



ЗА РУЛЁМ
№ 19 г.

Февраль 1964

2

За рулём

Февраль 1964. Год издания 22-й.

Четыре дня — с 16 по 19 декабря 1963 года — в Московском Кремле работала третья сессия Верховного Совета СССР шестого созыва. После всестороннего и тщательного обсуждения советский парламент единогласно принял законы о Государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1964—1965 годы, о Государственном бюджете СССР на 1964—1965 годы, утвердил указы Президиума Верховного Совета СССР, изданные в период между второй и третьей сессиями.

Среди народных избранников, принявших участие в сессии, был знатный шофер автобазы города Кызыла (Тувинская АССР) депутат Верховного Совета СССР Николай Иванович Пилипчук (на снимке он — в первом ряду справа).

Фото А. Григорьева.



Большими успехами в боевой и политической подготовке встречают 46-ю годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота войны, воспитанники ДОСААФ, братья-близнецы из Курска Михаил и Алексей Загорюлько.

Окончив среднюю школу, они до осени 1962 года работали каменщиками на стройке в городе Сужа и одновременно занимались в автомотоклубе ДОСААФ. На службу в ряды Советской Армии Михаил и Алексей пошли, имея уже права шофера третьего класса.

Капитан запаса Михаил Васильевич Загорюлько, провожая сыновей, наказал им высоко нести честь и достоинство защитников страны Советов, дорожить боевой славой отцов. Парни строго следуют родительскому слову. Они — образцовые водители бронетранспортеров.

Недавно на учениях командир объявил братьям Загорюлькам благодарность. Вот они встретились в минуту походного отдыха — усталые, но довольные тем, что смогли отлично решить поставленную задачу.

Фото Е. Шматрикова.

С конвейера Московского завода малолитражных автомобилей сходят «Москвичи-403». Они отличаются от модели 407 усовершенствованием ряда узлов, более широким использованием синтетических материалов. Ну и, конечно, наряднее выглядят, чем их предшественники. Новые автомобили поступили в продажу.

На снимке: на базе московского специализированного магазина «Автомобиль». Покупатели обмениваются мнениями о новом «Москвиче».

Фото В. Егорова.



Открытие зимнего автоспортивного сезона в столице состоялось на московском ипподроме. В соревнованиях приняли участие сильнейшие гонщики автомотоклубов ДОСААФ, Советской Армии, таксомоторных парков, спортклубов «Москвич» и «Сирена».

На снимке: старт финального заезда на автомобилях «Волга».

Фото В. Бровка.



НАДЕЖНЫЙ

ЩИТ РОДИНЫ

И. Х. БАГРАМЯН,
Маршал Советского Союза,
заместитель Министра обороны СССР

Советский народ отмечает сорок шестую годовщину своих Вооруженных Сил в обстановке великого трудового подъема. С каждым днем растет могущество нашей Родины. Успешно осуществляется семилетний план развития народного хозяйства.

Историческим событием в жизни советских людей явился декабрьский Пленум Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, посвященный ускоренному развитию химической промышленности.

Партия определила как главную и неотложную задачу — сосредоточение средств и усилий на создании мощной химической промышленности. Осуществление этой задачи будет новым важным вкладом в дело строительства коммунизма.

«Успехи коммунистического строительства в СССР, — говорится в постановлении декабрьского Пленума ЦК КПСС, — это великий вклад ленинской партии, всего советского народа в общее революционное дело укрепления мировой социалистической системы, в борьбу рабочего класса всех стран против эксплуатации и угнетения, в борьбу народов против империализма и колониализма, за свою свободу и независимость. Это — наш вклад в борьбу народов за мир во всем мире, за демократию и социализм».

Воины Советской Армии и Военно-Морского Флота, как и все трудящиеся социалистической Родины, горячо одобрили решения декабрьского Пленума ЦК КПСС.

Забора партии о благе советского народа ярко проявилась и в постановке на Пленуме ЦК КПСС вопроса «Об интенсификации сельскохозяйственного производства на основе широкого применения удобрений, развития орошения, комплексной механизации и внедрения достижений науки и передового опыта для быстрейшего увеличения производства сельскохозяйственной продукции».

Созданное гениальным Лениным Советское государство родилось со словами «мир народам», оно является глашатеем мира во всем мире. Наша борьба за мир вытекает из самой природы социалистического строя.

Свидетельством нашего стремления к миру является инициатива Советского Союза в заключении Договора о частичном запрещении испытаний ядерного оружия, решения третьей сессии Верховного Совета Союза ССР. Советский парламент нашел возможным в бюджете на 1964 год на 600 миллионов рублей уменьшить расходы на Вооруженные Силы страны. Рассматривается вопрос о некотором новом сокращении численности наших Вооруженных Сил.

Руководствуясь интересами укрепления мира, предотвращения войны, Советское правительство выдвинуло предложение

— заключить международное соглашение об отказе государств от применения силы для решения территориальных споров и вопросов о границах.

Таким образом, советский народ не на словах, а на деле настойчиво и последовательно борется за разрядку международной напряженности.

Пусть, однако, империалисты не рассчитывают на ослабление наших сил. Советская Армия и Военно-Морской Флот бдительно стоят на страже мирного созидательного труда нашего народа, строящего коммунизм. Об этом нам постоянно напоминает Программа КПСС: «...поскольку остается военной опасностью, исходящая от империалистического лагеря, не достигнутое полное и всеобщее разоружение, КПСС считает необходимым поддерживать оборонную мощь Советского государства, боевую готовность его Вооруженных Сил на уровне, обеспечивающем решительный и полный разгром любого врага, который осмелится посягнуть на Советскую Родину».

В том, что наши Вооруженные Силы всегда готовы выступить в защиту мира, народы всех стран могли убедиться, например, во время кризиса в районе Карибского моря.

И сейчас мы не можем забывать о непрерывных провокациях западногерманских империалистов, разжигающих идеи реванша и поддерживаемых американскими империалистами. Ни к чему хорошему не может привести незаконное вмешательство боннских правителей в дела Западного Берлина, попытка превратить этот город на территории Германской Демократической Республики во «фронтальный город».

Не могут не вызывать беспокойства действия недобитых гитлеровских генералов, рвущихся к ядерному оружию в НАТО.

В Соединенных Штатах со стороны «бешеных» продолжают провокационные призывы к уничтожению революционной Кубы, к усилению «холодной войны» против СССР и всего социалистического лагеря. Американские «бешеные» открыто выступают против каждого шага, направленного на разрядку международной напряженности.

Американский империализм ассигнует огромные средства на вооружение, он создал систему агрессивных военных блоков, подчинил экономику многих капиталистических стран гонке вооружений, вступил в преступный сговор с западногерманскими милитаристами и реваншистами, он угрожает человечеству, и в первую очередь социалистическим странам, термоядерной войной.

Империалисты, прежде всего американские, разжигают и поддерживают военный психоз, антикоммунизм, стремятся

1919 год. Владимир Ильич Ленин с группой командиров обходит фронт войск Всевобуча на Красной площади.

Фото П. Оцуна

1963 год. Парад на Красной площади в честь 46-й годовщины Октября.

Фото В. Гатчикова



привить населению, особенно молодежи, ненависть к нашей стране, ко всему социалистическому лагерю.

А что делается в Западной Германии? В ФРГ издаются сотни газет и журналов, выпущено на экраны более тысячи фильмов, воспевающих гитлеровцев, чудовищные злодеяния которых прокляты всем человечеством. Здесь существует более ста милитаристских и фашистских организаций под недвусмысленными названиями: «Голос крови», «Зов штурма», «Стальной шлем» и т. п. Они вынашивают бредовые идеи нового похода на Восток.

Советские воины беззаветно преданы своему народу, великому делу коммунизма, они проникнуты чувством высокой личной ответственности за то, чтобы Родина могла уверенно и спокойно заниматься созидательным трудом во имя коммунизма.

Нашей Советской Армии и Флоту есть что защищать и есть чем защищать.

Коммунистическая партия, ее ленинский Центральный Комитет во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым своевременно учли значение происходящего в мире научно-технического переворота и приняли смелые и решительные меры, чтобы в исторически короткий срок перевооружить Советскую Армию и Флот, дать в их руки ракетно-ядерное оружие.

Были созданы и непрерывно развиваются и укрепляются ракетные войска стратегического назначения. Эти войска располагают ныне ракетами, которые навсегда вычеркнули из военной теории понятие географической неувязимости противника. Наши глобальные ракеты могут быть направлены в любую точку земного шара.

Советский Союз обладает самыми мощными в мире ракетами. Именно благодаря им были одержаны наши замечательные победы в космосе.

На уровне современных требований находятся и все другие виды наших Вооруженных Сил и рода войск. В их распоряжении — разнообразная ракетно-ядерная техника, новейшие автобронетанковые средства, сверхзвуковые самолеты, подводные корабли с атомными энергетическими установками.

Всей этой грозной и сложной боевой техникой в совершенстве управляют воспитанные Коммунистической партией советские военные кадры.

Воины нашей Советской Армии и Флота — это полноправные граждане своей великой Родины. Они настоящие патриоты, интернационалисты. Именно от них в первую очередь зависят боевая готовность и мощь Вооруженных Сил СССР.

У наших Вооруженных Сил замечательные традиции. Еще никогда ни одна армия в мире не вела такие по размаху, результатам и значению войны во имя свободы и независимости, какими явились не только для нашей Родины, но и для народов всего мира гражданская война и Великая Отечественная война Советского Союза. Это вызывает чувство гордости у всего советского народа.

Надо воспитывать молодежь на героических традициях нашей армии. Каждый молодой советский человек должен знать имена Александра Матросова и Николая Гастелло, политука Клочкова-Диева и других героев-панфиловцев, защитников Брестской крепости и комсомольцев-молотовцев Краснодона, солдата Юрия Смирнова и генерала Дмитрия Карбышева, юных патриотов Зои Космодемьянской и Лизы Чайкиной и многих других героев, отдавших свою жизнь в боях за Родину.

С восхищением вспоминаем мы и подвиги военных водителей, верных

сынов Отчизны. Какими словами рассказать о подвиге механика-водителя танка Т-34 Михаила Чарыкова, который, ослепнув в бою, продолжал по наводке другого члена экипажа вести машину на врага, уничтожил несколько гитлеровских орудий. Михаилу Чарыкову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. А описанный в журнале «За рулем» подвиг шофера грузовика ефрейтора Николая Подольного, который, совершив автомобильный таран, уничтожил две легковые машины с гитлеровскими офицерами! А отвага тысяч шоферов переднего края, героев трудных и опасных дорог войны!

Отрадно, что шоферы-фронтовики и теперь чувствуют себя солдатами: они самоотверженно трудятся в колхозах, совхозах, на заводах, стройках семилетки.

О высоких патриотических чувствах наших водителей свидетельствует письмо, с которым меня познакомила редакция. Шофер первого класса, бывший воин Николай Белов вспоминает, что в бою очень многое зависело от умения и мужества шоферов. «Мы, — пишет он, — неплохо справлялись со своей обязанностью и были горды этим. Мы оправдали надежды старших товарищей...» И старый воин, ныне шофер Ликинского автобусного завода, призывает молодых: «Любите свою профессию, дорожите именем шофера!»

Очень верно сказано!

Автомобильная техника все глубже проникает во все сферы народного хозяйства. Ее значение колоссально возросло в армии. Вооруженные Силы СССР полностью механизированы. Мощные тягачи обслуживают ракетную технику. На вооружении всех родов войск — бронетранспортеры, вездеходы, «амфибии», целый отряд специальных машин. А пехота? «Царица полей» оснащена первоклассными бронетранспортерами и автомобилями самого различного назначения.

Чтобы в совершенстве управлять этой техникой, нужно много отличных водителей. Ежегодно на курсах, в автомотоклубах, школах ДОСААФ десятки тысяч трудящихся, в том числе молодых людей допризывного возраста, получают технические знания. Понятно, что юноши, овладевшие еще до военной службы специальностью водителя, придя в армию, быстрее осваивают военную технику, становятся мастерами своего дела.

Необходимо и впредь настойчиво вести техническую пропаганду среди молодежи, постоянно улучшать качество учебной работы в автомотоклубах и на курсах оборонного Общества.

Шире надо в организациях ДОСААФ пропагандировать боевые традиции воинов-шоферов, рассказывать юношам и девушкам о героях гражданской и Великой Отечественной войн, знакомить их с буднями военных водителей, приглашать на молодежные вечера заслуженных командиров и отличников боевой и политической подготовки, в частности автомотолюбителей, привлекать молодежь к оборонным видам спорта, готовить ее к выполнению почетной обязанности — службе в рядах Советской Армии и Военно-Морского Флота.

В докладе о Программе КПСС Н. С. Хрущев говорил: «Мы должны воспитывать весь наш народ, нашу молодежь в духе беззаветной любви к своей Родине, готовности защищать ее, не щадя своих сил и самой жизни». На особое значение воспитания советского патриотизма, любви к нашей социалистической Родине, к великой Коммунистической партии Советского Союза, как первоочередной задачи идеологической работы, указывается и в постановлении июньского (1963 г.) Пленума ЦК КПСС.

Именно на героических традициях революционной борьбы, на примерах воинов-патриотов, на примерах самоотверженного труда нашего народа надо воспитывать идейно убежденных, стойких защитников советской Отчизны.

За время, прошедшее после гражданской и Великой Отечественной войн, в жизнь вступили новые поколения, знакомые с этими грандиозными битвами лишь по произведениям литературы и искусства. Молодые люди порой не представляют себе всего значения побед, одержанных в смертельных сражениях за свободу и независимость нашей Родины. И здесь живое слово ветеранов поможет воспитанию живого патриотизма, советской военной гордости.

Наши боевые традиции — могучее оружие, выкованное народом в суровой, смертельной борьбе. В традициях — сила самоотверженного примера выполнения революционного и воинского долга старшими поколениями, сила, воспитывающая героизм и мужество у молодежи нынешнего времени. Боевые традиции — это призыв партии идти по следам мужественных борцов революции и героических защитников нашей Родины, подражать их бесстрашию и героизму.

Верные своим славным традициям, Советская Армия и Военно-Морской Флот всегда готовы отстаивать честь, свободу и независимость Родины, всего социалистического лагеря.



Рассказывает Маршал
Советского Союза
С. М. БУДЕННЫЙ

Никто пути пройденного у нас не отберет!

Прославленный советский полководец дважды Герой Советского Союза Семен Михайлович Буденный был призван в армию в январе 1904 года и в течение вот уже 60 лет непрерывно находится в боевом строю. Ему есть что рассказать нашей молодежи. Редакция обратилась к Семелу Михайловичу Буденному с просьбой поделиться с читателями журнала «За рулем» своими мыслями о наших Вооруженных Силах.

Пусть извинят меня читатели, если начало беседы о наших Вооруженных Силах, отмечающих ныне шестую годовщину своего существования, будет носить характер личных воспоминаний. Временами этого трудно избежать: ведь в сущности вся моя сознательная жизнь связана с Советскими Вооруженными Силами, с началом их строительства, с их становлением и развитием. Вместе с ними я рос как командир-военачальник, вместе с ними познал радость славных побед над многочисленными врагами социалистической Родины. И хочу прямо сказать: безмерно счастливы, что довелось дожить до такого небывалого расцвета могущества наших армии и флота, о котором мы, люди старшего поколения, в свое время могли только мечтать.

Враги Советской власти в первые дни ее существования пророчили нам гибель, издевались: мужики-де, лапотники, армию свою решили создать... Кто в нее пойдет? Кто ею управлять будет? Те же неграмотные мужики! Долго ли они продержатся?..

Да, не было у нас тогда опытных командных кадров. Партия Ленина, Советская власть создавали нашу армию из рабочих и крестьян в ходе гражданской войны, цементировали ее коммунистами, окружали всенародной любовью и заботой. И когда молодая Красная Армия стала громить превосходящего по численности и вооружению противника, о ней заговорили по-иному.

Что лежало в основе этих побед? Прежде всего ясность целей борьбы, величие идеалов, за которые сражались советские воины. Однако это было еще не все. Красная Армия побеждала своих врагов высокой организованностью, железной дисциплиной, широкой инициативой красноармейских масс.

Помню, в январе 1919 года под Царицыном сводная четырехполковая кавалерийская дивизия, которой я командовал, за каких-нибудь полмесяца разбила 23 полка конницы и пехоты противника, взяв в плен несколько тысяч белоказачков, в том числе 800 офицеров, действовавших в качестве рядовых солдат. На допросах многие из них признавались, что такой сплоченности, такой дисциплины и храбрости, какую они наблюдали среди наших бойцов, никогда раньше им видеть не приходилось.

Другой пример. Захваченный нами в плен начальник штаба корпуса генерала Крыжановского, разгромленного Конной армией в селе Белая Глина ранней весной 1920 года, полковник генерального штаба Даниленко долгое время находился у нас в обозах. Однажды, беседуя со мной, он сказал: «Деникин не мог и никогда не сможет разбить Красную Армию, потому что даже ваши обозы способны сражаться с любой белой частью. Вы лучше организованы, дисциплинированы и разумно вооружены».

Нельзя сказать, что мы имели лучшее вооружение, чем было у белых. Напротив, по качеству и количеству вооружения советские войска часто уступали белогвардейским частям, которых снабжали промышленно развитые, экономически могущественные державы Антанты. Но разумным использованием ору-

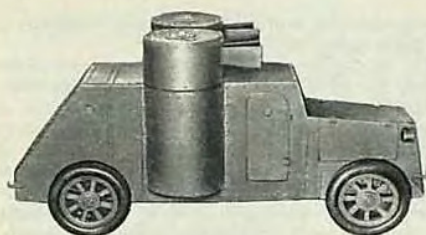
жия Красная Армия превосходила противника.

Большую роль в боях против контрреволюции и интервентов сыграли молодые автоброневые силы Красной Армии. Мне вспоминаются смелые действия приданного коннице отряда бронированных автомобилей под командованием Александра Войткевича на Южном фронте. Дерзкие рейды автоброневиков по тылам врага, их внезапные атаки приводили белоказачков в замешательство, способствовали разгрому донской армии атамана Краснова в 1919 году.

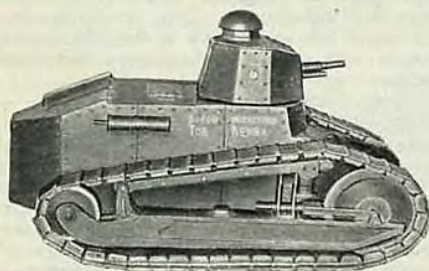
Особо активное участие приняли автобронетотряды в борьбе против деникинских войск. Они громили Мамонтова и Шкуро под Воронежем, освобождали пролетарский Донбасс. В Конной армии было три автобронетотряда и автомобильный отряд имени Я. М. Свердлова. Последний состоял из обыкновенных грузовых автомобилей с установленными в кузовах пулеметами. Мне хотелось бы отметить блестящий маневр этого автототряда в сражении Конной армии с белогвардейцами в районе Генеральского Моста под Ростовом в начале января 1920 года. Прорвавшись на фланг и в тыл противника, автомобильный отряд шквальным пулеметным огнем расстроил неприятельские боевые порядки и помог нашей коннице перейти в решительное наступление, закончившееся в результате овладением городом Ростовом.

Славные боевые подвиги совершили автомобильные отряды на Юго-Западном фронте и в операциях по ликвидации Врангеля. Вообще автомобиль в Красной Армии периода гражданской войны занимал видное место и как боевая машина, и как транспортное средство. Достаточно сказать, что в Конной

**Молодежи
Советской Армии**



1918 год. Бронеавтомобиль первых бронедивизионов Красной Армии.



1920 год. Построенный рабочими завода «Красное Сормово» первый советский танк «Борец за свободу товарищ Ленин».



1944 год. Тяжелый танк.



1944 год. Самоходная артиллерийская установка.

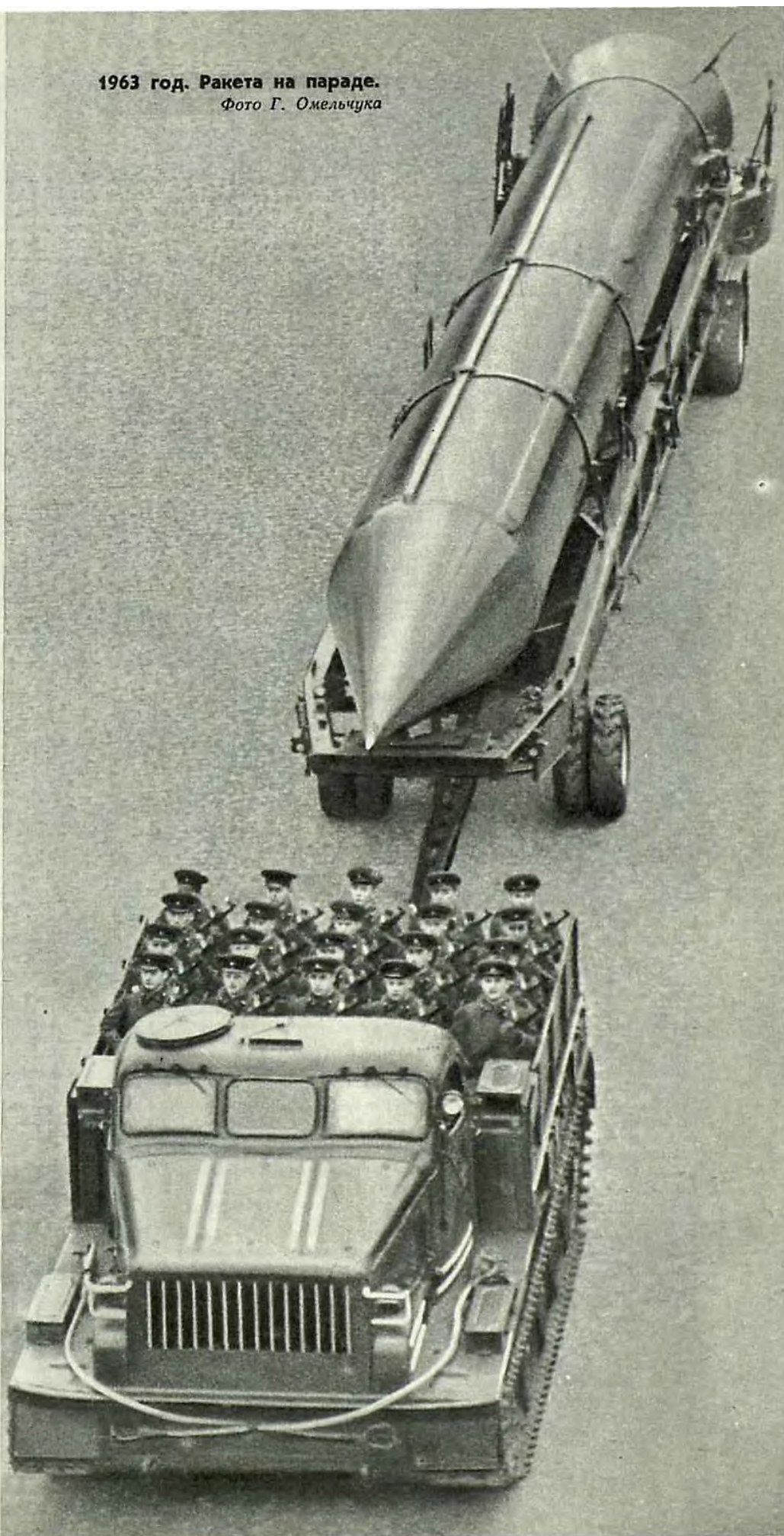
С чувством гордости за нашу Родину, за созданные великим Лениным Вооруженные Силы осматривают посетители экспонаты Центрального музея Советской Армии. И ветерану войны, и молодому человеку есть о чем задуматься.

Росла, мужала первая в мире социалистическая страна — росла, совершенствовалась и боевая техника.

От танка «Борец за свободу товарищ Ленин» до могучей ракеты, которую вы видите на этой полосе, — какой славный взлет технической мощи Вооруженных Сил, стоящих на страже мирного созидательного труда нашего народа!

1963 год. Ракета на параде.

Фото Г. Омельчука



армии существовало автоуправление, которое имело свои мастерские и насчитывало не одну сотню автомашин. На автомобилях перевозилась значительная часть грузов, потому что железные дороги были разрушены. Первые автомобилисты были такими же героями и энтузиастами своего дела, как, к примеру, наши первые авиаторы. Не хватало запасных частей, горюче-смазочных материалов, иногда приходилось из нескольких разбитых машин собирать одну, а из-за недостатка горючего тянуть автомобили лошаадьми.

Партия, Советское правительство принимали все меры к тому, чтобы Красная Армия получала больше вооружения и боевой техники, понимая, что, как указывал В. И. Ленин, «...берет верх тот, у кого величайшая техника, организованность, дисциплина и лучшие машины...»

В. И. Ленин мечтал о том времени, когда новые изобретения в области науки и техники сделают оборону нашей страны такой мощной, что всякое нападение на нее станет невозможным. Выполняя его заветы, Коммунистическая партия год от года укрепляла Вооруженные Силы Страны Советов. Успехи социалистической индустриализации и коллективизации дали возможность оснастить армию и флот новейшей боевой техникой. В 30—40-х годах войска получили значительное количество автоматического оружия, артиллерии, танков и другого вооружения отечественной конструкции и производства. Это позволило создать танковые и механизированные части и соединения, перевооружить авиацию и Военно-Морской Флот.

Коренным образом изменился и состав бойцов, призываемых ежегодно в ряды армии и флота. Из деревни в армию шли не прежние крестьяне-единоличники, а колхозная молодежь, знакомая с техникой: трактористы, комбайнеры, шоферы. Повысился процент призывников-рабочих в связи с общим ростом численности рабочего класса. Иначе говоря, в армию вливалась культурная, грамотная, технически подготовленная, политически сознательная молодежь.

Сокрушающую силу Советской Армии, ее военной техники и оружия испытали на себе немецко-фашистские захватчики в 1941—1945 годах. Несмотря на неблагоприятные условия, в которых началась для нас Великая Отечественная война, несмотря на временные наши неудачи в начальном ее периоде, советский народ, его Вооруженные Силы наголову разгромили злейшего врага человечества — германский фашизм.

В послевоенные годы в Вооруженных Силах СССР произошли коренные изменения. Непрерывно укрепляется их военно-техническая база, совершенствуются способы ведения вооруженной борьбы, военное искусство, повышается качество подготовки личного состава. XXII съезд КПСС охарактеризовал результаты военного строительства в Советском Союзе как революцию в военном деле. Н. С. Хрущев в отчетном докладе Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XXII съезду партии говорил: «Неуклонно проводя политику мира, мы не забывали об угрозе войны со стороны империалистов. Было сделано все необходимое, чтобы обеспечить превос-

ходство нашей страны в обороне. Успехи социалистического производства, советской науки и техники позволили нам осуществить настоящую революцию в военном деле. Наша страна, весь социалистический лагерь располагают теперь такой могучей силой, которая вполне достаточна, чтобы надежно защитить великие завоевания социализма от посягательств империалистических агрессоров».

Выдающиеся открытия советских ученых в области физики атомного ядра, математики, химии, электроники послужили основой для создания отечественного атомного, а затем и термоядерного оружия. Огромные достижения нашей тяжелой промышленности позволили в короткие сроки создать мощную базу для производства ядерного оружия в размерах, вполне достаточных для обуздания любого агрессора.

У нас есть теперь совершенно новый вид Вооруженных Сил — ракетные войска стратегического назначения, которые находятся в постоянной боевой готовности. Несколько месяцев назад, в День артиллерии, печать сообщала, что в 1963 году число отличных подразделений в ракетных войсках стратегического назначения увеличилось почти в три раза, намного больше стало классовых специалистов. Почти все практические боевые пуски ракет средней дальности выполнены с оценкой «хорошо» и «отлично», а боевые расчеты межконтинентальных ракет уже несколько лет подряд выполняют свои задачи только на «отлично» и «хорошо».

Ракетно-ядерное оружие, имеющееся в распоряжении Советских Вооруженных Сил, беспредельно по силе разрушения. Одна ракета с мощным ядерным зарядом выделяет энергию, которая превосходит энергию взрывчатых веществ, произведенных во всем мире за годы второй мировой войны.

Советские стратегические ракеты обладают огромной скоростью полета, позволяющей им покрывать расстояния свыше 10 тысяч километров в считанные минуты, а высота их полета достигает сотен километров. Существующие системы противоздушной и противоракетной обороны не могут противостоять ракетно-ядерным ударам.

В Советских Вооруженных Силах продолжают совершенствоваться и оснащаются новейшей техникой сухопутные войска, войска противоздушной обороны, военно-воздушные силы, военно-морской флот, военно-транспортная авиация и воздушнодесантные войска. Взять, например, сухопутные войска. В современных советских мотострелковых и танковых дивизиях танков больше, чем в механизированных и танковых корпусах периода минувшей войны или в соответствующих дивизиях любой страны НАТО.

На вооружение сухопутных войск принят ряд новых образцов ствольной и реактивной артиллерии и противотанковых управляемых ракетных снарядов, обладающих большой бронепробиваемостью и высокой точностью огня, а также артиллерийских боеприпасов, что намного увеличивает огневые возможности общевойсковых соединений по сравнению с прошлой войной.

А какие замечательные люди служат в наших Вооруженных Силах! Это лучшие сыны советского народа, политиче-

ски зрелые люди, пламенные патриоты Советской Родины.

В дни, когда вся страна отмечает 46-ю годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота, не могу не сказать о заслугах Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту в деле подготовки населения к обороне Родины. Еще до Великой Отечественной войны я часто сталкивался с деятельностью Осоавиахима и знаю, что его усилиями сотни тысяч юношей и девушек были вовлечены в различные оборонные кружки, занятия военно-прикладными видами спорта, изучение оружия и техники. Это впоследствии сыграло важную роль в борьбе советского народа с немецко-фашистскими захватчиками, в разгроме врага.

Достоинный наследник Осоавиахима — ДОСААФ выполняет большую всенародную задачу: воспитывает молодежь, всех трудящихся в духе советского патриотизма, прививает им любовь к Вооруженным Силам, широко распространяет военные и технические знания. Знание техники, умение управлять автомобилем, мотоциклом, трактором, комбайном — как это важно сейчас для народного хозяйства и обороны страны! Одним из действенных средств приобщения молодежи к технике являются военно-прикладные и технические виды спорта. Они помогают высокопроизводительному труду, воспитывают физическую выносливость, смелость, отвагу, моральную стойкость — качества, необходимые каждому советскому гражданину.

