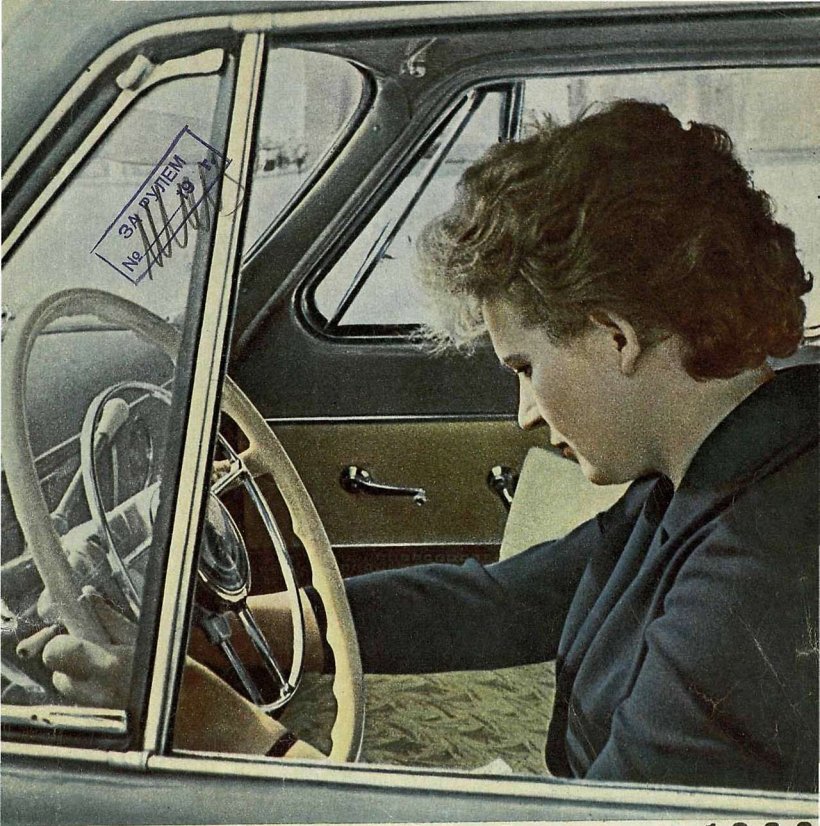




ЗА РУЛЁМ
№ 19

АВГУСТ 1963

8

За рулём

За рулём

8

Август 1963. Год издания 21-й.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



Горячий привет читателям журнала «За рулем», славным советским шоферам—активным участникам строительства коммунизма!

Придет время, и, как поется в песне, «на пыльных тропинках далеких планет» появятся и ваши следы, следы машин, которые ваши умелые и уверенные руки поведут по новым, неизведанным трассам.

Космонавт-5

Shm

НАШЕ БОЕВОЕ ОРУЖИЕ

Советская Родина — в великом коммунистическом покое. Наш путь освещен марксизмом-ленинской теорией. Важнейшим событием в идейно-политической жизни партии и страны явился июньский Пленум ЦК КПСС, рассмотревший вопрос об очередных задачах идеологической работы партии. В развернутом постановлении по этому вопросу Пленум, исходя из решений XXII съезда и Программы партии, определил основные направления и конкретные задачи работы партии в области коммунистического воспитания трудящихся.

Пленум полностью и единодушно одобрил политическую деятельность Президиума ЦК КПСС, Первого секретаря ЦК КПСС, Председателя Совета Министров СССР товарища Н. С. Хрущева по дальнейшему сплочению сил мирового коммунистического движения, а также все конкретные действия и меры, предпринятые во взаимоотношениях с Центральным Комитетом компартии Китая.

Решения июньского Пленума ЦК КПСС имеют огромное значение для всей партии, всей страны, для великого дела коммунистического строительства.

«Главный итог деятельности партии, — говорится в постановлении Пленума ЦК КПСС, — состоит в том, что за годы Советской власти социализм в нашей стране победил полностью и окончательно, воспитывается человек коммунистических идеалов и высоких моральных принципов, мировоззрение миллионов людей впервые в истории формируется на научной основе марксизма-ленинизма; советский народ имеет теперь конкретный научно обоснованный план построения коммунизма».

Особенно большие успехи во всех областях экономики, науки и культуры, в подъеме народного благосостояния, в творческой разработке вопросов марксистско-ленинской теории, в осуществлении ленинской политики мира и дружбы между народами достигнуты Советским Союзом за последние десятилетия.

Наши достижения неоспоримы. Их видит весь мир. Символом побед советского народа, партии, ее ленинского Центрального Комитета во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым был поистине легендарный полет космических кораблей «Восток-3» и «Восток-6». Воспитанник Ленинского комсомола подполковник Валерий Биковский и молодая коммунистка, первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова, продолжая подвиги своих краснозвездных космических братьев, овеяли новой славой нашу социалистическую Родину.

Новая победа в космосе — это, прежде всего, победа советского общественного строя, вызвавшего к жизни могучие силы народа. В достижениях советской экономики, стремительном взлете научно-технической мысли, в успешном экономическом соревновании с капитализмом, в росте нового человека — во всем великом и прекрасном, что создано на советской земле, мы и все наши зарубежные друзья видим триумф идей марксизма-ленинизма, торжество социалистического строя.

Громадные, потрясающие подвиги наших космонавтов. Но они — не сверхчеловеки, не исключительные люди. Они — плоть от плоти и кровь от крови народа, его верные сыновья и дочери, сверстники миллионов и миллионов молодых советских людей, которые под руководством Коммунистической партии несут вахту в промышленности и сельском хозяйстве, на транспорте, в рядах Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Высокая идейность, беспредельная преданность делу партии, готовность отдать все силы построению коммунизма — таковы отличительные черты советской молодежи, продолжающей революционные традиции старшего поколения — ге-

роев Октября, героев пятилеток и социалистического переустройства деревни, героев Великой Отечественной войны.

Пленум указал на необходимость преодоления формализма, отрыва идеологической работы от жизни. Было отмечено, что некоторые партийные, профсоюзные, комсомольские организации недостаточно активно борются за то, чтобы принципы морального кодекса строителя коммунизма стали нормой поведения каждого советского человека.

В настоящее время, как отмечается в постановлении Пленума ЦК КПСС по докладу секретаря ЦК КПСС товарища Л. Ф. Ильичева, главная задача идейно-воспитательной работы партии — идеологически обеспечить превращение в жизнь Программы КПСС, создание материально-технической базы коммунизма, формирование коммунистических общественных отношений, воспитание нового человека; повышать политическую бдительность, вести развернутое наступление против империалистической идеологии, против пережитков прошлого в сознании людей.

Перед партией и всем советским народом стоят величественные задачи. Много предстоит сделать такие патристическому обществу, его учебно-спортивным организациям, многочисленному отряду спортсменов. Надо немедленно улучшить дело подготовки водительских кадров для нужд обороны и народного хозяйства, поднять качество преподавания в автомотоклубах, школах и курсах, с еще большей настойчивостью внедрять общественные начала во все звенья нашей работы. Тут у нас большое поле деятельности. В идейно-воспитании курсантов автомотоклубов и школ нередко проявляется формализм, занятия иногда проводятся без достаточной подготовки. Обучая курсантов, преподаватели порой забывают о воспитательной стороне, пропускают мимо фактов нарушения дисциплины, этики, упускают из виду то, что они готовят не просто водителей, а активных строителей коммунизма.

Пора понять, что без высокой идейной закладки, повседневной активной идеологической работы нельзя выполнить почетные задачи, которые народ, партия поставили перед нами.

Многое предстоит сделать и для улучшения воспитательной работы среди спортсменов. Нельзя отмахиваться от фактов аморального поведения отдельных спортсменов, даже за заслуженных, ведущих, как это делают в некоторых автомотоклубах и комитетах ДОСААФ. Надо постоянно заботиться о систематической воспитательной работе в клубах, командах, на тренировочных сборах и соревнованиях.

Особо следует сказать о повышении наших автолюбителей и мотоциклистов на международные соревнования. Наши спортсмены за границей должны быть подлинными полпредами коммунистической Родины, являть пример выполнения долга перед народом.

В докладе на июньском Пленуме ЦК КПСС указывалось, что девизом советского физкультурного движения являются массовость и мастерство. Это в полной мере относится к автомотоспорту. Надо сделать его по-настоящему массовым, добиться новых успехов на международной арене.

Всю деятельность автомотоклубов, школ и курсов должна пронизывать забота о политической воспитании кадров. Вместе со всем советским народом члены патристического оборонного Общества, автомотоспортсмены горячо одобряют решения июньского Пленума ЦК КПСС. Они делают все для того, чтобы еще выше поднять идейно-политическое воспитание в наших клубах, школах, на курсах, добиться нового подъема всей оборонно-массовой и спортивной работы.

Будем держать наше идейное оружие в полном боевом порядке!

Быстро и неуклонно идет наша страна по пути технического прогресса. Опираясь на современные достижения отечественной науки и техники, поднимают на новые высоты социалистическая промышленность, развивается сельское хозяйство, крепнет оборонная мощь Советского государства. С каждым днем техника все шире входит в жизнь советских людей.

Одним из действенных средств приобщения молодежи к технике являются военно-прикладные и технические виды спорта. «Организациям ДОСААФ, — говорится в приветствии Центрального Комитета КПСС V Всесоюзному съезду оборонного Общества, — 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».

Замечательной традицией в дружной деятельности ДОСААФ и комсомола по развитию технических видов спорта становится проведение всесоюзных спартакиад.

Пять лет назад на Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи в спортивном многоборье по техническим видам спорта участвовало до 7 миллионов молодых спортсменов. Вторая всесоюзная спартакиада 1960—1961 годов привлекала уже около 16 миллионов участников. Сотни тысяч из них стали спортсменами-разрядниками, многие завоевали почетное звание мастера спорта.

Ныне технические виды спорта занимают все большее место в досуге трудящихся, особенно молодежи, в подготовке их к высокопроизводительному труду и обороне своего социалистического Отечества. Сотни тысяч людей в свободное от работы время изучают мотор, садятся за руль автомобиля и мотоцикла, за штурвал самолета, посылают в эфир свои позывные с любительских радиостанций, уходят в глубины вод с ластами и аквалангами.

Июньский Пленум ЦК КПСС указал, что необходимо неустанно внедрять физкультуру и спорт в быт советских людей, рассматривать их как важнейшее средство укрепления здоровья, трудоспособности, моральной стойкости и более здорового досуга советских людей.

Пленум потребовал закончить с запущенностью спортивной работы во многих населенных пунктах, особенно на селе и в районе новостроек.

Сейчас открываются новые возможности для приобщения самых широких масс трудящихся к техническим видам спорта. В соответствии с решением V Всесоюзного съезда Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту в 1964—1965 годах будет проведена III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта — самолетному, вертолетному, планерному, парашютному, автомобильному, мотоциклетному, радио, стрелковому, водно-моторному, подводному, морскому многоборью и спортивному моделизму. Подготовка к Спартакиаде будет посвящена состоявшимся недавно пленум ЦК ДОСААФ, который всесторонне обсудил состояние спортивной работы Общества и моделировал конкретные задачи комитетов, клубов и первичных организаций ДОСААФ по дальнейшему развитию технических видов спорта.

III Всесоюзная спартакиада явится крупным событием в спортивной жизни нашего Общества, всей страны. Сообщение о ее проведении с большим удовлетворением встречено спортивной общественностью, сотнями тысяч энтузиастов технических видов спорта. В подготовке к ней наряду с коллективами и клубами ДОСААФ активно включаются профсоюзные, комсомольские и спортивные организации.

Главная задача Спартакиады, как это подчеркивается в постановлении III пленума ЦК ДОСААФ, — широкое волеизъявление и девушек в занятиях техническими видами спорта, повышение уровня спортивного мастерства, а также дальнейшее улучшение всей оборонно-массовой работы среди населения. Массовость и мастерство — таков девиз III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

В программе предстоящей Спартакиады видное место занимает автомобильный и мотоциклетный спорт. Здесь и энтузиасты, и шоссейно-кольцевые автомобильные и мотоциклетные гонки, и мотороссы, и мотоциклы по гравийной дорожке и льду, и другие виды состязаний. Впервые будут проведены гонки на картах и автомобильное двоеборье, куда входит соревнование на мастерство вождения и на экономно горючего. Содержательная программа автомобильных соревнований, включающая также и звезды радиоуправляемых моделей.

ПРАЗДНИК, СМОТР, ЭКЗАМЕН

Положение о Спартакиаде построено таким образом, что бы обеспечить участие в автомобильных и мотоциклетных состязаниях возможно большего числа спортсменов, дать возможность начинающим любителям автоспорта попортировать свои силы, приобрести первый спортивный опыт, соревноваться в своих коллективах.

До первых стартов Спартакиады остается менее полугода. Задача комитетов, автомотоклубов, первичных организаций ДОСААФ, всей нашей спортивной общественности состоит в том, чтобы, не теряя буквально ни одного дня, развернуть самую деятельную подготовку к предстоящим в 1964 году массовым состязаниям по автомобильному, мотоциклетному и автомобильному спорту в организациях ДОСААФ.

Прежде всего следует серьезно подумать над тем, как добиться в соревнованиях подлинной массовости. Главное — это организаторская работа общественности в первичных организациях ДОСААФ, где сосредоточена основная масса любителей автоспорта.

Возмем, к примеру, мотоциклетный спорт. Советский Союз вышел на первое место в Европе по производству мотоциклов. Миллионы трудящихся городов и сел имеют мотоциклы, мотороллеры, мопеды. Однако многие комитеты, автомотоклубы и первичные организации ДОСААФ не учитывают этого, вследствие чего ряды мотоспортсменов растут крайне медленно.

Тревожными являются факты резкого снижения количества участников мотоциклетных соревнований. В Литовской организации ДОСААФ в прошлом году число их сократилось по сравнению с 1961 годом в четыре раза, в Куйбышевской — в два раза. То же самое наблюдалось в Тульской, Омской и некоторых других организациях ДОСААФ.

В чем здесь причина? А в том, что комитеты и автомотоклубы, сосредоточив все внимание на тренировках небольшой группы ведущих спортсменов, не утруждают себя работой по вовлечению широких масс молодежи в мотоспорт. Почти не проводятся доступные для начинающих мотоциклистов соревнования на мастерство вождения, одиночные соревнования, линейные гонки на короткие дистанции и т. п. Не получили распространения массовые мотосоревнования на личных мотоциклах, опыт проведения которых накоплен во многих комитетах и автомотоклубах Латвии и Эстонии.

До сих пор комитеты и автомотоклубы ДОСААФ очень робко привлекают к подготовке спортсменов общественность и потому не располагают необходимыми кадрами инструкторов, тренеров, судей, призванных вести работу с широким кругом начинающих мотоциклистов непосредственно в первичных организациях.

Не лучше положение и с массовым развитием автомобильного спорта. В стране насчитывается несколько миллионов шоферов, работающих, как правило, в больших автохозяйствах. Почти повсеместно там существуют крупные организации ДОСААФ, имеются люди, которые, проявив комитеты инициативу, с огнемком возьмутся за дело, развернут большую и интересную спортивную работу, способствующую повышению мастерства, технической культуры водителей автомобилей. К сожалению, этот мощный резерв развития автоспорта используется слабо.

Развертывая широкую подготовку к Спартакиаде, комитеты, автомотоклубы и первичные федерации и союзы, штатные и самодельные клубы Общества, все инструкторы, тренеры и судьи по автоспорту призваны, прежде всего, преодолеть указанные недостатки. Уже сейчас каждая первичная организация ДОСААФ должна выявлять желающих за-

нимается автоспортом, принять меры к укреплению существующих и созданию новых мотоциклетных и автомобильных команд, позаботиться о пополнении рядов самостоятельных и штатных клубов. Автоматоклубы обязаны обеспечить методическую помощь первичным организациям с тем, чтобы они могли организовать регулярные тренировки, чаще проводить простейшие соревнования.

Массовое развитие автомобильного и мотоциклетного спорта в первичных организациях немислимо без квалифицированных инструкторских кадров. Учитывая это, комитеты и автоматоклубы ДОСААФ с помощью профсоюзных и комсомольских организаций призваны полностью обеспечить первичные организации, самостоятельные клубы и их спортивные команды общественными тренерами.

В планах комитетов и автоматоклубов ДОСААФ, федераций, секций подготовка общественных спортивных кадров должна занимать одно из первых мест. Краткосрочные курсы, семинары, методические занятия с общественными тренерами и судьями, показательные выступления опытных автоспортсменов, изучение их тактики, методов тренировок, подготовки техники к соревнованиям — все эти вопросы необходимо постоянно держать в поле зрения.

Надо также добиваться более широкого развития автоспорта в школах, пионерских организациях, детских технических станциях. При этом крайне желательно лучше знакомить моделестов с радиоуправляемыми моделями, помогать им в создании более совершенных конструкций.

Необходимое условие повышения массовости автомобильного и мотоциклетного спорта — регулярные (не реже одного-двух раз в месяц), широкодоступные автомобильные и мотоциклетные соревнования. Следует шире привлекать к участию в них владельцев личных автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мопедов.

Организуя подготовку к Спартакиаде, комитеты и первичные организации ДОСААФ должны учесть свои потребности в автомобильной и мотоциклетной технике. Несомненно, руководители предприятий, колхозов и совхозов, профсоюзные организации окажут им определенную помощь. Однако здесь немаловажное значение приобретает и мобилизация собственных средств комитетов ДОСААФ. Надо принять все меры к выполнению планов поступления членских взносов, вовлечению в ряды Общества новых членов, а главное — добиваться увеличения доходов от хозяйственной деятельности и проведения платных спортивных мероприятий. Уже сейчас комитеты, первичные организации ДОСААФ обязаны накапливать средства для проведения Спартакиады.

За последнее время наметился некоторый рост мастерства советских автоспортсменов. Наши мотогонщики показали высокий класс в ответственных мотоциклетных состязаниях на международной арене. Положительных результатов добились и автоспортсмены, участвуя в ралли, проходивших за рубежом.

И все же в целом задача повышения мастерства наших автоспортсменов решается медленно. Слабо растут ряды мастеров. Многим спортсменам явно не хватает высокой спортивной квалификации, необходимой общефизической и морально-волевой закалки.

Всесоюзным и республиканским федерациям автоспорта, комитетам, всем автоматоклубам Общества надо серьезно улучшить работу по повышению мастерства наших автоспортсменов и мотоциклистов, более внимательно и настойчиво растить способную спортивную молодежь.

Предстоящая Спартакиада — это и большой праздник, и серьезный экзамен для нашего автомобильного и мотоциклетного спорта. Как массовые соревнования в первичных организациях, городах и районах, так и областные, краевые и республиканские спартакиады помогут выявить талантливых спортсменов. Финальные соревнования Спартакиады в 1965 году должны ознаменоваться высокими результатами, достойными нашей великой страны.

Хорошие итоги Спартакиады могут быть достигнуты лишь дружными усилиями профсоюзных, комсомольских и досафовских организаций, всей спортивной общественности. Кое-где, этого, к сожалению, не понимают, считая, что готовят спортсменом, способным защищать спортивную честь области, края, республики, можно лишь в каких-то «особых» условиях.

Чемпионы и рекордсмены воспитываются в коллективах автоспортсменов, располагающих неисчерпаемыми резервами талантливой молодежи, способной прославить советский спорт на трассах соревнований, трехах и ипподромах.

Юньский Пленум ЦК КПСС еще и еще раз подчеркнул важность и необходимость идейной закалки, развития в каждом советском человеке высоких, благородных качеств строителя коммунистического общества. Руководствуясь указанными партией, мы обязаны постоянно думать об идейном уровне, о высоком моральном облике каждого спортсмена. Советский спортсмен должен служить образцом в труде и учебе, в выполнении морального кодекса строителя коммунизма.

III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта — важный этап в деятельности Общества. Комитеты ДОСААФ, федерации и секции автомобильного и мотоциклетного спорта, автоматоклубы незамедлительно должны взять под контроль ход подготовки к Спартакиаде, активно пропагандировать массовый спорт, конкретно помогать первичным организациям, райкомам и горкомам ДОСААФ, заботиться об укреплении материально-технической базы.

Особое внимание необходимо уделить подготовке Спартакиады в сельских организациях ДОСААФ, добиваясь, чтобы она охватила каждый колхоз, совхоз, пришла во всех районных центрах. Помощь сельским спортсменам овладеть спортивным мастерством, умножить их ряды — прямая долг комитетов и автоматоклубов ДОСААФ, всей нашей спортивной общественности.

В своем приветствии V Всесоюзному съезду ДОСААФ Центральный Комитет КПСС выразил уверенность в том, что организации и клубы Общества еще выше поднимут знамя советского спорта, прославят нашу Родину новыми спортивными достижениями. Успешное проведение Спартакиады, ее массовость, высокие спортивные результаты будут конкретным ответом спортсменом Общества на заботу нашей родной Коммунистической партии о развитии в стране технических видов спорта.

На старты мотоциклетных соревнований выходит тысячи спортсменом.

Фото А. Пахомова



ОПИРАЯСЬ НА АКТИВ

Активно работают общественники из внештатных отделов и в других районах Общества. Сейчас в первичных организациях патристического Общества Москвы готовится несколько тысяч шаферов. Совместно с комитетами первичных организаций, руководителями автомотоклубов, преподавателями внештатные отделы проявляют большую заботу об улучшении учебного процес-

Более десяти лет существует на заводе мотосекция, которую возглавляет энтузиаст мотоспорта Алексей Петров.

Июньский Пленум ЦК КПСС указал, что в борьбе за победу коммунизма все более важное значение приобретает идеологическая работа. Важнейшей социальной частью ее является воспитание трудящихся в духе советского патриотизма и постоянной готовности к защите социалистического Отечества. Мы будем добиваться более широкого участия общественности в нашей работе, сосредоточим все наше внимание на военно-патриотическом воспитании населения, на развращении военно-прикладных видов спорта.

Сулюкта. Этот небольшой городок не сразу найдешь на географической карте. Он затерялся в предгорьях Алая у самых границ Киргизии. Сулюкта — город шахтеров, а шахтеры — люди трудолюбивые, дружные и пытливые. Есть здесь и свой автомотоклуб, точнее филиал Ошского областного автомотоклуба ДОСААФ. В областном комитете Общества мы услышали о нем немало добрых слов. И действительно, знакомясь с жизнью и делами автомотоклуба, еще и еще раз убеждаешься, как много могут сделать энтузиасты, люди, для которых характерны высокое чувство ответственности и общественного долга, любовь к порученному делу.

Весь учебный процесс в клубе организован образцово. В классе — действующий автомобиль для технического обслуживания и регулировочных работ. Неподолеу — специально оборудованные рабочие места с агрегатами, выкладкой инструмента и технологическими картами. На отдельном щите — график практических занятий по звеньям, перечни основных работ по обслуживанию автомобиля, образцы заполнения шоферских документов. Все продумано до мельчайших деталей.

Рядом, в классе по правилам учебного движения, стол-малет для решения задач по развозке транспорта, электрифицированный стенд с дорожными сигнальными знаками, действующие модели светофоров. Почти все это сделано руками курсантов и преподавателей.

