребтовая рама коробчатого сечения сварена из алюминиевого листа и весит всего 3,2 кг, а сам мотоцикл — менее 100 кг. Ее полость, поделенная на отсеки, служит бензиновым и масляным баками. Заднее колесо снабжено гидронравматической подвеской.

К идее ограничения числа цилиндров при всей ее привлекательности целый ряд заводов и конструкторов относится крайне отрицательно. Среди них — представители «четырёхтактной школы», для которых нет конструктивных трудностей на пути к увеличению числа цилиндров (необходимого для дальнейшей форсировки).

Представители же «двухтактного лагеря» понимают, что создать двигатель с числом цилиндров более четырех при золотниковом распределении крайне сложно, и склонны согласиться на ограничения. Сейчас они сосредотачивают внимание на мотоциклах классов 50, 125 и 250 см³. Здесь по результатам гонок 1968 года двухтактные двигатели достигли превосходства. Но этот успех отчасти был следствием временного ухода со спортивной арены завода «Хонда».

Что же касается остальных кубатур, то там продолжают господствовать четырехтактные конструкции.

Так, в классе 350 см³ все гонки были выиграны на машинах «МВ-Агуста» с трехцилиндровым двигателем воздушного охлаждения. Благодаря двум верхним распределительным валикам и четырехклапанной головке цилиндров он развивает мощность 70 л. с. при 13 000 об/мин. Мотоцикл отличается хорошими управляемостью, устойчивостью и приемистостью и является удачным компромиссом, сочетающим умеренную сложность двигателя с малыми весом и лобовой площадью.

Опасным конкурентом для «МВ-Агусты» был в ряде гонок четырехцилиндровый «Бенелли» (четыре клапана на цилиндр, 64 л. с. при 13 800 об/мин). Мотоцикл весит 150 кг. В нынешнем сезоне завод намерен выставить в этом классе машину с восьмицилиндровым V-образным двигателем.

Двухтактные четырехцилиндровые «Явы», хотя и имеют высокие показатели (346 см³ — 70 л. с. при 13 000 об/мин и 385 см³ — 75 л. с.), все еще находятся в стадии доводки. Тем не менее на гонках в Брно на такой машине было завоевано третье место.

Мотоциклы «МВ-Агуста», конструктивно аналогичные модели 350 см³, доминировали и в классе 500 см³. По мощности (около 85 л. с.) они снова превосходили четырехцилиндровый «Бенелли» (80 л. с.).

Особый интерес представляет для нас первое выступление в чемпионате (Большой приз Финляндии) советского «Востока» С-565, на котором занято четвертое место. У него рядный четырехцилиндровый двигатель воздушного охлаждения. Высокая мощность — 80 л. с. при 12 000 об/мин. — позволяла ему на прямых не отставать от «МВ-Агусты». В сезоне 1969 года «Восток» С-565 имеет хорошие шансы на успех.

В классе 500 см³ с коляской, где почти все участники выступают на «самодельных» машинах с моторами БМВ (65 л. с. при 9000 об/мин), появился новый мотоцикл УРС (ФРГ). Его сконструировал и изготовил в своей мастерской Г. Фат (чемпион мира 1960 года в этом классе). Четырехцилиндровый «поперечный» двигатель с воздушным охлаждением имеет мощность 70 л. с. при 14 000 об/мин. На УРС выиграно первенство мира, второе же место — у машины конструкции Г. Ауэрбахера (двигатель БМВ, пять передач, вес 180 кг, максимальная скорость 230 км/час).

Заканчивая обзор конструкций, следует отметить продолжающиеся эксперименты с дисковыми тормозами («МВ-Агуста», «Метисс»), которые, однако, на мотоциклах внедряются гораздо медленнее, чем на автомобилях.

Улучшению динамики мотоциклов способствовало появление гоночной шины «Денлоп-КР 83» с полукруглым профилем протектора шириной 127 мм. Она обеспечивает ведущему колесу такую же площадь контакта с дорогой на поворотах, как и шина треугольного профиля, но изнашивается гораздо меньше.

