



ЗА РУЛЕМ

Апрель 1964

4

За рулем

За рулём

4

Апрель 1964. Год издания 22-й.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



Никита Сергеевич Хрущев,
Председатель Совета Министров СССР, член Президиума ЦК КПСС, Первый секретарь ЦК КПСС.

К семидесятилетию со дня рождения.

Фото Е. Умнова.

За руль. на поля!

На необозримых просторах Казахстана началась очередная трудовая весна. В северных районах кое-где поля еще покрыты снегом, еще отдыхают пашни. А на юге республики уже гудят трактора, бороздят землю многорядные сеялки, непрерывно в движении автомобили, подвозящие посевное зерно. И в этих напряженных весенних буднях всюду ощущаются думы и заботы людей о будущей жатве. Февральский Пленум ЦК КПСС, наметивший грандиозную программу интенсификации сельскохозяйственного производства на основе широкого применения удобрений, развития орошения, комплексной механизации, внедрения достижений науки и передового опыта, вдохновил трудящихся Казахстана на новые трудовые подвиги, на повышение урожайности полей.

Среди тех, кто двинулся в большое наступление за будущий обильный урожай, — тысячи механизаторов, получивших специальность на курсах, в хозрасчетных школах и автомотоклубах ДОСААФ.

В 1963 году и в зимние месяцы нынешнего года досаафовские коллективы республики подготовили десятки тысяч шоферов, трактористов, комбайнеров, мотоциклистов, мотористов. Основу наших успехов в обучении кадров механизаторов составляют тесная связь с советскими, хозяйственными, профсоюзными и комсомольскими организациями, оперативное руководство со стороны партийных комитетов и, разумеется, участие широкого общественного актива в решении задач, стоящих перед патристическим Обществом.

Было время, когда в республике остро ощущался недостаток в механизаторских кадрах. Многие хозяйства на посев-

ные работы, уборку урожая вынуждены были привлекать шоферов, трактористов, комбайнеров со стороны. Теперь среди тружеников села все больше и больше людей, овладевающих техникой. И тут немалую роль играют организации ДОСААФ, особенно целинных районов, где потребность в кадрах механизаторов наиболее велика. Учебные коллективы Целинного края, например, развернули подготовку шоферов и других технических специалистов непосредственно в совхозах и колхозах. В результате широкой технической пропаганды к учебе на различных курсах Общества привлечены тысячи юношей и девушек. Многие руководители колхозов и совхозов помогли обеспечить курсы необходимым количеством техники, помещениями и горюче-смазочными материалами.

Плодотворно трудятся коллективы автомотоклубов и автошколы ДОСААФ Целиноградской области. Здесь проявляют большую заботу о подготовке и переподготовке кадров преподавателей. Только в прошлом году более ста специалистов получили удостоверение на право преподавания. Значительная часть их трудится на общественных началах. В планировании учебного процесса, в осуществлении постоянного контроля за ходом учебы ведущую роль занимает областная автошкола ДОСААФ. Она имеет свою кинопередвижку с набором учебных фильмов, снабжает курсы необходимой учебной литературой, плакатами. В прошлом году к началу уборки урожая школа подготовила для колхозов и совхозов около четырех тысяч шоферов-профессионалов.

Значительны успехи в работе Актобинской автошколы. Она существует всего лишь два года, но ее коллектив сумел создать во всех районных центрах области постоянно дейст-

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ—СЕЛЬСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ



На февральском Пленуме ЦК КПСС сообщалось, что на Харьковском заводе создан колесный трактор-тягач Т-125. Вот он, этот «стальной конь», сфотографированный нами на ВДНХ. Трактор уже прошел государственные испытания и направляется на совхозно-колхозные поля страны. Производительность этой машины на 40—50 процентов выше, чем у трактора Т-75, выпускаемого заводом сейчас.

Краткая техническая характеристика Т-125: мощность двигателя при 1700 об/мин — 130 л. с. Коробка передач имеет восемь передних и две задние передачи. Скорость движения до 28 км/час. Максимальное тяговое усилие 3500 кг, все четыре колеса у трактора ведущие, на шинах низкого давления. Дорожный просвет 400 мм.

Фото В. Бровко.

Новосибирская область. Труженики колхозов и совхозов Каргатского производственного управления решили в этом году продать государству пять миллионов пудов зерна — на миллион больше плана.

Слаженно работают механизаторы Первомайского совхоза, которые доставили на поля тысячи тонн органических удобрений.

На снимке: колонна самосвалов с органическими удобрениями по дороге к полю.



вующие филиалы с хорошо оборудованными классами, гаражами, мастерскими. Во всех филиалах работают опытные преподаватели. Сейчас школа имеет 29 учебных грузовых автомобилей, кроме того, руководители совхозов и колхозов нередко предоставляют для обучения свою технику. Это дает возможность высококачественно готовить кадры водителей.

Хорошо организована учебно-воспитательная работа в Актюбинской, Кустанайской, Карагандинской, Павлодарской, Семипалатинской и ряде других областных организаций ДОСААФ Казахстана.

В подготовке механизаторских кадров все более активное участие принимают самодеятельные спортивные клубы. При этом основной задачей некоторые из них ставят выпуск специалистов смежных профессий — шоферов, трактористов, комбайнеров. Сейчас это крайне важно. На февральском Пленуме ЦК КПСС указывалось, что внедрение комплексной механизации, оснащение колхозов и совхозов во все возрастающем количестве новейшей техникой, новые технологические приемы предъявляют повышенные требования к квалификации механизаторов. Чем больше людей на селе будет владеть одновременно несколькими профессиями, тем производительнее будет использоваться техника.

Опыт в этом деле у нас имеется. Так, при Абайском горкоме ДОСААФ Карагандинской области создан самодеятельный автотракторный клуб. Уже само название говорит, что клуб поставил своей задачей объединить энтузиастов разных специальностей. Совет клуба, возглавляемый активистом ДОСААФ Ф. Петрашко, ведет активную техническую пропаганду среди молодежи, хорошо организовал учебную работу. Здесь имеется достаточное количество учебных плакатов, механизмов, деталей, два трактора. Клуб уже подготовил на общественных началах 218 трактористов и 319 мотоциклистов. Большое число выпускников ранее получили специальность шоферов, мотористов, комбайнеров.

Здесь установилась хорошая традиция: перед тем как получить удостоверения на право вождения техники, курсанты едут в колхозы и совхозы для стажировки. Это подлинная проверка знаний и отношения людей к делу. Не случайно почти все подготовленные в клубе механизаторы успешно трудятся на полях и фермах.

В подготовку специалистов для села активно включились многие заводские коллективы Общества. Примером может служить первичная организация ДОСААФ Актюбинского завода ферросплавов. На курсах механизаторов, созданных при самодеятельном спортивном клубе этой организации, в прошлом году обучалось 129 комбайнеров, 23 тракториста, большая группа шоферов и мотоциклистов. Занятия на курсах вели активисты-общественники мастера цехов тт. Андреев и Куртасов. Выпускники курсов в уборочную страду успешно трудились на колхозных и совхозных полях.

За достижения в подготовке технических кадров клуб и его

активисты награждены знаком «За активную работу», а председатель заводского комитета ДОСААФ Б. Александров — Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Примеры плодотворной работы самодеятельных клубов, хозрасчетных школ, курсов можно было бы умножить. Опираясь на широкий актив, на бескорыстную помощь со стороны общественников, комитеты ДОСААФ накапливают все более обширный и разнообразный опыт подготовки механизаторских кадров самых различных профилей.

В республике есть уже немало совхозов и колхозов, которые почти полностью обеспечены механизаторами, окончившими досаафовские курсы. Многие директора совхозов, председатели артелей по достоинству оценили деятельность коллективов ДОСААФ и всячески содействуют организации учебного процесса. В таких совхозах, как «Любимовский», имени Чапаева, «Озерный», в колхозе «Гигант», и многих других хозяйствах для массового технического обучения населения созданы самые благоприятные условия: выделены помещения, необходимые механизмы, машины, мастерские и т. п. Учебную работу ведут активисты Общества — инженеры, техники, механики и другие специалисты.

Необходимо отметить, что подавляющее большинство выпускников учебных организаций ДОСААФ успешно работают на полях и фермах совхозов и колхозов — умело эксплуатируют технику, любовно за ней ухаживают, перевыполняют нормы выработки. Все это создает уверенность, что комитеты и учебные организации Общества правильно понимают свою роль в подготовке механизаторских кадров для сельского хозяйства республики. Однако для дальнейшего расширения и улучшения этой работы предстоит еще многое сделать.

Февральский Пленум ЦК КПСС зовет молодежь, всех тружеников села к овладению техникой, умелой высокопроизводительной ее эксплуатации. Казахстан имеет сейчас 196 тысяч тракторов, 105 тысяч зерновых комбайнов, многие десятки тысяч автомобилей. Подготовка квалифицированных кадров механизаторов, следовательно, является одной из неотложных задач организаций ДОСААФ. Нам предстоит расширить сеть школ и курсов, решительно взяться за повышение качества обучения.

Широкое участие нашего патристического Общества в подготовке шоферов, трактористов, комбайнеров и других механизаторов позволит внести конкретный вклад в обеспечение подъема колхозного и совхозного производства, в повышение продуктивности сельского хозяйства республики.

Мы призываем молодежь, всех членов ДОСААФ: за руль, на поля!

К. БОШАЕВ,
председатель Казахского
республиканского комитета
ДОСААФ.

г. Алма-Ата.

В постановлении февральского Пленума ЦК КПСС указывается, что одним из направлений, по которым пойдет интенсификация сельскохозяйственного производства, является внедрение в сельское хозяйство комплексной механизации и электрификации. В наших колхозах и совхозах все шире используются мощные тракторы, широкозахватные и многорядные машины, повышаются рабочие скорости, создаются универсальные машины со сменными рабочими органами для возделывания многих культур.

Государственное специальное конструкторское бюро по зерноуборочным комбайнам и самоходным шасси, возглавляемое главным конструктором Хананом Ильичом Изаконом, — одно из ведущих учреждений, которые создают новую совершенную технику для села.

Каков вклад коллектива конструкторского бюро в интенсификацию сельского хозяйства? Над чем оно сейчас работает? С такими вопросами наш корреспондент обратился к Х. И. Изакону.

— Коллектив конструкторского бюро, — сказал тов. Изакон, — уделяет большое внимание унификации сельскохозяйственной техники, повышению ее производительности, облегчению условий труда водителей самоходных машин. Эти требования лежат в основе разрабатываемых конструкций.

Уже внедрен в производство и выпускается заводами комбайн СК-4. Его производительность на 25 процентов выше старого комбайна СК-3.

Разработано и выпускается промышленностью приспособление к комбайну для уборки кукурузы на зерно. Это освобождает колхозы и совхозы от необходимости приобретать специальные машины. Созданы и пущены в производство несколько конструкций широкозахватных валковых жаток для раздельной уборки зерновых. Они навешиваются на самоходные комбайны. Следовательно, высвобождаются тракторы, более полно и в течение большего периода используются самоходные комбайны.

Завершается большой труд коллектива по созданию самоходного шасси. Подобных машин еще не было и нет ни в одной стране.

Самоходное шасси — это совершенно новый агрегат, позволяющий заменить ряд прицепных, тракторных и специальных самоходных машин навесными, значительно облегченными, более простыми. Управляет самоходным шасси с любой навесной машиной лишь один человек, постоянно закрепленный

за агрегатом. Это способствует лучшей организации труда.

На четырехколесном шасси закреплен силовой агрегат — моторная установка с площадкой водителя. На площадке установлена кабина с обогревом и вентиляцией. Мощность двигателя — 75 л.с. Имеется 12-ступенчатая коробка передач. Максимальная скорость — 35 км/час (при использовании для транспортных нужд). Агрегат оснащен электро- и гидрооборудованием для освещения и облегчения управления.