Сейчас в связи с начавшейся III Всесоюзной спартакиадой по техническим видам спорта открываются новые возможности для приобщения к технике и спорту новых миллионов юношей и девушек. Хочется пожелать комитетам ДОСААФ, автомотоклубам, всему общественному активу, возглавляющему спортивную работу, организованно, на высоком уровне провести Спартакиаду, сделать ее подлинно массовой, обеспечить участие в автомобильных и мотоциклетных состязаниях возможно большего числа спортсменов, дать начинающим любителям автомотоспорта попробовать свои силы, приобрести спортивный опыт, закалить характер, волю, еще больше полюбить технику и спорт. Это и будет конкретным вкладом организаций ДОСААФ в дальнейшее укрепление обороноспособности Родины.

А об этом мы никогда не должны забывать. Экономическая и оборонная мощь страны, готовность нашего народа к защите социалистического Отечества — верная гарантия мира и безопасности. Мирные цели Советского государства, Коммунистической партии, всего советского народа еще и еще раз подтверждены в решениях декабрьского Пленума Центрального Комитета КПСС об ускоренном развитии химической промышленности, в решениях третьей сессии Верховного Совета СССР шестого созыва.

Но, занятые выполнением грандиозных созидательных планов, советские люди всегда держат порохов сухим. Как сказал Никита Сергеевич Хрущев на декабрьском Пленуме ЦК КПСС, у Советского Союза есть все необходимое и в достатке, чтобы обуздать любого агрессора, обеспечить безопасность нашего народа, народов социалистических стран.

Юношам, общившимся жизнью

Отвечает школьникам член редакционной коллегии журнала «За рулем», заведующий кафедрой техники и эксплуатации автомобильного транспорта Московского инженерно-экономического института имени С. Орджоникидзе А. Т. ТАРАНОВ, письмом которого к Толе Кондратьеву и Володе Боброву мы открываем раздел «О твоей профессии, шофер». Здесь систематически будут печататься материалы о людях, посвятивших свою жизнь работе на автомобильном транспорте.

Дорогие ребята!

Хорошо, что вы так серьезно думаете над выбором профессии, спорите, размышляете. Это в конце концов поможет вам выбрать дело по душе и принести в будущем больше пользы нашему народу, строящему коммунистическое общество.

Должен сразу сказать: всякая специальность, которую любишь, — хорошая специальность; всякая общественно полезная работа, которая нравится, от выполнения которой получаешь удовлетворение — самая лучшая работа. Любимая работа удваивает силы, она никогда не будет тяжелой. И еще обязательное условие: свою специальность нужно знать, а знания — постоянно совершенствовать. Лучше быть хорошим токарем, чем посредственным инженером, хорошим трактористом, чем плохим агрономом. Человек, любящий свою специальность, освоивший все ее тонкости, какая бы она ни была, к какой бы отрасли ни относилась, может стать знатоком своего дела, полезным членом нашего общества.

Теперь о профессии шофера. Глубоко убежден, что люди, которые отговаривают вас, советуют «не брать за это неблагодарное дело», либо никогда с ним не сталкивались, либо спасовали при первой же трудности. Профессия шофера — полезная, нужная для народного хозяйства и очень перспективная профессия. Судите сами: год от года в стране увеличивается выпуск автомобилей, происходит качественное их изменение — появляются все новые и новые модели, повышаются грузоподъемность, скорости движения.

Чем выше уровень индустриализации страны и развития техники, тем больше перевозится грузов и увеличивается у населения потребность в передвижениях.

Еще не так давно промышленные, хозяйственные грузы в основном перевозились по железным дорогам, а сейчас на их долю приходится только 18 процентов; автомобилями же перевозится 78 процентов всех грузов.

В стране, пожалуй, не найдется ни одного предприятия, строительного объекта, учреждения, изыскательской партии, которые могли бы обойтись без помощи автомобиля.

Велика его роль и в сельском хозяйстве. О шоферах в колхозах и совхозах говорят с большим уважением. Да и как может быть иначе, если большую часть работ на полях, фермах выполняют машины, а многие шоферы на селе владеют еще и смежными специальностями: кроме автомобиля, умеют управлять трактором, комбайном.

Вообще автомобиль значительно расширил возможности человека — сделал более быстрым и удобным его передвижение к местам работы и отдыха, способствует не только повышению производительности труда, но и познанию окружающего мира.

Понятно, что с развитием автомобильного транспорта, повышением его роли в хозяйственной и культурной жизни страны растет и потребность в людях, в кадрах. Армия работников автотранспорта насчитывает несколько миллионов человек, подавляющее большинство которых трудится с увлечением, энтузиазмом, с творческими исканиями.

Ваших товарищей, как я понял из письма, смущают трудности, большая ответственность, постоянная напряженность, которые выпадают на долю шофера.

Конечно, работа водителей нелегкая. Если вы захотите овладеть этой специальностью и связать свою жизнь с автомобильным транспортом, не следует рассчитывать на легкий успех. Вам сразу же придется как следует, тщательно изучить технику, овладеть мастерством вождения. За автомобиль, который вы получите, за грузы, которые вы будете перевозить, потребуются личная ответственность.

Но и бояться всего этого не надо. Главное — с первых дней самостоятельной жизни честно работать, подходить к своему труду, к своим поступкам с одной меркой: какую пользу вы принесли народу, своей стране? От этого человек постоянно чувствует удовлетворение. Люди всегда заметят и по достоинству оценят труд. Глубоко заблуждаются те, кто пытается вам внушить мысль, будто профессия шофера малозаметна и неблагодарна. В нашей стране многие ты-

«Дорогая редакция! Какое-то внутреннее чувство тянет нас к автомобилю, к технике, профессии шофера, а толком разобраться в нем не можем: порой кажется, что уже окончательно решили стать водителями, а проходит время и закрадывается червь сомнения: надо ли? Может быть, это оттого, что некоторые наши одноклассники с ухмылкой говорят: нашли о чем мечтать. Неблагодарнее и бесперспективнее специальности шофера и сыскать трудно!

В этом году мы заканчиваем школу. Впереди — самостоятельная жизнь. А как ее лучше начать? Разъясните, пожалуйста.

КОНДРАТЬЕВ Толя, БОБРОВ Володя.

г. Желтые Воды Днепропетровской области, ул. Филатова, 23б».

сдачи водителей награждены орденами и медалями, избраны в местные и верховные органы власти.

Вот не так давно в Москве закончилась третья сессия Верховного Совета СССР. Среди депутатов, участвовавших в работе советского парламента, были и шоферы — Н. И. Пилипчук из Тувинской АССР и С. Е. Шалгинов из Хакассской автономной области. Можно назвать хотя бы такие известные всей стране имена шоферов: Герои Социалистического Труда М. И. Приставка и Я. К. Музыка, лауреаты Государственной премии Я. И. Титов, М. Ф. Галинов, В. Л. Савкин.

Профессия шофера, как и всякая другая, дает возможность дальнейшего творческого роста и совершенствования. Вы можете работать и продолжать учиться.

Сослюсь на собственный опыт: я тоже начал свою трудовую жизнь с профессии шофера еще в годы, когда отечественное автомобилестроение только налаживалось. Не скажу, что совмещать учебу и работу — легкое дело, однако при желании это вам удастся. Собственно, так и поступают многие молодые люди. В настоящее время тысячи шоферов учатся в техникумах и вузах, а потом становятся инженерами, хорошими руководителями автотранспортных предприятий, автотрестов и управлений. Многие бывшие шоферы стали научными работниками — кандидатами, докторами наук.

Ну, а если кому-то из вас придется всю свою трудовую жизнь посвятить вождению автомобиля? Разве это плохо? Я знаю шоферов, которые по своим знаниям, уровню развития, организаторским способностям могли бы возглавлять крупные рабочие коллективы, руководить предприятиями, учреждениями. Но они не хотят расставаться с автомобилем: привыкли, им это нравится, доставляет удовольствие.

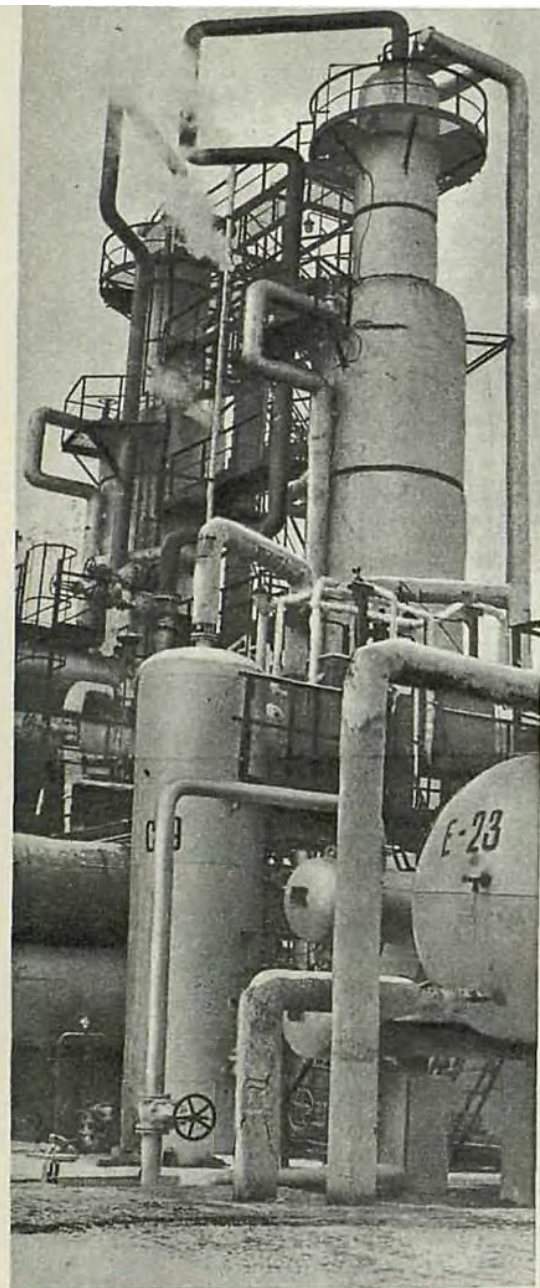
Заканчивая письмо, еще раз хочу напомнить вам, ребята: смелее беритесь за дело, беспощадно воюйте с теми, кто воображает, будто можно прожить жизнь иждивенцем, постоянно требуя всего только от других, но не от себя. Подумайте над тем, что представляет собой сегодня наш рабочий, в том числе и шофер. Рабочий класс, трудовой народ нашей страны давно стал Его Величеством, с которым считаются в международных делах, которому воздают почести по достоинству.

Советую вам выбрать специальность шофера, полюбить ее и в совершенстве освоить.

Желаю вам больших успехов.

А. ТАРАНОВ.

О ТВОЕЙ
ПРОФЕССИИ,
ШОФЕР



НА ОЧЕРЕДИ ВЫСОКО- ОКТАНОВЫЙ БЕНЗИН

Через канавы переброшены доски, бульдозер грызет мерзлую землю. На ней застывшие следы автомобильных колес и гусениц. Московский нефтеперерабатывающий завод — в процессе обновления.

Завод снабжает топливом автомобильный парк Москвы. Требования автомобилистов и вызвали к жизни ту реконструкцию, которая сейчас здесь успешно осуществляется. Цель — улучшить качество бензина и дизельного топлива. Есть еще задачи у этой реконструкции, но это — главное.

Существует такой показатель качества бензина, хорошо известный всем автомобилистам, как октановое число. Чем оно выше, тем меньше двигатель боится детонации, значит, тем больше может быть степень сжатия. А отсюда — увеличение мощности, экономия топлива, снижение веса и прочие хорошие свойства. Подсчитано, что повышение октанового числа на один пункт (единица измерения) дает народному хозяйству экономию в один рубль на каждую израсходованную тонну бензина. Сколько ежедневно сгорает по стране (или даже только по Москве) тонн бензина в двигателях автомобилей? Какой конечный результат получится от экономии одного рубля на одну тонну? Стоит только задать себе эти вопросы, и мгновенно в нашем представлении возникнут цифры астрономические.

Сразу за проходной тесновато — приземистые красные кирпичные здания. Как неудобно строили когда-то — все впритык, все бок о бок. Но чем дальше, тем просторнее и светлее — от больших расстояний, от неба, от серебристых колонн. И вот она, наконец, установка каталитического риформинга, введенная в строй во втором квартале 1963 года. Она заработала, и завод сразу перестал производить низкокачественный бензин А-56 и выпускает теперь А-66 и А-72, причем А-66 — тоже временно. Войдет в строй вторая очередь установки — и только А-72 и А-74 станут товарной продукцией завода.

Катализатор — вещество, которое само в реакции не участвует, а только поддерживает ее. Это известно из школьного курса химии. В принципе тот же процесс происходит и здесь. Низкокачественный прямогонный бензин в среде водорода в присутствии хромисто-платинового катализатора преобразуется в бензин более высокого качества. Это принцип. А ведь бензин должен пройти теплообменник и печь, чтобы нагреться до температуры реакции. Печи эти высоки, их опоясывают мостики, и когда стоишь на верхнем, далеко-далеко видно вокруг. Бензин не пойдет сам собой — его должны гнать насосы. Газ — водород, который участвует в реакции, и собственно-то, и улучшает бензин, — тоже сам не пойдет, его должны подавать компрессоры. А в конце нужно разделить получившееся в реакторе вещество на составляющие: высококачественный бензин, водород, нефтяной газ. Для этого нужны сепараторы и колонны. И вот простая реакция — полстрочки учебника органической химии — оборачивается в металле высочайшими реакторами, сетями трубопроводов, печами высотой с многоэтажный дом. Все это очень внушительно и затрат потребовало немалых. Но миллионы рублей экономии в год, которые получают автохозяйства, — цифра еще более внушительная.

Конечно, ни 72, ни даже 74 — не предел для октановых чисел нынешних бензинов. Но важен долго ожидаемый скачок. Общий подъем химической промышленности, наступивший после майского Пленума ЦК КПСС 1958 года, не миновал и нефтяной. После принятия исторических решений декабрьского Пленума ЦК КПСС открываются новые, поистине необозримые горизонты. Дальнейшее повышение октанового числа советских бензинов также на очереди. Важно лишь, чтобы двигатели наши были подготовлены к работе на высококачественном топливе.

Не только бензином заправляются баки автомобилей. Количество дизельных двигателей в стране все время растет, и если в 1956—1960 годах мощности по переработке нефти увеличились в 1,62 раза, то выработка дизельного топлива возросла за это время в 2,2 раза. Но у него свои недостатки: оно содержит до одного процента серы. А сера образует нагар на деталях двигателя, увеличивает их износ. Один процент серы в топливе — и расходы на ремонт в два раза больше, чем при работе на малосернистом горючем. Кроме того, сернистые газы при выхлопе отравляют атмосферу, и если в чистом поле это не страшно, то в таком большом городе, как Москва, есть над чем подумать.

Установка для гидроочистки дизельного топлива столь же внушительна, как и предыдущая. В присутствии алюмо-кобальто-молибденового катализатора в среде водорода вредные соединения удаляются из топлива.

На территории завода безлюдно, возле реакторов — никого, около теплообменников и сепараторов — пусто. Где же люди? В большом чистом помещении горят лампы дневного света, у высоких окон стоят на полу кадки с цветами. А вся противоположная стена и часть боковых занята громадным пультом. Светится множество шкал, подрагивают стрелки, ползут ленты самопишущих приборов. А оператор сидит посреди комнаты за столом, записывает показания в журнал или ходит — смотрит. Все в порядке. По насыщенности приборами эта комната напоминает рабочее место штурмана.

Юноши и девушки строили эти установки, они же, никогда до того не работавшие в химической промышленности, теперь здесь трудятся. Внимательно следят, не просачивается ли где водород — это очень важно: при утечке водорода быстрее выходят из строя катализаторы. И техника благодарит за внимание. Катализатор, рассчитанный на трехмесячный срок, работает вот уже семь и замены пока не требует. Теперь молодежь хочет разбить на территории завода фруктовый сад.

— А что, — улыбается начальник цеха каталитического риформинга Александр Федорович Грушин, — воздух здесь чистый...

Это воздух химического производства!

Когда подъезжаешь к заводу, издали уже можно узнать, что это нефтяное производство. Высоко в небо поднялись серебристые реакторы. И горят факелы нефтяного газа.

Факелы скоро погасят. Строится установка, при помощи которой нефтяной газ будет перерабатываться в нужные для страны вещи. А число реакторов увеличится.

Установка каталитического риформинга.
Фото В. Бровко

Р. ЯРОВ.

ПРОДИКТОВАНО ЖИЗНЬЮ

Познакомившись с предлагаемыми изменениями в «Правилах движения по улицам и дорогам Союза ССР», которые были опубликованы в журнале «За рулем» (1963, №№ 5, 6, 7, 8, 10), читатели уже узнали, что усовершенствование их шло по двум направлениям: приведение правил в соответствие с основными положениями международной Конвенции о дорожном движении и обобщение в них накопленного опыта и практики организации движения в нашей стране. Первая часть этой работы закончена. Утверждены единые для всей территории страны дополнения и изменения к «Правилам движения по улицам и дорогам Союза ССР», вытекающие из присоединения СССР к Конвенции о дорожном движении 1949 года и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах, а также из соответствующих рекомендаций Европейской экономической комиссии ООН и ее органов.

Мы рассказываем об этих дополнениях и изменениях, прибегая при этом к той нумерации статей, которую они имеют в действующих Правилах движения.

Статья 3. «Все участники движения обязаны быть взаимно предупредительными, внимательными к окружающей обстановке и ее изменениям и не создавать помех движению, а также избегать причинения ущерба имуществу государственному, общественному или личному.

Водители транспортных средств и все другие лица, пользующиеся улицами и дорогами, обязаны неуклонно выполнять настоящие правила, а также указания работников милиции, дружинников, общественных инспекторов, работников дорожно-эксплуатационной службы и паромных переправ, дежурных у школ и на железнодорожных переездах относительно порядка движения на улицах и дорогах».

Требования к скорости движения определены теперь в **статье 41** так: «Скорость движения должна выбираться водителем с учетом дорожных условий, интенсивности и характера движения транспортных средств и пешеходов, видимости и обзорности, особенностей и состояния транспортного средства и переезжаемого груза.

Водитель должен снижать скорость или останавливать транспортное средство во всех случаях, когда возникает опасность для движения, особенно при неудовлетворительной видимости».

Статья 49 дополнена правилами разезда на горных дорогах. Вот ее нынешний текст: «На участках улиц (дорог), где встречный разезд затруднен из-за того, что одна из сторон проезжей части занята, преимущественное право проезда имеет транспортное средство, движущееся по свободной стороне.

На горных дорогах, где встречный разезд затруднен, водитель обязан уступить дорогу транспортному средству, движущемуся около обрыва, а при отсутствии обрыва — движущемуся на подъеме.

Приближаясь к повороту, водитель

ДОПОЛНЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ К ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ ПО УЛИЦАМ И ДОРОГАМ СОЮЗА ССР

обязан занять крайнее правое положение и вне населенных пунктов подать звуковой сигнал.

На горных дорогах запрещается:

- а) всякая буксировка при гололедице;
- б) буксировка на гибкой сцепке и более одного транспортного средства на жесткой сцепке.

На крутых спусках горных дорог запрещается движение с выключенными сцеплением или передачей».

Приведены в соответствие с Конвенцией и условия обгона.

Статья 50. «Обгон разрешается только при хорошей видимости и свободной дороге, если он не создаст помех для движения, а также не заставит других водителей круто сворачивать или тормозить».

Статья 52. «Обгон с выездом из занимаемого ряда запрещается:

- а) во всех случаях, когда скорость движения не должна превышать 20 км/час;
- б) транспортного средства, водитель которого подает сигнал поворота налево;
- в) транспортного средства, совершающего обгон или объезд с выездом из занимаемого ряда (двойной обгон);
- г) на железнодорожных переездах и ближе 100 м перед ними;
- д) в тоннелях».

Статья 53. «Обгон с выездом на полосу встречного движения запрещается:

- а) на перекрестках;
- б) на мостах (путепроводах, эстакадах);
- в) непосредственно в местах опасности, о приближении к которым водитель оповещен предупреждающими дорожными знаками».

Изменились и правила проезда нерегулируемых перекрестков. Вот как изложены они теперь в **статье 57**:

«На перекрестках неравнозначных улиц (дорог) преимущественное право проезда имеют водители транспортных средств, движущихся по главной улице (дороге).

Главными улицами (дорогами) считаются:

- а) на трехстороннем перекрестке — улица (дорога) с продолжением в обе стороны;
- б) на четырехстороннем перекрестке —

а) улица (дорога) с покрытием по отношению к улице (дороге) без покрытия;

б) улица (дорога), где движение автомобилей возможно в два ряда и более (в каждом направлении) по отношению к улице (дороге) с односторонним движением.

На перекрестках равнозначных улиц (дорог) должна соблюдаться следующая очередность проезда:

- а) трамвай (независимо от направления движения);

- б) нерельсовые механические транспортные средства;
- в) прочие (немеханические) транспортные средства.

При подъезде к перекрестку равнозначных улиц (дорог) транспортных средств одной группы (механические или немеханические) первым выезжает на перекресток водитель, не имеющий помехи справа.

Одновременно с транспортным средством, проезжающим перекресток, могут двигаться и встречные транспортные средства.

При видимости менее 20 м любой нерегулируемый перекресток поочередно проезжают только водители, не имеющие помехи справа».

Непосредственно к проезду перекрестков относится и **статья 58**.

«Перед изменением направления движения водитель обязан подать предупредительный сигнал и, не создавая помех другим транспортным средствам, занять соответствующее положение на проезжей части: перед поворотом направо — крайнее правое, перед поворотом налево и для движения в обратном направлении — крайнее левое. Двигаться прямо можно из любого ряда.

Если перекресток оборудован светофором с дополнительными секциями, то для движения прямо запрещено занимать ряды, предназначенные для поворотов в направлении «стрелки».

Пункт «г» **статьи 71** исключен и вместо него сделано дополнение следующего содержания: «Допускается остановка и стоянка на левой стороне улиц, где движение возможно только в один ряд в каждом направлении (одностороннее движение), а также остановка на левой стороне улиц с односторонним движением, имеющей строения».

Статья 96 раздела «Буксировка и транспортирование» дополнена таким требованием: «Запрещается буксировать велосипед другим транспортным средством».

Новые требования к обозначению негабаритных грузов содержит **статья 93**: «Груз или отдельные части механизмов, превышающие по ширине или длине габариты транспортного средства, должны быть обозначены красными флажками, а в темноте и при видимости менее 20 м зажженными фонарями. Таким же образом должно быть обозначено дышло (труба) роспуска, выступающее более чем на 1 м».

Принято единое для всех случаев значение красного сигнала светофора и соответствующего ему жеста регулировщика (**статьи 109 и 110**):

«В светофоре включен красный сигнал:

- а) трамваю разрешается поворачивать направо;

б) движение нерельсовых транспортных средств запрещается во всех направлениях».

«Регулировщик обращен к водителю грудью или спиной: движение всех видов транспортных средств запрещается».

ШКОЛА МОЛОДОГО ШОФЕРА

Зимняя ДОРОГА

Это новая рубрика в нашем журнале. Конечно, подлинной школой для молодого водителя является сама жизнь, его повседневная и многотрудная работа. Однако эта учеба дается ему иногда слишком дорогой ценой — ценой ошибок, промахов, которые на транспорте могут привести к непоправимым последствиям. Помочь предупредить их — вот смысл материалов новой рубрики. В них мы будем знакомить молодых шоферов с техникой вождения автомобиля, помогать быстрее овладеть ею, стать настоящими мастерами своего дела.

Говорят, не спрашивайте водителя, сколько он лет за рулем, спросите, сколько провездил он зим. Действительно, зима — сложный период для шофера. Трудности подстерегают на каждом шагу: холодно, рано темнеет, стекла обмерзают, движения стеснены. Метели. Оттепели... А дорога? Она непрерывно меняется: то снег, то лед, то под снегом лед, то сугробы и переветы...

Однако движение и в эту пору не прекращается. Водители справляются с зимой. Но опытные, грамотные — лучше и легче.

Пожалуй, на этом вступительную часть можно закончить и перейти непосредственно к теме. Представьте, что мы отправляемся с вами по учебному маршруту. Ведь за рулем все, о чем мы поведем речь, станет более понятным и доходчивым.

Итак, тронулись. Что случилось? Уже буксуем? Понятно: попали на обледенелый участок, тяговое усилие довольно легко достигло величины силы сцепления колес с дорогой. А когда колесо начало проскальзывать, эта сила стала еще меньше. Поменьше газу? Правильно. Но оказывается, выполнить это совсем не просто. И знаете почему? Потому, что хотели тронуться на первой передаче. Отчего-то многим кажется, что низшие передачи — «спокойнее», «легче». Это совсем не так. Наоборот, они создают наибольшую силу тяги на колесах. Например, у наших грузовых автомобилей первая передача увеличивает крутящий момент двигателя более чем в шесть, а у легковых — в три раза.

Малейшее неосторожное прибавление газа увеличивает тяговое усилие на колесах в шесть с лишним раз! А ведь нам нужно, чтобы оно было меньше даже той малой силы сцепления, что дает зима. Только тогда не будет буксования.

Отсюда вывод: на скользкой дороге трогаться надо на более высокой передаче. Скажем, у грузовых автомобилей уже на второй передаче тяговое усилие вдвое, а на третьей — втрое меньше, чем на первой (для легковых передача должна быть на единицу ниже). Тут можно и с газом не так осторожничать — колесо не станет проскальзывать. Еще сложнее трогаться задним ходом (передаточное число наибольшее).

Однако не подумайте, что пробуксовка колес случается только при трогании с места. Такое может произойти и в движении. Попробуйте на низкой передаче резко увеличить газ — колеса моментально пробуксуют. Сбросьте газ и нажмите акселератор плавно — сцепление колес восстанавливается.

Спрашивается: какова же зимой величина сцепления колес с дорогой? (Она определяется коэффициентом сцепления « φ »). По снежной дороге и наледи — 0,3—0,1. А летом (сухой асфальт, бетон) значение « φ » колеблется от 0,6 до 0,8.

На рисунке показана величина тягового усилия, которое создается на ведущем колесе

автомобиля ГАЗ-51 при 30 процентах открытия дросселя. Сравните его с величинами силы сцепления колес с дорогой, высчитанными также для одного заднего колеса, и прикиньте сами, на каких передачах можно будет двигаться. В некоторых случаях на первой передаче, как видите, не получится, в других — придется, видимо, уменьшить газ.

Вот и задумаетесь, с какой же скоростью двигаться зимой по, казалось бы, сухой дороге, на которой, безусловно, будут попадаться участки со снегом и наледью. На них сцепление колес может уменьшиться в три—пять раз. Значит, и остановиться будет во столько же раз труднее.

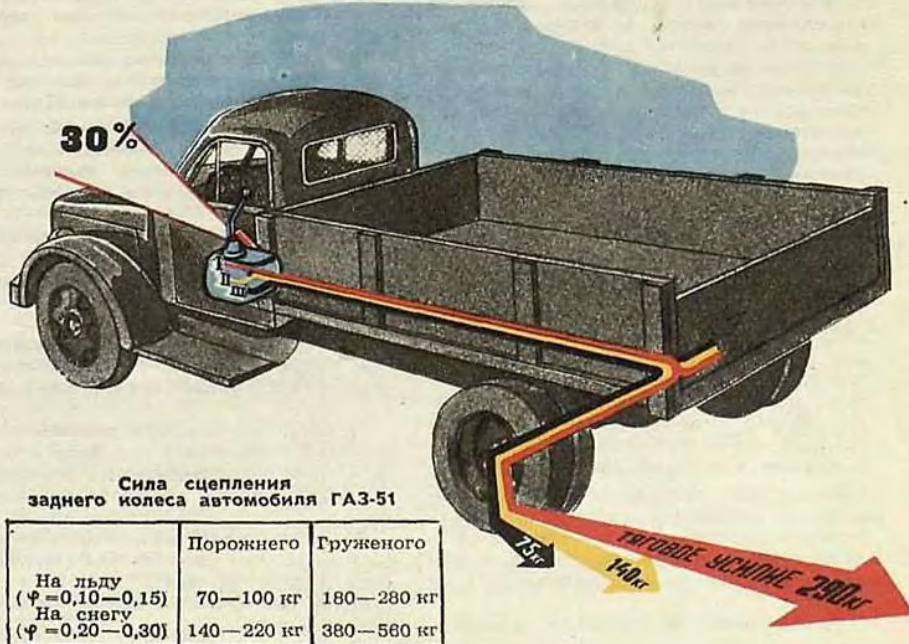
...Было это прошлой зимой в Подмоскovie. Водитель Н. вел машину по сухому шоссе. Видимость отличная. Но вот шоссе выбежало на подъем, и вдруг дорога предательски заблестела. И тут пешеход!.. Мне пришлось выступить экспертом в суде, производить расчеты тормозного пути, скорости. Но, право, лучше бы эти расчеты сделал водитель, и притом вовремя.

Гололедица. Зимы без нее не бывает. Как поступать водителю в этих условиях? Во-первых, двигаться медленно. В правилах определено точнее — не более 20 км/час. Во-вторых — на повышенных передачах, что уменьшит опасность проскальзывания колес (а это уже занос!). По той же причине увеличивать газ при разгоне будем осторожно, а направление движения изменять плавно (резкий поворот руля может также привести к заносу).

И самое главное — правильное торможение: не резко. Нельзя допускать блокировки колес, а если это случилось — надо отпустить педаль и многократно повторить торможение.

Хорошо представляя все трудности зимнего вождения и овладев приемами управления автомобилем в этих условиях, водитель станет более уверенным в себе, что в повышении безопасности на дорогах играет далеко не последнюю роль.

Ведь даже осторожное торможение на скользкой дороге иногда приводит к заносу. Обидно, когда наблюдаешь при этом испуг и беспомощность водителя. Заноса бояться не следует. Надо уметь преодолевать его. Прежде всего отпустите тормоз. Если занос не сильный, он сразу прекратится.



А если нет? Поверните руль в сторону заноса. А вот как правильно сделать это? Одну такую рекомендацию в шутку можно, пожалуй, сравнить с советом: если на тебя нападут — не теряйся. Конечно, если задние колеса автомобиля несутся вправо и вы сразу же повернете вправо передние, то занос прекратится. Машине трудно двигаться вбок. Но здесь много тонкостей. Например, очень важно гасить занос в самом начале его, то есть моментально поворачивать руль, и чем быстрее, тем лучше.

Но еще важнее своевременно начать вращение руля обратно (как мы это делаем в конце поворота). Понаблюдайте за опытными шоферами: вы легко заметите, что при повороте они возвращают руль обратно заранее, до конца поворота, и с таким искусством, что, когда корпус машины станет прямо, колеса успеют занять прямое направление. Так нужно действовать и при заносе. Сначала руль — резко (впередхват) в сторону заноса, но как только он начал стихать — тут же обратно.