Для характеристики динамических качеств гоночных мотоциклов приводим их максимальные скорости (км/час), зарегистрированные на прямом участке во время гонки «Турист Трофи». 500 см³: «МВ-Агуста» — 254; «Нортон» — 218; «Матчлесс» — 213; «Сили» — 210,350 см³: «МВ-Агуста» и «Бенелли» — 246; «Кавасаки» — 213; «Аэр-Макки» — 210; «Нортон» — 207, 250 см³: «Ямаха» — 238; «Бенелли» — 218; «МЦет» — 210, 125 см³: «Ямаха» — 204; «МЦет» и «Кавасаки» — 183, 50 см³: «Дерби» — 145; «Крейдлер» — 140, 500 см³ с коляской: БМВ — 202; УРС — 193.

По зачету заводов на первые места в чемпионате вышли: «Сузуки» (50 см³), «Ямаха» (125 и 250 см³), «МВ-Агуста» (350 и 500 см³) и БМВ (500 см³ с коляской).

В. БЕКМАН,
инженер, судья всесоюзной категории

Чемпионат финишировал в Монце

На кольцевой трассе в Монце (Италия) состоялся десятый этап первенства мира по кольцевым мотогонкам. Приводим его результаты. 125 см³: 1. У. Айви — 170,66 км/час; 2. Ф. Рийд (оба «Ямаха»); 3. Г. Аншайт («Сузуки»). 250 см³: 1. Ф. Рийд — 178,20 км/час; 2. У. Айви (оба «Ямаха»); 3. С. Эрреро («Осса»). 350 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 171,12 км/час; 2. Р. Пазолини; 3. С. Гразетти (оба «Бенелли»). 500 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 178,21 км/час; 2. Р. Пазолини («Бенелли»); 3. А. Бергамонти («Патон»).

Из-за финансовых осложнений японская федерация мотоспорта отказалась проводить у себя этап чемпионата, и, таким образом, гонки в Монце явились заключительным этапом первенства. Ниже приводим итоги соревнований.

50 см³: 1. Г. Аншайт («Сузуки») — 30 очков; 2. П. Лодевийкс («Ямати») — 17; 3. Б. Смит («Дерби») — 15, 125 см³: 1. Ф. Рийд — 48; 2. У. Айви (оба «Ямаха») — 34; 3. Г. Моллой («Бультако») — 14, 250 см³: 1. Ф. Рийд — 46; 2. У. Айви (оба «Ямаха») — 46; 3. Г. Роснер («МЦет») — 32, 350 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 40; 2. Р. Пазолини («Бенелли») — 18; 3. К. Каррутерс («Аэр-Макки») — 17, 500 см³: Д. Агостини («МВ-Агуста») — 48; 2. Д. Финдлей («Кардани») — 34; 3. Д. Маршовски («Матчлесс») — 10, 500 см³ с колясками: 1. Г. Фат и В. Каулауш (УРС) — 27; 2. Г. Ауэрбахер и Г. Гаан (БМВ) — 22; 3. З. Шауцу и Х. Шнайдер (БМВ) — 19.

Из спортсменов социалистических стран наибольшего успеха добился Г. Роснер (ГДР). Он не только был третьим в классе 250 см³, но также занял четвертые места в классах 125 и 350 см³. Венгерский гонщик Л. Сабо, который тоже стартовал на машинах «МЦет» производства ГДР, в классе 125 см³ занял 7-е место, а в классе 250 см³ поделил 9—11-е места с двумя другими мотоциклистами. Представители заводов «Ява» и «Чезет» Ф. Счастный и Б. Сташа вышли в классе 350 см³ соответственно на 7 и 8-е места.

Советские спортсмены принимали участие только в одном этапе соревнований, тем не менее в классе 500 см³ Н. Севостьянов набрал 3 очка, финишировав в Финляндии четвертым.

Первенство Европы по трайэлу

Эти соревнования, именуемые еще классической ездой на мотоцикле, пользуются в европейских странах и прежде всего в Англии, Бельгии, ГДР, Голландии, ФРГ, Швеции большой популярностью. Очередное первенство Европы проходило в три этапа. Звание чемпиона 1968 года выиграл англичанин Д. Джонс на мотоцикле «Сузуки» (128 см³).

