



И ю н ь 1 9 6 2

6

За рулем





### В этом номере:

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Приветствие Центрального Комитета КПСС V Всесоюзному съезду ДОСААФ СССР . . . . . | 1  |
| Турсуной Ахунова. Всегда вместе с родной партией . . . . .                        | 2  |
| А. Момотенко. На штурм новых рубежей . . . . .                                    | 4  |
| В. Лопухин. Мотороллер может пройти всюду . . . . .                               | 6  |
| В. Омельченко. «Львовянка» появится в этом году . . . . .                         | 8  |
| Как улучшить переднее сиденье «Волги» . . . . .                                   | 10 |
| В. Сологуб. Мотоцикл для села — на конвейер . . . . .                             | 12 |
| Г. Малиновский. «Нептун» . . . . .                                                | 14 |
| В. Карнеев. «Азбука» гонок по гравийной дорожке . . . . .                         | 15 |
| Т. Глушкова и др. Манят голубые просторы . . . . .                                | 18 |
| Инженеры отвечают читателям . . . . .                                             | 20 |
| Х. Миропольский, Б. Базякин. Тем, кто ездит на «Ковровцах» . . . . .              | 22 |
| Наши консультации. Разъезд, остановка, обгон . . . . .                            | 23 |
| М. Кравцов. Помощник, наставник, друг . . . . .                                   | 24 |
| Л. Шувалов. Штурманские расчеты в ралли . . . . .                                 | 25 |
| Новости зарубежной техники . . . . .                                              | 26 |
| Ю. Степанов. Модель ГАЗ-56 . . . . .                                              | 28 |
| Книжная полка. Г. Берестинский. . . . .                                           | 30 |
| ...А ошибки старые . . . . .                                                      | 31 |
| Календарь автолюбителя . . . . .                                                  | 32 |

На первой странице обложки: активист ДОСААФ, один из передовых трактористов колхоза «Маяк» Дубовского района Волгоградской области Александр Литвинов. На досаафовских курсах он получил две новые специальности — шофера и мотоциклиста.  
Фото В. Кулакова.



Бурной, долго не смолкающей овацией встретили делегаты V Всесоюзного съезда ДОСААФ приветствие Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза. На снимке: секретарь ЦК КПСС тов. А. Н. Шелепин оглашает приветствие Центрального Комитета партии пятому съезду ДОСААФ.

22—25 мая 1962 года в Москве состоялся V Всесоюзный съезд Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Участники съезда с огромным вниманием и воодушевлением выслушали приветствие съезду от Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, которое огласил Секретарь ЦК КПСС тов. А. Н. Шелепин.

Съезд заслушал и обсудил отчетный доклад Центрального комитета ДОСААФ СССР (докладчик Д. Д. Лелюшенко), отчет Центральной ревизионной комиссии Общества (докладчик К. А. Лапшин) и доклад С. С. Шатилова об изменениях и дополнениях к Уставу ДОСААФ.

Съезд единогласно принял резолюцию по отчету Центрального комитета ДОСААФ, утвердил дополнения и изменения в Уставе Общества, избрал новый состав Центрального комитета и Центральной ревизионной комиссии.

Под бурные, долго не смолкающие аплодисменты было принято приветственное письмо Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза.

«Мы, делегаты V съезда ДОСААФ, — говорится в этом письме, — от имени миллионов членов патристического Общества заверяем ленинский Центральный Комитет, что все члены Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту не пожалеют сил для выполнения задач, вытекающих из решений XXII съезда КПСС, будут всемерно улучшать патристическую деятельность организаций Общества. Всю нашу энергию мы отдадим священной делу укрепления обороноспособности нашей великой Родины».

Пятый Всесоюзный съезд Общества пришли приветствовать спортсмены-досаафовцы столицы. На трибуне — многократный чемпион СССР по мотокроссу и шоссейно-кольцевым гонкам, заслуженный мастер спорта Е. Косматов.

Фото В. Кулакова и В. Ольшеского.





## V ВСЕСОЮЗНОМУ СЪЕЗДУ ДОСААФ СССР

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза горячо приветствует делегатов пятого Всесоюзного съезда и всех членов Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Пятый съезд ДОСААФ проходит в обстановке невиданного политического и трудового подъема советских людей, вызванного решениями XXII съезда партии и принятой им новой Программой КПСС. Под руководством Коммунистической партии советский народ решает великие задачи строительства коммунизма. В области внешней политики партия и Советское правительство твердо и последовательно проводят ленинский принцип мирного сосуществования государств с различным социальным строем, настойчиво борются за прочный мир, за всеобщее и полное разоружение под строгим международным контролем. Но империалистические круги Запада, прежде всего американский империализм, оказывают упорное сопротивление миролюбивым предложениям Советского Союза. Они продолжают наращивать свои вооруженные силы и вынашивают коварные планы нападения на Советский Союз и другие социалистические государства. Поэтому укрепление обороны СССР, мощи Советских Вооруженных Сил является важнейшей задачей всего советского народа.

В упрочении обороны страны партия отводит важную роль Всесоюзному добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту, которое призвано воспитывать трудящихся, нашу молодежь в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма, дружбы народов, высокой бдительности и постоянной готовности к активной защите интересов своей социалистической Отчизны.

Центральный Комитет КПСС высоко ценит заслуги добровольного общества, объединяющего в своих рядах десятки миллионов советских тружеников, в военно-патриотическом воспитании трудящихся, активном содействии подготовке молодежи к службе в армии, развитии военно-прикладных и технических видов спорта. В кружках и клубах ДОСААФ получили подготовку и закалку многие прославленные авиаконструкторы и бесстрашные

летчики, в рядах общества выросли отважные спортсмены, завоевавшие нашей Родине большое количество мировых авиационных рекордов.

Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту и впредь должно активно пропагандировать среди населения героические традиции советского народа и его Вооруженных Сил, широко распространять военно-технические знания, обучать население мерам и способам защиты от современных средств массового поражения, оказывать помощь хозяйственным организациям в подготовке кадров технических специалистов.

Организациям ДОСААФ необходимо сосредоточить внимание на дальнейшем развитии авиационного, радио, автомобильного, мотоциклетного, водно-моторного, стрелкового и других военно-прикладных видов спорта, воспитывающих у нашей молодежи смелость, отвагу, физическую выносливость, любовь к труду, знаниям и технике. Дело чести спортсменов ДОСААФ — еще выше поднять славу советского спорта.

Нужно неустанно улучшать организаторскую работу, укреплять первичные организации и добиваться повышения их роли в решении стоящих перед обществом задач, всемерно развивать общественные начала в деятельности комитетов и клубов, инициативу и самостоятельность членов ДОСААФ.

Центральный Комитет КПСС выражает уверенность, что члены оборонного общества при повседневной поддержке партийных, советских и профсоюзных организаций, в содружестве с Ленинским комсомолом, поднимут свою работу на более высокий уровень и внесут новый вклад в дело дальнейшего укрепления обороноспособности нашей великой Родины.

Пусть ширится и крепнет деятельность Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту!

Да здравствует наша могучая социалистическая Родина, уверенно идущая вперед, к коммунизму!

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ  
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**



«Съезд призывает нашу славную советскую молодежь двинуться в поход за повышение своего культурно-технического уровня, за овладение массовыми техническими профессиями, нужными народному хозяйству и Вооруженным Силам страны».

(Из резолюции V Всесоюзного съезда ДОСААФ)

# Всегда вместе с родной партией

Турсун АХУНОВА,  
член Президиума Верховного Совета СССР,  
Герой Социалистического Труда,  
заслуженный механизатор Узбекской ССР

Не знаю, с чем сравнить то чувство, которое испытывали наши доблестные воины, одержавшие великую победу в битве на Волге, водрузившие знамя над рейхстагом, освободившие миллионы людей от фашистской неволи, но твердо знаю: они были счастливы. Нечто близкое к этому чувству переживали, наверное, и мои сверстники — делегаты XIV съезда Ленинского комсомола, посланцы девятнадцати миллионов юношей и девушек нашей страны.

Трудно передать словами то волнующее чувство, которое пережила и я — простая узбекская женщина. Мне выпала большая честь быть избранной делегатом, а также в президиум съезда; пронести под восторженные рукоплескания увенчанное орденами лентами Красное знамя Ленинского комсомола.

Особенно волнующим для всех нас был день 19 апреля, большой день съезда, когда перед делегатами выступил Первый секретарь Центрального Комитета КПСС, Председатель Совета Министров СССР Никита Сергеевич Хрущев, призвавший комсомольцев, комсомолок, всю нашу молодежь к новым трудовым подвигам.

Кремлевский Дворец съездов раскалился от жарких аплодисментов, тысячи звонких молодых голосов, сливаясь воедино, повторяли:

- Ле-нин с на-ми!.. Ле-нин с на-ми!
- Партии слава!
- Да здравствует коммунизм!

...Все было радостным, ликующим в те апрельские дни. Мы, делегаты, посланцы из далеких республик, любовались рассветом на Москве-реке, радовались солнцу, весне, приветливым улыбкам москвичей и кумачу на улицах, площадях столицы. Приходили мы в многоэтажное фойе Дворца съездов задолго до начала заседаний, но там уже повсюду тремели песни, веселый гомон, смех.

Затем раздавался звонок, и огромный светлый зал с рядами красных кресел быстро заполнялся, смолкал говор... В эти минуты я всегда думала, что здесь, в этом Дворце шесть месяцев назад на историческом XXII съезде Коммунисти-

ческой партии Советского Союза прозвучали слова, ставшие боевым девизом современности: «Партия торжественно провозглашает: нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме».

Вот оно — это поколение! С трибуны своего съезда оно рассказало о времени и о себе. Оно всегда там, где трудно, где важнее всего, и об этом красноречиво говорят дела молодежи.

Комсомольцы в числе первых включились во всенародное движение за коммунистический труд. Сейчас в нем участвует одиннадцать миллионов юношей и девушек.

Секретарь ЦК ВЛКСМ тов. Павлов доложил съезду, что многие и многие комсомольские организации, молодежные коллективы внесли и продолжают вносить весомый вклад в развитие промышленности, транспорта, сельского хозяйства. Полтора года назад ЦК ВЛКСМ начал вести «Летопись трудовых дел комсомола в семилетке». Ее страницы — история борьбы комсомола за семилетний план. 118 комсомольских организаций и коллективов уже завоевали почетное право быть занесенными в «Летопись». Это — лучшие, боевые отряды Ленинского комсомола.

Среди четырех тысяч делегатов, заполнивших Кремлевский Дворец съездов, собрались подлинники маяки девятнадцатимиллионного комсомола. Тут были новаторы производства, председатели колхозов, прорабы строек, ученые, инженеры, покорители северного полюса, представители армии и флота и наши «небесные братья» — космонавты Юрий Гагарин и Герман Титов. Какие это красивые люди! Сколь ярка и показательна судьба каждого из них.

Рядом со мной в президиуме сидел механизатор из совхоза «Челкарский» Целиноградской области Виктор Дубинин. Это он больше трех лет проработал на своем тракторе без капитального ремонта, сэкономив средства, на которые можно приобрести новый трактор. Каждый сезон Виктор вдвое перевыполняет нормы. Это о нем секретарь ЦК ВЛКСМ С. П. Павлов сказал в докладе: «Мы призываем всех молодых

механизаторов последовать его примеру. В стране каждый третий механизатор — это молодой человек, 560 тысяч из них — комсомольцы. Подумайте, товарищи, сколько будет сэкономлено народных рублей, сколько наше село получит дополнительной техники, если каждый молодой механизатор будет работать, как Виктор Дубинин!»

Я видела на съезде Севиль Казиеву, которая первой из девушек в Азербайджане села за руль хлопкоуборочной машины и добилась выработки в семь раз большей, чем средняя по республике. Сейчас, так же как Севиль, трудятся более 700 девушек-азербайджанок. Я встретила с комсомольцем Янсом Дроном из Красноярского края, получившем по 1206 центнеров зеленой массы кукурузы с гектара, а то время как средний урожай в крае составил 137 центнеров. Искреннее чувство радости испытала, когда слушала взволнованное выступление В. Яковлева, бригадира комсомольско-молодежной тракторной бригады колхоза имени Димитрова Ольшанского района Кировоградской области. Запомнились мне его слова, прозвучавшие под дружные аплодисменты всего зала: с кукурузой мы не просчитались — с площади в 587 гектаров получили в среднем по 50 центнеров, в том числе с площади в 421 гектар — по 51,8 центнера сухого зерна с гектара.

Я больше говорю о делегатах съезда — сельских механизаторах потому, что мне ближе, понятнее их труд, их заботы. Мартовский Пленум ЦК нашей партии призвал комсомол помочь Родине в подъеме сельского хозяйства, внести свой вклад в создание изобилия сельскохозяйственных продуктов. Сотни и тысячи энтузиастов уже успели вписать свои строчки в рапорт XIV съезда ВЛКСМ матери-партии и народу.

В адрес съезда непрерывным потоком шли письма и телеграммы. Многие из них отправлялись прямо с колхозных и совхозных полей, из механизированных бригад, звеньев. Юноши и девушки с гордостью сообщали о большом ходе нынешней весны, о своей решимости добиться в этом году отличных урожаев.



С такой же твердой решимостью вернулась и наша узбекская делегация со Всесоюзного комсомольского форума, чтобы с новыми силами взяться за дела. А их у нас немало. В этом году каждая комсомольско-молодежная бригада должна получить не менее 25 центнеров хлопка — этого «белого золота», больше половины площадей кукурузы взялись полностью обработать комсомольцы-механизаторы и получить урожай в 600 центнеров зеленой массы и 50 центнеров зерна с гектара. К числу ударных объектов комсомолии Узбекистана прибавляется строительство Кампыр-Раватского водохранилища, освоение гигантского целинного массива в Каршинской степи и многое другое.

Уверена, что комсомольцы справятся с этими задачами. Поручкой тому все большая и большая механизация сельскохозяйственных работ и горячее стремление нашей молодежи к овладению техникой. Должна особо сказать, что благородная роль в деле подготовки механизаторских кадров принадлежит организациям Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Из пятидесяти тысяч моих сверстников, которые за последние четыре года прошли в республике через учебные аудитории по механизации, немало выпускников — курсантов ДОСААФ. Да и я сама получила вторую техническую специальность — шофера-профессионала на курсах, организованных колхозным комитетом патриотического Общества.

В республике сейчас почти нет сколько-нибудь крупного колхоза и совхоза, где бы не готовились кадры механизаторов на курсах ДОСААФ. Они в значительной степени помогли нам решить проблему комплексной механизации. Достаточно вспомнить, что еще в 1957 году на весь Узбекистан было всего три бригады комплексной механизации, а нынче на полях работает 2600 таких бригад. Больше миллиона гектаров посевов обработаны только тракторами.

Еще в 1958 году обо мне писали как о первой узбечке, взявшейся за штурвал хлопкового комбайна. А в минувшем году три тысячи моих подруг водили по полям голубые машины. По 70—100, а то и по 200 тонн сырья за один сезон собирают мои подруги Саодат Гульяхмедова, Этибархон Набиева, Майя Нам и десятки других женщин-механизаторов.

О Майе Нам хочется сказать особо. Девушка решила в этом году все лето растить кукурузу (взяла обязательство — 1500 центнеров на силос с гектара), а осенью водить хлопкоуборочную машину. И этот почин нашел горячий отклик. Девушки-механизаторы хорошо работают в Киргизии, Таджикистане, Туркмении, Казахстане.

Но дел у нас, комсомольцев, у досаафовцев, как я уже сказала, много. Нам надо и дальше крепить дружбу между комсомольскими и досаафовскими организациями. Об этом говорилось на съезде комсомола Узбекистана и на республиканской конференции ДОСААФ. Только совместными усилиями мы сможем решить наши общие большие задачи по пропаганде технических знаний среди молодежи, по подготовке новых отрядов сельских механизаторов.



Прославленный механизатор, бригадир тракторно-полеводческой бригады колхоза имени С. М. Кирова, Герой Социалистического Труда Турсун Ахунова среди делегатов XIV съезда ВЛКСМ.

Фото С. Косырева и М. Кухтарева.

А в технических кадрах Узбекистан да, по-видимому, и другие республики еще испытывают нужду. Особенно они нужны на целинных землях Центральной Ферганы, на Каршинских просторах. После XXII съезда КПСС примеру заслуженного механизатора республики, мастера высоких урожаев хлопка Маннапа Джалалова, который вместе с одиннадцатью комсомольцами своей бригады переехал из обжитого, зеленого кишлака на целинные земли, последовали уже сотни молодых хлопкоробов. Но освоение целины требует большего числа шоферов, трактористов, комбайнеров, водителей хлопкоуборочных машин. И в подготовке этих специалистов большая роль должна принадлежать организациям ДОСААФ.

Широкая пропаганда технических знаний среди молодежи, в особенности среди девушек, поможет нам решительно покончить с позорными остатками феодально-байских пережитков, которые еще нет-нет да путаются у нас в ногах.

Технические знания несут такие изменения в село, которые ломают старый быт, порядки, самую психологию людей.

Мы давно одолели консерватизм, открыли технике широкую дорогу. Теперь дело за тем, чтобы показать самые высокие образцы использования этой техники. К этому призвал комсомольцев, всю молодежь XIV съезд ВЛКСМ. Сама я даю слово увеличить срок службы моей лучшей помощницы — хлопкоуборочной машины. Надеюсь, что в поход за сбережение техники, умелую ее эксплуатацию пойдут миллионы сель-

ских комсомольцев и членов ДОСААФ нашей страны.

На XIV съезде комсомола под сводами Кремлевского Дворца съездов дружно и торжественно звучали слова песни:

Забота у нас простая,  
Забота наша такая:  
Жила бы страна родная —  
И нету других забот!

Песню пели все — делегаты и гости — в тысячи голосов.

Да, у нас нет иных забот, кроме заботы о счастье своей Родины, о счастье советских людей. Вот почему буря оваций пронеслась по залу, когда в отчетном докладе секретарь ЦК ВЛКСМ Сергей Павлов сказал:

«Разрешите, товарищи, от имени XIV съезда заверить Центральный Комитет КПСС, членов Президиума ЦК, руководителей партии и Советского государства, Вас, дорогой Никита Сергеевич, что Ленинский комсомол и впредь будет верным помощником партии, что советские юноши и девушки свой труд и упорство, талант и вдохновение, мужество и энергию отдадут бессмертному делу Ленина, коммунизму!»

Когда я думаю об этой торжественной клятве, я будто слышу, как бьется горячее комсомольское сердце, сердце девятнадцатимиллионного отряда единомышленников, готовых на любые подвиги во имя светлого будущего, во имя коммунизма.



# НА ШТУРМ НОВЫХ РУБЕЖЕЙ

А. МОМОТЕНКО,  
секретарь Николаевского обкома КП Украины

На колхозных и совхозных полях Николаевской области, пригретые ярким южным солнцем всюду зеленеют всходы нового урожая. Но полевые работы, как и ранней весной, идут широким фронтом. Выполняя решения мартовского Пленума ЦК КПСС, мы принимаем все меры к тому, чтобы уже в этом году увеличить производство зерна, мяса, молока и других сельскохозяйственных продуктов. Предстоит решить большие задачи. Область в нынешнем году значительно увеличила посевы кукурузы на зерно, расширила посевы гороха, кормовых бобов, сахарной свеклы за счет значительного сокращения площадей многолетних и однолетних трав.

Колхозы и совхозы области, переходя к более интенсивной системе земледелия, обязались в текущем году довести валовой сбор зерна до 120 млн. пудов, в том числе кукурузы более 60 млн. пудов. По сравнению с прошлым годом намечено увеличить производство мяса на 46 проц., молока — на 30 и яиц — на 58 процентов.

Областной комитет партии, облисполком, вновь созданные территориально-производственные управления на первый план выдвинули вопросы руководства производственной деятельностью колхозов и совхозов, умелое использование достижений науки, опыта передовиков и, конечно, вопросы дальнейшей механизации сельского хозяйства.

В Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 апреля 1962 г. «О повышении роли агрономов, зоотехников и других специалистов сельского хозяйства в развитии колхозного и совхозного производства» подчеркивается, что главное сейчас — более производительное использование имеющейся техники.

Мы стали широко вводить в практику комплексные механизированные звенья. В колхозах и совхозах уже создано 2400 таких звеньев. Около 400 механизаторов области начали работать по методу передовых механизаторов страны — Гиталова, Светличного, Мануковского, Беккера и других, которые, умело используя различные машины, ведут весь цикл агротехнических работ и обеспечивают получение высоких и устойчивых урожаев.

Вполне понятно, что потребность в технически грамотных людях все время растет. ЦК КПСС и Совет Министров СССР принимают все меры к улучшению подготовки и закреплению механизаторов в колхозах и совхозах. В частности, сейчас упорядочена оплата труда ме-

ханизаторов, введена единая классификация трактористов-машинистов, механизаторы пройдут аттестацию и получат удостоверения на право управления тракторами и другими самоходными машинами.

Как мы пополняем кадры? Сейчас в училищах механизации области обучается около 2500 человек, 1200 человек прошли переподготовку на курсах при «Сельхозтехнике». Около десяти тысяч механизаторов повышают знания в школах передовых методов труда.

Большую помощь в подготовке технических специалистов для сельского хозяйства оказывает областная организация Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. В сельских районах у нас многие первичные организации Общества создали курсы, на которых тысячи досаафовцев изучают устройство автомобиля, трактора, комбайна, мотоцикла. Только за прошлый год овладели техническими специальностями более 5 тысяч сельских досаафовцев.

Признанными центрами подготовки технических специалистов стали автомотоклубы. В Николаевском АМК и его филиалах прошло обучение большое число молодежи области. Кроме того,

Председатель совета самодеятельного автомотоклуба колхоза имени Щорса Вознесенского района В. Лукьянов беседует с активистами ДОСААФ И. Ваймером и П. Савенко.



обком ДОСААФ оборудовал передвижной автокласс. Его назначение — помогать первичным организациям Общества в подготовке механизаторов. Энтузиасты своего дела бывшие офицеры запаса Г. Нетёсов, С. Гайсинский, С. Татаренко, А. Лерман проделали немалую работу. Они проводят методические сборы, консультации с преподавателями на местах.

Деятельность учебных организаций Общества находится постоянно в поле зрения партийных, советских и комсомольских органов, а также хозяйственников. Многие из них внимательно относятся к нуждам и запросам досаафовцев, помогают в создании учебно-материальной базы, выделяют необходимые помещения для классов, гаражей, мастерских. Правда, кое-кто с предубеждением относится к подготовке кадров технических специалистов при первичных организациях ДОСААФ. Но таких становится все меньше и меньше. Техническая оснащенность колхозов и совхозов сильно возросла, организации Общества при содействии хозяйственных руководителей могут создатьоборотную материальную базу, привлечь к преподавательской работе технически образованных людей. Поэтому мы всячески поощряем открытие технических курсов и создание самодеятельных АМК непосредственно при первичных организациях, обеспечив их необходимым оборудованием и наглядными пособиями. Этот шаг вполне себя оправдывает. Приведу такой пример. В колхозе имени Щорса Вознесенского района не хватало механизаторов. Стали думать, как выйти из этого положения. Общественность решила открыть самодеятельный автомотоклуб. Оборудовали классы, приобрели необходимые агрегаты, механизмы, наглядные пособия. Работу клуба возглавил инженер колхоза, выпускник Мелитопольского института механизации сельского хозяйства В. Лукьянов. И вот теперь здесь успешно действуют курсы трактористов, мотоциклистов, шоферов. Уже к посевной этого года вся имеющаяся в колхозе техника была обеспечена хорошо подготовленными специалистами.

В ответ на решения мартовского Пленума ЦК КПСС досаафовцы колхоза приняли обязательства добиться, чтобы каждый механизатор владел передовыми методами возделывания почвы и выращивания сельскохозяйственных культур. В колхозе началось движение за овладение смежными специальностями. Это поможет полнее использовать имеющуюся технику. Опыт досаафовцев колхоза имени Щорса мы стараемся распространить на другие сельские организации этого района.

Успешно идет подготовка технических специалистов в организациях ДОСААФ Октябрьского, Первомайского, Снигиревского и других районов области.

Опыт показывает, что наилучших результатов добиваются те организации, у руководства которыми стоят знающие, инициативные люди, деятельность которых повседневной и умело направляется партийными организациями. Надо сказать, что за последнее время у нас значительно возросла партийная прослойка среди активистов Общества. Только в период подготовки к V съезду ДОСААФ на собраниях и конференциях в руководящие органы Общества избрано более 1500 коммунистов. Активнее стали вникать в досаафовскую работу районные



комитеты партии и комсомола. Не так давно во многих районах области мы провели расширенные оборонно-партийные активы, на которых обсудили насущные вопросы оборонно-массовой работы и вопросы подготовки технических специалистов.

Областной комитет партии и облисполком учредили переходящее Красное знамя, которое будет вручаться лучшей районной организации ДОСААФ. Недавно были подведены итоги социалистического соревнования между районными комитетами ДОСААФ. Переходящее Красное знамя было вручено Вознесенскому райкому Общества, возглавляемому офицером запаса, делегатом V съезда ДОСААФ И. Урманом. Здесь весьма успешно налажена подготовка шоферов, трактористов и других специалистов. Деятельность организации тесно связана с жизнью, с задачами, которые решают труженики села. Совсем недавно, например, группа механизаторов-досаафовцев для приобретения передового опыта совершила поездку в Кировоградскую область к известному мастеру возделывания кукурузы А. Гиталову.

Вознесенский райком партии и райисполком активно поддерживают полезные начинания досаафовцев, оказывают им всестороннюю помощь. Проявляют большую заботу о нуждах ДОСААФ и первичные партийные организации, руководители совхозов и колхозов района.

В целом по области обязательство по подготовке технических специалистов выполнены. У нас почти 15 процентов членов Общества охвачено технической учебой.

Однако было бы неправильно считать, что комитеты ДОСААФ повсеместно добились улучшения своей работы. Нельзя также сказать, что все партийные, хозяйственные руководители повернулись лицом к коллективам ДОСААФ, своевременно откликаются на их нужды, запросы. Сошлюсь на такой пример. В Казанковском районе из года в год не выполняются задания по подготовке шоферов, трактористов и других специалистов, хотя в колхозах и совхозах района не хватает механизаторов. Но ни райком партии, ни первичные партийные организации по-настоящему не подумали еще над тем, чтобы наладить подготовку механизаторов на курсах ДОСААФ.

Опыт показывает, что учеба механизаторов на курсах Общества обходится колхозам и совхозам во много раз дешевле, чем подготовка на курсах механизации. Да это и понятно. Ведь многие курсы, клубы в своей работе широко используют силы общественности. Надо только помочь обеспечить учебные организации помещениями, выделить необходимое количество техники, деталей, агрегатов.