Если этого не сделать, машину занесет в другую сторону (выход из заноса фактически — тоже занос). К сожалению, такое часто случается с неопытным водителем. Повернув руль в сторону заноса, он замирает, ждет результатов. Вроде бы помогло: скорость заноса резко уменьшилась, опасность миновала, но это впечатление обманчиво. В следующее мгновение он замечает, что машину уже несет в другую сторону. Схватившись, водитель резко перехватывает руль обратно (ведь только что это помогло!) и снова замирает. Он уже не командует, а как бы бежит след за заносом, при этом все время запаздывает. Автомобиль же вылетает из стороны в сторону. Кончается обычно тем, что машина разворачивается кругом или сползает в кювет.

Практически при выходе из заноса не должно быть момента, когда руль неподвижен, не должно быть этого ожидания полного прекращения заноса. После поворота надо тут же начинать вращать руль обратно, опережая новый занос, и, главное, быть заранее готовым к этому. И наконец, когда машина выровняется, надо резким поворотом руля туда и обратно погасить ее стремление пойти в другую сторону.

Все эти действия водителя, показанные на кинограмме, кратко сводятся к следующему: он старается удерживать передние колеса в прежнем направлении (красный пунктир).

Заносы на поворотах (от излишней скорости) также устраняются поворотом руля и быстрым возвратом его обратно. Но здесь мы не стремимся выровнять машину: занос сам помогает повернуть ее в нужном направлении. Занести на повороте может и при малой скорости, но при большом тяговом усилии на колесах. Значит, нужно быть осторожнее с газом. Вообще на поворотах лучше газ не прибавлять, напротив — снижать скорость и проходить их с минимальным газом, а увеличивать обороты только после окончания поворота. Иначе небольшая сила сцепления колес будет поглощена (израсходована) тяговым усилием, а на боковую устойчивость почти ничего не останется. Конечно, это скорее случится, если поворот выполняется на низших передачах. Тормозить в этих случаях тоже нельзя, это ничего не даст: колеса и так «оторвались» от дороги.

Особо позаботьтесь о том, чтобы не забуксовать при проезде в узких местах. В этом случае возможны большие неприятности.

Опасен ли снег? На дорогах, покрытых тонким слоем свежего снега, колеса вминаются, и машина идет устойчиво. Двигаться нужно по укатываемой в первую очередь середине проезжей части. Небольшие заезды к краю не опасны — слой снега не допустит заноса. А вот разъезжаться и обгонять нужно осмотрительно. Машину может затянуть занесенный и сравнявшийся с дорогой кювет. Одному из водителей лучше остановиться.

Легальный снег, пока его не укатали, не создаст затруднений; потом он становится скользким. Хуже, когда наматывает сугробы. С ними приходится вести борьбу «в лоб», с разгона, чтобы к силе тяги колес прибавить силу инерции. Как правило, с разгона сугробы преодолеваются. Только напоминаем: нужна осторожность — давать газу столько, чтобы колеса не буксовали. Застраля — не беда. Отодвем назад по пробитой колее для нового разгона. Не нужно только допускать, чтобы автомобиль стоял на месте и буксовал. Если вы чувствуете, что он теряет скорость и, несмотря на всякие ухищрения, вот-вот может остановиться, надо быстро выключить сцепление — заранее, не допуская подрывания ведущих колес. По инерции машина чуточку еще продвинется, и колеса, как катки, примнут, уплотнят под собой снег. После такой остановки начать движение будет значительно легче. Ведь мы помним, что на скользкой дороге задняя передача — самая неподходящая.

Но что же делать нам сейчас, когда вначале машина чуть трогается, а потом буксует? Применим «раскачку». После небольшого продвижения выключим сцепление. Машина откатится и снова устремится к начальному направлению. Тут мы ее и «подтолкнем», отпустив сцепление и прибавив газ. Второе качание произойдет с большим размахом, третье — с еще большим... Только не надо сбиваться с такта! Буксует? Видно, под колесами уже лед. Включайте вторую передачу. Только газа придется давать побольше, даже немного опережая включение сцепления. Вот и получились!

Иногда при раскачке автомобиль отходит на большое расстояние, так что искусные водители успевают переключать передачу. Прием этот дает результат, конечно, при достаточной сноровке. Весьма полезными могут быть усилия даже одного человека, помогающего в такт; если больше — совсем хорошо. Кстати, важная мелочь: помогающих людей надо правильно расположить — спереди или сзади. Если они будут сбоку машины, то значительная часть усилий пропадет. Например, если стоящий сбоку подталкивает машину под углом в 60 градусов, то только половина его силы идет на пользу.

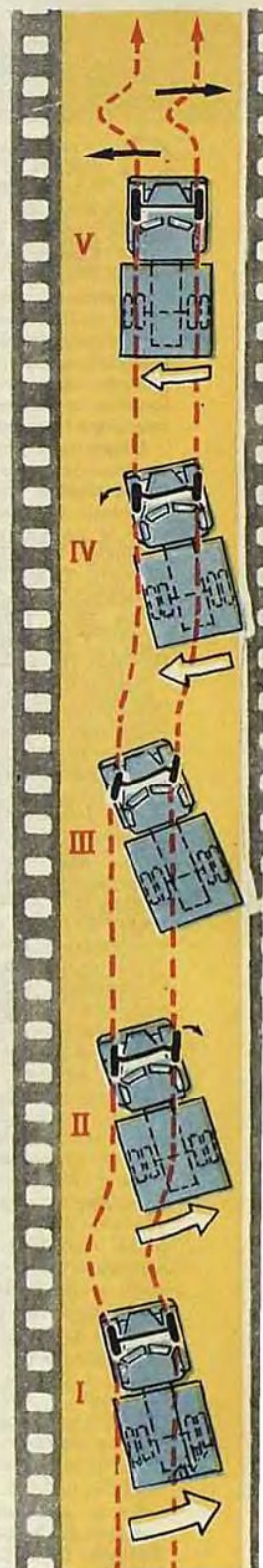
Наконец, контролируйте положение передних колес. При вывернутых колесах или каком-либо препятствии перед ними двигаться будет трудно. Препятствие надо обязательно снять, чтобы в условиях плохого зацепления колес не транжирить на подъем машины и без того небольшое тяговое усилие. Сила сопротивления качению автомобиля невелика. Скажем, один человек без особого труда перекачивает легковой автомобиль. Однако небольшой камешек под колесами делает дальнейшее движение почти невозможным: маленький подъем передней части машины при наезде на него непосилен даже для нескольких человек. И все же мы часто видим, как иной водитель многократно, но безуспешно пытается преодолеть бугорок. Вот забуксовали колеса: жу-жу-жу... жу-жу-жу... Стоп! Кажется, все ясно. Что-то надо предпринять, изменить. Так нет же! Еще раз пробует: жу-жу-жу... Стоп... И еще раз... Мотор надрывается, сгорает бензин, под колесами уже лед... А пробы «на авось» продолжаются. Ничего не выйдет, товарищи! Нужно устранить препятствие, даже устроить уклон для начала движения. Тогда и на успех можно рассчитывать.

Не буксовать — вот правило! Часто достаточно только выйти из машины, и препятствие обнаруживается. Кстати, думаю, надо напомнить: без лопаты зимой никто не выезжает! И еще нужно иметь твердую подкладку под домкрат (чтобы не провалился). Зимой все закрыто снегом, и отыскать что-либо подходящее в нужный момент вряд ли удастся.

Подведем итоги. Зимой на скользкой дороге для успешного трогания с места и движения (особенно на поворотах) предпочтительнее высшие передачи: уменьшается тяговое усилие, машина более устойчива. Не так сказывается неосторожное увеличение газа, не срываются колеса. Тормозить лучше двигателем.

Конечно, за один раз невозможно рассмотреть всю сумму вопросов, с которыми сталкивается водитель зимой. Да мы и не ставили перед собой такой задачи. На следующем занятии мы продолжим наш разговор.

В. ТАБАКОВ,
инженер.



I. Начало заноса.
II. Водитель начал сдвигать его поворотом руля.
III. Занос заканчивается.
IV. Выход из заноса.
V. Машина выравнивается. Продолжающееся движение задних колес устраняется быстрым поворотом руля.

СПАРТАКИАДА

Организации ДОСААФ в сотрудничестве с комсомолом и спортивными обществами ознакомили традиционный месячник оборонно-массовой работы, посвященный 46-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота, массовыми стартами III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Тысячи коллективов первичных организаций на заводах и стройках, в колхозах и учебных заведениях зимними спортивными праздниками положили начало соревнованиям Спартакиады.

Ширится фронт спартакиады. Она охватывает все новые и новые коллективы, клубы, вовлекая в занятия техническими видами спорта миллионы юношей и девушек.

Важно с самого начала представить, из чего будут складываться итоги спортивно-массовой работы за 1964—1965 годы.

ЗА ДВА ГОДА КАЖДОЙ ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ НЕОБХОДИМО ПРОВЕСТИ 10—12 СОРЕВНОВАНИЙ.

Каждой — это значит, что абсолютно все коллективы района или города, большие и малые, должны многократно проводить соревнования для подготовки квалифицированных спортсменов и тщательного отбора команд к районным спартакиадам.

Конечно, для крупных организаций 5—6 соревнований в течение года — далеко не предел. У нас немало коллективов ДОСААФ, где спортивные мероприятия давно уже стали составной частью ежемесячных планов общественно-массовой работы на заводах, в колхозах или в высших учебных заведениях. На Нижне-Тагильском металлургическом, Горьковском автомобильном, Харьковском электромеханическом заводах комитеты, опираясь на самостоятельные спортивно-технические клубы, ежегодно проводят до 60—100 различных спортивных встреч.

Чтобы привлечь к Спартакиаде буквально все коллективы, требуются большие и постоянные организаторские усилия. А вот в Ленинском районе города Ашхабада из 119 первичных организаций Общества только 31 в той или иной мере занимается техническими видами спорта. Самодеятельный автомотоклуб района за год подготовил на предприятиях 25 групп мотоциклистов, но ни в одной из них не провел соревнований по фигурному вождению.

Практика показывает, что каждая первичная организация имеет полную возможность включиться в массовую спортивную работу.

Столь же важно и другое требование — **КАЖДОЙ ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОВЕСТИ СОРЕВНОВАНИЯ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ ПО ДВУМ-ТРЕМ ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА.**

В прошедших спартакиадах нередко были случаи, когда организации увлекались только стрелковым спортом. Удельный вес автомобильных, мотоциклетных, водно-моторных соревнований был крайне незначителен. Решать задачу массовости сейчас так нельзя. Иной стала материально-техническая база, почти в любом хозяйстве имеются теперь автомобили и мотоциклы.

Сейчас намного повышается значение автоспорта. Речь идет, в первую очередь, о таких общедоступных видах соревнований, как автомобильное двоеборье, фигурное вождение, линейные гонки на короткие дистанции, мотоциклетные однодневки и ралли. При умелой организации эти соревнования

К Л Ю Ч К УСПЕХУ

могут привлечь сотни тысяч участников, в том числе и на личных машинах.

Перед организациями Общества поставлена задача: **ДОБИТЬСЯ, ЧТОБЫ КОЛИЧЕСТВО УЧАСТНИКОВ ВСЕХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА ЗА 1964—1965 гг. СОСТАВИЛО НЕ МЕНЕЕ 10—12 ПРОЦЕНТОВ ОТ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ РАЙОНА, ГОРОДА, ОБЛАСТИ, КРАЯ, РЕСПУБЛИКИ.**

Положение о Спартакиаде требует при определении организаций-победителей учитывать показатели массовости соревнований. Надо обратить внимание и на такую деталь: когда идет речь об участии в соревнованиях 10—12 процентов населения, то это имеет прямое отношение к районным организациям и выше. Что же касается низовых коллективов, то они должны стремиться охватить техническими видами спорта всю молодежь, как можно большую часть работающих.

Очевидно, те первичные организации в районах, которые будут претендовать на первые места в Спартакиаде, привлекут к соревнованиям не менее трети работающих. Вот тогда по-настоящему будет решена задача по росту массовости в районе.

Требования III пленума ЦК ДОСААФ основаны на практике лучших организаций. В Свердловской области за 1962—1963 гг. число участников соревнований превысило 350 тысяч человек. За два последующих года, по мнению обкома ДОСААФ, на старты соревнований выйдут не менее 500 тысяч участников, что составит примерно 12 процентов населения области.

Качественную сторону всех массовых спортивных мероприятий определяет задача: **ПОДГОТОВИТЬ ЗА ВРЕМЯ СПАРТАКИАДЫ СПОРТСМЕНОВ-РАЗЯДНИКОВ В КОЛИЧЕСТВЕ НЕ МЕНЕЕ 10 ПРОЦЕНТОВ ОТ ОБЩЕГО ЧИСЛА УЧАСТНИКОВ СОРЕВНОВАНИЙ.**

Выполнение разрядных нормативов и требований — показатель зрелости данного вида спорта, свидетельство хорошей подготовки спортсменов и роста их мастерства. Вот почему далеко не безразлично, как та или иная организация вырашивает спортсменов, в особенности высокой квалификации.

Большое значение имеет правильное и своевременное присвоение спортивных разрядов и званий.

Центральный комитет ДОСААФ обязал областные, краевые и республиканские комитеты разработать на два года перспективный план подготовки спортсменов первого разряда и мастеров спорта. От того, как будут выполняться эти планы, зависит рост спортивного мастерства и успех финальных соревнований Спартакиады.

Конкретные требования в подготовке спортсменов-разрядников не случайны, они отражают наши возможности и рассчитаны на выполнение решений V съезда ДОСААФ. В оставшиеся два года до очередного, VI съезда Общества организациям и клубам ДОСААФ необходимо подготовить не менее 2400 тысяч спортсменов-разрядников, а это как раз и составляет 10 процентов от ожидаемого числа участников.

Такие же четкие и ясные задачи поставлены перед всеми районными, городскими комитетами и клубами Общества:

КАЖДОЙ РАЙОННОЙ И ГОРОДСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДОСААФ ПРОВЕСТИ ЗА ДВА ГОДА НЕ МЕНЕЕ 4—5 РАЙОННЫХ (ГОРОДСКИХ) СОРЕВНОВАНИЙ.

ШТАТНЫМ И САМОДЕЯТЕЛЬНЫМ КЛУБАМ ОБЩЕСТВА ПРОВЕСТИ ЕЖЕГОДНО 12—15 СОРЕВНОВАНИЙ С ТЕМ, ЧТОБЫ ЗА ПЕРИОД СПАРТАКИАДЫ БОЛЬШИНСТВО ЧЛЕНОВ КЛУБА ВЫПОЛНИЛО РАЗЯДНЫЕ НОРМЫ.

Известно, что ни одна районная или городская команда не будет допущена к областной (республиканской) спартакиаде, если в районе или городе не было проведено отборочных соревнований.

Автомотоклубы ДОСААФ должны показать пример и сами систематически проводить соревнования между своими членами. Иначе они не смогут стать учебными и методическими центрами.

И наконец, почетная задача всех организаций ДОСААФ: **В ХОДЕ СОРЕВНОВАНИЙ СПАРТАКИАДЫ 1964—1965 гг. НА 40—50 ПРОЦЕНТОВ ОБНОВИТЬ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ОБЛАСТНЫЕ, КРАЕВЫЕ И РЕСПУБЛИКАНСКИЕ РЕКОРДЫ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА.**

Задача эта нелегкая, но, безусловно, выполнимая, если комитеты и клубы подойдут к ее решению с должной настойчивостью. К сожалению, еще не в каждой области наведен порядок в учете рекордов, не обеспечивается их широкая популяризация. Более того, не везде есть таблицы рекордов и их исходные нормативы.

Приведенные здесь цифры — это рубежи спартакиады. Чтобы завоевать их, нужна напряженная творческая работа многих тысяч энтузиастов технических видов спорта, готовых внести свой вклад в выполнение решений июньского Пленума Центрального Комитета Коммунистической партии о широком внедрении физической культуры и спорта в быт трудящихся.

Л. ЧИСТЫЙ,
ответственный секретарь бюро
федераций технических видов спорта.



В комитетах и клубах ДОСААФ заметно оживилась спортивная жизнь — началась III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. Уже приступили к активным тренировкам спортсмены, полным ходом идет подготовка техники. Сейчас еще раз хочется поговорить о таком перспективном и разностороннем виде автомобильного спорта, как ралли. Его не случайно все чаще называют автомобильным многоборьем. Оно не только требует от спортсменов мужества, упорства, смелости, умения управлять автомобилем в самых различных дорожных и погодных условиях. Раллист должен уметь ориентироваться на местности, читать карту и схемы, вести счет пройденного пути с тем, чтобы в каждый момент знать свое положение на местности и соблюдать заданные режимы движения. Если к этому прибавить необходимость тщательной подготовки автомобиля, то станет ясно, насколько велико значение ралли как прикладного вида спорта.

Мы убеждены в том, что наше автомобильное многоборье не должно слепо копировать ралли, проводимые в капиталистических странах, где они часто служат целям рекламы, являются средством существования профессиональных гонщиков и превращаются в скоростные переезды от одного дополнительного соревнования к другому. Наше ралли должно способствовать подготовке и повышению квалификации водителей кадров, мастерства спортсменов, проверке и испытаниям автомобильной техники. Массовость автомобильного спорта мы как раз и видим в том, что участниками наших состязаний являются любители, занимающиеся спортом без отрыва от основной работы. С этих позиций «Общие условия проведения и судейства ралли в СССР» в основном правильно определяют облик и задачи соревнований.

Статья «О путях развития ралли» («За рулем», 1963, № 5) нашла широкий отклик среди любителей автомобильного спорта, спортсменов, судей, организаторов и вызвала своевременную и полезную дискуссию¹. Высказывалось много различных предложений, проникнутых заботой об улучшении и совершенствовании ралли. Но мы не можем согласиться с предложениями судьи всесоюзной категории Б. Конёва, высказанными в статье «Один вместо трех» («За рулем», № 8), которые сводятся к не всегда обоснованному стремлению упростить ралли, сделать их примитивными, свести к одностороннему требованию — умению сидеть за рулем. В частности, предлагается отказаться от принятых теперь трех принципов движения в ралли и оставить только принцип постоянства расписания (ПР).

¹ См. «За рулем», 1963, №№ 8, 9; 1964, № 1.

Можно согласиться с тем, что в рамках существующих Общих условий принцип постоянства скорости (ПС) не всегда может оградить участника от опасного превышения скорости в случае вынужденной задержки. Заманчиво было бы отменить penalization за опоздание на СКВ и при постоянстве скорости, как это сделано при постоянстве расписания. Тогда принцип ПС станет самым удобным для проведения соревнований среди начинающих спортсменов. Однако в этом случае мы невольно поставим под сомнение объективность результатов. Не опасаясь penalization за опоздание на СКВ, участник получит возможность безнаказанно отставать, выходить из отведенного коридора времени, чтобы проконсультроваться на трудных участках трассы. Подобных примеров можно привести немало. В частности, на первенстве СССР 1961 года в Ужгороде первое место заняла команда, имеющая крайне малый опыт участия в ралли, но построившая свою тактику именно «на привязке» к более сильным соседним экипажам. Поэтому, на наш взгляд, правильнее ввести penalization за опоздание и в случае применения ПР, что вынудит участников двигаться в строго определенном коридоре времени, полагаясь только на свое умение и опыт.

Мы предвидим возражения: соблюдение жесткого графика движения заставляет двигаться с необоснованно высокими скоростями на участках плохих дорог, в населенных пунктах и т. д. Но ведь эти трудности возникают отнюдь не в связи с выполнением Общих условий, и их легко можно устранить, если судейские коллегии будут шире практиковать объявление участков без СКВ и не будут устанавливать пункты KB и СКВ за участками с плохой дорогой, за железнодорожными переездами и другими препятствиями, затрудняющими движение с установленной скоростью не по вине участника.

Таким образом, мы — за сохранение СКВ и установление единой системы penalization при всех трех принципах ралли. В то же время мы убеждены, что сложность соревнований должна определяться не только выбором принципа движения, но и более свободным (по усмотрению судейской коллегии) выбором льготного времени. При этом необходимо стремиться к тому, чтобы сохранить между участниками интервалы в размере льготного времени (или больше него). Принятая для крупных соревнований трехминутная льгота (в сторону опережения), на наш взгляд, вполне обоснованна и выполнима при условии точного и единообразного промера расстояния.

Иногда предлагают измерение трассы вести по автомобильному одометру. Мы считаем это неправильным. Добиться совпадения расстояния можно только по километровым столбам. Кроме того, это приучает к внимательности,

помогает следить за дорожными знаками и указателями. Наш опыт участия в ралли убеждает в том, что при правильной организации счета пути можно пользоваться километровыми столбами почти без арифметических вычислений.

Определение расстояния по километровым столбам обеспечивает единообразие в счете пути и оставляет возможность выделить так называемые «слепые» участки, когда спортсмены идут с заданной средней скоростью. Это интересный и полезный элемент дорожных соревнований, где водители должны наиболее точно выдерживать заданный режим движения, быть предельно внимательными.

Несколько слов о дополнительных соревнованиях в современном ралли. Большинство участников с удовлетворением отмечают непрерывный рост количества и сложности таких соревнований. Некоторые нарекания вызывает только метод их оценки и определение влияния на зачетный результат. Каждое дополнительное соревнование является проверкой разносторонности подготовки спортсмена. Тем обиднее, что из-за несовершенства системы зачета некоторые из них почти перестают влиять на результат, в то время как другие приобретают необоснованно большой вес. Так, на первенстве СССР 1963 года «торможение» проводилось сразу же после линейной гонки и выполнялось участниками за 6—10 секунд, что приравнивалось к 0,6—1,0 дополнительному очку. Таким образом, умение быстро тормозить на ограниченном участке оценивалось всего в 0,4 очка. В тех же соревнованиях быстрая смена колеса давала 3,5 очка, что почти в 10 раз превышало выигрыш в упражнении «торможение», хотя умение тормозить куда более ценно для шофера.

Мы хотим предложить систему зачета дополнительных соревнований с переменным коэффициентом, зависящим от контрольного времени (если время меньше 10 секунд, то коэффициент 1:1, если меньше 20 секунд — 1:2, если меньше 30 секунд — 1:3 и т. д.).

Радует расширяющаяся с каждым годом география автомобильных ралли. Полезно, что участникам этих соревнований приходится бывать в самых различных уголках страны: они становятся живыми свидетелями созидательного труда нашего народа. Все это надо учитывать, организуя хотя бы небольшие перерывы для ознакомления с достопримечательностями края. Спорт должен служить воспитанию молодого поколения в духе советского патриотизма.

Г. СКОБОТ,
мастер спорта,
чемпион Москвы 1963 года;
К. СОЧНОВ,
спортсмен 1 разряда.

ГОНКА ИЛИ МНОГОБОРЬЕ?

СПАРТАКИАДА

Не каждый автомобилист мечтает выступать в скоростных соревнованиях, где нужна специальная подготовка. Зато трудно найти водителя, который не хотел бы состязаться со своими товарищами в фигурном вождении, в умении экономить топливо.

Новая разновидность автомобильного спорта — двоеборье — как раз и включает оба этих простейших соревнования. Они открывают миллионам шоферов широкие возможности для приобщения к спорту.

Первые старты двоеборья были даны недавно, всего лишь полгода назад, но уже сейчас можно сказать: эти соревнова-

ния завоевали признание в автохозяйствах. В ближайшее время двоеборье может стать основой массовости автомобильного спорта. Оно включено в программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта на всех ее этапах, начиная от массовых соревнований в первичных организациях и районах и кончая всесоюзными финалами в 1965 году.

Как лучше организовать соревнования? Как оборудовать трассу и подготовить инвентарь? На эти вопросы отвечает статья начальника спортивного отдела Московского автомотоклуба призера первенства Москвы по двоеборью В. Польгуева.

АЗБУКА ДВОЕБОРЬЯ



Состязание на экономию горючего.

Фото В. Бровко

Двоеборье — это по сути два самостоятельных соревнования: на экономию топлива и на мастерство фигурного вождения автомобиля. Но именно в таком сочетании они могут наилучшим образом содействовать подготовке отличных водителей. В то же время двоеборье — это интересное спортивное состязание. Оно дает возможность новичкам стать разрядниками, а спортсменам, уже имеющим разряд, подтвердить или повысить его.

С чего начать

Типовое положение о первенстве автомобильных хозяйств, районов, городов, областей, республик уже разослано на места. Составляя на основе его Положение для своей первичной организации или района, надо исходить прежде всего из того, что двоеборье — это соревнование массовое. Следовательно, не надо устанавливать каких-либо ограничений по числу участников. Нужно, однако, иметь в виду, что каждый водитель в соревнованиях на экономию топлива занимает трассу не менее 10 минут. Зимой, когда день короткий, трудно провести соревнования с участием более 36 шоферов. А продолжать их в сумерках или на следующий день нельзя, так как это поставит участников в неравные условия. Поэтому при большом числе участников лучше провести первенство в несколько туров.

Организовать двоеборье — дело непростое. Надо назначить администратора и выделить ему в помощники несколько человек. Они должны позаботиться об оборудовании места старта —

финиша, трассы, о подготовке автомобилей. Кроме того, администратор отвечает за подготовку документов для судейской коллегии.

При подготовке соревнований более крупного масштаба — областных, республиканских — можно создать оргкомитет (из представителей комитета ДОСААФ, автохозяйств, профсоюзов, спортобществ), так как объем работы здесь будет больше.

Очень важно заблаговременно сформировать судейскую коллегию, вместе с главным судьей определить место соревнований и продумать меры безопасности.

Чтобы не отрывать людей от производства, лучше всего проводить двоеборье после работы в субботу или в воскресенье.

Как готовить трассу

Соревнования комплекса двоеборья — на экономию топлива и «фигурку» — можно совместить на одной площадке. Если нет асфальтового покрытия, то вполне пригоден твердый грунт, площадка, покрытая травой (летом), а в зимнее время — укатанная снежная. Чтобы обеспечить лучший обзор, трассе соревнований на экономию топлива нужно придать форму замкнутого кольца (протяженностью от 500 до 1000 метров), а внутри его расположить фигуры «упражнений» на мастерство вождения.

Рассмотрим рисунок 1, где приведена схема трассы соревнований на первенство Москвы прошлого года.

На асфальтовой площадке белой краской обозначено кольцо длиной 300 метров. Линия была нанесена при помощи машины, которая обычно размечает проезжую часть на улицах города. Но то же самое можно сделать и вручную.

Если соревнования проводятся на площадке без твердого покрытия, то дистанцию размечают флажками.

Как видно из схемы, трасса разделена на трехметровые отрезки и на каждом из них показано расстояние от старта (в метрах). Участник должен проходить дистанцию с внешней стороны линии, не имея права наезжать на нее.

Контрольная дистанция составляла 3 километра, а для прохождения ее давалось 8 контрольных минут. Это время было установлено опытным путем. Средняя скорость 22 км/час оказалась для данной дистанции наиболее подходящей. Уменьшение средней скорости потребовало бы увеличить время соревнований и не соответствовало бы обычным условиям эксплуатации.

Результат соревнований на экономию топлива определяют, суммируя контрольное расстояние с расстоянием, пройденным после контрольной отметки, с точностью до сантиметра. Как это делается? Когда машина полностью остановится, судья-контролер прикладывает к передним колесам деревянную рейку, а перпендикулярно к ней, вдоль линии трассы, — масштабную линейку с делениями через сантиметр. Участник, не прошедший контрольной дистанции, выбывает из соревнований.

Теперь рассмотрим трассу «фигурки» (вернемся к схеме). На первенстве Москвы по двоеборью были предложены следующие упражнения (приведены в порядке прохождения):

- 1 — круг передним ходом по часовой стрелке, 2 — разворот на ограниченной площадке, 3 — круг передним ходом против часовой стрелки, 4 — проезд по доске передним ходом правыми колесами, 5 — въезд в бокс, расположенный слева, 6 — «змеянка» (передним ходом), 7 — «тоннельные горота» (передним ходом), 8 — «тоннельные ворота» (задним ходом), 9 — проезд по доске передним ходом левыми колесами, 10 — линия «стоп» передним ходом передними колесами.

Расстояние от выхода из одного упражнения до входа в другое составляло в среднем 15–20 метров. Такое расположение оказалось удачным: более поло-

НА МАРШЕ



вины участников выполняло упражнения без штрафных очков. Иная картина была на всесоюзном первенстве, где из-за чрезмерно близкого расположения фигур ни один водитель не прошел дистанцию без штрафа. Например, «тоннельные ворота» стояли после «круга задним ходом» таким образом, что пройти их без сложного маневра было невозможно. Только четыре участника смогли «чисто» выполнить упражнение.

Учитывая прошлогодний опыт, нужно стремиться к тому, чтобы сложность соревнований определялась не взаиморасположением фигур, а их подбором.

Инвентарь «фигурки»

Для разметки упражнений нужны метровые стойки-ограничители (100—200 штук).

Если соревнования проходят на грунте или же на плотном снегу, можно для этого использовать деревянные, бамбуковые или камышовые палки, металлические стержни с заостренными концами, а также изготовленные из отходов проволоки диаметром 5—8 мм. Для установки стоек на твердом покрытии нужны подпятники с отверстием в середине — литые чугунные, в виде крестовин, или изготовленные из отходов листовой стали.

Кроме ограничителей, потребуются стойки для «тоннельных ворот» (высотой до 1,6 м) и для «змейки» (1,2 м), стойки с кронштейнами для эстафеты, несколько колец и доска.

Оснащение автомобиля

Одна из особенностей соревнований двоеборья заключается в том, что все участники выступают на одном или двух автомобилях (ГАЗ-51 или ЗИЛ-164).

При подготовке автомобиля к соревнованиям на экономии топлива надо позаботиться прежде всего о его надежности, так как малейшая неисправность может поставить водителей в неравные условия.

Многokратную безотказную заводку двигателя можно обеспечить, если емкость аккумулятора составит не менее 90 процентов нормы. Для исключения загорания целесообразно использовать дополнительный тумблер (например, тумблер включения печки). При большом числе участников, когда до 500—600 раз приходится включать и выключать зажигание, может выйти из строя замок зажигания.

В прошлом году на местных соревнованиях по двоеборью организаторам и судьям пришлось решать, как точно отмерить необходимое количество бензина. Чаще всего его наливали прямо из мерной посуды в специальный бачок. После окончания соревнования участник должен был еще раз заправить

Рис. 2. Схема устройства мерного бачка и установки его на автомобиле. Расход бензина: а — при «основном» и б — при «резервном» положении бензокраника.