Пять суток без остановки

Закончилось первенство Европы по авторалли среди заводов (см. «За рулем», 1968, № 3). Последний, восьмой этап состоялся в Англии на очень сложной трассе длиной 4023 км. После пяти суток безостановочной езды лишь 37 машин из 112 дошли до финиша. Первые два места заняли экипажи, выступавшие на автомобилях «СААБ-V4» — С. Лампинен — Д. Дэвенпорт и К. Оррениус — Г. Шродерхайм. Спортсмены из ГДР Г. Рюттингер и Г. Борк, которые стартовали на машине «Вартбург-353», вышли в абсолютном зачете на седьмое место.

По сумме результатов первенство Европы выиграл завод «Форд», у которого две победы на этапах. Второе место за СААБом, третье — за «Рено».

Спортивный
глобус

ЖДЕМ ПОМОЩИ ОТ ГОЛУБОГО ЭКРАНА

За последние годы в личном пользовании у населения появилось много автомобилей, еще больше мотоциклов и мотороллеров. Особенно велика тяга к технике у молодежи. Однако от приобретения автомобиля или мотоцикла до получения водительского удостоверения порой очень длинная дистанция. Известно, что для создания курсов и кружков нужно определенное число слушателей, да и не всегда и не всем удается приобщиться к организованной учебе, особенно тем, кто живет вдали от городов, районных центров, в небольшом селении, где не наберешь необходимого контингента.

Мне могут ответить: готовьтесь самостоятельно и сдавайте экзамены. Верно, это не возбраняется. Но в «глубинках» сложно с литературой, консультацию квалифицированную получить негде. Вот тут-то, на мой взгляд, незаменимую помощь автотомобилюлюбителям могло бы оказать телевидение. Ведь даются же по телевидению, например, уроки игры на баяне и других инструментах, читаются лекции студентам-заочникам, существуют программы в помощь изучающим иностранные языки. Так почему бы не организовать телевизионные курсы по изучению автомобиля, правил уличного движения? Это было бы большим подспорьем для начинающих водителей. Уверен, что у голубых экранов в определенный час сидели бы тысячи людей с тетрадками в руках.

Подумать об этом стоит еще и потому, что в ближайшем будущем количество владельцев автомобилей и мотоциклов значительно возрастет.

В. БЕСАРАБ

А. БРАУН

д. Вселюб
Гродненской области

СЕРВИС ПО-МИНСКИ

После того, как в газетах появились заметки о высокой плате за стоянку автомобилей на охраняемых площадках, в некоторых городах тариф был значительно снижен. Например, в Москве, Ленинграде, Риге — до 30—50 копеек в сутки и 7—10 копеек в час при пользовании стоянкой до 3—5 часов.

Но вот что сделали в Минске — трудно понять. Приехав в город, я остановился в гостинице «Минск». Оказалось, что поставить автомобиль можно на охраняемой площадке при гостинице с оплатой 15 копеек в час и 3 рубля 60 копеек — в сутки (двухместный номер со всеми удобствами, включая ванну и телефон, обошелся мне в этой гостинице в 3 рубля 20 копеек). Я подумал, что это гостиничные сверхнаценки, но оказалось, что на единственной в центре города охраняемой площадке такой же тариф. При мне за 60 часов стоянки грузового автомобиля, прибывшего из Краснодара, было начислено 9 рублей.

Конечно, нужно добиваться рентабельности любых бытовых услуг, но при этом нельзя терять чувства меры. Думаю, что если при въезде в город автомобилисты будут оповещены большими рекламными щитами об охраняемых стоянках с указанием адресов, если стоянки будут размещены в наиболее удобных местах, то можно сделать их доходными и не прибегая к «сверхтарифам».

г. Владимир

КАК ДВАЖДЫ ДВА

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24

Правильные ответы — 1, 6, 7, 12.

В первой задаче показан перекресток неравнозначных улиц: по улице с односторонним движением автомобили могут ехать в два ряда. Стало быть, преимущественное право проезда за грузовиком, как находящимся на главной улице.

Во второй задаче разворот разрешен лишь в случае Г, так как во всех остальных местах дорога не просматривается на 100 метров в одном из направлений. Из трех запрещенных знаков (третья задача) «Ограничение веса» называется первый знак (№ 7).

Если вы встречаете на своем пути два противоречащих один другому знака любой группы, то обязаны руководствоваться указанием временного знака.

На первой странице обложки — фото В. Ширшова.