На самоходное шасси можно установить комбайны для уборки зерна, кукурузы, картофеля, конопли, подборщик сена, валковые жатки, сеялки, культиваторы и ряд других сельскохозяйственных навесных машин. Кроме этого, шасси можно использовать как транспортное средство. На него навешивается саморазгружающийся кузов для перевозки различных сельскохозяйственных грузов. Грузоподъемность — 4 тонны. Кузов опрокидывается при помощи гидравлического привода.

Навеска машин несложна. Шасси подъезжает под навешиваемую машину, которая закрепляется на нем накидными болтами в трех точках.

Самоходное шасси выполняет самые разнохарактерные работы. Вместе с навесной машиной оно представляет собой довольно сложный агрегат. Поэтому управление им требует от обслуживающего водителя солидных знаний и навыков, повышенной внимательности, на-

НОВЫЕ МАШИНЫ для СЕЛА

Рассказывает
главный конструктор
Х. И. ИЗАКОН

стоящей любви к новой технике. Водитель должен хорошо изучить и знать особенности этой машины, ее устройство, правила эксплуатации, своевременно выполнять техническое обслуживание, бережно ухаживать за ней. Кроме того, он обязательно должен иметь шоферские права.

Самоходное шасси получило наименование СШ-75 и запускается в производство.

— Мы надеемся, — сказал в заключение тов. Изакон, — что в умелых руках новая техника позволит труженикам села достичь еще больших успехов на благо Родины.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ—СЕЛЬСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ



Это «Кировец» К-700. Ему под силу любая тяжелая работа на полях: он может поднимать мощные пласты нетронутой целины, тянуть одновременно несколько агрегатов (сеялки, культиваторы, бороны).

Трактор изготовляется на Кировском заводе Ленинградского совнархоза. На нем установлен четырехтактный восьмицилиндровый дизельный двигатель с турбонаддувом; мощность его до 220 л.с.

Пуск двигателя производится от электростартера типа СТ-103. Коробка передач механическая, постоянного зацепления, многоскоростная с фрикционным переключением передач, с отключением заднего моста. Диапазон скоростей от 2,82 до 30,8 км/час.

У трактора все четыре колеса ведущие. Давление в шинах 1,1 — 1,7 кг/см². Система поворота — гидравлическая с двумя силовыми цилиндрами. Дорожный просвет трактора 350 мм.

Фото В. Бровка.

СЛАВНЫЕ ПОКОЛЕНИЯ ГЕРОЕВ

Среди событий, навечно вписанных в героическую летопись нашей страны, золотой страницей сияет замечательная челяусинская эпопея.

В ту памятную зиму 1933—1934 годов весь мир с восхищением следил за продвижением советского парохода «Челюскин» по трассе Северного морского пути. Это был поход в невероятно трудных условиях: штормы и льды, льды и штормы преграждали дорогу советскому судну.

Борьба все же оказалась неравной. Скованный льдами у Берингова пролива «Челюскин» несколько месяцев дрейфовал на север, а в феврале 1934 года был затерт и раздавлен льдами. Мужественный экипаж корабля, борясь со стихией, высадился на льдину.

Советское правительство приняло все необходимые меры для спасения челяусинцев: были мобилизованы авиация, связь, за штурвалы самолетов сели лучшие полярные летчики. Челюскинская эпопея — это символ негнбимой воли, мужества и стойкости советских людей.

16 апреля 1934 года ЦИК СССР учредил высшую степень отличия в СССР — звание Героя Советского Союза. Летчики, спасшие челяусинцев: М. В. Водопьянов, И. В. Доронин, Н. П. Каманин, С. А. Леваневский, А. В. Ляпидевский, В. С. Молоков, М. Т. Слепнев, первыми в нашей стране были удостоены этого высокого звания.

Тридцать лет прошло с тех пор. Много событий пережили советские люди за это время, но подвиг первых героев не изгладился в памяти. На их примере воспиталось целое поколение молодежи. Мужество, бесстрашие, проявленные храбрыми советскими соколами при спасении челяусинцев, служили нашей молодежи путеводной звездой в труде, учебе, повседневной жизни. На первых героев держали равнение замечательные летчики нашей страны — Валерий Чкалов, Георгий Байдуков, Александр Беляков, тройка отважных женщин-пилотов — Валентина Гризодубова, Полина Осипенко, Марина Раскова, тысячи других людей — летчиков, моряков, танкистов, передовиков производства, инженеров, ученых, конструкторов, прославивших нашу Родину замечательными подвигами.

В годы Великой Отечественной войны советский народ, спасший человечество от фашистского рабства, совершил всемирно-исторический подвиг. Героизм в годы войны носил массовый характер.

В нашей стране свыше двенадцати тысяч Героев Советского Союза; более ста человек получили это звание дважды. Два бесстрашных советских летчика — И. Н. Кожедуб и А. И. Покрышкин — награждены тремя Золотыми Звездами.

Примечательно, что тридцатилетие со дня установления высшей степени отличия в СССР — звания Героя Советского Союза — совпадает с Днем космонавтики, который отмечает наша страна 12 апреля каждого года, после того как в 1961 году первый в мире космический корабль «Восток» с человеком на борту совершил полет вокруг земного шара и вернулся на священную землю нашей Родины. Первый человек, проникший в космос, — гражданин Союза ССР, коммунист Юрий Алексеевич Гагарин.

Весь мир жил еще под неотразимым впечатлением этой блистательной победы, как вслед за Ю. А. Гагариным совершили дерзновенные полеты Г. С. Титов, А. Г. Николаев, П. Р. Попович, В. Ф. Быковский и В. В. Николаева-Терешкова. В их подвиге отразились величие наших побед, торжество ленинских идей. Отважные покорители космоса удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

И разве не отрадно видеть сейчас собравшихся вместе первых прославленных героев и их талантливых и бесстрашных последователей — легендарных космонавтов. Им есть что вспомнить, о чем поговорить... Эстафета героев старшего поколения в надежных руках.

Слева направо сидят: М. В. Водопьянов, В. В. Николаева-Терешкова, В. С. Молоков, Н. П. Каманин; стоят: Ю. А. Гагарин, Г. С. Титов, М. Т. Слепнев, В. Ф. Быковский, А. В. Ляпидевский, П. Р. Попович и А. Г. Николаев.

Фото С. Баранова.



У

же в который раз Мария Михайловна открывала семейный альбом, еще и еще перечитывала пожелтевшие, истрепавшиеся, но такие дорогие для нее письма сына.

Вот это письмо она получила в мае 1941 года:

«Дорогая мама, теперь я солдат Красной Армии... Часто вспоминаю слова отца: будь настоящим воином. Буду».

А это? Это письмо Михаил писал в тот день, который Мария Михайловна не забудет никогда. В этот день началась война.

И вот последнее письмо: «Мама, едем на Урал за новыми машинами... Оттуда на фронт... Береги себя, за меня не беспокойся...»

Позднее из части сообщили, что Чарыков Михаил Павлович, защищая Родину, погиб смертью храбрых.

А потом из Москвы была прислана Грамота Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Михаилу звания Героя Советского Союза посмертно.

За какой подвиг Михаилу присвоено звание Героя? Мария Михайловна написала в архив. И стал известен подвиг.

...Разведка донесла, что по шоссе движется вражеская автоколонна. За каждой машиной на прицепе противотанковое орудие. Командир 263-го танкового батальона капитан Фурсенко поставил задачу: уничтожить колонну.

Холодным, хмурым был тот февральский день. Экипажи готовились к атаке.

— По машинам! — раздалась команда.

Спустя минуту взревели моторы, и танки пошли вперед. В голове — танк под номером 183, ведомый старшим сержантом Чарыковым. Водитель напряженно гляделся в затянутый туманом горизонт.

Поднимая черно-белую жижу земли и снега, краснозвездные машины приближались к вражеской колонне, состоявшей примерно из шестидесяти автомобилей.

Батальон развернулся для боя. Танк под номером 183 оказался на левом фланге. Стреляя на ходу, башенный экипаж Чарыкова поджег замыкающий фашистский танк. 183-й с ходу врезался в колонну. Исковерканные орудия и автомобили, протараненные танком Чарыкова, громоздились в кюветах. Автоматчики, бросая оружие, бежали.

Нескольким вражеским машинам удалось вырваться из окруженной советскими танками колонны. Установив несколько орудий близ железнодорожной станции, гитлеровцы открыли огонь.

Чарыков видел, как остановились два танка его боевых товарищей; один из них загорелся, другой безжизненно застыл на месте.

«Помочь!» — и Чарыков направил свой танк к горящей машине.

Пожар был ликвидирован, и оба экипажа снова заняли место в боевом строю.

— Сто восемьдесят третий, — раздался в наушниках голос комбата. — Вам и двести седьмому уничтожить орудия южнее станционного здания. Вы старший! Сто восемьдесят третий — вы старший!

В это время сильный удар потряс машину, заставив вздрогнуть ее всем корпусом. Еще удар и еще... Что-то осле-

ПОДВИГ КОММУНИСТА

пило водителя, словно солнце с неба упало под ноги, раскололось, обдав лицо огненными брызгами.

Чарыков прильнул к смотровой щели, но ничего не увидел.

«Ослеп? — тревожно пронеслось в сознании. — А приказ комбата?». Чарыков сильнее сжал рычаги управления и крикнул стрелку-радисту:

— Говори, куда вести машину! Да, ведомый невидящим танкистом 183-й продолжал бой.

Протаранив три противотанковых орудия, танк Чарыкова вынырнул из-за здания станции. Неожиданно вражеский снаряд остановил его. Машина развернулась, на снегу осталась блестящая лента гусеницы. Еще удар... В этом бою перестало биться сердце коммуниста Чарыкова.

Около двух часов танкисты капитана Фурсенко вели бой с вражеским гарнизоном станции. И победили.

Это было 19 февраля 1942 года.



М. П. ЧАРЫКОВ.

Так воевал Ваш сын, Мария Михайловна. Гордитесь им. Его имя — в списке бессмертных.

В. МОИСЕЕНКО.

ИСТОРИЧЕСКИЙ БРОНЕВИК

3 (16) апреля 1917 года с броневика у Финляндского вокзала приехавший в Петроград Владимир Ильич Ленин произнес свою историческую речь. Историческим стал и броневик, с которого выступал Ильич. Эта боевая машина, которой в дни революции было присвоено название «Враг капитала», находится сейчас в Ленинградском филиале Центрального музея В. И. ЛЕНИНА.

Внуки великого вождя — пионеры — решили создать модель легендарного броневика. Мне, руководителю технического кружка, было приятно видеть, сколько упорства и умения вкладывали ребята в свою работу. Выполнялась модель строго по чертежам. И вот недавно в ленинском музее школы состоялась торжественная линейка. Генерал-лейтенант Семен Михайлович Рогачевский и старейший шофер Адольф Августович Рышко сняли с постаментов покрывало и открыли макет броневика — точную копию подлинника, уменьшенную в три раза.

Длина макета 168 см, вес около 300 кг, 528 основных деталей изготовлены из стали. Шины колес имитированы из металла. Левая задняя фара изготовлена аналогично правой, так как на подлиннике она утеряна. Броневик окрашен шаровой краской, что соответствует его окраске в день выступления В. И. Ленина. Надпись «Враг капитала» на макете не воспроизведена, так как 3 (16) апреля 1917 года ее еще не было.

Юные умельцы нашей школы взялись за новую, еще более сложную работу — изготовить макет паровоза, на котором В. И. Ленин приехал из Финляндии в Петроград. Ребята приступили к измерению деталей исторического паровоза и другой подготовительной работе.

В. СИДОРЕНКО,
учитель труда восьмилетней школы № 206 Ленинграда.

На снимке: группа почетных гостей, присутствовавших на открытии макета броневика. В центре — генерал-лейтенант С. М. Рогачевский, крайний справа — директор Ленинградского филиала Центрального музея В. И. Ленина П. Е. Никитин.