Но дело не только в хорошей материальной базе. Своими успехами клуб обязан небольшому, но дружному преподавательскому коллективу, и прежде всего Исмаилу Ибрагимовичу Кашаеву. Бессменно, вот уже шестнадцать лет, руководит Кашаев обучением шоферов в Сулюкте. На его глазах и его усилиями обычные технические курсы при первичной организации ДОСААФ рудоуправления выросли в лучший филиал Ошского областного автомотоклуба. Более двух с половиной тысяч отличных водителей подготовил за это время Исмаил Кашаев. Им передал он свою любовь к автомобилю, свои знания и опыт водителя первого класса, за плечами которого трудный путь фронтовых дорог от Кавказа до Берлина, не одна сотня тысяч наезженных километров. Воспитан-

В ШАХТЕРСКОМ ГОРОДЕ

нии Кашаева и инструкторы практического вождения — Х. Тенишев, С. Джалалов и О. Токтобаев. Все они получили специальность в автомотоклубе, а после службы в армии вернулись в него наставниками будущих шоферов.

Большое внимание энтузиасты-общественники уделяют воспитанию у курсантов высоких моральных качеств, сознательной дисциплины. В клубе четкий распорядок. Недаром в журналах групп не видно записей «не были» — посещаемость занятий стопроцентная. День начинается с обязательной физкультурной зарядки, которую проводит староста группы, а заканчивается консультациями по пройденным темам.

В программе подготовки водителя на управление автомобилем в сложных условиях отводится лишь несколько часов. Но природа края сурова, и воспитанники Кашаева все обучение вождению машины проходят в трудных условиях горных дорог. Учебные трассы клуба нередко могут соперничать с трассами автомобильных кроссов! Зато почти все выпускники автомотоклуба сдают экзамены в ГАИ с первого раза.

Есть немало клубов, не имеющих автодромов. Энтузиасты из Сулюкты с такой же решимостью мириться не стали: какой же автомотоклуб без автодрома! После долгих поисков в нескольких километрах от города среди гор была найдена ровная площадка. Не нашлось строительного леса — и курсанты выложили фигуры камнем. И вот учебная трасса готова! Уже подъезжая к Сулюкте, каждый увидит на склоне горы надпись из камня — «Автодром».

Такую настойчивость здесь проявляют во всем — в большом и малом.

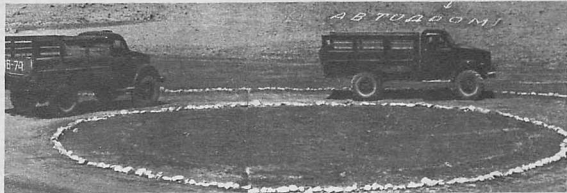
В прошлом году Исмаил Кашаев был удостоен высшей награды Общества — Почетного знака ДОСААФ СССР. Мы уверены, что впереди у него новые достижения в большом и благородном деле воспитания настоящих мастеров своего дела, пламенных патриотов Родины.

Г. ЗИНГЕР.
Фото автора

г. Сулюкта,
Киргизской ССР.

Занятия по правилам движения транспорта в автомотоклубе проходят всегда содержательно и интересно. Этому помогают хорошие учебно-наглядные пособия. На слайде: И. Кашаев объясняет будущим шоферам правила проезда перекрестков.

На автодроме. Медленно движутся автомобили, выполняя «восьмерку». Но пройдет время, и сегодняшние ученики уверенно поведут машины по любым дорогам и на любые расстояния.



ДО ВСЕГО ЕСТЬ ДЕЛО

Валиуллины еще раз придирчиво осматривали колеса, прислушались к ровному гулу мотора и выехали сценплене. Машина легко подалась вперед, стала весело набирать скорость. Стали позды элеватор, пристанционные постройки. «Газик» выходил на степной простор.

Валиуллины любил эту дорогу. Она и в самом деле красивая. По обе стороны — море хлеба, безоблачное небо. Водитель смотрит на солнце, шурит, думает: «Продержись еще недельку! Очень нужно!»

Далеко впереди на дороге он увидел согнутые фигуры. Кто это? Пионеры, подберищающая хлеб, рассыпаный шофером-расклятой? Стражи дорог — работники ГАИ?

Подъехал поближе и увидел, что ошибся. «Просто капут», — мгновенно сообразил Альберт. Один из собирающих зерно, плечистый здоровый мужчина поднял руку.

— Подвезешь? Груз-то невелик — я да мешок.

— Не подвезу, — сказал Альберт и резко захлопнул дверцу.

— Ну, ты не беспокойся, оплатю, как надо!

Альберт открыл дверцу:

— Ладно, кадишь.

Шоферы на аэродроме



Доброй славой пользуются в Н-ской части винтокрылые машины, и в этом не великая заслуга автомобильного подразделения, обслуживающего вертолеты. В любое время дня и ночи, по первому сигналу, специальные машины занимают свое место.

Хорошо служат в подразделении и молодые воины — воспитанники автомобильного ДОСААФ, успевшие до призыва поработать шоферами в колхозах, совхозах на предприятиях. Недаром командир роты капитан технической службы коммунист Веселый Борисович Ионин, отдавший два десятка лет воспитанию волевым, дисциплинированным, знающим свое дело, преданных Отчизне воинов-водителей, тепло отзывается о воспитанниках оборонного Общества.

Коммунисты и комсомольцы, составляющие большинство личного состава, проявили много старания, чтобы образцово оборудовать стоянки и мастерские для автомашин, завеселили внутреннюю жизнь в городе.

Коллектив автомобильного подразделения немало потрудились и над оборудованием лекционных комнат, жилых помещений, учебных классов.

По основному и службам автомобильников подразделения — успешная борьба за безаварийность, за безаварийность, за классность. Коммунисты и комсомольцы и здесь впереди: все они уже стали классными водителями различных специальных аэродромных автомобилей.

Воины-автомобилисты достигли неплохих показателей в сбережении техники и экономии горюче-смазочных материалов и отмечены командованием.

Подразделение автомобильников прочно занимает первое место в части. Вместе с летчиками они торжественно отмечают День советской авиации.

В а ф о т о: подготовка вертолета к учебному полету.

Мужчина схватил мешок — и к машине.

— Дай я сам, — лицо у шофера бледное, глаза ненавидящие.

Он взял мешок, высыпал в кузов зерно и быстрым движением бросил мешок через борт.

— Спасибо, папаша. Помог государству, как говорится. Какой-то респект распылил государственное добро, а ты собрал и государству же вернул, — теперь уже весело говорил Альберт.

Машина, резко взяв с места, понеслась по дороге.

Через несколько минут ГАЗ-51 остановился у конторы совхоза.

— Директор у себя? — спросил Альберт у секретаря.

Разговор был короткий. Директор пожал комсомольцу руку и твердо заверил.

— Прием мер!

...Снова дорога. Заканчивает свой очередной рейс Альберт Валиуллин, шофер Шортандийской автобазы, зрочный автодорожного института, член боевого отряда «Комсомольской промтех». Заканчивает очередной рейс хороший человек, которому до всего есть дело.

Вот и весь рассказ о Валиуллине. Добавим только, что этим рейсом он довел свой полумесячный тонно-километраж до 5000.

А это и есть меслечное задание.

Г. РОЗЕНШТЕЙН,
сотрудник редакции газеты
«Молодой целинник».

Поселок Шортанды
Целиноградской области.

Энтузиасты

При городском комитете ДОСААФ Киевского областного совета активисты-общественники образовали группу в помощь преподавателям кружков и курсов автотехники. Первоначально они называли ее технической секцией, затем переименовали в совет методической помощи; сейчас она называется просто секцией (председатель И. Голованов). В его составе — 11 ведущих специалистов автотехники.

Совет преподавателей занимается вопросами учебно-методического характера. Активисты, составляющие ядро совета, проводят педагогические конференции на сил, на времени для повышения качества учебной работы в самостоятельных автомототолубах и на курсах ДОСААФ.

В учебных организациях ДОСААФ г. Киева занато более ста преподавателей. Это различные по опыту работы и образованию люди. Штатные и нештатные инструкторы горнога ДОСААФ активно помогают преподавателям, но эта помощь чаще всего имеет организационный характер. Что же касается вопросов методики, повышения педагогического мастерства, планирования учебного процесса, подхода к решению тех или иных тем программы, — то это сфера деятельности педагогического совета. Собирается совет один раз в месяц. Для примера приведем повестку одного из заседаний.

1. О методике построения урона.
2. Обсуждение книги Г. Нагулы и А. Манасова «Правильный путь движения по улицам и дорогам СССР».
3. Лекция на тему «Автомобили семилетия».

С рассказом о методике построения урона выступил опытный преподаватель, заведующий учебной частью автодорожного техникума А. Сорочин. Интересно была проведена и лекция. Первый час соборившие слушали лектора в помещении. А затем выехали в одну из автошкол Киева, где имелись новые автомобили, в том числе ГАЗ-530Ф. Лектор Б. Левинсон, один из крупных специалистов автодорожного техникума, рассказал о конструктивных и эксплуатационных особенностях новой машины.

Нередко на такого рода встречи приглашаются работники госавтоинспекции, Министерства автомобильного транспорта, знатные водители автошкол, научные сотрудники.

Педсовет глубоко возникает в работу каждого преподавателя. Члены совета участвуют на занятиях в клубах и на курсах, проводят показательные уроки, разбирают недостатки, допущенные теми или иными преподавателями, помогают их устранить. О некоторых преподавателях, плохо относившихся к своим обязанностям, педсовет информирует ДОСААФ, который делает соответствующие выводы. Так было, в частности, с преподавателем П. Зайкой, С. Федюхиным и другими. Работа их не удовлетворила педсовет.

Одной из действенных форм помощи преподавателям является семинарские занятия. Они тоже проводятся по инициативе совета совместно с внештатными техническими отделами.

Тесную связь педсовет поддерживает с городской госавтоинспекцией. По просьбе педсовета госавтоинспекция Киева стала издавать бюллетень с характерными дорожными происшествиями, нарушениями правил движения с описаниями и рисунками. Преподаватели получают бюллетень, используют его материалы в качестве иллюстраций при изучении той или иной статьи Правил движения.

Преподаватели курсов и самостоятельных автомототолубов, с которыми нам пришлось беседовать, называются отзываются о своих старших, опытных товарищах, входящих в педсовет, отмечая, что они очень сильно влияют на качество учебного процесса.

Да это видно и по показателям учебной работы. Специалисты ДОСААФ не только лет назад с первого раза сдавало экзамены в ГАИ 55—60 процентов учащихся, но и сейчас по сравнению с группой этот процент поднялся до 70.

Б. АНДРЕЕВ.

Текст и фото Н. Веринчука. г. Киев.



Надо воспитать у каждого труженика ясное понимание того, что обеспечение высшей производительности труда — всенародная задача, главное условие построения коммунизма; широко развивать социалистическое соревнование, внедрять передовой опыт, окружить почетом и уважением героев труда...

(Из постановления июньского Пленума ЦК КПСС «Об очередных задачах идеологической работы партии»)

Герой ТРУДА

М. И. Приставка

Фото В. Бровка.

Ранним июньским утром посреди обширного двора автобазы № 20 Управления «Мосстройтранс», выкидывая клубы обработанного газа, развернулся мощный МАЗ с номерным знаком 59-44. Не успел еще водитель заглушить мотор, а десятки рук уже потянулись к бортам автомобиля. В кузов втащили стол, покрытый красным полотном, поставили микрофон: получилась просторная импровизированная трибуна. Ее моментально окружили сотни людей. «Виновики торжества», легко подкаваченный крепкими руками товарищей, вдруг оказался перед их веселыми лицами. И в его карик, глубоко посаженных глазах блеснула радостная улыбка.

Было чему обрадоваться старому шоферу коммунисту Михаилу Ивановичу Приставке: в газетах он только что прочитал постановление июньского Пленума ЦК КПСС, перед тем узнал о благополучном приземлении новых покорителей космоса — Валентина Терешковой и Валерия Быковского. А тут и своя, личная радость: 21 июня 1963 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ему присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

Чествовать героя собрались шоферы, слесари, токари автобазы, представители партийных, общественных организаций столицы.

Михаила Ивановича по праву называли строителем, хотя он шофер по специальности. Не будет преувеличением, если мы скажем, что биография многих довоенных и послевоенных строков нашей столицы — это и биография Михаила Приставки. Двадцатипятилетним парнем сел он за руль мощного в те годы самосвала ЯАГ-6. Страна была охвачена энтузиазмом пятилеток. Десятки тысяч молодых людей резвехались по новейшей стране. В Москве воздвигались предприятия, прокладывались первые километры метрополитена. Пятнадцать тысяч комсомольцев по призыву Коммунистической пар-

тии и Ленинского комсомола стали в ряды проходчиков, бетонщиков, обкатчиков на строительстве метро. Туда-то и направили молодого шофера.

Комсомолец Михаил Приставка вызвал трюнк из тоннелей метро, доставлял тюбинги, бетонные плиты, арматуру, щиты, облицовку. От объекта к объекту, от стройки к стройке перебрасывались грузовики автобазы, где трудился молодой шофер. Всюду о нем отзывались с похвалой. И дальше бы он так работал — с огоньком, энтузиазмом, да началась война. С переднего края строительства Приставка ушел на передний край борьбы с врагом. Михаил и на фронте остался за рулем автомобиля, возил боеприпасы, горючее и другие боевые грузы. А кто был шофером на войне, знает, что это такое... Бессонные ночи, бездорожье, езда под непрерывными бомбежками и обстрелами.

Героические бои под Москвой, Смоленском, битва на Волге, Орловско-Курская дуга, форсирование Днепра, освобождение тысяч городов и сел Украины, Польши, бои на немецкой земле, овладение Берлином — вот этапы пути воинской части, с которой прошел Михаил Иванович по боевым дорогам. На фронте Приставку приняли в члены Коммунистической партии Советского Союза.

Демобилизовавшись, он снова вернулся на свою родную автобазу и трудится здесь до сих пор.

Многое изменилось в автохозяйстве за последние годы: появились новые гаражи, боксы, мастерские, механизированные трудовые работы, улучшились организация труда, техническое обслуживание автомобилей. Да и парка не узнать: почти на три четверти он состоит из тяжелых машин.

Несколько лет подраяд Михаил Иванович управлял там самым МАЗом, кузов которого был только что приспособлен для трибуны. Ключеный водитель, Приставка стал одним из инициаторов со-

реования за честь столичного шофера; в отличном состоянии он содержит машину, борется за высокую культуру производства. Он принимал непосредственное участие в сооружении МГУ, новых станций метро, высотных зданий, стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках, Кремлевского Дворца Съездов. Одним из первых на автобазе он завоевал звание ударника коммунистического труда, а числе лучших шоферов столицы работает без заочного ремонта.

Сколько же километров пути преодолел шофер за 28 лет работы за рулем! — Пожалуй, это составит несколько рейсов от Земли до Луны и обратно. Так что я тоже себя к космонавтам причисляю, — шутит Михаил Иванович.

Глубокое чувство ответственности не только за свой труд, но и за труд всего коллектива — одна из ярких черт коммуниста Приставки. И коммунисты, все водители уважают его. Многие годы подраяд Михаил Иванович избирался членом парткома автохозяйства, сейчас он секретарь партийной организации автоколхоза.

С увлечением рассказывает Михаил Иванович о том, как автобаза стала инициатором борьбы за высокую культуру в работе, как здесь воспитались более 300 ударников коммунистического труда, таких, как И. М. Емельянов, С. И. Дышлок, Г. К. Точилин, В. М. Коналов и многие, многие другие шоферы, слесари, токари, техники, инженеры, от которых зависит техническое состояние и работоспособность автопарка.

...Закончился торжественный митинг, и Михаил Иванович снова велет свой МАЗ по шумным улицам столицы. Над ним высокое голубое небо. Справа и слева в стекле и бетоне возвышаются новые красивые здания. В их сооружении вложил свой труд и Герой Социалистического Труда коммунист Михаил Иванович Приставка.

А. БАБЫШЕВ.

НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

НА СПИДОМЕТРАХ — ПЕРВЫЕ КИЛОМЕТРЫ

В автомобильных хозяйствах Москвы проходят эксплуатационные испытания опытные образцы автомобилей, выпущенных Минским автомобильным заводом.

Для транспортировки различных полуприцепов используется короткобазный тягач МАЗ-504Б. Его характерной особенностью является двухступенчатый задний мост, что позволяет лучше использовать тяговые возможности двигателя в различных дорожных условиях; первая ступень имеет общее передаточное отношение 7,73, вторая — 10,76. В комбинации с полуприцепом-самосвалом МАЗ-5232 тягач применяется, в основном, для перевозки сыпучих строительных грузов. Кузов полуприцепа емкости 7 м³ выполнен цельнометаллическим. Нездолг опрокидывается (под углом 60 градусов) гидравлическим механизмом, снабженным двумя цилиндрами

Благодаря широкой колее (180 мм) и низкому расположению центра тяжести новый грузовик очень устойчив. На нем устанавливается двигатель мощностью около 100 л. с.



Автомобиль выполнен по схеме «кабина над двигателем». Это позволило увеличить полезный объем кузова, улучшить обзорность, что очень важно при движении в условиях бездорожья. В кабине водителя предусмотрены вентиляция и отопление, а также обогрев передних ветровых стекол теплым воздухом. Грузоподъемность автомобиля — 2 тонны.

На базе ГАЗ-66 созданы различные модификации: самосвал, автомобиль с бортовой платформой двух типов (одна из них снабжена высокими бортами и тентом) и тягач ГАЗ-66П.

«ЮНОСТЬ»

НА УЛИЦАХ МОСКВЫ

На остановках маршрутного такси в Москве можно увидеть экспериментальный микроавтобус «Юность», созданный на автозаводе имени Лихачева. Эта машина вмещает 17 пассажиров и развивает среднюю скорость до 120 км/час.

Управление автомобилем полностью автоматизировано. В кабине водителя установлен ключевой пульт. Труд водителя облегчается также и гидросиловым рулем.

Двигатель микроавтобуса развивает мощность 150 л. с. Два бензобака (общей емкостью 160 л) обеспечивают «Юности» длительный пробег без заправки.

В пассажирском салоне созданы большие удобства для пассажиров.



АВТОБУС БОЛЬШОЙ ВНАСТИМСТИ

На заводе в Ликино создан новый автобус ЛиАЗ-677, предназначенный для городского транспорта. Он вмещает 77 пассажиров, а в часы «пик» может перевозить до 108 человек. На автобусе ЛиАЗ-677, как и на автобусах ЛАЗ, установлен бензиновый четырехтактный V-образный восьмичилиндровый двигатель ЗИЛ-375 (мощность 180 л. с., крутящий момент 47,5 кг), который позволяет развивать максимальную скорость до 70 км/час.

Пневматические подвески колес оригинальной конструкции обеспечивают комфортабельность езды. Пневмогидравлические тормоза имеют раздельный привод, что способствует плавности торможения и повышает безопасность движения.

Труд водителей автобуса ЛиАЗ-677 облегчает гидромеханическая коробка передач и гидросиловый руль.

Габаритные размеры автобуса: длина — 10 450 мм, ширина — 2500 мм, высота — 3000 мм. База — 5150 мм, колея передних колес — 2166 мм, задних — 1370; сухой вес — 7800 кг, предельная нагрузка — 15 500 кг.



ИДУТ ИСПЫТАНИЯ

На дорогах страны появились опытные образцы автомобиля-самосвала, созданного недавно кременчугскими



автомобилестроителями. Машина проходит пробные испытания. По конструкции она близка к автомобилю КраЗ-250, подробное описание которого приведено в журнале «За рулем» № 2 за 1962 год.



ми телескопического типа. Задняя часть кузова несколько приподнята вверх, что исключает потери груза при транспортировке. Такой автопоезд развивает скорость до 75 км/час и расходует 45 литров топлива на 100 км пути.

ВЕЗДЕХОДНАЯ МАСТЕРСКАЯ

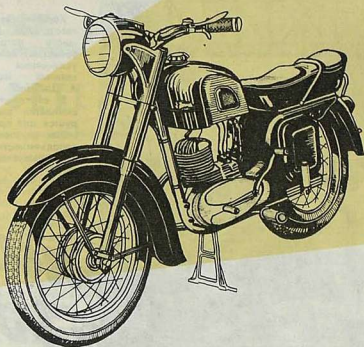
Большую помощь окажет труженикам сельского хозяйства, особенно в весеннюю распутицу, грузовик ГАЗ-66 с установленным на нем фуругоном, в котором смонтирована авторемонтная мастерская. Все четыре его колеса ведущие, он легко доберется к нуждающемуся в ремонте трактору даже по глубокой пахоте. Незаменима эта мастерская и при прокладке трубопроводов.

В ступицах передних колес автомобиля предусмотрено устройство, позволяющее отключать на хорошей дороге передние колеса от полуосей, а следовательно, и от дифференциала переднего ведущего моста. Благодаря этому снижается общий эксплуатационный расход топлива.

Пройдет несколько месяцев, и на дорогах нашей страны, на улицах городов, рабочих поселков появятся еще один новый мотоцикл — «Ковровец-175Б». Он, без сомнения, привлечет внимание мотоциклистов, поскольку во многом превосходит своего предшественника «Ковровца-175Б». Его отличают улучшенные эксплуатационные качества, повышенная комфортабельность, более красивый внешний вид.

„Ковровец“

175 - В



Создавая новую модель конструкторы учли многие пожелания и замечания владельцев мотоциклов.

Каковы же конструктивные особенности «Ковровца-175Б»? Компактный чугунный цилиндр-моноблок, изготавливаемый методом точного коркового литья, имеет большую площадь охлаждающих ребер. Обрешение в нижней его части очень плавно сочетается с обрешением картера. Цилиндр-моноблок надежен в работе благодаря улучшению теплонапряженности двигателя. Гарантированная мощность — 9 л. с. при 5200—5400 об/мин.

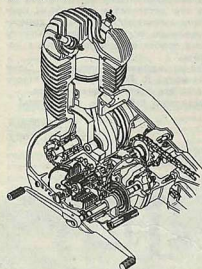


Рис. 1. Двигатель нового мотоцикла.

Подбор рациональных фаз газораспределения, размеров и конфигурации впускных и выпускных каналов в сочетании с применением карбюратора К-36 и нового глушителя шума выпуска позволили получить надежный, экономичный двигатель (рис. 1) с постоянной степенью сжатия.

В новой модели несколько увеличены отношения в силовой передаче. А это дало возможность улучшить тяго-

вые и динамические качества мотоцикла и поднять его максимальную скорость.

Вот перечень основных конструктивных усовершенствований, позволивших повысить срок службы двигателя и машины в целом. Изменены конструкция и технология изготовления коленчатого вала, более прочным стал поршень. Усовершенствована головка цилиндров, благодаря чему улучшено охлаждение двигателя. Крепление его к раме в передней части усилено. Надежность работы сцепления повышена за счет изменения конструкции наружного барабана. В правой половине картера теперь нет технологических отверстий, тем самым исключена возможность попадания грязи и особенно песка на цепь задней передачи.

Работники завода провели немало экспериментов, прежде чем выбрали конструкцию глушителя шума выпуска (рис. 2). Он больше прежнего по объему. Оптимальное положение конусов позволило значительно снизить шум.

Водители будут, конечно, довольны новым седлом. По сравнению с седлом «Ковровца-175Б» оно несколько расширено в задней части, а каркас его приподнят. Изменена латексная подушка седла — она теперь не проседает, и пассажиру нечего опасаться «сползания» при длительной езде.

Конструкторы уделили большое внимание повышению плавности хода. Усовершенствованы гидравлические амортизаторы передней вилки (рис. 3), введен пружинный буфер, который срабатывает при максимальном ее ходе, препятствуя передаче толчков рулю в случае наезда на препятствие.

Много сделано для того, чтобы облегчить техническое обслуживание мотоцикла. Ось заднего колеса вынимается слева, что упрощает его монтаж и демонтаж. Предусмотрена очистка глушителя от нагара. Для этого надо вывернуть болт, крепящий заглушку хвостовика.