После мартовского Пленума ЦК КПСС более остро ставится вопрос об улучшении качества подготовки технических специалистов, о повышении агротехнического образования механизаторов. В решении этих задач большое значение приобретает изучение опыта передовых механизаторов республики, области, районов. Передовой опыт — это народное достояние; не случайно мартовский Пленум ЦК КПСС потребовал, чтобы изучение и внедрение его рассматривалось не как добровольное дело, а как обязанность любого руководителя и специалиста, каждого коммуниста и комсомольца.

Среди механизаторов нашей области



Донецкая область. Механизаторы бригады коммунистического труда колхоза имени Кирова Першотравневовского района успешно завершили сев зерновых культур. На снимке: передовые трактористы бригады коммунистического труда комсомольцы Николай Лифарь (слева) и Владимир Дегтярь.

Фото П. Каишева.

немало маяков, опыт которых заслуживает изучения. Это А. Рожко — бригадир трактористов колхоза «Украина» Больше-Врадиевского района, депутат Верховного Совета СССР; Андрейченко — бригадир механизаторов колхоза «Прогресс», депутат Верховного Совета УССР; комбайнер И. Рыжик из колхоза имени «Коминтерна». Работая на комбайне «Херсонец-3», в прошлом году он убрал 365 га кукурузы, в то время как средняя выработка на комбайн по области равнялась 91 га.

На повышенных скоростях работал механизатор В. Голубок из колхоза «Украина» Очаковского района. Он вдвое увеличил производительность труда на посевных работах. По методу В. Голубка сейчас работают многие механизаторы.

Скоростные методы сева, культивации и других полевых работ, эффективность которых доказана жизнью, надо смелее распространять среди механизаторов, в том числе на досаафовских курсах. Ведь в нынешнем году в колхозах и совхозах нашей области, как и во всей стране, площади пропашных культур значительно увеличились, возросла и средняя нагрузка на трактор. В этих условиях особенно важно было принять все меры для широкого внедрения опыта вождения машин на повышенных скоростях.

Необходимо настойчивее бороться за сбережение техники, а также вырабатывать у курсантов навыки рационализаторской работы. Это пригодится в жизни. В прошлом году у нас много рационализаторских предложений о конструктивных изменениях отдельных узлов машин было внесено непосредственно трактористами, комбайнерами. Механизатор колхоза «Ленинский шлях» Баштанского района И. Рудой переоборудовал, например, силосоуборочный комбайн для уборки кукурузы полной спелости. Это предложение было внедрено на 153 таких же машинах.

Совершенствуя учебный процесс, районные организации ДОСААФ должны заботиться о расширении сети курсов, самостоятельных автомотоклубов. Такие курсы должны иметь хорошую материальную базу, опытных преподавателей.

Необходимо обратить внимание на подготовку мотоциклистов из числа сельских механизаторов. Сейчас по решению ЦК КПСС и Совета Министров СССР для села будет больше продаваться мотоциклов.

Задача сегодня состоит в том, чтобы каждое сельскохозяйственное предприятие имело необходимый резерв технических специалистов, при этом надо стремиться к обучению механизаторов широкого профиля. Правильно поступают те организации ДОСААФ, которые принимают на свои курсы в первую очередь лиц, уже владеющих одной-двумя техническими специальностями.

Там, где первичным организациям Общества не под силу открывать свои курсы, целесообразно наладить учебу специалистов при районных комитетах.

В народе говорят: что посеешь, то и пожнешь. Отсеялись мы в срок и с хорошими показателями. Но весна — это только начало. Сейчас идет последующий уход за посевами. А чтобы обеспечить сбор наибольшего количества хлеба, технических культур, кормов для скота, уже сегодня следует думать о подготовке техники и людей к уборочной. Было бы правильно провести в колхозах и совхозах собрания членов ДОСААФ, мобилизовать их на овладение передовыми методами труда, развернуть широкое социалистическое соревнование среди механизаторов — выпускников досаафовских курсов.

Комитеты и первичные организации ДОСААФ на местах, безусловно, примут все меры к тому, чтобы выполнить решения V съезда Общества по вопросам дальнейшего улучшения подготовки технических кадров. В свою очередь наш областной комитет, горкомы, райкомы партии должны улучшить руководство организациями ДОСААФ, бороться за их боевитость, более тесную связь с жизнью.

Все это позволит организациям Общества еще активнее принять участие в борьбе за изобилие сельскохозяйственных продуктов, внести свой вклад в дело коммунистического строительства.



## Наш самодеятельный

Три года существует автомотоклуб Челябинского металлургического завода и уже вторично завоевывает переходящее Красное знамя областного комитета ДОСААФ. Только в 1961 г. в клубе подготовлено 300 шоферов-профессионалов и 26 любителей, 186 мотоциклистов. 818 человек получили помощь в изучении новых правил движения.

Большое место в жизни клуба занимает спортивная работа. В секции под руководством опытного тренера перво-разрядника Ю. Левитина занимается 18 человек. Большинство уже сами имеют разряды. Токарь Н. Шкоркин, подручный сталевара В. Бадюлин, сварщик В. Авдеев, бригадир крановщиков А. Иванова не раз побеждали на районных и областных соревнованиях.

Традиционными стали организуемые клубом многодневные мотопробеги. В прошлом году спортсмены преодолели 5000 км по маршруту Москва — Челябинск — Москва. По поручению руководства завода и общественных организаций они посетили предприятия, делающие оборудование для ответственного заказа, выполняемого челябинскими ме-

таллургами, — стана 2300 — и договорились о срочных поставках.

Основа успехов клуба — организационная и воспитательная работа, которую проводит совет, возглавляемый офицером запаса М. Рудерманом. Во всей своей деятельности совет опирается на актив. Большую помощь он получает от дирекции завода, парткома и комитета ДОСААФ. Сейчас уже окрепла материальная база клуба. Это хорошо оборудованные учебные классы, ремонтные мастерские, гараж, 4 учебных автомобиля, 16 спортивных, 2 транспортных и 6 учебных мотоциклов. Ни один день не пустуют классы, не простаивают машины. А ведь начинали мы с того, что в металлзаводе отыскивали детали, необходимые для учебных целей, своими руками делали пособия и мебель, восстанавливали мотоциклы, приводили в порядок помещения.

Многое по силам людям инициативным и любящим спорт.

**А. ФРАДКИН,**  
председатель комитета ДОСААФ  
Челябинского металлургического завода.  
г. Челябинск.

## Ралли на первенство клуба

Готовясь достойно встретить V съезд ДОСААФ, Калининградский автомотоклуб Московской области провел однодневное автомобильное ралли, в котором приняло участие более 60 спортсменов, прошедших дистанцию 500 км по дорогам Московской и соседних с ней областей.

Вместе с членами Калининградского автомотоклуба в ралли участвовали и гости — спортсмены Московского завода малолитражных автомобилей, Московского городского автомотоклуба и

столичных автобаз. В ходе соревнований 34 спортсмена выполнили нормы спортивной классификации.

Победу в личном зачете по группе автомобилей «Волга» и «Победа» одержал Ю. Блохин, по группе «Москвич» и «Запорожец» — Л. Жаринов. Среди спортсменов, выступавших на грузовых автомобилях ГАЗ-51, первенствовал В. Феллер.

**В. ЕГОРОВ,**  
мастер спорта.

Московская обл.

## Соревнуются автомобилисты столицы

В конце апреля на площадке перед Северным входом ВДНХ было разыграно первенство Москвы по фигурному вождению автомобилей.

Комплекс упражнений был очень сложным, поэтому немногим участникам удалось пройти всю дистанцию без штрафных очков.

Соревнования продолжались более 4-х часов. В личном зачете на первое место в группе автомобилей «Москвич» вышел спортсмен I разряда Э. Лифшиц. Он закончил дистанцию за 112 секунд, не получив при этом ни одного штрафного очка. В группе автомобилей «Волга» и «Победа» первенствовали соответственно Н. Ерохин и В. Груздев.

В командном зачете победу одержала команда ДСО «Труд» (2341 очко); среди низовых коллективов лучшей была команда спортклуба Московского завода малолитражных автомобилей (611 очко).

**В. ХВАТОВ,**  
мастер спорта.

Момент соревнований.  
Фото автора.



Ралли на первенство Калининградского АМК. Пункт КВ на окраине г. Ногинска.

Фото мастера спорта В. Егорова.

## Юные

## картингисты

Таллин... Неподалеку от городской ратуши на бульваре Эстония выстят старинное здание школы-одинадцатилетки № 2. Оно расположилось как бы на маленьком стадионе. Со всех сторон школу окружают теннисные корты, волейбольные площадки, беговые дорожки и другие спортивные сооружения. Славится она в республике своими спортивными успехами. Есть в ней и свои мастера спорта, а в различные спортивные секции вовлечено более половины учащихся. О спортивных успехах школьников свидетельствуют большие застекленные стеллы, заполненные спортивными трофеями. И вот совсем недавно к ним прибавился еще один — за успех в соревнованиях по картингу.

Наш корреспондент побывал в школе. Он убедился, что успехи юных досафовцев в этом молодом техническом виде спорта не случайны. Ведь с 9-го класса ребята с увлечением изучают автодело, занимаются моделизмом; здесь создана секция автодела, члены которой изготовили макеты различных узлов и деталей автомобилей. Появился в школе и свой «автомобильный парк» — на первомайской демонстрации прошлого года колонну школьников возглавлял построенный их руками трехколесный микроавтомобиль, названный «малюткой».

Большой друг школьников — второй секретарь горкома партии Б. М. Карченкин. Это он познакомил ребят с конструкцией карта, который построили школьники старших классов.

Тесно стало школьникам-автолюбителям в прежних рамках. Теперь они создали самодеятельный клуб — первый среди школ Эстонии. Активно действуют в нем кружок по изучению автомобилей и ряд секций — автомобильная, учебных пособий, картинга, автотоспорта.

В начале года в Таллине состоялась товарищеская встреча картингистов города с рижанами. В этой встрече большой успех выпал на долю эстонских школьников. Выступая на своей машине в разных заездах, Тойво Сапас занял первое место, а Петер Килемит — третье. Но в ходе соревнования выявились и недостатки их первенца: неудачно расположенный двигатель плохо охлаждался, а двойная рама и колеса от мотороллера несколько утяжелили машину.

Сейчас, когда накоплен опыт, школьники решили создать еще несколько картингов.

г. Таллин.

**Е. ВЛАДИЧ.**



В ожидании старта.





# 400 километров по дорогам Подмосковья

Интересно и необычно прошли в этом году последние дни перед выпускными экзаменами у курсантов Орехово-Зуевского автомотоклуба ДОСААФ. Накануне решающей проверки будущие водители преодолели на учебных автомобилях 400 трудных километров по дорогам Подмосковья. Цель автопробега — закрепить полученные знания, познакомиться с особенностями управления автомобилем при движении в колонне, в различное время суток. Результаты похода отличные: все закончившие обучение успешно сдали выпускные экзамены; работники ГАИ дали высокую оценку практическим навыкам и умению новых технических специалистов.



10 час. 30 мин. утра. Колонна из 15 автомобилей трогается в путь. Впереди — нелегкий маршрут через Егорьевск, Коломну, Луховицы, Электросталь, Ногинск. За рулем каждой машины — курсант автомотоклуба, рядом — опытный инструктор. В двух автобусах разместились смена.



Первая остановка в Егорьевске. Командор пробега — начальник Орехово-Зуевского АМК Н. Придворов — связывается по телефону с Москвой. В коротком рапорте обкому ДОСААФ он докладывает: Все в порядке! Колонна идет точно по графику!

Закончились экзамены... Вот они долгожданные «права» — удостоверения шоферов-профессионалов! Многие из курсантов вместе с ними получили и грамоты за отличное окончание учебы.

— Что вам пожелать, ребята? Пусть этот «талон предупреждений» будет у вас всегда чистым! — напутствует курсантов-отличников В. Богатыкова, П. Калинина, Н. Рычкова и М. Осокина техник-инструктор Ю. Макеев. — Счастливого пути!

Фотоочерк А. Золотарева.



В 20 час. 15 мин. колонна прибывает в Луховицы. Несмотря на поздний час, участников пробега ждут. Луховицкий АМК ДОСААФ борется за звание коллектива коммунистического труда. Ореховозуевцы с интересом осмотрели клуб, выслушали рассказ его начальника А. Малолеткина.

На общем собрании единогласно были приняты обязательства о социалистическом соревновании между двумя автомотоклубами.





# Большая весна



**К**луб главной усадьбы совхоза имени Ленина переполнен. Сюда на открытое партийное собрание пришли трактористы, шоферы, животноводы.

Услышав свою фамилию, Александр Шепель подошел к столу, покрытому красной скатертью. Секретарь партийной организации прочитал его заявление с просьбой принять в члены Коммунистической партии Советского Союза.

Александр смотрел на знакомые лица людей: что думают сейчас о нем — трактористе и сыне тракториста? В зале стояла тишина, только слышался голос секретаря. И многое в эти минуты пронеслось в памяти Александра: первые поездки в поле, запах бензина, мастерские, добродушное ворчание матери и слова отца: «Ничего, мать! Пусть с детства знает, как борозду к счастью прокладывают. Тракториста из него сделают!».

...Не довелось Шепелю-старшему увидеть сына за рулем трактора: помешала война. Отец ушел на фронт, да так и не вернулся — погиб в 1944 году в Карпатах. Все заботы о доме легли на вдовьи плечи Елены Кузьминичны. Александр в то время учился в шестом классе. Но и учебу пришлось временно

оставить: тяжело заболела мать. Сын пошел работать на ферму. И не заметил он, как быстро пролетели год, другой, как налились силой руки, окрепли юношеские плечи.

Надо ли говорить, что юноша мечтал о тракторе: очень хотелось стать таким же знатоком машины, каким был отец. Нужны были знания, опыт. Чтобы приобрести их, Александр стал работать прицепщиком. Теперь он постоянно близко соприкасался с машиной — помогал трактористу чистить ее, смазывать узлы, заливать воду, наполнять бак горючим. Он часто бывал в мастерских, где слесари ремонтировали технику. Ничто не ускользало от его пытливого взгляда. Он настойчиво расспрашивал старших товарищей, стараясь проникнуть в тайны работы двигателя, познать тонкости взаимодействия узлов и деталей машин.

Однажды, не веря своему счастью, Шепель переступил порог Снигиревского училища механизации. Классные занятия, ремонтные работы, полевая практика, десятки прочитанных книг, учебников, наставлений... Пожалуй, среди курсантов не было более прилежного ученика, чем прицепщик А. Шепель из совхоза имени Ленина.

Но недолго работал Александр после окончания училища: пришла пора служить в Советской Армии. А вернувшись в совхоз, демобилизованный воин опять взялся за любимое дело. Истосковались солдатские руки по рулю трактора.

В 1960 году, когда животноводческие фермы испытывали затруднения с кормами, комсомолец Шепель пересел с трактора на силосный комбайн и вместе с двумя своими помощниками вызвал других механизаторов на социалистическое соревнование по заготовке кормов. Около 4 тысяч тонн силоса заготовил экипаж Шепеля. На областном слете передовиков-механизаторов в Николаеве ему вручили почетную грамоту и премию как победителю соревнования.

На следующий год Александру впервые поручили сеять кукурузу квадратно-гнездовым способом. Дело это было новым, нелегким. И с ним успешно справился молодой механизатор —

квадраты получились отличные. Хорошо он провел и междурядную обработку.

Осень прошлого года была напряженной и радостной. Страна готовилась к XXII съезду нашей партии. В числе передовиков предсъездовского соревнования был и кандидат партии Александр Шепель. Вдохновленный решениями съезда, Александр старался работать еще лучше. Вернувшись с поля, несмотря на усталость, он еще и еще раз проверял двигатель, подтягивал гайки, смазывал детали.

Почти не оставалось времени на учебу. И все же Александр учился, самостоятельно повторил программу за 6—7 классы средней школы. Сейчас он готовится к сдаче экзаменов за 8-й класс и хочет поступить в Новобургский техникум механизации.

Александр Шепель — активный общественник. Помогая курсам ДОСААФ, готовящим трактористов, он проводит практические занятия с курсантами, выезжает с ними в поле. Много ребят уже научилось уверенно управлять трактором — Олег Жемчишин, Виктор Жадик и другие.

С конца прошлого года Шепель руководит механизированным звеном. Члены звена Иван Малый, Борис Бойко, Николай Теханов, Андрей Качура, как и их звеньевой, в ответ на решения мартовского Пленума ЦК КПСС, провели полевые работы этого года скоростными методами, хорошо обработав сотни гектаров посевных площадей.

И вот Александр стоит в зале клуба перед коллективом коммунистов, товарищей по работе, как бы отчитываясь за всю свою жизнь, за свой труд.

...Механизатора Александра Шепеля единогласно приняли в члены Коммунистической партии Советского Союза. Поздравляя его с этим радостным событием, механик совхоза Илья Григорьевич Щегарев, дававший Шепелю рекомендацию, так напутствовал своего подопечного:

— Держись, Сашок! Считаю, что для тебя наступила большая весна.

**Г. РУФАНОВ,**  
наш спец. корр.

— Машина уход любит, — говорит А. Шепель.





# Мотороллер

«Тула» идет через пески и горы — так назывался фотоочерк о мотороллерном пробеге московских комсомольцев по дорогам семи республик («За рулем» № 4 за 1962 г.). О том, как вели себя машины в этом сложном путешествии, как они выдержали трудный экзамен, рассказывает участник пробега инженер-конструктор В. Лопухин.



## М О Ж Е Т   П Р О Й Т И   В С Ю Д У

Пять лет назад появились на наших дорогах первые мотороллеры «Тула». Не сразу они завоевали популярность. В свое время не было недостатка в пророчествах, что эти машины окажутся непригодными для эксплуатации в нашей стране. Такое мнение можно услышать и сейчас, но гораздо реже — жизнь опровергает скептиков.

Не только длительная эксплуатация, специальные испытания показали, что «Тула» — надежная, выносливая машина, обладающая хорошей проходимостью.

Об одном из таких испытаний — очень сложном пробеге, организованном Московским клубом туристов и заводом Тульского совнархоза, мы расскажем читателям.

Маршрут пробега проходил через Москву — Тулу — Ростов-на-Дону — Орджоникидзе — Тбилиси — Баку — Красноводск — Ашхабад — Мары — Бухару — Самарканд — Термез — Душанбе — Ленинабад — Фергану — Андижан — Коканд — Ангрн — Ташкент — Джамбул — Фрунзе — Алма-Ату — Рязань — Москву. Участникам приходилось двигаться в пустыне, по разбитым грунтовыми дорогам, преодолевать броды, подниматься на горные перевалы. Температура воздуха колебалась от плюс 36° в песках до минус 2° в горах.

Свыше 9000 километров прошли наши «Тулы» в самых различных дорожных условиях. За это время мы смогли полностью оценить достоинства этих машин и попутно определить слабые места в их конструкции.

В пробеге участвовали мотороллеры трех моделей: четыре Т-200, изготовленных до 1960 г., с контактно-сетчатым воздухофильтром; четыре выпускаемых серийно Т-200 М, причем на одной из них были установлены передняя вилка с увеличенным вылетом колеса (94 мм вместо 36 у серийного), коленчатый вал с сепаратором роликового подшипника нижней головки шатуна и двухступенчатый реле-регулятор РР-121; две Т-200 К — одиночка и с боковым прицепом (описание этой модели, подготавливаемой к серийному производству, было приведено в «За рулем» № 4).

За рулем находились молодые мотоциклисты. Водительский стаж большинства из них не превышал двух лет.

На каждом мотороллере было размещено все необходимое в пробеге — от палатки и запасного топливного бака до личных вещей водителей, т. е. груз весом 45—55 кг (на Т-200 К с боковым прицепом 70—75 кг). Равномерно

распределить нагрузку по колесам не удалось, заднее оказалось загруженным на 70%, или почти в два раза больше, чем переднее. Это усложняло управляемость, ухудшало устойчивость и проходимость при движении по песку, затрудняло преодоление крутых подъемов.

Самыми сложными для движения оказались песчаные проселки в Туркмении. Температура воздуха достигала 32°. По 5—6 часов подряд приходилось двигаться на первой передаче. Мотороллеры часто «зарывались» в песок. Требовалось большое искусство, чтобы сохранить равновесие. Несмотря на такие тяжелые условия, двигатели не перегревались.

Форсирование песчаных барханов в районе трассы Кара-Кумского канала доставило много неприятностей. Чтобы увеличить тяговое усилие, приходилось прибегать к пробуксовке сцепления. Это вызывало повышенный его износ и уменьшало жесткость пружин (на двух мотороллерах мы вынуждены были их заменить).

Сразу же за песками начались разбитые грунтовые и правыйные дороги. Сотни километров машины шли в облаке пыли. Она засыпала глаза, въедалась в кожу, покрывала одежду и, конечно, проникала во все незащищенные механизмы «Тулы». Перестали работать замки седла и руля. Реле-регуляторы РР-45 приходилось прочищать и регулировать через каждые 150—200 км. Иногда пыль попадала на контакты прерывателя и двигатель глох.

На нескольких мотороллерах перестали работать гидравлические гасители колебаний задних подвесок. Причина — большая потеря масла. Двигатели с неисправными гидроамортизаторами трудно — мотороллер все время раскачивается, рама получает жесткие удары. Это были самые тяжелые испытания для экипажной части. Тем не менее ни на одном мотороллере не оказалось трещин в раме.

Броды через горные реки машины преодолевали успешно, даже когда вода поднималась выше уровня настила. Правда, мы приняли некоторые меры предосторожности: крышки прерывателя обмазали консистентной смазкой, а на изоляторы свечей одели резиновые чехлы.

Хорошо показали себя мотороллеры в горах. При «штурме» перевала Анзоб (высота его 3379 м) пришлось на участке в 35 км совершить подъем, равный приблизительно 2500 м. Примерно 70% этого пути «Тулы» двигались только на первой передаче. Остановок для охлаждения двигателей мы не делали,

однако же они не перегревались — сказывались положительные особенности принудительной системы охлаждения.

Те участки дорог, где было усовершенствованное покрытие, мотороллеры проходили со скоростью 70—75 км/час.

На сложных отрезках пути выявились преимущества модернизированных мотороллеров — Т-200 М и Т-200 К. Отлично зарекомендовали себя установленные на них инерционно-масляные воздухофильтры, несмотря на то, что в пустыне участники пробега вынуждены были промывать их через 100—200 км. Контактные сетчатые же воздухофильтры мотороллеров Т-200 нуждались в промывке после каждых 15—20 км. При этом износ двигателей Т-200, как показал микрометраж деталей, оказался в 1,5—2 раза больше, чем на Т-200 М. Значительный эффект дало введение сепаратора в подшипник нижней головки шатуна. Износ подшипника с сепаратором был почти в два раза меньше, чем без него. Двухступенчатый реле-регулятор РР-121 в течение всего пробега работал стабильно и не требовал регулировки.

Передняя вилка с увеличенным вылетом колеса обеспечивала хорошую устойчивость при движении как по песчаным проселкам, так и по разбитым грунтовыми дорогам на скорости 50—60 км/час.

Новые мотороллеры Т-200 К показали в пробеге удовлетворительные динамические качества. Но увеличение оборотов коленчатого вала повысило износ деталей поршневой группы. После 7000 км в двигателях обеих машин пришлось заменить поршневые кольца. Долговечность резиновых рессор подвески кузова коляски оказалась явно недостаточной. Рамы же мотороллера Т-200 К и бокового прицепа выдержали испытание успешно.

Какой основной вывод нужно сделать по результатам пробега? Мотороллер «Тула» — не только городская машина. С немалым успехом она может эксплуатироваться в любой местности, в частности в южных районах страны с высокой температурой воздуха. Здесь роллер имеет преимущества по сравнению со своим собратом — мотоциклом.

Пробег позволил всесторонне изучить эксплуатационные качества мотороллера «Тула», дал большой материал для дальнейшего совершенствования его конструкции.

В. ЛОПУХИН,  
инженер-конструктор.

г. Тула.



# "Львовянка"

Выполняем решения  
XXII съезда КПСС

В. ОМЕЛЬЧЕНКО,  
и. о. главного конструктора Львовского  
завода мотовелосипедов

## П О Я В И Т С Я

**М**отовелосипеды, эти легкие, недорогие двухколесные машины заняли прочное место в быту советского человека. Они нужны многим — молодым и пожилым, для поездки на работу, для загородных прогулок, наконец, для перевозки небольших грузов. Особенно велика в них потребность на селе.

Мотовелосипеды выпускаются у нас уже несколько лет, между тем конструкция этих машин еще далека от совершенства и вызывает справедливые нарекания потребителей. Основное из них — велосипедная конструкция экипажной части, очень слабо защищающая водителя от грязи, бензина и масла во время езды. Отсутствие амортизаторов на заднем колесе затрудняет езду по грунтовым дорогам, а жесткое сиденье делает посадку водителя неудобной.

Решения XXII съезда КПСС, Программа партии наметили на ближайшие годы резкий рост выпуска товаров народного потребления. В частности, должно быстро увеличиться производство мопедов и мотовелосипедов. В скором времени они составят значительную часть продукции нашей мотоциклетной промышленности. В связи с этим перед работниками заводов встала неотложная задача — создать надежный и быстроходный, комфортабельный и красивый мотовелосипед, отвечающий самым современным техническим требованиям. За разработку такой машины взялась группа молодых конструкторов Львовского завода мотовелосипедов. Они не пошли по пути введения отдельных малозначительных новшеств, а решили внести коренные изменения в конструкцию. Так появился мотовелосипед МВ-042 «Львовянка», мало чем похожий на своих старших «собратьев».

Что же представляет собой эта двухколесная микролитражная машина, предназначенная для эксплуатации в различных климатических и дорожных условиях? Новый мотовелосипед унаследовал от своего предшественника «В-902»



## В ЭТОМ ГОДУ

(выпускаемого сейчас заводом) велогенератор, фару, колеса, тормоза и багажник.

На «Львовянке» установлен одноцилиндровый двухтактный двигатель Д-5 рабочим объемом 45 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 38 мм, ход поршня — 40 мм). Степень сжатия — 6,0. Двигатель Д-5 развивает мощность 1,2 л. с. при 4750 об/мин. Он снабжен карбюратором К-34. В качестве топлива применяется автомобильный бензин в смеси с маслом АК-10 в соотношении 20:1.

Зажигание — от магнето, с постоянным опережением 3,2—3,5 мм до ВМТ.

Конструкция узлов трансмиссии включает фрикционное двухдисковое сухое сцепление и втулочно-роликковую цепь,

которая служит передачей от двигателя к заднему колесу (передаточное число 4,1). Моторная и ножная цепи более короткие, чем на мотовелосипеде В-902.