Фото Г. Сафонова.



В мае 1962 года на своем V съезде наше оборонное патристическое Общество взяло на себя обязательство ежегодно готовить для народного хозяйства страны не менее миллиона технических специалистов. Это обязательство нашло самую широкую поддержку среди трудящихся, и прежде всего среди молодежи. Десятки тысяч членов ДОСААФ пошли в автомотоклубы, автошколы, на курсы водителей автомобилей, мотоциклов, тракторов, комбайнов. За время, прошедшее после V съезда, значительно выросло число учебных организаций Общества. Тысячи энтузиастов — знатоки техники, офицеры запаса, инженеры, преподаватели и другие специалисты — в общественном порядке, без отрыва от производства и затраты государственных средств взяли на обучение молодежи массовым техническим профессиям.

Во многих организациях окрепла материальная учебная база: оборудованы добротные классы, построены гаражи, мастерские, приобретена новая техника, многочисленны агрегаты и механизмы. Важную роль в этом сыграла хозрасчетная деятельность комитетов и первичных организаций ДОСААФ.

Материалы, которые мы публикуем на этих страницах журнала, рассказывают о том, какие поистине неисчерпаемые резервы и возможности открываются там, где комитеты Общества и их многочисленный актив всячески расширяют хозрасчетную деятельность, подходят к делу вдумчиво, творчески, где проявляют подлинную заботу о бережливости, экономии.

Это и есть верный, надежный путь к дальнейшим успехам в учебе и спорте.

РАЗУМНО, ЭКОНОМНО!

В последнее время у нас в Бельцах бывали представители учебных организаций ДОСААФ Орловской, Одесской, Черновицкой областей, республик Прибалтики. Это был деловой обмен опытом хозрасчетной подготовки шоферов и мотоциклистов. Много полезного мы восприняли из практики их работы. По-видимому, и наш опыт оказался небесполезным для гостей.

Расскажу об этом подробнее. Хозрасчетная автошкола ДОСААФ в Бельцах существует всего лишь год. Она была создана на базе курсов при самодеятельном спортивном клубе районного комитета Общества. Перейдя на новые штаты, мы взяли повышенные обязательства: подготовить в 1963 году не менее 1800 технических специалистов и добиться экономии денежных средств. Обязательство перевыполнено: подготовлено шоферов — профессионалов и любителей, мотоциклистов, трактористов и других технических специалистов для народного хозяйства Молдавии 1832 человека.

ПУТЬ К УСПЕХАМ



Очередное занятие с курсантами ведет преподаватель И. Г. Лев.

Фото Д. Шоргу.

На вырученные средства школа значительно обновила техническую базу. Теперь у нас 13 автомобилей, 17 мотоциклов, вполне достаточное количество запасных частей и материалов.

Но поведем речь об источниках экономии. Прежде всего на общем собрании сотрудников школы мы решили отказаться от содержания некоторых штатных работников и выполнять их обязанности на общественных началах. Так и сделали. Раньше по штату числился механик. Теперь его работу выполняет старший инструктор Ш. Судак. Обязанности завхоза, который также значился в штате, принял на себя инструктор практического вождения мотоциклов Т. Дремлюга. Охрана помещения и его уборка возложены на курсантов. На общественных началах ведется складское хозяйство, совмещены обязанности секретаря-машинистки и кассира. Опытные водители, имеющие стаж 12—15 лет, заменяют автослесарей, производя все ремонтные работы самостоятельно. Иначе говоря, в школе сократилось 14 штатных единиц, что дало возможность сэкономить более 8 тысяч рублей в год.

В прошлом году нам разрешили в виде опыта заключать договоры с местными советскими и хозяйственными организациями на перевозку грузов, используя для этого отведенный программой 21 час практического обучения курсантов вождению автомобилей с грузом. В частности, летом и осенью мы вывезли тысячи тонн зерна и других сельскохозяйственных продуктов с колхозных полей, оказав помощь заготовительным организациям и получив вместе с тем более трех тысяч рублей чистого дохода. Опыт, как видите, оправдал себя. Думается, что это могут делать и другие автошколы ДОСААФ, где курсанты практикуются пока еще на перевозке балласта.

Значительную экономию получили мы при обучении вождению мотоциклов. Как известно, в большинстве учебных

организаций за каждым инструктором закреплен один мотоцикл, на котором и практикуется группа. У нас же заведено так: один инструктор ведет занятие одновременно на двух или трех мотоциклах. Это ускоряет процесс обучения без ущерба для его качества.

Имеются и другие источники экономии. Например, силами преподавателей и учащихся мы изготовили на общественных началах немало учебных пособий из агрегатов в разрезе, собрали два двигателя горячей регулировки, полностью автомобиль ГАЗ-51, сделали тренажер со всеми работающими агрегатами. Если бы заказывать все это в мастерских, пришлось бы платить солидную сумму.

Сокращает расходы бережливое отношение инструкторов и учащихся к технике, к материальным ценностям. У нас значительная экономия бензина, более 50 процентов шин имеет сверхнормативный пробег.

В автошколе организованы платные консультации для водителей транспорта по правилам движения. Кроме того, штатные сотрудники и курсанты собрали и сдали более 22 тонн металлолома.

Это, так сказать, зримые, осязаемые доходы. Но они, конечно, не самоцель. Главное для нас — качество обучения, политико-воспитательная работа среди будущих специалистов. Идеино-политическую и техническую пропаганду среди учащихся на общественных началах активно ведут т. Лев, Чернега, Лазаревич и другие преподаватели. Лекции, доклады, политинформации, встречи с передовыми людьми автохозяйства, колхозов, совхозов воспитывают у курсантов любовь к своей профессии, стремление в совершенстве овладеть техникой, желание трудиться с полной отдачей сил.

З. БАЯЧУРИН,
начальник автошколы ДОСААФ.

г. Бельцы Молдавской ССР.

В УЧЕБЕ И СПОРТЕ

ХОЗРАСЧЕТ
в действии

КАЖДЫЙ РУБЛЬ— В ДЕЛО

Взгляните на эту диаграмму: за два последних года денежные доходы нашей автошколы увеличились более чем вдвое. Если в 1961 году они составляли 42 тысячи рублей, то в 1963-м достигли 87 тысяч.

Основная их часть — это взносы за обучение. Наши преподаватели, общественный актив из месяца в месяц ведут среди молодежи предприятий, колхозов, совхозов области широкую техническую пропаганду. Не случайно число лиц, желающих стать водителями, из года в год растет. В 1963 году только в сельских районах пришлось вновь открыть девять учебных точек — в совхозах «Красная Пойма», «Приокский», «Карл Либкнехт», «Врачьево Горки», «Красный Октябрь», «Хотьковский», «Городище» и других. Теперь насчитывается 189 курсов ДОСААФ, готовящих шоферов-профессионалов и любителей. В истекшем году эту специальность приобрели более пяти тысяч человек.

ТВОРЧЕСКОЕ БЕСПОКОЙСТВО

Первое, что ощущаешь, побывав в автомотоклубе, автошколе, ее филиалах и других учебных организациях ДОСААФ Тульской области, — это стремление комитетов, руководителей первичных организаций, всего общественного актива расширять и улучшать техническую пропаганду среди населения, особенно молодежи, вовлекать ее в техническую учебу, повышать качество этой учебы.

— На III пленуме ЦК ДОСААФ нас правильно критиковали за недостатки в учебной и воспитательной работе, — говорит председатель обкома ДОСААФ Л. Тихмянов. — Сейчас мы мобилизуем все силы, чтобы выправить положение.

Областной комитет ДОСААФ осуществляет ряд мероприятий, направленных на повышение педагогического мастерства преподавателей, — проводит методические сборы, постоянно практикует обмен опытом обучения и воспитания слушателей автошколы и курсов. Штатные и внештатные инструкторы обкома часто бывают в учебных организациях, на месте помогая улучшить учебный процесс, идейное воспитание молодежи.

Денежные средства, получаемые за хозрасчетную подготовку, идут в основном на пополнение и улучшение учебно-материальной базы. В 1962 году школа передала бесплатно первичным организациям ДОСААФ для учебных целей оборудования и наглядных пособий на сумму, превышающую 25 тысяч рублей. В прошлом году мы приобрели значительное количество механизмов и агрегатов новых моделей автомобилей — ЗИЛ-130 и ГАЗ-53Ф.

Коллектив школы старается как можно экономнее расходовать денежные средства. Источников экономии много. Вот один из них. Раньше инструкторов и преподавателей готовили непосредственно в школе, на что уходило ежегодно не менее 10—12 тысяч рублей. В 1963 году эти расходы снизились до 4 тысяч рублей, а в 1964 году думаем свести их до минимума. Коллектив школы нашел такой выход: практикуем подготовку инструкторско-преподавательского состава без отрыва от производства непосредственно на местах.

За последнее время у нас окрепли связи с руководителями предприятий, директорами совхозов, профсоюзными организациями. Они в ряде случаев оказывают нам большую помощь.

Все ли возможности мы исчерпали?

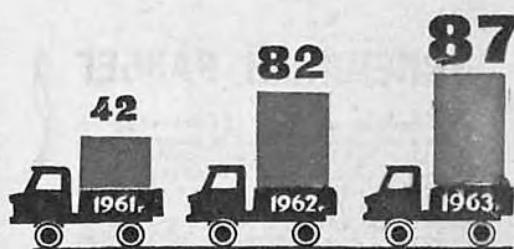
Известно, что подготовка технических специалистов — водителей автомобилей и мотоциклов — требует совершенной учебно-технической базы. И тут активисты проявляют похвальное беспокойство: ищут средства для приобретения автотехники, механизмов, агрегатов и других учебных и наглядных пособий.

Каковы же источники денежных средств для дальнейшего расширения учебной работы? Их немало: это накопления, которые образуются в областной автошколе и на многих курсах, действующих на хозрасчетных началах, выручка от продажи билетов на различные спортивные мероприятия и т. п. Много помогает в этом отношении учебным организациям мастерская по ремонту мотоциклов. Все ее три цеха работают высокопроизводительно. Интересно отметить, что штат мастерской небольшой — всего пять человек, но это люди высокой квалификации, владеющие тремя-четырьмя профессиями.

Десятки тысяч рублей, накопленные комитетами ДОСААФ области, позволили оснастить автошколу, ее филиалы, курсы по подготовке шоферов и мотоциклистов добротной и разнообразной учебной техникой, что благотворно сказывается на повышении качества обучения.

Н. ГУСАРОВ,
общественный корреспондент
«За рулем».

г. Тула.



Денежные доходы Московской областной школы ДОСААФ (в тыс. руб.).

Есть еще один очень важный канал получения доходов. Речь идет о рациональном использовании учебных автомобилей в период обучения курсантов вождению с грузом (упражнение № 16). Для этого, как известно, отводится 21 час. Сейчас мы загружаем машины балластом. Если при выполнении этого упражнения заключать договоры на перевозку грузов с заинтересованными организациями, только одна учебная группа может принести дополнительно не менее 700 рублей дохода. А в течение года это составит десятки тысяч рублей.

А. МАЙОРОВ,
начальник Московской областной автошколы ДОСААФ.

Геннадий Нелюбов ремонтирует мотоцикл. «Мастер на все руки» — говорят о нем в хозрасчетной мастерской Тульского обкома ДОСААФ. Геннадий владеет несколькими специальностями: токаря, слесаря, механика и маляра.

Фото А. Соловьева.



СПАРТАКИАДА

УСПЕШНЫЙ РАЗБЕГ

В городах и селах Белоруссии — на предприятиях, в колхозах, в учебных заведениях — выходят на старты спартакиады все новые и новые спортсмены. В один из воскресных дней в Минске ареной спортивной борьбы стала площадь у оперного театра. Здесь прошли состязания по фигурному вождению среди водителей 1-го городского таксомоторного парка. Многие шоферы выполнили нормы спортивного разряда.