Спидометр с подсветом шкалы, более рациональная конструкция рычагов

сцепления и переднего тормоза, надежное крепление педалей переключения передач и пуска двигателя — все это создаст необходимые удобства для водителя.

Внешний вид мотоцикла улучшен благодаря полировке и изменению крышки сцепления и генератора, применению одного выпускного патрубка, хромированного глушителя, пластмассовых оболочек тросов и рукояток руля.

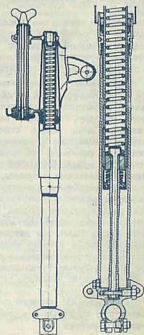
Гарантийный срок службы мотоцикла «Ковровец-175Б» увеличен до 8 тысяч км.

Инженер Х. МИРОПОЛЬСКИЙ.

Рис. 2. Глушитель «Ковровца».



Рис. 3. Передняя вилка.





Большой разбег

Хорошие автомобили делает завод. Для этого пришлось много потрудиться всему большому коллективу, о чем с увлечением рассказал нам главный инженер завода А. Шибанов.

В соответствии с планами семилетки завод реконструируется для производства трехосных грузовиков большой грузоподъемности. Между моделями выпускаемой сейчас двух-

Созидательный порыв, которым охвачен заводской коллектив, ощущается и на строительной площадке мощного прессово-кузовного цеха. Совсем недавно строители рапортовали о том, что уже вынито 8 тысяч кубометров грунта. К концу семилетнего плана в город автозаводцев Миасс по стальным нитям гигантского газопровода Бухара-Урал потечет голубое топливо. Газификация завода поднимет культуру производства, улучшит качество продукции.

Еще одна характерная примета нашего времени. Несмотря на возросший объем работ, вызванный реконструкцией, заводу не потребуется увеличения количества рабочих. Повышение производительности труда, всемерное развитие техники, достижения автоматизации — вот та сила, которая позволит успешно решить новые задачи.

Ежегодно в заводских цехах внедряется до 40 единиц специального оборудования, четыре-пять автоматических линий, модернизируется свыше 60 станков. Созданные здесь передовые машины заменили труд более ста рабочих. Создан также комплекс автоматов, предназначенных для изготовления заклепок, центровки деталей, снятия фасок. Их применение сделало труд производительный в 3—4 раза.

Труд конструкторов, рабочих, всего коллектива завода воедино связан одной целью — дать стране как можно больше автомобилей, улучшить их эксплуатационные качества.

Ежедневно новые и новые машины начинают свой путь от заводских ворот по дорогам Родины. Среди них выделяются автомобили, на которых рядом с номерными знаками выведено всегда волнующее слово — испытания.

Каков итог упорных исканий, напряженного труда конструкторов, инженеров-технологов, рабочих? Ответ на этот вопрос отчасти дают стендовые испытания в экспериментальном цехе. Но до конца все достоинства и проблемы конструкции выявляются только в дорожных условиях, когда за руль опытного образца нового автомобиля садится испытатель.

...Уходят машины на испытания. Одну из них ведет Я. Яцущо. Шофер взволнован — его ждет трудная дорога.

Счастливого тебе пути, испытатель!

Р. ДАНЕЛЯН,
наш спец. корр.

г. Миасс
Челябинской области.

осной машины «Урал-355М» и машиной «Урал-375М» нет ни технологической, ни конструктивной преемственности.

Грузовик «Урал-375М», массовое производство которого осваивает завод, потребует вдвое увеличить объем переработки металла. Как же решается эта задача?

Строится ряд новых корпусов, повышается техническая оснащенность завода. Устанавливаются высокоскоростные специальные и агрегатные станки. Уже действует, например, автоматизированная линия для обработки продольного вала редуктора, изготовленная на Московском станкостроительном заводе им. С. Орджоникидзе. Много новейших станков установлено в ЦОПах — цехах опытного производства. Два ЦОПа — это фактически два новых завода, — так говорят автозаводцы.

Громадный корпус вспомогательных цехов построен уже в первые годы семилетки. Весной нынешнего года в строй действующих вошел цех ремонтного литья. Над высокими пролетами повисли фермы плиточных мостовых кранов, на десятиках метров протянулись ролиганги, выстроились формовочные станки. Здесь производятся самые разнообразные отливки для автомобилей.

Вверху: автомобили, выстроившиеся будто на параде, скоро разбегутся по дорогам страны.

Шофер-испытатель Я. Яцущо.

Фото П. Спирина

Работники сектора технической информации автозавода Б. Рохленко и С. Любичья — большие патристы своего предприятия. Познакомились мы с ними в заводском Доме культуры в праздничный для автозаводцев день, когда представитель Южно-уральского совнархоза Н. Богданов вручил автобустроителям переходящее Красное знамя по итогам работы в первом квартале.

Затем беседа наша продолжалась в тиши технической библиотеки, за столиком, заваленным грудой различных документов, фотографий, газетных вырезок.

— Наша мечта, — рассказывали девушки, — обобщить этот материал, написать историю родного завода. Ведь это очень нужное дело, особенно для молодежи, для ее воспитания.

Уральскому автомобильному заводу не исполнилось еще и двадцати. В его цехах работают представители той старой гвардии, которая помнит, как в тяжелые дни, когда страна отражала натиск фашистов, к подножию Ильменских гор пришло оборудование московского автомобильного завода. В суровые уральские морозы, не зная сна и покоя, рабочие разгружали станки, выкорчевывали деревья, готовили площадки для нового завода. А в 1944 году первый уральский грузовик сошел с конвейера. Ныне же автомобили с маркой «УралАЗ» можно встретить повсюду — на промороженных дорогах Севера и в пустынях Туркменистана, на горных перевалах Кавказа и магистральных стопицы.

...Размеренно движется главный конвейер, с которого непрерывно соходят новые машины.



ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

МЫ ЗА ВСЕ В ОТВЕТЕ

«АКТИВ РАСПРАВЛЯЕТ ПЛЕЧИ»

В Армении автоспорт получил признание недавно — во время Второй спартакиады по техническим видам спорта. Республика заняла тогда одно из ведущих мест по размаху соревнований. Только на старты составили автомобилистов вышло 30 тысяч человек. Такие внушительные результаты были достигнуты не без активной помощи нашей республиканской федерации автоспорта.

И вот, когда мы еще предавались приятным воспоминаниям о прошедшей спартакиаде, в журнале «За рулем» (№ 2, 1963 г.) появился статья. В ней прямо говорилось: федерация не оправдывает надежд любителей автоспорта.

Это был серьезный, но справедливый упрек. Действительно, успехи в период спартакиады заслужили нам голову, закончили плановую — заботу о непрерывном развитии автоспорта, о привлечении к нему новых сил.

Именно об этом шла речь на прошедшем при большой активности пленуме Федерации автоспорта Армении.

Участники пленума говорили, что федерация не нашла еще путей к общественному активу в районах, в клубах, мало знает нужды и заботы автоспортсменов, не проявляет порой полноту инициативы.

Одна мысль сквозила во всех выступлениях участников пленума: надо превратить федерацию в деятельную силу, сделать так, чтобы главным качеством ее стала божественность, общественная активность.

Если спросить сейчас, чем отличается вновь избранный состав федерации автоспорта Армении от предыдущего, в чем его особенности, я отвечу: в большинстве своем в общественные органы вошли лица, не связанные со штатной работой в аппарате ДОСААФ.

Рекомендуя состав федерации, мы прежде всего подумали об активистах на автомобильных хозяйствах республики. В новом президиуме ФАМС Армении наряду с представителями госавтоинспекции, работниками Госплана республики, преподавателями высших учебных заведений, ведущими спортсменами, тренерами и судьями можно увидеть директора и главного инженера автопарка, секретаря партийной организации автохозяйства и директора авторемонтного завода. И это не случайно: автоспорт воспитывает у водителя дисциплину, ответственность за порученное дело, наконец, он повышает их профессиональное мастерство. Это не предположение, а вывод из практики.

Есть в Ереване 2-й таксомоторный парк. Здесь работают десятки активных автоспортсменов, и среди них — чемпионы республики по авто rally. 2-й парк — одно из лучших автохозяйств Армении. Водители здесь отличаются высокой культурой, бережным отношением к технике. Директор парка инженер С. Геворкян всегда подчеркивает, что спорт помогает коллективу идти в

шеренге передовых предприятий республики.

Тем, что к руководству федерацией пришли активисты из автомобильного транспорта, мы получили двойной выигрыш: приблизили автоспорт к производственной работе и а то же время укрепили его базу. Теперь будет легче решать многие вопросы развития автомобильного спорта в республике.

Федерация много думает над тем, как сделать автоспорт действительно массовым. Для этого необходимо создать республиканские спортивные клубы и широкую сеть самостоятельных клубов при автохозяйствах, авторемонтных заводах, промышленных предприятиях и учебных заведениях. На это в первую очередь направлены наши усилия.

Сейчас в связи с подготовкой к Третьей спартакиаде по техническим видам спорта мы должны всемерно активизировать свою организаторскую деятельность, смелее привлекать общественность к решению разнообразных практических вопросов. На заседаниях президиума мы будем слушать отчеты председателей городских и районных комитетов ДОСААФ о состоянии спортивной работы. Это даст нам возможность лучше разбираться в том, что делается на местах, эффективнее бороться с отрицательными явлениями в спорте, воздействовать на руководителей местных комитетов Общества, у которых не появилась еще охота к спортивной деятельности. Федерация будет решительно выступать против тех, кто злоупотребляет своим положением, пытается административно в спорте, игнорирует актив.

Мы верим, что, опираясь на актив, сможем выполнить стоящие перед нами задачи.

В статье, опубликованной в журнале «За рулем», говорилось и о недооценке общественности. Споры нет, в районах республики нет еще деятельных секций автоспорта. Но дело не только в этом. Плохо то, что всесоюзные федерации автомобильного и мотоциклетного спорта не руководят федерациями республик; они словно не замечают нашего существования, наших нужд и трудностей. Создается впечатление, что внимание ФАМС и ФМС целиком поглощено лишь международными и всесоюзными соревнованиями.

Надо предъявлять спрос к местным федерациям, но необходимо и помогать им. Хочется спросить федерации автоспорта и мотоспорта СССР и ЦАМК: наглядят ли они, наконец, выплеск своего побуждения?

Спортивная общественность Армении серьезно, по-настоящему зашла за дело. В этом, по существу, и заключается наш ответ на выступление журнала «За рулем».

А. ГАБАЗОВ,
председатель Федерации
автоспорта Армении,
министр автомобильного
транспорта Армянской ССР.

В № 1 журнала «За рулем» (1963 год) была помещена статья «Актив расправляет плечи». Автор ее, председатель Федерации автоспорта Урании И. Глазьева, писал о том, что в некоторых областных комитетах ДОСААФ недооценивают общественность, не опираются на нее в организации спортивной работы.

Как сообщили нам из Харьковского областного комитета ДОСААФ, статья И. Глазьева была обсуждена на совещании работников комитета, а также на расширенных заседаниях советов клубов. Приняты меры, направленные на усиление роли общественного актива. На заседаниях президиума будут регулярно обсуждаться вопросы, связанные со спортивной работой в клубах и районах области.

Президиум Харьковского обкома ДОСААФ постановил назначить в 1963 году всем областным клубам области ассигнования на спортивные мероприятия и инвентаря.

Редакция получила также ответ из Киева. Киевский областной комитет ДОСААФ сообщает, что недостатки, о которых шла речь в статье И. Глазьева, устранены.

При областном комитете ДОСААФ создана и работает секция. При секции имеются комиссии: автомобильного транспорта, мотоциклетного спорта, моделизму, а также коллегия судей. Все соревнования по автоспорту проводятся с участием общественности.

«НЕТ, ДЕЛО НЕ В ЗАБОРЕ!»

Под таким названием в третьем номере нашего журнала за этот год была помещена корреспонденция Р. Даниелю из Майкопа. В ней говорилось о неинициативности к мотоспорту со стороны председателей комитета ДОСААФ Адыгейской автономной области А. Родивилова и начальника Майкопского автономного клуба Н. Парамонова. Президиум Краснодарского краевого комитета ДОСААФ обсудил на своем заседании эту статью. Кристинка в адрес гг. Родивилова и Парамонова признана правильной. Адыгейский обком ДОСААФ не уделял внимания автоспорту, мотоспорту и моделизму. Гг. Родивилова и Парамонова упрекнуто в неподуственности такого положения. Президиум краевого комитета принял и с одобрением зафиксировало это отношение. В том, что обком ДОСААФ наметил ряд мероприятий по оживлению спортивной работы.

«ЗНАЮ Я ВАС, МОТОГОНЧИКОВ...»

Так называлась заметка, опубликованная в четвертом номере журнала (1963 г.). Мотоспортсмен Н. Рыжков писал в ней о том, как по вине заместителя председателя Магнитогорского исполкома Н. Щерипова были сорваны соревнования мотогонщиков. Заместитель председателя Магнитогорского исполкома Челябинской области А. Лукашевич прислал в редакцию письмо, в котором подтверждал факт неправильного отношения тов. Щерипова к мотоспорту. Принимаются меры для разоблачения спортивной работы в июне 1963 года в Магнитогорске были проведены областные соревнования моточиклистов.



Фото В. Бровка

Я СТОЮ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ...

Вот уже шесть лет служит в московской милиции Владимир Михайлов. Владимир Александрович не только инспектор отдела РУД — ГАИ, он — студент III курса вечернего отделения факультета журналистики Московского университета; несколько раз выступал в многотиражных и городских газетах по вопросам безопасности движения. Этой теме посвящена и статья, которую мы предлагаем нашим читателям.

Центр столицы. Гостилица «Москва», Манижная площадь... Отсюда улицы Горького широко и шумно убегают к Белорусскому вокзалу. Здесь мой пост.

Многое изменилось на нем за последнее время. Недавно с организацией движения транспорта в этой части столицы ознакомились товарищи Н. С. Хрущев. По его совету, в частности, на Манижной площади и ряде центральных улиц введено одностороннее движение. На магистрали стало значительно безопаснее. А понаблюдайте за светофором! Раньше за цикл его работы проходило всего два-три десятка автомобилей. Теперь по «зеленой волне» движутся сотни, тысячи машин.

Регулирование движения непрерывно совершенствуется. Вот и на «моём» перекрестке маячил когда-то подвесной светофор. Желтый свет в нем загорался одновременно со всех четырех сторон. И нередко лихой водитель не дожидаясь зеленого сигнала и не сбавляя скорости, пытался пройти перекресток с ходу. Это иногда кончалось аварией.

Теперь передо мной новый светофор. Красный сигнал в нем горит несколько дольше и сразу сменяется зеленым. А за это время перекресток успевают освободиться от машин, шедших в поперечном направлении.

Автоматическое управление светофорами, тоннели для пешеходов и другие новшества значительно изменили мои обязанности. Я уже не регулирую движение, а осуществляю, если можно так сказать, общий контроль за ним. Машин с шумом проносятся мимо меня. Внимательно слежу за каждой из них,

вижу, иногда угадываю по интуиции, кто из шоферов опытный, уверенный в себе, а кто...

Впрочем, становитесь рядом со мной, давайте посмотрим!

...По улице Горького поднимается «Москвич» ЭИ 28-98. Левые колеса автомобиля будто приросли к белой линии, нанесенной посредине асфальтового полотна. Вижу: машин нет ни впереди, ни сбоку. Интересно, почему водитель жмется влево, к «соседей»?

Останавливаю автомобиль. Е. Сальвин совсем не новичок за рулем. Почему он не соблюдает рядность движения? А ему, видите ли, на третьем перекрестке поворачивать налево. Вот и «перестроился» пораньше! При напоминании о правилах водитель пытается «философствовать». Теория-де — одно, а практика — другое.

Опыт подсказывает мне: это один из той категории нарушителей, которые относят себя к «практикам». Среди них люди, забывшие, что правила — не теория, а обобщенный опыт тысяч и тысяч водителей, подсказанные и проверенные самой жизнью законы движения транспорта. Правда, попадая в беду, такие «практики» все же обретают память, но достигают этого зачастую слишком дорогой ценой.

Не в ладу с теорией оказалась Ездочка Лортинадзе, которая вела аэзофургон «Хлеб». Она повернула автомобиль налево для въезда во двор в том месте, где указан разворот для движения в обратном направлении. Создалась угроза аварии — и вовсе не теоретическая, а весьма реальная.

Быстроходными и маневренными машинками осязались автомобильный парк страны. Но, послушные в руках умного, дисциплинированного шофера, они становятся большой опасностью во власти человека, рассчитывающего на авось.

— Да разве я превысил скорость? — нередко оправдывается один водитель. — Не было и шестидесяти...

Правильно, в городах разрешена скорость до 60 километров в час. Но ведь

это же ее предел. В конкретной обстановке водитель должен выбрать ту скорость, которая обеспечит полную безопасность движения.

Да, немало еще, к сожалению, водителей, которые подменяют мастерство личачеством. Один небрежно свесил левую руку за дверь. Другой на полном ходу, бросив руль, прикуривает. Третий на повороте почти не снижает скорость, а машина, накрываясь на одну сторону, проносится едва ли не на двух колесах. Что это? Мастерство? Нет, трюкачество.

Работа водителя очень ответственная и серьезная, требующая строгой дисциплины. Мало довести свои движения до автоматизма. Ни один шофер не станет настоящим мастером, пока не приучит себя быть дисциплинированным.

Обратите внимание на «Волгу» 06-49 ММЛ. Водитель ее В. Ерохин занял у перекрестка первый ряд для поворота направо. Но в последний момент передумал, решил ехать прямо. Пока он раздумывал, светофор-автомат переключился движением. Машина осталась у перекрестка. Теперь за ней выстроилась целая очередь автомобилей, которым шофер-нарушитель не дает возможности свободно повернуть направо.

Кое-кто скажет: мелочь. Но такие «мелочи» иногда стоят человеческих жизней.

...Полночь. На улице ни души. Водитель 7-го таксомоторного парка Салих Сабитов решил «поднажать». Машина неслась почти по осевой линии; ему казалось, так будет безопаснее. Когда перед самым радиатором автомобиля возник силуэт человека, тормозить было поздно...

Может быть, Салих Сабитов начинал нарушение правил тоже с «мелочей»?

...Моя смена подходит к концу. Я ухожу с поста. Ухожу с надеждой, что не встречу больше с сегодняшними виновниками происшествий как с нарушителями порядка на улицах нашего города.

В. МИХАЙЛОВ,
инспектор ОРУД — ГАИ.

ЭТО ПРОДОЛЖАЕТСЯ В ПРАВОМ

Жители Брянска и других городов и сел области наверняка обратили внимание на эмблему с двумя буквами: «БД», прикрепленную к лобовым стеклам многих автомобилей. Она выдавалась водителям, принимавшим участие в конкурсе «За безопасность движения». Цель его — вовлечь водителей и общественность автолюбителей в активную борьбу за безопасность движения и ликвидацию дорожно-транспортных происшествий.

Чтобы провести такой конкурс, нужна была тщательная подготовка. В ней приняли участие сотрудники ГАИ области, обком союза работников связи и рабочих автотранспорта и шоссеиных дорог, молотовские и общественные активы. Согласно Положению, выработанному обкомом профсоюза, победителем конкурса мог стать водитель, набравший наибольшее количество баллов, но не менее 250. Баллы начислялись за работу на линии без нарушений правил движения, за хорошее содержание автомобиля, за пропаганду правил безопасности движения среди населения, за предупреждение опасного нарушения и другие показатели.

Конкурс продолжался пять месяцев. В нем приняли участие более полсотни тысяч водителей Брянской области. Многие из них успешно справились с задачей.

Среди победителей конкурса выделяется водитель автобазы № 4 Брянского совхоза Николай Ситенков. Он показывает пример коммунистического отношения к труду. Бригада, которую он возглавляет, в трудных дорожных условиях систематически перевыполняет производственные задания, умело избегает технику.

Николай Ситенков является также одним из лучших общественных автоинспекторов. После работы и в воскресные дни его часто можно видеть с красной повязкой регулировщика. Только в дни конкурса он вместе с работниками милиции задерживал четырнадцать нарушителей правил движения, провел несколько бесед среди населения.

Активное участие принял в конкурсе общественный автоинспектор Алексей Осадчук. Он провел среди учащихся школы № 9 более двадцати бесед о правилах движения. Имля Алексея Сергеевича хорошо известно также жителям дома № 101а по Красноармейской улице г. Брянска. Тепло отзывались об Осадчуке в троллейбусном парке, где Алексей работает водителем.

Жюри присудило Николаю Ситенкову и Алексею Осадчуку первые места в конкурсе, наградив их почетными грамотами и денежными премиями.

Вторые места заняли водители троллейбусов Николай Петраков, Михаил Бортелев, шоферы автобазы № 4 Иван Назаренко и Василий Кривоносов. Третьи места присуждены водителям Брянского автохозяйства № 3 Алексею Журавлеву, Ефросинье Жероковской, Аркадию Андришину, Григорию Редько, Всеволоду Попову, Борису Сизову, а также шоферу Новоозыковской АТК Константию Беззубенкову.

О Всеволоде Попове хочется расска-

зать несколько подробнее. 19-й год работает он шофером. Из них более десяти — в одном автохозяйстве. И за все это время он не имел нарушений правил движения. Профсоюз шофера он получил в годы войны. Возглавляемая депутатом Брянского городского Совета депутатом трудящихся Всеволодом Поповым бригада занимает первое место в автохозяйстве.

За массовость и активное участие в конкурсе по безопасности движения почетными грамотами областного комитета профкозов награждены коллективы троллейбусного управления, автобазы № 4 и Новоозыковской автотранспортной компании.

Сейчас автомилиция Брянска и об-

ласти готовится к новому конкурсу по безопасности движения.

Проведение таких конкурсов, на наш взгляд, должно войти в систему.

Б. ШУЛЬМАН,
сотрудник госавтоинспекции.

г. Брянск.

ТОП! КРАСНЫЙ СВЕТОФОР!

После выезда на дорожно-транспортное происшествие у меня в рабочей тетради остаются черновые записи. Постороннему глазу они ничего не говорят, там пестрят названия улиц, номера автомобилей, домов, абонентов телефонной сети, водительских удостоверений, адреса учреждений и граждан, разные цифровые данные, фамилии. А для дежурного по зоне это судьябы людей, с которыми сталкивает меня и моих товарищей милициска служба.

После ужина на лесной поляно...

С проселочной дороги свернула на серую ленту шоссейной магистрали. Оночало мчалась по тропке.

Эх, тройник! Птичка-то, и кто тебя выдумал? — заплетаясь языком проламывался сидевший за рулем мужчина и обратился к спутнице: — Чьи это слова? — Я не на экзаменах... И вообще к черту. Хочу спать. Водитель по отказу назвал на падаля аиселорова. Стрелка спидометра подскочила к цифре «120». На одном из поворотов машина перестала слушаться водителя. Тот сбавил скорость, но слова усталой спутницы: «Саша, почему тихо едем?»

И опять мчитса машина по шоссе. Перед глазами, словно из-под земли, возник Т-образный перекресток, перевернувшись знак «Дорожные работы» вперед — разратила проезжая часть. Но ничего этого не видел водитель. Только почувствовал резкий удар в грудь и услышал скрежет металла. Очутившись на падалях, он сник винз головой. Мариня (так звали его спутницу) радостно брало.

Перед майором милиции А. Ф. Двойниковым сидит владелец коричневой «Лодыжки» Алексей Сидит. Предупрежденный об ответственности за ложные показания, он приоткрыл рот и выкрутился. «Выпил кружку пива, что тут особенного? Никакой девицы ни в чем не знаю, посадил тут одну на аэродроме».