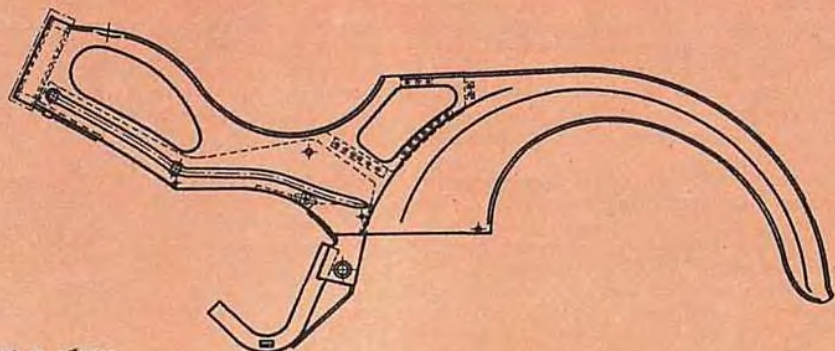
Главное достоинство новой машины состоит в конструкции рамы — основного элемента, определяющего облик машины. Рама «Львовянки» — несущая, цельноштампованная, П-образного профиля. Такая конструкция упрощает технологию ее изготовления.

Подшивка (усилители) задней части рамы и ее лонжероны образуют инструментальный ящик, расположенный слева под седлом. Внутри рамы, в головной ее части, установлен топливный бак емкостью 2,75 л.

В кронштейн крепления двигателя вварена распорная трубка со втулками для оси качания маятниковой подвески заднего колеса. Сама подвеска выполнена в виде вилки маятникового типа с качающимся кареточным механизмом. Эксцентрик ее служит для регулировки натяжения цепи ножного привода. Задняя вилка поддрессорована центральным пружинным амортизатором, имеющим ход 50 мм.

Подвеска переднего колеса представляет собой телескопическую вилку, снабженную пружинным амортизатором с ходом 40 мм.

Применение трубчато-штампованных передней и задней вилок упрощает процесс их изготовления, дает возможность повысить долговечность и надежность конструкции, а самое главное — улуч-



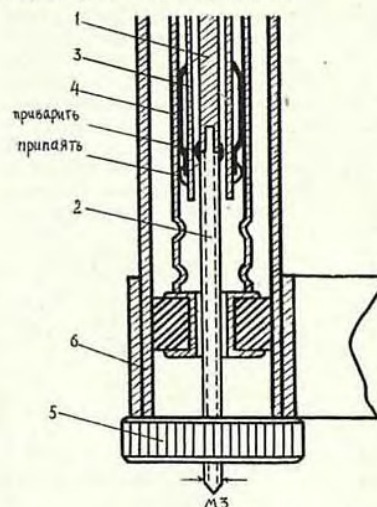
Рама в сборе.



## Замок для антенны

Нередко можно видеть, как ребята-ки радиобаловства выдвигают антенну радиоприемника автомобиля, поэтому она гнется, а иногда ломается.

На своем «Москвиче» я устроил приспособление, с помощью которого можно «запирать» антенну. Прежде всего ее необходимо снять с автомобиля и разобрать, предварительно отвернув шарик на верхнем конце. Затем в торце внутреннего стержня 1 (см. рисунок) надо просверлить отверстие и вставить в него шпильку 2 с резьбой М3. Место соединения этих двух деталей следует проварить или пропаять.



Следующая операция — у трубчатого стержня 3 отпиливается наконечник с контактными лепестками. Подобные лепестки 4 припаивают затем к наружной части стержня. Теперь остается только собрать антенну и на нижний конец шпильки навернуть шайбу 5 с резьбой М3. Ее диаметр должен быть на 1—2 мм больше, чем у кожуха 6 антенны.

После того, как антенна установлена на место, ее невозможно выдвинуть, не отвернув шайбу изнутри автомобиля.

**Д. МАКСИМОВ,**  
автомобиль.

г. Ленинград.

## Зеркало в козырьке

Пользоваться зеркалом заднего вида в путешествии неудобно ввиду ограниченных углов поворота. Обзор улучшается, если установить зеркало в противосолнечном козырьке пассажира со стороны, обращенной к обивке кузова.

Для этого в козырьке вырезается проем на 5—8 мм меньше наружных размеров используемого зеркала, обратная сторона которого предварительно намазывается клеем № 88 или БФ-3. Затем зеркало вводится заподлицо в вырезанный проем и прижимается струбчинкой или на сутки кладется под груз.

**Г. АДЕСТОВ.**

г. Горький.

шает комфортабельность езды, создает удобства для водителя.

Седло мотовелосипеда МВ-042 — простое по конструкции и надежное в эксплуатации. Полумягкое, регулируемое по высоте, оно в сочетании с рулем измененной формы обеспечивает удобную посадку, уменьшает утомляемость водителя.

«Львовянка» снабжена передним и задним колесными щитками полузакрытого типа, изготовленными из ленты. Задний щиток выполнен заодно с рамой. Кроме того, имеются моторные щитки. Благодаря им на одежду водителя не попадают грязь, масло, бензин.

Удачно выбраны внешние формы мотовелосипеда МВ-042. Они придают машине красивый современный вид, выгодно отличающий ее от всех других моделей.

По своим техническим и эксплуатационным показателям «Львовянка» вполне отвечает требованиям, предъявляемым к машинам такого класса.

\*

Конструкторы шли к созданию мотовелосипеда МВ-042 нелегким путем; «Белка», «Днепр» — вот его этапы. Эти машины не оправдали возлагавшихся на них надежд и не были внедрены в производство.

«Львовянка» коренным образом отличается от них. На смену велосипеду с мотором пришла комфортабельная, надежная машина, своего рода микролитражный мотоцикл. Заводские и межведомственные испытания показали, что «Львовянка» обладает высокими эксплуатационными качествами. Технический совет ЦКЭБ мотоцикlostроения рекомендовал ее к серийному производству.

Коллектив Львовского завода мотовелосипедов понимает, что эту дешевую, удобную машину с нетерпением ждут мотолюбители. Он прилагает все силы, чтобы «Львовянка» появилась у потребителей уже в текущем году. Выпуск ее предполагается начать в IV квартале.

Однако, помимо бесспорных достоинств, у «Львовянки», с нашей точки зрения, есть и недостатки, унаследованные от ее предшественников, в частности от мотовелосипеда В-902. Это прежде всего маломощный двигатель, несовершенный велогенератор, отсутствие коробки передач, две цепи.

Видимо, настало время подумать об организации выпуска более мощных моторов малой кубатуры. Кстати, конструкция легких двигателей рабочим объемом 60 см<sup>3</sup> с трехступенчатой коробкой передач разработана, их опытные образцы изготовлены в ЦКЭБ мотоцикlostроения. В создании их принимали участие ЦКТБ велостроения (г. Харьков) и Львовский завод мотовелосипедов. Остается решить вопрос о массовом выпуске таких двигателей.

### КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОВЕЛОСИПЕДА МВ-042

|                                            |              |
|--------------------------------------------|--------------|
| База мотовелосипеда . . .                  | 1130 мм      |
| Дорожный просвет . . .                     | 150 мм       |
| Длина . . .                                | 1840 мм      |
| Ширина . . .                               | 625 мм       |
| Сухой вес . . .                            | 35 кг        |
| Грузоподъемность . . .                     | 100 кг       |
| Наибольшая скорость . . .                  | 40 км/час    |
| Расход топлива на скорости 25 км/час . . . | 2,0 л/100 км |
| Запас хода с одной заправкой . . .         | 150 км       |

1. Руль измененной конструкции.

2. Маятниковая задняя вилка с пружинным амортизатором, каретка с эксцентриком.

3. Детали передней вилки.

4. Полумягкое, регулируемое по высоте седло.





# КАК УЛУЧШИТЬ переднее сиденье «Волги»?

## НОВЫЙ ШАРНИР

Этот вопрос содержится в многочисленных письмах, поступающих в редакцию от автолюбителей. Недостатки, присущие сиденьям автомобиля «Волга» прежних выпусков, в значительной мере устранены в новой конструкции, описание которой было дано в журнале «За рулем» № 3 за 1961 год. Публикуемая ниже статья инженера Н. Козлова поможет читателям использовать достоинства этой конструкции при переделке сидений в своих автомобилях. Однако хороший эффект дает также усовершенствование, предлагаемое инженерами В. Табаковым и А. Пушкаревым; оно одобрено секцией массового автомобилизма Московского городского автомобильного клуба ДОСААФ. Оба варианта можно с успехом рекомендовать автолюбителям.

С января этого года Горьковский автозавод выпускает автомобили «Волга» с модернизированным передним сиденьем. В новой конструкции уменьшена глубина подушки и угол наклона спинки, улучшена раскладка сиденья в кузове автомобиля за счет применения шарнира с более рациональным центром вращения, установлен новый механизм продольной регулировки с управлением одной ручкой; упоры со спинки перенесены на пол кузова. Из нововведений

следует отметить также ранее не применявшиеся остовы и каркасы с пружинами повышенной износоустойчивости, штампованные из листовой стали кожухи салазок и изменение фасона обивки.

Для установки модернизированного сиденья на автомобилях прежнего выпуска следует изменить расположение болтов крепления на полу кузова и дополнительно поставить болты для упоров откидной спинки, как показано на рис. 1.

Можно также улучшить переднее сиденье на автомобилях прежних выпусков, если ввести в конструкцию новый шарнир (рис. 2) и несколько изменить остовы подушки и спинки.

Благодаря применению нового шарнира зазор между подушкой и спинкой в разложенном положении уменьшается на 15 мм, а нижняя часть спинки поднимается на 30 мм. Этим устраняется чрезмерный провал спинки и улучшается внешний вид сиденья. Кроме того, боковыми ручками 13 шарнира пользоваться удобнее,

чем барашками 10 (рис. 3), расположенными на заднем щитке 14 спинки. Шарнир дает возможность увеличивать или уменьшать угол наклона спинки по желанию водителя или пассажира.

При изготовлении нижнего звена 8 шарнира (рис. 2) нужно изменить координаты 36 и 22 расположения конусного отверстия Б, в которое входит конус ручки 13. При этом, если размер 36 уменьшать, а размер 22 увеличивать, оставляя гипотенузу «R» прямоугольного треугольника постоянной, угол наклона спинки будет уменьшаться. Наоборот, если увеличивать размер 36, а уменьшать размер 22, угол наклона спинки будет увеличиваться. При опускании центра конусного отверстия Б вниз на 1 мм верхняя часть спинки пройдет вперед на 15 мм. Если центр понизить на 2 мм, верхняя часть спинки продвинется вперед на 30 мм и т. д. В случае необходимости увеличения угла наклона спинки центр конусного отверстия поднимается соответственно вверх.

Нижнее звено 8 и верхнее 10 изготавливаются из листовой стали толщиной 3,5 мм. К нижнему звену приваривается втулка 7, используемая для крепления

шарнира к основанию 1 подушки сиденья болтами 10, а к верхнему звену приваривается усилитель 16 и направляющая втулка 15, в резьбовую часть которой входит шпилька ручки 13. Ось шарнира 12 соединяет через облицовочную шайбу 14 звенья 10 и 8, после чего на резьбовой конец оси навертывается фланцевая гайка 6, стопорящаяся относительно оси пластиной 5. Винт 3 и шайба 4 крепят стопорную пластину к торцу оси 12. Прокладки 9 и 17 изготовляются из плотного картона; они предотвращают прорезание обивочного материала подушки и спинки фланцами звеньев шарнира.

Для подготовки основания подушки и спинки переднего сиденья к монтажу шарнира снимают сиденье с кузова автомобиля и отделяют спинку от подушки. Затем, сняв боковую ручку стопора салазок, отвертывают картонные козырьки, отсекающие тяги правых и левых салазок и механизм регулировки (салазки), после чего осторожно отделяют обивочный материал. Для крепления шарнира к основанию подушки 1 (рис. 2) в нем необходимо сделать сквозное отверстие А и приварить скобу 2 с резьбой для болта, изготовленную из листовой стали толщиной 5—6 мм. В сквозное отверстие В входит втулка 7 нижнего звена шарнира.

Далее со спинки сиденья (рис. 3) демонтируют поручни с облицовками 8 и 12, пеленки 7, облицовки 9 упоров спинки, облицовки 11 барашков 10.

Для снятия щитка и обивочного материала 6 спинки отвертывают винты 13 крепления заднего щитка 14. Существующие нижние звенья обрезают по линии Д торца корпуса замка. В боковых стойках спинки просверливают три сквозных отверстия Г, затем приваривают пластины 15 с резьбой под болты крепления верхнего звена. Сечение по пластине 15 и отверстию Г на рис. 3 показано по правой стойке спинки. Соединение пружин 2 и 5 с рамками 3 каркаса спинки осуществляется скрепами 1 и 4, которые в процессе эксплуатации автомобиля могут ослабнуть. В этом случае следует проверить надежность их соединений и при необходимости обжать плоскогубцами, имеющимися в наборе шоферского инструмента. При обтяжке каркасов подушки и спинки обивочными материалами надо использовать С-образные скрепки, гвозди и резиновый клей № 88.

Инж. Н. КОЗЛОВ,  
конструктор Горьковского автозавода.

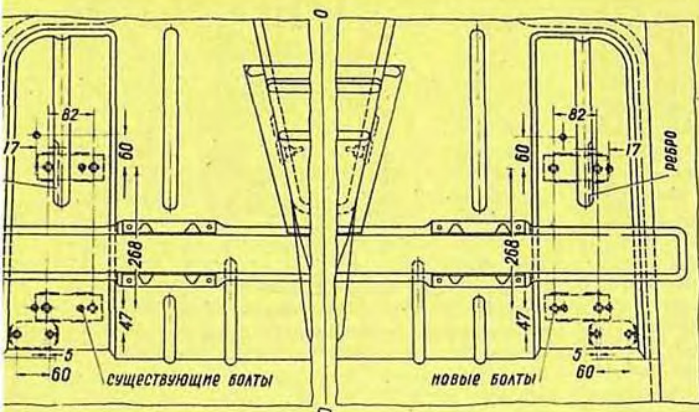


Рис. 1.

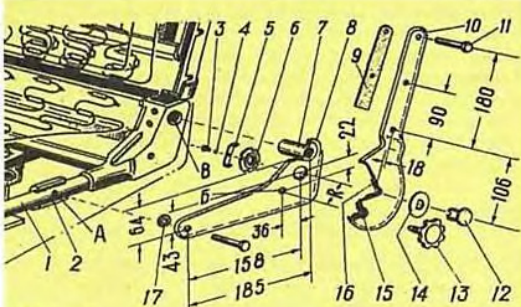


Рис. 2.

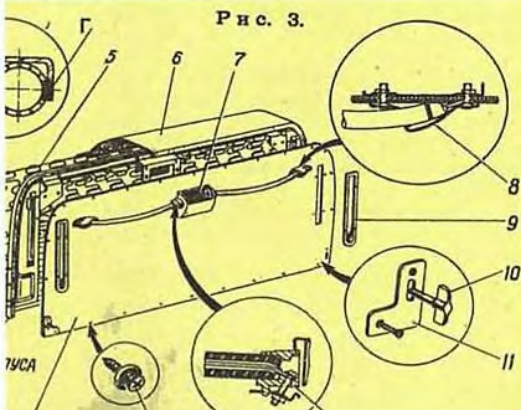


Рис. 3.



## АВТОМОБИЛЬ ЛЕТОМ

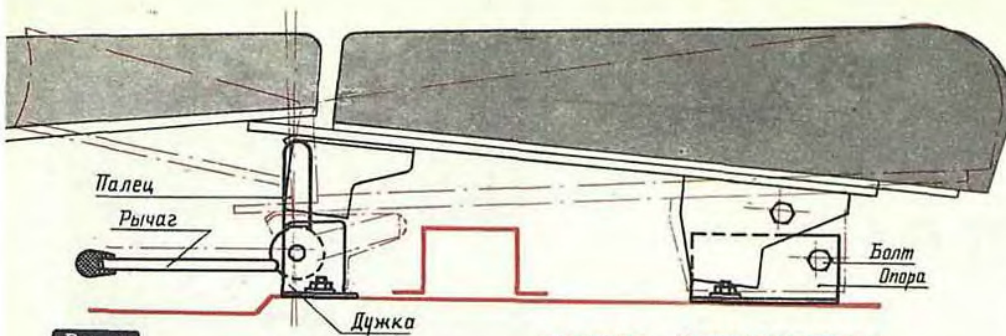


Рис. 1

### ПРОВАЛ УСТРАНЯЕТСЯ ПОВОРОТОМ РЫЧАГА

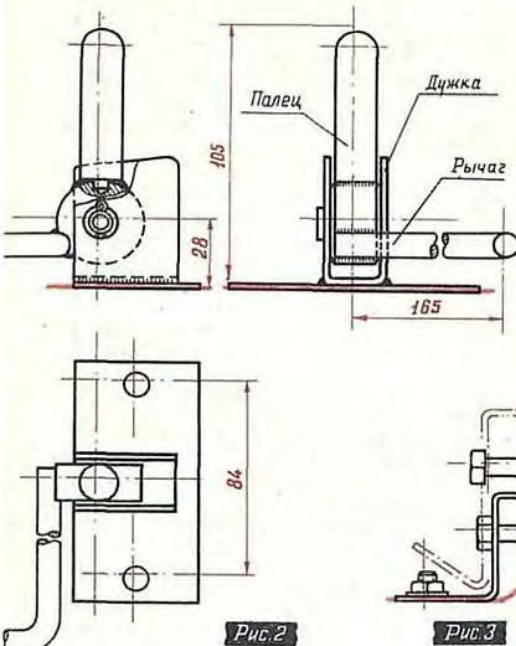


Рис. 2

Рис. 3

«Волга» — комфортабельная машина для дальних поездок. Раскладывающееся сиденье позволяет расположиться в ней на ночлег. Однако образующаяся «седловина» между наклонной подушкой сиденья и спинкой делает спальное место неудобным.

Показанное на рисунках 1—3 усовершенствование устраняет этот дефект. Мы проверили его в поездках прошлого года и предлагаем автолюбителям.

Простым поворотом рычага (рис. 1) место шарнирного соединения приподнимается, и «седловина» исчезает. На рисунке показано положение разложенного сиденья в заводском варианте (тонкая

линия с точками) и выправленное положение (сплошная линия). Сиденье раскладывается обычным способом, но с дополнительным поворотом рычага. Вместе с рычагом поворачивается палец (рис. 1 и 2), который приподнимает заднюю часть салазок.

Палец проходит чуть дальше вертикали (как бы переходит через «мертвую точку») до упора в отгиб пластинки. Этим достигается самофиксация системы (при наличии давления сверху палец не может повернуться обратно).

Палец и рычаг поворачиваются как одно целое (рис. 1 и 2) на оси опоры, установленной под задним кронштейном сиденья. Опора — 2-миллиметровая пластина (100×50 мм), к которой приварена дужка из 3-миллиметровой полоски. При опускании сиденья задняя часть салазок садится на ребра дужки. При этом боковины заднего кронштейна фиксируют поперечное положение сиденья: ширина дужки соответствует минимальному внутреннему размеру кронштейна.

Под передний кронштейн сиденья устанавливается П-образная опора (рис. 1 и 3), выполненная также из 2-миллиметрового листового материала.

С передним кронштейном опора соединяется болтом, гайка которого затягивается до исчезновения люфта и шплинтуется. Вокруг этого шарнира поворачивается сиденье при выравнивании седловины.

Обе опоры устанавливаются на шпильки крепления кронштейнов, «лапки» кронштейнов отгибаются (рис. 3).

В передний кронштейн для жесткости устанавливается болт.

В. ТАБАКОВ, А. ПУШКАРЕВ, автолюбители.

## Удобный способ: 5 минут — и машина вымыта

Предлагаемое приспособление для мытья машины было испытано в различных условиях и оказалось весьма эффективным.

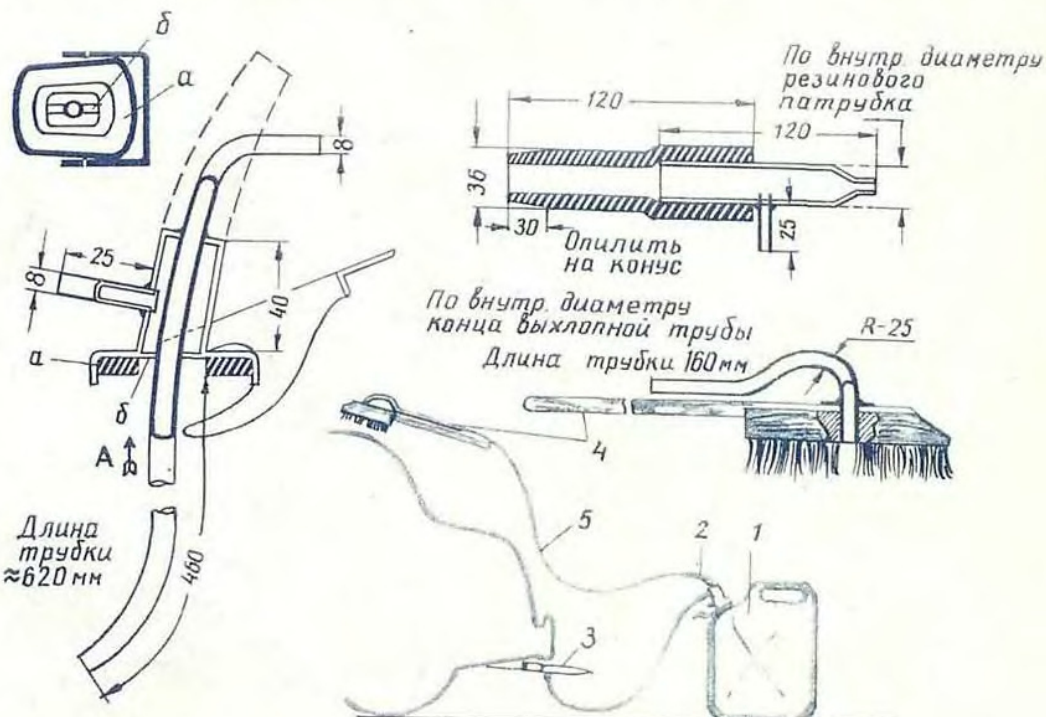
Приспособление состоит из канистры 1, дополнительной пробки 2, насадки 3 на выпускную трубу глушителя с дозирующим отверстием, моечной щетки 4 и резинового шланга 5.

Самому нужно сделать только детали 2 и 3. При изготовлении детали 2 дело значительно упрощается, если использовать готовую насадку для переливания бензина из канистры в бак.

Прежде чем приступить к мойке, приспособление следует отрегулировать. Для этого двигатель включают на холостые обороты, пробку 3 резиновым концом плотно вставляют во внутрь конца выпускной трубы, а моечную щетку кладут на крышу машины. Затем плоскогубцами сплющивают тонкостенный патрубок пробки до тех пор, пока из щетки не потечет вода. Таким образом, газы будут выходить через оставшуюся щель, но в системе выпуска возникнет давление, достаточное для того, чтобы поднять воду до высоты крыши.

Особенно удобна такая мойка в дальнем пути.

О. ФРЕНКЕЛЬ, автолюбитель.





# МОТОЦИКЛЫ ДЛЯ СЕЛА — НА КОНВЕЙЕР!

В нашей стране с ее необъятными просторами возможности применения мотоциклов огромны. Эти машины получили широкое распространение в городах. Но еще больше их используют в селах. Ведь на мотоциклах можно проехать и там, где не пройдет автомобиль. Они нужны агрономам, зоотехникам, ветеринарам, сельским врачам, почтальонам, в них нуждаются колхозники, рабочие совхозов. Особенно любят эти машины молодежь.

Какие основные требования можно предъявить к мотоциклам, специально предназначенным для эксплуатации в сельской местности? Они должны быть легкими, экономичными, простыми по устройству и в обслуживании, иметь хорошую проходимость, достаточную вместимость (2—3 человека) и грузоподъемность 100—150 кг.

Этим требованиям лучше всего отвечает мотоцикл повышенной проходимости с коляской. У него есть неоспоримые преимущества перед автомобилем такой же грузоподъемности: он весит в 3—4 раза меньше, имеет более высокую маневренность. По проходимости же он не уступает автомобилю со всеми ведущими колесами.

Мотоцикл для сельского хозяйства должен быть специализированным и существенно отличаться от машин, выпускаемых в настоящее время. Для этой цели не подходят, например, серийные тяжелые мотоциклы К-750 и М-61 с боковой коляской. В плохих дорожных условиях эти машины «выворачивает» в сторону коляски, водителю приходится поворачивать руль влево, при этом возрастает сопротивление движению. На скользких дорогах часто буксует заднее колесо.

Как показывает опыт, самый эффективный способ повышения проходимости — введение привода на колесо коляски. Существует, однако, мнение, будто привод снижает экономичность мотоцикла и применение его на хороших дорогах нежелательно. Проведенные на Киевском мотозаводе работы показывают, что правильно сконструированный дифференциальный, а тем более вариаторный привод полезен даже на дорогах с усовершенствованным покрытием, так как он устраняет перекосы и гасит боковые силы, возникающие на колесах. Это способствует уменьшению сопротивления движения, а следовательно, снижает расход топлива и износ шин.

Разработка простой и дешевой конструкции привода на колесо коляски, а также коробки передач, имеющей задний ход, — необходимое условие создания такого мотоцикла.

При эксплуатации мотоцикла в сельской местности, кроме того, необходимо надежно защитить водителя и пассажиров от непогоды. Сделать это можно, применив глубокие наколенники из пластмассы, ветровой щиток, а в случае необходимости — легкосъемный тент.

Может ли наша мотопромышленность дать сельскому хозяйству мотоцикл, отвечающий всем этим требованиям? Да, может. Конструкция такого мотоцикла создана на Киевском мотозаводе. Больше того, на базе его выпущена небольшая серия мотолетучек. Но работа эта не закончена. Ей не уделяют должного внимания ни завод, ни Киевский совнархоз.

Производство мотоцикла для сельского хозяйства — непростая задача. Она непосредственно вытекает из решений мартовского Пленума ЦК КПСС, призванного усилить материально-техническую помощь селу. Долг работников мотоциклетной промышленности — в кратчайшие сроки наладить массовый выпуск таких мотоциклов. Это будет вкладом мотоциклетной промышленности во всемирное дело подъема сельского хозяйства.

**В. СОЛОГУБ,**  
инженер-конструктор.

г. Киев.

## ОТ РЕДАКЦИИ:

Вопрос, поднятый инженером В. Сологубом, заслуживает серьезного внимания.

Мотоциклы повышенной проходимости очень нужны селу, особенно специалистам сельского хозяйства. Такие машины дадут возможность, независимо от погоды и состояния дорог, выезжать на те участки, где решается судьба урожая и повышения продуктивности животноводства.