ДЕЛО В ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА

Группа шоферов колхоза им. Ленинского комсомола Унгенского района Молдавской ССР обратилась в редакцию с письмом, в котором сообщалось, что в колхозе неправильно оформляются путевые листы водителей, плохо налажено техническое обслуживание автомобилей, нарушаются принципы материальной заинтересованности водителей. Редакция направила письмо в Министерство сельского хозяйства Молдавии.

Как сообщил нам заместитель министра сельского хозяйства тов. Фетисов, письмо рассмотрено и обсуждено на собрании водителей колхоза в присутствии председателя, старшего экономиста, бухгалтера по автотранспорту, заведующего гаражом, главного инженера Унгенского производственного управления сельского хозяйства и директора торговой базы районного объединения «Молдсельхозтехника». Факты, изложенные в письме, в основном подтвердились. Неправильно оформлялись путевые листы, неудовлетворительно организовано техническое обслуживание машин. Главный инженер колхоза тов. Вельчуг мало уделял внимания работе автотранспорта. Из-за плохой организации учета горючесмазочные материалы списывались с опозданием и с водителями неправильно удерживали деньги за их перерасход; в то же время премирование за экономию топлива и средств на ремонт не практиковалось.

Намечены конкретные мероприятия по устранению недостатков.

«ПРИЧЕМ ЗДЕСЬ Я!»

Е. Г. Базарная из г. Днепропетровска написала в редакцию о том, что ее муж лишился права управления мотоциклом и снял с мотоцикла номерной знак. «Все это правильно, — говорит Екатерина Григорьевна, — но на каком основании ГАИ и меня лишила права управлять мотоциклом? Ведь я не причастна к нарушению, совершенному мужем, и мое водительское удостоверение чистое. Я обратилась к начальнику ГАИ тов. Захавайло, чтобы мне вернули номерной знак, так как мотоцикл, хотя и оформлен на имя мужа, но приобретен на наши общие средства и от мужа я имею нотариально заверенную доверенность. На мою просьбу мне ответили коротко — предъявляй претензии к мужу. Я пошла к начальнику областной ГАИ. Якобы от его имени дежурный мне передал, что до истечения срока лишения номерной знак не отдадут. И все! Я знаю — законы у нас хорошие, но почему ГАИ так грубо нарушает их?»

Редакция направила письмо Прокуратуре области с просьбой рассмотреть жалобу. Ответ не замедлил прийти: «Сообщаю, что адресованное в редакцию журнала «За рулем» письмо рассмотрено. По требованию прокуратуры области начальник Днепропетровской областной Госавтоинспекции распорядился о возвращении номерных знаков и документов».

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: 298-52-24 (общий); 298-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 298-33-28 (отдел науки и техники); 298-36-60 (отделы писем и оформления). Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.12.68 г.

Подп. к печ. 22.1.69 г.

Тираж 2 550 000 экз.