Досаафовцы совхоза Ситце, одной из лучших первичных организаций Витебской области, продемонстрировали свое мастерство в «фигурке» на автомобилях и мотоциклах. В Могилеве, Барановичах и других городах прошли соревнования мотоциклистов.

Старт спортсменов предшествовала большая подготовительная работа. Во многих первичных организациях ДОСААФ еще задолго до начала спартакиады составили графики соревнований, приступили к подготовке судей, тренеров, привели в порядок материальную часть.

Оргкомитет III республиканской спартакиады с начала года издает информационный бюллетень. В порядке обмена опытом в нем рассказывается о работе лучших организаций, в частности комитета ДОСААФ Заводского района Минска.

Успех спартакиады в значительной степени зависит от размаха агитационно-пропагандистской работы. В этом комитетам ДОСААФ хорошо помогают республиканские и местные газеты, радио, телевидение. Орган ЦК ЛКСМ Белоруссии «Чырвоная Змена» ввела постоянную рубрику — «Навстречу Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта» и регулярно помещает материалы о соревнованиях, о лучших спортсменах. Массовым тиражом изданы в республике плакат-листочка, различные памятки в помощь организаторам соревнований (по фигурному вождению автомобиля, на экономию горючего и др.).

Успешному началу спартакиады во многом содействовали комсомольские, профсоюзные и советские организации, совнархоз республики, а также Министерство автомобильного транспорта.

Много внимания в республике уделяется укреплению спортивной базы. Клубы и секции Общества теперь располагают гораздо большим количеством автомобилей, мотоциклов, картон, а также другой спортивной техники, чем это было в период предыдущей спартакиады. Тогда сборный коллектив нашей республики занял пятое призовое место и был награжден переходящим кубком ЦК ДОСААФ. Теперь мы ставим задачу занять в финале нынешней спартакиады более высокое место.

А. КОРЕНЯКО,
заместитель председателя
республиканского комитета ДОСААФ
Белорусской ССР.

г. Минск.

На трассе кросса в Минске.
Фото В. Каданова



Любительское многоборье

С каждым годом все больше увеличивается число желающих заниматься мотоциклетным спортом. Рядовые мотоциклисты — это основной резерв мотоспорта, резерв, который, к сожалению, еще недостаточно используется.

Фигурное вождение давно завоевало популярность среди любителей, но сейчас перестало уже удовлетворять многих из них, а для организации других соревнований — однодневных, линейных гонок и т. п. — часто «не хватает пороха». Во многих первичных организациях и в районах, если и набирается 10—15 любителей, то, как правило, у них разные модели мотоциклов, мотороллеров и мопедов. Не разбивать же их на группы, чтобы разыгрывать призы среди трех-четырех человек, владеющих одинаковыми машинами.

Думается, назрела необходимость расширить программу соревнований для любителей, разработав комплекс любительского многоборья с единым зачетом, независимо от количества машин в каждой группе и в каждом виде соревнования. Одновременно это будет шагом к дальнейшему развитию однодневных и многодневных соревнований, которые входят в программу III Спартакиады по техническим видам спорта.

Какие же виды мотоспорта представляется нам целесообразным включить в многоборье? Это — фигурное вождение, соревнования на наиболее медленное движение, на мастерство вождения («трайлл»), на разгон—торможение, мотоциклетный спринт на дистанции 500 метров, скоростной подъем и соревнования на движение с поднятой коляской.

Первые три вида предназначены только для мотоциклов-одиночек, последний — для мотоцикла с коляской, остальные — для всех групп мотоциклов, мопедов и мотороллеров. Не обязательно проводить весь комплекс этих соревнований. Многие зависят от местных условий и возможностей организаторов, но при этом нужно стремиться к тому, чтобы было не менее трех видов, причем обязательно «фигурка».

Соревнование по фигурному вождению мотоциклов проводится в соответствии с требованиями Единой всесоюзной спортивной классификации.

Для соревнования на разгон—торможение выбирают прямой ровный участок с твердым покрытием протяженностью 300—500 метров. Старт дается с места при работающем двигателе. Участник должен максимально разогнать мотоцикл и остановить его, пройдя не более

двух метров после пересечения линии финиша. За каждый полный и неполный метр, пройденный после двухметровой зоны остановки, следует наказание — одна секунда (измерение производится от точки соприкосновения переднего колеса с грунтом). Если участник проедет более 10 метров после линии финиша, его снимают с зачета в данном виде.

Рекомендации по проведению мотоциклетного спринта изложены в третьем номере журнала «За рулем» за нынешний год.



Разгон — торможение.

Длина трассы соревнований «скоростной подъем» 75—150 метров, причем протяженность участка разгона от линии старта до начала подъема не должна превышать половины протяженности подъема. Что же касается крутизны, то ее следует определять с учетом подготовки участников и состояния грунта. Цель соревнования заключается в том, чтобы преодолеть подъем как можно быстрее.

Соревнования на наиболее медленное движение. Участник должен проехать по коридору шириной 1,2 метра и длиной 40—60 метров с наименьшей скоростью, не касаясь ногой асфальта (твердого грунта) и не наезжая на ограничивающие линии. За каждое нарушение к его результату прибавляют 3 секунды, а за остановку на дистанции (независимо от того, касается он ногой грунта или нет) участника снимают с соревнования.



«Скоростной подъем».

НА МАРШЕ



Старт дается с хода, при этом мотоцикл стоит за один метр до линии старта.

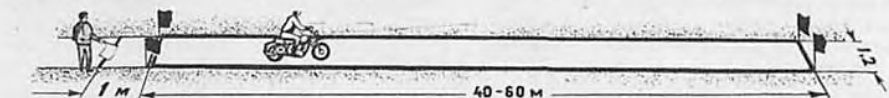
Состязания на мастерство вождения («трайлы») проводятся на дистанцию 80—100 метров с искусственными или естественными препятствиями. Степень трудности определяется составом участников. Соревнующиеся должны проехать трассу как можно быстрее, не касаясь грунта ногами; за каждое касание одной ногой — штраф 3 секунды.

Трасса соревнований на движение с поднятой коляской представляет собой твердый ровный участок длиной 25 метров с пятью отметками, нанесенными после линии старта через каждые 2 метра. Участник начинает движение за 10 метров до линии старта и пересекает ее с поднятой коляской. Если это ему не удалось, отсчет ведется от той отметки, перед которой поднята коляска. Если участник поднимет коляску, уже проехав более 10 метров после линии старта, его снимают с данного вида соревнований. Места распределяются по прой-

«Движение с поднятой коляской»



«Медленное движение» (если участник коснется земли ногой или наедет на линию, его штрафуют 3 секундами).



денному пути, а при равенстве очки делятся поровну. Состязания проводятся без колясочников.

В соревнованиях по фигурному вождению и на наиболее медленное движение зачет ведется независимо от классов и моделей машин. В остальных видах можно разбить участников на группы в соответствии с классами мотоциклов. В зависимости от места, занятого в каждом виде соревнования, спортсменам начисляют очки: за первое место — 1 очко, за второе — 2, за третье — 3 и т. д. Не получивший зачета участник наказывается двойным количеством очков, полагающихся за последнее место в данном виде соревнования. По наименьшей сумме очков и распределяются места в общем итоге комплекса. В том случае, когда соревнования проводятся как лично-командные, первенство среди команд определяется по наименьшей сумме очков всех членов команды, набранных ими во всех видах многоборья. Возможна и другая шкала — победители определяются по наибольшей сумме.

Комплекс любительского многоборья с единым зачетом, независимо от количества машин в каждой группе и в каждом виде соревнования, волеет новые силы в мотоспорт, мотоциклисты-любители сами будут стремиться к стартам. А это как нельзя лучше отвечает задачам III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

В. НАДОЛИНСКИЙ,
мастер спорта.



На старте междугородного кросса в Новгороде.

Фото М. Пойленкова.

Впервые в Новгороде

До недавнего времени не многие новгородцы имели представление о мотоциклетных соревнованиях. Сейчас же почти каждый любитель спорта побывал на кроссах и других встречах мотоспортсменов. Мощный толчок этому дала III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. В зачет спартакиады прошло уже три мотоциклетных соревнования. В них отличились Юрий Ярихин, Анатолий Гоголев и другие молодые гонщики.

Впервые в спортивной истории Новгорода проведены гонки по льду. Состязания послужили наглядным средством пропаганды мотоциклетного спорта. Многие юноши, побывавшие на гонках в роли зрителей, захотели стать спортсменами и пришли в областную автомотоклуб.

Огромный интерес вызвал междугородный кросс, который был приурочен к празднику открытия спартакиады и 20-летию освобождения города. Зрители стали свидетелями напряженной и увлекательной борьбы почти ста гонщиков. Кроме двадцати земляков, в соревнованиях участвовали известные мотоциклисты Москвы, Ленинграда, Смоленска, Мурманска, Калининграда, Пскова, в их числе мастера спорта.

На трудной сорокакилометровой трассе с крутыми подъемами и многочисленными спусками участникам пришлось проявить и мастерство, и мужество, и выдержку. Тем больше радости было для многих тысяч зрителей, когда в числе лидеров оказался Виктор Иванов. На ИЖе он оставил позади многих именитых соперников и по результатам двух заездов занял третье призовое место.

Преподаватель физического воспитания новгородского педагогического института Виктор Иванов — энтузиаст мотоциклетного спорта. Вместе с другими активистами ДОСААФ области он многое делает для того, чтобы мотоспорт в Новгороде получил «постоянную прописку». Виктор упорно овладевает мастерством и учит товарищей.

Л. МИХАЙЛОВ,

Новгород.

КАРТ НА ИППОДРОМЕ

Хорошо известен в Ивановской области Кинешемский автомотоклуб. Он широко пропагандирует спорт. Особенно оживилась его деятельность в нынешнем году, когда начались старты III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Недавно из ворот клуба вышла невиданная до сих пор в городе машина — карт. У нас нашлось немало энтузиастов картинга. Это тренер клуба А. Рачков и электрик мельзавода Ю. Сучков, работница городской типографии М. Щаннова и старшеклассники В. Киселев и В. Сгибнев, слесарь автомотоклуба А. Туркин и многие другие.

В один из воскресных дней самодельные микроавтомобили появились на городском ипподроме. Первые соревнования по картингу вызвали большой интерес. Победителем их

стал Ю. Сучков, второе место занял В. Киселев. Картингисты Кинешмы обогатились первым опытом. Более уверенно выведут они свои машины на новые соревнования спартакиады.

г. Кинешма.

Л. ПОЛЯК.

Карты досафовцев Кинешмы.

Фото С. Михалина.



СПАРТАКИАДА

Все большую популярность получает в нашей стране картинг. На страницах журнала «За рулем» уже публиковались материалы о технических требованиях к картам, о постройке их и организации соревнований. Сейчас для картингистов наступила страдная пора — старты III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. В помещаемой ниже статье инженер Г. ОБРУБОВ советует молодым спортсменам, как форсировать двигатель карта.

Прежде чем дать практические советы по форсировке двигателя, приведем некоторые теоретические положения, которые полезно знать начинающему картингисту.

Для повышения мощности двигателя нужно увеличить среднее эффективное давление и число оборотов коленчатого вала или хотя бы один из этих показателей. Чтобы убедиться в этом, рассмотрим следующую формулу:

$$N_{\text{эф}} = \frac{V_{\text{р}} p_{\text{эф}} n}{450}$$

где $N_{\text{эф}}$ — эффективная мощность в л. с.;
 $V_{\text{р}}$ — рабочий объем двигателя (для одноцилиндрового двигателя — рабочий объем цилиндра) в литрах;
 $p_{\text{эф}}$ — среднее эффективное давление в кг/см²;
 n — число оборотов коленчатого вала в минуту.