О том, насколько это жизненно важно, ясно из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О повышении роли агрономов, зоотехников и других специалистов сельского хозяйства в развитии колхозного и совхозного производства». Это постановление обязывает советы министров союзных республик обеспечить специалистов сельского хозяйства необходимым транспортом, а Госплан СССР — выделить им мотоциклы для продажи.

Работники мотоциклетной промышленности и прежде всего Киевского, Ижевского и Ирбитского заводов должны дать командирам сельскохозяйственного производства высокопроходимые, надежные машины.

## ПОРА ПОДУМАТЬ ОБ ЭСТЕТИКЕ МОТОЦИКЛА

«Советское — значит лучшее». Этот лозунг все более становится мерилом качества продукции наших предприятий. Он относится к нашим дорожным мотоциклам. Известно, что они надежны и выносливы. Но они должны быть еще и красивы. Настало время всерьез заняться их внешним видом. Вот что об этом пишет нам читатель Э. Гусев из Брянской области.

Как мотолюбитель я внимательно слежу за развитием нашей мотоциклетной промышленности, особенно за совершенствованием моделей мотоциклов тяжелого типа.

Я коснусь лишь одного вопроса — внешнего вида машин. Мне кажется, пора поговорить о стиле оформления мотоциклов.

Известно, что последняя модель мотоцикла М-62 «Урал» мало чем отличается по внешнему виду от М-72. Так почему же около 20 лет не вносятся изменения во внешний вид, в оформление мотоциклов?

Тяжелые дорожные машины практически почти не эксплуатируются без бокового прицепа. Поэтому уже сейчас можно разрабатывать конструкцию, у которой рама коляски и самого мотоцикла представляли бы одно целое. Эксплуатационным качествам это не повредит (скорее, наоборот), а оформление машины выиграет. Сама люлька коляски и киевского и ирбитского мотоциклов давно устарела. Такой же вид имели машины времен зарождения мотоцикlostроения. Посмотрите, как садится пассажир — словно в люк влезает. Давно пора делать у бокового прицепа откидывающийся капот, а сам прицеп должен быть обтекаемым и одновременно более удобным для пассажира.

Заднее колесо мотоцикла следует спрятать под коляску или ставить его между мотоциклом и коляской (вертикально). На месте, где теперь крепится колесо, можно расположить решетчатую площадку для багажа.

Устарела и форма бензобака. Он неудобен для водителя. Надо бы изменить и конфигурацию руля. Сейчас он слишком уж прям и удален от водителя, поэтому часто приходится сидеть сгорбившись. Мотоциклисты, как и велосипедисты, бьются от разного роста. Так почему же не делают регулируемые руль и седло?

Отсутствие современных фар и подфарников, а также указателя поворота — тоже пробел в конструктивном оформлении мотоциклов.

Все это, очевидно, результат того, что пока еще конструкторы мало уделяют внимания внешнему виду мотоцикла, его эстетике.

**Э. ГУСЕВ,**  
инженер-конструктор.

г. Брянск.



# „НЕПТУН“

Проект этой мотолодки, премированный на конкурсе НТО судостроительной промышленности, понравился многим читателям. И не удивительно. По своей конструкции и ходовым качествам „Нептун“ стоит в ряду современных образцов мотолодок.

В редакцию поступило много писем, авторы которых просили поместить чертежи и описание мотолодки. Выполняем эту просьбу.

Четырехместная мотолодка «Нептун» рассчитана на подвесной мотор мощностью от 10 до 25 л. с. Она может развивать скорость соответственно от 30 до 50 км/час.

Для облегчения продольной балансировки при различных центровках и на различных режимах движения «Нептун» оборудован специальным гидростабилизатором (транцевой плитой).

Корпус «Нептуна» собран на девяти шпангоутах (считая транец), связанных продольными элементами — килем, двумя привальными и двумя скуловыми брусками, двумя бортовыми и шестью донными стрингерами. Конструкция шпангоутов изображена на рисунке.

Приступая к постройке лодки, необходимо, пользуясь схемой и таблицей плазовых ординат, выполнить ее чертежи в масштабе не менее 1:10, а чертежи шпангоутов — в натуральную величину.

Изготовление шпангоутов аналогично описанному в № 2 журнала для «Золотой рыбки», но сложнее, поскольку у «Нептуна» несколько закрытых шпангоутов и шпангоуты с рамками для крепления продольных диванов.

Транец с внутренней стороны имеет косынки, связывающие его углы, а снаружи обшит водостойкой фанерой 5—

6 мм. Для повышения жесткости изнутри на среднюю часть транца (на месте мотора) накладывают панель из фанеры 4—5 мм.

В качестве стапеля используют ровную сухую доску размером 3300×250×30 мм, отфугованную со всех четырех сторон. На одной из боковых сторон доски вычерчивают линию киля и размечают места установки шпангоутов. Линию киля вырубят или выпиливают и тщательно зачищают. После этого делают пропилы для установки шпангоутов, глубина которых равна высоте донной ветви шпангоутов на линии ДП минус толщина киля (киль лежит поверх стапеля). Шпангоуты должны входить в пропилы плотно, с некоторым усилием, и занимать строго перпендикулярное положение к основной линии. Необходимо, чтобы плоскости шпангоутов были параллельны между собой.

Особенностью мотолодки «Нептун» является значительная кривизна скуловых и привальных брусков в носовой части корпуса, что характерно для современных скользящих мотолодок. Большая кривизна этих элементов позволяет получить просторный корпус и хорошие гидродинамические качества. Однако это связано с некоторыми трудностями: придать нужную кривизну сплошному бруску не всегда удается, даже если предварительно распарить его в кипятке. Поэтому скулу или привальный брус следует склеивать из нескольких планок меньшего сечения, которые можно легко изогнуть по месту; так же выклеивают наружную обшивку борта под буртик.

Зачистив каркас корпуса, борта и палубу обшивают водостойкой фанерой 3 мм, а дно — фанерой 4 мм. Обшивку покрывают водоупорным клеем или густотертой масляной краской и прикрепляют шурупами и гвоздями «в загиб» к бортам, затем — ко дну. Высота

борта позволяет очень экономно использовать фанеру (имеется в виду стандартный лист размером 1520×1520 мм). На обшивку идет полоса, равная  $\frac{1}{4}$  листа (1520×380 мм). Наружные слои дерева должны идти вдоль полосы.

После этого корпус снимают со стапеля, выравнивают линию борта, устанавливают мидельвейс, подпалубные рейки и зашивают палубу фанерой толщиной 3 мм. Затем устанавливают карлингс (внутренняя обвязка борта) и фальш-борт кокпита. В последнюю очередь 3 мм фанерой зашивают вертикальные стенки продольных диванов, что придает корпусу дополнительную жесткость. Сами диваны можно сделать либо из фанеры толщиной 5 мм, сплошными панелями, либо из сосновых реек сечением 40×10 мм, набранных в виде решетки с просветом между рейками 15—20 мм. Сиденье и спинку переднего дивана изготавливают из сплошных фанерных панелей на деревянных рамках; подушка — из пористой резины или паралола. Передний диван, в зависимости от роста водителя, устанавливают между 3—4 шпангоутами с таким расчетом, чтобы удобно было садиться и на стоянке, и на ходу. Это лучше всего определить опытным путем, когда корпус уже обшит фанерой.

Затем корпус оклеивают перкалем или мадаполамом (можно оклеивать швы обшивки — скулу и транец, но тогда шпаклевка и окраска корпуса должны быть выполнены особенно тщательно). При оклейке используются клеи АК-20, эмалитом первого покрытия или цапон-лаком.

Затем устанавливают буртики, наружную килевую накладку, штапики, декоративные детали, а также утки, кнехты и др.

Рамку ветрового стекла лучше всего сварить из тонкостенной стальной трубки диаметром 20 мм и прикрепить к ней мелкими болтиками выкроенный по форме кусок целлулоида или плексигласа. Рулевое колесо и приборы, а также выключатели электросети устанавливают на усиленном бимсе шпангоута № 3. Там же, под рукой водителя следует смонтировать секторы управления газом и реверсом мотора.

Независимо от того, оклеен корпус тканью или нет, лучше покрасить его масляной краской, разведенной натуральной олифой.

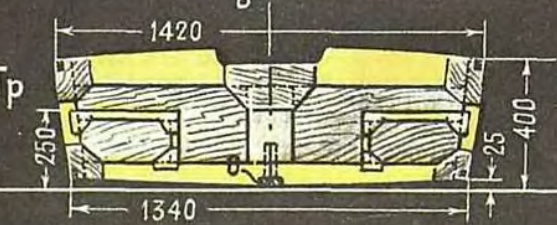
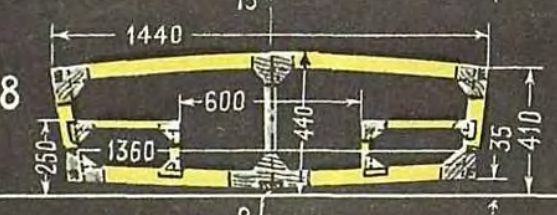
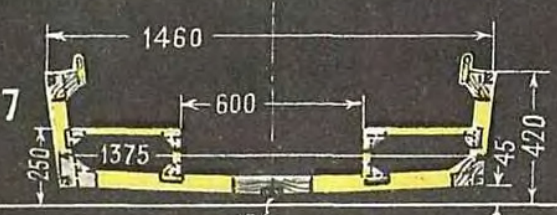
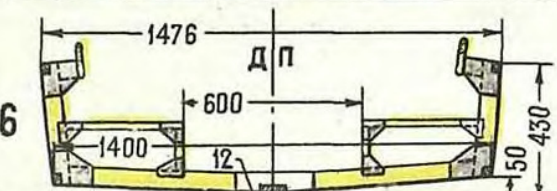
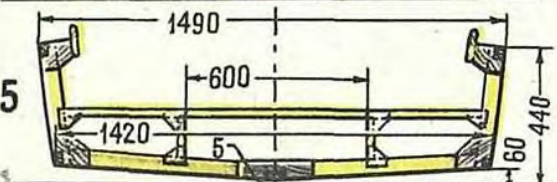
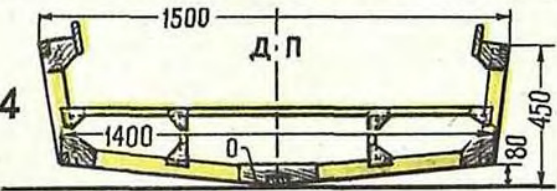
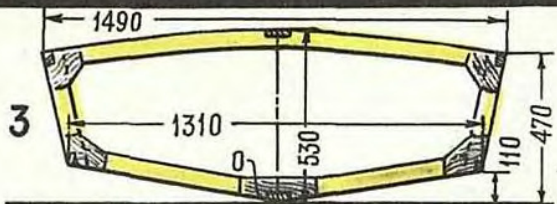
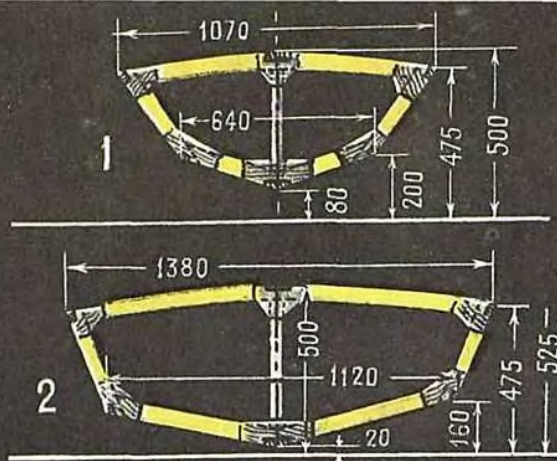
Гидростабилизатор состоит из деревянного каркаса, на который наклеены две пластины из пенопласта. Подкосы, имеющие на концах проушины, соединяют гидростабилизатор с транцем и позволяют регулировать его наклон до 10° вниз от основной линии.

Г. МАЛИНОВСКИЙ.

Какие материалы нужны для постройки корпуса

|                                                                                                          |        |                                                                         |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Сосновые планки для:                                                                                     |        | Водостойкая фанера 3-мм                                                 |           |
| шпангоутов 450×40×15 мм . . . . .                                                                        | 5 шт.  | 1520×1520 мм . . . . .                                                  | 4 шт.     |
| транца 150×40×20 мм . . . . .                                                                            | 1 шт.  | Водостойкая фанера 4-мм для обшивки дна и изготовления книц . . . . .   | 3 шт.     |
| Сосновые доски для:                                                                                      |        | Водостойкая фанера 5-мм для изготовления транца и донных книц . . . . . | 0,5 лист. |
| транца 1500×100×20 мм . . . . .                                                                          | 2 шт.  | Клей казеиновый или ВИАМ-ВЗ . . . . .                                   | 2,5 кг    |
| бимсов 1500×70×15 мм . . . . .                                                                           | 5 шт.  | Оцинкованные железные гвозди 20-мм . . . . .                            | 1 кг      |
| Сосновые бруски для привальных и скуловых брусков 4000×30×30 мм . . . . .                                | 4 шт.  | Шурупы 30-мм толщиной 2—3 мм . . . . .                                  | 2 кг      |
| Сосновые рейки для стрингеров (из них же изготавливают буртики, камингсы, рамки) 4000×25×13 мм . . . . . | 20 шт. | Натуральная олифа . . . . .                                             | 2 кг      |
| Сосновый брусок для киля 400×60×20 мм . . . . .                                                          | 1 шт.  | Масляная густотертая краска . . . . .                                   | 2 кг      |





| ТАБЛИЦА ПЛАЗОВЫХ ОРДИНАТ |              |     |     |     |             |     |     |     |     |
|--------------------------|--------------|-----|-----|-----|-------------|-----|-----|-----|-----|
| Л НАИБ. 3600             | В НАИБ. 1500 |     |     |     | Н БОРТА 380 |     |     |     |     |
| ШПАНГОУТ                 | 1            | 2   | 3   | 4   | 5           | 6   | 7   | 8   | 9   |
| ВЫСОТА ОТ ОСНОВНОЙ (мм)  |              |     |     |     |             |     |     |     |     |
| КИЛЬ                     | 80           | 20  | 0   | 0   | 5           | 12  | 15  | 8   | 0   |
| СКУЛА                    | 200          | 160 | 110 | 80  | 60          | 50  | 45  | 35  | 25  |
| БОРТ                     | 475          | 475 | 470 | 450 | 440         | 430 | 420 | 410 | 400 |
| ПАЛУБА(ДП)               | 500          | 525 | 530 | 500 | 475         | 460 | 450 | 440 | 440 |
| ПОЛУШИРОТА ОТ ДП (мм)    |              |     |     |     |             |     |     |     |     |
| СКУЛА                    | 320          | 560 | 655 | 700 | 710         | 700 | 688 | 680 | 670 |
| БОРТ                     | 535          | 690 | 745 | 750 | 745         | 738 | 730 | 720 | 710 |
| КОКПИТ                   | —            | —   | —   | 640 | 635         | 630 | 620 | —   | 200 |

ДЕКОРАТИВНЫЙ „КИЛЬ“  
(ПЕНОПЛАСТ. ПРОБКА)

ПОДКОСЫ

ПЕНОПЛАСТ

КАРКАС  
СТАБИЛИЗАТОРА

ДУБ 40×30

ПРОУШИНА

ФАНЕРА 6 мм

ШПАНГОУТЫ

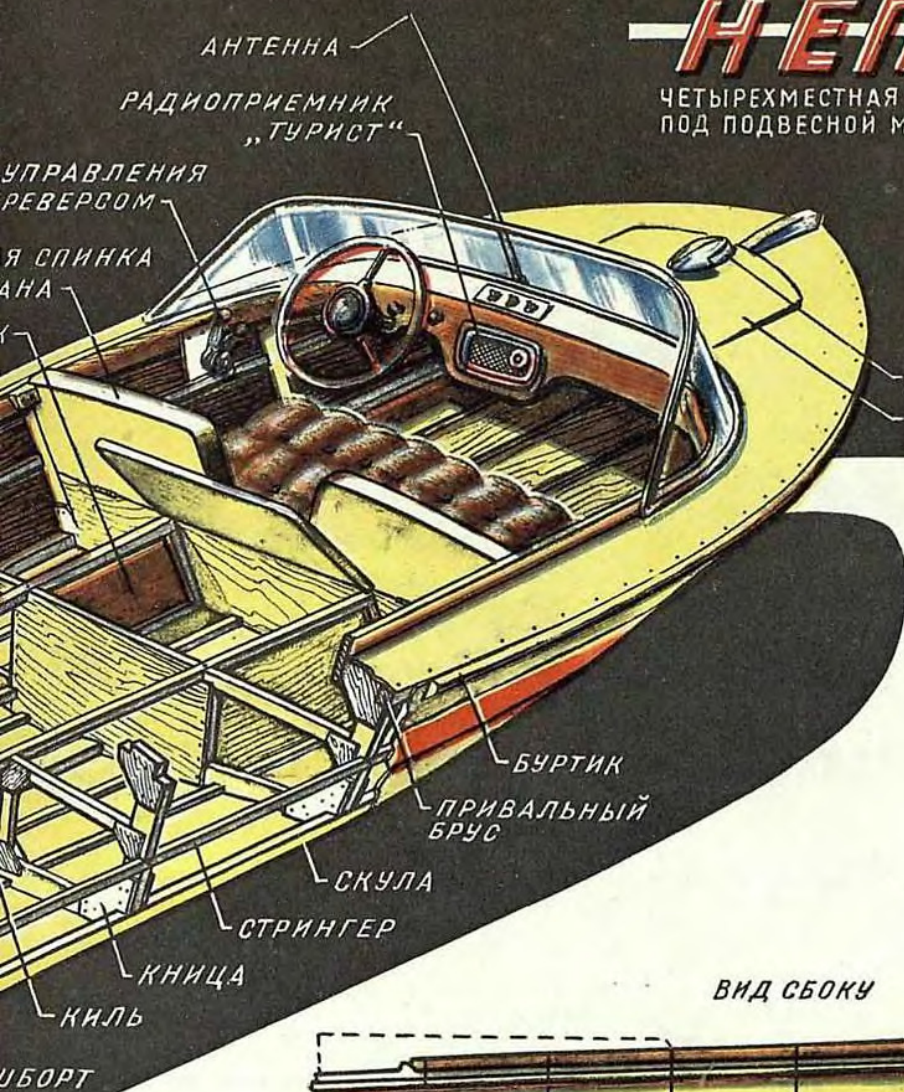
РЫЧГИ  
ГАЗИ И  
ОТКЛОНА  
ИВ  
БАГАЖИ

УСИЛ  
ШПАН  
НАСТА

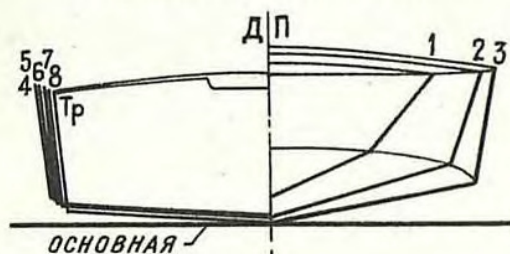


# НЕПТУН

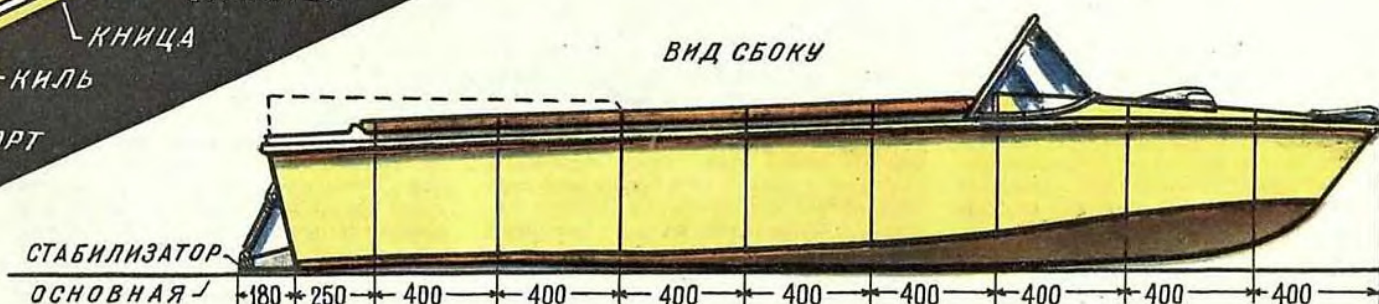
ЧЕТЫРЕХМЕСТНАЯ МНОГОЦЕЛЕВАЯ МОТОЛОДКА  
ПОД ПОДВЕСНОЙ МОТОР МОЩНОСТЬЮ 10-25 Л.С.



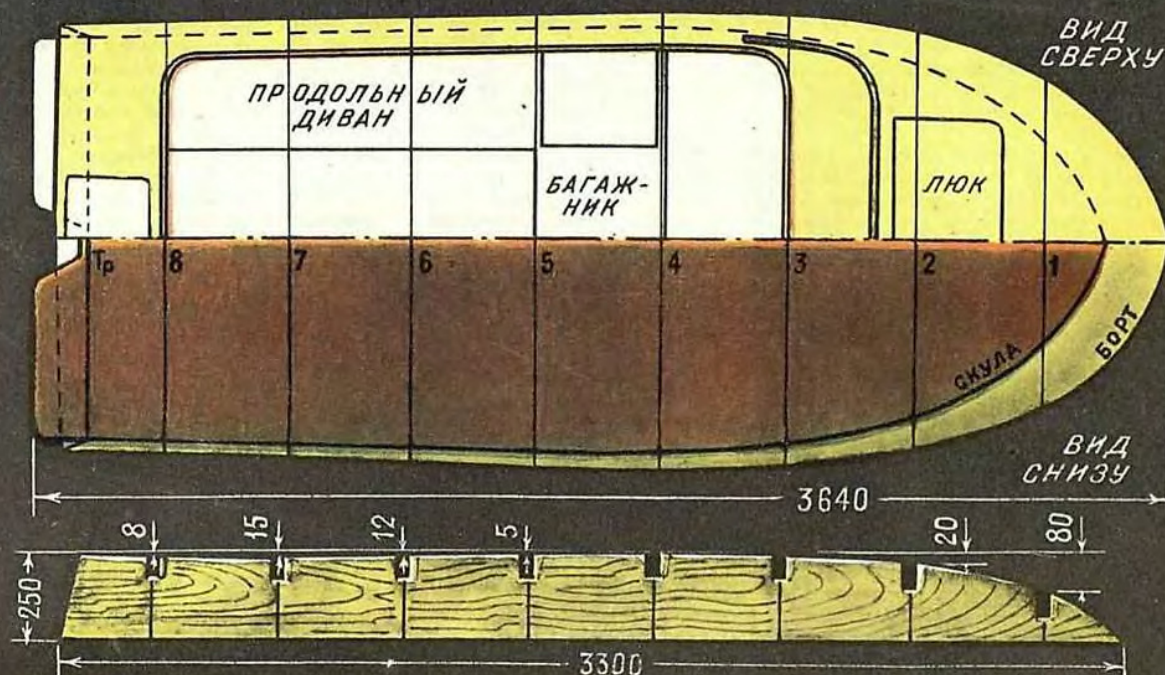
ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЧЕРТЕЖ



ВИД СБОКУ



ОВКА  
ГОУТОВ  
АПЕЛЬ







## „Азбука“ гонок по гаревой дорожке

**В. КАРНЕЕВ,**  
заслуженный мастер спорта,  
тренер сборной команды СССР

**Р**яды спортсменов, выступающих в мотогонках по гаревой дорожке, за последнее время пополнились молодыми гонщиками. Все они горят желанием поскорее добиться успехов, но не каждый из них представляет себе особенности и трудности вождения мотоцикла на короткой 400—500-метровой дорожке. Об этом мне хочется рассказать молодым мотоциклистам, решившим посвятить себя гаревым гонкам.

Сравнительно небольшой вес (82 — 93 кг) и большая, до 50 л. с., мощность мотоцикла, предназначенного для гонок по гаревой дорожке, создают условия, при которых быстрота движения в основном зависит от искусства самого гонщика и не ограничивается техническими возможностями машины.

Рассмотрим важнейшие элементы гонок.

Старт в соревнованиях на гаревой дорожке имеет свои особенности. По правилам, участникам дается две минуты на выезд к старту, поэтому не все гонщики выезжают одновременно. В ожидании опаздывающего целесообразно наклонить мотоцикл вправо, на подножку, с тем, чтобы заднее колесо приподнялось над дорожкой. При этом следует отпустить рычаг выжима сцепления, предохраняя таким образом диски от перегрева.

Чтобы не пропустить момент старта, нужно быть предельно внимательным и, въезжая в стартовое поле, держать, как говорят спортсмены, «ровный газ», повернув ручку примерно на 60%. Нельзя, как это делает большинство молодых гаревиков, в стартовом поле «играть» ручкой газа: старт может быть

дан в тот момент, когда она прикрыта, и тогда противник уйдет вперед на 2—3 метра.

Очень важно занять правильное положение перед стартом — наклонить корпус вперед и таким образом загрузить переднее колесо. Если этого не сделать, то машина «встанет на дыбы», т. е. на заднее колесо, а то и перевернется. По этой же причине не следует резко бросать ручку газа. Такая горячность приводит к излишнему буксованию заднего колеса и медленному разгону мотоцикла. Отпускание рычага сцепления должно производиться сначала медленно, а затем с нарастающей быстротой.

Как правило, старт в гаревых гонках дается при помощи стартовой машины с резиновым шнуром или лентой, протянутой поперек дорожки на уровне оси колес. При нажатии на кнопку лента моментально взлетает вверх. Но на какие-то доли секунды края ее начинают двигаться раньше, чем середина. Поэтому на старте гонщик должен смотреть вправо на края ленты.

После старта гонщик, набирая скорость, начинает отклоняться назад, стараясь загрузить заднее колесо, причем и здесь может возникнуть опасность перевертывания машины назад. Во избежание этого, не надо перемещаться на задний щиток мотоцикла.

Прохождение поворотов — второй,

наиболее важный момент гонки. В каждом заезде спортсмен преодолевает восемь поворотов. И вот здесь-то особенно много зависит от того, как владеет гонщик ручкой газа.

При обычной езде на мотоцикле, в шоссейно-кольцевых гонках и кроссе, руки мотоциклиста располагаются почти под прямым углом к рулю (см. рис.). Однако такое положение рук (особенно правой) совершенно недопустимо при вождении гаревых мотоциклов. Здесь правая рука до локтя должна располагаться почти в том же направлении, что и правая часть руля (см. рис.). Правый локоть гонщика приподнят и смещен вперед. Положение кисти правой руки хорошо видно на рисунке. Она лежит как бы вдоль ручки газа, при этом большой палец не полностью охватывает ее. При таком положении ручка поворачивается не кистью — опусканием и приподниманием локтевого сустава, — а только лишь вращением руки до локтя (по своей «оси»). Это дает возможность гонщику чрезвычайно быстро изменять число оборотов двигателя и осуществлять поворот руля, что крайне необходимо в условиях напряженной борьбы и быстро меняющихся ситуаций на поворотах.