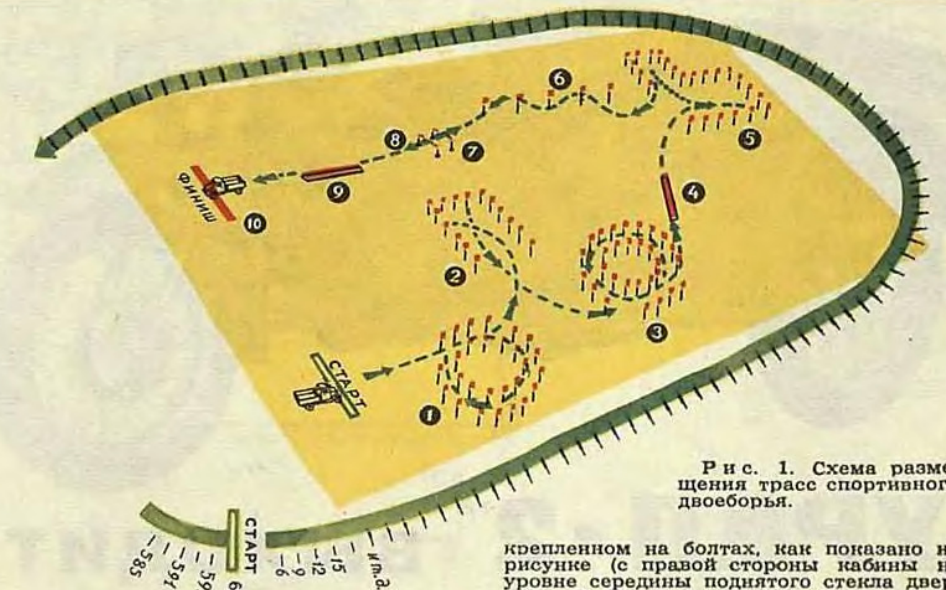
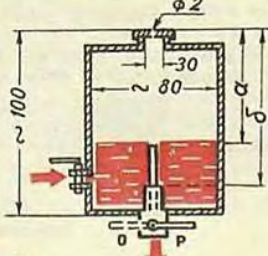


Рис. 1. Схема размещения трасс спортивного двоеборья.

бачок, чтобы вернуться на старт; иногда автомобили буксировали к месту старта. Все это неизбежно вызывало задержку.

В финале всесоюзных соревнований 1963 года было применено специальное приспособление, состоявшее из дополнительного бензобака, мерного бачка, трубок и шлангов. Оно дало возможность провести состязание без нарушения графика и, главное, позволило совершенно точно отмеривать бензин каждому участнику. При этом судье-контролеру не надо было даже выходить из кабины автомобиля. Когда водитель заканчивал соревнование, судья (опять-таки из кабины) открывал краник дополнительного бака, и автомобиль сразу же мог вернуться на старт.

Расскажем подробнее об устройстве этого приспособления.

Дополнительный бензобак (от мотоцикла М-72 или К-750) устанавливается при помощи двух металлических кронштейнов на передней стенке кузова — с правой стороны, на уровне крыши кабины. В выходное отверстие бака ввертывают штуцер бензопроводной трубки длиной 50—100 мм.

Мерный бачок (рис. 2) делают в форме цилиндра из листовой стали толщиной 0,8—1,2 мм. К верхней крышке приваривают горловину с нарезкой для навинчивания пробки. На дно цилиндра, имеющего отверстие в центре (диаметром 10 мм), приваривают гайку. В нее ввинчивают бензокраник от мотоцикла ИЖ-60. Поскольку краник имеет две трубки разной высоты, уровень топлива можно изменить, устанавливая краник в положение «основной» или «резервный».

Два уровня нужны для того, чтобы иметь возможность проводить соревнования на двух разных дистанциях. В том случае, если нужен третий вариант, трубку бензокраника удлиняют и тем самым уменьшают количество бензина, подаваемого из бачка в карбюратор. Краник служит только для того, чтобы установить один из двух уровней топлива.

В нижней части бачка (сбоку) к просверленному отверстию приваривают гайку, куда ввертывают сливной краник от системы охлаждения автомобиля.

Мерный бачок помещают на кронштейне из угловой стали 25×25 мм, за-

крепленном на болтах, как показано на рисунке (с правой стороны кабины на уровне середины поднятого стекла дверцы). В таком положении бачок оказывается ниже бензобака, но выше карбюратора.

Дополнительный бензобак и мерный бачок соединяются бензостойкими шлангами и трубками. От мерного бачка к карбюратору идет бензопроводная трубка. При открывании бокового краника на мерном бачке бензин из дополнительного бака поступает самотеком. Краник же основного бензобака автомобиля на время соревнований закрывают.

Перед выходом на старт все детали приспособления следует тщательно промыть, чтобы исключить засорение карбюратора. Для крепления приспособления не требуется никаких дополнительных отверстий. Монтаж его занимает не более 10 минут.

Таковы некоторые особенности организации спортивного двоеборья — соревнования, призванного стать школой мастерства, фундаментом массового развития автоспорта.

В. ПОЛЬГУЕВ,
начальник спортивного отдела
Московского автототоклуба.

ВЕСТИ С ТРАСС ДВОЕБОРЬЯ

В Душанбинской автобазе № 1 прошли соревнования по двоеборью. Большинство участников соревновались на грузовых автомобилях впервые. Несмотря на это, многие показали хорошие результаты и в экономии горючего и в мастерстве фигурного вождения.

Первое место в командных состязаниях заняли водители автоколонны № 3, которым вручен переходящий кубок. В личном зачете победил В. Тарасов.

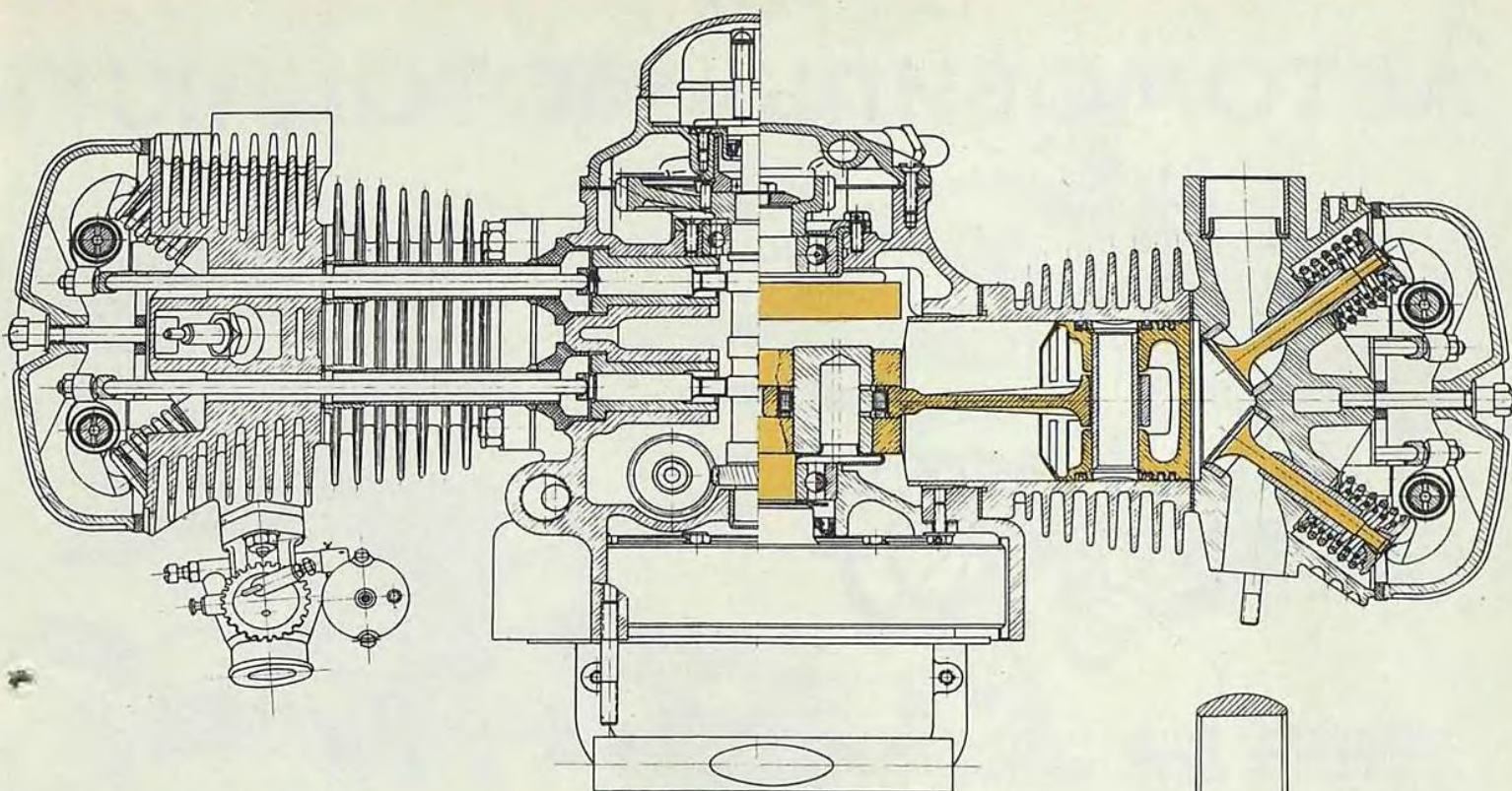
В. КУЧЕР,
участник соревнований.

г. Душанбе.

Лично-командное первенство по спортивному двоеборью состоялось в Краснодаре среди автототоклубов и школ ДОСААФ. В соревнованиях приняли участие 50 водителей, представлявших 16 команд. Победа в упорной борьбе досталась спортсмену Краснодарского автототоклуба В. Лымарю. В командном зачете победили также представители Краснодарского автототоклуба А. Молдавский, А. Шумов и В. Серокуров.

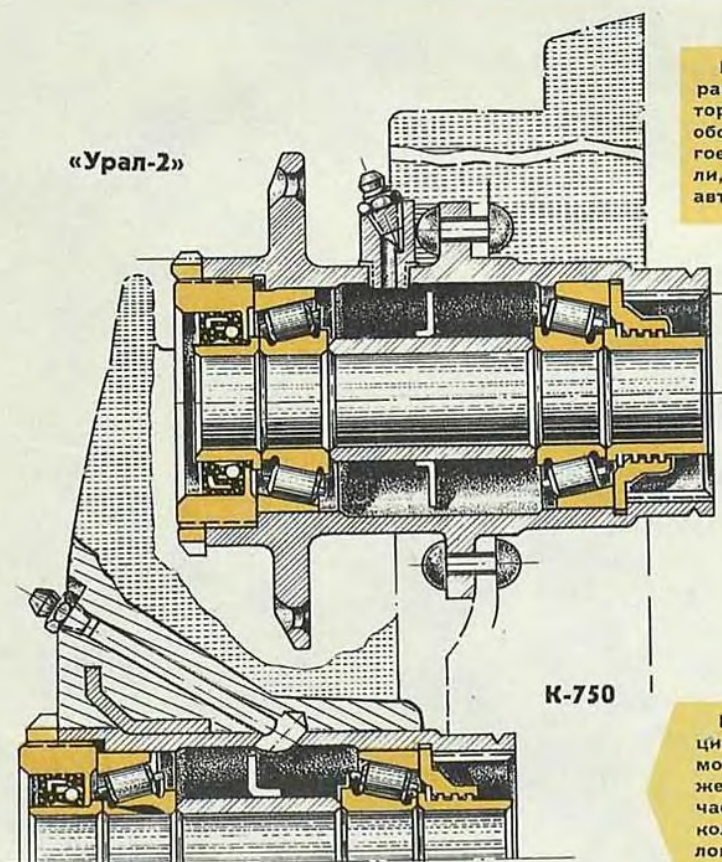
В. КОВЕШНИКОВ.

г. Краснодар.



Р и с. 1. Разрез двигателя. Обратите внимание на раскраску рисунка. Желтым цветом выделены детали, подвергшиеся усилению в двигателе М-62.

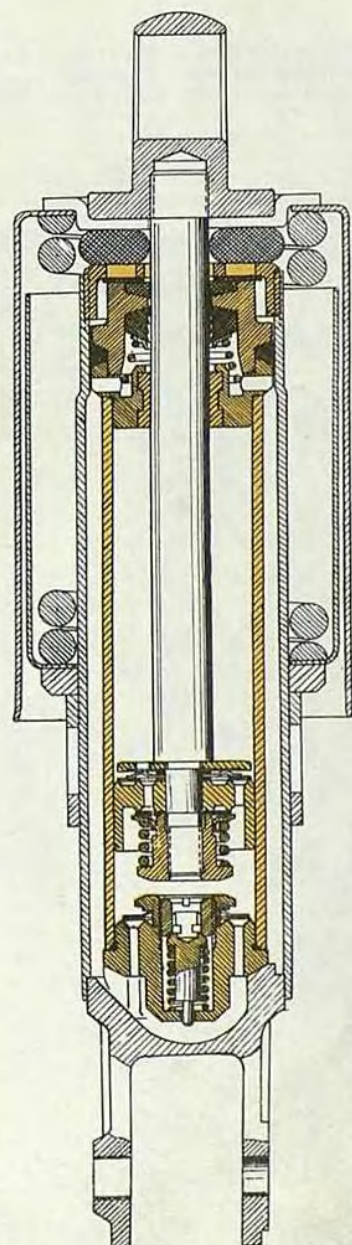
«Урал-2»



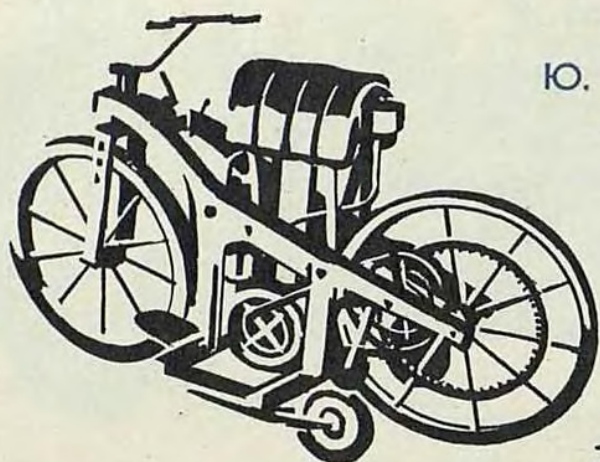
K-750

Р и с. 2. Пружинно-гидравлический амортизатор. Здесь желтый цвет обозначает совсем другое. Им отмечены детали, заимствованные у автомобиля «Москвич».

Р и с. 3. Колесо мотоцикла «Урал-2». Колесо мотоцикла K-750. И здесь желтый цвет. Он обозначает одинаковые детали колес разных мотоциклов.



АВТОМОБИЛЬ и МОТОЦИКЛ...



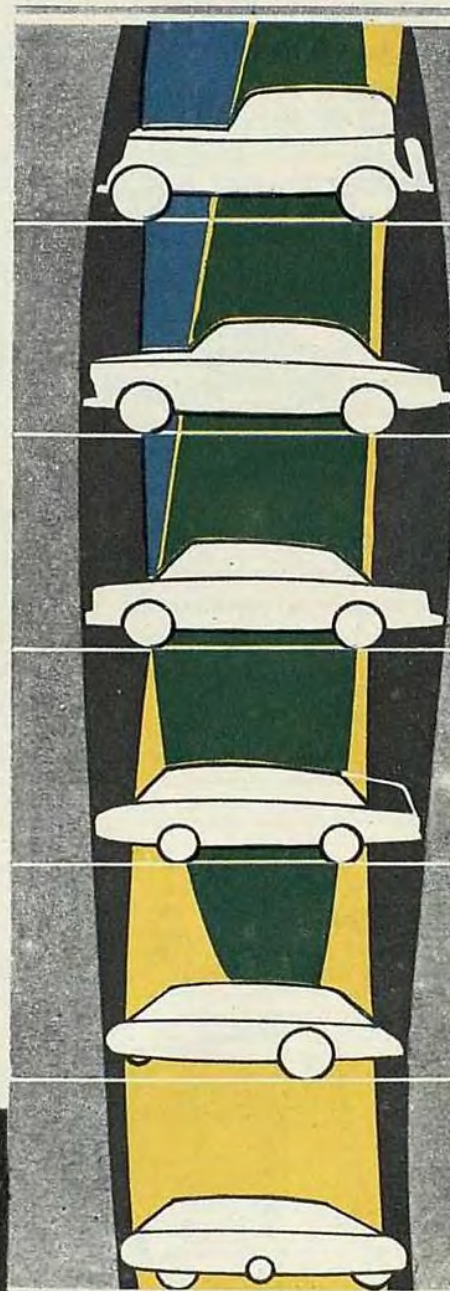
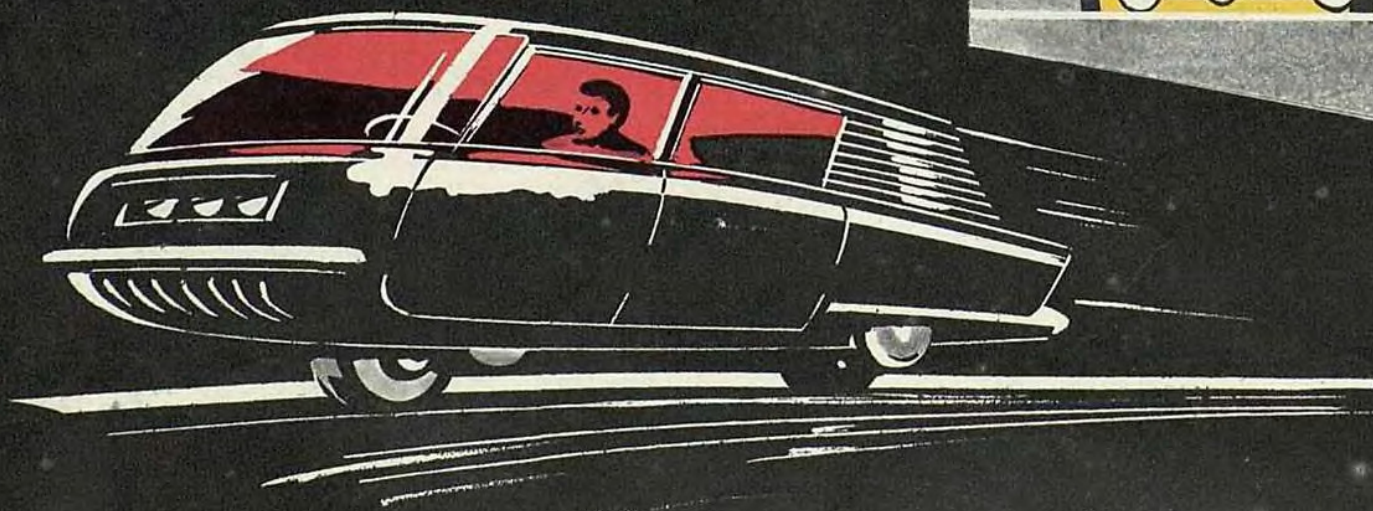
См. статью
Ю. Долматовского
на стр. 24.

Двух-, трех- и четырехколесные бензиновые повозки родились почти одновременно [1885—1886 гг.].

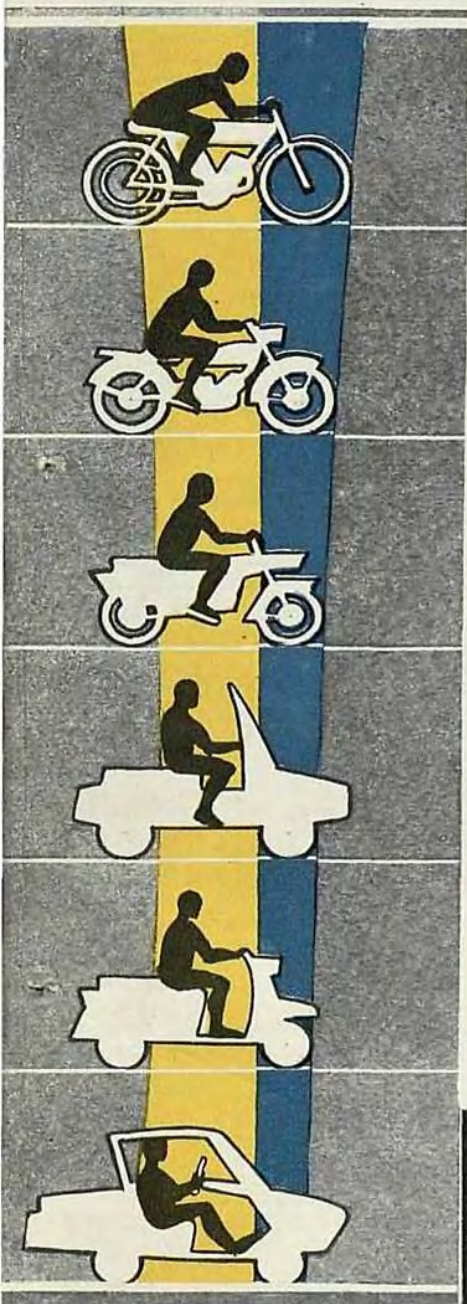


Рисунки автора.

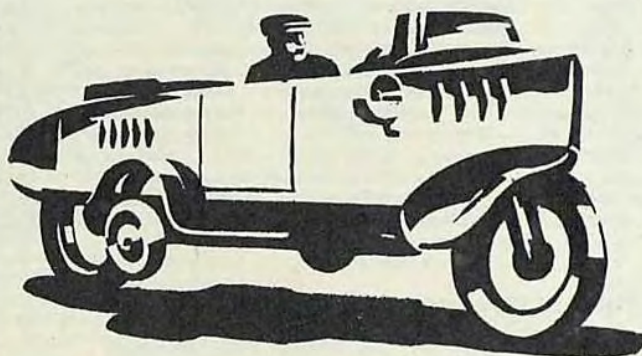
Может быть, таким будет автомобиль...



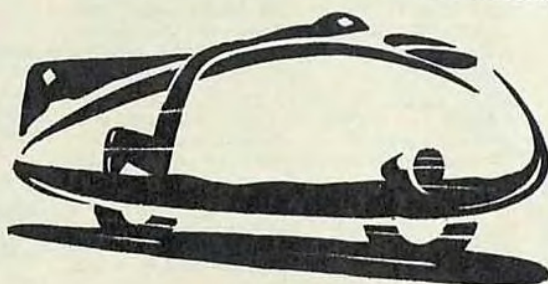
ЧТО ДАЛЬШЕ?



...а таким — мотоцикл.



Продолжение линии развития автомобиля и мотоцикла приводит к единой схеме одноколейного экипажа.



Попытки отойти от установившихся принципов конструкции автомобиля и мотоцикла [сверху вниз] — автомобиль-монотрас русского инженера Шиловского [1914 г.], мотоцикл с кузовом и поддерживающими колесами немецкой фирмы «Маузер» [1924 г.], обтекаемый рекордный мотоцикл советского конструктора-спортсмена А. Новикова [1957 г.], «ромбовидные» автомобили «Вуазен» [Франция, 1935 г.] и «Пининфарина» [Италия, 1961 г.].



ГАЗ-53Ф

ТОПЛИВНЫЙ НАСОС

Устройство топливного насоса Б-9 (рис. 1) рекомендуем объяснять в следующем объеме и последовательности.

Корпус насоса состоит из трех частей: крышки 1, клапанной головки 4 и основания 7, соединенных винтами (17 и 20). Между основанием 7 и клапанной головкой 4 находится диафрагма 6. Она закреплена на стержне 15 толкателя гайкой и двумя шайбами 5. Коромысло 13 установлено свободно на оси, а возвратная пружина 14 прижимает его наружный конец к штанге. Внутренний конец действует на толкатель через комплект шайб: текстолитовую 9, из прорезиненного полотна 10 и стальную 11. Пружина 16 диафрагмы обеспечивает подачу бензина в карбюратор под давлением не более 0,25 кг/см² (190 мм ртутного столба).

ИЗУЧАЕМ

НОВЫЕ МОДЕЛИ

Статья 3-я*

Рычаг 12 ручной подкачки взаимодействует с коромыслом так же, как и в насосах прежних выпусков. В клапанной головке — три клапана: два впускных 18 и один выпускной 3 (все взаимозаменяемые). Над впускными клапанами установлена сетка 19, обеспечивающая очистку засасываемого бензина. Пространство над выпускным клапаном, отделенное перемычкой 2 в крышке, выполняет роль депульсатора, обеспечивая равномерную подачу топлива.

Что дало применение двух впускных клапанов в насосе? Оно позволило улучшить заполнение наддиафрагменного пространства за счет уменьшения гидравлических сопротивлений и зна-

ЗИЛ-130

чительно повысило производительность насоса без увеличения его размеров.

Наконец, следует указать, что насос установлен на колонке в верхней части двигателя слева и приводится в действие от эксцентрика распределительно-го вала через специальную штангу-толкатель.

Работу топливного насоса целесообразно рассмотреть на четырех режимах, используя макет насоса, выполненный на фанерном щите в виде схемы (рис. 1) с подвижными деталями.

Кроме того, необходимо обратить внимание на некоторые особенности обслуживания топливного насоса Б-9. Так, для промывки сетчатого фильтра необходимо предварительно отделить клапанную головку от основания (отвернуть винты 17), а затем снять крышку (отвернуть винты 20). Разбирать насос следует осторожно, чтобы не повредить диафрагму и прокладку; при

Система питания двигателя ЗИЛ-130

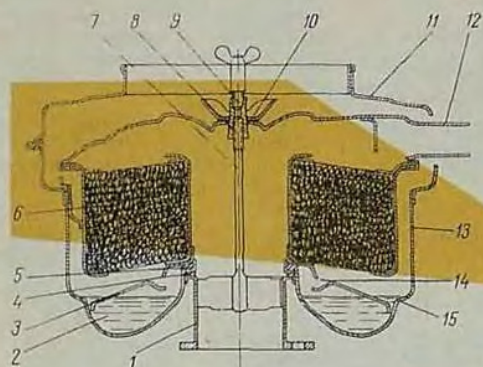


Рис. 4

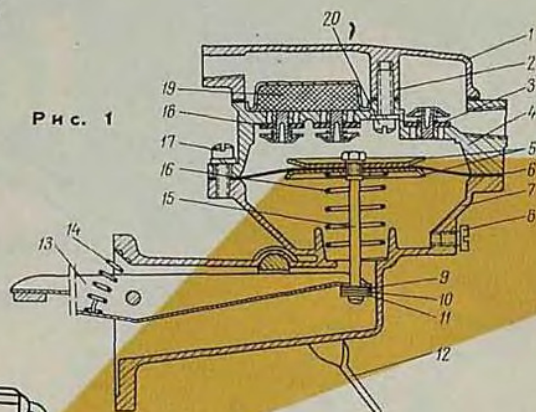


Рис. 1

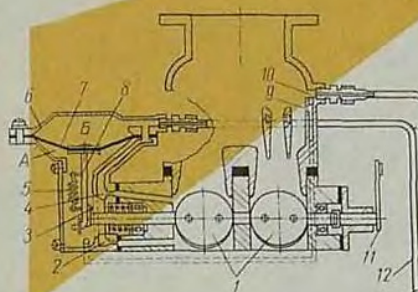


Рис. 3

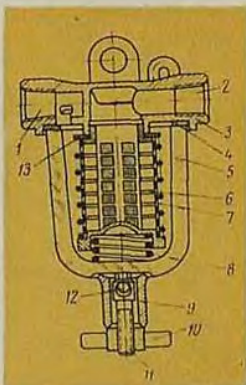
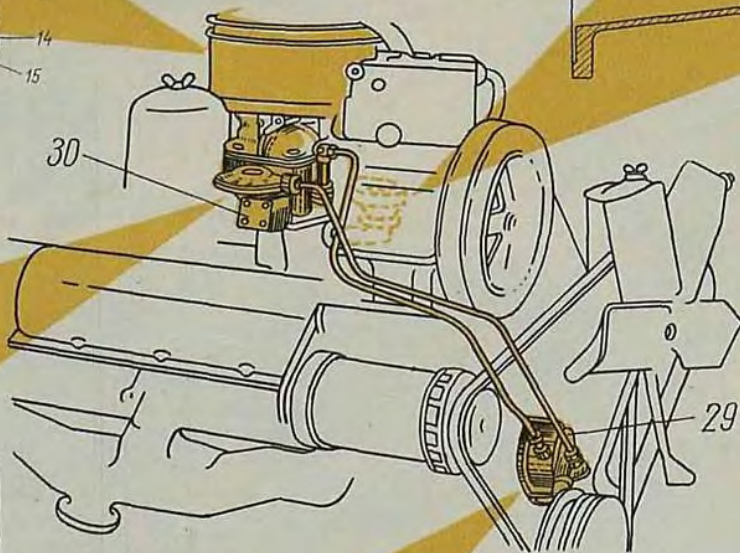
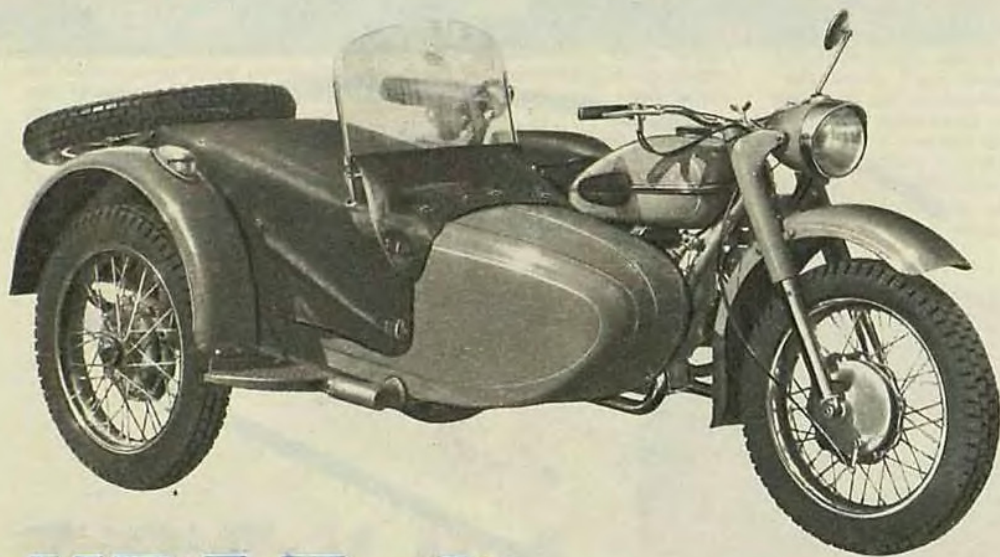


Рис. 2

* Первые две статьи см. в журнале «За рулем», 1963, №№ 11 и 12.

НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ



„УРАЛ-2“ ВЫХОДИТ из заводских ворот

Двигатель. О двигателе «Урал-2» уже писалось (см. статью инженера В. Стёпина в № 7 журнала «За рулем» за 1963 г.). Но этот агрегат пока еще проходит испытания. Поэтому в первое время на «Урал-2» будут ставиться двигатели от мотоцикла М-62 «Урал», правда, с некоторыми изменениями, в необходимости которых убедил опыт эксплуатации. О них мы и расскажем.