Чем выше теплотворность смеси, чем больше весовой заряд и степень сжатия, тем выше и среднее эффективное давление $p_{\text{эф}}$, а следовательно, и мощность двигателя. Для двигателей картов применяются только бензиновые смеси, поэтому теплотворная способность — это практически постоянная величина.

Увеличить заряд свежей смеси в цилиндре, а также степень ее сжатия — дело не такое уж легкое, как может показаться на первый взгляд. У двухтактных двигателей это зависит от многих факторов, и в первую очередь от правильного выбора сечения впускных окон и его сочетания с выпускными и перепускными окнами. Надо также учесть и ход продузки. Он зависит не только от конструкции картера и перепускных каналов, но и от впускной системы, с которой связана величина противодавления.

Степень сжатия в цилиндре двигателя, работающего на бензине с октановым числом 72—74, не должна превышать 10—11, иначе температура сжатия станет выше температуры самовоспламенения, а это приводит к детонации.

Может показаться, что гораздо проще повысить мощность двигателя увеличением оборотов коленчатого вала. Но и здесь существуют известные границы, переступив которые можно вызвать чрезмерную нагрузку на кривошипно-шатунный механизм. Кроме того, с повышением оборотов уменьшается заряд свежей смеси в цилиндре, потому что сокращается время, когда впускные и перепускные каналы открыты. Чтобы из-

бежать опасного повышения нагрузки на кривошипно-шатунный механизм, следует уменьшить ход поршня, определяющий вместе с оборотами так называемую среднюю скорость поршня. Но картингисты должны помнить также, что у двухтактных двигателей чрезмерное уменьшение хода поршня может вызвать обратный результат — снизить мощность.

Это объясняется просто. При коротком ходе поршня необходимы сравнительно высокие окна каналов. У двухтактных двигателей отношение хода поршня к диаметру цилиндра должно быть в пределах 0,9—1,2. Увеличение мощности двигателя изменением этого отношения требует изготовления новых кривошипа, цилиндра, поршня. Начинающим спортсменам выбирать такой путь форсировки не следует. Целесообразнее переделывать лишь некоторые детали стандартного двигателя. Что же нужно в этом случае, чтобы форсировать двигатель рабочим объемом до 125 см³ (диаметр поршня 52 мм, ход поршня 58 мм)?

Сняв головку цилиндра, проверьте положение нижней кромки выпускного окна. Она должна строго совпадать с верхней кромкой поршня, находящегося в нижней мертвой точке. Если этого совпадения нет, установите между цилиндром и картером прокладку нужной толщины. Помните, что при последующих переборках толщину этой прокладки надо сохранить. Затем замерьте, насколько поршень, находясь в верхней мертвой точке, не доходит до верхней кромки цилиндра. Это расстояние должно быть равно 0,5 мм. Если оно не выдержано, то придется торцевать цилиндр, соблюдая при этом перпендикулярность проточенного торца к оси цилиндра.

Механическая обработка цилиндра на этом не кончается. При высоких степенях сжатия обычная прокладка головки цилиндра выходит из строя. Вместо нее для более надежного уплотнения головки и цилиндра необходимо проточить на верхней части цилиндра буртик высотой 2±0,1 мм и диаметром 57±0,2 мм. Это делается на токарном станке с последующей притиркой торца и головки абразивной пастой.

снижаются гидравлические потери при всасывании, а значит, улучшается наполнение цилиндра. Чтобы установить карбюратор К-28, надо изготовить новый впускной патрубок из стали (рис. 1), а старый срезать и отфрезеровать площадку для крепления нового. Длину патрубка выбирают в зависимости от толщины площадки цилиндра. Она должна быть такой, чтобы расстояние от поршня до задней стенки дроссельного золотника равнялось 100—120 мм. После этого к патрубку приваривают фланец, который крепится к цилиндру двумя болтами, показанными на рис. 2. Их пропускают между ребрами цилиндра и закрепляют штифтами, запрессованными в отверстия, которые сделаны в ребрах и головках этих болтов.

Для хорошего наполнения цилиндра не менее важно изменить форму и размеры впускных и выпускных окон и перепускных каналов по размерам, показанным на развертке внутренней части цилиндра (рис. 3). Это делается при помощи бормашины и набора шарошек, окончательную же обработку кромок окон ведут мелкой шкуркой и абразивной пастой. Особого внимания при этом требуют перепускные каналы, и в первую очередь точное соблюдение их угловых размеров (сечение по А—А), а также симметричности расположения самих каналов.

Симметричность перепускных каналов обеспечивает лучшее наполнение и более полную очистку цилиндра от отработавших газов в конце выпуска. По следам, которые оставляют сгоревшие газы на предварительно отполированном днище поршня, подправляют соответственно перепускные каналы, добиваясь симметричности потока.

Если симметричные следы проходят на задней части днища поршня, а следы, направленные от перепускных каналов прямо к выпускному окну, отсутствуют, это свидетельствует о том, что каналы изготовлены правильно.

Перепускные каналы должны быть плавными, с чистотой обработки поверхности 8—10. Для лучшей подгонки их на стыке с картером необходимо изготовить шаблон, по которому в отдельности

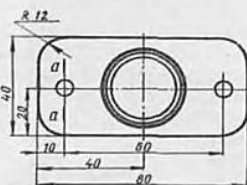
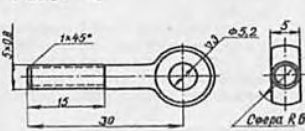


Рис. 1.

Рис. 2.



ФОРСИРОВКА

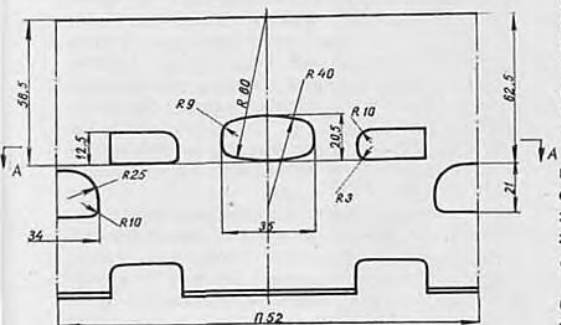
Для более надежного крепления цилиндра к картеру стандартные шпильки диаметром 6 мм замените шпильками диаметром 7—8 мм. При этом придется увеличить отверстия в цилиндре.

Хорошие результаты на двигателях класса 125 см³ дает установка карбюратора К-28 от двигателей класса 350 см³ с диффузором диаметром 24 мм. Благодаря увеличенному проходному сечению

подгоняют цилиндр, картер и прокладку.

После указанных переделок особое внимание уделите внутренней рабочей части цилиндра — «зеркалу», которое не должно иметь механических повреждений (царапин, раковин), а чистота обработки его поверхности должна соответствовать 10—11. Эллипсность и конусность зеркала более 0,01 мм недопу-

стимы. Такая точность и чистота обработки достигаются чугуном притиром и микронной абразивной пастой, разведенной в керосине. Запомните: прежде чем ставить цилиндр на двигатель,



необходимо тщательно промыть его, удалив стружку и абразивные частицы, которые легко могут вызвать износ или заклинивание кривошипно-шатунного механизма. Теперь возьмитесь за переделку поршня, помня, что зазор между его юбкой и цилиндром должен быть 0,04—0,05 мм.

Для сокращения времени обкатки поршня с цилиндрической юбкой целесообразно со стороны бобышек уменьшить размер поршня на 0,03 мм (на сторону). Чтобы избежать заклинивания, верхнюю часть поршня протачивают на 0,2—0,25 мм меньше диаметра юбки.

Для «удлинения» фазы всасывания юбку со стороны карбюратора подрезают на 1,8—2,0 мм. Ширину окон в поршне для перепускных каналов подгоняют по изготовленному цилиндру при положении поршня в нижней мертвой точке. При этом ступенька в месте перехода от окна в поршне к окну в гильзе совершенно недопустима.

Теперь о поршневых кольцах и их стопорах. Зазор в замке кольца должен быть в пределах 0,2—0,3 мм.

Прежде чем ставить поршень на дви-

при всасывании и перепуске необходимо полировать и перепускные окна, расположенные в картере, и внутреннюю поверхность кривошипной камеры.

Перепускные окна подгоняют при помощи шаблона, изготовленного по нижней торцевой поверхности цилиндра, внутренние же кройки каналов подгоняют по окнам цилиндра. В месте перехода от картера к цилиндру (если учитывать прокладку в перепускных окнах) не должно быть ступеньки.

Степень сжатия, как это обычно принято, определяется количеством жидкости (машинное масло, разведенное бензином), заливаемым в цилиндр из мензурки при положении поршня в верхней мертвой точке.

Жидкость должна доходить до половины резьбы под свечу. При степени сжатия 12 объем жидкости — 11,2 см³, при 11—12,3 см³, при 10—13,7 см³, при 9—15,4 см³, при 8—17,6 см³, при 7—20,5 см³ и при степени сжатия 6—24,6 см³.

Для бездетонационной работы двигателя при высоких степенях сжатия надо выточить из алюминия (Д16Т или АК-4) специальную головку (рис. 4) с так называемой антидетонационной щелью. Головку притирают к цилиндру. Особенностью ее камеры сгорания является узкая щель высотой 0,5 мм между поршнем, находящимся в верхней мертвой точке, и поверхностью головки. Точная форма антидетонационной щели камеры сгорания контролируется при изготовлении по контршаблону, снятому с поршня.

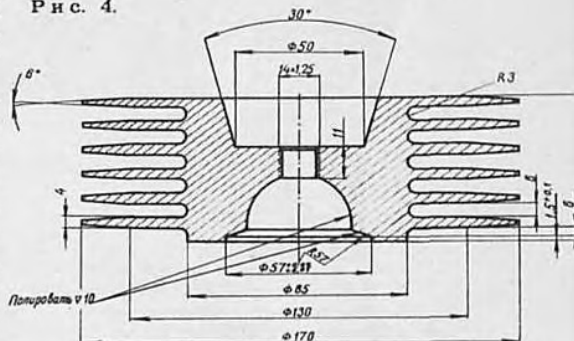
Нагарообразование может изменить высоту антидетонационной щели, поэтому для его уменьшения внутреннюю поверхность камеры полируют. Чтобы повысить надежность работы свечи зажигания, внутреннюю сферу камеры сгорания, в которой расположена свеча, целесообразно сместить в сторону всасывания. Такое смещение позволяет установить свечу в более холодной зоне, вдали от выпускного окна и в то же время не нарушить продувку цилиндра. Радиус внутренней сферы такой камеры (16,9 мм) соответствует степени сжатия 12, радиус 17,5—11, радиус 18,2—10 и радиус 18,9 мм — степени сжатия 9.

под цилиндр, помня, что без антидетонационной щели степень сжатия нельзя доводить более чем до 9.

Чтобы достичь хорошей очистки цилиндра от продуктов сгорания, необходимо правильно подобрать глушитель. Форсированный двигатель хорошо работает с глушителем, показанным на рис. 5. Он соединяется с цилиндром входным коленом, длина которого должна быть в пределах от 300 до 500 мм. Материалом для изготовления глушителя служит лист (сталь 20) толщиной 0,8 мм.

Получить максимальный крутящий момент и высокую мощность можно лишь при правильной регулировке двигателя, то есть при правильном подборе качества смеси и опережении зажигания. Для этого необходимо изготовить жик-

Рис. 4.

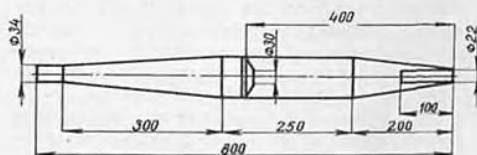


лерную трубку диаметром 2,7 мм и комплект жиклеров диаметром от 0,9 до 2,5 мм с интервалом через 0,1 мм. При регулировке помните, что качество смеси зависит не только от выбранного сорта бензина, температуры, давления и влажности воздуха. Установка воздушных фильтров и защитных козырьков также может привести к изменению качества смеси, которое проверяется по нагару на свече. Правильно подобранной смеси соответствует нагар светло-коричневого или темно-коричневого цвета.