Левую руку гонщик может располагать на руле так, как это ему наиболее удобно.

Повороты в гонках на гаревой дорожке производятся с заносом машины и



Стальной башмак.







Первые метры после старта гонщики проходят, наклонив корпус вперед, а затем начинают постепенно отклоняться назад.



Характерное положение гонщика и мотоцикла на повороте.

пробуксовкой заднего колеса. При этом в качестве третьей точки опоры, скользящей по грунту, используется левая нога гонщика, обутая в специальный стальной башмак (см. рис.). Подошва его делается из более толстой стали (1—2 мм), а носок и пятка — из более тонкой (0,5—1 мм).

Двигаясь по прямой, гонщик полностью открывает ручку газа. Правая нога находится на подножке, а левая — на специальном упоре, расположенном в передней части рамы. Перед входом в вираж гонщик закрывает ручку газа, наклоняет мотоцикл влево и, привстав с седла, ставит левую ногу на грунт. Затем он открывает ручку, заставляя заднее колесо мотоцикла буксовать (это называется «идти с заносом вправо»). Сам гонщик поворачивается вместе с рулем, который оказывается повернутым не влево, а вправо.

Степень поворота ручки газа, наклона мотоцикла, пробуксовки и заноса заднего колеса зависят от тренированности, опыта и спортивных данных гонщика. Важную роль играет умение правильно регулировать занос заднего колеса. Для этого необходимо загрузить правую подножку (отклониться назад влево и выпрямить правую ногу) и изменить наклон мотоцикла с помощью корпуса и левой ноги.

Не следует, однако, забывать, что успех в гонках на гравийной дорожке за-

висит также от тактического мастерства, позволяющего гонщику занять наиболее выгодное положение на дорожке.

Опытные гонщики стремятся первыми войти в поворот. При этом в самом начале виража они идут с открытой ручкой газа, а затем сразу же ее закрывают, завершая первую фазу поворота без пробуксовки заднего колеса или, как принято говорить, идя «юзом на трех точках» (переднем и заднем колесах и с опорой на ногу). Такой прием еще называется «вкатыванием» в поворот. Давление на левую ногу в этом случае становится предельным, и успех при выполнении приема решает уже физическая подготовка гонщика.

В дальнейшем спортсмен снова открывает ручку газа, заднее колесо начинает буксовать, наклон машины уменьшается и давление на левую ногу падает. Заканчивая поворот, гонщик почти уже не «работает» левой ногой.

Начинающий мотоспортсмен должен следить не только за правильным положением рук, но и корпуса. Наиболее частая ошибка при этом — наклон корпуса вперед в конце поворота. Молодые гонщики порой забывают, что чем больше корпус наклонен назад, тем больше давление на заднее колесо, тем лучше его сцепление с грунтом и, следовательно, больше скорость.

Другая распространенная ошибка — гонщик не поворачивает корпус вместе

с рулем, а левая нога его опускается на грунт не под левой рукояткой руля, а несколько сзади. Это сразу приводит к разгрузке заднего колеса и непроизвольному наклону корпуса вперед.

Гонщик должен помнить, что плечи его, если смотреть сверху, должны быть всегда параллельны рулю даже при заносе мотоцикла.

Спортсмены, которые хотят добиться серьезных успехов в гонках, должны в течение летнего сезона провести не менее 60—65 тренировок и систематически выступать в соревнованиях.

**СОВЕТЫ**  
*бывалых*

## Удобный способ ремонта

Иногда на автомобиле «Москвич» моделей 402 и 407 выпадает из своего отверстия ось верхнего ролика механизма стеклоподъемника, и стекло двери самопроизвольно опускается.

Как поступить в этом случае? Ведь доступа к месту крепления оси нет, так как ее конец расклепывается на заводе перед окончательной сваркой двери.

Я изготовил из стали 45 ось с винтом и из стали 47 иглу (рис. 1). С двери снял декоративный картонный фартур и ограничитель нижнего положения стекла, что позволило опустить его в самое нижнее положение.

После этого поставил ось на место и закрепил ее винтом. Как видно из рис. 2, игла при вращении винта, упираясь в коническое сверление оси, разводит ее крепежный конец, имеющий специальные разрезы. Это исключает выпадение оси даже в том случае, если трос сильно натянуть.

Инж. М. ПОЛЯКОВ.

г. Харьков.

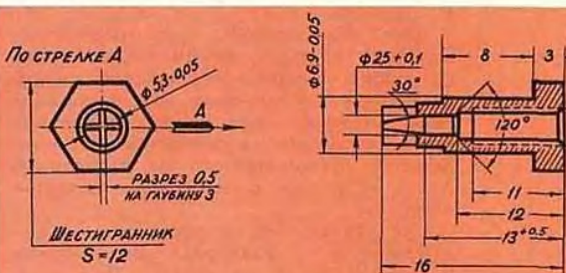


Рис. 1.

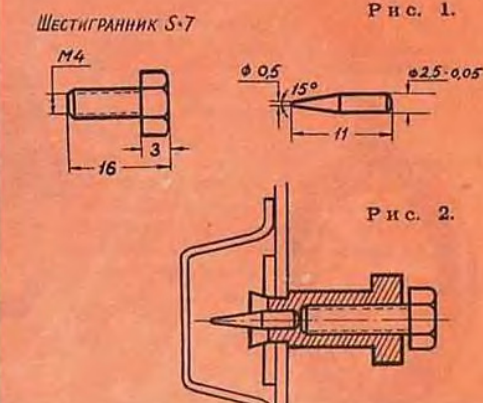


Рис. 2.



**Н**аступила пора летних отпусков. Мотоциклисты и автомобилисты отправляются в дальний путь. Не отстают от них и любители путешествий по голубым дорогам. Отпуск, проведенный на воде, — это же замечательно! Поездка на моторной лодке или катере знакомит с достопримечательностями края, дает возможность закалиться и окрепнуть.

Для водномоторников, отправляющихся в путешествие, и предназначена эта статья.

Какой маршрут лучше? Любой дальний поход, в том числе и водный, должен быть целенаправленным. Цель похода может быть различной: проведение агитационно-массовой работы среди населения, пропаганда водно-моторного спорта, краеведение, изучение маршрута с целью его описания, создание любительских кинофильмов или фотоальбомов и т. д.

В зависимости от целей комплектуйте походную группу. При этом имейте в виду, что все члены экипажа должны



некоторые из них срубают две косынки крепления транца, что сильно ослабляет корму и даже может разрушить ее. Поэтому крепить двигатели к транцу не следует, их лучше установить на выносном кронштейне. Это исключает ослабление транца, увеличивает полезную площадь лодки и, главное, создает хорошие условия для одновременной работы двух гребных винтов.

вая, что от этого зависит бесперебойная работа двигателя. Рекомендуем применять свечи с калильным числом 195—240. Они обеспечивают устойчивую работу на всех режимах.

У мотора, который находился в длительной эксплуатации, советуем перед походом сменить резиновую крыльчатку помпы охлаждения. Замена крыльчатки в пути вызывает большие трудно-

# МАНЯТ ГОЛУБЫЕ ПРОСТОРЫ

уметь плавать, а судоводители, кроме того, знать правила плавания по внутренним водным путям СССР и иметь удостоверение на право управления судном.

Выбор маршрута также зависит главным образом от цели похода. Маршрут намечают предварительно по карте, изучают по литературным источникам. Если потребуются более подробные сведения, запросите их в местных морских клубах, туристских базах, краеведческих музеях, расположенных по пути следования.

На случай штормовой погоды (при плавании по большим водоемам) отметьте в маршруте места расположения укрытий и бухт, а также места расположения бензоколонок. Особое внимание обратите на сложные участки пути.

После уточнения маршрута, укомплектования группы и выбора командира составьте календарный план подготовки к походу.

Двигатель должен быть исправным. Путешествовать по рекам можно почти на любом спортивно-туристском судне, оснастив его подвесным или стационарным мотором. Если у вас нет своего судна, возьмите на прокатной станции. Хорошо путешествовать на дюралевой лодке «Казанка» с подвесным мотором «Москва».

Для увеличения скорости многие судоводители устанавливают два мотора непосредственно на транец. При этом

Чтобы тщательно подготовить мотор, надо испытать и отрегулировать его на различных режимах.

Прежде всего проверяют карбюратор, так как от правильной его регулировки зависит мощность двигателя и расход топлива. Обратите особое внимание на состав смеси. Надо помнить, что при работе двигателя на максимальных оборотах смесь должна быть такой, какой обычно пользуются при обкатке нового двигателя, например на моторах «Москва» — 1:10 (в связи с тем, что наибольшее распространение у нас получили моторы «Москва», в дальнейшем все рекомендации даны применительно к двигателю этой марки).

Правильность работы и мощность мотора в большой степени зависят от исправности и правильной регулировки клапанной системы. Надо промыть клапаны чистым бензином и после этого проверить плотность прилегания клапанов к перегородке. Если на пластинах обнаружите хотя бы незначительные разрушения, замените клапаны.

Многие судоводители (особенно молодые) не придают значения правильному подбору запальных свечей, забы-

сти: приходится разбирать мотор.

В пути двигатель также требует наблюдения и ухода, причем важно заранее знать его наиболее уязвимые места. Например, при длительной работе карбюратора изнашивается ушко поплавка. В результате начинается течь горючей смеси через суфлирующее отверстие. Этот дефект устраняют, подгибая ушко поплавка на 1,5 мм.

У магнето, как правило, срабатываются контакты прерывателей, что снижает мощность двигателя и затрудняет запуск его. Чтобы этого избежать, периодически зачищайте контакты и регулируйте магнето.

Регулярно смазывайте пружину и собачку стартера. Особенно тщательно следите за смазкой редуктора. Лучше пользоваться гипоидной смазкой, сменяя которую следует через 30—40 часов.

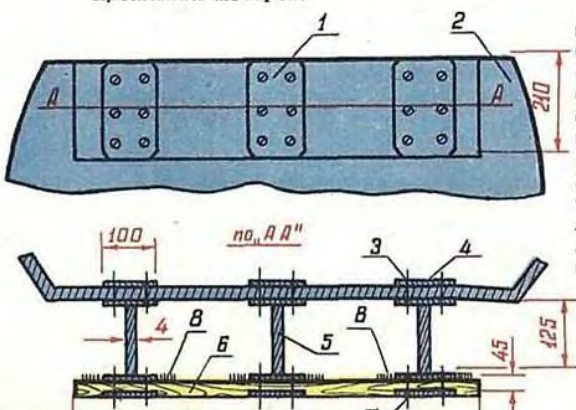
Для бесперебойной работы двигателя нужно систематически промывать отстойник бензонасоса и сетку фильтра. Очень важно следить за правильной затяжкой гребного винта, что позволит избежать разрушения резинового втулки и деформации предохранительного штифта.

Как оборудовать лодку? Не забудьте спасательные средства: якорные устройства, швартовый конец, приспособления для откачки воды и пр. Укрепите на лодке кранцы из резинового шланга. Это делает безопасным прохождение шлюзов.

На случай, если придется идти ночью, на лодке нужно иметь ходовые огни или один белый огонь, видимый по окружности в 360°, огонь-отмашку и фару (при движении днем достаточно флага-отмашки). Стекла или лампы могут быть зелеными или красными (для этого их красят декоративным лаком). Источником тока служат сухие элементы, аккумуляторы, мотоциклетные и велосипедные генераторы. Электропровод лучше заключить в виниловую трубку, а щиток вынести к месту водителя.

На дюралевой лодке с носовым гер-

Кронштейн для крепления двух моторов на «Казанке»:  
1 — дюралевые накладки (3 штуки);  
2 — транец лодки; 3 — гайка М8 (36 штук); 4 — дюралевые накладки (3 штуки); 5 — сварной кронштейн (3 штуки);  
6 — буксовая доска; 7 — болты М8 с затянутой головкой (36 штук); 8 — места крепления моторов.



Кранец из шланга.





метическим отсеком советуем установить сливной кран для спуска воды, которая может накопиться при длительном плавании.

Лодку желательно оборудовать брезентовым тентом для защиты экипажа от дождя и хлопчатобумажным (белым) — для защиты от солнца. Сиденья рекомендуем снять, а экипаж разместить непосредственно на сланях, что повысит остойчивость судна (уменьшится высота центра тяжести) и увеличит его полезную площадь.

**Что взять с собой?** В дальнем походе могут потребоваться следующие запасные части:

|                                                                                                             |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| свечи запальные с калильным числом 195—240 (можно использовать мотоциклетные) на каждый двигатель . . . . . | 4—5 штук   |
| пластинчатые клапаны . . . . .                                                                              | 6—8 штук   |
| клапаны в сборе с перегородкой . . . . .                                                                    | 1 комплект |
| прерыватель . . . . .                                                                                       | 2—3 штуки  |
| конденсатор . . . . .                                                                                       | 2—3 штуки  |
| индукционная катушка . . . . .                                                                              | 1 штука    |
| гребной винт . . . . .                                                                                      | 1 штука    |
| резиновая втулка гребного винта . . . . .                                                                   | 2 штуки    |
| предохранительный штифт гребного вала . . . . .                                                             | 4—5 штук   |
| шпильки гребной гайки . . . . .                                                                             | 2 штуки    |
| крыльчатка помпы охлаждения . . . . .                                                                       | 1 штука    |

Одновременно с этим нужно позаботиться об одежде, обуви, продуктах.

Для жаркого дня удобен легкий спортивный костюм. Нужно также захватить с собой теплую одежду: спортивный тренировочный костюм или шерстяной свитер. Не забудьте взять штормовку или специально сшитый костюм из плащпалаточного материала. Штормовку следует пропитать водоотталкивающим составом. Шерстяные носки, кеды или тапочки и резиновые сапоги завершают экипировку. Желательно взять спальник мешок или ватное одеяло, палатку, надувные матрацы. Все вещи удобнее сложить не в чемодан, а в рюкзак или брезентовый мешок.

Как видите, для дальнего похода требуется много различных вещей, но усвойте правило — не брать лишнего.

**В пути.** Движение должно проходить строго по графику. Лучшее время для похода — утро и вечер. Поэтому вставайте в 5—6 часов утра, после 2—3 часового плавания сделайте привал для купания, завтрака и отдыха. На этой стоянке можно провести жаркую часть дня, а в 5—6 часов вечера снова отправиться в путь. Ложиться спать советуем не позднее 10 часов (такой распорядок дня не утомит в походе). Если вы ставите себе целью побольше быть на воздухе, то не останавливайтесь на ночлег в городах, в населенных пунктах. Лучше выбрать лесистый берег или сосновый бор. Здесь, может быть, меньше комфорта, чем в гостинице, но зато больше красоты и романтики, да и отдохнете лучше.

Не стремитесь пройти много километров за один день. При соблюдении распорядка дня на все хватит времени.

Водный туризм — один из самых интересных видов спорта. Если вы хоть раз побываете в походе, вас снова и снова будут манить голубые дороги.

**Т. ГЛУШКОВА, О. КЛЮЧАРОВ, И. ЛАВРОВА, А. ШИРЯВЦЕВ,**  
члены 2-го Московского морского клуба ДОСААФ.

## ЦАРАПИНА НА СТЕКЛЕ АВТОМОБИЛЯ

В нашей таксомоторной базе на стеклах многих автомобилей «Волга» появились царапины. Чем это объяснить? Можно ли избавиться от них и придать стеклам первоначальный вид?

По поручению группы шоферов Павлодарской автобазы В. Фризин.

Прежде всего, почему на стеклах автомобилей образуются царапины? Это происходит чаще всего вследствие неумелого обращения с полированным стеклом. Дело в том, что поверхность стекла имеет специфическое строение. При взаимодействии с водой или ее парами на поверхности возникает сравнительно мягкая и очень тонкая пленка. Эта пленка, препятствуя дальнейшему проникновению воды и различных кислот в стекло, сохраняет его поверхность блестящей. Но ее легко можно повредить, особенно такими твердыми материалами, как песок, частицы которого всегда носятся в воздухе и оседают на автомобиль. Водители же нередко одной и той же тряпкой протирают сначала кузов, а затем стекло. Им невдомек, что песчинки, закрепившиеся на тряпке, как резцы, царапают поверхность стекла. Такое же действие оказывают стеклоочистители, особенно при движении по сухому стеклу.

Как же избежать появления царапин? Промывать и протирать стекла надо чистой резиновой или пластмассовой губкой. Перед протиркой они должны быть хорошо промыты сильной струей воды, чтобы сбить осевшие частицы песка. Окончательно протирать стекла (после

протирки губкой) рекомендуется чистой бelfевой тканью или байкой.

Ну, а если царапины появились? Удаляют их следующим образом.

Предварительно стекло тщательно промывают водой. Для его обработки нужен специальный ручной полировальный инструмент, который состоит из деревянной основы, обтянутой тонким войлоком толщиной 3—5 мм. Затем готовят полирующую пасту из порошка «полирита», окиси железа или окиси хрома. Эту пасту наносят кисточкой на поверхность фетра или войлока и, нажимая на деревянную часть инструмента, начинают полировку. Полируют стекло так, чтобы не раздавить и не слишком перегреть его. После окончания полировки стекло тщательно промывают. Время, необходимое для удаления царапины, зависит от ее глубины и качества полирующего материала.

Для ускорения работы можно использовать пневматическую или электрическую дрель, на которой укрепляется небольшой полировальный из фетра или войлока. Полирующая паста в этом случае должна иметь меньшую плотность. Наносят ее на полировальный также кисточкой. Важно, чтобы он все время был влажным. Для этого на него периодически подают воду.

Удалять царапины, особенно на ветровом стекле, следует сразу же, не дожидаясь еще большего разрушения его поверхности. Ведь они не только ухудшают внешний вид автомобиля, но и портят зрение водителей из-за оптических искажений предметов, наблюдаемых через стекло.

**Ю. БРОДСКИЙ,**  
кандидат технических наук.

## НЕПОЛАДКИ УСТРАНИМЫ

Владельцы «Вятки» обращаются в редакцию с просьбой разъяснить некоторые вопросы по эксплуатации мотороллера. Им отвечает инженер Л. Ихлев, штатный корреспондент журнала «За рулем» в г. Вятские Поляны.

**При эксплуатации некоторых мотороллеров «Вятка» появляется глухой стук в двигателе, ясно различимый на малых оборотах. В чем причина стука и какие возможны при этом последствия?**

Причина возникновения стука — ослабление затяжки гайки муфты сцепления, в результате чего сминается «усик» запорного стакана. Для устранения стука, который может повлечь за собой поломку деталей, следует заменить запорный стакан, а при его отсутствии — поставить шайбу гровера.

Если после затяжки муфты сцепления глухой стук на малых оборотах не прекратился, надо проверить затяжку маховика маддины. Для этого следует отвернуть на один оборот контрящую гайку и, закрепив до отказа внутреннюю гайку маховика, законтрить ее.

**Как повысить мощность двигателя мотороллера «Вятка»?**

В 1961 г. мощность двигателя была увеличена до 5,5 л. с. благодаря улучшению фаз газораспределения.

В журнале «За рулем» № 6 за 1960 г. сообщалось о возможности довести мощность ранее выпускавшегося серийного двигателя до 5,2 л. с. в условиях мастерской. В дополнение к этому следует рекомендовать применение карбюратора К-55В. Но можно использовать и серийный карбюратор К-55, установив диффузор до 22 мм и установив жиклер с пропускной способностью 165 см<sup>3</sup>/мин.

**Медная прокладка, установленная между цилиндром и головкой двигателя мотороллера, в процессе эксплуатации приобретает жесткость. Как сделать ее мягкой?**

Восстановить прежние механические свойства медной прокладки можно следующим образом. Прокладку нагревают до 650—700° (пока она не приобретает темновинный цвет) и охлаждают в воде комнатной температуры в течение 10—15 минут.

Со второй половины 1961 г. на верхнем торце цилиндра двигателя введена кольцевая канавка, а на торце головки — кольцевой выступ. Такое изменение повышает герметичность цилиндра и сохранение медной прокладки.

**Инж. Л. ИХЛЕВ.**



# ЧТОБЫ ШИНЫ СЛУЖИЛИ ДОЛЬШЕ

Мотолюбитель Н. Глазов из села Муравль Орловской области пишет в редакцию: «Нередко мотоциклетные шины изнашиваются намного раньше положенного срока. По-видимому, это происходит из-за неправильной их эксплуатации. Сейчас многие мотоциклисты испытывают недостаток в шинах. Расскажите, пожалуйста, как продлить срок их службы?».

С таким вопросом в редакцию обратились и многие другие читатели. Сегодня мы публикуем несколько проверенных на практике рекомендаций по увеличению пробега шин.

**Каждая шина рассчитана на определенную максимальную нагрузку при соответствующем давлении.** Но это не значит, что беспредельно повышая его, можно без конца увеличивать нагрузку. Если поступить так, то шина будет работать ненормально и сопутствующие перегрузке явления — повышенное теплообразование, перенапряжение бортового кольца, нитей каркаса и др. — преждевременно выведут ее из строя.

В настоящее время приняты нормы нагрузки и соответствующие им давления для шин дорожных мотоциклов (см. таблицу).

Известно, что большая часть мотоциклов эксплуатируется с неполной нагрузкой на шины, причем водитель поддерживает давление в них произвольно, «на глазок». К чему может привести несоответствие давления нагрузке? Покажем это на примерах.



Разрушение боковины при езде на шинах с пониженным давлением.



Разрыв бортового кольца вследствие неправильного монтажа шины на обод.



Крестообразный разрыв каркаса покрышки с повышенным давлением при наезде на препятствие.



Неравномерный износ при дисбалансе колеса с шиной.

Разрушение каркаса при плохом самоочищении рисунка протектора из-за пониженного давления в шине.

Представьте себе, что шина эксплуатируется с пониженным для данной нагрузки давлением. Прогиб ее становится выше допустимого предела. Увеличивается деформация каркаса и протектора. Это ведет к неравномерному износу последнего и уменьшает прочность каркаса. Одновременно снижается радиальная жесткость шины, что вызывает значительную потерю боковой устойчивости. Резкое торможение может привести к проворачиванию шины в обод колеса и к вырыву вентиля. Кроме того, при езде с пониженным давлением значительно ухудшается самоочищаемость рисунка протектора. Застывшие в нем острые, твердые предметы могут проникнуть в глубь протектора, разрушить подканавочный слой, а затем и каркас. В этом случае шина выйдет из строя и ее уже нельзя будет отремонтировать.

Вот какими признаками характеризуется эксплуатация шины с пониженным давлением: плохая управляемость мотоцикла, особенно на виражах; неравномерный износ протектора по профилю (увеличенный износ боковых шашек); разрушение наружной части боковины.

Теперь предположим, что шина эксплуатируется с повышенным для данной нагрузки давлением. Прогиб ее будет меньше допустимого предела, что приведет к сокращению площади контакта покрышки с дорогой. Следовательно, увеличится удельное давление, а в последующем — износ протектора.

Шина с повышенным давлением более подвержена механическим повреждениям из-за меньшей эластичности, плохо «держит» дорогу. Кроме того, снижается комфортность езды и проходимость мотоцикла. Особенно опасно двигаться на мотоцикле с такой шиной по влажному или скользкому покрытию. При наезде на препятствие возможен крестообразный разрыв каркаса.

Плохая устойчивость мотоцикла, особенно на дорогах с неусовершенствованным покрытием, повышенный износ средней части беговой дорожки протектора — характерные признаки эксплуатации шины с повышенным давлением.

Итак, первое условие правильной эксплуатации шин — строгое соответствие давления нагрузке.

На разных колесах шины изнашиваются по-разному. Известно, например, что на мотоцикле-одиночке нагрузка на заднее колесо составляет приблизительно 65% от общего веса, а на переднее — всего 35%. Кроме того, заднее колесо является ведущим.

Чтобы избежать неравномерного износа шин на разных колесах, необходимо через каждые 2000 км переставлять их: на мотоцикле-одиночке — переднее и заднее колеса, а на мотоцикле с коляской — по часовой стрелке, включая запасное колесо.

Важное значение для нормальной работы шин на мотоцикле с коляской имеет правильная установка ее относительно мотоцикла. Нормальные развал и сходжение плоскостей колес обеспечивают хорошую управляемость и наилучшие условия для работы шин.

При развале больше или меньше допустимого протектор изнашивается односторонне. При неправильном сходжении колес износ будет более интенсивным и неравномерным.

Если водитель заметит, что протектор изнашивается местами («пятнами»), следует немедленно отбалансировать колесо вместе с шиной. Обычно «пятна» появляются при радиальном дисбалансе. Балансировку удобнее всего производить, прикрепляя грузы к спицам колеса.

Часто шины выходят из строя из-за разрыва бортового кольца. Основная причина этого дефекта — неправильный монтаж шины на обод. Разрыв борта происходит в тот момент, когда пытаются натянуть на обод сразу недопустимо большой участок борта. Обычно это бывает на заключительном этапе монтажа.

Чтобы избежать разрыва, не следует одновременно монтировать на обод участки борта размером более 10 см, а на заключительном этапе монтажа — не более 4 см. Ни в коем случае не ударяйте по борту молотком или другим инструментом. Это может вызвать его разрушение и деформацию.

Большое влияние на срок службы шин оказывают методы вождения, манера езды мотоциклиста. Резкое трогание с места, торможение «на юз», высокие скорости на виражах, особенно на мотоциклах с коляской, — все это влечет за собой преждевременный износ шин.

Нужно всячески предохранять покрышки от попадания на них масла, бензина, керосина, так как они разрушают резину.

При консервации мотоцикла зимой рекомендуется хранить его только в подвешенном (на колодах и т. п.) состоянии со слегка надутыми шинами. Если они будут находиться под нагрузкой, то значительно ухудшатся эксплуатационные характеристики резины и корда.

Мы рассказали об основных правилах эксплуатации мотоциклетных шин. Соблюдение этих правил при езде на мотоцикле, а также регулярный уход за ними поможет вам значительно увеличить пробег покрышек.

Инженеры Р. БРУДНЫЙ,  
В. ЗУСМАНОВИЧ.