Г-67506

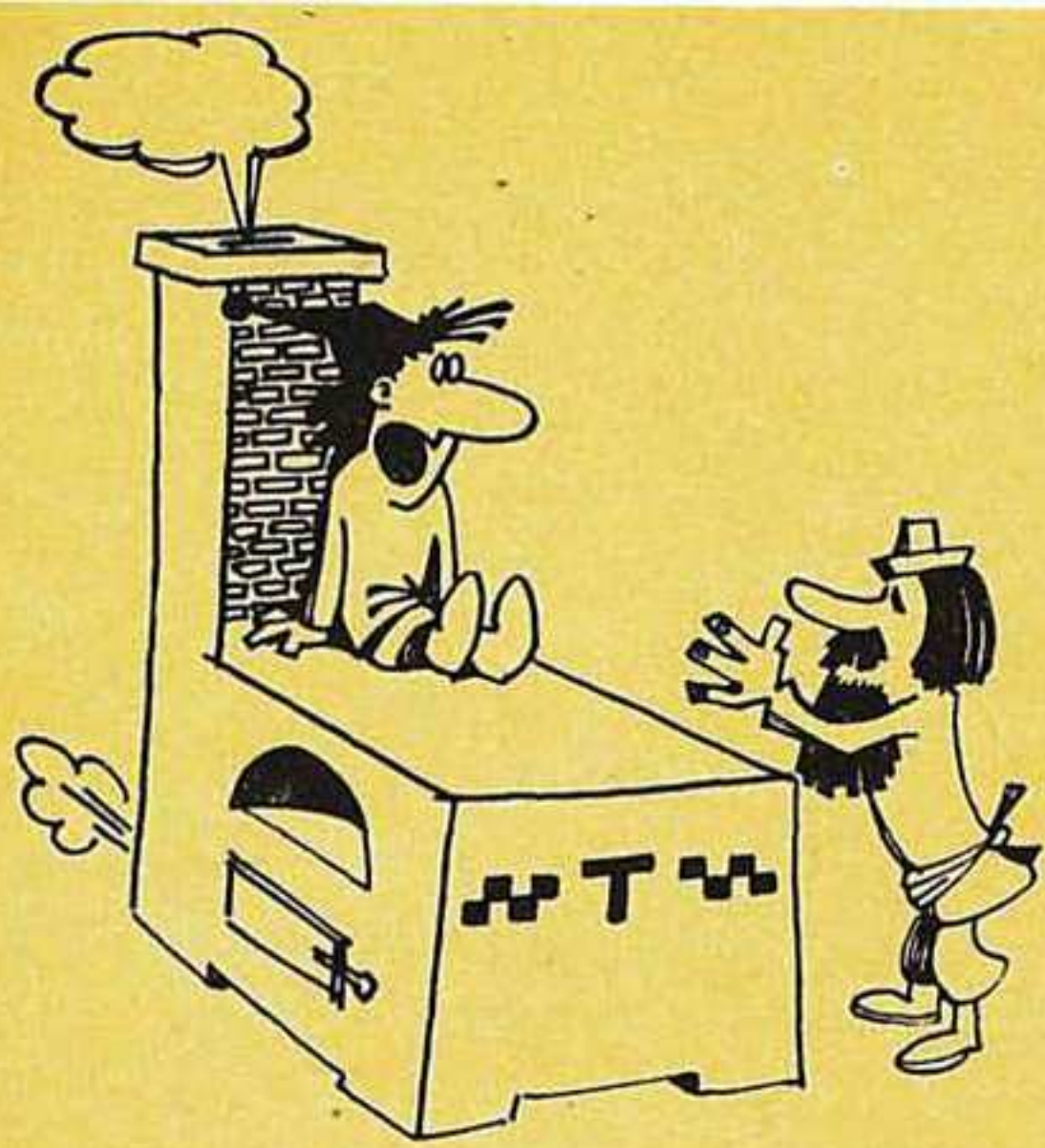
Бум. 60 × 90¹/₈.

2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Цена 30 коп.

Зак.16.

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в типографии издательства «Звезда». г. Минск, Ленинский пр., 79.



— Ближе чем за тридевять земель не повезу!