Опережение зажигания должно быть подобрано с учетом выбранной степени сжатия и соответствовать положению поршня в 1,7—2,7 мм до верхней мертвой точки.

Форсированный двигатель будет надежно работать только с правильно подобранными свечами (с калильным числом от 280 до 360), то есть с холодными свечами ВКС-28, ВКС-30, ВКС-34 или ВКС-36.

Рис. 5.



Г. ОБРУБОВ,
инженер, призер Первых всесоюзных соревнований по картингу.

ДВИГАТЕЛЯ КАРТА

гатель, еще раз проверьте правильность расположения и надежность крепления стопоров. Не забывайте: на двигателе поршень стоит так, что стопоры находятся на выпускной стороне цилиндра в промежутках между выпускными и перепускными окнами.

В двухтактном двигателе смесь засасывается через картер, поэтому для уменьшения гидравлических потерь

Изготовить головку со смещенной сферой труднее, так как для этого нужен четырехлапчатый патрон или специальная оправка.

Если нет возможности изготовить целиком головку с антидетонационной щелью, можно с небольшими переделками использовать стандартную головку. Ее подрезают до выбранной степени сжатия и протачивают посадочный диаметр

НАМ ЭТО ЗАВЕЩАЛ ИЛЬИЧ

Тысяча девятьсот восемнадцатый год, тяжелое для страны время. Интервенция, голод, разруха, кулацкие восстания, саботаж. В это-то время в Тюфелевой роще, на территории автомобильных мастерских АМО, с которых начинается летопись нынешнего автозавода имени И. А. Лихачева, началась стройка. Рабочие по-хозяйски взялись за реконструкцию, которая оказалась не под силу фабрикантам Рябушинским.

Дело новое. Было много неясных, нерешенных вопросов. Кто даст разумный совет, разрешит сомнения? Конечно, Ленин!

В июне ячейка РКП(б) обратилась к Владимиру Ильичу с просьбой приехать на завод. «Мы знаем, Владимир Ильич, что вы очень заняты. Но знаем и другое, что просьба рабочих для вас — самое главное, — писали коммунисты завода В. И. Ленину. — Ждем Вас, ждут все рабочие!».

28 июня 1918 года в Москве проходили митинги, посвященные событиям на фронтах гражданской войны. В просторном помещении столярной мастерской, на втором этаже недостроенного кузовного цеха собрались рабочие АМО и соседних предприятий. Митинг открыл представитель завода Д. С. Гольцев. Он говорил об убитом врагами Володарском. Рабочие встали и минутой молчания почтили память погибшего революционера. Затем с докладом выступил старый член партии Б. М. Волин.

...А в это время недалеко от завода остановился многое повидавший на своем веку автомобиль. Вездесущие ребята обступили приехавших.

— Дядя, а вы не Ленин? Там ждут Ленина, — мальчишки показали на приземистые здания за длинным забором. Владимир Ильич потрепал малышей

по вихрастым головкам и спросил, как туда быстрее пройти.

— Мы проводим! — раздалось в ответ.

Ленин поднялся по лесам на второй этаж и через оконный проем вошел в зал.

— Владимир Ильич, да как же так? Ведь вас ждут у проходной, — воскликнул растерявшийся секретарь партийной ячейки.

— Ничего, ничего. Здравствуйте, товарищи!

Трудно описать, что происходило в цехе. Люди встали со своих мест. В воздух полетели рабочие кепки. Зал бушевал:

— Да здравствует товарищ Ленин!

Владимир Ильич поднялся на трибуну, скомкал в руке кепку, поднял другую руку, призывая к спокойствию и тишине.

Но овации долго не умолкали. Ильич вынул карманные часы, как бы говоря: время дорого, его надо ценить.

Зал смолк. И Ленин начал речь — о тяжелом положении, переживаемом страной, о том, что для победы требуются мобилизация всех сил, организация, крепкая дисциплина. Каждое слово вождя осталось в памяти на многие годы.

Под сводами цеха снова и снова гремела овация.

Митинг окончился, но рабочие все не хотели расставаться с Лениным. Они окружили Владимира Ильича тесным кольцом. Старый кузнец, участник штурма Кремля в 1917 году П. А. Оленев задал вопрос, волновавший всех:

— Правда ли, Владимир Ильич, что наш завод закроют?

Ленин спрятал в усах улыбку и сказал так, чтобы слышали все:

— Враки. Через три, самое позднее через пять лет вы будете выпускать настоящие, наши, советские автомобили!

Эти слова стали программой действий, и коллектив взялся за ее осуществление.

Первое время амовцы собирали автомобили из старых машин, брошенных в Тюфелевой роще. С одной снимали раму, на другой находили подходящий мотор, у третьей оказывались в порядке колеса. Машины тут же отправлялись на восстановление народного хозяйства.

Но уже в это время рабочие думали о производстве отечественных автомобилей. Создали курсы автомехаников. Постепенно осваивалось сложное производство двигателей. Годовщину курсов механиков и выпуск первых двигателей решили отметить торжественно. Председатель завкома С. П. Смирнов сообщил об этом Владимиру Ильичу и пригласил его на заводской праздник, намеченный на 7 апреля 1921 года.

Перегруженный государственными делами В. И. Ленин не смог снова посетить завод, но он в день праздника передал из Кремля теплую телефонограмму, вызвавшую всеобщее воодушевление:

«ЗАВКОМУ И ВСЕМ РАБОЧИМ 1-ГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАВОДА

Многоуважаемые товарищи! Я получил от председателя вашего завкома тов. Смирнова сообщение о выпуске двигателей и приглашение на праздник 7.IV.

Поздравляю вас, товарищи, с успехом работы и с годовщиной курсов автомобильных механиков. От всей души желаю бодрой работы, которая, несомненно, принесет дальнейшие успехи. Особенно велико значение ваших успехов с точки зрения всей массы рабочих и крестьян, ибо развитие производства двигателей, при обилии в России нефти, обещает возможность поставить дело снабжения дешевыми и практичными двигателями крестьянского хозяйства. Во что бы то ни стало надо добиться еще и еще успехов в деле производства двигателей.

Лучшие пожелания и коммунистический привет.

Ленин».

Выпущенные заводом автомобильные двигатели сразу же нашли применение в народном хозяйстве и в Красной Армии. Один из моторов был установлен на первом в стране советском танке «Борец за свободу тов. Ленин».

В 1921 году на заводе было собрано 20 двигателей. По тому времени и уровню техники это был большой успех.

Заботы Ильича не ограничивались лишь производством автомобилей. Он живо интересовался начинавшимся в то время строительством рабочего поселка завода АМО, давал указания руководителям стройки. И, чувствуя отеческую заботу Ильича, коллектив самоотверженно трудился над созданием отечественного автомобиля.

В 7-ю годовщину Великого Октября по Красной площади столицы прошли первые десять отечественных автомобилей АМО-Ф-15. Это были полугрузовые грузовики, до последнего винтика свои, советские. И как было жаль, что этого не мог уже видеть Владимир Ильич. Как порадовался бы он этой первой крупной победе автозаводцев!

Сейчас автозавод имени И. А. Лихачева переживает подлинный расцвет. Идет небывалая в его истории техническая реконструкция. О ее размахе лучше всего свидетельствуют цифры. К началу семилетия на заводе было 8 автоматических

В. И. Ленин
на заводе АМО
в 1918 году.

К. Молотилев,
инженер-технолог



линий, в 1965 году их будет 1941. Длина всех конвейеров возрастет почти в три раза и составит 63 километра. Завод за 7 лет, реконструировав свои цехи, увеличит производственные мощности на 80 процентов. Другими словами, народное хозяйство страны будет получать намного больше автомобилей. Это будут грузовики ЗИЛ-130 и другие модели, отвечающие всем современным требованиям. Таков путь от АМО-Ф-15 до ЗИЛ-130, от полукустарных мастерских до образцового предприятия страны.

Столичные автомобилестроители свято выполняют великие заветы нашего великого вождя и учителя.

Автозавод, которому путевку в жизнь дал Ленин, и в годы довоенных пятилеток, и в огне Великой Отечественной войны, и на рубежах нынешней семилетки неизменно идет в первой шеренге социалистической индустрии. Недаром же за трудовой героизм он награжден двумя орденами Ленина и орденом Трудового Красного Знамени.

В этих успехах видна направляющая рука Коммунистической партии, ленинская забота Центрального Комитета КПСС о процветании и могуществе со-

ветского государства. В цехах завода часто бывали руководители партии и правительства. Много внимания заводу уделяли С. М. Киров, М. И. Калинин, Г. К. Орджоникидзе. Нередко на завод приезжал Н. С. Хрущев, который ряд лет был секретарем МК и МГК ВКП(б). Первый секретарь ЦК КПСС и Председатель Совета Министров Н. С. Хрущев и теперь бывает на автозаводе имени И. А. Лихачева, беседует с рабочими.

Свято чтут на автозаводе память о пребывании здесь Владимира Ильича. На Центральной аллее высится памятник основателю Коммунистической партии и Советского государства. В день рождения вождя пионеры подшефных школ собираются здесь на торжественную линейку. Сюда же приходят только что принятые в ряды Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи юноши и девушки. Старые большевики вручают им членские билеты с силуэтом Ильича.

Много важных заданий выполнили автозаводцы. Но одно особо им дорого: коллективу было поручено восстановить автомобиль, на котором Ильич приезжал на памятный митинг в 1918 го-

ду. Это была ответственная и очень сложная работа. Но как были рады все, когда дорогая сердцу реликвия ожила. Автомобиль, знакомый всему миру по фотографиям, прошел по улицам Москвы, пересек Красную площадь и обрел вечную стоянку в Центральном музее В. И. Ленина.

О незабываемом дне, когда великий вождь был на автозаводе, беседовал с рабочими, вдохновляя их на славные дела, напоминает и мемориальная доска с барельефом В. И. Ленина.

Но самое главное это то, что Ильич — в сердце каждого автозаводца. Недаром многотысячный коллектив успешно борется за звание предприятия коммунистического труда.

...В 1918 году трудно было назвать полукустарные мастерские заводом. Но Ленин сказал, что маленькие мастерские в Тюфелевой роще должны стать автомобильным гигантом. И завод имени И. А. Лихачева стал гигантом, продукция которого известна всему миру.

В. АПАТОВ, Н. УШАТИКОВ,
члены литературного объединения
при редакции газеты
«Московский автозаводец».

КЛУБ



«АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

С первой каплей, с первыми лучами весеннего солнца, которые сулят приближение лета, радостно начинают биться сердца автолюбителей и мотоциклистов. Маршруты путешествий — и ближних, на воскресные дни, и дальних, на время отпуска, — уже намечены, и беспокойное племье людей, предпочитающих всем видам отдыха туризм на колесах, только и ждет теплых дней.

В самом деле, что может быть увлекательнее путешествия на автомобиле или мотоцикле! Где, как не во время этих поездок можно так хорошо познать свой край, свою страну! Какие незабываемые

ЗАСЕДАНИЕ

Первыми взяли слово председатель правления Московского клуба автомобилистов Герой Советского Союза Сергей Сергеевич ВОЛКЕНШТЕЙН и член Центрального совета по туризму ВЦСПС Святослав Иванович КЕАНГЕЛИ.

Любовь к Родине станет еще горячее

Все, конечно, хорошо помнят картину русского художника А. К. Саврасова «Грачи прилетели». Вернувшись весной в родные края, птицы озабоченно и шумливо готовятся к новой жизни. Если сделать некоторое допущение, то с ними можно сравнить членов молодого клуба автомобилистов, который создан при совете по туризму МГСПС.