г. Ленинград.

| Размеры шин | Нагрузки, давление |                      |         |                      |             |                      |
|-------------|--------------------|----------------------|---------|----------------------|-------------|----------------------|
|             | максимальные       |                      | средние |                      | минимальные |                      |
|             | в кг               | в кг/см <sup>2</sup> | в кг    | в кг/см <sup>2</sup> | в кг        | в кг/см <sup>2</sup> |
| 3,75 — 19   | 300                | 2,5                  | 240     | 2,0                  | 180         | 1,5                  |
| 3,25 — 19   | 200                | 2,0                  | 185     | 1,75                 | 140         | 1,5                  |
| 3,25 — 16   | 180                | 2,0                  | 125     | 1,50                 | 110         | 1,3                  |
| 2,50 — 19   | 160                | 2,0                  | 120     | 1,75                 | 100         | 1,5                  |
| 2,25 — 19   | 100                | 2,0                  | —       | —                    | 60          | 1,3                  |



# ТЭМ

## кто ездит

### НА „КОВРОВЦАХ“

В предыдущем номере журнала была напечатана статья об эксплуатации мотоцикла ИЖ-56. Многими из приведенных в ней рекомендаций могут воспользоваться и владельцы «Ковровца-175». Но этот мотоцикл имеет свои особенности. Главная из них — электрооборудование переменного тока с напряжением в цепи освещения 6 в.

Основным прибором электрооборудования является генератор, от которого зависит нормальная работа всей системы. Плохое искрообразование, слабый свет в фаре указывают на неисправность генератора.

**ОТЧЕГО ГЕНЕРАТОР ВЫХОДИТ ИЗ СТРОЯ, КАК УСТРАНИТЬ ВОЗНИКАЮЩИЕ В НЕМ НЕПОЛАДКИ!** Причиной неудовлетворительной работы генератора может быть сильное биение ротора. Оно возникает вследствие слабого его крепления на правой цапфе. Чаще всего биение сопровождается появлением царапин и надиров, возникающих при соприкосновении ротора с полюсными башмаками статора. Чтобы устранить эту неисправность, болт 5 (см. рисунок) крепления ротора необходимо надежно затянуть. Если и после этого биение будет продолжаться, надо проверить правый коренной подшипник и в случае износа заменить его.

При снятии статора нельзя отделять напесованную на него крышку. На заводе ее устанавливают в определенном положении, которое соответствует разрыву контактов прерывателя в момент возникновения тока максимальной величины в обмотках катушки зажигания. Это происходит, когда полюсы ротора находятся в определенном положении относительно полюсных башмаков обмоток статора (угол между полюсами ротора и статора, соответствующий данному положению, называют «абрисом»).

Всякое изменение положения крышки может повлечь за собой перекося полюсных башмаков и повреждение катушек, что в лучшем случае вызывает ослабление искры, так как ток в обмотке генератора к моменту разрыва контактов прерывателя будет меньше, чем при нормальном абрисе. В худшем случае генератор вообще выйдет из строя.

Устанавливая статор с крышкой, надо крепить его к правой половинке картера винтами 17, не забывая подложить пружинные шайбы 18.

После монтажа статора следует проверить и установить зажигание, руководствуясь инструкцией.

Одной из распространенных причин, вызывающих остановку мотоцикла в пути, является неисправность прерывателя (он крепится к генератору винтом 16).

### КАКОВЫ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ НЕНОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ ПЕРЕРЫВАТЕЛЯ? КАК ОПРЕДЕЛИТЬ И УСТРАНИТЬ ИХ!

Повышенное искрение указывает на неисправность прерывателя. Оно может быть вызвано: 1) непараллельностью контактов, возникающей из-за перекося оси 14 или наковальни 6; 2) сдвигом контактов, т. е. неполным соприкосновением их площадей (вследствие износа молоточка или шайб 12, 13); 3) загрязнением контактов маслом, пылью или нагаром; 4) выходом из строя конденсатора 4.

Чтобы отремонтировать прерыватель, в любом случае его разбирают и промывают высокооктановым бензином.

Непараллельность контактов можно устранить подгибанием наковальни или оси молоточка, а взаимный сдвиг контактов — заменой шайб, которые вырезают из текстолита толщиной 0,5—0,8 мм.

Нагар и окислительные пленки удаляют с контактов при помощи мелкозернистой наждачной бумаги, абразивной пластинки или надфиля, причем окислы и нагар снимают равномерно по всей площади контактов.

Нередко из-за неисправности прерывателя глохнет двигатель. Объясняется это большим износом стенок отверстия молоточка. Токопроводящая металлическая пластина с контактом 9 или пружиной 7 касается основания прерывателя 10, отчего происходит короткое замыкание. Определить эту неисправность можно по нагару на основании прерывателя или по синеве, образовавшейся на пружине, которая к тому же теряет упругость. Замыкание можно устранить, подкладывая текстолитовые шайбы под молоточек (их надевают на ось).

Очень важно своевременно, через каждые 1000 км пробега, смазывать одной-двумя каплями костяного или вазелинового масла ось 14 молоточка прерывателя и фильц 15.

### В ЧЕМ ОСОБЕННОСТИ УХОДА ЗА СВЕЧОЙ ЗАЖИГАНИЯ? ОТЧЕГО ПРЕЖДЕВРЕМЕННО ПЕРЕГОРАЮТ ЛАМПЫ ЗАДНЕГО ФОНАря И НИТИ БЛИЖНЕГО СВЕТА!

Для безотказной работы свечи большое значение имеет нормальный зазор между ее электродами. Его надо систематически проверять, так как в процессе эксплуатации электроды обгорают. Регулируют зазор (он должен составлять 0,4—0,6 мм) подгибанием электрода.

Лампы могут перегорать прежде всего из-за нарушения контактов сопротивления (R = 1,25 ома), шунтирующего нить ближнего света. Отпаивание концов сопротивления от клеммовых стоек происходит вследствие перегрева его при длительной езде с «ближним светом» и от тряски. Поэтому важно систематически проверять надежность присоединения концов. Устраняют этот дефект, заливая оловом контакты сопротивления.

При эксплуатации мотоцикла «Ковровец-175» мотолюбители сталкиваются и с другими вопросами.

### ПОЧЕМУ ПРИ ДВИЖЕНИИ НА ЧЕТВЕРТОЙ ПЕРЕДАЧЕ ИНОГДА ПРОИСХОДЯТ РЫКИ?

Они получаются вследствие самоотключения и самовключения зацепления шестерни второй передачи с основной шестерней. Устраняют этот дефект так. Вначале снимают крышку генератора и отсоединяют зубчатку задней передачи (предварительно разъединив замок цепи). Затем снимают сальник основной шестерни, сдвигают ее по направлению

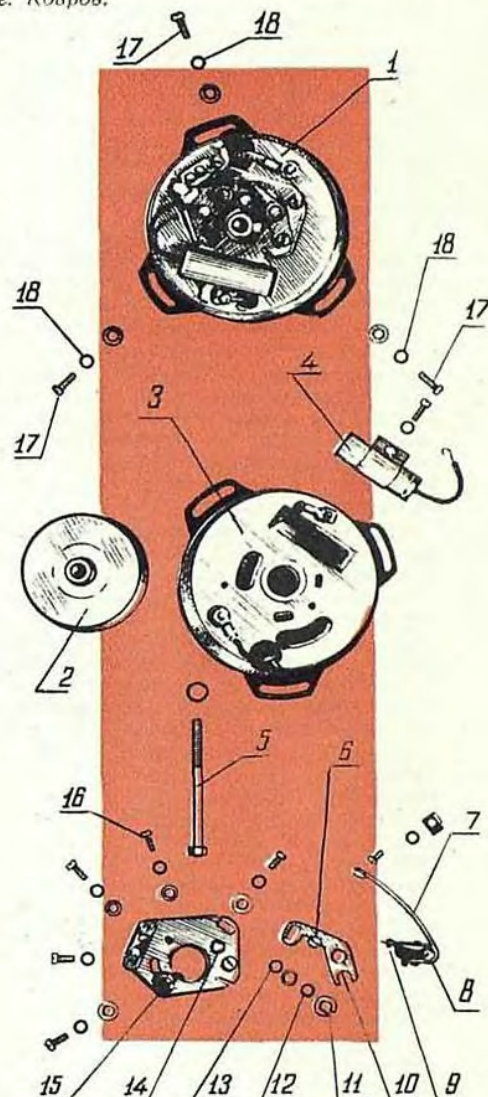
к двигателю на 0,5—1,3 мм и ставят на обойму подшипника несколько шайб, причем таким образом, чтобы поверхность последней из них находилась в одной плоскости с поверхностью картера.

### КАКОВЫ ПРИЧИНЫ ПОЛОМОК КИК-СТАРТЕРА И СПОСОБЫ ИХ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ!

Кик-стартер часто ломается от резкого сильного нажатия на него. Чтобы избежать поломок, рычаг кик-стартера нужно легко перевести вниз, почти до горизонтального положения. Когда нога ощутит легкое затормаживание (вводится в зацепление сектор с шестерней), нужно резко, но без удара, произвести запуск.

Х. МИРОПОЛЬСКИЙ.  
Б. БАЗЯКИН.

г. Ковров.



Приборы и узлы электрооборудования переменного тока «Ковровца-175»:

1 — генератор Г-401 в сборе; 2 — ротор с кулачком; 3 — статор с крышкой генератора; 4 — конденсатор; 5 — болт крепления ротора; 6 — наковальня прерывателя; 7 — токопроводящая пружина; 8 — молоточек; 9 — контакт; 10 — основание прерывателя; 11 — стопорная шайба; 12 — верхняя текстолитовая шайба; 13 — нижняя текстолитовая шайба; 14 — ось молоточка; 15 — смазывающий фильц; 16, 17 — крепежные винты; 18 — пружинная шайба.

Рис. С. Завалова.



## ЗАЙЧИК

### ВО ХМЕЛЮ

**В**ы помните известную басню Сергея Михалкова? Зайчишка, обитатель лесных чащ, подгулял, так сказать, хватил лишку. Ну, а пьяному, как известно, и море по колено! Шатаясь меж стволов, косою переполошил всю округу.

Нечто подобное произошло недавно отнюдь не в басне, а наяву, причем не на лесных полянках, а на широких улицах большого шумного города.

Впрочем, речь идет совсем о другом Зайчике.

Наш Зайчик — это вполне взрослый человек, электромонтер по профессии, да к тому же и владелец собственного автомобиля (городской номер МОД 51-34). Просто фамилия у него такая: Зайчик, Виктор Кузьмич.

Виктор Кузьмич тоже не совладал с зеленым змием и не внял совету ежа: «Уж лег бы лучше спать, пока не протрезвился!» Где уж там! Поддав газу своему «Москвичу», он понесся куда глаза глядят с бешеной скоростью и едва не совершил аварию.

Работники госавтоинспекции Москвы заметили мчавшийся по улице автомобиль, которым управляла неверная рука. Погасив свет в фарах, Зайчик пытался скрыться. Но уйти ему не удалось. В отличие от михалковского персонажа, Зайчик оказал сопротивление, отказался было предъявить документы. Тем не менее неприятный для него разговор в милиции все же состоялся.

Мы не знаем точно, какие выводы из встречи со львом сделал герой басни Михалкова. По-видимому, лев отбил у зайчишки охоту злоупотреблять спиртным. Виктор Кузьмич Зайчик не таков! В 1959 году за управление автомобилем в нетрезвом состоянии дисквалификационной комиссией ГАИ и БД Мосгосавтоинспекции он был лишен водительских прав на шесть месяцев. Урок этот так и не пошел ему впрок. И вот теперь, 16 марта 1962 года, административная комиссия Калининского райисполкома Москвы в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 октября 1961 г. лишила Зайчика В. К. прав управления автомобилем на 3 года. Надеемся, что свое слово скажет еще и коллектив московской фабрики «Шерсть-сукно», где работает В. К. Зайчик.

Три года — срок, достаточный для того, чтобы Зайчик хорошенько обдумал свои поступки. Но хочется, чтобы над этим случаем задумались все те, кто, приняв «горячительного», рискует сесть за руль автомобиля.

**Е. БОБКОВ,**  
подполковник милиции.

г. Москва.

## РАЗЪЕЗД, ОСТАНОВКА, ОБГОН

[Ответы на письма читателей]

*К перекрестку одновременно подъехали два трамвая. Один движется прямо на зеленый сигнал светофора, другой выполняет правый поворот на красный сигнал. Кто из них должен проехать первым? (А. Лукьянов, Тульская обл.).*

Когда на регулируемых перекрестках создается обстановка взаимной помехи трамваям, то либо вводится дополнительное регулирование посредством сигналов «стрелка» (ст. 116, ч. II) и «указателей особых условий движения трамвая» (Приложение 2, п. 12), либо вагоновожатые на основании ст. 4 Правил руководствуются ведомственной инструкцией. Согласно этой инструкции при взаимных помехах первым проезжает трамвай с меньшим номером маршрута: например, вагоновожатый трамвая маршрута 8 пропустит впереди себя трамвай маршрута 5.

*Не противоречат ли вторые части ст. ст. 111 и 112, обязывающие водителей к остановке в 5 м до регулировщика или светофора, пункту «а», ст. 70, запрещающему остановку на перекрестках и ближе 20 м от них, и п. «б» той же статьи, запрещающему останавливаться на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними? (П. Соколов, Москва).*

Речь идет о разных по характеру дорожных элементах и причинах остановки.

Прежде всего ст. 70 запрещает только преднамеренную остановку, связанную с выполнением транспортной задачи и производимую по инициативе водителя. Остановка вынужденная, т. е. вызванная обстоятельствами, не зависящими от желания водителя (другими словами, непреднамеренная), не может рассматриваться как нарушение ст. 70. Надо вспомнить, например, что ст. 60, ч. II и ст. 61, п. «а» обязывают к остановке именно на перекрестке и это, конечно, не противоречит ограничениям ст. 70.

Первые части ст. ст. 111 и 112 предусматривают регулирование движения на перекрестках. В этом случае место остановки транспортных средств определяется требованиями ст. 54, ч. II (а не ст. 70).

Вторые части ст. ст. 111 и 112 начинаются словами «на перегонах дорог и городских проездов». Под словом «перегон» подразумевается участок дороги, расположенный между двумя ближайшими перекрестками; в городских условиях вместо слова «перегон» чаще используется термин «квартал». Таким об-

разом, имеются в виду случаи регулирования движения вне перекрестков, например: на пешеходных переходах, в местах частых выездов автомобилей из дворов и т. п. В таких местах соответствующий указатель и линия «стоп» на проезжей части могут отсутствовать. Так как в отличие от обстановки, предусмотренной ст. 54, на перегоне нет внешнего ориентира в виде «угла здания», требуется останавливать транспорт в 5 м до регулировщика или светофора.

*Какие дорожные сигнальные знаки запрещают обгон? (Г. Петров, Армавир).*

Для запрещения обгона ГОСТом 2965-60 предусмотрен знак II. 10 «Обгон запрещен», а для такого же ограничения, относящегося только к грузовым автомобилям, — знак II. 11 «Обгон грузовым автомобилям запрещен».

Согласно статье 52 Правил движения обгон запрещен также «в случаях, когда скорость движения не должна превышать 20 км/час». Помимо перечня, содержащегося в ст. 47 Правил, скорость может быть ограничена 20, 15, 10 и даже 5 км/час дорожным сигнальным знаком II. 12 «Ограничение скорости». Следовательно, можно считать, что знак «Ограничение скорости» с числом 20 и меньшим запрещает обгон (что, однако, не обязывает водителей к движению только в один ряд).

Эта же 52-я статья Правил движения запрещает обгон и «в местах опасности, перед которыми установлены предупреждающие дорожные сигнальные знаки». При этом необходимо иметь в виду, что обгон запрещен лишь непосредственно в опасном месте: например, на перекрестке, на закруглении дороги, в том месте, где дорога резко сужается или производятся какие-либо ремонтные работы на проезжей части и т. п. Исключение составляют железнодорожные переезды, т. к. согласно Правилам Министров путей сообщения СССР обгон запрещен не только на самом переезде, но и в 100-метровой зоне перед ним (Приложение 4 к Правилам движения, § 10). На участке между знаком и опасным местом предпринятый ранее обгон может быть завершен.

Поскольку в этих условиях обгон запрещен Правилами, а знаки лишь предупреждают о приближении к опасным участкам дороги, на которые распространяется ограничение, только условно можно считать, что запрещение обгона связано и с предупреждающими знаками.





## ПОМОЩНИК, НАСТАВНИК, ДРУГ

По улицам Курганинска одна за другой мчатся автомобили. Особенно интенсивное движение на трассе Курганинск — Темиргоевская. Сюда каждое утро и направляется дежурная машина госавтоинспекции. Рядом с сотрудниками ГАИ — люди в штатском, с красными повязками на рукавах. Это общественные автоинспекторы. Хорошую славу завоевала их большая работа по борьбе за безопасность движения на дорогах района.

Коммунист Николай Петрович Суббота — один из них. Часто после трудового дня, а иногда и рано утром, до начала работы, он выходит дежурить на трассу. От опытного глаза общественного инспектора не укроется ни шофер-лихач, ни нарушившие порядок пешеходы. Он частый гость в гаражах Курганинска, проводит с шоферами беседы о правилах эксплуатации автомобилей, помогает проверять техническое состояние машин. У автомобилистов Николай Петрович пользуется заслуженным уважением. Да и может ли быть иначе, если он умеет не только объяснить, как отрегулировать тормоза, устранить люфт в рулевом управлении и подтянуть тяги, но и при необходимости сам надевает спецовку, берет инструмент и показывает приемы выполнения работы. Так что «гость» это даже не то слово. Правильнее сказать о нем — помощник, друг, наставник.

Но на линии общественный автоинспектор Суббота строг и непримирим. Мы провели с ним лишь несколько часов на автотрассе Курганинск — Михай-

ловская и хорошо поняли, какую нелегкую и важную работу ведет этот скромный человек и его друзья. Вот он останавливает приближающуюся автомашину. Шофер колхоза «Родина» В. Гуров предъявляет документы.

— Проверим техническое состояние автомобиля, товарищ водитель!

Внимательно осматривает общественный автоинспектор каждый узел машины, пока не убеждается: автомобиль исправен.

— Все в порядке! Счастливого пути!

Через несколько минут машина скрывается за поворотом.

С водителем самосвала К. Двуреченским разговор иной:

— Подтяните поперечную тягу и гайки на шпильках колес, подкачайте спустивший баллон. Вы же сами понимаете, к чему это может привести!

Только после устранения замеченных неисправностей водитель получает документы и продолжает рейс. За время дежурства Николай Петрович и его товарищи проверили техническое состояние 18 автомобилей и 8 мотоциклов, провели не одну беседу с пешеходами.

Большую неоценимую помощь оказывают ГАИ общественные автоинспекторы. Самое активное участие в этой работе вместе с Н. Субботой принимают пенсионер Г. Кудинов, председатель РК ДОСААФ Н. Северинов, шоферы колхоза имени Ленина И. Савицкий и М. Несминов, киномеханик Е. Белоусов и другие.

Так совместными усилиями сотрудников ГАИ и общественности мы добиваемся безаварийной эксплуатации автомобильного транспорта, повышения его производительности.

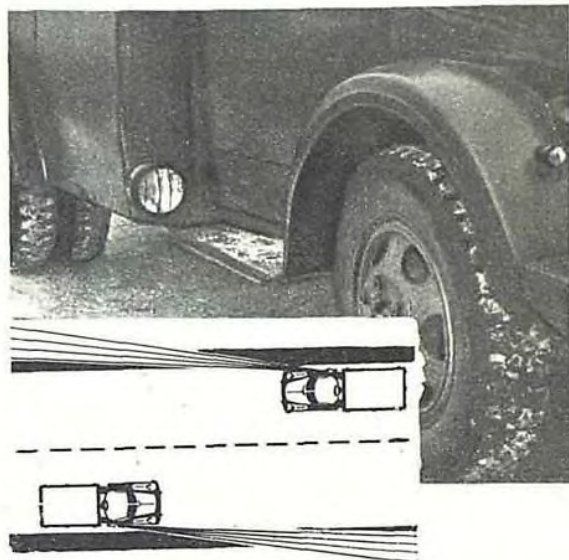
М. КРАВЦОВ.

г. Курганинск,  
Краснодарский край.

Читатели предлагают

## ДЛЯ ЕЗДЫ

## В ТЕМНОТЕ



Правила движения требуют от водителей автотранспорта при разъездах на неосвещенных улицах и дорогах в ночное время пользоваться ближним светом фар. Однако эта мера не обеспечивает полной безопасности. Даже фары современных автомобилей, ближний свет которых несколько смещен вправо (например, «Москвич-407»), своими лучами все же ослепляют водителей встречных машин.

Как исключить эту помеху, обеспечив в то же время достаточное освещение дороги?

Я решил этот вопрос следующим образом. На правой подножке кабины автомобиля ГАЗ-51 установил на специальном кронштейне дополнительную фару. Она не выступает за габариты автомобиля, а от встречного водителя скрыта правым крылом машины. Лампа фары подключена к клемме подфарникового центрального переключателя света.

Свет такой фары не ослепляет водителей встречных машин, а сама она почти не видна им.

Разъезд автомобилей, оборудованных таким несложным устройством, происходит совершенно безопасно. Достаточно водителям включить подфарники, как вместе с ними автоматически включается дополнительная фара, освещающая правую сторону дороги и обочины на расстоянии 50—80 м от автомобиля. При езде по освещенным магистралям дополнительная фара может быть отключена. Специальный выключатель для этого расположен на щитке приборов.

Такие фары можно установить на всех грузовых автомобилях под передним поперечным брусом кузова. У легковых автомобилей она может располагаться с правой стороны верхней части багажника, а у автобусов — возле правой задней двери на уровне верхних краев окон.

В. СОКОЛОВ,  
шофер.

г. Владимир.

По следам неопубликованных писем

## РАЙКОМ ДОСААФ ПРИНЯЛ МЕРЫ

### НАЧАЛЬНИК КЛУБА СНЯТ С РАБОТЫ

Читатель тов. Елисеев из Ирбита Свердловской области писал в редакцию о развале спортивной работы в Ирбитском автотоклубе.

Как нам сообщил заместитель председателя Свердловского областного комитета ДОСААФ тов. Умрилов, факты, изложенные в письме, подтвердились. Начальник автотоклуба тов. Метленков, не уделявший внимания развитию спорта, от занимаемой должности отстранен. Начальником клуба назначен один из организаторов мотоспорта в области, судья 1-й категории тов. Кукарских.

Свердловский областной комитет ДОСААФ принял также меры, направленные на улучшение распределения спортивных мотоциклов между первичными организациями г. Ирбита.

«На Харьковском тракторном заводе немало любителей мотоциклетного спорта. Многие из них имеют собственные мотоциклы и хотят участвовать в соревнованиях. Но вот уже длительное время комитет ДОСААФ никаких состязаний по мотоспорту не проводит», — так сообщал в своем письме в редакцию мотоциклист Лыжов. Его письмо было направлено в Харьковский городской комитет Общества. Председатель комитета тов. Семенов сообщил редакции, что по письму тов. Лыжова президиум Орджоникидзевского райкома ДОСААФ принял специальное постановление, в котором предупредил председателя комитета ДОСААФ ХТЗ тов. Слесаренко и обязал его в текущем году развернуть спортивную работу. В частности, комитету ДОСААФ завода предложено отремонтировать имеющийся инвентарь для фигурного вождения, регулярно проводить мотоциклетные соревнования, создать спортивную команду в первичной организации.



# ШТУРМАНСКИЕ РАСЧЕТЫ В АВТОМОБИЛЬНЫХ РАЛЛИ

Успех выступления в автомобильном ралли зависит от ряда факторов, но один из них особенно важен. Члены экипажа должны умело выполнять штурманские расчеты, без которых немислимо движение по маршруту с соблюдением заданных режимов.

Для этого прежде всего надо отличать общие условия проведения ралли, хорошо понимать и применять три их принципа, внимательно изучить положение о соревнованиях, в которых предстоит участвовать.

Штурманская работа состоит из двух частей: подготовительной, проводимой до старта, и оперативной, выполняемой в период участия в соревнованиях.

Основываясь на опыте литовских автомобилистов, регулярно выступающих в последние годы в ралли, мы хотели бы порекомендовать некоторые приемы и методы штурманских расчетов, проверенные на практике.

Участвуя в феврале 1961 г. в третьем Всесоюзном зимнем ралли, команда Вильнюсского автомотоклуба двигалась из Тукумса в Ригу. Настроение у нас было хорошее. Указатели подтверждали, что мы движемся в правильном направлении; расстояние до латвийской столицы уменьшалось с каждой минутой. Даже тревожно мигавшие фарами встречные автомобили других команд не вызывали у нас настороженности: мы считали, что эти товарищи перепутали дорогу и едут в Тукумс с другой стороны.

И только попав на Рижское взморье, которое не значилось в маршрутной карте, мы поняли, что заблудились. Вместо того, чтобы ехать в Ригу в объезд, через Калнциемс, мы двигались напрямую, кратчайшим путем.

Совещание было коротким и решение простым: срочно возвращаться обратно и уже по указанной в маршруте дороге быстрее входить в график.

На предельной скорости вели свои

За последние годы на трассах Литвы проводится все больше соревнований по автомобильному ралли.

На снимке: момент соревнований на кольце Качергине, близ Каунаса.

Фото Ю. Клеманова.



машины водители, а их напарники считали минуты, оставшиеся до отметки на пункте КВ. Но тут случилась беда: вышел из строя двигатель одной «Волги», не выдержавший повышенной нагрузки.

Пришлось буксировать неисправный автомобиль (в командных зимних ралли это разрешается). Не опоздать на пункт КВ в связи с этим мы уже не могли.

Из-за чего же мы заблудились, днем, на хорошей дороге? За первые сутки соревнований у нас не было ни одного штрафного очка. Это вызвало самоуспокоение. Члены команды стали менее внимательными — и вот результат.

Заблудиться — значит не только отстать от графика, но и подвергнуть машину и участников соревнований дополнительным нагрузкам и риску при неизбежной после этого гонке. Вот почему к ориентировке на местности по маршрутной схеме (выкопировке с официальной карты), получаемой согласно условиям проведения ралли за 4 часа до старта, нужно готовиться заранее. Прежде всего для этого желательно использовать карты местности, где проходит трасса. Их необходимо приобрести заблаговременно. Кроме того, целесообразно иметь дорожные и туристские карты, а также схемы крупных населенных пунктов той местности, по которой проходит трасса соревнований.

Но вот маршрутные документы получены. Какой порядок работы дальше?

Прежде всего наносим на схему маршрута стрелки, указывающие направление движения на отдельных участках (кругах). Цифрами или поперечными штрихами на стрелках отмечаем последовательность прохождения кругов; число штрихов при этом соответствует порядковому номеру участка.

Затем, пользуясь калькой, копируем маршрутную схему и тщательно переносим маршрут на карту. Это лучше всего делать карандашами разных цветов, чтобы выделялся каждый участок дистанции. Не нужно наносить жирных линий, они закрывают надписи и сглаживают характерные изгибы дорог.

Теперь мысленно проедем по маршруту, отметив кружками или звездочками обозначенные в маршрутной карте пункты КВ и КП.