Смеяться, право,
не грешно



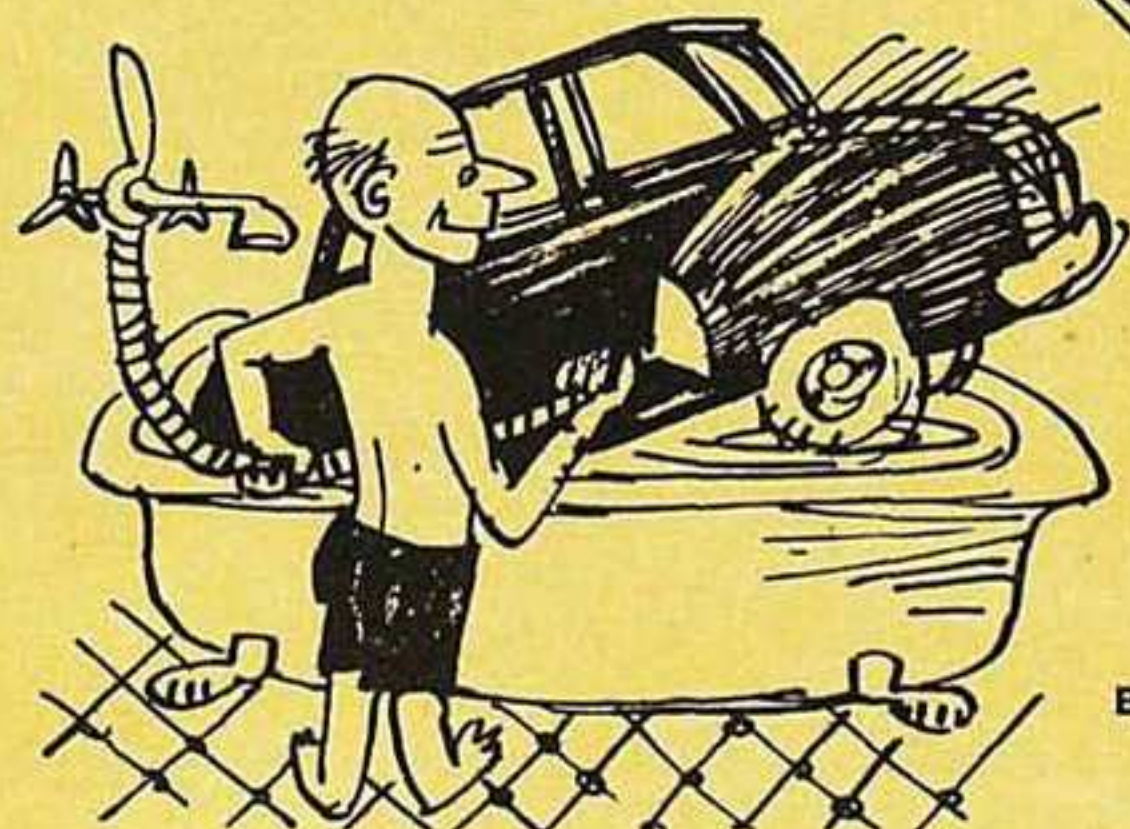
— Почему сразу не сказала, что бензин кончился?