...Еще снег лежал на полях, еще не все дороги были открыты, а буквально в каждом уголке нашего клуба в Дорогомилово-Тишинском переулке Москвы горячо обсуждались предстоящие путешествия, составлялись планы походов и многодневных поездок по стране.

Никогда еще столичные автолюбители и мотоциклисты не встречали новый туристский сезон с таким подъемом. До недавнего времени они были разобщены, предоставлены сами себе. Но с тех пор как Президиум ВЦСПС принял постановление о дальнейшем развитии туризма в стране, многое изменилось. У нас в Москве, так же, как и во всех рес-

публиках, краях и областях, советы профсоюзов организовали советы по туризму с различными секциями, в том числе автомобильно-мотоциклетной. Появились и самостоятельные туристские автомотоклубы. Они существуют не только в Москве. Есть они в Ленинграде, Киеве, Таллине, Риге, Вильнюсе, Воронеже, Полтаве и в других городах.

Чем они занимаются? В Московском клубе действует 14 секций: автотуризма, мототуризма, мопедного туризма, походов выходного дня, безопасности движения, проката автомобилей, техническая, агитации и другие. Клуб все больше становится центром притяжения столичных автомобилистов и мотоциклистов. Нам ясно: число так называемых «диких» путешественников отныне будет убывать. Зато намного возрастет коллективные поездки, массовый организованный туризм. В немалой степени этому поможет и то, что кемпинги и пансионаты РСФСР переданы в ведение Центрального совета по туризму ВЦСПС.

Теперь, когда автотуризм полностью уравнивается в правах со всеми остальными видами туризма, перед каждым автомобилистом и мотоциклистом открыта широкая возможность получить звание туриста и даже мастера.

В соответствии с классификационными нормативами и требованиями, утвержденными Центральным советом по туризму (частично они были опубликованы в журнале «За рулем», № 9, 1963 г.), автомобилистам присваиваются звания туриста СССР, туриста СССР III, II, I степени, а также мастера туризма СССР. Их награждают значками, образцы которых представлены на этой странице. Ознакомьтесь с правилами организации туристских путешествий по стране, классификационными нормативами и положением о туристских маршрутно-классификационных комиссиях можно во всех советах по туризму.

Как же все-таки приобрести это организованное путешествие? Делается это так: группа желающих совершить путешествие 1—5-й категорий сложности подает заявку в местную маршрутно-классификационную комиссию. Там выдают маршрутные книжки — путевой документ туриста, в котором туристское или другое учреждение (например, автомотоклуб ДОСААФ) делает отметки о прохождении маршрута. После окончания путешествия руководитель группы представляет отчет. К слову сказать, для по-

лучения значка можно представлять и отчеты о ранее совершенных путешествиях, если они оформлены согласно существующим требованиям.

Все вопросы, связанные с награждением значками и присвоением званий (включая мастера туризма СССР), решают только советы по туризму, их секции и комиссии.

К сведению тех, кто собирается в путь. В 1964 году можно будет совершать поездки по разработанным платным маршрутам Центрального совета по туризму.

Путешествия на автомобилях, мотоциклах, мотороллерах расширяют ваш кругозор, познакомят с гигантскими стройками нашей страны, с красотой и богатствами родной природы, с памятниками истории и культуры, местами героических боев Советской Армии в годы гражданской и Великой Отечественной войн, со всем тем, что воспитывает советский патриотизм.

В заключение хотелось бы подчеркнуть, что туризм у нас — не удовольствие для одиночек. В Советском Союзе он носит массовый характер, является частью физической культуры народа, одной из действенных форм укрепления здоровья трудящихся и средств активного отдыха.

Туристский сезон близится. Всех, кто любит родной край, зовут дороги. Множьте, друзья, ряды туристов!

Туристские значки



I степени

II степени

III степени



В пути надо не только смотреть вперед, но и замечать, что происходит справа и слева, поглядывать в зеркало заднего вида, знать, что показывают приборы, и прислушиваться к работе машины. Обязанностей у водителя немало. Поэтому советуем: не отвлекаться разговорами с пассажирами, громко не включать радио. Говорят, что такие советы хороши в особенности тем, что их можно не слушать. Однако если с вами произойдет в пути неприятность, она наверняка будет результатом того, что вы не следовали этим советам.

впечатления оставляют встречи с новыми людьми, знакомство с нашей чудесной природой, с городами и селами, которые видишь впервые.

Поездка за рулем — не только отличный отдых. Она воспитывает характер и волю, учит мастерству вождения. Каждый автопутешественник отлично усваивает в пути «повадки» своей машины, учится «лечить» ее от неожиданных «заболеваний», словом, проходит водительский университет.

На очередное заседание клуба «Автолюбитель» мы пригласили бывалых путешественников и попросили их поделиться своими мыслями.

ЧЕТВЕРТОЕ:

Неутомимо гудит работающий мотор. Бегут вдоль асфальтовой ленты шоссе леса, поля, селения. Кому из автомобилистов, одержимых страстью путешествовать, не приятно это ощущение движения вперед, к новым неизведанным местам!

Но вот представьте: вчерашний турист-одиночка решил отправиться в коллективный поход. Готов ли он к этому? Умеет ли он вести машину в колонне!

О некоторых особенностях «группового вождения» пожелал рассказать на заседании клуба заместитель председателя секции туризма Советского комитета защиты мира Петр Владимирович КОНДРАТЬЕВ, водивший колонны автомобилей не только у нас в стране, но и за рубежом. Итак...

Вы едете в колонне

Колонна из 4—6 автопутешественников ныне не редкость на дорогах. Езда в колонне имеет свои особенности. Но прежде несколько слов о снаряжении. Что брать с собой? Каждая лишняя вещь обременяет в дороге, а в тоже время без некоторых предметов не обойтись. Комплект инструмента, ремень вентилятора, диафрагмы бензонасоса, запасные свечи, фильтрующий элемент масляного фильтра, электролампочки,

буксирный трос и карту маршрута надо иметь обязательно. Прихватите также небольшую аптечку, по 0,5 литра тормозной жидкости и дистиллированной воды, тугоплавкую смазку, прокладочный картон и вязальную проволоку. Все это позволит вам встретить во всеоружии неожиданную поломку или неисправность.

Для наибольшей безопасности рекомендуем укрепить на переднем сиденье так называемые ремни безопасности (по типу самолетных). Они должны проходить через плечо, перекрещиваться на груди и крепиться к полу и стойке кузова.

Формирует колонну руководитель группы — «командор». Он устанавливает порядковые номера для каждого автомобиля и проводит тренировочную поездку со всеми участниками.

Составляя график движения по хорошим дорогам (и в расчете на хорошую погоду), можно планировать дневной пробег 500 км. При езде по горной и сильно пересеченной местности достаточно и 300 км. Для тех, кто совершает туристское путешествие впервые, дневной пробег не должен превышать 200—250 км. Следует исходить из расчета, что средняя скорость будет 45—50 км/час, хотя на отдельных участках она может достигать 70—80 км/час. В графике обязательно предусмотрите места ночлега, большие привалы, заправку бензином, профилактику и т. д.

Началу движения предшествует команда «По машинам!». Водители занимают места и, подняв левую руку, докладывают таким образом о своей готовности. Движение идет строго в один ряд.

Интервал между автомобилями зависит от скорости и состояния дорог. При этом расстояние должно быть таким, чтобы полностью исключалась возможность столкновения при внезапном торможении впереди идущей машины.

Обычно интервалы между машинами устанавливают из расчета 1,5 м на километр скорости. Например, при движении автоколонны со скоростью 60 км/час интервал составит 90 м. На скользкой дороге он должен быть увеличен до двух метров на километр скорости.

В тех случаях, когда за рулем автомобилей сидят опытные водители, интервал можно сократить до 1 м на километр скорости. На марше не следует развивать скорость свыше 80—85 км/час,

так как это повышает расход топлива, увеличивает износ шин, двигателя, а главное — может повлечь за собой дорожные происшествия.

При подъезде к населенным пунктам, шлагбаумам, пересечениям дорог головной автомобиль снижает скорость для того, чтобы подтянулась вся колонна. Крупные населенные пункты надо проходить компактно.

В горных условиях скорость, естественно, следует снижать, а останавливаться только на ровном участке, где могут поместиться все автомобили.

Выезд автомобиля из ряда допустим лишь в исключительных случаях. Если все же в этом появилась необходимость, то водитель подает сигнал указателем поворота и съезжает на обочину. Вместе с ним останавливается и последняя машина (замыкающая). После устранения неисправности водитель догоняет колонну и пристраивается в конце ее. Свое порядковое место он займет только на стоянке.

Обгон колонны допустим лишь в крайнем случае, когда необходима срочная связь с руководителем группы.

Остановка начинается с плавного уменьшения скорости головной машины и одновременного включения указателя правого поворота. Все дублируют этот сигнал. На шоссе машины останавливают на расстоянии 1—1,5 м. В городе их оставляют на стоянках, располагая перпендикулярно к тротуару или в «елочку». Интервалы между автомобилями должны быть 1,2—1,5 м.

Многочасовое вождение автомобиля утомляет. Через каждые два часа останавливайтесь на 15—20 минут в удобных местах вне населенных пунктов. Для выбора места привала — он обычно не превышает двух часов — имеет смысл выставить вперед одну машину.

Хочется в заключение повторить известную истину: высокая дисциплина и внимательность в пути — гарантия спокойного, хорошего путешествия.

С какой скоростью вы едете? Один автомобилист отвечает: «Не меньше ста», другой: «Не больше шестидесяти». Быстроходные машины и хорошие дороги толкают нас на быструю езду. Однако заметим, что большая скорость — не такое уж личное дело, если на дороге множество машин. Разумно для экономии времени снизить скорость до 40 км/час на участках, посыпанных щебенкой. Острые камни подобны терке: они портят покрышки, пробивают стекла фар, бензопроводы, баки, тормозные шланги. Как учит опыт, дальше уедет тот, кто идет со скоростью не выше 60 км/час.



В ДОРОГУ самую



Собираясь в дальнее путешествие, автомобилисты, как правило, берут в дорогу туристское снаряжение [палатку и пр.]. Как его лучше разместить? Разумеется, в багажнике. Ну, а если он занят! Тогда... Впрочем, лучше дадим высказаться по этому поводу многоопытному туристу инженеру Олегу Васильевичу ЧИРКИНУ.

Багажник на крыше

Автомобили «Москвич» и «Волга» снабжены удобными и довольно вместительными багажниками, однако они не всегда удовлетворяют нас, автолюбителей. Не только для палатки, и не для многих других вещей (постельных принадлежностей, рыболовных снастей и др.) часто нужен дополнительный багажник на крыше автомобиля. Его можно приобрести в магазинах.

Устанавливают багажник так, чтобы ножки его входили в водосливный желобок, а захваты проходили через втулки, зажимающие желобок. Следите за тем, чтобы при установке багажника вес груза распределялся равномерно на все колеса. Для этого середину багажника условно совмещают с осью центра тяжести

автомобиля, которая находится примерно посередине базы. О равномерном распределении нагрузки надо помнить и при размещении вещей наверху, особенно тяжелых.

Кстати говоря, и в самом автомобиле надо размещать груз правильно, с тем чтобы центр тяжести находился посередине или чуть ближе к передней части. Нередко туристы наиболее тяжелые вещи укладывают в задний багажник. Делать этого не следует. Загрузка задней части машины затрудняет управление. Задние колеса начинают «зано-



ситься», и дело может кончиться тем, что водитель потеряет контроль над автомобилем.

Вообще же во всех случаях берите по возможности меньше вещей в дорогу.

Бывает, что на крыше вы перевозите

Молодые туристы любят устанавливать рекорды дальности, а потом в кемпинге «скромно» сообщать соседям: «Сегодня сделал восемьсот километров». Полезно напомнить, что на исправной машине по хорошей дороге можно проехать и больше.