У двигателей М-62 «Урал» часто наблюдались такие дефекты, как обрыв выпускного клапана, поломка цапфы кривошипа, обрыв шатуна (у верхней головки). Правда, они возникали часто в результате неправильной эксплуатации. Теперь конструкторы учли и это: у двигателя (рис. 1) усилены клапан, шатун, поршень, цапфы коленчатого вала.

Для нового мотоцикла разработана новая выпускная система, которая, как показали испытания, позволила значительно снизить шум выхлопа и улучшить внешний вид машины. Учтено и основное требование потребителей — глушители приподняты над землей (при полной загрузке мотоцикла просвет составляет 150 мм).

Коробка передач мотоцикла «Урал-2» — мелкошлицевая. Эта конструкция, уже опробованная на М-62 «Урал», была одобрена владельцами машин. Правда, у нее было слабое место: быстро изнашивались ось и втулка педали ножного переключения.

Те, у кого будет новый мотоцикл, с этим недостатком не встретятся. Механизм переключения передач закрыт, работает в масляной ванне и надежно защищен от пыли и грязи. Это позволило улучшить и внешний вид машины. Конструкцию коробки передач (кстати, точно такой же, что устанавливается теперь и на мотоцикл К-750).

Карданный привод и главная передача. В качестве привода на заднее колесо по-прежнему служит карданный вал. Причем вал отодвинут от колеса на 5 мм, так как в скором времени мотоциклы ирбитского завода будут выпускаться на более широких шинах (4" × 17"). Удобство езды и внешний вид машины от этого значительно улучшаются. В главной передаче установлен более надежный двухкромочный воротниковый сальник.

Ходовая часть подверглась коренной реконструкции. Введение пружинно-гидравлических амортизаторов для подвески заднего колеса и колеса коляски значительно повысило комфортабельность мотоцикла и его долговечность. Маятниковая

вилка заднего колеса установлена в раме на резиновых сайлент-блоках, заимствованных с небольшими изменениями из конструкции автомобиля «Запорожец».

Телескопическая длинноходная вилка переднего колеса, единая теперь для машин ирбитского и киевского мотоциклетных заводов, взята с прежней конструкции.

Особо надо отметить, что в результате большой работы, проделанной киевским и ирбитским заводами по испытанию и подбору конструктивно различных подвесок, на мотоцикле «Урал-2» (как и на мотоциклах киевского завода) будут устанавливаться надежные в работе пружинно-гидравлические амортизаторы. Гидравлические гасители этих амортизаторов почти полностью заимствуются от автомобиля «Москвич».

Пружинно-гидравлический амортизатор мотоцикла «Урал-2» снабжен устройством, позволяющим регулировать жесткость подвески в зависимости от того, один человек едет или два (рис. 2).

На новой машине установлены «универсальные» щитки, которые, по заключению испытателей, практически не забиваются грязью. Это достигнуто благодаря тому, что щитки расширены по профилю, установлены над колесом с большими зазорами, а в нижней части имеют специальные резиновые брызговики, которые не только защищают от грязи на тяжелых дорогах, но и улучшают внешний вид мотоцикла.

Бензобак новой конструкции проще в производстве и более изящен внешне.

Колеса полностью взаимозаменяемы с колесами мотоциклов киевского завода (рис. 3).

Есть изменения в конструкции прицепной коляски — новая форма кузова, пружинно-гидравлическая подвеска колеса.

Мотоцикл «Урал-2» имеет зеркало заднего вида, стоп-сигнал и ветровую щиток на коляске.

Он испытывался на уральских дорогах, участвовал в пробеге в Югославию и зарекомендовал себя как комфортабельная и надежная машина.

Коллектив завода надеется, что появление новой модели «Урал-2» порадует любителей тяжелых мотоциклов.

А. ХАЛУРИН,
Ю. ЦАРЕГОРОДЦЕВ,
инженеры-конструкторы.

г. Ирбит.

сборке надо удалить попавшие между листками диафрагмы частицы пыли, стружку или опилки, так как они вызовут быстрый износ ее, а гайку стержня толкателя заворачивать, не сдвигая листов диафрагмы.

Соединяющие клапанную головку с основанием винты необходимо затягивать при нижнем положении диафрагмы, что обеспечит ей свободу перемещения во время работы.

Если ощущается недостаточная подача бензина, следует отвернуть винт 8: в случае повреждения диафрагмы из отверстия будет вытекать бензин.

ФИЛЬТР ТОНКОЙ ОЧИСТКИ ТОПЛИВА

Фильтр (рис. 2) обеспечивает окончательную очистку бензина перед поступлением в карбюратор. В его корпусе 3 из цинковоалюминиевого сплава — входное 1 и выходное 2 отверстия. К корпусу при помощи скобы 12, втулки 9, зажимного винта 11 и гайки 10 крепится стеклянный стакан-отстойник 5. Между ним и корпусом установлена прокладка 4 из бензомаслостойкой резины. Вторая такая прокладка 13 находится между корпусом и фильтрующим элементом 7, который поджимается пружиной 8. В настоящее время фильтрующий элемент — сетчатый (установлен на каркасе 6), в дальнейшем он будет выполняться из пористой керамики, что обеспечит еще более высокое качество очистки бензина. Преподаватель должен подчеркнуть, что введение в систему питания фильтра тонкой очистки обеспечивает безотказную и надежную работу карбюратора и двигателя в целом.

КАРБЮРАТОР

Карбюратор К-88, устанавливаемый на ЗИЛ-130, создан на основе карбюратора К-84, устройство и работа которого достаточно полно описаны в учебной литературе. Потому в этой статье основное внимание уделено конструктивным отличиям карбюратора К-88 от К-84 и новому пневмоцентробежному ограничителю оборотов.

Преподаватель должен указать курсантам, что по устройству карбюратор К-88 отличается от К-84 встроенным в нижнюю его часть исполнительным диафрагменным механизмом пневмоцентробежного ограничителя оборотов.

Изучая работу карбюратора на пяти основных режимах, следует на каждом из них отметить положение дроссельных заслонок, установить требуемый состав смеси, показать и объяснить дозирующее устройство, обеспечивающее работу карбюратора на данном режиме, рассмотреть их действие (путь воздуха, путь бензина, его распыливание и способ получения смеси нужного состава).

При этом важно подчеркнуть, что на режиме средних нагрузок плавное обеднение смеси при открытии дроссельной заслонки от 25 до 85 процентов достигается эмульсированием бензина и регулированием разрежения у главного жиклера: воздух, проходя через воздушный жиклер главного дозирующего устройства, эмульсирует бензин до выхода его в малый диффузор и снижает разрежение у главного жиклера.

Обогащение смеси при неустойчивом режиме работы обеспечивает экономайзер с пневматическим приво-

дом (независимо от положения дроссельной заслонки, пока разрежение не превысит 125 мм ртутного столба), а экономайзер с механическим приводом вступает в работу при открытии дроссельной заслонки больше чем на 85 процентов (независимо от разрежения). Наличием у карбюратора двух экономайзеров достигаются хорошие динамические (разгонные) качества и высокая экономичность автомобиля.

Ограничитель оборотов (рис. 3) состоит из двух механизмов: центробежного датчика 29, закрепленного на крышке картера распределительных шестерен, и диафрагменного механизма 30, встроенного в карбюратор. В корпусе 25 датчика на металлокерамической втулке 24 установлен ротор 22. Паз 17 ротора соединяет его с распределительным валом двигателя, от которого он и приводится во вращение. Ротор несет на себе пружину 14 с клапаном 27 и седло 28 клапана. Смазка ротора осуществляется через фитили 16 и 23, а осевая фиксация — при помощи капроновой шайбы 15, установленной под крышкой 19 корпуса датчика. Конец ротора уплотняется самоподвижным сальником 18 в отверстии крышки.

Теперь об устройстве диафрагменного исполнительного механизма. Между крышкой 6 и корпусом, выполненным как одно целое с нижней частью карбюратора, заката диафрагма 7, соединенная штоком 8 и рычагом 3 с осью дроссельных заслонок 1 карбюратора. Пружина 5, воздействуя на рычаг, удерживает дроссельные заслонки открытыми, а диафрагму — прогнутой вниз. Полость А под диафрагмой постоянно соединена каналом (показан пунктиром) с отверстием 9 в воздушном патрубке карбюратора. Полость Б над диафрагмой соединена через жиклеры 2 и 4 с пространством под и над дроссельными заслонками, а трубкой 12 — с внутренней полостью 26 корпуса центробежного датчика и с отверстием 10 воздушного патрубка карбюратора (через трубку 13 при открытом клапане 27). Рычаг 11 привода дроссельных заслонок соединен с их осью кулачковой муфтой так, что по мере нажатия на педаль акселератора ось поворачивается под действием пружины диафрагменного механизма и открывает дроссельные заслонки, а по мере отпущения педали дроссельные заслонки прикрываются принудительно, так как пружина педали значительно сильнее пружины механизма.

Работу ограничителя надо рассматривать на двух скоростных режимах.

1. Число оборотов коленчатого вала ниже предельного. В этом случае центробежная сила клапана 27 меньше силы пружины 14 центробежного датчика, и клапан не садится в седло 28. При этом обе полости А и Б диафрагменного механизма соединены с воздушным патрубком карбюратора через отверстия 9 и 10. Давление над и под диафрагмой примерно одинаково, и дроссельная заслонка свободно открывается по мере нажатия на педаль акселератора.

2. Число оборотов коленчатого вала достигло предельного. В этом случае клапан 27 под действием возросшей центробежной силы преодолевает сопротивление пружины 14 и садится в седло 28, закрывая его проходное от-

верстие. При этом полость Б над диафрагмой отключается от воздушного патрубка карбюратора. Как только это произойдет, в полость Б через жиклеры 2 и 4 передается разрежение, и над диафрагмой 7 резко уменьшится давление. Диафрагма прогибается вверх, через шток 8 и рычаг 3 поворачивает ось дроссельных заслонок и прикрывает их, преодолевая сопротивление пружины 5. В итоге — количество смеси, поступающей в цилиндры двигателя, уменьшится, снизится мощность двигателя, и число оборотов коленчатого вала будет постоянным (не выше предельного), так как установится подвижное равновесие между центробежной силой клапана 27 и силой пружины 14. Наличие двух жиклеров 2 и 4 делает работу ограничителя независимой от положения дроссельной заслонки. Предельное число оборотов — одинаково как при холостом ходе, так и при максимальных нагрузках двигателя. Это свойство делает данный ограничитель, несмотря на некоторую его сложность, наиболее применимым и перспективным для современных быстроходных карбюраторных двигателей.

В заключение необходимо подчеркнуть, что пневмоцентробежный ограничитель регулируется при помощи винта 20, изменяющего упругость пружины 14 (доступ к нему — через пробку 21 в корпусе 25). Регулировка производится заводом-изготовителем.

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР

Надо обратить внимание на некоторые особенности воздушного фильтра ВМ-16 (рис. 4).

Воздух поступает в фильтр через горловину переходника 11 и, пройдя по кольцевой щели 13 между корпусом 15 фильтра и фильтрующим элементом 6, ударяется об отражатель 3 масляной ванны 2. Резко изменив направление, он идет снизу вверх через фильтрующий элемент, а затем снова вниз в воздушный патрубок 1 карбюратора. Излишки масла через кольцевые окна 14 стекают в масляную ванну 2, смывая с отражателя осевшую пыль.

В горловину переходника воздух поступает через воздушный канал в капоте двигателя, с которым она соединена гофрированным патрубком. В воздушном канале стоит заслонка, которая позволяет воздушному фильтру забирать воздух из подкапотного пространства или снаружи автомобиля. Теплый воздух из подкапотного пространства в холодное время года улучшает условия смесеобразования и повышает экономичность двигателя. В теплое время года питание двигателя более холодным наружным воздухом позволяет повысить наполнение цилиндров и снизить потери мощности двигателя.

Для уплотнения соединений основных частей фильтра установлены прокладки 4, 5 и 10. В крышке фильтра имеется патрубок 12 для отбора воздуха в компрессор.

Для чистки воздушный фильтр необходимо разобрать, открывав вначале винт 9 с барашковой гайкой, а затем резьбовую втулку 8 стержня 7. Все детали фильтра промывают в бензине или керосине, а фильтрующий элемент перед сборкой смачивают в масле.

Г. БЕРЕСТИНСКИЙ,
Б. ДЕЛЕРЗОН,
инженеры.

г. Рязань.

КЛУБ



«АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

**Первый вопрос
повестки дня:**

**РАЗБИРАТЬ ИЛИ НЕ
РАЗБИРАТЬ?**

Моя «Волга» пробежала уже 90 тысяч километров без ремонта двигателя. В инструкции сказано: «...без необходимости двигатель разбирать не следует, чтобы не нарушить приработку деталей и не увеличить износ». Этой зимой я не езжу и мог бы заняться машиной, но я не знаю, разбирать мне двигатель или не разбирать! Как быть! Помогите.

(Из письма молодого автолюбителя).

Гамлетовские сомнения многих автолюбителей разрешает сегодня кандидат технических наук, заведующий лабораторией ремонта двигателей Научно-исследовательского института автомобильного транспорта Дмитрий Иванович ДОНСКОЙ.

Двигатель «М-21» автомобиля «Волга» — один из наиболее удачных среди отечественных конструкций. И если автолюбитель технически грамотно эксплуатирует машину, применяет масло и топливо, рекомендованные заводской инструкцией, то до капитального ремонта можно проехать 150—170 тысяч километров. Точно так же можно не спешить и со средним ремонтом, приступив к нему лишь после первой сотни тысяч километров. Этот вид ремонта заключается в нескольких операциях, вполне доступных автолюбителю. Следует заменить вкладыши шатунных и коренных подшипников коленчатого вала и поршневые кольца. Поршень же заменяют только в том случае, если верхнее компрессионное кольцо слабо сидит в канавках или появились трещины на юбке. В системе газораспределения притирают клапаны и проверяют, нет ли на сферических наконечниках штанг наклепа, который следует удалить.

Вскрыв пробку масляной полости шатунной шейки коленчатого вала, проверяют, нет ли внутри полости твердых отложений. Если их много, то нужно вскрыть остальные пробки и тщательно очистить масляную магистраль коленчатого вала.

На отремонтированном таким образом двигателе можно будет проехать еще 50—70 тысяч километров, и только тогда должны будут раскрыться ворота авторемонтного завода.

**Второй вопрос,
который интересует
многих автолюбителей,
это...**

**ЧТО МОЖНО СДЕЛАТЬ
ЗИМОЙ С КУЗОВОМ
„ВОЛГИ“, ЧТОБЫ ОН
СЛУЖИЛ ДОЛГО?**

Об этом вам расскажет начальник лаборатории ремонта агрегатов того же института Людмила Трофимовна ГРЕЧИНСКАЯ.

Коррозия деталей кузова и оперения встречается в основном в тех местах, где защитный слой мастики поврежден. Поэтому автолюбитель должен вовремя устранять дефекты. В каких же местах повреждения возникают чаще всего?

Под действием воды и песка, сбрасываемых с колес центробежной силой, повреждается антикоррозийное покрытие брызговиков, оснований арок задних колес и порогов задних дверей.

Усиленно корродируют поверхности, находящиеся на линии прилегания переднего крыла к уплотнителю, а также расположенные позади него. Во время движения автомобиля крылья вибрируют — отсюда повреждение защитного слоя.

Еще один очаг коррозии — в багажнике, где на внутренней панели крышки из-за ударов при закрывании могут образоваться трещины.

Повышенного внимания требует также нижняя часть гнезда запасного колеса. Здесь защитное покрытие нарушается во время движения по плохим дорогам. Отверстие на дне гнезда, закрытое резиновой заглушкой, следует оставлять открытым и следить за тем, чтобы оно не засорялось. В противном случае под запасным колесом образуется очаг коррозии. В дренажные же отверстия, имеющиеся в площадке крепления аккумуляторной батареи, наоборот, заглушки следует поставить. Дело в том, что через эти отверстия на брызговик левого крыла попадает электролит, вытекающий из аккумулятора. В итоге ремонт неизбежен.

Для восстановления защитного битумного покрытия можно воспользоваться различными мастиками. Номера наиболее употребительных из них: 112, 213, 579, 580. Если достать готовую мастику не удастся, то можно сделать ее самому.

В прошлом месяце на страницах «Клуба» было рассказано о том, как эксплуатировать машину зимой. Но зима зимой, а лето летом. К нему тоже надо готовиться загодя. Не только удовольствие поездок предвкушает настоящий автолюбитель, но и

ИТАК, ОТКРЫВАЕТСЯ

Вот, например, рецепт мастики № 579:

битум нефтяной мягкий	39,5 проц.
регенерат резины	11,8 »
мука древесная	5,6 »
бензин	33,1 »
уайт-спирит	10,0 »

Антикоррозийные покрытия восстанавливают так. Протерев поврежденное место каким-либо растворителем, наносят на него кистью или пульверизатором слой грунта (№ 147 или 138). После естественной сушки в течение 15—16 часов (для № 138) или 30—35 часов (для № 147) поверх грунта накладывают битумную мастику. Ее нужно сушить двое-трое суток. Можно применить вместо битумной мастики асфальтобитумный лак № 177 (ГОСТ—5631—51). В этом случае покрытие производят в два слоя, а время сушки составляет 16 часов. В качестве временной (срочной) меры можно рекомендовать покрытие грунтованной лаковой поверхности обычной нитрокраской.

Хорошие результаты дает также краска поврежденных нелицевых мест свинцовым суриком, разведенным на натуральной олифе.

Кроме перечисленных выше «характерных» для «Волги» очагов коррозии, могут появляться и другие. Первый их признак — образование бугорков на лакокрасочном покрытии кузова. Особое внимание следует обратить на стыкование поверхности крыльев, брызговиков и других лицевых панелей.

Это — ценные советы работников науки. Но и сами автолюбители могут подсказать друг другу немало полезного. Слово — им.

Инженер З. ДАВИДСОН из Ленинграда отмечает, что на автомобилях «Москвич-402» и 407 из-за попадания электролита обычно окисляется планка, которая крепит аккумуляторную батарею. Приходится довольно часто очищать планку от окислов и окрашивать. Он избавился от этого, найдя

ПРОСТОЙ СПОСОБ

Надо надеть на планку по всей длине хлорвиниловую трубку с внутренним диаметром 20 мм. Трубку предварительно необходимо размягчить, подержав 7—10 минут в ацетоне. Тогда она будет легче надеваться.

думает о том, чтобы машина его к лету была в исправности. Зимой можно осуществлять всякие мелкие переделки, которые летом, безусловно, облегчат отдых на колесах. И для более крупных работ найдется время. Важно только знать, что делать.

ЗАСЕДАНИЕ ВТОРОЕ:



У А. НЕМЕШАЕВА из Горьковской области «Запорожец». Машина маленькая, а усовершенствований можно предложить много. Вот некоторые из них.

ТРИ СОВЕТА ВЛАДЕЛЬЦУ «ЗАПОРОЖЦА»

Катушка зажигания на кожухе двигателя закреплена неудобно. Вследствие вибрации головки болтов прорывают кожу; крепление катушки при этом ослабляется.

Попробуйте разместить катушку справа, на задней стенке кузова в моторном отсеке (рис. 1). Крепление ее станет надежнее, а кожух двигателя — долговечнее.

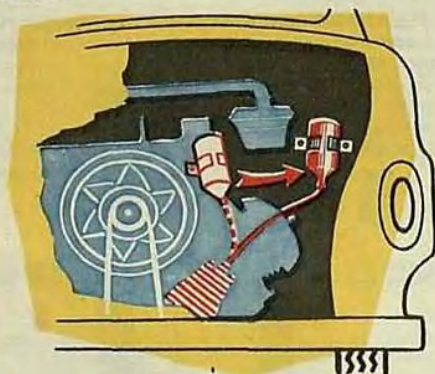


Рис. 1. Такое крепление катушки зажигания надежнее.

Болты, крепящие фланцы карданных шарниров полуосей, стопорятся пластинами, которые после одного-двух вывер-



Рис. 2. Болты фланца карданного шарнира лучше крепить проволокой.

тываний болтов выходят из строя. Проще и надежнее крепить болты проволокой (рис. 2).

Полоски, в которых перемещаются передние сиденья, слишком длинные.

Они препятствуют выходу из автомобиля с заднего сиденья. Пассажиры задевают за выступающие концы полосок, рвут одежду. Обрежьте концы полосок на 70 мм (рис. 3). Крепление кресел от этого не нарушится, а пассажирам станет удобней.

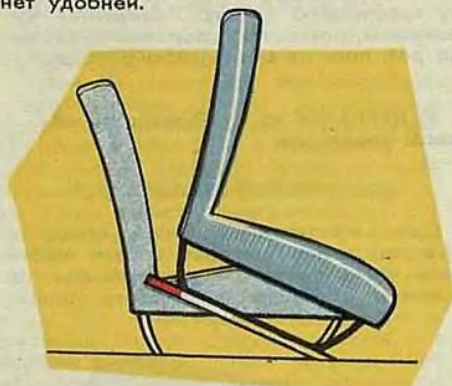


Рис. 3. Укороченные полоски сидений.

В. ШИХОВ из Свердловска уже выступал в нашем клубе с рекомендацией по устройству каталитической печи. Теперь он дает небольшой совет, надо думать, тоже полезный.

РЕЗИНА ЗАЩИЩЕНА

Почти на всех двигателях при работе вентиляторного ремня загрязняются и замасливаются резиновые патрубки, соединяющие радиатор с блоком цилиндров. Постепенно наружная поверхность резины разьедается, и они выходят из строя. Для предохранения патрубков целесообразно либо их обернуть алюминиевой фольгой, закрепив ее проволокой, либо забинтовать лентой из полиэтиленовой пленки. В том и другом случае резина защищается от действия смазки, а пыль и грязь удаляются значительно легче.

Тяга к усовершенствованиям не пропадает оттого, что в вашем распоряжении находится автомобиль старой конструкции. Владелец «Москвича-401» из Бежецка Ю. ЕГОРОВ сделал нехитрое устройство для надежного крепления колпаков колес.

СПАСАЕТ КОЛЕЧКО

Если на вашем автомобиле ослабли пружины колпаков колес, то для восстановления их работоспособности

вставьте во внутренние изгибы пружин стальное кольцо диаметром 3 мм (стык кольца заваривают газосваркой или свертывают в замок).

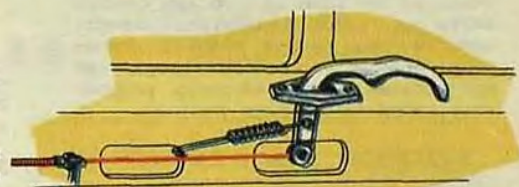
Предложение успешно испытано на автомобиле «Москвич-401» и может быть также применено на «Победе».

О. КОНЬШИНУ из Московской области хочется открывать замок багажника «Москвича-401», не выходя из машины. Вот как он осуществил эту переделку.

ВЫХОДИТЬ ИЗ КАБИНЫ НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО

В левом порожке около стойки двери прорезают круглое окно и два отверстия для крепления накладок.

Возвратную пружину ручки удлиняют за следующее окно. Проводка управления замком пропущена внутри полого порожка рядом с проводами задних фонарей. Гибкую оболочку наращивают (можно использовать обо-



лочку от мотоциклов), а проволоку вставляют новую, как показано на рисунке.

У Б. КУМСКОВА, живущего в г. Обнинске Калужской области тоже «Запорожец». Как истинный автолюбитель, и он нашел объект экспериментов и поисков. И вот предлагает

КОНТРОЛЬ ЗА ТЕПЛОМ РЕЖИМОМ ДВИГАТЕЛЯ «ЗАПОРОЖЕЦ»

У первых выпусков машины «Запорожец» не было предусмотрено терморегулирования в системе охлаждения двигателя. Для исправления этого недостатка можно применить указатель температуры головок цилиндров и заслонку, прикрывающую окно вентилятора

(любой конструкции). Чтобы изготовить указатель температуры, необходимы миллиамперметр со шкалой в несколько миллиампер (желательно малогабаритный) и термосопротивление типа КМТ-4 на 20—50 ком. Для градуировки миллиамперметра в градусах Цельсия собирают схему, приведенную на рис. 1.

Нагревать при градуировке термосопротивление можно в масляной ванне, в которую для контроля опускают ртутный термометр. Величина питающего схему напряжения выбрана такой, на которую рекомендуется настраивать регулятор напряжения автомобиля. Сопротивлением R_g устанавливается точка максимальной температуры на шкале прибора, которая выбрана равной 180 градусам. После этого измеряют величину полученного сопротивления, подбирают вместо него постоянное сопротивление, которое включают в схему.

Проградуированный миллиамперметр вместе с добавочным сопротивлением устанавливают около приборной доски.

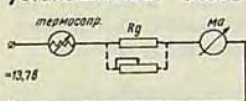


Рис. 1. Схема включения термосопротивления.

Рис. 2. Место установки термосопротивления.

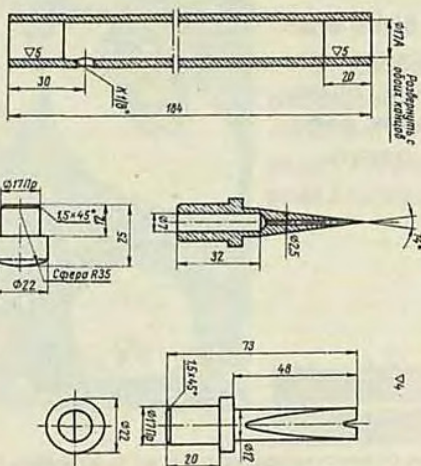
Термосопротивление крепят на ребре головок цилиндров (рис. 2) так, чтобы обеспечить наибольший тепловой контакт. Схему подсоединяют к цепи зажигания.

Остается сообщить, что предложение тов. Кумскова одобрено на заводе. Тем, кто пожелает им воспользоваться, необходимо помнить, что миллиамперметры должны быть вибростойкими.

С. ЗИЛЬБЕРМАН из Москвы обратил внимание на рессоры. Его недовольство вызвало то, что при смазке листы их нужно раздвигать отверткой, причем смазку вводить столовым ножом. И вот он предлагает простейшее приспособление, устройство которого ясно из рисунка.

ШПРИЦ СОБСТВЕННОЙ КОНСТРУКЦИИ

Чтобы воспользоваться приспособлением, вывешивают автомобиль на домкрате и тем самым разгружают смазываемую рессору. Если автомобиль для этого устанавливают на канаве, то сни-

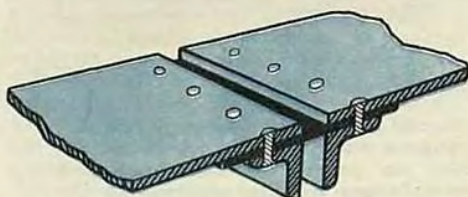


мают колесо, легкими ударами молотка по пяте вгоняют наконечник клина на 4—5 мм между листами. Солидолонангнетателем подают через пресс-масленку графитовую смазку. Передвигая наконечник, повторяют операцию несколько раз, пока не смажут всю рессору.

Б. ДЕРКАЧЕВ из Куйбышевской области предлагает

МЯГКИЙ ШАРНИР

При изготовлении лючков, откидных крышек, дверок прицепных дач любителей часто тратят много времени на шарниры, которые не должны пропу-



скасть дождевую воду, грязь и пыль. Можно резко уменьшить трудоемкость, применив мягкий шарнир.

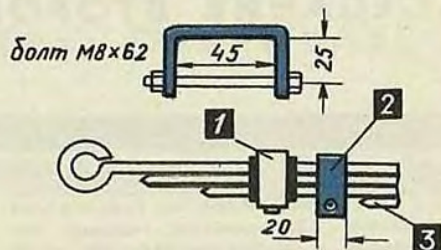
Из прорезиненного ремня толщиной 3—5 мм вырезают полосу нужной ширины и прикрепляют (или присоединяют на болтах) к двум скрепляемым деталям. Для жесткости кромок можно подложить угольник, желательнее дюралюминиевый, как более легкий.

У В. НИКИТЕНКО из Киева — «Волга». Слов нет, машина хорошая, но и с ней случаются неприятности: В. Никитенко, например, не нравится, когда стучит рессора. Вероятно, мало кому из автолюбителей это нравится. И он нашел способ, как от этого избавиться.

РЕССОРА МОЖЕТ НЕ СТУЧАТЬ

На рессоры автомобиля «Волга» заводом ставятся хомуты с резиновыми прокладками. Короткое время эксплуатации — и прокладки пробиты острыми краями листов рессор. Появляется неприятный стук. Обычно его устраняют заменой хомутов или их прокладок.

Но можно и не снимать старых хомутов. Для этого нужно сделать из железной полосы толщиной 4 мм очень простые П-образные хомуты-скобы 2 (см. рисунок) точно по ширине рессоры (45 мм) и поставить их без прокладок на обоих концах между существующими хомутами 1 и концами четвертого листа 3 рессоры снизу. Хомуты стягиваются болтами.



Такие хомуты одновременно предупреждают расположение фибровых межлистовых прокладок.

Инженера Л. ЮРЬЕВА из Ленинграда интересуют способы снятия тормозных колодок «Москвича-407». Ему кажется, что при обычных способах можно повредить тормозные цилиндры. И вот он предлагает специальный

СЪЕМНИК ДЛЯ ПРУЖИН ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК

Приспособление состоит из рукоятки и зацепа, сваренного в паз рукоятки (рис. 1).

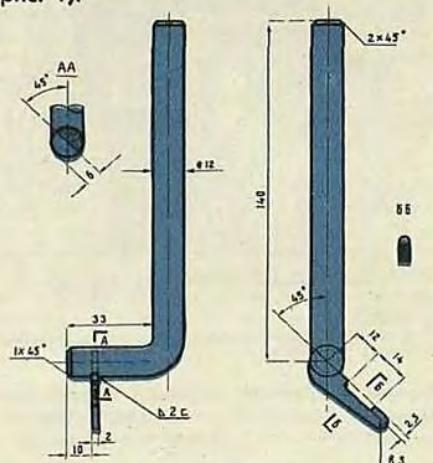


Рис. 1. Вот как устроен съемник.

Для снятия пружины пропускают под нее зацеп. В отверстие колодки вставляют конец рукоятки. Дальнейшее ясно из рис. 2.

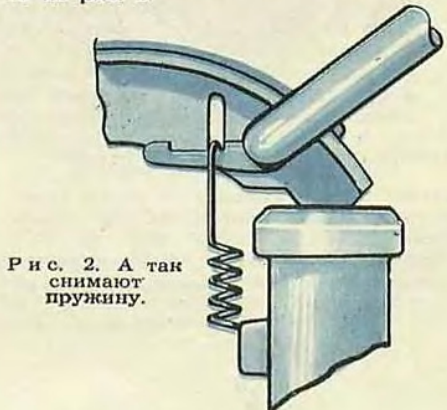


Рис. 2. А так снимают пружину.