К. Кухаренко

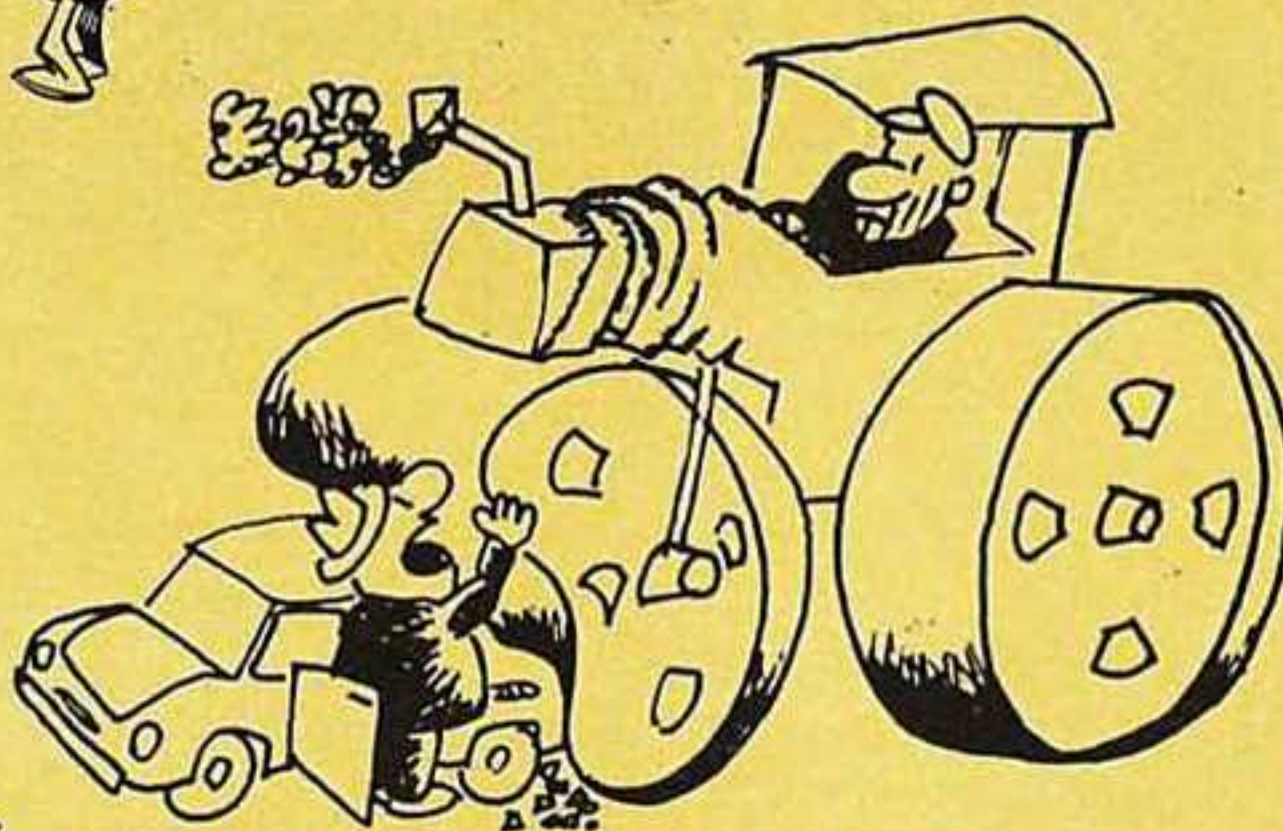


— После того случая я решил управлять по радио.

Преимущество микролитражки.



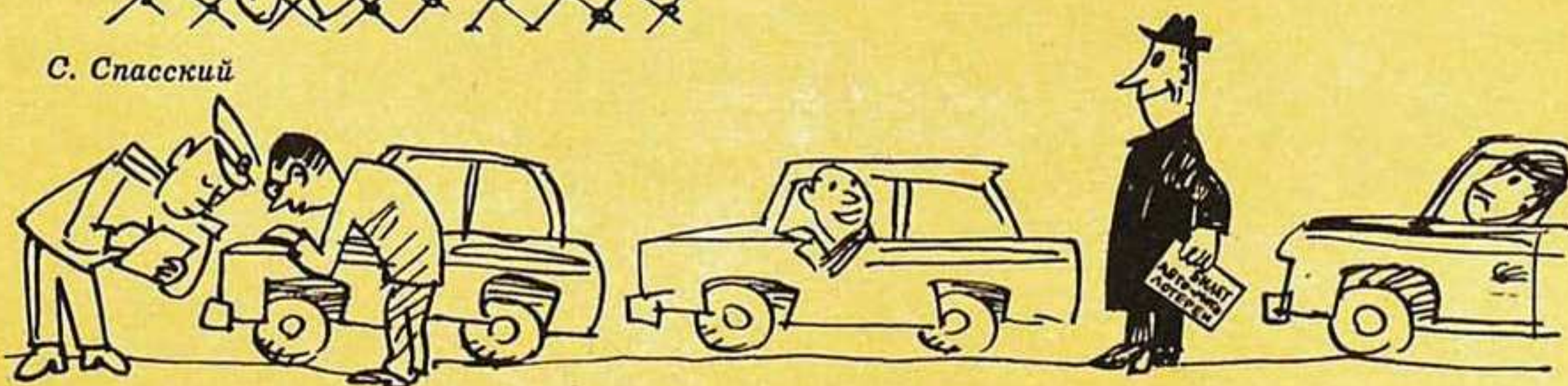
С. Спасский



— Вы мне ответите за подфарники!

О. Теслер

В очереди на техосмотр.



ЖЕНЩИНА И АВТОМОБИЛЬ

Эта тема все больше привлекает внимание юмористов. Несколько зарубежных миниатюр мы предлагаем читателям. Не примите их за отражение какой-то закономерности. Вернее всего считать рассказанное здесь тем самым исключением, которое лишь подтверждает правило. А правило в том, что женщины прекрасно освоили автомобиль.