Ша за шагом следовате-

льностью картинны. Выясняется, что «а пробере» установил еще один автомобиль «Волга», которую вел другон Савченя Николай С. Под вечер, прихватив с собой двух подружков Мариину К. Людмилу Ф., приятели решили гульнуть. Поехали за город по Киевскому шоссе, потом свернули в лес, там на поляне поужинали, — рассказывал Сидит.

— С коньяком? — уточнил следователь. Людмила утвердительно кивает. Потом, неосторожно глядя на следователя, спрашивает: — Скажите, что инбуди случилось? Мариня почему-то не вышла на работу.

Ваша полудра погибла, — местою отвечает Двойников. И, помолчав, добавляет, что вых с приятелем соучастники преступления, которое совершил Сычев.

Боясь ответственности

В сопровождении милиционерки сестры я вошел в сверкающую белозной хирургическую палату. Стаясь, я с шумом прошел к кровати и склонился над молодой женщиной. Ресницы ее пролегли, она открыла глаза, и на бледном лице отразился боль.

Сидит прошептал: она, — нам мой. Ведь он остался один.

Ша за шагом следователь отложил и ехал на квартиру Ф. Но там оказалось все в порядке. Сидит и Савченя охотно валили мальчиша на свое попечение. И вот я встал в больничной палате, женщины лишь самые необходимые вопросы.

Потом допрос преступника — шофера из 10-го таксомоторного парка Москвы Каюкова. Держится он нагло. Не удивительно. Каюков судился неоднократно. К великому сожалению, ему доверили руль таксомотора. Как он воспользовался доверием, показало следствие. Двое работников одного из заводов Рыбинска — Куменев и Мочалин — приехали в Москву по служебным делам. Сходить бы им после работы в театр, музей, а они стали бражничать. В половине третьего ночи в поисках приключений приятели натолкнулись на Каюкова. И тот предложил друзьям поехать в ресторан по Внукову.

Двое согласились. Куменев и Мочалин. И алчный до чашечки шофер «жал», абаба, он правилых движений, светофарах, дорожных знаках. На Киевском шоссе, близ 35-го квартала, замаличил габаритные огни и отсигналил автобуса. Но Каюков не обратил на них никакого внимания. Не успев затормозить, он собил милищину.

Как поступил бы другой водитель, случись с ним нечто подобное? Он остановился, вынул машину, поздравил, радовашую, онаял ей по-мужи. А Каюков, трусливо прижавшись, отсталкил ее в кювет и пытался скрыться. Но это ему не удалось. Возня у легковом такси привлекла внимание шофера на одной из московских автобаз тов. Дементьева, который вез на аэродром газетные матрицы. При его энергичном вмешательстве задержать такси был затруднен.

Уголовное дело на Каюкова передано в народный суд.

А. ЧИПЧИН,
капитан милиции.

КЛУБ "Автолюбитель"



И. НОВОСЕЛОВ,
ведущий конструктор
Московского завода
малолитражных автомобилей



Малолитражный автомобиль «Москвич» стал действительно нашим настоящим другом. Это самый массовый в стране легковой автомобиль. Проведенные испытания показали его значительные преимущества по проходимости, прочности и надежности в сравнении с лучшими образцами иностранных малолитражных автомобилей. Довольно просторное пассажирское помещение, комфортабельность и плавность хода сочетаются в нем с хорошей динамикой и отличной устойчивостью на дороге. «Москвич» пользуется заслуженной любовью не только в нашей стране, но и за ее пределами. Он эксплуатируется сейчас в 40 странах мира и всюду зарекомендовал себя удобной и долговечной машиной.

Однако не забудьте: высокая надежность и длительный срок службы, которые демонстрирует «Москвич», во многом зависят от правильного ухода и ремонта, умелого управления и, конечно, от того, насколько хорошо вы знакомы с его конструкцией и особенностями.

Основные сведения и, если можно сказать, заповеди вы найдете в технической инструкции, прилагаемой заводом к каждому автомобилю. Нам хочется помочь вам несколькими советами и рекомендациями, которых нет в этой инструкции. Верхнеклапанный 45-сильный двигатель «Москвича» обеспечивает быстрый разгон, высокую максимальную скорость (фактически даже большую, чем та, что указана в его характеристиках) и хорошую экономичность. Однако все это может быть достигнуто только при правильной установке зажигания, точной регулировке карбюратора и применении бензина А-72. Обязательным условием также является и легкость движения автомобиля «накатом». Проверьте это таким образом: после отключения двигателя на скорости 50 км/час автомобиль должен пройти по ровному асфальту не менее 450—480 метров.

Наконец, двигателю надо создать нормальные условия работы, то есть необходимый тепловой режим. Непуляющий тепловой режим двигателя, обеспечивающий его высокую экономичность и экономичность, поддерживается при температуре охлаждающей жидкости 80—95 градусов. Не бойтесь сравнительно высокой температуры — 90—95 градусов. Ведь

Автолюбители. Беспокойное, хлопотливое племя. Среди них — люди всех возрастов и всех профессий. Их объединяет и роднит одна всепоглощающая страсть — глубокая привязанность и любовь к автомобилю.

Для профессиональных водителей существуют курсы шоферов I и II класса, школы автомехаников. А где повысить свою квалификацию автолюбителям?

На страницах журнала мы открываем для них клуб — «Автолюбитель». В материалах клуба будут регулярно помещаться статьи, посвященные вопросам эксплуатации и технического обслуживания автомобиля, правилам вождения, автотуризму. Словом, всему тому, что поможет автолюбителям стать настоящими автомобилистами, мастерами своего дела.

в герметичной системе охлаждения «Москвича» вода кипит лишь при 107°C. Наоборот, значительный вред причинит двигателю работа в условиях, когда температура воды 70 градусов и ниже. При этом нарушается смазка, нормальная испаряемость топлива, а следовательно, увеличивается износ, снижается мощность.

Если стрелка указателя температуры слишком долго «добирается» до отметки 80 градусов, следует проверить работу термостата. Открытый (при холодном двигателе) клапан термостата указывает на его неисправность. В этом случае термостат следует немедленно заменить, так как при эксплуатации двигателя без него возрастает интенсивность износа многих деталей (следствие увеличения времени прогрева).

Несколько слов о прогреве. Не следует долго прогревать двигатель на стоянке, ожидая, пока температура воды достигнет 40 градусов или еще выше. Это вызывает образование копоти на свечах, что нежелательно. Двигатель

быстрее и лучше прогревается под нагрузкой, на тихом ходу (на небольших оборотах). Момент трогания с места определяется устойчивой работой двигателя без подсоса. Запомните, что езду с вытянутой кнопкой подсоса недопустима из-за усиленного нагарообразования.

В холодное время года вы, конечно, перед запуском разогреваете двигатель горячей водой. Помните при этом, что наиболее эффективным является способ заливки воды через кран отопителя. Для этого его шланг нужно снять (лучше это сделать сразу после поездки), а на кран отопителя надеть специальный шланг с воронкой, через который и заливать горячую воду. Для сохранения нормального теплового режима двигателя в морозную погоду можно рекомендовать также установку перед жалюзи радиатора заслонки (из фанеры, картона и т. п.) шириной 490 мм и высотой 340 мм.

Мы не случайно уделяли так много внимания поддержанию рабочей температуры охлаждающей жидкости. На «Москвиче» это имеет большое значение. Ведь водяная рубашка его омывает не только стенки цилиндров, но и впускной трубопровод. Вот почему нормальная температура воды становится решающим фактором; она обеспечивает быстрый запуск холодного двигателя и постоянную температуру впускного тракта.

Для увеличения срока службы клапанов желательно после каждых 25 тысяч километров пробега производить притирку их к седлам. Одновременно надо удалить и нагар. При регулировке клапанов следует учитывать, что повышенный зазор между их наконечниками и болтами коромысел (проявляющийся в стуке клапанов) не так опасен, как малый. В последнем случае возможна неполная посадка клапана в седло и обгорание его рабочих фасок. Определить малый зазор клапана не представляет особого труда — двигатель неустойчиво начинает работать на холостом ходу. При этом отключение свечи цилиндра, в котором один из клапанов имеет недостаточный зазор, не отразится на работе двигателя холостую. В обоих случаях — и при большом зазоре, и при малом — двигатель теряет мощность.

Кроме приведенных в инструкции, в качестве хорошей

летней смазки для двигателя можно рекомендовать автотолкательное авиационное масло МС-20 в смеси с веретенным. (МС-20 — 78 процентов, веретенное масло — 22 процента).

Не забывайте ежедневно и чаще проворачивать рукоятку фильтра грубой очистки масла на горячем двигателе. С увеличением расхода масла (до 300 г на 100 км) и дилеммением из глушителя (при пробегах от 40 до 70 тысяч километров) обязательно сменить поршневые кольца, пальцы и сами поршни, вышедшие из строя, и шатунные подшипники. Расход масла из цилиндров (если только нет задиров) производить не нужно.

Современным техническим обслуживанием двигателя на ограничении работы автомобиля. Периодически проверяйте и при необходимости регулируйте величину свободного хода педалей сцепления и тормоза. Опасейтесь удара картером сцепления о дорожные препятствия. Деформация картера нарушает соосность подшипников перчаточного вала коробки передач, вызывает поломку пружинных пластин ведомого диска сцепления. Повторяющиеся поломки ведомого диска, как правило, свидетельствуют о необходимости замены картера сцепления.

Следует подчеркнуть, что с установкой четырехступенчатой коробки передач водитель «Москвичка» получил два ощутимых преимущества: возможность быстрого обгона на третьей передаче (позволяющей достичь скорости 80 км/час) и устойчивое движение в городских условиях (при скорости 25—35 км/час) без перегрузок двигателя на прямой передаче.

Рычаг переключения передач должен переводиться без приложения значительного усилия. Несоблюдение этого правила ведет к преждевременному износу блокирующих колец синхронизатора. Хотим предостеречь автомобилиста от запуска двигателя (если он почему-либо заглох при движении) включением прямой передачи, а тем более второй и третьей. Это вызывает значительные ударные динамические нагрузки трансмиссии (из-за резкого торможения двигателя) и вредно отражается на работе синхронизатора. Заводите двигатель в таких случаях только стартером.

Неиспущенной смазкой для коробки передач, как показали испытания, служит масло для гипоидных передач. Кстати, чтобы увеличить срок службы механизма переключения, при длительных стоянках автомобиля в сырую погоду полезно включить первую или вторую передачу. При этом валик переключателя advances в крышку коробки передач и детали механизма предохраняются от коррозии.

Для гипоидного заднего моста примените только масло гипоидных передач (ГОСТ 4003—53). Любое другое масло, даже самое высококачественное, приведет к выходу из строя шестерен главной передачи уже через несколько часов езды на автомобиле.

Угол за передней подвеской «Москвичка» и особенности ее конструкции были подробно изложены в журнале (№ 8 и 9 за 1961 г. и № 8 за 1962 г.). Отметим только еще раз, что решающим фактором, влияющим на износ шин, является сход передних колес, а не угол их развала. Регулировку схода бы-

стро и удобно производить с помощью телескопической линейки. При этом на точность замеров (из-за перекатывания автомобиля) совершенно не влияет биение шин. При регулировке схода колес нет необходимости загружать автомобиль полностью. Достаточно иметь двух пассажиров на переднем сиденье или в крайнем случае одного.

Задняя подвеска «Москвичка» практически не требует ухода. При наблюдении за состоянием резиновых втулок учитывайте, что изнашиваются, главным образом, только втулки задних упоров рессор, испытывающие наибольшие скручивающие нагрузки. Если втулки задних упоров рессор изношены, то при работе подвески, на один раз в год желательны такие работы с автомобилем, разобрать их, очистить, промыть в керосине и обильно смазать листы графитной смазкой. Эту работу можно проделать и не снимая рессор с автомобиля. Можно поднять его домкратом, оторвать колеса от земли и, разжимая листы большой отверткой, с помощью тонкой металлической пластины нанести слой графитной смазки на поверхность листов.

Хорошая работа подвески и устойчивость автомобиля во многом зависят от исправности амортизаторов. Амортизаторы «Москвичка» двустороннего действия и в отличие от зарубежных конструкций выполнены разборными для удобства их промывки, заправки свежей жидкостью и ремонта. С 1962 года в амортизаторы устанавливается новый атулочно-пружинный (вместо дискового) клапан сжатия, обеспечивающий более стабильную работу амортизаторов на ходе сжатия.

При растяжении и сжатии амортизатор должен показывать равномерное на всем ходе сопротивление без скрипов и заеданий. Сабодное без сопротивления «Москвичка» шотта свидетельствует о неисправности амортизатора. Если вы захотите проверить амортизатор, учтите, что перед этим его следует тщательно прокачать в вертикальном положении, так как если до этого он лежал горизонтально, то часть жидкости из рабочего цилиндра перетекает в резервуар и сопротивление амортизатора снизилось. В ряде случаев оно может быть восстановлено подтяжкой гайки резервуара, имеющей для этой цели четыре отверстия. Если гайка подтягивается, то полезно сначала отвернуть ее совсем, открыв возможность сообщения полости резервуара с атмосферой, а затем снова надежно затянуть ее. Для этой работы необходим специальный ключ длиной 275 мм с двумя штифтами. Желательно раз в три года разбирать амортизаторы, промывать их бензином и заливать свежим веретенным маслом АУ ГОСТ 1642—50. При этом следует точно отмерять количество заливаемой жидкости: в передний амортизатор — 115 см³, в задний — 200 см³.

Разумеется, в этих коротких заметках трудно охватить все многочисленные вопросы, которые могут возникнуть у автомобилиста в процессе эксплуатации «Москвички». Мы отвлечемся на наиболее часто возникающие. Разговор об остальных — в следующих выступлениях и материалах клуба «Автолюбители».

Фотю Н. Веричука

Кавказ ждет туристов

Центральный совет по туризму ВЦСПС, учитывая многочисленные просьбы автолюбителей, а также предложения секции Автомобилизма Центрального совета по туризму и республиканских советов по туризму Грузинской, Азербайджанской, Казахской, Узбекской, Армянской и Эстонской ССР принял 13 июля 1963 года решение открыть в порядке опыта с августа 1963 года всеобщий маршрут «По Кавказу» № 266. Маршрут начнется в г. Орджоникидзе, проходит по Военно-Грузинской дороге, далее через города Тбилиси, Кутаиси, Сухуми и заканчивается в Пятизубе на Кавказском побережье Черного моря.

Автолюбители, имеющие путевки маршрута № 266, обязаны в обязательном порядке прибывать на автомашинах на турбазу г. Орджоникидзе, где они принимаются на срок действия путевки на полный

пансион, участвуют в проводимых экскурсионно-туристских мероприятиях, а их автомашины обслуживаются механической помощью за дополнительную плату.

За время путешествия по путевке автолюбители познакомятся с достопримечательностями г. Орджоникидзе, Военно-Грузинской дороги, городов Тбилиси, Мхета, Рустави, Вормюж, Кутаиси, Самегрета, Зестафони, Зугдиди, Мхалкы, Сухуми, Гатра, озера Ринд, пересекнут перевалы Крестовый (2388 м) и Сурамский (996 м).

Намечены стоянки в городах Орджоникидзе, Тбилиси, Кутаиси, Сухуми, Пятизубе от 1 до 4 суток. Общая продолжительность туристского путешествия по путевке — 17 суток.

Стоимость 17-дневной путевки на четырех человека утверждена в размере

244 рубля, из двух человек — 125 рублей.

В участии путешествия по данному маршруту и турбазе Пятизуба награждаются значком «Турист СССР».

В настоящее время секция Автомобилизма при Центральном совете по туризму разрабатывает еще 25—30 платных маршрутов на автомобилях и мотоциклах по Армении, Азербайджану, Грузии, Северному Кавказу, Закавказью, Украине, Молдавии, Белоруссии, Прибалтике и Карелии, которые будут введены в действие в 1963—1964 году. Это позволит автолюбителям путешествовать с полным комфортом, как экипажи, так и самой автомашин.

Н. ПОВРУС, председатель маршрутно-кавалерийской комиссии секции Автомобилизма Центрального совета по туризму ВЦСПС.

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ:

● РЕГУЛИРОВКИ «ЗАПОРОЖЦА»

● Новые карбюраторы

● СВОИМИ РУКАМИ

Если отказал стартер

● ПРОВЕРЕНО ПРАКТИКОМ

КВБ
Автолюбитель

"Автомобиль"



ДВУХКАМЕРНЫЙ КАРБЮРАТОР НА «ВОЛГЕ»

В своем письме в редакцию автолюбителя Л. Вояндуров спрашивает, как установить на двигатель М-21 двухкамерный карбюратор. Ответ на этот вопрос дает сотрудник Центрального научно-исследовательского института топливной аппаратуры инженер А. Ханунов.

Установка на двигатель М-21 двухкамерного карбюратора может повысить мощность и следовательно, улучшить динамические качества автомобиля «Волга». При этом нет необходимости в установке каких-либо дополнительных перегородок во впускном коллекторе двигателя.

Доходка карбюратора представляет собой весьма трудоемкий процесс; проводить ее рекомендуется в следующей последовательности.

Прежде всего изготавливают комплекты (по 2 штуки) главных топливных и воздушных жиклеров различного диаметра, отличающихся один от другого на 0,05 мм (за комплект со средним значением принимаются главные топливные жиклеры карбюратора К-84М производительностью 250 см³/мин и диаметром 1,2 мм и главные воздушные жиклеры производительностью 165 см³/мин, диаметром 0,97 мм). Затем уточняют путем замены необходимую производительность главных топливных жиклеров карбюратора К-84М для двигателя М21 на автомобиле (без пассажиров) при скорости движения 80—85 км/час.

При уменьшении диаметра главного топливного жиклера горючая смесь обедняется до появления признаков неустойчивости режима. При максимальном открытии дроссельной заслонки (фиксированным упором), когда не включен механический экономайзер, за счет уменьшения диаметра главных воздушных жиклеров добиваются наименьшей скорости автомобиля. Последняя должна определяться при полностью открытой дроссельной заслонке карбюратора и, желательно, при различной производительности жиклера механического экономайзера (необходимо помнить ее в сторону увеличения и выбрать минимальное значение, при котором достигается максимальная скорость автомобиля).

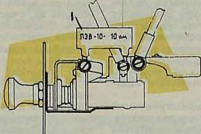
Методика проведения работ по доводке карбюратора изложена в книге Д. А. Рыбинского и др. «Карбюраторы двигателей ГАЗ» (Машгиз, Москва, 1962 г.).

А. ХАНУНОВ,
инженер.

Ленинград.

УСТРАНЕНИЕ ОТРАЖЕННЫХ БЛИКОВ

Освещение шкал приборов «Москвич-407» можно уменьшить, так, что отраженных бликов почти не будет, для этого в цепь ламп освещения шкал



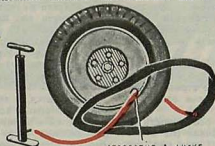
приборов нужно включить гасящее сопротивление, рассчитанное на рассеивание мощности — не менее 10 ватт (иначе оно будет сильно нагреваться). Величина сопротивления — 10 Ом. Сопротивление устанавливается на главном переключателе света (см. рисунок).

Д. МАКСИМОВ,

Ленинград.

КАК ЗАПРАВИТЬ ВЕНТИЛЬ КАМЕРЫ

Прежде чем вставить камеру в покрышку, пропускают отверстие диска для вентиля шланг насоса. Нанеся шланга накладывают затем на



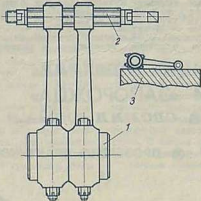
ОТВЕРСТИЕ В ДИСКЕ
ДЛЯ ВЕНТИЛЯ КАМЕРЫ

вентиль и, заправив камеру, за шланг вытягивают вентиль из покрышки. После этого закрывают борг покрышки в диск и накачивают камеру воздухом.

К. ТРУХОНЕНКО,

Простой способ развертывания ступиц шатуна

Чтобы обеспечить соосность отверстий нижней и верхней головок шатуна при развертывании ступиц, можно изготовить цилиндрическую оправку (1 см. рисунок). Диаметр ее должен быть больше диаметра ступицной шейки на 0,01—0,02 мм. На оправку ставят два шатуна и кладут их на плоскую плиту 3 так, чтобы они насадились плитку на



нижней, так и верхней головкой, и в таком положении затягивают гайки шатуных болтов.

После этого вставляют регулируемую развертку 2 во втулки двух шатунов. Одну из них развертывают (другая является направляющей). Так как расстояние между втулками достаточно большое, соосность получается вполне удовлетворительной.

Это приспособление рекомендуется при ремонте двигателя автомобиля «Москвич».

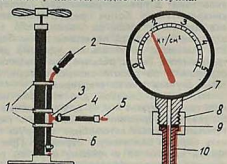
В. КЕСТНЕР,
инженер.

г. Минск.

Манометр на ручном насосе

Во время подкачивания шины удобно пользоваться манометром, смонтированным на ручном насосе.

Для этой цели можно приспособить имеющийся в продаже воздушный манометр 4-го класса на 5 кг/см² (цена деления — 0,2 кг/см²). Как он присоединяется к шлангу насоса, видно из рисунка.



Манометр на ручном насосе: 1 — крепежные хомуты; 2 — манометр; 3 — тройник; 4 — хомут; 5 — нагнетательный шланг; 6 — соединительный шланг; 7 — штуцер; 8 — накидная гайка; 9 — прокладка; 10 — вентиль (угловой, длинный).

Тройник легко сделать из трубок бензопровода, скрепив их пайкой.

Все соединения шлангов с тройником, манометром и насосом необходимо зажать хомутами.

В. НИКИТЕНКО,

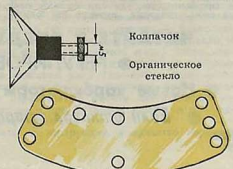
г. Киев.

ЧТОБЫ ПРЕДОХРАНИТЬ ВЕТРОВое СТЕКЛО

Езда по дорогам с гравийным покрытием опасна. Часто из-под задних колес автомобилей (особенно «Волги») выскочивают камни. Если такой камень попадет в ветровое стекло идущего позади автомобиля, оно в большинстве случаев разбивается. Чтобы избежать этого, мы изготовили из органического стекла толщиной 3 мм предохранительное стекло (см. рисунок). Оно устанавливается перед ветровым на резинových присосках от велосипедов (их можно купить в автомобильных магазинах).

Такое стекло мы ставим на участках дорог с гравийным покрытием.

А. КАЧАНОВ, Н. ВАНИКОВ.
г. Вяткинский
Удмуртский АССР.



ЭВОЛЮЦИЯ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ

Появление первых советских мотоциклов расценивалось в свое время как крупное достижение отечественного машиностроения. И это было справедливо. Но сейчас старые машины представляются нам тихходными, недолговечными и, конечно, малоконфортными. Колесо кривилось, несоответственно к раме без поддрессоривания. Снятая удары от неровностей дороги только шины и пружины седла.

Опыт эксплуатации выявлял несовершенство такой конструкции. Поднять скорость движения и увеличить надежность ходовой части без поддрессоривания заднего колеса было невозможно, и конструкторы учли это.

Как известно, первые подвески заднего колеса на мотоциклах ИЖ-49 (рис. 1) и М-72 (рис. 2) были свечными и имели очень большую жесткость, а на М-72 — к тому же весьма короткий ход (см. таблицу). Такое сочетание обеспечивало безударную работу при движении на неровной дороге, но водитель утомлялся очень быстро. Ведь жесткая подвеска передает на поддрессоренную часть мотоцикла большие силы, вызывающие неприятное ощущение во время движения. Сказывалась также и высокая собственная частота колебаний поддрессоренной массы. У мотоциклов ИЖ-49 и М-72 она составляла 158—238 кол/мин. Граница же так называемых приятных ощущений, соответствующая частоте колебаний при ходьбе человека, лежит в пределах 65—125 кол/мин.