Вы спрашиваете...

г. Львов, В. ПИДГОРНОМУ;
г. Куйбышев, В. БЕЛОУСОВУ;
г. Каунас, А. ЗУПКА
и другим читателям.

Будет ли увеличен тираж журнала
«За рулем»!

С февраля нынешнего года тираж нашего журнала увеличен до 500 000 экземпляров. Благодаря этому создается возможность удовлетворить потребности большого круга читателей.

Станция Шитихино
Ярославской области,
К. КОТОВУ.

Где производится гарантийный ремонт мотоциклов иностранных марок!

Отвечает директор Центрального водно-моторного клуба ДСО «Трудовые резервы» В. Кучменко.

С 1 апреля 1963 года производство гарантийного ремонта мотоциклов, мотороллеров и мопедов иностранных марок передано Центральному водно-моторному клубу ДСО «Трудовые резервы». Его адрес: Москва, Тушино, проезд Дос-флота, 10.

В ремонт принимаются мотоциклы, мотороллеры и мопеды следующих марок и моделей:

чехословацкого производства — мотоциклы «Ява-50», «Ява-250», «Ява-350», ЧЗ-175; мопеды «Явлетта-Спорт», «Стадион-11», «Стадион-22»; мотороллер «Чезета»;

венгерского производства — мотоцикл «Паннония».

Для проведения гарантийного ремонта, если владелец живет за пределами Москвы, надо выслать машину (по железной дороге) или агрегат (по почте) и вместе с ними обязательно прислать акт технического осмотра, составленный местными органами госавтоинспекции. Акт должен подтверждать заводские дефекты и дату покупки, которая является началом исчисления гарантийного срока.

Для всех перечисленных выше марок и моделей машин этот срок равен шести месяцам со дня приобретения.

г. Авдеевка Донецкой области,
В. БАКАЕВУ;
г. Тбилиси, Р. МАКАРОВУ;
г. Новомосковск,
А. МИКИТЧЕНКО.

Какими смазками отечественного производства следует пользоваться для обслуживания чехословацких мотоциклов «Ява-250» и «Ява-350»!

Для смазки двигателя нужно употреблять масло с высокой степенью вязкости. К ним относятся авиационные масла МС-24, МС-20, МК-22, автомобильные АК-15 и АК-10. Возможно также применение дизельных масел Д-14 и Д-11, если для составления бензино-масляной смеси не используются этилированным бензином. Их же следует заливать и в коробку передач, отдав для зимней эксплуатации предпочтение маслам с меньшей вязкостью.

Для смазывания рычагов переднего тормоза, сцепления, прерывателя, при-

вода спидометра, тросов следует пользоваться маслом для двигателя. В амортизаторы передней вилки и задней подвески заливают смесь из 50 процентов веретенного масла и 50 процентов трансформаторного или смесь из 75 процентов веретенного масла и 25 процентов АК-10 (при низких температурах долю масла АК-10 следует уменьшить на 10—15 процентов).

Палец ножного тормоза, вращающуюся ручку газа, ось подставки, шарик в головке рамы, подшипники колес смазывают солидолом. Вторичную цепь проваривают в солидоле, к которому добавляют 3 процента коллоидального графита.

А. И. Шевченко

Станция Магат
Гурьевской области, А. БАСОВУ.

Почему один карданный вал на современных автомобилях заменен двумя валами с промежуточной опорой!

Вот что сообщил редакции заместитель главного конструктора автозавода имени Лихачева Г. А. Феста.

Основным параметром, определяющим надежность конструкции карданной передачи, является «критическое число оборотов», при достижении которого карданный вал разрушается. В свою очередь «критическое число оборотов» зависит от длины вала (расстояния между шарнирами) и балансировки. Чем меньше длина вала, тем выше «критическое число оборотов», то есть больше скорость движения автомобиля при прочих равных условиях.

С ростом оборотов двигателей и с повышением средних эксплуатационных скоростей движения автомобилей появилась необходимость укоротить карданный вал. Сделано это введением дополнительного карданного вала, а следовательно, и промежуточной опоры вала.

Под знаком Спартакиады

На этот раз читательская аудитория была однородной: в Ленинградском городском автотомоклубе ДОСААФ собрались в основном активисты мотоциклетного, автомобильного спорта, мастера, разрядники. Большинство из них трудятся на заводах, в учреждениях, учебных заведениях Ленинграда и одновременно возглавляют автомобильные, мотоциклетные секции, являются общественными инструкторами, тренерами, спортивными судьями. У них сейчас много дел, много забот — надо как можно лучше и как можно больше подготовить мотоциклистов и автомобилистов к стартам III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, организованно провести соревнования, повысить мастерство участников соревнований.

Вполне естественно, что собравшихся больше всего интересовали планы, замыслы, «портфель» редакции журнала «За рулем», связанные со спортивной тематикой, с освещением спартакиады, с тем, что намерен журнал напечатать в помощь спортсменам и организаторам соревнований.

Как показали выступления участников конференции, тематический план редакции на 1964 год, составленный с учетом требований спартакиады и пожеланий читателей, представляется разнообразным и интересным, и если он будет выполнен, то это принесет пользу любителям автомобильного и мотоциклетного спорта.

— Знакомство с материалами прошлых годов номеров журнала, — сказал

мастер спорта И. Гальперин, — дает право высказать некоторые критические замечания в адрес редакции. Меня лично не совсем удовлетворило и количество и качество статей, опубликованных в помощь спортсменам мотоциклистам и автомобилистам. Желательно чаще предоставлять страницы журнала инженерам, конструкторам, научным работникам, накопившим опыт в конструировании новых машин, постройке отдельных узлов, агрегатов, в форсировке двигателей для гоночных и спортивных мотоциклов и автомобилей. Хорошим примером является статья И. Гладилкина и Л. Шугурова «Гоночный «Москвич-4», опубликованная в № 11 журнала за 1963 год. Такого рода материалы помогают подготовить машину к соревнованиям, усилить тот или иной ее узел и получить таким образом больше шансов на спортивный успех.

По мнению ответственного секретаря Федерации автотомспорта Ю. Подвального, неэкономно расходуются журнальные площади под спортивные репортажи и информацию о разного рода спортивных встречах. Журнал, выходящий раз в месяц, естественно, отстает от событий. Не лучше ли вместо короткой информации, хронологических отчетов публиковать обобщающие статьи с анализом соревнований, с критикой недостатков? — спрашивает тов. Подвальный.

Некоторые из выступавших, поддерживая его, вместе с тем отмечали, что в журнале должны присутствовать и хроника, и репортаж, но и в этих материалах надо стараться передать опыт

организации соревнований, сноровку спортивной борьбы.

— Обмен опытом сейчас, когда в организациях ДОСААФ начинаются первые старты спартакиады, нам крайне необходим, — заявил заслуженный тренер СССР, судья международной категории В. Лукин. — Надо, чтобы им делились и спортивные судьи, и общественные тренеры, и гонщики.

Тов. Лукин говорил также о необходимости более глубоко освещать достижения советской автомобильной и мотоциклетной техники. Спортсменам, да и всем читателям, было бы интересно прочитать в своем журнале выступления известных специалистов, деятелей науки, техники. Надо также больше помещать ярких, интересных корреспонденций, очерков о мастерах автотомспорта, рекордсменах, чемпионах, раскрывать методы их тренировок, показывать высокие моральные качества — волю к победе, смелость, находчивость.

Мастер спорта Е. Гусев желал бы видеть на страницах журнала больше глубоких консультаций, практических советов, подкрепленных наглядными иллюстрациями.

Участники конференции выразили уверенность, что помощь спортивного актива, специалистов, коллективов научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро автомобильных и мотоциклетных заводов даст возможность редакции еще выше поднять уровень журнала, содействовать спортсменам в овладении мастерством, улучшению материальной базы, массовому развиту технических видов спорта.

Советуюсь с читателями

ПРОВЕРЕНО ПРАКТИКОЙ

Правильно ли мы Абсолютное большинство разворачиваемся? ство руководств по практической езде рекомендует при разворотах с применением заднего хода выворачивать руль обратно в конце первой дуги и начинать задним ходом вторую дугу сразу по новому направлению. Передние колеса автомобиля при этом оставляют след, показанный на рис. 1. Если же вывернуть руль в начале второй дуги, след передних колес примет другую форму (рис. 2).



Рис. 1.

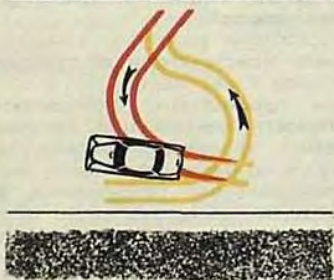
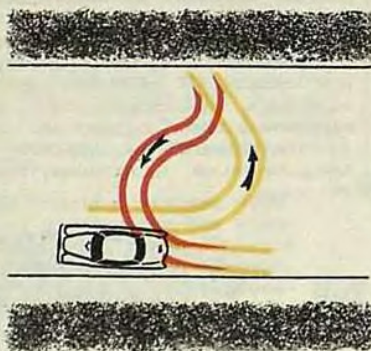


Рис. 2.



Сравнивая обе фигуры, нетрудно заметить, что они похожи, как правая рука на левую, то есть симметричны относительно вертикальной оси, проведенной между ними. А если это так, то оба маневра, выполненные по этим схемам, дадут и одинаковый результат. Другими словами, первый (общепринятый) вариант не имеет решительно никаких преимуществ перед вторым. Я бы лично даже рекомендовал именно второй способ разворота. И вот почему. На практике сплошь и рядом приходится наблюдать, как водитель, боясь опоздать,

выворачивает руль слишком рано и остаток пути проезжает впустую, так как возвращается обратно (в начале второй дуги) по той же колее. Легко заметить, что при втором варианте он гарантирован от подобной ошибки.

Следует оговориться, что, разворачиваясь на скользкой дороге, в конце первой дуги необходимо только выпрямить колеса, так как, будучи вывернутыми до отказа в любую сторону, они могут оказаться препятствием при трогании с места задним ходом.

О «перегазовке» Стандартное описание «перегазовки», приведенное во всех учебниках, содержит 8—10 пунктов, перечисляющих действия водителя при переходе с высшей передачи на низшую. Выполнение всей этой «программы» создает затруднения. Времени, в основном, уходит на выполнение совершенно лишних действий: двукратное сбрасывание и приравление газа.

Попробуйте педаль акселератора оставлять неподвижной (или почти неподвижной), а манипулировать только педалью сцепления и рычагом коробки передач — и вся операция пройдет быстро и незаметно. В самом деле, колесо скоро газ не сброшено, а двигатель остался без нагрузки (при первом выжиме сцепления), его обороты возрастут примерно до того уровня, который и понадобится на следующей низшей передаче. Останется, как обычно, вывести рычаг в нейтральное положение, отпустить педаль сцепления и, вновь выжав ее, включить передачу.

Добавляю, что наличие синхронизаторов в современных коробках передач ни в коей мере не освобождает водителя от необходимости использовать прием «перегазовки», так как практика показывает, что при неумеренном пользовании синхронизаторами они быстро изнашиваются.

Можно ли прокачать тормоза одному? Оказывается, можно, и даже без всяких дополнительных приспособлений. Это обеспечивается остаточным давлением в системе тормозов. Порядок действий таков: наполнив наливной бачок, нажимают несколько раз на тормозную педаль и отпускают ее, затем отвинчивают штуцер у колесного цилиндра на $\frac{1}{4}$ оборота (жидкость, разумеется, вытекает прямо на землю). Как только жидкость перестала течь из штуцера, его перекрывают и вновь несколько раз нажимают на тормозную педаль. Операцию следует повторять до тех пор, пока жидкость не пойдет из штуцера плавно, без пузырьков воздуха. Не забывайте только вовремя доливать жидкость в бачок.

Этот способ вполне оправдал себя на практике.

А. БОРИСЯК,
автомобиль.

ЗАЩИТНЫЙ КОЖУХ

При езде на мотороллере «Тула-200» с пассажиром отверстие воздухоборника (см. схему) очень часто закрывается одеждой (брюками, плащом). Мотор глохнет или его мощность значительно падает.



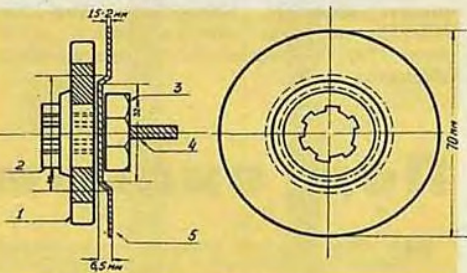
Этот недостаток легко устранить при помощи небольшого защитного кожуха прикрепляемого над отверстием воздухоборника.

Устройство защитного кожуха ясно из рисунка.

А. БУКАНОВ.

ЦЕПЬ НЕ СОСКОЧИТ

Для того, чтобы предотвратить соскакивание цепи с ведущей звездочки мотоцикла, советуем сделать одно простое приспособление — оно показано на рисунке.



Приспособление для удержания цепи: 1 — цепная звездочка главной передачи; 2 — вал прямой передачи; 3 — колпачковая гайка; 4 — шток выключения сцепления; 5 — обойма.

Обойма, предохраняющая цепь от соскакивания, изготавливается из стали. Приспособление можно применять на мотоциклах М-1-М, К-55, К-175.

М. РУДЫКИН.

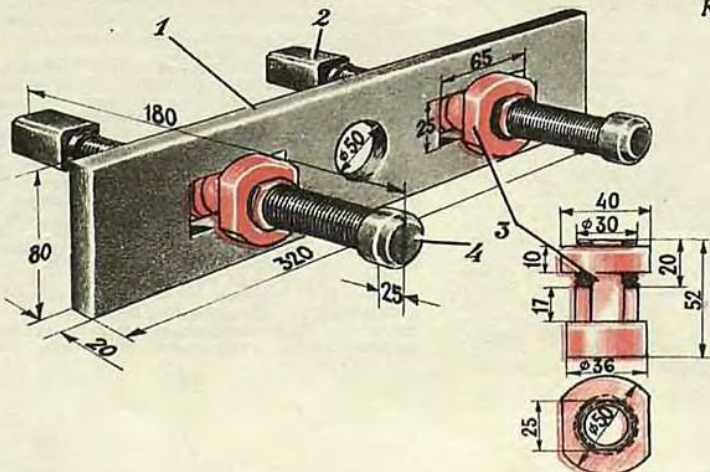
СЪЕМНИК СБЕРЕГ ВРЕМЯ

Иногда приходится менять подшипник или коническую шестерню заднего моста у автомобилей М-21, М-20, ГАЗ-69, ГАЗ-51. Работа эта трудоемкая, она отнимает много времени. Я изготовил съемник, который упрощает операцию.

Съемник состоит из планки 1 (длина 320 мм, толщина 20 мм, ширина 80 мм), двух выжимных винтов 2 (длина 180 мм), двух втулок 3 и двух упоров 4 (длина 25 мм). Изготовить его можно по прилагаемому чертежу.

А. ЩИПАНКОВ.

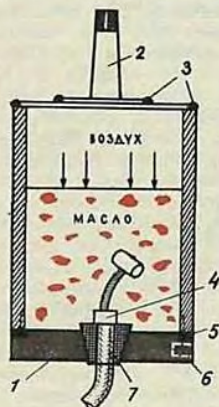
г. Чебоксары.



с. Ганюшкино
Гурьевской области
Казахской ССР.

ДЛЯ СМАЗКИ ТРОСОВ

Я изготовил приспособление (см. рисунок) для смазки тросов маслом. Оно несложно, и сделать его может любой мотоциклист. К цилиндру диаметром 50—80 мм и высотой 80—100 мм с одной стороны приваривается вентиль от старой камеры, с другой — ввинчивают гайку. Между торцом цилиндра и гайкой



- 1 — гайка;
- 2 — вентиль;
- 3 — место сварки;
- 4 — трос;
- 5 — прокладка;
- 6 — отверстие для ключа;
- 7 — резиновая пробка.

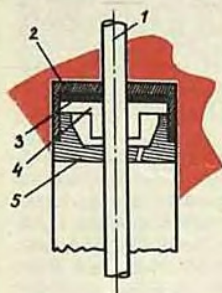
ставят для герметизации прокладку из резины или кожи. В центре гайки высверливают отверстие диаметром 12—15 мм, в него вставляют трос вместе с надетой на него резиновой пробкой. К вентилю присоединяется шланг насоса. После заполнения цилиндра маслом можно начинать прокачку. Продолжать ее следует до тех пор, пока масло не покажется на другом конце троса. Если оболочка повреждена, то это место надо обернуть изоляционной лентой.

А. ШИЛЯКОВ.

г. Старокопачинская
Хмельницкой области.

ХЛОРВИНИЛ УСТРАНЯЕТ ТЕЧЬ

При длительной эксплуатации ижевских мотоциклов (ИЖ-56, «ИЖ-Планета», «ИЖ-Юпитер») начинают течь сальники задних амортизаторов. Причина этого кроется, на мой взгляд, в недостаточной толщине сальника.



- Сальник амортизатора с дополнительной прокладкой:
- 1 — шток амортизатора;
 - 2 — наружная гайка;
 - 3 — дополнительная прокладка;
 - 4 — сальник;
 - 5 — внутренняя гайка.

Когда при сборке амортизатора его зажимают между наружной и внутренней гайкой, образуется небольшой зазор. Со временем он увеличивается, и амортизационная жидкость начинает вытекать по наружной поверхности сальника. Чтобы устранить течь, я поверх сальника поставил хлорвиниловую прокладку толщиной 0,75 мм (см. рисунок). Имеющиеся резиновые прокладки также заменил хлорвиниловыми, так как после двух-трех заправок амортизатора они скручиваются и приходят в негодность.

А. АНДРЕЕВ.

ЗАЩИТНЫЕ КОЛПАЧКИ

Пресс-масленки неудобно очищать от грязи. Особенно это касается зазора между запорным шариком и краем входного отверстия. Помогает лишь жесткая кисточка, смоченная в керосине. Чтобы избежать этой хлопотливой операции, удобно применять для защиты пресс-масленок от грязи специальные колпачки. Стойким материалом для них может быть эластичная полихлорвиниловая электроизоляционная трубка с внутренним диаметром 5 мм. Колпачок надевают на головку пресс-масленки с некоторым усилием. Он садится плотно и надежно предохраняется от грязи.

Изготовление колпачков предельно простое. Трубка складывается «гармошкой» и нетуго перевязывается ниткой. Расстояние между перегибами должно быть не менее 30 мм. Затем места сгибов (их держат пинцетом) оплавливают горячим напильником.

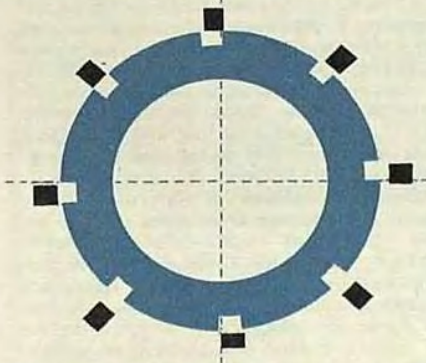
После этого трубку разрезают посередине между оплавленными участками и разрезают на оплавленных сгибах. Колпачки готовы.

Р. БЕЛЯКОВ.

г. Тула.

ДИСК СЛУЖИТ ДОЛГО

Фибровые диски у мотоциклов ИЖ-49 и ИЖ-56 выходят из строя, когда срабатываются выступы. В таком диске я вырезаю паз (см. рисунок), вставляю туда и приклеиваю при помощи БФ-2



предварительно заготовленные фибровые вкладыши. Диски повторно работают у меня уже более полугодя, а за это время я проехал свыше 8 тысяч километров.

А. ПОЗДНЫШЕВ.

г. Мосино
Донецкой области.

ЯЩИК ДЛЯ МЕЛОЧЕЙ

Некоторое время мне пришлось хранить мелкие запасные части и инструмент в багажнике «Волги». Но это неудобно, и я сделал ящик для мелочей.

Габариты его (680×340×75 мм) вполне достаточны для того, чтобы уложить туда самое необходимое водителю. Нашлось для ящика и удобное место. К кронштейнам, закрывающим шарниры крышки багажника, четырьмя болтами М6 прикрепляется лист толщиной 3 мм.

В результате получились три отделения, емкость которых до этого фактически не использовалась. В среднее отделение укладывают инструментальный ящик. Чтобы он не падал с полки, сделана защелка. Ящик изготовлен из фанеры.

Ю. БЕЛЯЕВ.

г. Златоуст.

РОЛИКИ ПОМОГАЮТ

Как известно, вилки переключения передач в мотоцикле К-750 имеют пальцы, которые входят в фигурные пазы сектора. В процессе эксплуатации пальцы изнашиваются, вследствие чего затрудняется переключение передач. Работоспособность пальцев можно восстановить. Для этого их сначала нужно обработать на станке или вручную напильником до диаметра 5,1—5,2 мм, затем надеть на каждый по два ролика от велосипедной цепи, после чего расклепать, но так, чтобы ролики свободно вращались. Наружный диаметр роликов соответствует ширине фигурных пазов сектора переключения.

Год эксплуатации показал, что изнашивания пальцев и пазов нет, переключение скоростей плавное.

П. МЫШОВ.

Воронежская область.

ШНУР ВМЕСТО РЕЙКИ

При монтаже заднего колеса мотоцикла (или даже при регулировке натяжения цепи) необходимо, чтобы оба колеса были расположены в одной плоскости. Нарушение этого условия влечет за собой быстрый износ звездочек, цепи, шин, значительное ухудшение устойчивости мотоцикла при движении.

В инструкциях и пособиях рекомендуется следующее: поставить мотоцикл на подножку, переднее колесо установить прямо (по продольной оси мотоцикла), отойти на несколько метров и, стоя позади, смотреть вдоль плоскости колес. Таким способом (и то не стоя, а лежа) удавалось точно устанавливать колесо у мотоцикла ИЖ-56. Сейчас у меня К-175, более низкий, закрытый. Даже лежа можно увидеть только самые нижние части колес, и такой метод никакой точности не гарантирует.

Большой точности можно добиться, прикладывая двухметровую строго прямую рейку к плоскостям колес. Но она не всегда имеется под руками.

Теперь я поступаю так. Устанавливаю мотоцикл на колеса (не на подножку), прислоняю его к любой опоре, натягиваю на них (вокруг мотоцикла) тонкий резиновый шнур белого цвета и концы его связываю (лучше, если шнур будет



замкнутым). После этого по зазорам между колесом и шнуром видно не только в какую сторону, но и насколько «ушло» колесо. Вся операция занимает 4—5 минут, надежность полная. А как это делается — видно на схеме.

П. БЕРЕЗКИН.

г. Благовещенск
Амурской области.

АВТОМОБИЛЬ И МОТОЦИКЛ...

Публикуемая статья посвящена проблемам дальнейшего развития конструкций автомобилей и мотоциклов. Не со всеми ее положениями можно согласиться. Во многих своих выводах автор ставит во главу угла вопросы технической эстетики и совершенно не касается всего того, что связано с совершенствованием такого, например, важнейшего агрегата, как двигатель. Но тем не менее надеемся, что статья эта представит определенный интерес для наших читателей, стремящихся расширить свой технический кругозор.

В 80-х годах прошлого века почти одновременно появились двух-, трех- и четырехколесные повозки с двигателями внутреннего сгорания. С тех пор не прекращается развитие трех этих схем машины и не сходят с повестки дня вопросы, какая из них наиболее перспективна, будут ли они развиваться параллельно, вытеснит ли какая-нибудь одна другие или, быть может, все они отойдут на задний план перед бесколесными аппаратами на воздушной подушке.

Попытаемся представить себе направления усовершенствования автомобиля и мотоцикла. А для этого прежде всего проследим изменения их компоновок.

Мы увидим, что автомобиль становится все более компактным. Резко сократился выпуск дорогих, более чем четырехместных машин; улицами и шоссе завладели малые, так называемые малолитражные, и микроавтомобили. Они в полтора-два раза легче и дешевле «больших», а в их кузове с удобствами размещаются четыре человека, скорость движения достигает 120—140 километров в час, по богатству оборудования малые машины ни в чем не уступают прежним «классным» — есть и отопление, и радиоприемник, и откидные спинки сидений, и указатели поворота, и стеклоомыватели. И все это — при умеренном расходе топлива, при отличных маневренности и динамике, очень важных в условиях современного интенсивного движения, особенно в городах. Это стало возможным в результате совершенствования механизмов автомобилей, технологии их производства. Крохотные двигатели развивают 30—60 лошадиных сил. Миниатюрные колеса, шины и тормоза с успехом выполняют функции прежних — больших и тяжелых. Штампованные несущие кузова вытеснили раму, понизили и облегчили автомобиль. Этот перечень

достоинств можно продолжить. Вывод? Появилась возможность создания рациональной компоновки машины в целом. «Пассажирское помещение» занимает все большую часть длины автомобиля, а «машинное отделение», колеса и их кожухи, колесная база — все меньшую. Если попытаться, сопоставляя автомобили разных лет выпуска, представить себе возможное направление их дальнейшего развития, то можно предугадать почти полное исчезновение «мотоотсека» или «капота», а может быть, колесной базы, то есть появление «одноосного» автомобиля с опорным, убирающимся во время движения стояночным костылем или катком наподобие самолетного. Такая машина при малых габаритах и обтекаемой форме была бы, несомненно, весьма вместительной, легкой, поворотливой и достаточно устойчивой на всех скоростях.

Однако возможен и другой вариант развития. К форме будущего кузова хорошо подходит одноколейная схема экипажа, так называемый «монотрас» (односредный), у которого двигатель находится в блоке с единственным задним колесом (ведущим), а расположенное между сиденьями переднее колесо (тоже единственное) является направляющим. На стоянке и во время торможения выдаются маленькие боковые опорные колеса. Схема монотраса дает возможность придать кузову почти идеально обтекаемую форму при умеренной длине, обеспечивает высокую проходимость и маневренность — можно совершить поворот на месте вокруг вертикальной оси заднего колеса. Очень удобным становится доступ ко всем сиденьям. Устойчивость монотраса при современных достижениях техники (да еще при наличии выдвижных боковых колес) не вызывает сомнений.

Позвольте, скажет читатель, но ведь описываемый монотрас — это, по суще-

ству, большой мотоцикл или, точнее, мотороллер с закрытым кузовом. Совершенно верно! По схеме монотрас не имеет принципиальных отличий от мотороллера.

Теперь рассмотрим проблему с другой, так сказать «мотоциклетной», стороны.

Тяжелые мотоциклы с двигателями большого рабочего объема (свыше 350 см³) вытесняются легкими, у которых рабочий объем не превышает 100—150 см³, а собственный вес — 80 килограммов. Современные легкие мотоциклы, так же как и микроавтомобили, будучи более экономичными, не уступают прежним большим машинам в ходовых качествах. На нынешних мотоциклах водителю и пассажиру предоставлена лучшая защита от встречного потока воздуха, пыли и грязи, масла и тепла двигателя, обеспечены удобная посадка (двухместное седло-подушка), легкость управления (электропуск), возможность сигнализации (указатели поворота). Другая особенность новейших мотоциклов — объединение отдельных элементов (фара, бак, рама, щитки) в единое архитектурное целое, в котором эти элементы выполняют не только свои основные функции, но и придают машине известную обтекаемость, динамичный внешний вид. Наконец, характерная черта современного мотоцикла — сравнительно малые размеры колес (с диаметром обода 14—16 дюймов вместо прежних 17—23).

Специфика современного мотоцикла еще более заметна в его разновидности — мопеде и, особенно, мотороллере, получивших распространение в послевоенные годы. Штампованные маленькие колеса, удобная посадка водителя, наличие своеобразного кузова из листового металла подводят мотороллер вплотную к автомобилю или, вернее, к его возможной перспективной модели — монотрасу. Достаточно снабдить мотороллер легкой оболочкой, и он превратится в маленький одно-двухместный одноколейный «автомобиль будущего».

Так, пройдя особые для каждой машины стадии развития, автомобиль и мотоцикл-мотороллер, возможно, придут к одной оптимальной, наиболее рациональной схеме, которую мы условно назовали «монотрас». Автомобиль станет большим, многоместным монотрасом, а мотоцикл-роллер — малым. Для него не обязательны двери и опорные колеса, но ветровое стекло, жесткая крыша, щитки-обтекатели будут неотъемлемыми элементами, обеспечивающими обтекаемость, безопасность и красивый внешний вид.

Трехколесная же схема экипажа (мотоколяски) перспектива развития не имеет. Органический недостаток мотоколяски — три колеса вместо двух у автомобиля и одной — у мотоцикла, мотороллера, монотраса. Отсюда при одинаковом весе, вместимости, высоте центра тяжести, размерах колес — недостаточная проходимость и устойчивость мотоколяски. При равной вместимости микроавтомобиль, мотоцикл с прицепной коляской и мотоколяски последние две машины получают не намного легче и конструктивно проще, чем автомобиль, но значительно уступают ему по комфортабельности, маневренности и проходимости.

Привлекает внимание развитие очень важного элемента всякой современной

ЧТО ДАЛЬШЕ?

НА ВКЛАДКЕ

дорожной транспортной машины — колеса. Чем объясняется уменьшение колеса и на автомобилях и на мотоциклах? И это — несмотря на установившийся взгляд, согласно которому большое колесо якобы лучше преодолевает неровности дороги, более прочно обеспечивает благодаря большому гироскопическому эффекту устойчивость экипажу, особенно одноколейному?

Дело в том, что у современного колеса по сравнению с прежним уменьшен диаметр обода, а ширина обода, сечение профиля шины и ее внутренний объем либо сохранены, либо даже увеличены. Все это вполне обеспечивает существенное улучшение плавности хода автомобиля. Плавность улучшается при малых колесах не только за счет соотношения поддрессорных и неподдрессорных масс, но и благодаря уменьшению силы толчков, благодаря меньшей массе колеса, тем более — при пониженном давлении в шинах. Последнее оказывает положительное влияние и на проходимость автомобиля по вязкой дороге. Правда, некоторое дополнительное сопротивление движению все же создается. Но оно практически полностью компенсируется (особенно в момент разгона автомобиля) уменьшенным коэффициентом вращающихся масс малых колес, возросшей мощностью современных двигателей, выгодным подбором передаточных чисел и повышением средней скорости движения автомобиля благодаря лучшей плавности хода.