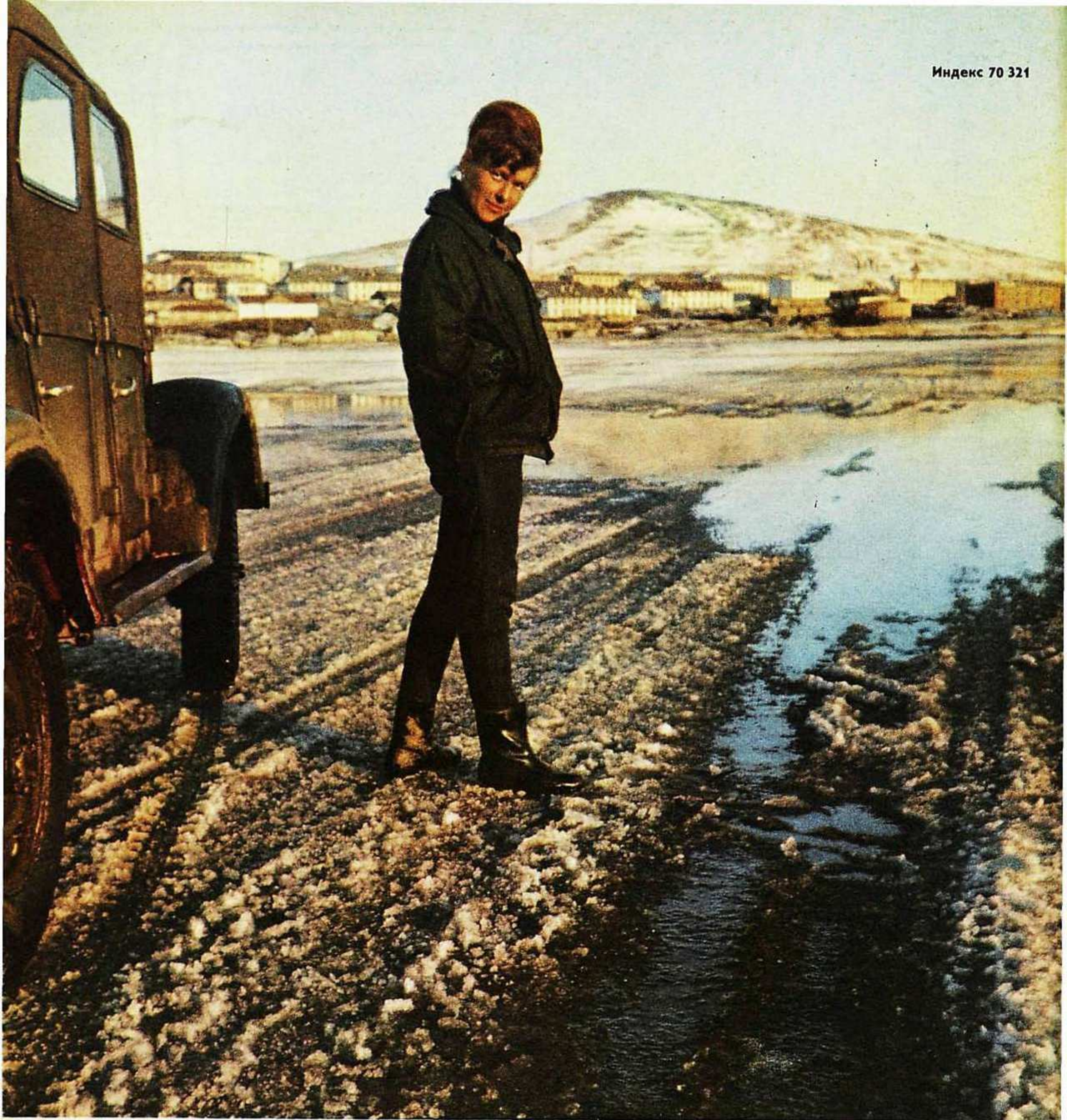
Женщина ведет машину по сельской дороге и видит двух ремонтных рабочих, взбирающихся по телеграфным столбам: — Посмотрите на них, они думают, что я первый раз села за руль.

Полицейский: — Когда вы ехали по шоссе, я сразу определил — по крайней мере «70».
Женщина-шофер: — Ну что вы. Просто эта шляпа очень меня старит.

Приятель мужа обращается к жене: — Вы, когда едете с ним в машине, сидите сзади?
Жена: — Ну что вы! Я сижу рядом с ним и немедленно хватаю руль, если он не делает так, как я хочу.

Нервная пассажирка: — Не гоните так на поворотах, пожалуйста!
Шофер такси: — А вы делайте, как я. Закрывайте на поворотах глаза.

На заднем сиденье две женщины. Одна из них обращается к шоферу: — Пожалуйста, не превышайте скорость звука. Нам нужно поговорить.



Ей немногим больше 20 лет. Она родилась в Ростове. Училась в Грозном. Уехала на строительство Братской ГЭС. А теперь работает в Якутии — в Тикси. Пока единственная здесь женщина-водитель.

Возле своего «газика» и попала Валентина Донцова в объектив фотоаппарата.

Е. Дон