В связи с этим на мотоциклах новых моделей «ИЖ-Планета», «ИЖ-Юпитер» (рис. 3) и К-750 (рис. 4) свечные подвески были заменены маятниковыми. Преимущества их заключались в меньшей жесткости и увеличенном ходе оси колеса относительно рамы (см. таблицу). Снижение жесткости привело к сокра-

щению собственной частоты колебаний поддрессоренной массы в 1,5—2 раза. На ИЖ-56 она равна 118—146 кол/мин, а на К-750 — 106—134 кол/мин. Однако здесь таилась опасность. Такая частота близка к так называемой «возмущающей» частоте, которая влечет за собой резонансные колебания. А когда они возникают, водителя может сбросить с мотоцикла.

Чтобы избежать таких явлений, в подвески ижевских и киевских мотоциклов ввели гидравлические гасители колебаний.

Новые подвески улучшили плавность хода, но недостаточно. У них при различных нагрузках (см. таблицу) в значительных пределах изменяются статические прогибы, поэтому обеспечить их безударную работу не удается.

Подсчитано, что когда в мотоцикл помимо водителя садятся пассажиры, то нагрузка на заднее колесо увеличивается на 50—60 процентов, а если он имеет боковой прицеп — на 60—70 процентов. В результате статического прогиба подвеска при полной нагрузке близка к буферу и стучит об него даже когда неровности дороги незначительны. Плавность хода, естественно, становится худшей, чем при неполной нагрузке (с одним водителем). Если изменить статический прогиб, предварительно поджав

пружины подвески, то получится обратная картина.

Как устранить этот существенный недостаток? Есть два пути. Первый — устанавливать пружины прогрессивной жесткости. Второй, наиболее эффективный, — применять подвески, регулируемые по нагрузке (рис. 5). Они имеют одинаковый статический прогиб при полной и неполной нагрузках.

В таблице представлены характеристики регулируемых по нагрузке задних подвесок для перспективных мотоциклов класса 350, 500 и 650 см³. Их жесткость должна быть в пределах 20—25 кг/см. Величина предварительного сжатия пружин равна 50 мм. Рабочий ход — 160 мм. Обычно предварительное сжатие и рабочий ход пружин уменьшают путем крепления амортизаторов на рычаге подвески на плече меньшем, чем плечо оси колеса. Если соотношение этих плеч сделать равным 1,5, то предварительное сжатие и рабочий ход пружин уменьшаются в 1,5 раза, а жесткость двух амортизаторов будет в 2,25 раза больше, чем жесткость подвески.

Мотозаводы приступили недавно к разработке конструкций новых регулируемых подвесок.

Н. ПОЛЯКОВ,
начальник лаборатории стендовых испытаний ЦКБЭ мотоцикlostроения.

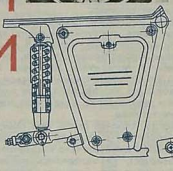


Рис. 3. Маятниковая подвеска «ИЖ-Планета» и «ИЖ-Юпитера».

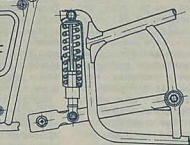


Рис. 4. Маятниковая подвеска К-750.

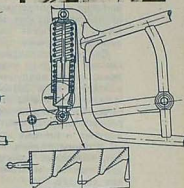


Рис. 5. Подвеска, регулируемая по нагрузке.

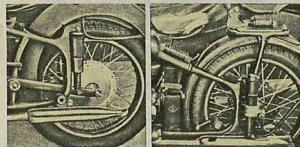
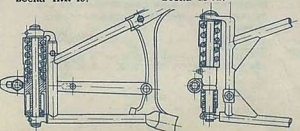


Рис. 1. Свечная подвеска ИЖ-49.

Рис. 2. Свечная подвеска М-72.



Марка мотоцикла	Жесткость колебаний поддрессоренной массы кг/см	Ход оси колеса в мм	Собственная частота колебаний поддрессоренной массы (кол/мин)		Статический прогиб в мм		Предварительное сжатие пружин в кг	
			неполная нагрузка	полная нагрузка	неполная нагрузка	полная нагрузка	неполная нагрузка	полная нагрузка
М-72	120	65	238	181	16	27	0	0
К-750	36	97	134	105	25	58	95	95
ИЖ-49	60	80	198	158	23	35	0	0
«ИЖ-Планета»	34	90	145	116	37	61	20	20
«ИЖ-Юпитер»	34	90	135	109	43	70	20	20
ИЖ (перспективная модель):								
одиночная с колесной	20	110	109	93	50	60	50	110
Киевский и	20	110	103	88	50	60	70	140
Притский (перспективная модель)	25	110	108	85	48	60	70	165

каждый водитель знает, как запускать двигатель. Только у одного он начинает работу после двух-трех нажимов на педаль, а у другого пуск иногда затягивается настолько, что быстрее дойдешь до цели пешком. Что же нужно делать, чтобы не удалось сразу запустить двигатель?

При позднем зажигании пуск всегда затруднен. Большое же опережение зажигания недопустимо из-за того, что кривошип получает встречный толчок и, резко отбрасывая педаль, может вызвать повреждение пускового механизма.

Для пуска холодного двигателя обогащать смесь: топливную педаль, прикрывают воздушную заслонку, корректор и т. п. Затем два-три раза нажимают пусковую педаль для впуска смеси (в холодную погоду иногда четыре-пять раз). Теперь при выключении зажигания и нажатии на педаль в двигателе должны появиться вспышки. Если их нет, выжидают одну-две минуты, чтобы дать топливу испариться, и повторяют все сначала.

При пуске горячего двигателя обогащать смесь не рекомендуется. Дроссель следует открывать на одну треть или наполовину, а в случае затруднений — полностью. Если вначале нажать на педаль при недостаточно открытом дросселе, то в двигатель поступит слишком много топлива, и может наступить так называемый «перессос». Тогда двигатель не удастся запустить, пока он не будет продут воздухом. При повторных нажатиях на пусковую педаль дроссель следует постепенно прикрывать.

Чтобы продуть двигатель, перед пуском медленно прокручивают коленчатый вал при полностью открытом дросселе. Когда же его открывают не до конца, от резкого толчка пусковой педали в диффузоре карбюратора создается разрежение и в двигатель олять-таки попадает горячая смесь. Закрывать при этом бензонасос почти бесполезно, так как в поплавковой камере находится топливо.

При пуске четырехтактного двигателя необходимы следующие условия: достаточно сильная искра свечи зажигания, наличие рабочей смеси и необходимой компрессии в цилиндре, правильное установление зажигания и правильное газораспределение. Для двухтактного двигателя требуется, кроме того, наличие компрессии в картере и хорошо перемешанная смесь бензина с маслом (содержание последнего должно строго соответствовать норме).

Силу искры в свече проверяют, прислоня ее сначала к «массе», а затем поднося к ней на расстояние не менее 4 мм отсоединенный от свечи провод. Искра в выключенной свече только приблизительно указывает исправность, но не гарантирует ее полностью: небольшого напряжения, легко пробивающего воздушный зазор в 0,4–0,8 мм между электродами, будет недостаточно, если между ними окажется сжатая рабочая смесь.

Наличие рабочей смеси в цилиндре проверяют в том случае, когда после нескольких нажимов на пусковую педаль в холодном двигателе не происходит вспышек. Это делают для того, чтобы обоснованно выбрать дальнейшие мероприятия, а не толкать педаль бесполезно, до тех пор, пока из глушителя не закаплет топливо.

Для проверки вынимают свечу. Если смесь поступила — свеча влажная, если не поступила — сухая. В последнем случае продолжают попытки, обогащая смесь. У прогретого двигателя признаком поступления горячей смеси служат выходящие из глушителя при прокручивании коленчатого вала пары несгоревшего топлива.

Когда горячая смесь при обогащении не поступает в цилиндр, даже несмотря на вытекание горючего из карбюратора, проверяют, не засорились ли жиклеры и каналы к ним. Если же при утепленном поплавке топливо не вытекает наружу, смотрят — есть ли оно в баке и поступает ли в карбюратор.

От электрической искры требуется не только мощность. Важно, чтобы искра своевременно появилась в цилиндре. Поэтому необходимо проверить установку опережения зажигания. В четырехтактном двигателе при пуске начало размыкания контактов происходит в ВМТ или с опережением в 1–2 мм. В двухтактном двигателе опережение зажигания устанавливают в соответствии с указаниями заводской инструкции.

Нарушение правильного газораспределения, затрудняющего пуск, происходит у четырехтактного двигателя главным образом при полном исчезновении или многократном увеличении теплового зазора клапанов и отчасти при значительном увеличении сопротивления воздухоочистителя и глушителя; у двухтактного двигателя — преимущественно от избытка нагара в выпускных окнах, засорения глушителя, сильного сопротивления воздухоочистителя, а также нарушения герметичности картера.

Если четырехтактный двигатель подвергался разборке, то неверное газораспределение может быть следствием неправильной установки газораспределительных шестерен; в двухтактном — результатом неправильной установки поршня или повреждения его юбки.

Достаточно ли компрессия в цилиндре? Это проверяют, прокручивая двигатель пусковой педалью сначала без свечи зажигания, а потом со свечой. В первом случае сопротивление незначительно, во втором, у исправного двигателя, оно резко возрастает. Если сопротивление велико и в первом случае, то это свидетельствует о механических повреждениях и застывании масла в холодной погоде.

Компрессия в цилиндре четырехтактного двигателя ослабевает преимущественно из-за пригорания клапана и недостаточного теплового зазора, а также при повреждениях поршневой группы

(например, завальцовывании в канавках поршневых колец); у двухтактного — главным образом из-за застревания в боковых частях в канавках поршневых колец и их износа. У обоих типов двигателей компрессия ослабевает при недостатке смазки.

Необходимая для нормального пуска и работы двухтактного двигателя компрессия в картере достигается только при достаточной его герметичности. Нарушается же она чаще всего вследствие повреждения прокладок, салников на коренных шейках, а также из-за ослабления затяжки болтов и гаек, скрепляющих половинки картера и цилиндра. При этом воздух проникает в двигатель помимо карбюратора, уменьшает количество засасываемой смеси, и значительная часть ее вытекает наружу через неплотности.

Двигатели, у которых нарушена герметичность картера, запустить трудно. Они не работают, если число оборотов коленчатого вала ниже средних, не развивают полной мощности. При пуске их десятки раз нажимают на педаль, утапливая поплавки, и закрывают воздушную заслонку. Иногда же пуск удается осуществить только с хода.

Большинство двухтактных двигателей рассчитано на питание смесью бензина с маслом в пропорции 25:1 (на 10 л бензина 400 см³ масла). Повышение содержания масла особенно нежелательно во время пуска. Поэтому при заправке необходимо перемешивать бензин с маслом до получения однородной смеси, а устанавливая надолго, — израсходовать из карбюратора горючее после закрытия бензонасоса. Иначе на дно бака оседает неперемешанное более тяжелое масло, бензин испарится из карбюратора, и к жиклерам поступит топливо с многократным увеличением содержания масла, при пуске возникнут затруднения.

Иной раз двухтактные двигатели не удается пустить из-за скопления так называемого конденсата (жидкого топлива) в картере. Конденсат возникает по ряду причин: из-за «перессоса» при пуске холодного двигателя, при работе на перебогащенной смеси, перебох в работе свечи, при избыточном содержании масла в топливе. Конденсат утапливают, продавая двигатель воздухом. В отдельных случаях для ускорения этого вынимают свечу. Продукты облегчают пуск двигателя и часто служат основным средством получения вспышки. Если двигатель сильно нагрет, ему дают остыть.

Исправный двигатель заработает после нескольких нажимов педали. При неудаче не следует торопиться с регулировкой и ремонтом, так как, повторяем, задержка может быть следствием слишком бедной или богатой смеси. Каждый (даже одиотилин!) двигатель имеет небольшие особенности. И их надо изучить, чтобы получить легко воспламеняющуюся смесь, а не расшатывать на силу ноги и прочность пускового механизма.

М. ГИНЦБУРГ.

* Первые шесть бесед см. в журнале «За рулем», 1963, №№ 1, 2, 3, 5, 6, 7.

ПОГОВОРКИ О ПУСКЕ

Почтовый ящик... За рулем

г. Караганда, А. КУРИЛЕНКО,
г. Орел, Ф. ОРЛОВСКОМУ и др.

Почему госавтоинспекция запрещает перевозить на мотоцикле или мотороллере пассажира, сидящего боком?

Многие читатели, задавшие нам такой же вопрос, ссылаются в своих письмах на то, что в Правилах движения это обстоятельство не оговорено. Действительно, в Правилах нет специальных указаний о том, как должны размещаться пассажиры в автомобиле, на мотоцикле (мотороллере) или в его коляске. В подобных указаниях и нет необходимости — все это определяется самой конструкцией машины, расположением мест для сидения. В частности, конструкцией мотоциклов и мотороллеров, устройством их сидений и подножек допускаются только один вид посадки — верхом. Это создает необходимые условия для безопасности пассажира, облегчает управление машиной. Пассажир, сидящий боком, намного ухудшает устойчивость машины, особенно при движении на поворотах, и значительно затрудняет управление ею. Да и сам он лишается надежной опоры и подвергает себя неоправданному риску.

Потому требования работников ГАИ, запрещающих такой способ посадки, являются абсолютно правильными.

г. Херсон, П. КОБАЧЕНКО

Рекомендуем Вам обмыть из автомата периодически промывать нейтральным мыльным раствором (например, раствором детского мыла) при помощи войлочной щетки или тряпки.

Для очистки пятен следует применять чистый авиационный бензин или четыреххлористый углерод.

г. Владивосток, П. ГУСЕВУ

Какой-либо постоянной зависимости, как Вы думаете, между длиной теплового конуса изолятора (юбка изолятора) и калильным числом свечи не существует, ибо на калильное число свечи влияют различные конструктивные параметры (конструкция рабочей камеры свечи, форма и материал изолятора, материалы электродов, расположение теплопроводящих шайб в том числе длина юбки изолятора). Однако всегда более длинная юбка изолятора соответствует свече с низким калильным числом.

Для того чтобы Вам легче было ориентироваться в типах свечей, приводим расшифровку их маркировки. В соответствии с ГОСТ 2043—54 буквенный индекс обозначает размер резьбы: «А» — 14 мм, «В» — 18 мм и «С» — 10 мм.

Цифра, стоящая после индекса, соответствует длине юбки в мм, буква в конце обозначает материал изолятора: «У» — уралит, «К» — кристаллокорунд и т. д. Так, например, свеча А-16У имеет диаметр верхней части 14 мм, юбку длиной 16 мм и материал изолятора уралит.

Те обозначения, которые Вы приводите, например «Н4 11/10 А-У», вышли из употребления около десяти лет назад. В

это обозначение входили следующие параметры: «Н» — неразборная, «А» — диаметр верхней части, 11/10 — числитель: длина верхней части, знаменатель: длина юбки изолятора; второе «А» — обозначение модернизированной свечи; «У» — материал изолятора (уралит).

В заключение сообщаем Вам калильные числа свечей, выпускаемых в настоящее время нашими заводами.

Марка свечи	Калильное число
M-12У	155 единиц
M-13У	180 »
M-20У	120 »
A-7.5У	220 »
A-8У	220 »
A-11У	160 »
A-14У	140 »
T-11К	175 »

г. Новокуйбышевск Куйбышевской области, Н. МИХНО.

Вы спрашиваете, почему самовыключается на ходу подогревательная печь автомобиля «Запорожец», хотя на стоянке она работает нормально, а включение и выключение ее отрегулировано правильно.

Неустойчивое горение в отопителе вызывается многими причинами. Из них главные: засорение всасывающей или выхлопной трубы, засорение теплоподводящих систем или несовершенство жиклера расхода воздуха через камеру сгорания. При сильных порывах ветра, проникающих в выхлопную трубу, возможны случаи задувания отопителя.

Неустойчивая работа отопителя наступает в случае переобогащения или переобогащения смеси, которые возникают часто вследствие изменения режима работы вентилятора. Поэтому прежде всего следует проверить исправность электродвигателя и плотность соединения теплоподводящих проводов, а затем величину контрольного расхода топлива, подсоединив поплавковый клапан, например, к воронке. После запуска подогревателя и его прогрева отмечают уровень топлива в воронке и вливают из мензурки отмеренное количество бензина, засекая время. По времени, которое понадобится для израсходования мерного количества бензина, судят о расходе топлива (он должен быть равен 0,25 литра в час). Если расход получился иной, надо установить причину и устранить ее. Признаком чрезмерно богатой смеси является дымление на выхлопе, бедной — хлопки в выхлопной трубе.

г. Магадан, Ю. БАХТЕВУ.

Вы спрашиваете, можно ли использовать карбюратор К-55 с диффузором 20 мм на двигателе мотоцикла «Корвэ-55».

При установке карбюратора внутренний диаметр патрубка, на который он крепится, необходимо расточить до 20 миллиметров. После этого карбюратор провернуть на ходу мотоцикла. При появлении «провалов» в работе двигателя или отсутствия приемистости, поднимать иглу на одно деление. Если и пос-

ле этого двигатель будет работать нормально, надо очень осторожно увеличить диаметр калиброванной части жиклера.

Следует иметь в виду, что мощность при установке карбюратора К-55 практически не повысится.

г. Шостка, И. АНДРИСЕНКО,
г. Одесса, В. ГАЛКА и др.

Переходит ли по наследству автомашина с ручным управлением и какой порядок выдачи доверенностей на распоряжение ею! Такого содержания Ваших писем в редакции.

Познакомьтесь с ответами, которые дали нам нотариусы 1-й Московской государственной нотариальной конторы Н. Бондарев и А. Яковлева.

Автомобили с ручным управлением, приобретенные инвалидами на льготных условиях, после смерти владельца нотариальными конторами в соответствии со статьей 35 положения «О государственном нотариате РСФСР» и § 79 инструкции Министерства юстиции РСФСР по его применению передаются на хранение органам социального обеспечения.

Обратившимся в нотариальную контору за оформлением наследственных прав на эти автомобили нотариус, по согласованию с органами социального обеспечения, выдает распоряжение Государственной автоинспекции на снятие машины с учета для передачи ее в комиссионный магазин. В этом распоряжении должно быть указано, что вручение при реализации автомобиля деньги администрация магазина обязана перечислить на депозитный счет нотариальной конторы.

Свидетельство о праве наследования выдается наследникам по закону на сумму, поступающую на депозитный счет нотариальной конторы.

По вопросу удостоверения доверенности на управление и распоряжение автомобилем, нотариальная практика сложилась таким образом: эти доверенности выдаются как близким родственникам, так и посторонним лицам в пределах срока до трех лет (статья 268 ГК РСФСР).

Однако нотариусы обязаны следить за законностью удостоверенных доверенностей, предотвращая попытки обхода установленного постановлением Совета Министров СССР порядка купли-продажи легковых автомобилей, принадлежащих гражданам. Например, нотариальная практика показала, что нотариусы правильно отказывали в удостоверении взаимных доверенностей, так как они прикрывали договоры мены автомобилей, удостоверение которых запрещено письмом Министерства юстиции РСФСР от 29 апреля 1961 года № П-15.

В связи с этим возникает вопрос: можно ли удостоверить доверенность на распоряжение автомашиной с ручным управлением?

Поскольку эти автомашины имеют специальное назначение и выпускаются для инвалидов как один из видов протезной помощи, нотариусы не удостоверяют доверенности на распоряжение ими.



— Позвольте, — скажет знаток автоспорта, — а пять первенств страны, а три ралли «За мир и дружбу», а ралли

Закономерен вопрос: а нужны ли вообще такие горные соревнования, которые заставляют «выкладываться» чуть ли не до предела? Прежде чем ответить на него, сделаем маленький экскурс в

Фото автора

Труды энтузиастов принесли замечательные плоды. Соревнования дали новый толчок развитию автоспорта в республиках, зажгли любовь к нему у юных и взрослых, открыли новую страницу в истории наших ралли.



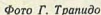
Начали на машинах класса 50 см³, который приобретает в последнее время все большую популярность в шоссейно-кольцевых гонках. И попросту удивительно было видеть на старте всего пять

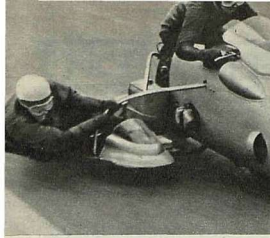
Шесть K-125, шесть K-58, два M1A и две самолетки — такова была техника, выстроившаяся на трассе перед стартом гонщиков на серийных машинах.

КОЛЬЦО?

Гонки на машинах класса 250 см³, созданных в ЦКЭБ мотоцикlostроения, были одним из самых драматических моментов чемпионата, особенно когда мастер спорта Э. Кийса обошел заслужен-

Пожалуй, самым многочисленным был заезд «юниоров» в классе 350 см³. Вот где должна была разыграться настоящая спортивная борьба — об этом говорило и количество участников, и их машины, которые серьезно выпускаются на заводах и ставят всех спортсменов на равные примерно условия. Быстрее всех — за 53 минуты 50,4 секунды — прошел дистанцию В. Хельм («Трудозапас», Таллин), но он не стартовал в Риге, а поэтому первое место досталось Б. Агапиту (ИЖ-621У), который, почти все гонщики стартовали на мотоциклах ИЖ-621У). После этого заезда снова поехали мотоциклы класса 350 см³.





Внимание зрителей привлекает обтекаемый оригинальный конструкцией, установившийся на мотоцикле с колесной классы свыше 350 см³. Под номером 24 выступал заслуженный мастер спорта Б. Косматов и мастер спорта Н. Хохлов. Они завоевали серебряные медали.

Фото Р. Валдрэ

РАБОТАЮЩИИ ИДЕТ ПО СТРАНЕ

МОСКВА

40-гоначное стартовало в чемпионате Москвы. В соревнованиях участвовали в гости из спортивного-ского моторного завода, Киевского таксомоторного парка № 3, Мытищинского автомобильного ДСАСАФ. За 50 часов автомобилисты должны были преодолеть около трех тысяч километров по дорогам Московской области, участвовать в восьми дополнительных скоростных состязаниях. Финиш состоялся на кольце Московского ипподрома. И если дорожные соревнования и семь дополнительных довольно равномерно распределили участников, то разномасштабная ипподромная внесла существенные коррективы к положению лидеров (группа «Москвичей»). Шедший до этого первым, знаменитый чемпион страны 1962 года А. Врендич и А. Жилина оказались позади. Чемпионами столичным в классе «Москвичей» стали спортсмены-мытищинцы С. Чурилов и В. Недолжен. В группе автомобилей «Волга» уверенно победили Я. Есенов и Т. Сиротко (Московский автомобильный клуб).

В командном зачете спортсмены этого клуба заняли два первых места.

ЛЕНИНГРАД

Трехдневное автомобильное ралли на первенство Ленинграда с позитивным названием «Великий путь» пришло к концу. Победителями стали спортсмены-ленинградцы Р. Горький, автомобилисты Риги, Таллина, Москвы и Ярославля. Трасса проходила по дорогам Ленинградской, Новгородской и Псковской областей.

Победителями ралли стали: в группе автомобилей «Волга» И. Гальперин и В. Киселев, в группе автомобилей «Москвичей» Л. Робинич и В. Воронин. В командном зачете первенствовали раллисты автоклуба Ленинградского.

УЖГОРОД

Республиканский автомобильный клуб ДСАСАФ и федерация автоспорта Украины провели личное-личное первенство по ралли под названием «Украина». В нем приняли участие сборные команды почти всех областей УССР, а также автомобилисты Молдавии и Белоруссии.