В конечном счете, малое колесо оказывается настолько целесообразным везде, кроме тяжелого бездорожья, что некоторые связанные с его применением трудности отходят на задний план. К тому же прогресс техники в разных областях позволяет их преодолеть. Для примера укажем на высокоэффективные дисковые тормоза, вписывающиеся в обод малого диаметра, или независимую подвеску задних колес автомобиля, которая дает возможность увеличить дорожный просвет под главной передачей. Поэтому мне кажется, что независимо от типа экипажа, числа и расположения его колес последние будут уменьшаться, конечно, до известного конструктивного предела. Можно предположить, что собственно колесо исчезнет, останется только насаженная на ось шина, а тормоза будут установлены на полуосях или станут иным элементом силовой передачи автомобиля и мотоцикла.

Может быть, это и есть ступень к бесколесным машинам, таким, как нынешние пока еще экспериментальные аппараты на воздушной подушке?

Трудно дать однозначный ответ на этот вопрос. Во всяком случае, в течение длительного периода колесные и бесколесные машины будут сосуществовать. Не исключено и появление универсальных машин, обладающих небольшими колесами, но способных передвигаться без их помощи.

Одно несомненно — процесс развития автомобиля и мотоцикла далеко не закончился. Это относится и к их отдельным механизмам, и к компоновке машин в целом, и к ее формам. Вот широкое поле деятельности и для инженера и для художника-конструктора!

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ,
кандидат технических наук.

СТРАНИЧКА
ИСТОРИИ

ГИГАНТ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ



Вверху — площадка Нижегородского автозавода в феврале 1930 года.
Внизу — та же площадка в октябре 1931 года.

2 мая 1930 года неподалеку от Нижнего Новгорода был заложен первый камень первого в Советском Союзе автомобильного гиганта. В акте закладки говорилось: «Строящийся нижегородский автозавод является одной из важнейших крепостей социалистической индустрии и крупнейшим фактором усиления обороноспособности страны...»

Стройка была объявлена ударной. Завод-гигант строила вся страна. Рабочие местных предприятий по призыву партийных организаций решили дополнительно в выходные дни трудиться на сооружении автозавода. Тысячи каменщиков, землекопов, бетонщиков, плотников одновременно овладевали специальностями автомобильостроителей.

Через полтора года напряженного труда, 15 ноября 1931 года, в Москву был послан рапорт: «Под руководством и при неослабной помощи партии и правительства, давая сокрушительный отпор нытикам и маловебрам, усилиями рабочих и колхозников Нижегородского края, героической борьбой рабочих масс, парторганизации и комсомола завода задание выполнено». В этом же рапорте автостроители заявили, что с 1 января 1932 года завод вступит в эксплуатацию.

Почти весь январь 1932 года в цехах шла подготовка к выпуску автомобилей. И вот рано утром 29 января лента конвейера пришла в движение и на ней все отчетливее стали вырисовываться контуры первой «полуторки» — ГАЗ-АА. К 12 часам ночи на поданный к воротам цеха железнодорожный состав были погружены 25 грузовиков. Это был подарок автомобилестроителей XVII Всесоюзной партийной конференции. А меньше чем через год с конвейера сошли и первые легковые автомобили — фазтоны ГАЗ-А.

Пятнадцатую годовщину Октября горьковчане встретили пятидесятичным грузовиком ГАЗ-АА.

На базе автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-А в тридцатых годах был создан ряд производных моделей, в том числе и специального назначения.

У полуторки скоро появился собрат — шестнадцатиместный автобус ГАЗ-03-30. На базе легкового «газика» конструируется пикап — ГАЗ-4 грузоподъемностью 500 кг. Одновременно Советская Армия получила легкий броневой автомобиль. Был создан также трехосный автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-ААА.

В 1936 году на дороге страны вышли М-1. «Эмки», как их называли шоферы, развивали скорость до 100 км/час. Машины оказались прочными, они служили всю войну. И сейчас в потоке современных автомобилей нет-нет да и промелькнет

«эмка». На ее базе был создан пикап ГАЗ-М-415.

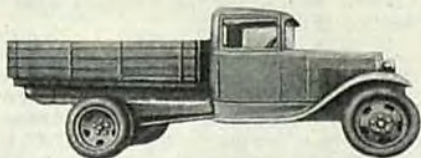
Двигатель М-1 стали устанавливать и на модернизированные грузовые шасси, а базовая модель получила наименование ГАЗ-ММ.

Семейство горьковских машин расширилось. К созданному в 1936 году самосвалу ГАЗ-410 прибавились газогенераторный автомобиль ГАЗ-42 и газобаллонный ГАЗ-44.

Тридцать два года в строю Горьковский завод. Его продукция известна во многих странах. Хорошо зарекомендовали себя легковые машины и их модификации. В прошлом году автозаводцы отпраздновали своеобразный юбилей — выпуск двухсоттысячной «Волги».

Горьковский завод поставляет народному хозяйству надежные, удобные в управлении грузовики ГАЗ-51А, а в 1963 году пошла с конвейера и ГАЗ-53Ф. На шасси автомобилей ГАЗ выпускаются специализированные машины самого разнообразного назначения — от самосвалов до хлебных фургончиков.

Советский Союз занимает ныне одно из ведущих мест в мире по выпуску грузовых автомобилей. Свой весомый вклад в это внес и горьковский гигант.



Автомобиль ГАЗ-АА.



Автомобиль ГАЗ-А.



Автомобиль М-1.

В части тиража журнала № 1 на странице 29 подписи под вторым и третьим рисунками размещены неправильно. Под грузовым автомобилем должна стоять подпись «Автомобиль Я-3», под легковым — «Автомобиль НАМИ-1».

Журнал «За рулем» не раз обращался к вопросам торговли запасными частями для мотоциклов и мотороллеров. Этой теме была посвящена и статья «Почему не приходят посылки», опубликованная в № 9 за 1963 год. Она вызвала поток откликов. Читатели активно поддерживают выступление журнала, требуют навести порядок в снабжении мотоциклистов.

Владелец мотороллера «Вятка» Л. Терентьев из г. Анжеро-Судженска Кемеровской области пишет: «В течение 1963 года я шесть раз обращался в Ижевскую базу Посылторга и каждый раз получал ответ: подшипников № 8070305 база не имеет. Отсутствие подшипников в торгующих организациях и на специализированной Ижевской базе, очевидно, связано с ошибками в планировании. Сколько же это будет продолжаться? Нельзя же, чтобы радость семьи, купившей необходимую вещь, через некоторое время обращалась в горе из-за отсутствия... подшипника».

Такие же мысли встречаются и во многих других письмах.

Право, нетрудно понять наших читателей: обидно иметь мотоцикл и ходить пешком за несколько километров на работу только потому, что нельзя отремонтировать машину, достать вышедшую из строя деталь.

Мотоциклы и мотороллеры уже давно стали предметом быта советской семьи, особенно на селе. Сейчас нередко встретишь деревню, где мотоциклистов столько, сколько дворов. Около четырех миллионов людей дружат с мотоциклом, мотороллером, мопедом. Для одних — они помощники в труде, для других — верные спутники во время отдыха, для третьих — спорт. Многие тысячи молодых мотоциклистов участвуют в III Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта, которая идет сейчас по всей стране.

С каждым годом армия водителей «малого транспорта» будет возрастать примерно на миллион человек. Кто же должен заботиться о них, кто обязан решить не сходящую несколько лет с повестки дня проблему: где достать запасные части?

Среди откликов на статью «Почему не приходят посылки» был и ответ Министерства торговли РСФСР, подписанный заместителем министра тов. Жарихиным:

«Министерство торговли РСФСР считает правильной критику недостатков в производстве и торговле запасными частями к мотоциклам, мотороллерам и мотовелосипедам, указанных в статье «Почему не приходят посылки», опубликованной в № 9 журнала.

Многие запасные части действительно производятся еще в недостаточных количествах, поэтому не удовлетворяется спрос населения. Промышленность не поставила торговле в необходимых количествах такие крайне необходимые узлы и детали, как коленчатые валы, подшипники, различные резинотехнические изделия и сальники, электролампы, покрышки и др.

Что касается послыльной торговли запасными частями, то необходимо сообщить следующее:

Роспосылторг сейчас не располагает необходимой материально-технической базой, и поэтому выполняет заказы по Советскому Союзу только на запасные части к инвалидным коляскам. Высылать запасные части к другим маркам машин пока не представляется возможным.

Министерство принимает меры к расширению материально-технической базы послыльной торговли запасными частями, однако в связи с недостатком средств в короткий срок решить эту задачу не представляется возможным. В 1965 году намечается ввести в эксплуатацию склады Посылторга в объединенных базах оптовых контор в г. Туле, Владимире с общей площадью свыше 7 тыс. кв. м. Планом на 1965 год предусматривается строительство здания Ижевской базы Посылторга с площадью 3,7 тыс. кв. м.

Осуществление этих мероприятий позволит решить задачу организации послыльной торговли запасными частями к машинам отечественного производства для населения Советского Союза.

Что касается организации Посылторгом торговли запасными частями к импортным мотоциклам, мотороллерам и мопедам на территории Союза, то решение этого вопроса задерживается в связи с отсутствием необходимых помещений на Московской специализированной базе Посылторга.

Министерство принимает меры к получению от Мосгорисполкома складских помещений в размере 2,0 тыс. кв. м для специализированной базы. В выделяемых помещениях, после проведения ремонта и оснащения необходимым оборудованием, намечается организовать отправку по почте запасных частей к импортным машинам во все союзные республики».

Прочитав ответ тов. Жарихина, мотоциклисты вряд ли вздохнут с облегчением. «Принимаются меры», «намечается», «решение вопроса задерживается» — слова, которые не могут вселить надежду на то, что умолкнувшие моторы оживут вновь.

Можно согласиться с первой частью ответа заместителя министра, где он пишет, что многие запасные части производятся еще в недостаточном количестве. Правда, положение здесь постепенно улучшается. За последние три года выпуск запасных частей увеличился на 84 процента. В наступившем году объем их производства выразится суммой в 43,6 миллиона рублей, а в будущем — 50,3 миллиона рублей (в оптовых ценах). Почему же запасных частей все-таки не хватает?

Ясно, как дважды два — четыре, что одни детали выходят из строя гораздо быстрее, чем другие. Коленчатые валы и подшипники требуют, скажем, замены чаще, чем руль или седло. Значит, в первую очередь надо наращивать выпуск быстроизнашивающихся деталей. К сожалению, на деле это требование нередко нарушается. Сошлемся на факт.

Наши читатели утверждают, что вот уже пять лет днем с огнем не сыщешь подшипников для коленчатого вала мотоцикла или мотороллера.

В этом году Союзглавмаш — орган, планирующий поставки по подшипникам, — наконец-то увеличил фонды. Но радоваться этому не пришлось: нужных позарез подшипников коленчатого вала выделено не больше, чем в прошлом году, причем еще не известно, попадут ли они туда, где в них больше всего нуждаются: Союзглавмаш никак не убедит Союзглавторг распределять подшипники между торгующими организациями не валом (в рублях), а по номенклатуре. Если этого не сделать, то и впредь будут появляться такие неграмотные решения, которые наш читатель Л. Терентьев скромно называет «ошибками в планировании».

История с подшипником для коленчатого вала — далеко не единственная. Сложившаяся практика планирования выпуска запчастей страдает серьезными пороками. Совнархоз СССР определяет объем производства, а номенклатуру разрабатывает и согласует с заводами Союзглавторг. Делает он это не на основе фактической потребности, а на глазок, «с потолка», ибо заявки, поступающие из республик, составлены без всякого знания дела. Каких-нибудь научно обоснованных норм нет. Ни Централь-

Хотя письмо и не опубликовано

ОШИБКА ИСПРАВЛЕНА

В редакционной почте немало писем, авторы которых рассказывают о той большой работе по безопасности движения, которую ведет наша общественность. Большую помощь оказывает она органам милиции в наведении на улицах и дорогах нашей страны образцового порядка. Но вот одно из писем прозвучало как тревожный сигнал. Пришло оно из Челябинска от М. Слюсаренко.

«На улице Пугачева, — писал он, — произошел со мной такой случай. Останавливает меня нештатный автоинспектор П. Ташлыкков и делает проточку в «столоне предупреждений». Спрашиваю: «За что?». Он отвечает: «Вы проехали под запрещающий знак». А знака никакого не было. На мою просьбу пойти убедиться в этом или поехать в автоин-

спекцию последовал грубый отказ и реплика: «Не учите меня!».

Я вернулся и «нашел» знак. Он валялся на обочине. Так я был несправедливо наказан...».

Редакция журнала обратилась по поводу этого письма к начальнику ГАИ г. Челябинска тов. РОЖДЕСТВЕНСКОМУ. И вот получен ответ.

Факты, приведенные в письме автолюбителя Слюсаренко, подтвердились. Было проведено специальное собрание нештатных автоинспекторов Советского района г. Челябинска. Нештатному автоинспектору П. Ташлыккову сделано строгое предупреждение за допущенную грубость и неправильные действия. Приняты меры, исключающие повторение подобных случаев.

Однако во всей этой истории есть еще одна сторона, которой, к сожалению, да-

же не коснулись в своем ответе работники госавтоинспекции Челябинска. На каком основании общественным автоинспекторам предоставляли право делать компостерные проточки?

У нашей общественности большое и полезное поле деятельности — разъяснительная и воспитательная работа среди шоферов и мотоциклистов, контроль за техническим состоянием автотранспорта, профилактика дорожных происшествий. И эта огромная важная работа не терпит такого администрирования, которое имело место в Челябинске.

ЕДИНЫЙ ПОРЯДОК

Киевлянин С. Шпаковский сообщил нам о том, что на Украине отступают от общепринятых положений выда-

ГДЕ ЖЕ ЗАПЧАСТИ?

ное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикlostроения, ни какая-либо другая организация не располагают данными о надежности и долговечности отдельных узлов и деталей, а следовательно, и о нормах потребности в запчастях. Не знают об этом и сами заводы. Вот и получается, что при столь большом объеме выпуска запчастей (он у нас вдвое превышает нормы, установленные в Чехословакии, Венгрии и других странах) невозможно подчас купить нужную деталь.

Это происходит еще и потому, что укоренилась порочная практика, когда запчасти поставляются комплектами, «в сборе». Нужен десятикопеечный сальник — покупай двигатель или подвеску. Нравится ли это покупателю — заводам дела нет. На законные требования торгующих организаций выпускать запчасти «россыпью» они отвечают категорическим отказом. Это-де потребует расширить складские помещения, наладить сортировку и упаковку деталей. А средств на это нет. Так ли это?

При остром голоде на запасные части в торговых базах оседает масса нереализованных деталей. В какую же копеечку обходится это государству! Не будет ли правильнее — вместо того, чтобы замораживать средства на торговых складах, использовать их для выпуска широкого ассортимента запчастей, и не «в сборе», а «россыпью».

Следует упрекнуть Управление автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения СНХ СССР. Слабо оно контролирует мотоциклетные предприятия. Можно ли мириться с тем, что Ирбитский мотоциклетный и оба мотороллерных завода систематически срывают план по запасным частям. Совнархозы на местах не помогают предприятиям мотоциклетной промышленности развивать мощности по производству запасных частей. Такое положение далее нетерпимо. Читатели ждут ответа от работников СНХ СССР, которые до сих пор хранят молчание и не реагируют на выступление журнала.

Добиться от промышленности выпуска запасных частей в нужном ассортименте и необходимом количестве — это еще полдела. И здесь мы должны коснуться второй части ответа Министерства торговли, с которой никак нельзя согла-

ситься. Речь идет о посылочной торговле. Жизнь подтвердила, что это самая удобная форма снабжения запасными частями. Чего проще: написал открытку, заплатил деньги — получил нужную запчасть. Кстати, в свое время так и было: Союзпосылторг обслуживал мотоциклистов всей страны, и люди были довольны. Но вот с ликвидацией союзного министерства торговли на тех же базах появилась новая вывеска «Роспосылторг», и начались для мотолюбителей в республиках настоящие мытарства.

Стоит ли говорить, как вреден местнический подход в посылочной торговле. Союзглавторг трижды обращался в Министерство торговли РСФСР: «Дадим вам дополнительные фонды, только торгуйте для всех». Но руководители министерства твердо стоят на ведомственной точке зрения. Веских аргументов у них нет, и потому они отвечают одно и то же: «Отсутствуют возможности». Но, пожалуйста, разве те же базы не обслуживали весь Союз и разве не во власти министерства расширить их?

Плоды такого местничества больно бьют по потребителям. Союзглавторг обратился с письмом в министерства торговли Прибалтийских республик: «Создайте, товарищи, объединенную базу Посылторга». В Латвии это предложение активно поддержали. И помещение для базы нашлось, и знающие люди, но соседи возражают. В Эстонии и Литве считают целесообразнее организовать свои местные посылторги, а пока что сотни тысяч мотоциклистов Прибалтики обивают пороги магазинов и ищут по старой памяти в Москву.

Многие читатели, наверно, с радостью прочтут, что в этом году Центросоюз начинает посылочную торговлю. Уже действует база в Минске. Она обслуживает сельских жителей Белоруссии, Прибалтики, Молдавии. В будущем году появится еще одна такая база в Петропавловске для Казахстана, Туркмении, Таджикистана и Киргизии.

Кооперативные базы Посылторга — это хорошо. И все же, если подумать, они не решают проблемы. Жители городов и рабочих поселков обращаться туда не смогут. Вне сферы посылочной торговли остаются Украина и республика Закавказья. Вероятно, правильнее объединить все эти хозяйства и создать

общесоюзную организацию Посылторг, подчинив ее Государственному комитету Совета Министров СССР по торговле.

Не только посылочная, но и розничная торговля запасными частями требует коренной реорганизации. Почему в одних местах скапливается много нереализованных запчастей, а в других они остродефицитны? На этот вопрос исчерпывающе ответил заместитель начальника Союзглавторга тов. Следников: «Нельзя торговать запчастями к мотоциклам, как спичками — в каждом киоске, нельзя раскидывать их по всей торговой сети».

Как бы выиграли мотоциклисты, насколько быстрее стали бы доходить к ним нужные детали, если бы в республиканских и областных центрах были созданы специализированные магазины. На словах все соглашались с этим, а вот дело дальше разговора пока не идет.

Чтобы поставить все точки над «и», надо упомянуть и об организации ремонта. В самом деле, зачем тратить время и силы на покупку запчастей и ремонт, если можно восстановить мотоцикл в мастерской. Руководители же службы быта в республиках и областях пока не проявляют заботы о мотоциклистах. Нормально ли, что по всей стране мастерские можно пересчитать по пальцам?

Выдвинутые здесь предложения, конечно, не исчерпывают тех мер, которые должны быть безотлагательно приняты. Об этих мерах в печати писали много раз, но время идет, а запчастей все нет. Те, кто прямо или косвенно отвечает за производство и продажу запасных частей, за ремонт мотоциклов, должны постоянно думать о многочисленных потребителях. Нетерпимо, когда рабочий или колхозник, купивший мотоцикл, не может им пользоваться. Нетерпимо, что юноши и девушки, участвующие в Спартакиаде по техническим видам спорта на своих собственных мотоциклах, не могут вывести их на старт.

Интересы нескольких миллионов советских людей, интересы государства требуют, чтобы в наведении порядка с производством запчастей и их торговлей приняли участие работники Госплана СССР, СНХ СССР, Государственного комитета Совета Министров СССР по торговле. От них ждут ответа и помощи наши читатели.

Хотя письмо и не опубликовано

чи удостоверений на право управления мопедами. В частности, у нас в Киеве, писал он, водителей мопедов с рабочим объемом двигателя 49,8 см³ и выше обязывают иметь права мотоциклистов. Правильно ли это?

Редакция направила письмо в Госавтоинспекцию Украинской ССР. Вот что ответил нам заместитель начальника ГАИ УССР В. Слуцкий.

Действительно, одно время на Украине был принят порядок, при котором лица, управляющие мопедами, должны были иметь удостоверение водителя мотоцикла. В настоящее время Министерством охраны общественного порядка УССР решен вопрос о выдаче с 1 января 1964 года специальных удостоверений на управление мопедами. Порядок выдачи установлен такой же, как и в РСФСР. Комиссии по приему экзаменов от подателей мопедов организуются непосредственно

в городских и районных отделах милиции. Медицинское освидетельствование проводится в местных районных (городских) поликлиниках в соответствии с медицинскими противопоказаниями, утвержденными Министерством здравоохранения СССР.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ «ЗАПОРОЖЦА»

В редакцию обратился читатель журнала тов. Косолапов с жалобой на то, что станции обслуживания в Москве не производят регулировку схождения колес автомобиля «Запорожец».

Как ответили нам из треста «Мосавто-техобслуживание», владельцы «Запорожца» до последнего времени действительно испытывали большие затруднения с ремонтом и регулировкой автомобилей. Сейчас, сообщил редакции главный ин-

женер треста тов. Слуцкий, ТО «Запорожец» осваивается на станции № 9. Будет налажена регулировка схождения колес автомобиля «Запорожец» также и на других станциях Москвы.

КУРСЫ БУДУТ

Читатель А. Г. Кожанов из Ростовской области прислал в редакцию письмо, в котором ставил вопрос о создании курсов мотоциклистов при первичной организации ДОСААФ Раздорского техникума. Редакция направила письмо в областную комитет ДОСААФ.

Как нам сообщил заместитель председателя обкома ДОСААФ С. И. Шелюх, предложение тов. Кожанова рассмотрено. Председателю Константиновского райкома ДОСААФ дано указание создать курсы мотоциклистов в первичной организации ДОСААФ при Раздорском техникуме.

МОСКВА,

СПАСИБО ВАМ, ЛЕЙТЕНАНТ МИЛИЦИИ

Дорогая редакция! На страницах вашего журнала хочется рассказать о том, что со мной произошло в одну из ненастных ночей. С проселочной дороги я выезжал на шоссе и буквально в 5-6 метрах от него мой «Москвич» застрял. Вытащить его своими силами я не смог. К тому же в баке кончался запас бензина. Пришлось заглушить двигатель и «голосовать». Выйдя на обочину шоссе, стал ждать встречных автомобилей. Проходили они редко, так как было уже поздно. В моей машине находился четырехлетний ребенок. Я снял с себя пальто, шарф, укрыл малыша и снова — на шоссе. Перевалило за полночь, было холодно и сыро.

От редакции

Мы выполнили просьбу тов. Барамыкина. В трудную минуту его выручил старший инспектор отделения безопасности движения Звенигородского районного отдела милиции, лейтенант милиции Петр Платонович Николаев. Он хорошо характеризуется по службе, с душой выполняет обязанности, которые на него возлагаются. Пожелаем ему дальнейших успехов в благородной службе по охране общественного порядка.

И вот, когда я почти потерял надежду на помощь, передо мной остановилась легковая машина. Из нее вышел лейтенант милиции. Он внимательно меня выслушал, при помощи троса своим автомобилем вытащил на шоссе «Москвич» и уехал только тогда, когда убедился, что я в состоянии отправиться в дальнейший путь.

Лейтенанту милиции я приношу свою искреннюю и горячую благодарность. К сожалению, случилось так, что фамилию и место службы его я не успел записать. Может быть, редакция поможет разыскать этого человека?

Ю. БАРАМЫКИН.

г. Москва.

ТОП! КРАСНЫЙ СВЕТ!

ОПЛОШНОСТЬ, СТОИВШАЯ ЖИЗНИ

Казалось, ничто не предвещало беды. Из гаража автобазы Мосавтотреста № 3 шофер Василий Николаевич Яковлев выехал на технически исправном автомобиле — чисто вымытом, проверенном слесарями и механиком. Тысячи москвичей спешили на работу. Торопился и Василий Николаевич: сегодня он должен был трудиться на бойком участке — перевозке овощей от железнодорожных составов. Сделана одна ездка, другая. Вот опять ГАЗ-51 с номерным знаком ЭН 70-20 стоит под погрузкой. Задний его борт прижат к приоткрытым дверям вагона. В машину грузят картофель.

— Трогай, шофер! — крикнул кто-то из грузчиков.

Яковлев подал машину метра на два вперед, выключил двигатель и, выйдя из кабины, как обычно, пошел закрывать задний борт. И только успел стать между ним и вагоном, как машина произвольно покатила назад, плотно прижав водителя к вагону... Вскоре Яковлев скончался.

На место происшествия прибыли специалисты. Но им, собственно, и выяснять было нечего. Предстояло только зафиксировать печальный факт: человек стал жертвой собственной халатности — он не поставил автомобиль на ручной тормоз.

Есть в Правилах движения по улицам и дорогам Союза ССР 73-я статья, которая гласит: «Оставляя механическое транспортное средство на месте стоянки, требуется принять все необходимые меры, препятствующие его самопроизвольному движению...».

Сказано четко, ясно, определенно. Не пренебреги ими В. Н. Яковлев, не стралясь бы беды.

Размышляя над этим трагическим и, прямо скажем, нелепым случаем, хочется напомнить: водитель, оставляя автомобиль, еще и еще раз проверь, надежда ли он заторможено, лишний раз убедись, принял ли ты необходимые меры безопасности, которые предписаны правилами движения!

А. ЧИПЧИН.

СВЕТОФОР... НА ЗЕМЛЕ



Этот «оригинальный» способ установки светофоров открыт в Одессе. Вот уж действительно хуже не придумаешь! Смогут ли водители отыскать такой светофор в толчее перекрестка, за скоплением пешеходов и потоками автомобилей? Ясно, что нет. Ведь на одном из направлений движения он всегда будет закрыт проходящими машинами, а на другом — будет хорошо виден только передним.

К сожалению, мы не можем назвать авторов такого «нововведения» и тех, кто разрешил отступление от установленных стандартов. Этот вопрос мы задаем начальнику ГАИ г. Одессы.

Е. ВЛАДИМИРОВ,
автомобиль.

АФЕРА В ГАРДАБАНИ

Однажды утром внимание рабочих гардабанского свиносовхоза привлекла лихорадочная суета возле одного из свинарников. Визг обитателей фермы покрывал строгий голос директора совхоза Ш. Папуридзе, деловито отдававшего приказания. Изумление присутствующих достигло предела, когда спустя некоторое время к свинарнику стали подходить грузовики со школьными партиями, связками книг и каких-то непонятных деталей. Петеро таинственных незнакомец поспешно разгружал прибывающие машины. Через маленькие окошечки строения можно было разглядеть, как в прежнем свинарнике расставляли парты, прибавляли на стены чертежи и схемы. На все расспросы старожилы незнакомцы отмахивались и загадочно крутили головами...

Однако началась эта история совсем не здесь, в Гардабани, а в местах, где все пятеро были достаточно хорошо известны, — в Тбилиси и Рустави.

...В тот день один из них бодрой походкой вошел в кабинет председателя Руставского комитета ДОСААФ. Без лишних слов он положил на его стол характеристику, из которой явствовало, что обладатель ее — Карл Кондратьевич Кауфман совершенно незаменимый человек в работе по обучению шоферов. «Он показал себя, — говорилось в этом документе, — как честный и весьма добросовестный работник. Не имел замечаний, а также не был замечен в отклонениях от существующих правил подготовки водительских кадров... С любовью относился к порученному делу...».

Видимо, любовь эта была довольно своеобразной, потому что К. Кауфман уже успел побывать «в местах не столь отдаленных», но подписавший характеристику директор Тбилисского учебного комбината Г. Циамдзгаришвили почему-то умолчал об этих «деталах», считая их, видимо, не имеющими отношения к «порученному делу».

Бумага произвела прямую магическое действие. Работники Руставского комитета ДОСААФ, прочитав

столь восторженный отзыв о достоинствах Карла Кауфмана, приняли его с распростертыми объятиями и тут же направили в местный автомотоклуб.

Зачислим, — заявил начальник автомотоклуба Д. Гулвердашвили. — Но должен предупредить, что должностная плата не предусмотрена.

— Пустяки! — коротко хотнул К. Кауфман. — Была бы должность... Его оптимизм, должно быть, пришелся начальнику клуба по душе. Он зачислил Кауфмана в штат, закрепил за ним учебную машину и благословил его на... далекие воляжи.

«Незаменимый» Кауфман быстро подобрал себе специалистов «по делу» — О. Размадзе, А. Волотина, Ш. Лазаришвили, И. Дорошенко. Они-то и были теми незнакомцами, которые появились ранним утром на свиноферме в Гардабани...

Урегулировав вопрос с помещением, компаньоны направились в самые отдаленные аулы и селения Грузии, Армении, Азербайджана, широко рекламируя повсюду новые шоферские курсы. Прием будущих курсантов производился довольно оригинально: каждый «инструктор-преподаватель» облюбовал себе определенный столик в... ресторане. А. Волотин — на вокзале Рустави, Ш. Лазаришвили и И. Дорошенко — в Гардабани, К. Кауфман — в Тбилиси. Процедура шла в ускоренном темпе.

— Фамилия? — спрашивали на «приемном пункте».

— Худавердиев, Нурамед оглы.

— Хотите поступить на курсы?

— А зачем бы я стал тащиться в такую даль?

— Карбюратор с радиатором не спутаешь?

— Э-э-э...

— Ясно. Следующий!

На робкие вопросы об условиях учебы и оплате следовал короткий ответ:

— Сущие пустяки. Пода-

вай заявление и 500 рублей. Разумеется, в новом исчислении.

Если «курсант» при этом растерянно открывал рот, разъяснялось подробнее:

— Восемьдесят пять пойдут на обучение. Остальные — комиссионные...

Вам, конечно, понятно, что посещение занятий не было делом обязательным. Это зависело от склонностей и желаний самих «учащихся». В любом случае ровно через 4 месяца они получали свидетельство об успешном окончании курсов и новенькие водительские удостоверения. И от «курсантов» отбоя не было... Шли и шли...

В основном это были в прошлом шоферы, лишенные по разным причинам на длительное время водительских удостоверений, сельские «практики», умеющие кое-как «крутить баранку» и желавшие «узаконить» свои права. Было и немало таких, кто вообще нигде не работал и работать не собирался, но надеялся на «подарок» папашки.

Пока одна группа «осваивала» автомобильную технику, подручные Кауфмана спешили вербовать новых слушателей. В течение года состоялось два «выпуска». Готовился третий...

Не надо быть сведущим в высшей математике, чтобы подсчитать: хапуги присвоили десятки тысяч рублей!

На банкетах обильная закуска, сопровождаемая внушительной батареей марочных вин и многозвездных коньяков, вдохновляла на приятные сердцу застольные речи. Но держать речи пришлось в другом месте...

Можно не сомневаться, что хапуги понесут заслуженное наказание. Никто не будет обойден, каждый получит все, что ему причитается. А как быть с рото-земами из комитетов ДОСААФ и других организаций, пригравших отъявленных жуликов?

Эд. ЛИСЯНСКИЙ.

г. Рустави.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ 1964 год

Мотогонки по льду

Чемпионат Европы, 2 февраля, Ленинград; 5—6 февраля, Уфа; 8—9 февраля, Москва.