Внимательно рассмотрим во все характерные ориентиры и в отдельных местах «поднимем» карту. Те места, где маршрут движения переходит с основной дороги на дорогу местного значения, обведем кружками. В штурманском журнале (общая тетрадь) сделаем соответствующие пометки с указанием примерного расстояния от предыдущего пункта КВ или характерного ориентира до резкого поворота, развилки и т. п.

Будь у нас в журнале на зимнем ралли 1961 года такая, например, отметка — «через 4 километра от Тукумса, на V-образной развилке свернуть направо», мы бы не сбились с правильной дороги.

Карту с отмеченными на ней маршрутом, пунктами КВ и КП, местами, требующими повышенного внимания, и

характерными ориентирами сложим «гармошкой», чтобы можно было удобно пользоваться ею при движении.

Желательно иметь всегда под рукой штурманский журнал, карты и маршрутные документы; для этого их размещаем в планшете или папке.

Итак, маршрут ясен, проложен на карте, необходимые пометки сделаны на карте и в штурманском журнале. Теперь надо позаботиться о том, чтобы еще до старта наши действия не вызвали пенализации, а на трассе мы могли правильно выдерживать заданный режим движения.

На первой странице журнала после получения маршрутной карты записываем план-график действий в предстартовый период. Например:

Вход в закрытый парк — не ранее 12 час. 15 мин.

Выключение двигателя на старте — не позже 12 час. 33 мин.

Пуск двигателя на старте — не ранее 12 час. 35 мин.

Расчетный старт — 12 час. 35 мин.

Подобная предусмотрительность гарантирует правильность действий в предстартовый период.

Запустив двигатель на выходном пункте КВ-0, мы уже на дистанции. Очень часто сразу же после старта и отметки на КВ-0 проводятся дополнительные состязания (например, фигурное вождение). Закончив их, будем считать временем начала движения по трассе не момент отметки на КВ-0 (12 час. 35 мин.), а то, в котором учтено нейтрализуемое время. Зная, что оно равно, например, 25 минутам, получим: 12 час. 35 мин. + 25 мин. = 13 час. 00 мин.

Если дополнительное состязание отнимет меньше времени, то необходимо «отстояться», чтобы не опережать график. А как быть, когда не укладываемся в нейтрализуемое время? Так бывает иногда, например, на заправке. В этом случае надо сделать отметку о причине задержки.

Для расчета движения с заданными средними скоростями ознакомимся с маршрутной картой. В ней режим движения на разных этапах может быть обозначен либо расстоянием и временем прохождения того или иного этапа, либо средней скоростью. Поступаем в этом случае следующим образом.

Там, где в маршрутной карте обозначены расстояние и время прохождения этапа, определяем среднюю скорость по формуле:

$$V_{\text{ср.}} = \frac{S \cdot 60}{t} \quad (1),$$

где  $V_{\text{ср.}}$  — средняя скорость в км/час;

$S$  — расстояние в км;

$t$  — время в мин.

Допустим, расстояние от КВ-12 до КВ-13 равно 178,5 км, а норма времени — 4 часа 20 мин. Выделенное для заправки нейтрализуемое время составляет 20 мин.



Значит, в движении мы будем находиться 4.20 — 20 = 4 часа.

Рассчитаем среднюю скорость:

$$V_{\text{ср.}} = \frac{178,5 \cdot 60}{240} = 44,622 \text{ км/час} \approx 44,6 \text{ км/час.}$$

Проставив в соответствующей графе маршрутной карты и в штурманском журнале вычисленные нами средние скорости, увидим, что на этапах, где режим движения задан средней скоростью, графы расстояний и времени останутся незаполненными. Это объясняется тем, что соответствующие данные мы узнаем только после прохождения этапов.

Определив средние скорости, запишем астрономическое время отметок на тех пунктах КВ, время движения до которых нам известно.

Если расчетная отметка на КВ-12 была в 17.35, то на КВ-13 мы должны отметить через 4.20, т. е. в 21.55.

Сделать это мы можем и несколько раньше, используя указанное в Положении льготное время (в пределах его опережение графика не пенализируется). Если льгота, к примеру, равна 8 мин. (как было в третьем зимнем ралли), то на КВ-13 мы можем отметить в интервале 21.47—21.55. Льготное время нам выгодно иметь в запасе на случай какой-либо непредвиденной задержки. Во всех случаях расчетное время пребывания в пути надо прибавлять ко времени не фактической, а расчетной отметки на предыдущем пункте КВ; иначе, отмечаясь с использованием льготного времени, мы будем суммировать отклонения. Сумма их может превысить допустимую Положением величину опережения графика движения.

Подобную ошибку иногда допускают спортсмены, следующие по графику с допустимым опережением и считающим временем начала следующего этапа фактическую отметку на пунктах КВ.

Обработав маршрутную карту, заполняем штурманский журнал. На его страницах, отведенных для каждого этапа, оставляем свободное место, для путевых заметок и расчетов.

На соответствующие страницы журнала заносим все необходимые величины, обозначения и применяемый на этом этапе принцип движения. Последний фиксируем для того, чтобы знать, как тактически выгоднее входить в судейский график, если мы из него вышли.

Предположим, что наш автомобиль не имеет специального оборудования (с ним ознакомимся ниже), поэтому предварительно рассмотрим различные методы расчета и контроля движения с заданной средней скоростью.

При равномерном движении с постоянной скоростью автомобиль за одинаковые промежутки времени проходит равные расстояния. Правильность движения в этом случае проверяют сопоставлением расчетных величин с фактическими. Для этой цели можно взять либо время, либо расстояние.

При сопоставлении времени фактического нахождения в пути с расчетным (которое при заданной средней скорости требуется для преодоления пройденного автомобилем расстояния) определяем отклонение от графика.

Подобный метод очень удобен. Но

спортсмены используют его редко из-за отсутствия специальных приборов — спид-пилотов, показывающих расчетное время. Поэтому обычно применяют метод сопоставления расстояний, не требующий сложных приборов. Зная (по спидометру) фактически пройденное расстояние, мы можем найти время, необходимое для его преодоления при движении с заданной средней скоростью. И наоборот, зная, сколько времени прошло от начала движения, легко узнать расчетное расстояние.

Сопоставляя расчетное расстояние с фактически пройденным, определим отклонение от графика в километрах. Например, следуя от пункта КВ-12 до КВ-13 с высчитанной выше средней скоростью (44,6 км/час), в 18-40 записываем показания спидометра — 26,748 км.

Пройденное расстояние выражается формулой  $S_{\text{факт.}} = S - S_{\text{КВ-12}}$  (2), где  $S$  — показание спидометра в момент проверки;

$S_{\text{КВ-12}}$  (оно равно 26,683,5 км) — показание спидометра на предыдущем пункте КВ-12.

Итак,  $S_{\text{факт.}} = 26,748 - 26,683,5 = 54,5$  км.

Время в пути найдем из выражения  $t_{\text{факт.}} = t - t_{\text{КВ-12}}$ , где  $t$  — показание часов (астрономическое время) в момент проверки;

$t_{\text{КВ-12}}$  — расчетное время отправления с пункта КВ-12;

$t_{\text{КВ-12 расч.}} + t_{\text{нейтр.}} = 17,35 + 0,20 = 17,55$  час. 55 мин. Значит,  $t_{\text{факт.}} = 18,40 - 17,55 = 45$  мин.

Используя формулу средней скорости (1), определим расстояние, которое мы должны были пройти за 45 минут;

$$S_{\text{расч.}} = \frac{V_{\text{ср.}} \cdot t_{\text{факт.}}}{60},$$

где  $V_{\text{ср.}}$  — заданная средняя скорость движения (44,6 км/час);

$t_{\text{факт.}}$  — фактическое время в пути (45 мин).

$$\text{Следовательно, } S_{\text{расч.}} = \frac{44,6 \cdot 45}{60} = 33,45 \text{ км.}$$

Тогда отклонение от графика будет равно:

$$S_i = S_{\text{факт.}} - S_{\text{расч.}} = 54,50 \text{ км} - 33,45 \text{ км} \approx 21 \text{ км.}$$

Если фактически пройденное расстояние больше расчетного, то налицо опережение графика на 21 км или на

$$t = \frac{60 \cdot S_i}{V_{\text{ср.}}} = \frac{60 \cdot 21}{44,6} = 28,25 \text{ мин.}$$

Если учесть льготное время (8 минут), опережение графика уменьшится до 20,25 мин. Значит, надо остановиться, выждать, пока не пройдет это время, чтобы не получить штрафные очки, особенно на пункте СКВ.

Приведенные выше расчеты сложны, отнимают много времени. Выполнять их периодически (через 5—10 мин.) невозможно.

Как же тогда проверять соблюдение режима движения, допустим, через каждые 5 мин., что нередко бывает необходимым? Для этой цели построим заранее график движения на 4 часа с пятиминутными интервалами, в котором определенному времени нахождения в пути будет соответствовать свое расстояние.

Для построения графика равномерного движения подсчитаем расстояние, проходимое за 5 минут при движении с заданной средней скоростью, а затем, последовательно умножая это расстояние, скажем на 2, 3 и 5, получим расстояния, проходимые за 10, 15 и 25 минут движения.

Суммируя «время в пути» со временем расчетной отметки на предыдущем КВ, а расстояние — с показанием одометра, получим график зависимости астрономического времени от пройденного расстояния. Например, двигаясь со скоростью 44,6 км/час, за первые 5 минут мы должны пройти 3,716 км, за 10 минут — вдвое, а за 15 минут — втрое большее расстояние. Последовательно складывая или умножая число 3,716 км, получаем расчетное расстояние, которое надо преодолеть за все 4 часа движения. Эти действия удобно выполнить на арифмометре.

Определяем допустимое условиями ралли опережение графика в километрах.

Если за каждую минуту при средней скорости  $V_{\text{ср.}} = 44,6$  км/час проходим  $S = 0,743$  км, то за 8 минут преодолеваем расстояние, равное почти 6 км. Это значит, что мы можем двигаться, опережая график на 6 км, не опасаясь получения штрафных очков. Практически же выгоднее не использовать полной льготы, а опережать график на 4—5 км, гарантируя себя от получения штрафных очков на случай возможной ошибки в отсчетах одометров и часов.

Если не было отклонений от заданного маршрута и вообще соблюдался заданный режим движения, то спортсмену не страшны пункты СКВ и КВ, расстояния до которых не указаны в маршрутной карте. Однако после отметки на таких пунктах надо обязательно определить по километровым указателям и спидометру расстояние до них, записать его и подсчитать расчетное время отметки. Это необходимо, как уже указывалось, для правильного движения на следующих этапах. Например, нам известны фактически пройденное расстояние до пункта СКВ (37,5 км) и заданная средняя скорость (57,3 км/час). Пользуясь формулой, устанавливаем, что при движении по графику мы должны были находиться в пути

$$t_1 = \frac{60 \cdot S}{V_{\text{ср.}}} = \frac{37,5 \cdot 60}{57,3} = 39,27 \text{ мин.}$$

Теперь требуется определить расчетное время нахождения в пути на любом расстоянии от предыдущего пункта КВ. Но об этом в следующей статье.

**Л. ШУВАЛОВ,**  
спортсмен I разряда,  
призер первенства СССР по ралли.  
г. Вильнюс.

Зимнее командное ралли. Оперативный штурманский расчет на местности.





# Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

## «СИМСОН», МОДЕЛИ 1962 ГОДА

Народное предприятие Симсон в Зуле (ГДР) осуществило очередную модернизацию выпускаемых им мопедов и мотороллеров, образцы которых были представлены весной 1962 года на международной ярмарке в Лейпциге.

В новом мопеде «Симсон» обращает на себя внимание, прежде всего, полностью измененная передняя вилка (рис. 2). Она выполнена сварной, гораздо более прочной, чем раньше. Маятниковая подвеска переднего колеса расположена в сайлент-блоках и не требует никакого ухода. Ход рессоры, который уже при прошлой годней модернизации был увеличен до 60 мм, в новой конструкции доведен до 72 мм. В сочетании с маятниковой подвеской заднего колеса, удобным качающимся седлом и большими пневматиками все это дает значительное улучшение ездовых качеств мопеда, который постепенно приобретает характер транспортного средства, пригодного не только для коротких расстояний, но и для дальних туристских поездок.

В старой модели мопеда «Симсон» нередко вызывало нарекания владельцев отсутствие возвратной пружины у откидной стойки, которую приходилось приподнимать ногой. В новой модели откидная стойка выполнена из алюминиевого лития и снабжена возвратной пружиной. Устранены также недостатки, которые были свойственны багажнику старой модели. Конструкция его полностью пересмотрена и снабжена теперь резиновой натяжной лентой, которая облегчает укладку багажа и устраняет неприятные шумы, характерные для прежней модели.

Несколько увеличена мощность двигателя мопеда. Маленький двухтактный двигатель, выполненный в одном блоке с двухступенчатой коробкой передач, развивает теперь мощность 1,8 л. с. при 5000 об/мин, т. е. на 0,3 л. с. больше, чем в прежней модели. Повышение мощности достигнуто некоторым увеличением степени сжатия (до 7,5) и изменением фаз газораспределения. Степень сжатия увеличена благодаря использованию головки цилиндров от двигателя КР-50, выпускаемого тем же предприятием для мотороллеров.

Заметно улучшилась динамика разгона мопеда, что становится все более важным качеством в условиях возрастающей плотности и интенсивности уличного движения. Испытаниями установлено также и определенное улучшение показателя средней скорости мопеда на больших дистанциях. Расход топлива при этом возрастает весьма незначительно; он составляет около 2 литров на 100 км пробега.

Кроме названных изменений, в конструкцию мопеда внесены отдельные мелкие усовершенствования (более удобная рукоятка газа, противослепяющее устройство и др.).

Существенные усовершенствования введены также в конструкцию выпускаемого народным предприятием Симсон мотороллера КР-50.

Наиболее значительное из них — введение новой амортизационной стойки (телескопа) в подвеске заднего колеса (рис. 1), благодаря чему прежде всего увеличен ход рессоры (с 50 мм до 85 мм). Новая амортизационная стойка имеет не гидравлическую амортизацию, применяемую обычно, а фрикционное амортизационное устройство. Это устройство, почти не

уступающее по своей эффективности гидравлическим амортизаторам, имеет то неоспоримое преимущество, что почти не требует ухода; здесь нет уплотнений, не приходится заботиться о потерях и подтекании рабочей жидкости, как это часто бывает в гидравлических амортизаторах.

Новое амортизационное устройство состоит из полированной стальной трубы с направляющей втулкой, штока поршня с конусом на конце, трех фрикционных сегментов (выполненных из материала, идущего обычно на тормозные накладки) и цилиндрической нажимной пружины. Последняя постоянно прижимает три фрикционных сегмента к конусу поршневого штока и к внутренним стенкам стальной трубы. Когда амортизационная стойка сжимается, шток с пружиной и фрикционными сегментами перемещается вверх. Возникающая между стенкой трубы и фрикционными сегментами сила трения стремится при этом сдвинуть фрикционные сегменты к более слабой стороне конуса. Сила трения, следовательно, зависит только лишь от преднатяга пружины. Вследствие этого гасящее действие амортизационной стойки при ее сжатии весьма невелико.

При разжимании амортизационной стойки поршневой шток движется вниз, и три фрикционных сегмента благодаря преднатягу пружины и возникшей между ними и трубой силе трения прижимаются к конусу и таким образом также и к стенке трубы. При этом сила трения увеличивается в 4—5 раз по сравнению с той, которая возникает при сжатии стойки. Возможность блокирования устройства устраняется соответствующим подбором угла конуса.

Когда заднее колесо мотороллера попадает на ровное место (и трубы телескопа возвращаются в исходное положение), размещенная за фрикционными сегментами винтовая пружина упирается в направляющую втулку и сжимается на несколько миллиметров. Благодаря этому фрикционные сегменты прижимаются к конусу и к стенкам трубы сильнее, процесс разжимания телескопа резко тормозится; этим устраняется «выскакивание» в конце хода разжимания. Имеющийся на конце поршневого штока резиновый буфер обеспечивает тот же эффект при сжатии.

Новый амортизатор не требует никакого ухода. Если после длительной эксплуатации его гасящее действие несколько уменьшается, то его легко можно восстановить, развинтив стойку и очистив ее внутреннюю полость от мелких частиц, образовавшихся в результате истирания.

Другим конструктивным мероприятием, направленным к уменьшению работ по техническому обслуживанию мотороллера, является введение в конструкцию задней маятниковой подвески изнашиваемых сайлент-блоков. Одновременно маятнику придана новая форма, благодаря чему он стал жестче и не подвержен перекосам.

Так же как и в мопеде, в новом мотороллере «Симсон» изменена конструкция откидной стойки; вместо трубчатой откидной стойки устанавливается штампованная, гораздо более надежная.

Передняя вилка мотороллера «Симсон» модели 1962 года очень близка по конструкции к описанной выше передней вилке мопеда; ход рессоры и здесь составляет 72 мм.

Сухой вес мотороллера снижен с 68 до 65 кг.

## СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «СААБ-96»

Ралли Монте-Карло в нынешнем году было выиграно шведскими спортсменами Э. Карлсоном и Г. Хегбомом на автомобиле «Сааб-96» новой модели, выпуск которой начат в первые месяцы нынешнего года.

Новая модель внешне мало отличается от прошлогодней, но в двигателе и в трансмиссии автомобиля произведены существенные изменения. Рабочий объем трехцилиндрового двухтактного двигателя «Сааб-96» увеличен с 748 см<sup>3</sup> до 841 см<sup>3</sup>, а степень сжатия снижена с 9,8:1 до 9,0:1. Несмотря на снижение степени сжатия, мощность двигателя возросла на 7 л. с., а крутящий момент —



Рис. 1. Автомобиль «Сааб-96», модель 1962 года.

на 1 кгм. Максимальная мощность двигателя теперь равна 52 л. с. при 5000 об/мин, а максимальный крутящий момент — 9,5 кгм при 3500 об/мин. Вместо одного карбюратора установлены три — это обеспечивает лучшее пригорание смеси и большую эластичность работы двигателя.

Наиболее радикальному изменению подверглась система смазки двигателя. Если до сих пор смазка двухтактных двигателей «Сааб» осуществлялась маслом, поступающим в смеси с топливом,

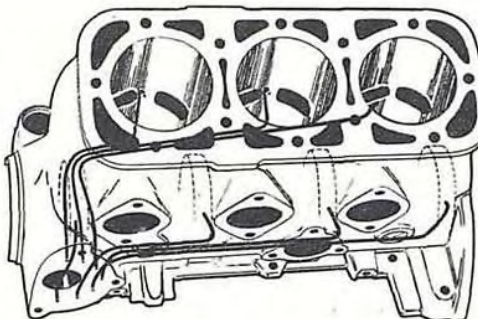


Рис. 2. Система смазки двигателя.

то в новом двигателе применена раздельная система подачи масла и топлива (рис. 2). Из отдельного масляного бака емкостью 3 л масло течет в масляный насос, приводимый от коленчатого вала. Насос подает масло под давлением к подшипникам двигателя и стенкам цилиндров по отдельным, влитым в цилиндры трубопроводам. Одной заправкой хватает при этом на пробег автомобиля от 1500 до 2000 километров. Уровень масла в баке можно легко контролировать благодаря наличию на внешней его стороне прозрачного индикатора; при нарушении подачи масла загорается контрольная лампочка на щитке приборов автомобиля.

На двигателе установлены специальные свечи, исключающие возможность образования нагара и возникновения так называемого калильного зажигания.

Как и в прежних моделях автомобиля «Сааб», привод от двигателя осуществляется на переднюю ось; сцепление сухое, однодисковое, коробка передач — четырехступенчатая, полностью синхронизированная (передаточные числа 3,56 — 2,09 — 1,28 — 0,84, задний ход — 2,92). Автомобиль имеет независимую подвеску передних колес с поперечными рычагами и винтовыми рессорами, а также стабилизатор поперечной устойчивости. На передних колесах применяются дисковые тормоза, на задних — обычные, барабанного типа.

Максимальная скорость автомобиля — 145 км/час.

Рис. 3. Индикатор уровня масла.

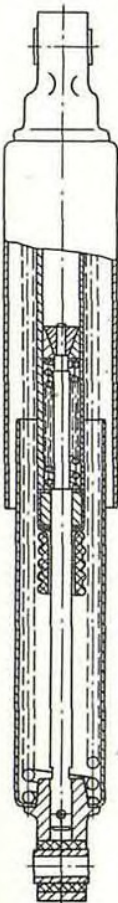
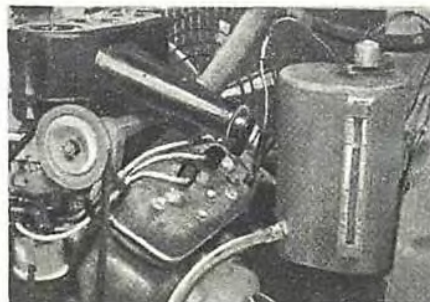


Рис. 1 (вверху). Амортизационная стойка.

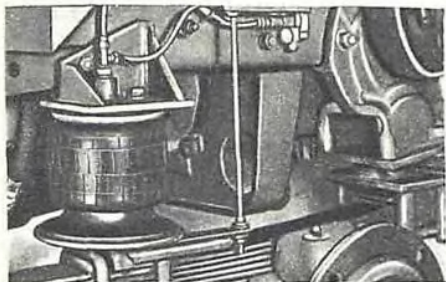
Рис. 2. Передняя вилка мотоцикла «Симсон».





## ЛИСТОВАЯ РЕССОРА С ПНЕВМАТИЧЕСКИМ ЭЛЕМЕНТОМ

На седельных тягачах «Мак Тракс» (США) применена комбинированная передняя подвеска на листовых рессорах с пневматическими элементами, уста-



новленными между рессорами и лонжеронами рамы автомобиля.

При движении без груза вес автомобиля воспринимается только листовыми рессорами. С увеличением нагрузки на переднюю ось в пневматический элемент из ресивера тормозной системы автоматически поступает воздух, давление которого увеличивается пропорционально увеличению нагрузки.

Система имеет инерционное устройство, предотвращающее излишний расход сжатого воздуха при кратковременных нормальных изменениях нагрузки, создаваемых неровностями дороги.

Комбинированная подвеска позволила отказаться от применения толкающих штанг, необходимых при безрессорной пневматической подвеске. Она обеспечивает улучшение ездовых качеств автомобиля и облегчает работу водителя.

## МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ «ТРАБАНТ»

К открытию Весенней ярмарки в Лейпциге народное предприятие «Автомобильный завод в Цвиккау» (ГДР) приурочило начало выпуска микролитражных автомобилей «Трабант» модели 1962 года, отличающихся рядом существенных усовершенствований. Модернизация коснулась в основном коробки передач, подвески силового агрегата и внутреннего убранства салона автомобиля; введены также и другие, более мелкие усовершенствования. В результате достигнуто ощутимое повышение динамических качеств и комфортабельности автомобиля, улучшено также и управление им.

Характерно, что, как подчеркивает в большой статье, посвященной описанию новой модели, журнал «Крафтфартцтехник», в основу проведенной модернизации был положен не только опыт эксплуатации автомобилей «Трабант», но и тщательный анализ технических результатов многочисленных соревнований по ралли, в которых эти автомобили участвовали в последние годы. Так, например, указывается, что изменения, произведенные в коробке передач, почти полностью продиктованы опытом спортивных соревнований.

Вместо применявшейся раньше коробки с кулачковыми муфтами на «Трабанте» 1962 года устанавливается новая, полностью синхронизированная коробка передач, показанная на рис. 1. Картер коробки выполнен разъемным и состоит из верхней части 1 и нижней части 2, что облегчает поузловую монтаж коробки и обеспечивает существенные удобства как в изготовлении, так и при ремонте. В верхней части картера коробки перед размещаются элементы механизма переключения и промежуточная шестерня заднего хода 3. Такое решение упро-

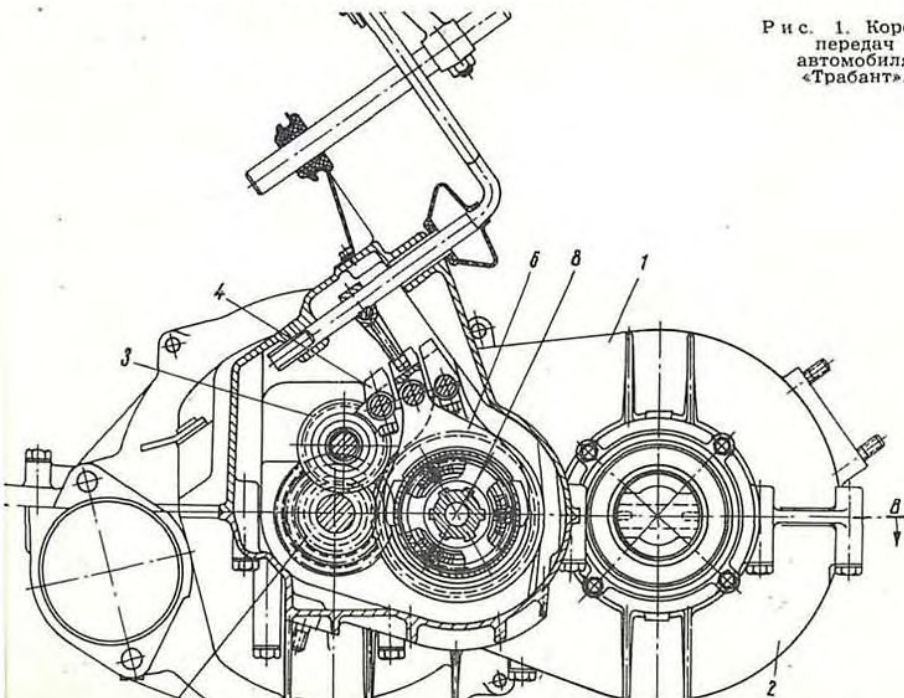
щает включение заднего хода при помощи поводка 4; изменение конструкции и расположения ведущего валика 5 и вилки 6 переключения первой и второй передач обеспечивает значительное увеличение срока службы коробки и снижает шумность в работе. Чтобы упростить конструкцию и освободить водителя от лишних операций, было решено установить свободный ход лишь на прямой передаче. Наличие синхронизаторов обеспечивает легкий переход с четвертой передачи на третью; при трудных же дорожных условиях скорость движения все равно должна быть снижена.

Новая коробка передач отличается высокой степенью стандартизации и унификации деталей. Так, если на прежней коробке из восьми применявшихся подшипников семь было разнотипных, то на новой имеется 7 подшипников четырех типов.

Другим существенным усовершенствованием является снижение шума двигателя, достигнутое благодаря изменению подвески всего силового агрегата на шасси. В результате длительных экспериментов найдены новые, более благоприятные точки крепления двигателя на шасси (рис. 2). Перемещение точек крепления и усиление резиновых подушек настолько снизило шум двигателя, что в этом отношении новый «Трабант», по отзывам прессы, превосходит такие западногерманские автомобили, как например «НСУ-Принц» и «ДКВ-Юниор».