Довольно успешно в соревнованиях выступили автомобили «Запорожцы». Первое место, набрав 28 дорожных очков, заняли представители автоклуба «Спартак» второго разряда И. Кошкин и Ю. Шинбару.

В группе автомобилей «Москвичей» победили представители Киевской области спортсмены второго разряда Л. Варшавич и В. Хоруженко.

Наиболее многочисленной была группа «Волг». Среди 45 стартовавших экипажей первое место, всего лишь с одним дорожным очком, заняли перворазрядник В. Юзефович и спортсмен второго разряда Р. Высокий (Одесская область). Среди сборных команд областей первенствовали представители Крыма, среди команд коллективов — одеситы.

ЧИМКЕНТ

В Чимкенте состоялось однодневное автомобильное ралли. С минимальным интервалом одна за другой уходили со старта автомобили в 320-километровый путь.

При подсчете итогов выяснилось, что несколько участников набрали равное количество очков. Победителями поделились по результатам дополнительных соревнований — скоростное прохождение 300-метрового отрезка и ралли-тормозения. Первое место занял водитель Вондарев, второе — Александров. Переходный кубок областного комитета ДСАСАФ выиграла команда Чимкентского автомобильного клуба.

теперь уже гоночные. На этот раз Н. Севостьянов подтвердил славу лучшего мотогонщика страны. Его время — 47 минут 53,6 секунды — новый рекорд трассы. Правда, рекорд продолжался очень недолго: в следующее воскресенье он был побит самим Севостьяновым.

Последними составили гонщики на машинах класса свыше 350 см³ с колесками. Из семнадцати стартовавших машин сошло восемь. Первое место досталось паре П. Густель — Х. Аас («Трудовые резервы», Таллин).

Победителям чемпионата вручены золотые, серебряные и бронзовые медали. Кроме того, вручались призы от различных организаций. Юноша Л. Теесалу получил приз журнала «3а рулем».

Закончилось первенство, проводившееся здесь в шестнадцатый раз. Прошло оно хорошо, но несколько критических замечаний высказать все же следует. И прежде всего — о трассе. Тридцать лет назад она соответствовала требованиям гонок, сегодня уже нет. Трасса узкая. Многие деревья растут у самой крошки асфальта. Во время соревнований к ним привязывают мешки с опилками. Давно ставится перед гор-

исполкомом вопрос о расширении дороги, но пока все остается, как много лет назад. А скорости растут. Требуются еще и расходы по асфальтированию и дренажу дороги — но можно призвать на помощь общественность. Ведь в Таллине нет более любимого развлечения, чем мотоцикл. И еще. Если в прежние годы на гонках число зрителей, иногда превышало десять тысяч, то на этот раз оно стало меньше. Интерес снижался, вероятно, повторяемость одних и тех же лиц и фамилий, а особенно, малочисленность звезд на скоростных гоночных машинах. Ведь буквально через неделю, во время международных соревнований, народу на этой трассе будет так много, как в «лучшие времена».

Первенство СССР в окрестностях Таллина проводилось в шестнадцатый раз — а почему не в первый, скажем, где-нибудь под Астраханью? Слишком мал круг городов, из которых прибыли гонщики. Москва, Ленинград, Рига, Таллин — вот и все. География шоссейно-колесных гонок должна быть расширена — в этом залог и мастерства и массовости, и будущих успехов на Спартакнаде.

Р. ЯРОВ,
наш спец. корр.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВЕНСТВА СССР 1963 г.

Кубатура	Победители	Марка мотоцикла	1-й этап (Рига)		2-й этап (Таллин)	
			средняя скорость в км/час	скорость лучшего круга в км/час	средняя скорость в км/час	скорость лучшего круга в км/час
«ЮНИОРЫ»						
50 см ³ мужчин	Л. БАРАНЕНКОВ (ДОС)	СЗ-50	67	71	63,1	67,18
50 см ³ юноши	Л. ТЕЕСАЛУ (ТР)	«Ява-50»	72	73,31	64,43	65,03
125 см ³ женщины	В. ОШИНЯ (Д)	М1А	100,265	103,36	95,0	96,89
125 см ³	К. ОШИНЬШ (А)	М1А	102,245	105,97	96,84	97,67
175 см ³	Р. БЕРГМАННС (Д)	К-175	103,278	113,61	95,89	98,06
350 см ³	В. АГАПИТОВ (Т)	ИЖ-350	116,72	121,25	112,37	114,18
МОТОЦИКЛЫ С КОЛЕСКАМИ						
350 см ³	А. РАУТЕНФЕЛЬД В. ИВАНОВ (СА)	ЭСО	102,661	106,95	92,83	94,63
Свыше 350 см ³	П. ГУСТЕЛЬ Х. ААС (ТР)	М-77	115,543	117,85	99,64	102,61
СПОРТИВНЫЕ						
125 см ³	В. КАТОМИН (Б)	С-2-125	110,558	114,64	106,49	109,74
250 см ³	Ю. РАЙДЛА (ТР)	С-259	120,950	122,83	122,669	124,7
350 см ³	Н. СЕВОСТЬЯНОВ (СА)	С-360	126,94	129,36	127,8*	129,4*

Примечания: 1. * — рекордный результат трассы; 2. — соревнования по классу гоночных машин 250 см³ и 350 см³ в Риге не проводились. Оба этапа проходили в Таллине.

Условные обозначения: В — «Вуренестник», Д — «Даугава», ДОС — ДОСААФ, К — «Калев», СА — Советская Армия, Т — «Труда», ТР — «Трудовые резервы».

Суровые

М. КЕДРОВ,
судья всесоюзной категории.

Успешно стартовали наши спортсмены во втором полуфинале. Это был дебют советских гонщиков на гравевых дорожках ФРГ. Б. Самородов занял здесь второе место, а И. Шило получил путевку в финал континентальной зоны.

в фінансово-кредитній системі:



Участников уфимского этапа чемпионата мира приветствовали пионеры города.

Заключительные соревнования в континентальной зоне проходили в польском городе Вроцлаве. Они еще раз убедили в том, что лидеры наших гравиков Б. Самородов и И. Плеханов имеют в лице С. Кюча очень опасного соперника. Польский гошник сумел, что называется, на полколена опередить Б. Самородова и стал победителем. Кроме него и Б. Самородова, заявлявшего в этом сезоне в польском чемпионате, в Вроцлаве участвовали А. М. Кашперов и И. Плеханов. А. М. Кашперов (оба ННР) и спортсмен из ФРГ И. Хофмайстер.

Напомним, что год назад только один советский спортсмен — И. Плеханов добился этого почетного права. Теперь в европейском финале — да же. И все же нас не может удовлетворить выступление мастеров гравировки дорожки в чемпионате Европы. В нем участвуют только мастера-малоletки. До сих пор ни один из них (за исключением разве что Куриленко, который не смог стартовать в полуфинале) даже не приближался к нашим ведущим мастерам. Да и ветераны что-то слабо прогрессируют. Между тем наши гонимы — много. И в надежде, что так, чтобы выступить лучше.

Б. ШЕЙГАМ,
член президиума Федерации
мотоспорта СССР.

Вверху: участник чемпионата мира В. Арбеков на трассе Перн-ле-Фонтен (Франция).

Фото А. Ипатенко

В каждом заезде чемпионата — ожесточенная борьба.

Фото Р. Гайнуллина

В европейском финале-ДВОЕ

Труден путь к вершинам гаревого Олимпа. Из двухсот сильнейших гонщиков, начавших весной борьбу за корону чемпиона мира в мотогонках по гаревой дорожке, только 16 смогут попасть в финал личного пер-
венства.

К концу июня закончились зональные соревнования. В континентальной зоне основное соперничество, как и в прошлом году, развернулось между гонциками Польши, СССР и Чехословакии.

Победителем уфимского четвертьфинала стал Ф. Шайнуров. Кроме него, право выступать на следующем этапе завоевали молодой уфимский спортсмен Ю. Чекрынов и москвич В. Кузнецов.

Советские мотоциклисты стартовали еще в двух четвертьфинальных встречах — в Югославии и Чехословакии. Там Б. Самородов, И. Плеханов, Г. Ку-



Левенстауфен

ПЕРВЫЕ ВТОРЫЕ в Турку, в Хельсинки

В этом году советские гонщики за служенный мастер спорта Н. Севостьянов и эстонские мастера Э. Кийса и Ю. Рандла снова стартовали в традиционных международных шоссейно-кольцевых гонках, которые ежегодно проводятся в Финляндии по календарю ФИМ.

Первое соревнование проходило в присутствии 60 тысяч зрителей в Хельсинки на уже известной нашим спортсменам трассе Электархано, в центре города. В гонках, кроме советских коллег, участвовали сильнейшие гонщики Австрии, Англии, Канады, Финляндии и Швеции. В их числе канадец Дафф, австриец Рихтер, англичанин Фиттон, швед Карлссон и другие.

Соревнования проходили в острой борьбе, скорости на них превзошли прошлогодние. В классе мотоциклов 350 см³ гонку возглавил Н. Севостьянов. Через несколько кругов вперед вырвался канадец Дафф, но Севостьянов снова восстановил лидерство и удерживал его до 22 круга. Финская газета «Хельсинган Саномат» писала: «Когда по трассе проходили мотоциклы в классе 350 см³, зрители имели возможность видеть одно из самых блестящих соревнований в Электархано. Борьба между Майком Дафф и Николаем Севостьяновым с учетом условий трассы представляла высшую стадию виртуозности мотоциклетного вождения». Н. Севостьянов улучшил по сравнению с прошлогодним время прохождения дистанции более чем на 1 минуту, но на последних кругах он все же проиграл канадцу 3,8 секунды и занял второе место. Э. Кийса занял пятое призовое место, причем большую часть дистанции он шел четвертым. Следует напомнить, что в прошлом году Н. Севостьянов был на четвертом месте, а

Э. Кийса — на седьмом. Молодой эстонский гонщик Ю. Рандла, впервые выступавший на этой трассе, занял одинадцатое место при 24 участниках.

Результаты победителей соревнований показаны в таблице.

Победитель прошлогодних соревнований в Хельсинки Ф. Счастный (ЧССР) прошел дистанцию за 25,41,7 со средней скоростью 115,97 км/час. Таким образом, Н. Севостьянов улучшил этот результат соответственно на 40,1 секунды и на 3,9 км/час.

В классе мотоциклов 500 см³ Н. Севостьянов стартовал впервые и в упорной борьбе занял пятое место.

Сравнительно невысокий результат в этом классе объясняется тем, что двигатель мотоцикла Севостьянова имел рабочий объем цилиндров всего 352 см³ и уступал по мощности японским машинам иностранных марок.

На втором соревновании в г. Турку наши спортсмены, несмотря на дождливую погоду и грязную трассу, показали высокие скорости.

На мотоцикле С-360 Н. Севостьянов за время гонки обошел почти всех участников на целый круг и финишировал первым. Вторым был Э. Кийса, оставший позади себя 17 мотогонщиков. Де-

Гонщик	Марка мотоцикла	Время прохождения дистанции (до 20 кругов)	Средняя скорость, км/час
М. Дафф (Канада)	АЖС	24.57,8	120,17
Н. Севостьянов (СССР)	С-360	25.01,6	119,87
А. Карлссон (Швеция)	АЖС	25.44,3	116,49

бютанта Ю. Рандла постигла неудача. После восьмого круга он вынужден был прекратить гонку из-за перебоев в работе двигателя. В классе мотоциклов 500 см³ Н. Севостьянов проиграл только финну Купаринену.

Итак, после двух соревнований наши спортсмены завоевали шесть призовых мест: одно первое, три вторых и два третьих.

Это неплохой итог, если учесть сильный состав участников, а также и то, что наши спортсмены стартовали впервые после длительного перерыва.

Техника вождения мотоциклов по сравнению с прошлым годом у Н. Севостьянова и у Э. Кийса бесспорно улучшилась. Однако по-прежнему они проигрывают на поворотах. Здесь высокие мощностные и динамические качества советских мотоциклов С-360 (ЦКЗБ) используются не полностью.

Опыт участия в соревнованиях за рубежом говорит о целесообразности выступления каждого спортсмена в двух классах мотоциклов (350 и 250 см³ или 350 и 500 см³).

К. ШЕСТОПАЛОВ,
руководитель
спортивной делегации.

На фото — Николай Севостьянов.

СКОРОСТИ РАСТУТ

Кольцевые трассы Таллина и Риги в нынешнем году снова стали ареной международных соревнований мотоциклистов. Наряду с уже известными здесь спортсменами из Чехословакии, Польши, Венгрии, Финляндии и ГДР на старт гонок вышли мотоциклисты Англии. Гости привезли машины различных марок: «Бва», «ЦЗ», «Дукати», «Вулфганг», «Норто».

Особенно сильный состав собрался в классе 125 см³, где десять спортсменов выступили на быстроходных МЦ-125. Некоторые из этих машин имели двигатель мощностью свыше 25 л.с. с водяным охлаждением. Однако победа досталась не обладателю МЦ, а известному чехословацкому гонщику С. Малина, стартовавшему на ЧЗ-125. Он смог опередить всех своих соперников на обеих трассах и спустя три года вернуть себе рекорды таллинского кольца (средняя скорость 116,05 км/час, скорость лучшего круга 116,1 км/час). Его успех повторил в классе 175 см³ спортсмен Германской Демократической Республики К. Роснер (МЦ), победивший и в Таллине и в Риге.

Во всех остальных заездах на трассе безраздельно господствовали советские мотоспортсмены. На мотоциклах с рабочим объемом двигателя 250 см³ в Таллине первенствовал

Ю. Рандла, а в Риге — Э. Кийса. Как и в прошлом году, высокое мастерство продемонстрировал заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов. Он не только одержал победы в двух классах и в двух изданных (350 и 500 см³), но и установил новый абсолютный рекорд Таллинской трассы, пройдя дистанцию со средней скоростью 127,8 км/час и показав скорость лучшего круга 129,4 км/час. Последующие места также достались нашим спортсменам В. Пылаеву и А. Раавальди, опередившим третьего призера первенства мира 1961 года чеха Г. Хавела. Прошедшие международные соревнования показали, что мастерство наших коллег растет, а вместе с ним растут и скорости. Свои личные рекорды установили Э. Кийса, Ю. Рандла и ряд других наших спортсменов. Заметно повысилась надежность отечественных гоночных мотоциклов как с четырехтактными (С-250 и С-360), так и с двухтактными двигателями (С-2-125), имеющими водное охлаждение. Однако по мощностным показателям легкие мотоциклы (С-2-125) еще уступают МЦ.

С. ИВАНЧИЦКИЙ,
главный конструктор ЦКЗБ мотоциклостроения по гоночным мотоциклам.

ЦКОЛЫНЬ К АВТО МОТО КЛУБ

Какой мальчишка не тянется к технике! Вероятно потому-то так быстро и привлекались к заводскому учебно-производственным мастерским ребята из 26-й средней школы города Ижевска. Дело в том, что у Виктора Григорьевича Гребенщикова было мотоцикл. Мальчишки с нескрываемым любопытством и восхищением наблюдали, как их новый преподаватель умело управляет своей машиной.

— Вот нам бы научиться! — мечтали ребята.

И Гребенщикова пошел им навстречу. Страстный любитель мотоциклетного и автомобильного спорта, Виктор Григорьевич еще в довоенные годы участвовал в соревнованиях, занимал призовые места на первенстве Удмуртии и во все-союзных гонках. Долгое время Гребенщикова работал на мотоциклетном заводе, испытывал двигатели. Осенью 1955 года ему предложили возглавить в одной из школ города учебно-производственные мастерские. Гребенщикова стал преподавать машиноведение.

Директор школы Ольга Васильевна Кайнова поддерживала нового преподавателя, когда он предложил организовать кружок юных мотоциклистов.

— Доброе дело вы задумали, Виктор Григорьевич, — сказала она, — знание техники пригодится ребятам в жизни.

...В школе мотоцикла не было, и Виктор Григорьевич решил отдать ребятам свой. Вторую машину, старенький ИЖ-49, подарил шефы с машиностроительного завода.

На первых порах кружок насчитывал около двух десятков юных энтузиастов. Ребята под руководством своего наставника старательно изучали материальную часть. Затем перешли к практическим занятиям. Интерес к технике особенно возрос тогда, когда Виктор Григорьевич предложил ребятам собрать из списанных частей собственный «газик».

С той поры, когда в школе возник моторкружок, минуло семь лет. Возмужав

ли, окончили школу первые питомцы Гребенщикова. На смену им пришли новые.

Теперь в школе уже не кружок, а настоящий клуб, объединяющий ребят из шести школ заречной части Ижевска. Он так и называется: школьный автомобильный клуб. Городской комитет ДОСААФ утвердил для него специальное положение.

В этом клубе все основано на общественных началах. «Руководящие должности» занимают сами ребята — по два активиста от каждой школы. Совет — всему голова. Он рассматривает заявления ребят о приеме в клуб. Первые требования к поступающим — хорошая успеваемость и дисциплина. Лентяям путь в клуб закрыт. Совет организует соревнования, следит за ремонтом машин.

Председателем клуба избран восьмиклассник Толя Князев, третий из «династии» Князевых, прошедших у Гребенщикова школу любителя мотора. Прежде в моторкружке занимались Владимир и Юрий Князевы. В настоящее время один из них служит в армии, а другой работает на машиностроительном заводе.

В клубе действуют три секции — конструкторская, спортивная и туристская. О содержании работы секций говорят их

названия. Юные конструкторы мастерят действующие модели микролитражных автомобилей, макеты тракторов и мотоциклов. Спортсмены тренируются под руководством Саши Тюлькина, усиленно готовятся к ответственному старту. У туристов главное — путешествие. Ребята недавно совершили пробег по маршруту Ижевск — Казань — Ижевск. Юные мотоциклисты преодолели около тысячи километров.

Расширился и парк мотолюбца. Заком профсоюзная машиностроителей выделила школьникам несколько списанных мотоциклов, а городское автохозяйство легковых таксистов старую «Лобеду». Ребята их отремонтировали и с успехом используют на занятиях.

Юные автомобилисты своими силами соорудили гараж, рассчитанный на два автомобиля и десяток мотоциклов. Имеется возле школы и собственный автомотостанок. Здесь и проводятся внутриклубные гонки.

Я поинтересовался у Гребенщикова:

— Кто занимается в вашем клубе?

— Каждый, кто интересуется техникой, кто хочет научиться водить мотоцикл и автомобиль, — ответил Виктор Григорьевич.

— Не мешает ли увлечение автомотоспортом ребятам учиться?

— Наоборот. Приведу такой пример. Флегмоном нередко пропускал уроки. Мы временно отчислили его из клуба. И что же? Парень подтянулся, стал прилежнее. Сейчас у нас занимаются около восьмидесяти ребят. Увеличился моторспорт и некоторые девочки. Надя Максимовна, например, не раз выигрывала на соревнованиях у ребят.

Ребята гордятся своим клубом. Еще бы: ведь около ста школьников получили водительские права, многие стали разрядниками, а Виктор Щелчков выполнил даже норму первого разряда.

Хорошее дело начало Гребенщикова. Большой благодарности заслуживает человек, который помогает детям познавать секреты мотора, приобщает к техническому творчеству.

В. ГОРБУНОВ.

г. Ижевск.

СОВЕТУЯСЬ С ЧИТАТЕЛЯМИ

ЕРЕВАН

Читательская конференция «За рулем» прошла в столице Армении после трехдневных автомобильных соревнований спортсменов Закавказских республик. Участники конференции — спортсмены, тренеры, судьи, — естественно, больше всего интересовались спортивными страницами журнала. Старейший автоспортивный, тренер-общественник М. Саакян (Баку) отметил, что «За рулем» стал незаменимым помощником спортсменам. — Но же время спортсмен выразил пожелание, чтобы в журнале больше публиковалось материалов о ралли. Нужны советы по штурманским расчетам, оборудованию машин и т. п. К этому мнению присоединился и первоазрядник Т. Тигрян.

Ленинградский спорщик Л. Дашин высказал пожелание, чтобы редакция печатала больше критических материалов, одерживала тех, кто препятствует развитию автомобильного спорта.

Спортсмены М. Меринян (Тбилиси) и Н. Шаиян (Ереван) в своих выступле-

ниях просили помещать в журнале описание конструкций новых спортивных и гоночных автомобилей, чаще предоставлять страницы конструкторам спортивной техники, печатать материалы об устройстве зарубежных гоночных автомобилей, расширять информацию об автомобильных соревнованиях.

Тренер-общественник А. Погосян (Ереван) и спортсмен Э. Алиев (Баку) просили больше анализировать местные соревнования, раскрывать типичные ошибки в их организации и судействе.

Грузинский гощик А. Захаров советовал организовать в журнале обмен опытом ведущих автоспортистов «В республиках», говорил он, — строят гоночные автомобили, карты. Нужно обобщить передовой опыт создателей новых машин, представить им трибуну.

Председатель республиканского комитета ДОСААФ А. Акарян говорил о большой роли статей, очерков и других материалов на воспитательные темы. Кроме того, он рекомендовал больше внимания уделять тем видам спорта, которые доступны широкому кругу водителей и мотоциклистов.

МОСКВА

В Центральном парке культуры и отдыха имени А. М. Горького состоялся устный выпуск журнала «За рулем».

Москвичи были ознакомлены с наиболее важными и интересными материалами, опубликованными в 1983 году, с планами редакции на будущее. Член редакционной коллегии, ведущий конструктор Московского завода малолитражных автомобилей И. В. Новоселов сообщил о новых моделях малолитражных автомобилей, над которыми трудятся сейчас коллектив конструкторов. Начальник Госавтоинспекции РСФСР А. М. Корнилицев рассказал о проекте новых Правил движения по улицам и дорогам СССР.

Автомобилем была показана «Волга», подготовленная к дальнейшему путешествию старым автолюбителем Б. Я. Гартенбергом.

Члены редакционной коллегии ответили на многочисленные вопросы.

На устном выпуске журнала присутствовало свыше 700 москвичей.

УСПЕХ на ВИСЛЕ

Розыгрыш кубка имени Рафаэля Прага, учрежденного варшавской газетой «Экспресс вечерний», — одно из самых больших европейских соревнований по водно-моторному спорту. Оно всегда проходит в Варшаве, на Висле, и включает две гонки по 10 километров в четырех классах судов: классе «А» (здесь разыгрывается главный приз — переходящий кубок), классах «В» и «С», что соответствует классам СА-250, СИ-175, СВ-350 и СС-500 по нашей классификации.

Восемьдесят пять гонщиков из ГДР, Венгрии, Польши, СССР, ФРГ, Чехословакии и Швеции участвовали в заездах. Жесткие правила позволяли попасть в зачет лишь тем, кто финишировал в течение трех минут после лидера. В итоге завершили соревнование только 49 спортсменов.

Необычайно сильный состав участников, среди которых были чемпионы и призеры первенств мира и Европы, наличие у ведущих спортсменов ГДР, ЧССР, ФРГ новых гоночных моторов — все это ставило перед нашими гонщиками сложные технические и тактические задачи. Несмотря на это, шесть советских спортсменов (из восьми) финишировали, причем четверо заняли призовые места.

Заслуженный успех выпал на долю советского скутериста Владимира Кочергина, занявшего первое место в классе «А». У него было равное количество очков с гонщиком из ГДР Клаусом Марксом, но наш спортсмен превзошел его в скорости. Третье место в этом классе заняла единственная женщина, участвовавшая в соревнованиях, мастер спорта Галина Жирова.