Мотогонки по гравейной дорожке

Личный чемпионат мира (полуфинал континентальной зоны). 7 июня, Уфа.

Командный чемпионат мира (полуфинал континентальной зоны). 26 июля, Львов.

Матчевые встречи. 9 июня, Кумертау; 10 июня, Салават; 11—12 июня, Ростов-на-Дону; 13—14 июня, Балаково; 14 июня, Орел; 20—21 июня, Ленинград; 23 июня, Даугавпилс; 27—28 июня, Ленинград; 4—5 июля, Балаково; 7—8 июля, Салават; 11—12 июля, Уфа; 27 июля, Ровно; 29—30 июля, Ростов-на-Дону; 30—31 июля, Орел; 2 августа, Балаково; 4 августа, Кумертау; 5 августа, Салават; 5 августа, Уфа; 19 августа, Черновцы; 19 августа, Червоноград; 21 августа, Ровно; 21 августа, Коломия; 23 августа, Львов.

Мотокроссы

Чемпионат мира. Класс 500 см³ — 21 июня, Львов; класс 250 см³ — 19 июля, Ленинград.

Товарищеский мотокросс. 3—4 октября, Кишинев.

Автомобильный спорт

Товарищеские соревнования. Август, Москва.

Советские спортсмены в 1964 году будут часто стартовать и на зарубежных трассах.

Автомобилисты примут участие в пяти международных ралли: «Монте-Карло», «Акрополис», «Полуночное солнце», «Польша», «1000 озер».

Впервые выступят за рубежом наши картингисты: в сентябре им предстоит выезд в Польшу.

Много международных товарищеских встреч проведут мотоциклисты, специализирующиеся в гонках по гравейной дорожке. Они будут выступать в Болгарии, ГДР, Венгрии, Англии, Польше, Югославии, ФРГ, Швеции.

Напряженный сезон предстоит мотокроссменам — членам сборной команды страны. Они выедут на десять этапов чемпионата мира в классе 250 см³ (Франция, Люксембург, Бельгия, Швейцария, Италия, Швеция, Финляндия, Польша, Чехословакия, ГДР) и впервые примут старт в мотокроссе на Кубок наций.

Кроссмены, выступающие в старшем классе — 500 см³, — будут участвовать в заключительных турах мирового чемпионата, которые намечены в ЧССР и ГДР. Кроме того, наши мотокроссмены стартуют в традиционных международных мотокроссах — в Болгарии и Югославии.

Советские мотоциклисты поедут на шестидневные международные соревнования ФИМ (они состоятся в ГДР) и международное моторалли ФИМ (Швейцария). И наконец, нашим мотоспортсменам предстоит выступить в шоссейно-кольцевых гонках: на двух трассах чемпионата мира (Финляндия, ГДР) и в гонках на большие призы (Финляндия, Югославия).



В составе команды ЦСКА, выигравшей приз имени В. П. Чкалова после долгого перерыва выступал заслуженный мастер спорта В. Пылаев.

НА ПРИЗ ИМЕНИ В. П. ЧКАЛОВА

Из-под бунсующих колес вздымается снежная масса. По белому полю несутся мотоциклы. Неожиданно на трассе, там, где кончается крутой подъем, перед зрителями возникает необычная картина: один из гонщиков тащит на бунсире вышедший из строя мотоцикл товарища по команде. Такой эпизод увидели мы в Москве на трассе кросса на приз имени В. П. Чкалова. Это единственное в стране мотоциклетное соревнование, где результат команды-победительницы определяется по времени участника, финишировавшего последним.

Переходящий приз — большая фарфоровая ваза с портретом В. П. Чкалова — разыгрывался в двадцать второй раз.

В прошлом году за кубок боролись так называемые комплексные команды, включавшие спортсменов, которые выступали на мотоциклах разных классов. Понятно, что низовые организации, а также районные клубы не могли быть серьезными претендентами на победу. Положением 1963 года состав команд был сокращен до четырех человек, которые могут выступать на машинах любых классов. Это давало возможность включиться в борьбу за кубок почти каждой спортивной организации. Гонщиков было больше 160. Выступали команды самодеятельных клубов ДОСААФ, низовых коллективов, добровольных спортивных обществ и ведомств. К сожалению, руководители ДОСААФ Московской области, чья сборная команда в 1962 году выиграла кубок, вообще отказались от участия в кроссе. Естественно, команда, собранная из лучших гонщиков области, сильнее, чем та, которую, согласно новому Положению, можно было выставить. Но отдавать кубок без борьбы — это, конечно, не в лучших традициях спорта.

Новым в нынешнем кроссе было и то, что Московский городской комитет ДОСААФ учредил кубок — также имени В. П. Чкалова — для победителей среди команд первичных организаций. По условиям розыгрыша побеждала команда, показавшая абсолютно лучшее время прохождения трассы (шесть кругов по 4,5 км), независимо от класса мотоциклов.

Неожиданностей не произошло. Увереннее остальных выступала команда армейцев в классе 350 см³ (Н. Соколов, А. Лебедев, Б. Юдин, В. Пылаев), показавшая лучшее время — 39 мин. 47,6 сек. Лишь представители Московского автомобильного клуба сохранили шансы улучшить этот результат на мотоциклах с колясками, но это им не удалось. Приз среди низовых коллективов завоевала первая команда Высшего технического училища имени Баумана (45 мин. 48,1 сек.).

Несколько слов об организации соревнований. Любые состязания должны популяризировать спорт, служить средством привлечения к нему молодежи. Но организаторы мотоциклетного кросса словно забыли об этом. Трасса в Татарово, быть может, с чисто спортивной точки зрения неплохая, но каждому из зрителей пришлось решать сложную задачу: как попасть на кросс? Никакого другого транспорта, кроме маршрутного такси, здесь не было. Между тем хорошую трассу можно оборудовать в другом районе Москвы, помня о том, чтобы она была удобно связана с городом.

Р. ДАНИЯН

Фото В. Бровко

ВETERАНЫ ОСТАЮТСЯ В СТРОЮ

40 лет назад был создан Московский клуб автомобилистов. Отметим это событие собрались ветераны — организаторы клуба, а также представители столичной общности.

С интересом все прослушали воспоминания В. Гогиша о том, как создавался клуб, какую работу он проделал в те далекие годы. Но не в прошлое были устремлены мысли ветеранов. Собрание показало, что у старых автомобилистов есть еще порох в пороховницах. Они и сейчас отдадут свои знания и опыт развитию автомобильной промышленности, спорта, обучению и воспитанию молодежи. Горячее, юношеское сердце у семидесятилетнего Ионы Михайловича Лещенкова. Удостоверение на право вождения автомобиля у него датировано 1913 годом. А в 1963 году, то есть через полвека, он получил удостоверение мастера туризма СССР за № 008. Активно пропагандируют отечественную автомобильную технику председатель совета ветеранов Московского клуба З. Гиммельфарб, С. Дуганов, М. Баранов, С. Жолнерович, А. Дмитриев, М. Артемов и десятки других старейших автомобилистов. Ветераны выступают с лекциями и беседами об истории советской авто-

мобильной промышленности, передают свой опыт в автомотоклубах, участвуют в судействе многих соревнований, в том числе и проходящей сейчас III Всесоюзной спартакиады.

И в выступлениях больше всего говорилось не о прошлом, а о будущем, о том, что могут еще сделать ветераны для развития автомобильной техники и спорта.

Собравшихся приветствовала молодежь, идущая по стопам отцов и дедов. Ведь Московский клуб юных автомобилистов подготовил за годы своего существования 27 тысяч водителей. Один из них — Владимир Корсаков — стал Героем Советского Союза. 17 юных автомобилистов удостоились за конструкторскую работу медалей ВДНХ.

— Спасибо, дорогие товарищи ветераны, за помощь в учебе, за судейство наших соревнований, — сказал в своем приветствии ученик 8 класса юный водитель Валерий Иванов. — Желаю вам всем крепкого здоровья, счастья и новых успехов в работе.

Редакция журнала «За рулем» остается только присоединиться к пожеланию Валерия Иванова.

И. КОРОВНИКОВ,
генерал-полковник

Автомобили в военное время перевозят огромную часть грузов и личного состава как на дорогах с твердым покрытием, так и по бездорожью. Отсюда — особые требования к автомобильной технике.

Как решается проблема создания специальных военных машин? Армейские автомобили имеют различное назначение. Они служат для переброски военной

машин используется автомобиль М-422 (рис. 1) грузоподъемностью 250 кг с колесной формулой 4×4 фирмы «Америкэн Моторс». Он применяется для перевозки раненых, для установки 106-мм. диметрового безоткатного орудия и буксировки минометов. Двигатель развивает максимальную мощность 56 л. с. при 4000 об/мин. Подвеска независимая. Рама трубчатая; она одновременно служит выпускной трубой и глушителем. Автомобиль преодолевает брод глубиной 1,5 м. Его ходовая часть, трансмиссия, двигатель и система электрооборудования герметизированы.



Рис. 3. Грузовой 2,5-тонный автомобиль М-34 фирмы РИО преодолевает водную преграду.

ВОЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ

По материалам
зарубежной печати

техники, перевозки войск, грузов в боевых условиях. В соответствии с этим создаются транспортные автомобили повышенной проходимости с самым широким диапазоном грузоподъемности, разведывательные и штабные, плавающие автомобили, автоцистерны, самоходные артиллерийские установки, подвижные пусковые площадки для ракет и другого оружия, в том числе управляемого по радио.

Современные армейские автомобили должны обладать хорошей проходимостью, высокими скоростями, способностью преодолевать водные преграды.

Существуют два пути создания таких машин. Первый — специальное конструирование и производство. Этот путь наиболее полно удовлетворяет армейским требованиям, но связан с большими расходами и затратой времени. Например, выпускаемый американской фирмой «Виллис» армейский колесный транспортер М-274 («механический мул») разрабатывался четыре года. Серийное производство такой машины и поступление ее в войска в лучшем случае начинается через один-два года после принятия на вооружение.

Поэтому в ряде стран стремятся использовать второй путь — создание армейских машин на базе автомобилей гражданского назначения с максимальной унификацией узлов и агрегатов с учетом, конечно, военных требований.

В последнее время во многих странах разрабатываются новые конструкции ряда автомобилей, как транспортных, повышенной проходимости, так и специальных, узкоцелевого назначения.

Коротко расскажем о некоторых из них.

Грузоподъемность армейских транспортных автомобилей колеблется от 250 кг до 16 т, а иногда и более.

В воздушнодесантных войсках США в качестве командирской и разведыватель-

На передней и задней ведущих осях установлены самоблокирующиеся дифференциалы. Межосевой самоблокирующий дифференциал размещен в двухступенчатой раздаточной коробке. Для преодоления водных преград автомобиль снабжен набором поплавков, наполняемых отработавшими газами.

Оригинальным по конструктивному исполнению является уже упоминавшийся «механический мул» (рис. 2). Этот транс-

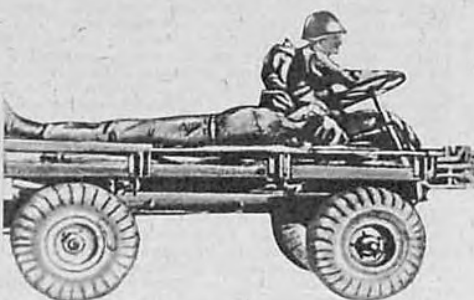


Рис. 2. Колесный транспортер М-274 — «механический мул».

порт предназначен для подвоза боеприпасов в мелкие подразделения, а также для вывоза раненых с поля боя и из районов массового поражения. Грузоподъемность его 0,5 т. Все четыре колеса — ведущие и управляемые. Водитель может управлять автомобилем не только со своего места, но и идя рядом или переползая впереди, сбоку или сзади.

Четырехцилиндровый оппозитный двигатель воздушного охлаждения развивает мощность 25 л. с. Он смонтирован в задней части под грузовой платформой. Автомобиль не имеет подвески. Ее роль выполняют широкопрофильные шины низкого давления.

В конструкции транспортера широко использованы легкие сплавы металлов, благодаря чему достигнуты малый вес (410 кг) и высокая удельная грузоподъемность. Благодаря этому автомобиль легко транспортировать по воздуху и воде.

Автомобиль М-34 (6×6) фирмы РИО имеет грузоподъемность 2,5 т. Герметизация двигателя, трансмиссии, ходовой части и системы электрооборудования позволяет ему при установке дополнительных впускных и выпускных труб преодолевать водные преграды, полностью погружаясь в воду (рис. 3).

Тяжелые 10-тонные транспортные автомобили снабжены мощными двигателями, чаще всего V-образными. Как правило, они оборудованы гидравлическим усилителем рулевого управления и тормозами с пневматическим приводом.

За последние годы в США и других капиталистических странах развернулись широкие опытно-конструкторские работы, преследующие цель создать новые образцы армейских автомобилей, наиболее отвечающие требованиям боевой деятельности войск. В частности, сейчас стали по-новому решать проблему преодоления водных преград. Для движения по дну с погружением автомобиля в воду необходима надежная герметизация агрегатов, а она приводит к усложнению конструкции и затрудняет эксплуатацию машин.

В связи с этим фирмы «Форд», «Дженерал Моторс» и некоторые другие построили опытные образцы трехосных 3,5-тонных (рис. 4) и четырехосных 5-тонных плавающих автомобилей со всеми ведущими осями. Предусмотрены широкая унификация их агрегатов, а также удобство технического обслуживания и ремонта.

Герметичные кузова и кабины выполнены из алюминиевых сплавов. При этом широко использованы также пластмассы и пенопласты. Автомобили приспособлены для транспортировки по воздуху и сбрасывания с парашютом. Для герметизации дверей и заднего откидного борта применены резиновые трубки со сжатым воздухом (давление 0,8 кг/см²). Воздушный баллон на передней поперечине рамы обеспечивает плавучесть машины.

На опытном образце автомобиля фирмы «Дженерал Моторс» установлен шестичилиндровый V-образный двухтактный дизель мощностью 190 л. с. при 2800 об/мин. В последующем предполагается установить двигатель, работающий на разных видах топлива. Коробка передач — четырехступенчатая со всеми синхронизированными передачами. Рулевое управление снабжено усилителем. Тормоза герметичные. Движение на плаву осуществляется вращением колес или съёмного гребного винта. Скорость при этом достигает 5 км/час. Максимальная же скорость движения по дорогам равна 80 км/час.

Принимаются меры для повышения проходимости и маневренности колесных машин. Разрабатываются двухсекционные автомобили, в которых эти качества улучшаются благодаря активизации осей задней секции или полуприцепа, более равномерному распределению веса по осям, относительно свободному перемещению передней секции по отношению к задней. Как правило, автомобили такого типа являются плавающими, а разделение на секции облегчает транспортиров-

Рис. 1. 0,25-тонный автомобиль М-422 фирмы «Америкэн Моторс».



ку по воздуху и использование автомобиля для десантных целей.

По заказу американской армии фирма «Торне Вестингауз» создала специальный автомобиль для бездорожья. В его конструкции использованы решения, проверенные в течение многих лет при эксплуатации землеройных машин. Автомобиль представляет собой сочетание одноосного тягача с одноосным полуприцепом. Электрическое управление поворотом, значительный дорожный просвет, шины большого диаметра, отсутствие подвески — его отличительные качества.

На тягаче установлен дизель мощностью 274 л. с. при 2300 об/мин. Крутящий момент передается от двигателя через двухдисковое сцепление к синхронизированной коробке передач с пневматическим управлением. Сцепление используется только при трогании с места.

Колеса тягача приводятся в движение от дизеля, а полуприцепа — от электродвигателя, который питается от генератора. Привод на колеса полуприцепа осуществляется при движении только на первой передаче или задним ходом. На всех четырех колесах установлены дисковые тормоза с пневматическим приводом. Максимальная скорость движения по дорогам 48 км/час, на плаву — 5,6 км/час.

Фирма «Летурно» по заказу военного ведомства США приступила к производству автопоезда для перевозки грузов по бездорожью. Он имеет общую длину 170 м, состоит из 13 платформ и силовых установок, приводимых в движение 54 ведущими колесами на пневматических шинах. Общая грузоподъемность — 10 грузовых платформ 150 т. Наружный диаметр колеса 305 см, ширина 122 см.

Каждое колесо получает вращение от электродвигателя, с валом которого соединен через редуктор обод колеса. Электродвигатели получают питание от генераторов, приводимых в действие четырьмя газотурбинными двигателями мощностью по 1000 л. с. Автопоезд может выполнять поворот в виде буквы «S».

В последнее время создаются многотонные автомобили-«амфибии». Так, фирма «Трансвал электрик» (США) представляет армии самоходные баржи-«амфибии» «Бару» (рис. 5) грузоподъемностью 80 т, предназначенные для перевозки военных материалов с судов, стоящих на рейде. В благоприятных условиях такая «амфибия» может перевозить грузы весом до 100 т.

Для движения по суше она снабжена

четырьмя колесами диаметром 2,7 м с отдельным двигателем для каждого. Двигатели имеют два выхода коленчатого вала — вперед и назад. Задние выходы используются для вращения колес, а передние — для гребных винтов.

У «амфибии» два винта. Каждый приводится в действие от двух двигателей. От них вращение передается через трансмиссию, состоящую из гидромфут, редукторов — суммирующего и промежуточного, расположенного на дне баржи. Последний используется также для привода компрессора тормозной системы и системы централизованной подкачки шин. От двигателя на колесо вращение передается через редукторы и планетарный механизм, расположенный на ступице колеса. Индивидуальный привод обеспечивает движение баржи в случае выхода из строя одного из двух силовых агрегатов.

Запас хода «амфибии» на суше 240 км, на воде — 120 км. Максимальная скорость движения на дорогах — 22,5 км/час, на плаву — 12 км/час. Команда баржи состоит из трех человек.

Много внимания уделяется и созданию армейских тягачей с прицепами и полуприцепами, в том числе большой грузоподъемности. Применение таких автопоездов сокращает длину войсковых колонн, количество машин и число водителей.

Наряду с колесными машинами высокой проходимости появляется все больше транспортных средств на гусеничном ходу, особенно нужных в арктических районах. В США и Канаде, например, широко развернуты работы по сочлененным гусеничным машинам. Их грузоподъемность значительно повышена при низком удельном давлении на грунт (порядка 0,1 км/см²).

В армии США и других стран НАТО ствольная артиллерия всех типов перевозится на самоходных гусеничных шасси. Для этой цели используются шасси как танков, бронетранспортеров, так и некоторых специальных машин.

Дальнейшее совершенствование армейских транспортных средств идет по пути создания машин высокой проходимости, способных передвигаться по любой местности, самостоятельно преодолевать водные пространства. Средствами улучшения проходимости служат не только увеличение числа ведущих осей, уменьшение удельных давлений, блокировка дифференциалов и т. д. Для этого создается и принципиально новая основа. Так, используются пневматические



Рис. 4. Плавающий грузовой 3,5-тонный автомобиль.

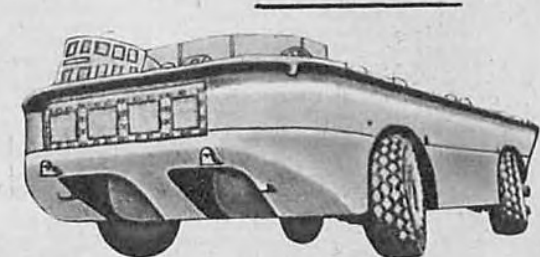


Рис. 5. Баржа-«амфибия» «Бару» грузоподъемностью 80 т.

катки со сверхнизким давлением, разрабатываются конструкции автомобилей на воздушной подушке. Интенсивно проводятся исследования, направленные на создание мощных малогабаритных силовых установок, в первую очередь газотурбинных и роторных двигателей. Большое внимание уделяется «многоотопливным» двигателям (имеется в виду, в частности, использование любого топлива).

В империалистических странах делают все, чтобы создать армейские автомобили, предназначенные для агрессивных войн. Мы должны учитывать это, проявлять постоянную бдительность, заботиться о дальнейшем совершенствовании нашей могучей советской техники.

Их нравы

„Кровь, слезы, отчаяние“



Эти слова взяты нами из западногерманской газеты «Зольдате курьер», выходящей в 3-м корпусе бундсвера. Набранные крупным заголовочным шрифтом, они помещены рядом с фотографией, запечатлевшей одну из многочисленных автомобильных катастроф, которые происходят чуть ли не ежедневно у бундсверовских автомобилистов. Только 5-я танковая дивизия каждый год насчитывает 600—700 дорожных происшествий и катастроф с десятками убитых и сотнями искалеченных солдат.

Причина, по признанию западногерманской военной печати, — слабое знание солдатами автомобильной техники, недисциплинированность, частые пьянки, дебоши и другие хулиганские выходки.

Низкий моральный облик солдат обходится дорого:

ежегодно на замену и ремонт разбитых машин в воинских частях приходится тратить сотни тысяч федеральных марок и искать пополнение взамен убитых и изувеченных.

Большие бедствия приносят военные шоферы местному населению. Не проходит недели, чтобы в пунктах размещения воинских частей не поналечили или не убили человека.

Та же газета 3-го корпуса бундсвера сообщает о таком «невинном» развлечении солдат: «В дождливый осенний день старая женщина идет по тротуару. Военная грузовая машина на большой скорости подъезжает к краю тротуара, делает резкий разворот и, обдав женщину потоком воды и грязи, мчится дальше...».

Автомобильные происшествия в войсках уже не на шутку беспокоят генералов

бундсвера. Командующий 3-м армейским корпусом генерал-лейтенант Гедке, подчитав, что в истекшем году в результате аварий погиб 61 его подопечный и 218 получили тяжелые увечья, вынужден был издать специальный приказ, требующий наведения порядка среди военных автомобилистов.

Однако потуги реваншистских генералов и сокращению чрезвычайных происшествий безуспешны: количество искореняемых автомобилей на обочинах не уменьшается, число убитых и искалеченных людей растет.

Роковые слова газеты «Зольдате курьер»: «Кровь, слезы, отчаяние» — в то же время и символически. В самом деле, что, кроме крови и слез, могут принести народу солдаты бундсвера — эти наследники фашистского вермахта?

Н. ВОЛКОВ.



САМЫЕ
НАДЕЖНЫЕ

ДОЛГ ПЛАТЕЖОМ КРАСЕН

Джим Кларк, выигравший титул чемпиона мира 1963 года, в интервью после финиша заявил:

«Я знаю, что был хозяином положения в гонках, и во многом это произошло потому, что за моей спиной стоял выдающийся конструктор гоночных автомобилей Колин Чепмэн, создавший «Лотосы» с мотором «Ковентри-Клаймакс». Но самое важное это то, что была выбрана идеальная смазка — автомобильное масло «Эссо экстра».

Подобные высказывания чемпиона мира создают отличную рекламу продукции различных нефтяных монополий, которые финансируют постройку гоночных автомобилей только в том случае, если машина выступает на бензине и масле их производства.

ПОЧТИ ЛЕГЕНДА

«Это действительно, но такая прекрасная и удивительная, что в мире автомобилистов она стала почти легендой». Так говорит о своей знаменитой соотечественнице Элизабет

Юнек чешский писатель З. Трейбал.

И в самом деле, Элизабет Юнек была выдающейся гонимой. В 1926 году на гоночном 8-цилиндровом «Бугатти» она выиграла у себя на родине гонку Збраслав — Иловиште, потом ряд состязаний в Германии.

Через год Юнек выступает в Сицилии, в гонках Тарга Флоридо. 108-километровая трасса с бесчисленными поворотами проходила по пыльным и каменистым дорогам. После пяти кругов даже выносливые мужчины нередко не могли сами вылезти из машины. В этой гонке Юнек шла третьей, и только поломка рулевого механизма заставила ее прекратить борьбу.

Чешская спортсменка на следующий год снова приехала в Сицилию. На втором круге она лидировала, на третьем и четвертом — шла второй. На пятом — вынужденная остановка для дозаправки водой. В итоге — второе место в своем классе.

Сейчас Элизабет Юнек часто выступает в роли судьи, в том числе и в гонках Збраслав — Иловиште, которые она выиграла 38 лет назад.

ОТЯХНУВ МУЗЕЙНУЮ ПЫЛЬ

В 67-й раз проводился традиционный пробег старинных автомобилей из Лондона в приморский городок Брайтон. Старт приняли 219 машин, построенных до 1 января 1905 года. Все они были взяты из коллекций автомобильных музеев и индивидуальных владельцев. Выехав в 8 часов утра из центра Лондона, вереница автомобилей-ветеранов прибыла к 4 часам дня в Брайтон. 16 машин были сражены старческими недугами и не дошли до финиша. Первым закончил пробег М. Дэйвенпорт на автомобиле «Прогресс» 1901 года выпуска. Перед ним оказались бессильными машины других марок, хотя их вели чемпионы мира Грэхэм Хилл и Джек Брэбхэм.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПАРК НАШЕЙ ПЛАНЕТЫ

По последним статистическим данным, на земном шаре в настоящее время насчитывается свыше 144 миллионов автомобилей. Из них легковых машин — 111,4 миллиона, грузовиков — 31,7 миллиона и автобусов — 1,2 миллиона.

НАШ ФОТОКОНКУРС

Продолжается открытый конкурс журнала «За рулем» на лучший фотоснимок. Мы приглашаем наших читателей принять в нем участие.

На конкурс следует присылать снимки, рассказывающие о тех, кто находится на переднем крае семилетки, — шоферах, ударниках и бригадах коммунистического труда, об их работе на строительстве большой химии, в различных отраслях промышленности, в сельском хозяйстве, на транспорте.

Важная тема — подготовка водительских кадров в организациях ДОСААФ, воспитание их на героических воинских и трудовых традициях нашего народа, в духе идей советского патриотизма и любви к славным Вооруженным Силам социалистического Отечества.

Нынешний год в организациях ДОСААФ проходит под знаком III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. На старт выходят миллионы мотоциклистов, автомобилистов, водномоторников. Подготовка к соревнованиям и сами состязания, всестороннее освещение хода Спартакиады, показ победителей — все это может явиться темой для снимков.

Фотографии, присылаемые на конкурс, могут быть посвящены пропаганде достижений советской науки и техники, успехам нашей автомобильной и мотоциклетной промышленности, распространению технических знаний среди населения, автомобилотуризму, всему, что интересует огромную армию авто- и мотолюбителей.

Для победителей фотоконкурса устанавливаются следующие премии:

первая — 100 рублей,
две вторых — по 50 рублей,
две третьих — по 25 рублей.

На конкурс принимаются фотографии размером не менее 13×18 см в двух экземплярах каждая.

Пакеты с фотографиями посылайте по адресу редакции журнала «За рулем» с пометкой «На фотоконкурс».

*Лучшие снимки будут публиковаться по мере их поступления.
Срок проведения конкурса — по 1 октября 1964 года.*

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. РОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, Ю. М. ШРАМКО.

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенник. Корректор Е. Я. Обухова.

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

Сдано в набор 29.12.63 г. Бум. 60×90%, 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 500 000 экз. Подп. к печ. 21.1.64 г. Г-12046. Цена 30 коп. Зак. 1202.

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



В этом номере:

И. Х. Баграмян. Надежный щит Родины	1
С. М. Буденный. Никто пути пройденного у нас не отберет!	4
А. Таранов. Юношам, обдумывающим жизнь	7
Р. Яров. На очереди — высокооктановый бензин	8
Продиктовано жизнью	9
В. Табаков. Зимняя дорога	10
Л. Чистый. Ключ к успеху	12
Г. Скоробот, К. Соцнов. Гонка или многоборье?	13
В. Польгуев. Азбука двоеборья	14
А. Халтурин, Ю. Царегородцев. «Урал-2» выходит из заводских ворот	16
Г. Берестинский, Б. Делерзон. Изучаем новые модели, ГАЗ-53Ф, ЗИЛ-130	17
Клуб «Автолюбитель»	18
Вы спрашиваете...	21
Советуюсь с читателями	21
Советы бывалых	22
Ю. Долматовский. Автомобиль и мотоцикл... Что дальше?	24
Гигант первой пятилетки	25
Время идет. Где же запчасти?	26
Э. Лисянский. Афера в Гардабани	28
И. Коровников. Военные автомобили	30
Калейдоскоп	32

На первой странице обложки: За рулем командир отличного отделения водителей гвардии сержант Николай Сафонов.

Фото Н. Веринчука

По дорогам КАМБОДЖИ



Монумент независимости в Пном-Пене. Его архитектура выдержана в стиле древних камбоджийских храмов.

Недавно это небольшое государство юго-восточной Азии, проводящее политику мира и нейтралитета, отпраздновало десятилетие своей вновь обретенной независимости.

В Камбодже насчитывается несколько более пяти миллионов человек, и каждый десятый из них является жителем столицы — города Пном-Пеня, раскинувшегося на берегу широкого Меконга. В Камбодже нет привычных нам четырех сезонов. Среднегодовая температура в Пном-Пене, например, составляет 27 градусов тепла с незначительными отклонениями между днем и ночью. Если уж камбоджийцы и говорят о сезонах, так только о двух — «сезоне дождей» и «сухом». Последний обычно продолжается с ноября по март-апрель. Автору этих строк как раз удалось побывать в столице Камбоджи в один из «сухих» месяцев. Голубое небо, сочная зелень, яркие цветы... Пном-Пень в это время невольно напоминает Сочи или Сухуми июльской поры.

За годы независимости Пном-Пень раздался в границах, стал благоустроеннее и, разумеется, оживленнее, с точки зрения автотранспорта.

На его улицах можно встретить автомобили всевозможных марок — от французских «ситроенов» до американских «кадиллаков». Но главным видом транспорта пока являются велорикши, или, как их в Камбодже называют, «сайнло». Одно из них я сфотографировал в центре столицы, на улице Монивонга, около кинотеатра «Пном-Пич», где идут чаще всего индийские фильмы (фото 3). Босоногие, в коротких штанах, бронзовые от загара велорикши снуют по улицам города, предлагая свои услуги и успешно конкурируя на коротких расстояниях с немногочисленными частными автомобилями-такси.

Что же касается других городов Камбоджи, то на их улицах можно встретить повозки, запряженные парой волов, вроде той, которая запечатлена на снимке, сделанном в провинциальном центре — городе Крайе (фото 1).

За годы независимости в Камбодже на берегу Сиамского залива вырос морской порт Сиануквиль, названный по имени главы государства принца Сианука. К нему из Пном-Пеня ведет широкое шоссе (фото 2). Однако в целом хороших дорог в стране еще мало. Миротворный народ независимой Камбоджи предпринимает сейчас большие усилия к повышению экономики, культуры. Будет улучшаться и сеть автомобильных дорог.

Ю. ЯСНЕВ.
Фото автора



1



2



Индекс
70321



Февраль 1964

За рудью

На марше.

Фото Г. Омельчука,
Е. Марченко