Многочисленные изменения произведены во внутреннем оформлении кузова. Двухцветная фигурная обивка дверей и сидений придает салону нарядный вид, чему способствует также изготовление щитка приборов из белой пласт-

Рис. 1. Коробка передач автомобиля «Трабант».



## Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

### ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СТОЯНОЧНЫЕ ТОРМОЗА

Для обеспечения безопасности стоянки большегрузных автопоездов и автобусов на косогорах одна из западногерманских фирм начала выпускать тормозные башмаки, которые укрепляются под кузовом автомобиля или полуприцепа. Они имеют пневмогидравлический привод, управление которым осуществляется из кабины водителя. При остановке автомобиля на крутом спуске или подъеме водителю достаточно нажать кнопку, чтобы башмаки задвинулись под задние колеса.



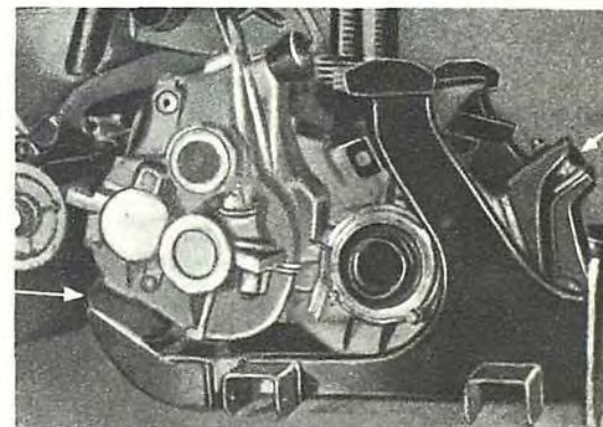
### РУЧНАЯ БЛОКИРОВКА ДИФФЕРЕНЦИАЛА

Новая система блокировки дифференциала применена на канадских грузовых автомобилях «Гитар». В тяжелых дорожных условиях при буксовании одного из колес водитель посредством небольшого рычага на щитке приборов может выключить дифференциал, обеспечивая таким образом одинаковый крутящий момент на всех ведущих колесах. У трехосной модели одновременно блокируется и межосевой дифференциал.

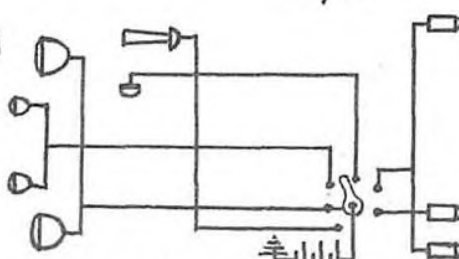
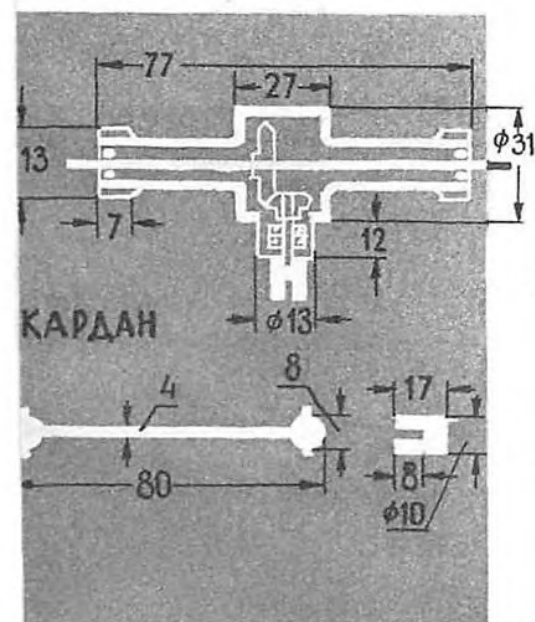
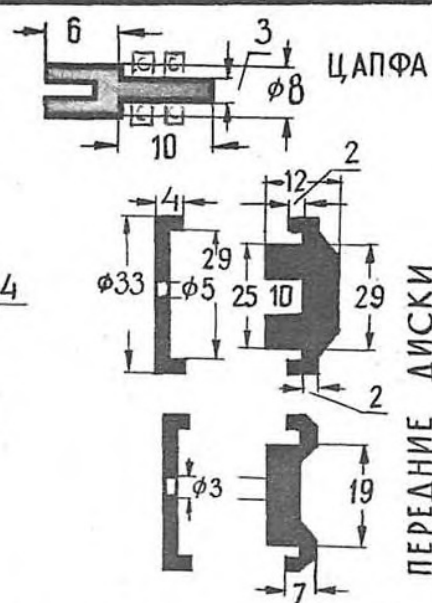
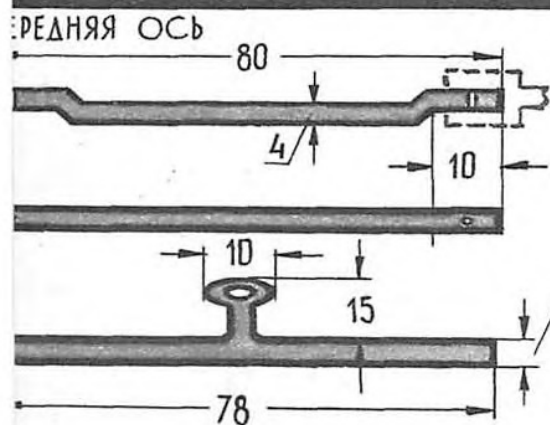
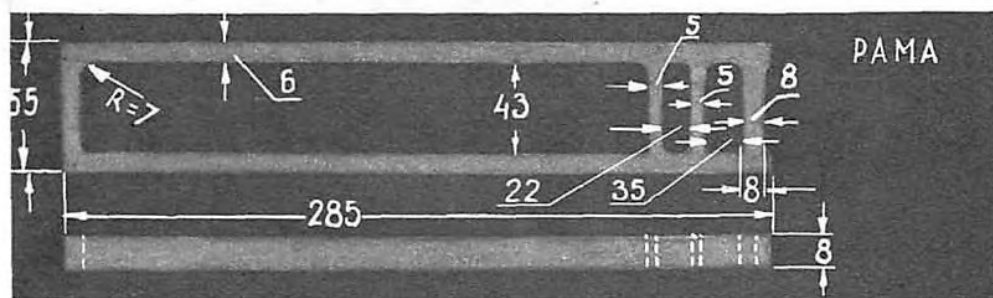
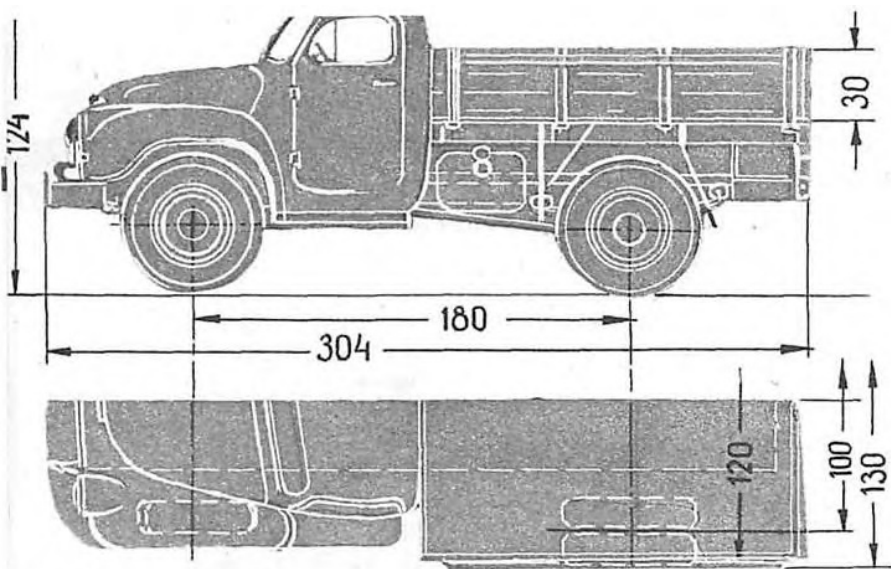
Система блокировки работает по принципу обычного дискового сцепления, в котором «ведущие» диски соединены с коробкой дифференциала, а «ведомые» — с полуосью. Посредством электрогидравлического привода диски прижимаются друг к другу, блокируя коробку дифференциала с полуосью и ограничивая таким образом действие дифференциала.

По утверждению канадских специалистов, такая ручная система управления блокировкой устраняет чрезмерные напряжения и удары, возникающие в самоблокирующихся дифференциалах.

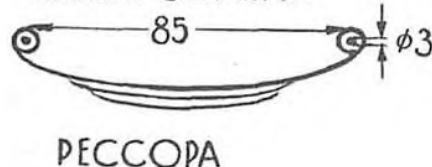
Рис. 2. Крепление двигателя автомобиля «Трабант».







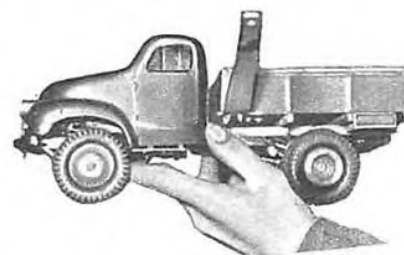
ЭЛЕКТРОСХЕМА



РЕССОРА

# МОДЕЛЬ

Электромодель автомобиля ГАЗ-56, сконструированная воспитанником городской автомодельной лаборатории Ю. Степановым, на первенстве Советского Союза по автомодельному спорту показала лучший результат, пройдя дистанцию со скоростью 48,28 км/час. Ниже публикуются ее описание и чертежи.



Кабина и крылья электромодели ГАЗ-56 выдавлены из двухмиллиметрового целлулоида на деревянной болванке. После этого кабина и крылья склеиваются ацетоном. Лобзиком выпиливаются окна и двери. Внутри кабины имеются сиденья и приборная доска.

Кузов выклеивается из фанеры.

Рама лонжеронная, прямая. Изготовлена из дюралю толщиной 8 мм. Передний мост крепится к раме с помощью рессор, передний конец которых закреплен шарнирно, а задний — на серьгах.

Подвеска передних колес зависимая. Рессоры наборные, изготовлены из листовой стали 65Г (из пружины часов).

Рулевое управление трапециевидной формы состоит из цапф и поперечной тяги.

Диски колес выточены из дюралюминия.

Шины изготовлены (с поперечной елочкой) в специальной прессформе методом вулканизации.

Задний мост — одноступенчатый, редуктор с передаточным отношением 1:1,75, модуль 0,75.

Карданный вал сделан из прутковой стали (серебрянки) 4 мм. С обоих концов имеются карданные шарниры, выполненные из дюралюминия Д16Т.

На модели установлен электродвигатель МУ-30, который крепится к раме с помощью двух хомутиков.

Включение и выключение электродвигателя производится тумблером с антенной, укрепленным под кузовом.

Источник электроэнергии — малогабаритные аккумуляторы или батарейки от карманного фонаря.

Ю. СТЕПАНОВ,  
чемпион СССР  
по автомодельному спорту.

# ГАЗ-56



# ...А ошибки старые

С введением в действие единых Правил движения транспорта появились и новые учебные пособия. Только в прошлом году они были выпущены в Москве, Ленинграде, Одессе, Ростове-на-Дону, Харькове. Факт сам по себе отрадный. Огорчает одно: в некоторых книгах, выпущенных, кстати, многотысячными тиражами, имеются крупные недостатки, дезориентирующие порой учащихся и преподавателей. В ряде этих изданий встречаются противоречивые данные, сомнительные рекомендации.

Далеко не свободно от серьезных погрешностей и недавно вышедшее «Пособие по правилам движения транспорта по улицам и дорогам СССР» А. Манзона и Г. Нагулы\*.

По непонятным причинам пособие составлено на основе устаревшей программы 1958 года. Авторы книги не могли не знать, что в январе 1961 года Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Госавтоинспекцией ГУМ МВД РСФСР была утверждена новая программа предмета «Правила уличного движения». Однако А. Манзон и Г. Нагула пренебрегли этой программой. Иначе, чем объяснить, что последовательность изложения материала в пособии во многом отличается от рекомендуемой новой программой?

Так, правила движения транспорта на регулируемых пересечениях изложены в главе VI, а расположение транспорта при движении и перестроении перед перекрестком даются лишь в главе VIII, а повороты и развороты — в главе IX.

Не лучше ли вынести раздел «Порядок движения транспортных средств» вперед и поставить перед темой «Сигналы светофора и регулировщика»? Методически это было бы правильнее. По этим же причинам такие темы, как «Остановка и стоянка транспорта», «Скорость движения транспортных средств» и «Начало движения» следовало рассмотреть раньше изучения правил проезда регулируемых перекрестков.

Значительные погрешности допущены и в изложении самого учебного материала. Например, в разделе «Обязанности водителя транспорта» ничего не сказано о «талоне предупреждений» к удостоверению водителя, не приведена его форма и перечень нарушений, хотя несколькими страницами ниже авторы говорят о компостерной просечке талона. Книга умалчивает о порядке оформления путевого (маршрутного) листа при выезде на линию или смене в пути, а ведь пособие предназначено для подготовки шоферов-профессионалов, которые обязаны хорошо знать все эти вопросы.

Рассматривая вопросы безопасности встречных разъездов автомобилей, авторы не указывают определенное Правилами расстояние, на котором водители обязаны подать световой сигнал; не объясняют, когда, при каких разъездах могут

быть включены подфарники, а когда шofer может перейти на ближний свет фар. Вызывает удивление отсутствие в пособии классификации улиц по числу рядов движущегося транспорта, а также правил определения главной улицы или дороги.

Немало смысловых ошибок в главе о дорожных сигнальных знаках. Известно, что предупреждающие знаки не имеют зон действия, хотя и устанавливаются на определенном расстоянии от опасного места. Однако авторы почему-то многократно повторяют такие выражения: «Обгон в зоне действия такого знака (Ремонтные работы)» производить нельзя» или «...зона знака (Прочие опасности) от места установки знака и до опасного места». При этом авторы допускают здесь и вторую ошибку: правилами запрещено производить обгон лишь в опасных местах, перед которыми установлены предупреждающие знаки, а это совсем не то, о чем пишется в пособии.

Странно звучит фраза о том, что цифры на знаке «Грузовое движение запрещено» показывают ограничение веса, а не грузоподъемности автомобиля. Кстати, при рассмотрении знака «Ограничение нагрузки на ось» ничего не говорится о распределении ее у многоосных автомобилей.

И таких описок, «огрехов» в книге слишком много. Авторы проявляют недостаточную осведомленность в ряде вопросов. Спорно, например, их утверждение, будто центр перекрестка при поворотах налево должен всегда оставаться справа от водителя.

А укрощают ли пособие многочисленные неряшливости редакционной работы? Может быть, такие перлы, как: «...водитель обязан вызвать карету (!) скорой медицинской помощи», «при проезде мимо этого знака водитель должен снизить скорость», «мятые крылья и кузов», «битые стекла» — нравятся редактору книги Б. Кудрявцеву, но вряд ли они понравятся читателю.

Наконец, еще одно замечание. Авторы сообщают в предисловии: «Пособие предназначено для лиц, изучающих правила движения на курсах водителей автомобилей, троллейбусов, трамваев». Однако никаких материалов по электрическому транспорту в книге нет.

Вот и думаешь: пособие, вроде бы, новое, дата выпуска недавняя, а ошибки старые, «закоренелые», о которых уже много раз говорилось. Не пора ли, уважаемые авторы, добросовестнее относиться к своей работе? И, наконец, приходится еще и еще раз говорить о необходимости более квалифицированного рецензирования и редактирования книг по правилам движения? Без этого трудно рассчитывать на выпуск хороших пособий для подготовки специалистов автомобильного транспорта.

Г. БЕРЕСТИНСКИЙ,  
зам. директора автошколы.

г. Рязань.

По страницам зарубежных журналов

## «СМОГ»

### И БОРЬБА С НИМ

Американская автомобильная промышленность была недавно подвергнута резкой критике с трибуны конгресса США, причем ей было предъявлено обвинение чуть ли не в «отравлении нации», — сообщает нью-йоркский журнал «Бизнес уик» в большой статье, посвященной проблемам так называемого «смога», который становится все более ощутимым на дорогах и в населенных пунктах страны. Речь идет о загрязнении воздуха выхлопными газами автомобильных двигателей. Термин «смог» возник как словообразование от Smoke (дым) и Fog (туман), он обозначает концентрацию в воздухе вредных химических соединений, образующихся в результате взаимодействия выхлопных газов с дорожной пылью и атмосферными осадками, особенно под влиянием солнечных лучей, и состоящих частично из мелкораспыленной сажи, углекислоты и окиси азота. Природа образования «смога» и даже его химический состав еще недостаточно изучены, но вредное его воздействие на растения и человеческий организм можно считать вполне доказанным. В районах, пораженных «смогом», наблюдается значительный рост легочных и бронхиальных заболеваний, население жалуется на повышенную слезоточивость, сухой кашель, снижение аппетита. Со «смогом» связывают также в отдельных случаях возникновение рака, что было экспериментально доказано многочисленными опытами на мышах. И, наконец, установлено, что под воздействием «смога» быстро гибнут растения, вянут и жухнут кроны деревьев, высаженных у шоссе.

Атаки на автомобильную промышленность по поводу «смога» начались еще в конце 1961 года, когда министр здравоохранения США А. Рибиков предъявил автомобильным концернам своеобразный ультиматум — не позднее 1964 года обеспечить оборудование всех выпускаемых в стране автомобилей устройством, обезвреживающим выхлопные газы. Затем последовал ряд других критических выступлений. В этой обстановке автомобильные концерны сочли за лучшее не возражать и сообщили, что не только в 1964, но уже в 1963 году все модели выпускаемых автомобилей будут снабжаться прибором, который обеспечивает возвращение значительной части выхлопных газов в двигатель с помощью специального адаптера, размещенного под карбюратором. Более того, пытались превратить грехи в добродетель, автомобильные концерны начали усиленно рекламировать этот прибор, подчеркивая, что стоимость его при массовом производстве не будет превышать 5—6 долларов, а применение даст даже некоторую экономию топлива. Американские автомобильные журналы были полны описаниями нового прибора.

Однако, как выяснилось, новый прибор практически способен поглощать лишь 30 процентов содержащихся в выхлопе углеводородов. Другого же, более совершенного прибора так до сих пор и не создано. Из 13 рефератов, подготовленных к специально созванной в марте этого года сессии Общества американских инженеров, ни один не содержал сколько-нибудь удовлетворительных сведений о создании действительно эффективного «антисмогового» устройства. «Для того, чтобы построить антисмоговую аппаратуру, — пишет «Бизнес уик», — нужно прежде всего гораздо больше знать о химическом составе и природе возникновения «смога», чем это известно в настоящее время». Иными словами, необходима большая научная работа, а отнюдь не только успокоительные заявления и широко вещательная реклама малоэффективных антисмоговых средств.

\* А. Манзон, Г. Нагула. «Пособие по правилам движения транспорта по улицам и дорогам СССР», Гостехиздат, УССР, г. Киев, 1961 г.





Июнь — первый летний месяц с самым длинным днем и короткой ночью. Нежданно палит солнце, плавится нагретый асфальт. Жарко! Водитель и пассажиры жаждут прохлады. Первое желание, которое возникает в таких случаях, — открыть все окна автомобиля (по всей вероятности, он у вас не снабжен установкой искусственного климата). Но стоит ли делать это всегда? Оказывается, нет. Ведь открытые окна — «зеленая улица» для дорожной пыли и газов из подкапотного пространства. Поэтому воспользуйтесь лучше вентиляционным люком (кран отопителя вы, конечно, давно уже закрыли). Поступающий через него свежий воздух создаст внутри кузова избыточное давление и избавит вас от упомянутых выше неприятностей. При движении с небольшой скоростью и на стоянках хорошую услугу окажет вентилятор отопителя.

Многие автолюбители летом не поддерживают должным образом тепловой режим двигателя. Они полагают, что летом все в этом деле обстоит проще, чем зимой. А зря!

Опытным путем установлено, что коррозия цилиндров возрастает, если температура охлаждающей жидкости поддерживается ниже 70—80°C (например, при температуре 50° — в полтора раза, при 25° — в пять). Повышение же температуры до 80—90° не увеличивает износа.

В то же время нельзя допускать излишнего перегрева двигателя, т. к. возникающая при этом детонация приводит к повышенному износу. Поэтому для поддержания оптимальной температуры водитель должен уметь правильно пользоваться жалюзи, по возможности чаще контролировать тепловой режим двигателя по термометру и следить за исправностью термостата.

В настоящее время доказано, что можно удлинить срок службы двигателя, если обеспечить, чтобы он после пуска прогревался за наименьшее время. Поэтому минуты через 2—3 после пуска, проверив, закрыты ли жалюзи, надо начинать движение, по возможности быст-

рее переходя на прямую передачу. В этом случае двигатель прогревается за меньшее число ходов поршня. Конечно, пока температура воды в системе охлаждения не достигнет оптимального значения (80—90°), нельзя давать двигателю полную нагрузку.

Наконец, большое влияние на износ двигателя в летних условиях оказывает состояние воздухоочистителя. После поездки по пыльным дорогам полезно промыть его фильтрующий элемент и сменить масло; для этого можно использовать отработанное моторное масло, только надо дать ему предварительно отстояться. Помните, что во время сборки надо быть внимательным, чтобы не повредить прокладок.

Большую помощь при контроле за поддержанием теплового режима двигателя оказывает лампочка контроля температуры воды, устанавливаемая на «Волге». Подобное устройство можно сделать и на «Москвиче». Датчик типа ММ-7 монтируется в резиновом шланге, соединяющем головку блока цилиндров с радиатором, а патрон контрольной лампочки типа ПД-20Е — в любом удобном месте.

Следует помнить, что двигатель нельзя выключать сразу после работы на больших оборотах. Нужно дать ему поработать на малых оборотах, чтобы он несколько остыл. В то же время желательно, когда двигатель долгое время работает на малых оборотах, что обычно связано с постоянной эксплуатацией в городских условиях; в этом случае трудно избежать усиленного нагарообразования. Но достаточно 2—3 часов движения на повышенных скоростях (с использованием высококачественного бензина), чтобы добиться очищения головки цилиндров от нагара.

При условии, что температура окружающего воздуха не ниже +20°, можно применить другой способ. Через свечные отверстия заливают в каждый цилиндр по 30—40 см<sup>3</sup> размягчающей смеси (25% автола, 25% керосина, 50% растворителя для нитролаков № 647). Нагар выжигается примерно через 10 км при движении на высокой скорости.

Жара вредно действует и на аккумулятор. Высокая температура воздуха вызывает усиленное испарение электролита, часть которого конденсируется на поверхности батареи, стекая затем вниз. Так, в автомобиле М-21 по этой причине нередко подвергается коррозии панель кузова, расположенная под площадкой аккумулятора. Чтобы не подвергать ремонту панель кузова, лучше и проще заменить или отремонтировать площадку. Для этого отверстия в площадке закрывают резиновыми пробками или заваривают. Для уменьшения коррозии можно поверхность площадки покрывать смесью из двух частей парафина и одной части соды.

Содержать в опрятном виде аккумулятор вам поможет легкосъемная крышка. В «Москвиче» можно использовать для этой цели фотографическую кюветку, как это описано в журнале «За рулем» № 5 за 1962 г. (стр. 18).

Летом автолюбители часто совершают продолжительные поездки по шоссе, развивая большую скорость; при этом у водителя нередко притупляется ощущение быстроты. Вот почему необходимо приучить себя к постоянному наблюдению за показаниями спидометра и вовремя снижать скорость, особенно при въезде в города и населенные пункты.

Большое значение имеет правильность показаний спидометра. Чаще всего он отрегулирован так, что показания его стрелки несколько превышают фактическую скорость. Хуже, когда показания спидометра занижены. В этом случае его необходимо отрегулировать. На «Москвиче» это сделать довольно легко. Не отсоединяя троса и не нарушая пломбировки, демонтируем приборный щиток и, вынув патрон лампочки освещения шкалы спидометра, нащупываем в образовавшемся отверстии регулировочный рычажок. Пользуясь секундомером и ориентируясь на ровном участке дороги по километровым столбам, контролируем скорость движения автомобиля. Обычно 3—4 заезда (последовательно на скоростях 40, 60, 80 и 100 км) достаточно, чтобы выверить спидометр, поворачивая регулировочный рычажок вправо или влево. Регулировка спидометра «Волги» производится таким же образом, но демонтаж его связан с трудностями.

И в заключение хотим напомнить здесь о таких необходимых в летнее время мерах, как заправка двигателя соответствующими сортами масел, промывка системы охлаждения, предохранение покрышек от повышенного износа. Эти меры хорошо известны из заводских инструкций, поэтому нет нужды говорить о них более подробно. Но повторить добрый совет никогда не лишне.

Редакционная коллегия: В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, М. И. КОЛПАКОВ, Ю. А. КЛЕЙНЕР-МАН (зам главного редактора), А. М. КОРМИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенник.

Корректор Н. И. Питерцева.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24.

Время работы редакции — с 9.00 до 19.00.

Сдано в набор 28.04.62 г.  
Г-82275.

Бум. 60 × 92½, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 360 000 экз.

Подп. к печ. 29.05.62 г.

Цена 30 коп.

Зак. 210.

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





# НА ДОРОГАХ ГАНЫ

Фото 1. В колонии Золотой Берег, так раньше называлась Гана, среди джунглей пролегали современные шоссейные дороги. Они понадобились колонизаторам для того, чтобы вывозить золото и алмазы из глубинных районов республики. Движение здесь левостороннее, ибо англичане во всех своих колониях насаждали порядки метрополии.

Фото 2. Знаки уличного движения в Гане почти все объясняют словами. На территории республики живет около 60 различных народностей и племен, каждое из которых говорит на своем языке. Поэтому и после провозглашения независимости государственным в Гане остался английский язык.

На снимке вы видите надписи: «Замедляйте ход. Скорость — десять миль в час».

Фото 3. На здании универмага, принадлежащего ганской торговой компании, огромный аншлаг: «Неделя движения». В эту неделю в Гане широко проводится пропаганда правил уличного движения.

Фото 4. Водители Западной Африки любят делать всевозможные надписи на бортах, кузовах, ветровых стеклах и капотах автомобилей. Эти надписи не имеют никакого отношения к правилам движения и часто звучат смешно и непонятно. Вот одна из них. По-английски написано: «Ну и что же?»

Фотоочерк В. Пархитко.







И ю н ь 1 9 6 2

За рулём

Чемпионы СССР по водно-  
моторному спорту досаафов-  
цы Валерий Ридер (слева) и  
Иван Мошак.

Фото В. Кулакова.