Переходящий кубок в классе «А» завоевал чемпион Европы Ганс Шулц (ГДР). Вторым в этом сильнейшем заезде, где стартовало 36 участников, был советский спортсмен Анатолий Добрынин. Четвертое место досталось Валентину Степанникову.

Прогресс наших водномоторников очевиден. В прошлом году на этих соревнованиях лишь один В. Жиров смог занять третье место. Успех пришел прежде всего потому, что спортсмены учли опыт встречи 1962 года. Ни один из них не допускал ошибок ни на старте, ни на дистанции, хотя условия соревнований были очень сложными.

Хорошая подготовка сказалась и в умелом маневрировании на узкой водной дорожке, и в четком (по правилу выбранному радиусу) прохождении поворотов буев. Мы уступали только на прямых участках, да и то лишь тем зарубежным соперникам, у которых были современные мощные моторы. Не будь этого неравенства, преимущество советских скутеристов стало бы еще заметнее.

Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ,
руководитель спортивного дела,
член, председатель Федерации
водно-моторного спорта СССР.

Три рекорда

Стало доброй традицией — ежегодно проводить матчи сильнейших по водно-моторному спорту. На этот раз на Химкинском водохранилище в Москве собралось большое число участников — лучшие гонщики из 10 городов страны. Важнейший итог матча — три новых рекорда Советского Союза. Два из них принадлежат мастеру спорта досадофору Владимиру Слинкову (Воронеж). На гонщике класса «ТВ» (до 350 кг) он прошел дистанцию 1 километр со скоростью 101,226 км/час. Это почти на 10 км/час превышает прежний рекорд, установленный им же в прошлом году.

В гонках на дистанцию 50 километров в классе гонсеров «ГА» (до 250 кг) В. Слинков показал скорость 67,89 км/час, что на 6 км/час превышает рекорд мастера спорта Э. Ирицадзе.

В. Слинков выступал на гонщике «Мента-4» собственной конструкции. Судно обладает отличными гидродинамическими качествами, легко выходит на redan, быстро набирает скорость.

Гонщик немало поработал над тем, чтобы увеличить (с «М-21» и повысить его мощность. Сейчас гонсер весит 235 кг, мощность его мотора — 70 л. с. Для выступления в классе «ТВ» спортсмен добавил груза 25 кг.

Третий рекорд установлен мастером спорта В. Кочергиным (Центральный водно-спортивный клуб Военно-Морского Флота). В классе скутеров «СИ» он прошел дистанцию 1 километр со скоростью 89,775 км/час (прежний рекорд 68,542 км/час).

В. Кочергин выступал на скутере типа «Пеннинг» с мотором «Дельфин». Столь высокую скорость гонщик получил за счет форсирования подвесного мотора. Удачно решена также конструкция глушителя, который имеет сужения в задней части.

Хорошую конструкцию скутера создал эстонский гонщик Раудва. Во время испытаний его скутер с мотором «Кеннинг» (250 см³) достиг скорости 90 км/час. Скутер имеет хорошую устойчивость даже на крутых

поворотах. К сожалению, из-за несправности мотора он не вышел на старт соревнования.

Представляет интерес и скутер мастера спорта ленинградца А. Никина, рассчитанный на гонки на скорости порядка 100 км/час и выше. Судно построено с континентом; спортсмен в нем может находиться лежа.

Спортсмен-конструктор нашел оригинальное решение отдельных узлов. Длина судна несколько больше, чем у обычных скутеров, причем его кормовая часть короче по сравнению с носовой. Углы атаки спонсонов уменьшены до 4 градусов. Тем самым снижается сопротивление встречному потоку и повышается скорость. «Всхожесть» на волну обеспечена увеличенной высотой скули. Скутер рассчитан на мотор мощностью 30—45 л. с. с регулируемым винтом. На составлении скутера позависали хорошие ходовые качества. Он устойчив на больших скоростях, хорошо входит в повороты, не бьется волны.

М. МАШИНСКИЙ.

КАТЕР ИЗ СТЕКЛОЦЕМЕНТА



Катер, который вы видите на фото, внешне мало отличается от других судов такого рода. Но это особый катер. Он сделан из стеклоцемента.

Многие, наверное, слышали о стальной волонке. По прочности на растяжение она в два-три раза превосходит лучшие сорта специальной стали. Так вот, если цемент армировать стекловолоком, то получится новый материал, обладающий высокой прочностью и упругостью — стеклоцемент. Он долговечнее, чем сталь, и в 30—40 раз дешевле сталепокрытых конструкций. Из него можно делать бесшовные конструкции, его можно пилить, строгать, сверлить, шлифовать и красить. В общем, новый материал обладает качествами, которые, как нельзя лучше, подходят для легких судов. Достаточно сказать, что толщина обшивки колеблется (в зависи-

мости от размеров судна) от 4 до 10 мм.

Впервые в СССР в 1959 году из стеклоцемента была построена трехместная моторная шлюпка, которую может переносить один человек. За ней последовали катamarан длиной 5,3 м, парусно-моторная лодка длиной 5,7 м и палаточка на два спальных места, катер, несколько рыболовецких судов. Все они хорошо зарекомендовали себя на воде.

Стеклоцемент представляет практический интерес и для автомобилистов как материал для постройки гаражей. Это будет легкое и дешевое сооружение, неприхотливое в обслуживании. Любопытное также, что из стеклоцемента были сделаны некоторые детали мотоцикла (в частности, карбалы) — и они тоже отличались. Они оказались легче и прочнее.

Подробнее об использовании стеклоцемента для постройки судов можно прочитать в специальных журналах: «Судоостроение» (№ 11, 1960; № 4 и 10, 1961) и «Бетон и железобетон» (№ 6, 1961).

ПРОДИКТОВАНО ЖИЗНЬЮ

ОБСУЖДАЕМ ИЗМЕНЕНИЯ В «ПРАВИЛАХ ДВИЖЕНИЯ ПО УЛИЦАМ И ДОРОГАМ СОЮЗА ССР»

Итак, мы заканчиваем общий обзор изменений, которые предполагается внести в действующие Правила движения автотранспорта. Тот, кто внимательно ознакомился с первыми тремя статьями и новой структурой Правил («За рулем», 1963. №№ 5—7), вероятно, помнит, что мы еще не рассказали о порядке проезда железнодорожных переездов, особых условиях движения, специальных требованиях при перевозке людей и грузов. Обо всем этом и пойдет речь в нашей последней статье.

Проезд по железнодорожным переездам. В прежней редакции Правил этот раздел содержал всего одну статью (68-ю), которая определяла лишь порядок проезда пересечений с железнодорожными путями, не оборудованных световой сигнализацией или шлагбаумами. Во всех остальных случаях Правила отсылали водителя к инструкции Министерства путей сообщения.

Сейчас все необходимые водителям сведения включены непосредственно в текст Правил движения. Кроме сохранения статьи 68-й, раздел дополнен рядом новых положений. Сводятся они к следующему.

Приближаясь к переезду, оборудованному шлагбаумами и световой сигнализацией, при закрытом шлагбауме или включенных красных мигающих огнях, водитель обязан остановить автомобиль не менее чем за 5 метров до него. При открытом шлагбауме или выключенных красных огнях разрешается движение через переезд в один ряд (если нет указателя, определяющего их число). При этом водитель должен убедиться, что в пределах видимости на подходах к переезду нет движущегося состава.

Перед проездом через железнодорожный переезд на автопоезде или при буксировке транспортных средств и механизмов водитель должен проверить исправность сцепных устройств.

Водителем запрещается самовольно открывать шлагбаум, а также пересекать железнодорожные пути в неустановленных местах.

В специальной статье определены действия водителя при вынужденной остановке на переезде. Если нет возможности убрать транспортное средство, водитель обязан удалить пассажиров с железнодорожных путей, послав двух из них вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 метров для сигнализации приближающему поезду. Сам он во всех случаях должен оставаться около транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги (одни длинный и три коротких звука); при

появлении поезда бежать навстречу, подавая сигналы круговым движением руки или каким-либо предметом, а ночью — фонарем или факелом.

Проезд через переезды особо тяжелых грузов допускается только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги.

Особые условия движения. Под особыми условиями движения подразумеваются езда в горах, буксировка транспортных средств, заправка топливом, учебная езда.

На горных дорогах, где встречный разъезд затруднен или невозможен, водители обязаны пропускать транспортные средства, движущиеся около обрыва.

Особую опасность представляют повороты и спуски горных дорог. Правила запрещают водителю движение накатом на спусках в горах, а также обязывают его перед поворотами снижать скорость и подавать звуковые сигналы (вне населенных пунктов).

На горных дорогах запрещается всякая буксировка на гибкой сцепке и более одного транспортного средства на жесткой.

Правила буксировки транспортных средств в обычных условиях остались в основном прежними. Исключение представляют два новых положения: запрещается буксировка мотоциклов-одноцилиндров и мотороллеров, а в условиях, когда видимость менее 20 метров (туман, снег и т. п.), — любых транспортных средств.

Новый раздел Правил движения — порядок заправки транспортных средств топливом. При заправке автомобилей (мотоциклов) на автозаправочной станции (АЗС) водители обязаны руководствоваться указаниями оператора. Автомобили подаются под заправку только своим ходом, а мотоциклы и мотороллеры вручну с выключенными двигателями. Очередной автомобиль останавливается за три метра до стоящего под заправкой, а остальные в одном метре друг от друга. В радиусе 15 метров от АЗС запрещается производить регулировочные работы, ремонт, а также переводить двигатель с одного вида топлива на другой. Такого краткого содержания этого раздела.

Учебная езда. В отличие от действующих правил обучение вождению механического транспорта в порядке индивидуального ученичества предполагается разрешать в дальнейшем только опытным шоферам (а том числе и водителям) со стажем не менее трех лет.

Еще одна новая статья раздела указывает на то, что при нарушении пра-

вил движения ответственность несет инструктор или обучающий. Остальные статьи, регламентирующие учебную езду, остаются в прежней редакции.

Специальные требования при перевозке людей и грузов. Обязанности водителей трамвая, троллейбуса и маршрутного автобуса общего пользования достаточно полно изложены в существующих Правилах движения и не претерпят каких-либо изменений.

Нынешней же статье 26-й предполагается придать такой вид:

Закрывать перевозить людей: на грузовых мотороллерах, сверх предусмотренного количества (не считая ребенка дошкольного возраста) — рядом с водителем, в коляске мотоцикла, мотороллера или в мотоцикле (при перевозке ребенка дошкольного возраста в коляске мотоцикла или мотороллера, а также в мотоцикле он должен находиться на руках у взрослого пассажира);

находящихся в нетрезвом состоянии (исключая перевозку их под наблюдением сопровождающих);

сидящих на бортах или стоящих в кузове и на подножках автомобиля,

не достигших 14-летнего возраста на заднем сиденье мотоцикла или мотороллера.

К перевозке людей на грузовых автомобилях будут допускаться лишь безупречно проработавшие в течение последнего года водители I и II класса и, как исключение, по разрешению руководителя транспортного предприятия, водители III класса со стажем работы не менее трех лет (на горных дорогах — пяти лет).

Мы, разумеется, рассказали лишь о предполагаемых изменениях. Остальные положения «Требований безопасности при перевозке людей», так же, как и требования при перевозке грузов, рассмотрению не подвергались.

* * *

Таков в общих чертах проект Правил движения, которые будут введены с 1964 года. В нем нашли отражение мысли и предложения многочисленных работников автомобильного транспорта, от водителя до преподавателя автодела, воплотились все лучшее, что сложилось в организации движения.

Нет сомнения в том, что предлагаемые изменения будут способствовать дальнейшему повышению безопасности и укреплению порядка на наших дорогах.

Разговор о нагрудном знаке для водителей автотранспорта, как, вероятно, помнит читатель, начали учащиеся курсов повышения квалификации шоферов при учебном центре ДОСААФ и водители автохозяйства № 3 Воронежца. Их предложения нашли горячую поддержку у шоферов, автомехаников, преподавателей, студентов техникумов (см. на рубрике «Экспресс» от 1990 г.).

В редакцию продолжают поступать большое количество писем, в которых читатели ведут речь о нагрудном знаке. Их советы и предложения, пожалуй, можно разделить на две группы. В первой из них одобряется мнение воронежцев о введении нагрудного знака по принципу классности. Больше всего об этом писем — слушателей курсов, студентов авторемонтных техникумов, механиков автохозяйств.

«Введение нагрудного знака является большим стимулом к повышению квалификации водительских кадров, к стремлению учиться и трудиться с большей энергией и ответственностью», — пишет группа курсантов Саратовского училища Министерства охраны общественного порядка РСФСР. Эту же мысль высказывают студенты Ивановского авторемонтного техникума.

Студенты ставят вопрос о введении знака для техников-механиков. В частности, об этом пишут учащиеся Маринского лесотехникума, Стрыковского техникума механизации, строительного техникума Комсомольска-на-Амуре, слушатели Ленинградской школы авторемонтных специалистов.

Поддерживают воронежцев многие шоферы и другие работники автохозяйств из самых различных мест нашей страны. Это инженер АТК треста «Салавстрой» А. Ильясов и группа его соополучивцев (Башкирия), водители И. Соколовских из Свердловска (И. Зайцев из г. Яранск Кировской области, Г. Шаповал из Мхассы Челябинской области, группа механизаторов из Вилуйска (Якутия)) — М. Федоров, И. Бухарнов, А. Шкрыль, И. Глотов и другие.

Но есть предложения, значительно отличающиеся от тех, что внесли воронежцы. Одобряя саму идею введения нагрудного знака для людей, овладевших специальностью водителя, авторы многих писем считают, что надо утвердить также нагрудные знаки, которые вручались бы водителям за долговременную безаварийную работу на автотранспорте. При этом предлагается ввести знаменитый по принципу классности, а по количеству километров, наезженных водителем без аварий, поломок.

Об этом пишет шофер I класса Дормидонтов Алексей Иванович (Хабаровский край) В. Сульдин: «У нас в стране огромное число водителей, долгие годы работающих за рулем. Многие из них наездили такое количество километров, что их хватило бы для того, чтобы не один раз опоясать земной шар. В первую очередь такие работники заслуживают награждения знаком».

Аналогичное мнение высказывают водители I класса В. Картель из Новокузнецка, москвич В. Венедиктов, Г. Тихонов из Луганска, водитель Ужурского автохозяйства Красноярского края М. Инохин и многие другие. «Я не хочу пыльных, заслуженных водителей, противоядием на мой взгляд, овладевающей трудной, но романтичной профессией шофера, — пишет Г. Тихонов. — Труд многих молодых водителей заслуживает похвалы и поощрений. Однако нагрудным знаком надо все же награждать наших «миллионеров» и «миллиотысячников».

По мнению тов. Тихонова и ряда других работников автотранспорта, целесообразно было бы утвердить знак трех степеней: знак первой степени вручать водителям, наездившим миллион километров; второй и третий — за меньшее число километров.

Что касается формы знаков, их статуса, порядка вручения, то, по мнению авторов писем, это дело могли бы взять в свои руки профсоюзные органы.

В связи с этим редакция обратилась в ЦК профсоюза лесоводов (Хабаровский край) и в ЦК профсоюза шоферов автомобильного транспорта шоссе-ских дорог. Председатель ЦК профсоюза Б. Г. Романов сообщил редакции, что ЦК профсоюза намерен поддержать те предложения, в которых высказывается мысль о введении нагрудных знаков за долговременную безаварийную работу на автотранспорте.

КНИГА О ТЯЖЕЛЫХ МОТОЦИКЛАХ

Для того чтобы мотоцикл бесперебойно и долго служил своему владельцу, надо не только уметь поворачивать руль и нажимать на тормоз, но и хорошо знать устройство машины. Помочь в этом мотоциклисту должны пособия. Вот почему следует приветствовать выпуск издательством «Физкультура и спорт» книги А. Абросямова и А. Тарбова «Мотоциклы К-750, М-61, М-62», в которой содержится немало нужных водителям сведений.

В начале книги приводятся общие данные по мотоциклам Ирбитского государственного завода. Затем следует описание принципа работы и конструкции четырехтактного двухцилиндрового двигателя. В этой главе включены таблицы размеров поршней, пальцев, цилиндров. В последующих главах изложены технические сведения о системе питания, смазки двигателя, трансмиссии и ходовой части мотоцикла. Большая глава посвящена электротехническому оборудованию, которое чаще всего доставляет хлопоты мотоциклистам.

Авторы приводят много полезных советов о подготовке нового мотоциклиста и эксплуатации его машины, пуске двигателя и управле-

нии в различных дорожных условиях, а также о том, как устранять частые возникающие неисправности.

Немало затруднений испытывают мотоциклисты при необходимости произвести разборку того или иного механизма или агрегата мотоцикла. Авторы книги в строгой последовательности рассказывают о ремонтных работах, дают описание различных необходимых приспособлений. Есть в книге и рекомендации по регулировке узлов и агрегатов мотоцикла.

Те, кто отправляется в туристские прогулки, найдут необходимый материал по подготовке мотоцикла и его оборудованию, снаряжению мотоцикла, снаряжению и организации движения.

Книга А. Абросямова и А. Тарбова «Мотоциклы К-750, М-61, М-62» — хорошее руководство для тех мотоциклистов, которым предстоит на тяжелом мотоцикле.

А. ШВАЛЬБЕ.

ВОДИТЕЛЯМ СУДОВ

Сборник «Катера и яхты», первый номер которого вышел в издательстве «Судпромиздат», охватывает широкий круг вопросов, связанных с эксплуатацией малых судов и их эксплуатацией.

В нем водномоторники, безусловно, привлекут конструкции портативных моторов. Кроме знакомой

читателю журнала «Золотой рыбки», публикуются материалы о моторах «Стрекоза», «Акула», МК-29, построенных которых вполне можно считать идеальными.

В сборнике напечатаны статьи и о более крупных судах. Туристский катер «Ленинградец», например, имеет просторную каюту со спальными местами для четырех человек. Оснащенный двумя подвесными моторами «Москва» развивает скорость до 28 км/час. Большой формат сборника дал возможность напечатать чертеж катера, как, впрочем, и других судов, в крупном масштабе.

В сборнике публикуются статьи о постройке малых судов из стеклопластика, армостеклоцемента. Эти материалы находят сейчас все большее применение в любительском судостроении.

Тем, кто интересуется не только постройкой, но и проектированием малых судов, интересно будет прочитать статьи о выборе типа туристского катера, расчете главных выходов, определении мощности двигателя и скорости хода гребных судов.

Наряду с описаниями новых судов в сборнике содержатся материалы о модернизации и оборудовании катеров дополнительными устройствами.

Дистанционное управление спаренными подвесными моторами «Москва», описание которого напечатано в сборнике, дает возможность производить поворот и реверс катера, регулировать

газ. Это же устройство может быть использовано и для управления кривыми отходами подвесного мотора.

При плавании по неизвестным мелководьям водоема очень важно знать, на какую глубину воды поднимется корпус катера, чтобы избежать столкновения с подводными объектами, конструкция которых описана в сборнике.

В сборнике публикуются также материалы об устройстве подвесных кривых моторов «Накане», об иностранных подвесных моторах.

Для статей посвященных современному по водномоторному и парусному спорту в СССР и за границей, дальним туристским походам на катерах и яхтах.

У нас в настоящее время «Судпромиздат» готовит и изданию второй выпуск сборника «Катера и яхты». В него будут включены статьи о конструкции поворотнотопливных ходовых для катеров, устройстве для дистанционного пуска подвесного мотора «Москва», проектировании и постройке катера на подвесных моторах, описания и чертежи новых катеров, моторов, судак и шверботов.

Заказы на второй выпуск сборника «Катера и яхты», а также на другие издания, заказы на первый выпуск принимаются всеми магазинами Книжного рынка. В случае отъезда можно обратиться по адресу: Москва, Ленинский проспект, 15, «Сокос-книжка».

В. ЛАПИН.

* А. Абросямов, А. Тарбов. Мотоциклы К-750, М-61, М-62. М. «Физкультура и спорт», 1982. 205 стр. 37 коп.

* «Катера и яхты» № 1. «Судпромиздат». Л., 1983. 1 р. 20 к.

У нас в гостях

СВЕТ МОТОРИ

САСОБИС СВАЗУ ПРО СПОЛУПРАЦИС АРМАДОУ

СВАЗАРМ растит спортсменов

Автомобилистов и мотоциклистов нашей страны объединяет патристическая оборонная организация — Союз содействий армии (СВАЗАРМ). Свазармовские автомотошколы, существующие во всех областях республики, ежегодно выпускают десятки тысяч водителей. Занятость о том, чтобы они продолжали совершенствовать мастерство, проявляет опять-таки СВАЗАРМ. В автомотоклубах, созданных при многих первичных организациях, молодые автомобилисты и мотоциклисты пополняют свои знания, получают навыки в техническом обслуживании машин, приобщаются к автомотоспорту.

Большой известностью пользуются курсы «Авторемонтник СВАЗАРМа». Там выпускники автошкол практически учатся устранять неисправности автомобилей и мотоциклов. Окончившие курсы получают диплом авторемонтника.

Одним из нововведений СВАЗАРМ является помощь на дороге. Организуется она на добровольных началах. Хорошо знающие технику и ремонтное дело автомобилисты получают в своем автомотоклубе специальный знак. В дороге они оказывают бесплатную помощь шоферам. Если требуется, продают по государственной цене запасные детали. Обо всем этом водители делают записи в книге.

Сложный ремонт и регулярное техническое обслуживание машин выполняют в свазармовских мастерских взаимопомощи. В них автомобилисты и мотоциклисты работают самостоятельно или с помощью специалистов.

Важная сторона деятельности Союза содействия армии — борьба за безопасность движения. Три года назад свазармовцы начали общереспубликанское соревнование под девизом: «Ездить без аварий и нарушений правил». В нем участвует свыше 40 тысяч автомобилистов и мотоциклистов.

Наблюдающийся в последние годы в республике резкий подъем автомобильного и мотоциклетного спорта связан с развитием автомототуризма. Водители и члены их семей теперь, как правило, на воскресные экскурсии и в отпуск ездят коллективом. Ведь в этом случае не нужно ломать голову над выбором маршрута, заботиться о ночлеге. Да и при какой-либо поломке в колонне не остается в беде.

Автомототуризм становится связующим звеном между водителями и спортом. Наибольшую популярность приобрели туристические автомобильные ралли. Каждое такое соревнование включает



Почти в каждом городе можно увидеть соревнования юных мотоциклистов на мопедах.

шесть основных элементов: движение по определенному маршруту в пределах установленного времени; проверку технических знаний; выполнение правил движения по дорогам; составление по фигурному вождению; выполнение заданий по туризму и проверку умения ориентироваться; выполнение заданий по программе военной подготовки.

О некоторых соревнованиях необходимо сказать подробнее.

Фигурное вождение очень популярно среди начинающих. На организацию «фигурки» не нужно затрачивать много труда. Молодой гонщик получает много основных навыков, приобретает опыт, учится дисциплине, изучает порядок и условия состязаний.

Состязания в фигурном вождении

Автомобилизм завоевывает все большую популярность среди юных и взрослых любителей техники в ЧССР.

На с ним к: автомобили чехословацких конструкторов.



«Фигурка» автолюбителей.

проходят на площадках или на простой поляне, где расставлены различные предметы. Старт дается раздельный.

Цель соревнований на знание правил движения — научить водителей строго соблюдать транспортную дисциплину. Судейская коллегия может дополнить эти соревнования упражнениями по техническому обслуживанию машин.

Соревнования организуют либо для всех транспортных средств одновременно, либо раздельно. Выбирают маршрут 25–35 километров, пролегающий обычно по перекресткам с самым сложным движением. В этих местах полагаются секретные контрольные посты. Иногда в автомобилях едут контролеры (часто это преподаватели автошколы).

В Праге за несколько дней перед соревнованиями каждому участнику дают перечень улиц, по которым будет проходить маршрут, с тем чтобы можно было предварительно с ним ознакомиться.

Эти соревнования обычно сочетаются с фигурным вождением — въезд задним ходом в импровизированный гараж, проезд между кеглями задним ходом, по узкой доске попеременно правыми и левыми колесами и, наконец, остановка перед чертой.

Состязания на знание топлива проводятся на коротких замкнутых

трассас. Каждый автомобиль снабжен мерным бачком, в который на старто заливают определенное количество топлива. На нем нужно проехать как можно большее расстояние, которое затем измеряется.

Водители учатся не злоупотреблять нажатием на педаль акселератора, умело переключать передачи, не тормозить без нужды.

Проводятся и зимние соревнования. Их назначение — помочь автомобилистам и мотоциклистам преодолеть неуверенность при езде по заснеженным или обледенелым дорогам. Перед водителями ставится задача — уложиться в заданную скорость. Протяженность маршрута 50—100 километров. В холодную погоду члены технической комиссии и врач строго следят за тем, чтобы гоночники (прежде всего, мотоциклисты) были соответствующим образом одеты и не обморозились.

Интересны соревнования на ориентировку ночью. Их маршрут проводят на 40—80 километров по хорошим дорогам. Спортсмену трасса неизвестна. Он ориентируется по так называемой схеме карт, двигается в пределах установленного времени с определенной средней скоростью. Эти соревнования имеют большое военно-прикладное значение.

Проводятся у нас и соревнования на ориентировку в дневное время. В отличие от соревнований, описанных выше, они дополнены скоростными состязаниями. Коронные и средние дороги чередуются со слабо пересеченной местностью (если не участвуют легковые автомобили). При движении по бездорожью водители преодолевают некоторые участки протяженностью 2—3 километра на время. Иногда дачи трассы ограничиваются 20—30 километрами по замкнутой дистанции, которую в этом случае проехают дважды. Скоростные соревнования тогда тоже проводят два раза). Иногда они дополняются фигурным вождением.

«Шпалаכים» — это участки каменистого и песчаного русла реки, проезжая по которым водитель не должен касаться ногой земли. За каждое прикосновение насчитываются штрафные очки или штрафные секунды.

Состязания на крутых склонах рассчитаны на более или менее опытных и искусных спортсменов, которые хотят подготовиться к участию в мотокроссах. На косогоре бумажными флажками размечается трасса. Склон должен быть таким, чтобы исключить возможность повреждения машины или травмы гоночника. Побеждает тот, кто первым достигнет вершины. Зрители очень любят такие зрелища.

И, наконец, состязания с лыжниками на буксире, или «мотоскенинг». Их проводят только в тех областях, где зимой достаточно снега. На машины, буксирующие лыжников, цепи не надевают. Шины с шипами также не ставят, чтобы предохранить гоночника или лыжника от повреждения при падении. Круговая дистанция не должна превышать 2 километров.

Таков далеко не полный перечень соревнований, организуемых автоклубами СВАЗАРМ. Благодаря им ряды спортсменов-автомобилистов и мотоциклистов неуклонно пополняются все новыми водителями.

Ад. КУБА.

В НОВОЙ АВТОШКОЛЕ

В конце прошлого года в Праге — Инонциях была открыта новая автошкола СВАЗАРМ. По своему значению, занимаемой площади и общему оснащению это учебное заведение не имеет в Чехословакии равных себе. Чем с интересом? Тем, прежде всего, что там создан целый комплекс сооружений — семь светлых учебных корпусов, четыре бокса для практического обучения техническому обслуживанию автомобилей, учебное помещение для предварительного обучения на тренажерах, мастерские и десятки просторных гаражей.

И учители, и ученики обеспечены здесь всем необходимым для плодотворной учебы. Самые сложные разделы программы и агрегаты автомобиля становятся доступными и понятными с



помощью разрезных, но действующих учебных пособий. Прежде чем сесть за руль автомобиля, каждый курсант проверяет свои навыки на специальном тренажере (см. фото). И, наконец, широкий асфальтированный двор автошколы используется как настоящий автодром. Переносимые дорожные сигнальные знаки позволяют водить на его «перекрестках» нужную обстановку.

Милан ТРОЯН.

Модернизация „Праги“ и „Шкоды“

Автомобильный завод Летчины в Праге выпускает тягач «Прага SPT-TN», предназначенный для транспортировки различных видов седельных прицепов на дорогах с твердым покрытием. Допустимый вес транспортного груза, включая вес прицепа, 13350 кг, а максимальная нагрузка на седло тягача 6000 кг. Двигатель, коробка передач и задний мост на тягаче с автомобилем «Прага SPT-2». Заново сконструирована рама, двухдуплексное сцепление, передняя полкасиа. Кабина водителя отлитый алюминиевый корпус. Собственный отопительный агрегат. Отопление кабины не зависит от работы двигателя, так как предусматривает независимый отопительный агрегат. Собственный вес тягача SPT-TN 5000 кг, а максимальная скорость 70 км/час. Расход топлива составляет примерно 31,5 л/100 км.

Завод приступил к выпуску автомобиля «Прага SPT-2», являющегося модернизацией автомобиля «Прага SPT».

Модернизация преследует цель повысить эксплуатационные качества автомобиля, улучшить условия работы водителя, устранить недостатки в обслуживании.

На автомобиле устанавливается четырехтактный шестидесятилитровый дизельный двигатель с воздушным охлаждением. Мощность двигателя в результате модернизации повышена с 98 до 110 л. с.; предусмотрен ряд усовершенствований, повышающих срок службы двигателя. На автомобиль монтируется новая коробка передач, все шестерни которой находятся в постоянном охлаждении. Момент двигателя в результате модернизации увеличен на 10%, что позволяет использовать более мощные агрегаты. В новой конструкции усилены задний мост и рама, ручная тормозная система усилена. Усилитель монтируются новые шины грузоподъемностью 2000 кг (вместо 1800 кг), что вместе с реконструкцией заднего моста позволяет повысить грузоподъемность автомобиля с 3000 до 6000 кг.

В модель «Шкода» («Отгания» и «Илиция») в 1963 году внесен ряд усовершенствований, имеющих целью сделать эти автомобили более износостойкими, вместительными и бесшумными.

Автомобиль «Прага SPT-2».



Общее переднее сиденье заменено раздельными, форма которых более удобна. Регулировка спинки позволяет не только изменять угол ее наклона и приспосабливать сиденье соответственно росту водителя, но и на ходу переоборудовать сиденье пассажира в спальное место.

Многие изменения в интерьере автомобиля привели или косвенно повышают безопасность езды.

Над приборным щитком установлен пластмассовый козырек, препятствующий отражению света на ветровом стекле. Темная обшивка над щитком также поглощает свет. Инженеры кромок приборного и кромок больших противосолнечных щитков отблужают эластичным материалом.

Под багажника покрыт ковровым. Заднее колесо находится в горизонтальном положении, что увеличивает полезный объем отделения.

Модернизация подвески и шасси. Для увеличения бесшумности на карданном вале применяется универсальный резиновый шарнир; изменена система крепления кузова и шасси. Легче стало определять ВМТ поршня — на стенке картера двигателя имеется указатель.

Амортизаторы помещены в трубчатые кожухи. В наиболее ответственных соединениях применяются детали с никелевым покрытием, повышающим коррозионную устойчивость. Новый рисунок протектора повышает сцепление колес с дорогой. В средние стойки боковых стенок кузова монтированы небольшие фонари, дающие переднем направленным белым, а в заднем — красным свет.

Автомобиль «Шкода 1202» с кузовом «универсал» в 1963 году выпускается в двух вариантах — «Стандарт» и «Люкс».

В варианте «Шкода 1202» «Стандарт» с повышением мягкости пружин сиденья увеличена и мягкость спинки. Ручки дверей, ранее изготовлявшиеся из пластмассы, заменены полированными ручками из мягких сплавов. Крыша внутри машины оббита мягкой искусственной кожей.

Уропечение отдельных деталей, внесенных в отделку кузова, придает ему более компактный вид; изменена также декоративная решетка радиатора, бампера и капота. Улучшен внешний облик.

Все эти изменения распространяются и на автомобиль «Шкода 1202 Люкс».

Тягач «Прага SPT-TN»





Журнал «Свет мотору» систематически рассказывает о путешествиях И. Ганзелки и М. Зикмунда. Помещаем очерк о шоферах Цейлона, написанный доктором Йозефом Корнелием, спутником знаменитых путешественников.

На Цейлоне

Поездка в автобусе

В 1958 году автобусный транспорт на Цейлоне стал государственным. Транспортная контора называется «Цейлон Транспорт Бোর্д». Инициалы ЦТБ стоят на каждом автобусе.

На автобусных остановках, особенно в Коломбо, царит порядок. Все дисциплинированно стоят и ждут, пока подойдет их очередь.

Грузовиков мы видели мало. Это большей частью легкие машины с большими кузовами, приспособленными для перевозки чая.

Остальные средства транспорта не моторизованы. Некоторые из них уже отмирают. Это — рикша — традиционный транспорт Востока, пережиток феодализма, а также волю.

Почти ежедневно мы встречали на дорогах необыкновенную машину — окрашенную в желтый цвет бочка-цистерна на 450—700 литров. Надпись свидетельствует о том, что она везет керосин. В деревнях и на хуторах, где еще нет электричества, это единственное средство освещения.

...Опять идет дождь. Из киносемамок, очевидно, ничего не получится. Мы расположились в деревне, километрах в 80 к востоку от Коломбо, для того, чтобы снимать слонов во время работы.

— Надо бы подехать в Коломбо за корреспонденцией, — сказал после обеда Ирки Ганзелка.

— Давайте я, — предлагаю я. — У меня идея — поеду автобусом. Он ходит каждую минуту.

Решено. Когда утром я бежал к автобусу, Мирослав Зикмунд крикнул вслед: — Купи там зонтик!

Муссонные ливни продолжались, и дождь заливал наш киноаппарат. А нам хотелось продолжать съемки даже во время дождя. Это самые лучшие кадры, на каждом листике солнце отражается в каплях воды. Капюшоны не помогают. С них течет вода прямо за шиворот.

Автобус остановился по моему званию. Не на остановке. Ее вообще нет в деревне. А деревня растянулась на два километра. В этом я успел убедиться вчера, когда напрасно искал остановку. Автобус останавливается где угодно.

Кондуктор от руки выписал мне билет до самого Коломбо. Я уселся к окну. Но

стекло в деревянной раме страшно громыхало во время езды. Я попытался открутить винты, которые укрепляли его. Но нарезка на винтах оказалась сорванной. Тогда я отказался от надежды на спокойное путешествие и начал наблюдать из окна пейзаж.

И адут — тф-фу! Я отпрянул от окна. Старик, сидящий передо мной, жевал бетель и сплевывал в окошко. «Хорошенькое начало», — подумал я и быстро пересел к водителю. Отсюда и видно лучше, и ничто мне не угрожает. Наш автобус — старая громыхалка «Лайланда» — рычаги у него, как у танка, спидометр не работает. Так мы и ехали все 76 километров до Коломбо на одной скорости — 30 миль в час, не смотря на остановку. Как это ни странно, в Коломбо мы прибыли точно по расписанию.

В посольстве Коломбо меня ожидал целый пакет почты. Кроме того, я зашел в магазин и купил большой четырехцветный зонтик, а потом вернулся к автобусной остановке. Там уже стояла большая очередь. На этот раз это был автобус-экспресс. Выход — из алюминия. Здесь кондуктор не выписывает билеты от руки, но вместо обычной сумки у него небольшая печатная машинка, металлическая коробочка с чернилами колесиками и цифрами. Он устанавливает сумму, поворачивает рычажок — и пожателюста, вот вам билет «от» и «до», и стоимость.

До отъезда оставалось еще полчаса. В автобусе — невыносимая жара. Кругом кричат продавцы. Они предлагают конфеты, булочки, нейлоновые трубки, атрунчи и лотерейные билеты. Приехал один с лимономом собственноручного производства. Меня мучила жажда, но она прошла, как только я увидел технику приготовления этого напитка. В бутылке черн газетный кулек продавец сыпал какой-то порошок. Потом черпал воду жестяной из большой алюминиевой кастрюли. А чтобы вода не плескалась, помогал себе ладонью.

Конечно, все сиденья заняты. И даже те, которые предназначены только для монахов. Тука уселась пожилая женщина. Много народу стоит в проходе. Вот мы и двинулись в путь. Шофер — молодой, с модным зачесом, на каждой руке по два тяжелых золотых перстня. Возле его сиденья стоит большой ящик. В нем звякуют бутылки. Это, наверняка, аррак. Он везет его в те деревни, где «сухой закон». В этих деревнях 60 процентов жителей проголосовали за запрещение продажи алкогольных напитков. И теперь основными поставщиками алкокоголя являются шоферы автобусов.

Ветер начал продуть через открытые окна, и в автобусе стало вполне прохладно. Здесь окна не громыхают. Я наблюдаю за человеческим муравейником на узких улочках Петти.

Парень, сидящий передо мной, наклонился через проход и что-то сказал жен-

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ [главный редактор], А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, М. Л. ЛЬВОВ, Д. В. ЛЯЛИН, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, Ю. М. ШРАМКО.

Художественно-технический редактор И. Г. Имшеникин.

Коррентор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24, В 9-61-91.

Сдано в набор 28.06.63 г.
Г 91005.

Бум. 60 х 90%. 2,25 бум. л. — 4 печ. л.

Тираж 375.000 экз. Подп. к печ. 16.07.63 г.
Цена 30 коп. Зас. 897.

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

щине, сидящей напротив. Она развязала узелок, достала из бумаги лист бетеа, тертый орех аррак и щепотку белой извести. Они разделили все это между собой. Пожилая женщина, которая сидит за мной, дает бетеа своей дочке, девочке лет тринадцати. Мужичка, сидящий возле меня, астал и принялся рыться в карманах. Мы понимаем, почему это заняло много времени. В его сером пиджаке всего два кармана. Наконец, из одного из них он все-таки достал бетеа. И прежде чем мы выехали с последней улицы Коломбо, весь автобус жевал бетеа. Я испугался, что же будет дальше, ведь не все сидят у окон. Но ничего не случилось. Моноотонный шум машины скоро сморил людей, и все жующие бетеа задремали. Они проснулись лишь в Айсавалле. Здесь автобус стоит десять минут. Всех разбудил крик торговцев, ворвавшихся внутрь. И снова — те же гребешки, лимонад и лотерейные билеты. Сбор от лотереи посылит в фонд борьбы против рака. Лимонад, на сей раз в запечатанных бутылках, конфеты и непривременный бетеа. Его продает френатоватый парень — брики посылает, каждый носок другого цвета, вокруг лодыжек бубенчики, пестрая рубаша и островерхая шапочка. Фунтики с бетеа, составленные в высокую пирамиду, он несет в левой руке. И привлекает к себе внимание выкриками и звоном бубенчиков.

Сонные пассажиры выглянули из окошек, дружно сплюнули и начали спрашивать, когда же автобус снова тронется в путь и ветер принесет долгожданную прохладу.

За Айсаваллей мы свернули с главной магистрали. Автобус останавливался по требованию пассажиров. Достаточно дернуть за шнурок, как звонок у водителя зазвонит, и автобус остановится. Уже через каждые сто метров, я тоже дернул за шнурок, звонок зазвонил, автобус остановился. Я спустился на стопки наших «Татр-805».

Таксисты Коломбо

Я стою на Галле Роад и жду Мирослава. Праздник, смор, экзамен — А. Сергеев. Опираюсь на злития Гингера. В хаттерском городе

— Такси? — спрашивает шофер.

— Нет. Таксист уезжает. Через минуту около меня останавливается зеленый «Дюфин».

— Такси?

Я отрицательно качаю головой. Шофер распахивает дверцы, чтобы я мог влезть.

— Нет, мне не нужно такси.

Шофер удивленно глядит на меня. И только тут я вспоминаю: отрицательное покаяние головой здесь означает утверждение.

Шофер захлопнул дверцу и уехал.

На противоположной стороне улицы останавливается «Большая свена», Шофер ма-

шет мне рукой. Не стану же я кричать ему через всю улицу, что мне вовсе не нужно такси. Все равно в этом шуме он не услышит. Поворачиваясь к улице спиной и принимаясь рассматривать выточенных из черного дерева слоников.

Такси здесь можно распознать с первого взгляда. Это маленькие «Большая свена», «Моррис-Минор», «Дюфин». Номера у них красивые. У свободного такси стрелка на таксометре поднята вверх. Стрелку видно издалека, а ночью она светится. На передних дверцах, возле шофера, — обведенный кругом номер. Номер указывает количество людей, которое вмещает машина. Большинство такси предназначено для четырех человек, и в зависимости от этого установлен тариф. Маленькие такси по первому тарифу, то есть днем, стоят 60 центов за милю. По второму тарифу, то есть ночью, 90 центов за милю. Большие такси почти вдвое дороже.

Здесь у такси нет стоянок. Такси все время ездят по улицам и, где только возможно, подбирают пассажиров. За день машина наезжает около 450 километров. А сколько из них оплачено!

Лишь изредка я видел стоящие на стоянках черные «Дюфины» с белой надписью «Кункиша» (слово, вероятно, составлено из английского «кун» — «быстро» и окончания от «кришан»). Это для пассажиров, которые хотят ехать от самого своего дома. Достаточно позвонить по телефону на Центральную станцию, которая находится в центре города, возле Цейлонского банка, и через несколько минут такси будет у ваших дверей. Шоферы такси соединены с Центральной станцией по радио. Под рулем находится телефонная трубка, и во время езды шофер может получить распоряжение и адрес. Общество таксистов раньше объединяло 300 шоферов. Сейчас их всего 100, потому что в Коломбо мало такси, у которых есть деньги, чтобы пользоваться легковыми автомобилями.

Перед «Галле Фейс» — отелем — стоят лишь большие такси. Их шоферы — народ солидный. Они не рассчитывают на название новичков и не везут их по городу вдоль и поперек лишь бы наездить больше километров. Они не включают днем ночного счетчика и не делают вид, будто забыли включить таксометр, чтобы потом потребовать вдвое большую сумму. Они уважают свою стоянку перед отелем. Уважают и пассажиров, ибо сверх такси здесь получают

У бензозаправки.

В этом номере:

Б. Шульман. Это должно стать правилом
 А. Ш. Гингера. Стол, красный свет
 Клуб «Автолюбителей»
 Н. Голыков. Эволюция задних
 М. Гинзбург. Повторим о пуске
 Повозки ящик «За рулем»
 М. Тилевин. Есть такая трасса!

На первой странице обложки: первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова ошлепывает и автоделом. Показала ей в этом исключительных успехах.

большие чаевые. В этом отеле живут большей частью туристы и дипломаты.

Одежда у таксистов простая, как и у большинства людей на Цейлоне. На ногах — ничего. Ведут машину босиком. Тормоз, сцепление, газ — будто пишут на пишущей машинке. У них, как и у всех на Цейлоне, большой палец ноги отлично развит. Сильный, прямой, не искривленный, как у многих из нас. Они ходят большей частью босиком или в сандалиях. И не деформируют себе ног модной остроносой обувью.

Но управлять машиной босиком — пренебрежительно на одних лишь шоферах. Я ехал с врачом, который целый день ходил в ботинках, но когда сел за руль, моментально разулся.

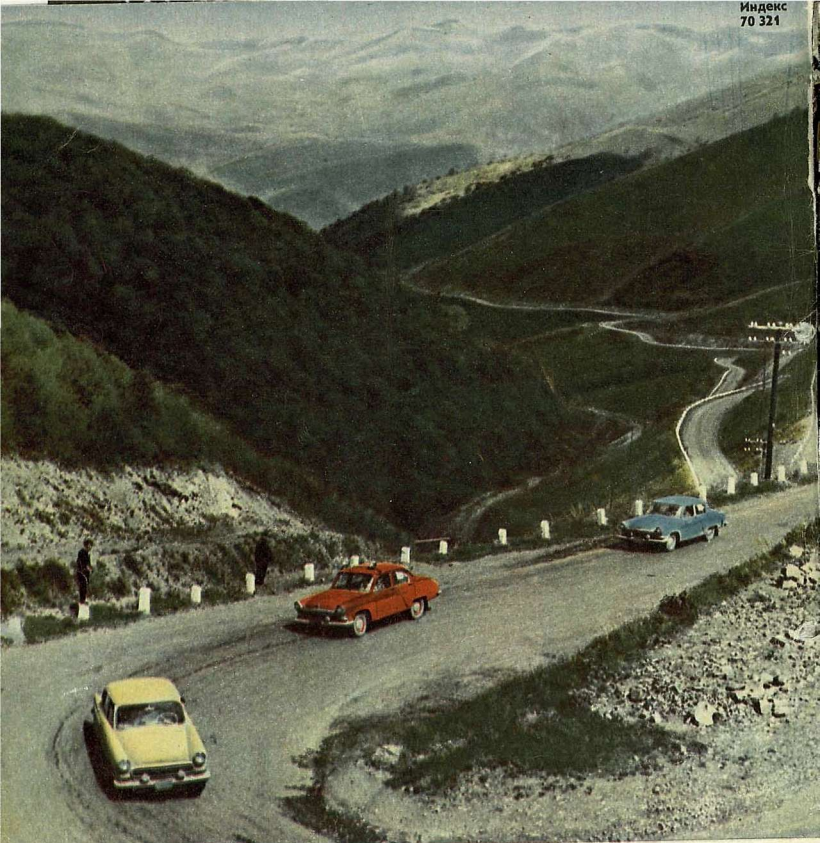
— Босиком я лучше чувствую машину. И действительно: ездил он великолепно.

Самая большая спешка у таксистов в половине десятого вечера, а затем перед полночью. В это время кончаются сеансы в кинотеатрах. Таксисты быстро, один за другим, подъезжают к входу. Быстро отвозят пассажира и мчатся к другому кинотеатру, чтобы успеть к концу еще хотя бы одного фильма. Но, которые рассчитывают свое время так, что успевают обехать и три кинотеатра: нужно много поработать, чтобы хватило денег на завтра на бензин. Часто водителю приходится бояться, что генимбуду на темной улице он получит плату за проезд, да еще будет вынужден отдать женщине денежку за ручку. Да, жизнь колоумских таксистов не так-то легка.



Наше боевое оружие 1
 Праздник, смор, экзамен 2
 А. Сергеев. Опираюсь на злития 4
 Гингера. В хаттерском городе 5
 Г. Розенштейн. До всего есть 6
 дело 7
 А. Бабешев. Герой труда 7
 Новости советской молодежи 8
 Ленинградский «Новородец» 1758
 Р. Даниелян. Большой разбег 9
 А. Агабабов. Мы за все в ответе 10
 В. Михайлов. Я стою на перекрестке 11

Б. Конев. Один вместо трех 21
 Р. Яров. Не ушло ли кольцо? 22
 Ралии идет по стране 23
 К. Шестопалова. Первые в Тур- 25
 ку, вторые в Хельсинки 26
 В. Горбунов. Школьный авто- 26
 мотолу 27
 А. Емельянов. Успех на Висле 27
 М. Машинкин. Тренер рекорда 28
 Продитоаново жизни 28
 Возвращаясь к напечатанному 29
 Кузнецов полка 29
 У нас в гостях «Свет мотору» 30



А в г у с т 1 9 6 3

За рулем

Участники ралли «Закавна-
зье» на серпантинных дорожках.
Фото Г. Багдасаряна.
(Фотохроника ТАСС)