Можно, но что в этом толку! Ехать следует только до тех пор, пока это доставляет удовольствие, пока сознание полностью воспринимает непрерывно меняющуюся картину дороги. Тогда вы путешествуете, вбираете в себя новые впечатления.

Справедливо говорят: много проедешь — мало увидишь.



вещи, которые боятся пыли и дождя. Тогда сделайте из брезента чехол. Он показан на рисунке. Это конверт с длинным передним клапаном, который закрывает сверху весь багажник с поклажей. Закреплять клапаны чехла можно резиновыми лентами из старых автомобильных камер, прикрепив к их концам крючки, а по краям клапанов сделать петли.

Думается, не лишне предупредить, что багажник достаточно вместителен и поэтому есть опасность перегрузить автомобиль. Следует всегда помнить о до-

ЕЩЕ РАЗ О КАТАЛИТИЧЕСКОЙ ПЕЧИ

В первом номере нашего журнала за этот год в клубе «Автолюбитель» выступил В. Шихов из Свердловска, поделившийся своим опытом изготовления и эксплуатации каталитической печи для облегчения пуска двигателя зимой. Устройство это заинтересовало многих, в редакцию стали приходить письма с просьбой описать более подробно «технологию» изготовления катализатора. В связи с этим мы снова предоставляем слово В. Шихову.

Азотнокислый кобальт — довольно дефицитный реактив, расход его на одну заправку катализатора равен 1,5 кг. Гораздо дешевле изготовить железно-хромистый катализатор, где кобальт используется лишь в небольшом количестве.

Необходимые реактивы для приготовления катализатора: азотнокислое железо, азотнокислый кобальт, двуххромовокислый аммоний — все чистые или чистые для анализа (ЧДА). Нужны также двадцатипроцентный аммиак, дистиллированная вода, длинноволокнистый асбест (вата).

На 300 г асбестовой ваты, то есть для катализатора на одну печь, готовят следующий раствор. 1200 г азотнокислого железа $\text{Fe}(\text{NO}_3)_3 \cdot 9\text{H}_2\text{O}$ растворяют в 1,5 л подогретой (40—80 градусов) дистиллированной воды. Сюда же добавляют 12,5 г окиси кобальта CoO ,

растворенной в небольшом количестве азотной кислоты (или равноценное количество азотнокислого кобальта). 300 г асбестовой ваты пропитывают этим раствором в течение часа при многократном перемешивании, а затем раствор охлаждается до комнатной температуры.

В него заливают раствор двуххромовокислого аммония — 550 г $(\text{NH}_4)_2\text{Cr}_2\text{O}_7$ в одном литре воды — и снова три-четыре раза перемешивают. Далее, небольшими порциями, все время энергично перемешивая, добавляют 380 см³ двадцатипроцентного аммиака.

Через час-полтора асбестовую вату вынимают из раствора, слегка отжимают и, разложив тонким слоем, сушат при температуре 100—120 градусов. Можно разложить катализатор тонким слоем на батарее отопления. В этом случае сушка займет 10—12 часов. Увели-

чение этого срока нежелательно, иначе будет затруднена последующая обработка. Заканчивать сушку целесообразно, когда катализатор еще слегка влажен и легко тербится.

Высушенную массу тербят до получения мягкого и рыхлого волокна. Эту операцию надо делать тщательно: от нее в большой мере зависит работоспособность катализатора. Все процедуры с каталитической массой (и тербление тоже) надо производить в резиновых перчатках в вытяжном шкафу.

Растеревшую асбестовую массу прокаливают в муфеле при температуре 350—400 градусов. Большие температуры не рекомендуются, они вызывают измельчение асбестовых волокон. После прокаливания катализатор готов к использованию.

Хромат железа на асбестовой вате осаждается не полностью, а только процентов на 50—60; поэтому в рекомендуемых количествах растворов можно пропитать в 1,5 раза больше асбестовой ваты, чем указано.

Листовой или шнуровой асбест или минеральная вата для катализатора не подходят. На первых двух нель-

зя получить большой каталитической поверхности, а на последней не держится хромат железа. Неудовлетворительные результаты дает и коротковолокнистый асбест, так как он быстро просыпается сквозь сетку (размер ячеек $2 \times 2 - 4 \times 4$ мм), и печь перестает работать.

Каталитическая печь не может быть использована для отопления (гаража, рыбацкой палатки), потому что катализатор не обеспечивает полноты сгорания.

Расход бензина на печь тех размеров, которые приводились в статье, — около 0,5—1,0 л за час работы. Постепенно, по мере «отравления» катализатора расход бензина и теплопроизводительность печи снижаются.

Литература

- Жаброва Г. М. Тепло без пламени. Изд-во АН СССР, 1945.
Антонов А. Хранение автомобилей без утепленных гаражей. Гострансиздат, 1938.
Досавио Г. С. и Семенин Н. В. Зимняя эксплуатация автомобилей. Авто-трансиздат, 1961.
Минкин М. Пусковые устройства для автомобильных двигателей. Машгиз, 1961.

пустимой максимальной нагрузке автомобилей (включая вес водителя и пассажиров). Для «Москвичей» 401, 402 и 407 — это 300 кг, для «Победы» — 375 кг и для «Волги» — 415 кг.

Груз сверху значительно ухудшает устойчивость и аэродинамические качества автомобиля. Поэтому нужно быть осторожным, особенно на поворотах, при шквальном ветре и при всех других случаях, когда может снизиться устойчивость машины.

Если на вашем пути предвидятся плохие дороги — лучше откажитесь от тяжелого груза на багажнике.

Хочется отметить еще одну, так сказать, косвенную пользу, которую может принести багажник. Много автомобилей хранится без гаражей, под брезентом. Это порой приводит к порче окраски, так как под чехлом скапливается влага, и он прилипает к крыше. Если же брезентом накрыть автомобиль с багажником, то между чехлом и крышей появится воздушная прослойка. Она предохранит краску от повреждения.



Отдыхать в пути можно по-разному. К услугам тех, кто путешествует на колесах, — сеть кемпингов и пансионатов. Они показаны на карте, которую мы приводим в этом номере журнала на третьей странице обложки. Но не на всех маршрутах автотуристов ждет дом с удобствами, да и не всегда он нужен. Опушка леса, поляна, берег реки или озера приютят туриста. И хорошо, если на этот случай он будет иметь с собой палатку, подобную той, что сконструировал Бронислав Яковлевич ГАРТЕНБЕРГ, посвящающий свободное время разработке туристского снаряжения и приспособлений. Ему мы и передаем слово.

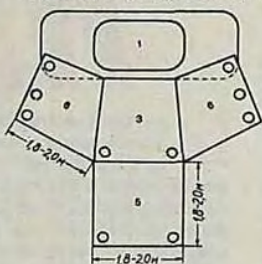
И тент, и палатка

Путешествуя на автомобиле, порой приходится брать с собой и тент, чтобы укрыть машину, и палатку. А ведь удобнее иметь одну палатку-тент.

Взгляните на эти рисунки, и вам станет ясно, что такая комбинация вполне приемлема. Больше того, конструкция

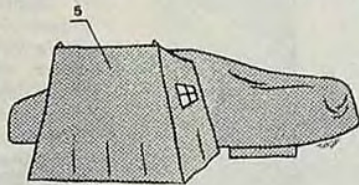
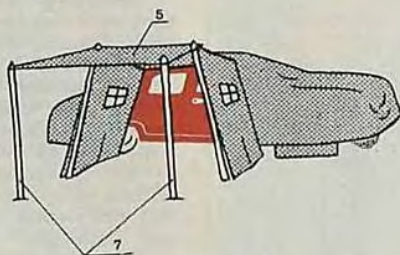
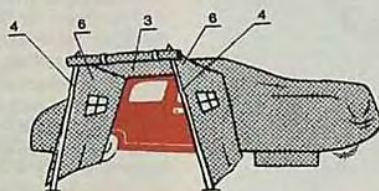
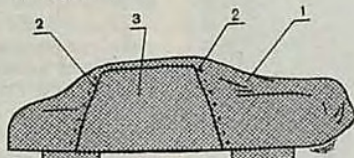
эта настолько проста, что ее можно изготовить своими руками.

Тент 1 — это накрывающий чехол, у которого с правой боковой стороны сделаны разрезы 2, образующие посе-



Раскрой палатки.

Установка палатки.



редине полотнища 3. В приподнятом положении, когда полотнище прикреплено к двум стойкам 4, оно служит крышей палатки. Передняя 5 и две боковые 6 стенки — это три пристегивающих-

Пассажиру во время движения не следует много спать. Турист должен быть всегда активным. Его обязанность — помогать водителю наблюдать за дорогой и машиной.

Недопустимо для борьбы со сном выскидывать забавы. Однажды водитель «Победы» занялся со спутником решением кроссворда. Сон прошел, но они не заметили, как новая шина заднего колеса выпустила воздух и превратилась в молчало.

Еще более опасна и совершенно недопустима для взбадривания езда наперегонки.



ся одно к другому полотнище, которые пришиты к краям крыши 3. Приподняв и закрепив на стойках 7 переднюю стенку палатки 5, можно создать нечто вроде веранды с легкой раздвигающейся занавеской. Площадь палатки с верандой — около 10 квадратных метров — вполне достаточно для размещения походной мебели и спальных принадлежностей.

В эксплуатации палатка удобна и проста. Чтобы сложить ее, например, надо пристегнуть три вертикальных полотнища к внутренней стороне опущенного полотнища-крыши, а последнее в свою очередь — к чехлу, выполняющему назначение тента.

Как видно из рисунка, спереди крыша палатки приподнята. Это для того, чтобы входить и стоять в ней не сгибаясь. Покатость обеспечивает во время дождя сток воды.

Стойки для комбинированной палатки лучше делать составные — из трубок или деревянных палок. Накрывающий тент изготовляют по размерам кузова, однако размер самой палатки остается стандартным. Желательно, чтобы ткань палатки была влагоотталкивающей.

Палатка-тент принята к массовому производству Московской базой культ-товаров.



Автор коротких советов — член нашего клуба Надежда Ивановна АКИМОВА, исколесившая на мотоцикле и автомобиле сотни дорог.

Рисунки М. Каширина.



Чемпион Европы по мотогонкам на льду Габдрахман Кадыров.
Фото В. Бровко.



ПЕРВОЕ

Будущий историк мотоспорта, наверно, не преминет воспользоваться таким фактом: закрытие первого чемпионата Европы по гонкам на льду совпало с финишем Белой олимпиады в Инсбруке. Возможно, подобное соединение двух неравнозначных событий в спортивной жизни не совсем правомерно. И все же мы не случайно начинаем рассказ о прошедшем чемпионате с упоминания об Инсбруке. Так же как и зимние Олимпийские игры, первенство мотоциклистов на льду в начале 1964 года закончилось триумфальной победой советских спортсменов.

Легко можно понять радость наших почитателей мотоспорта, когда в Лужниках на пьедестал поднялись три улыбающихся парня из Уфы, три победителя первенства: чемпион Европы Габдрахман Кадыров, серебряный призер Вячеслав Дубинин и обладатель бронзы Юрий Дудорин.

Да, это был замечательный день нашего мотоспорта. Мы радовались победе вдвойне. И потому, что первым чемпионом континента в этом виде соревнований стал советский спортсмен, и потому, что это была первая золотая награда, завоеванная нашими мотоциклистами.

Чемпионская медаль двадцатидвухлетнего комсомольца из Башкирии, подкрепленная серебряной и бронзовой наградами его земляков, явилась добрым предзнаменованием — отныне наши спортсмены начинают приобретать репутацию сильнейших в мире и в том виде спорта, который долгое время числился у нас в разряде отстающих.

Любители мотоспорта внимательно следили за чемпионатом, поэтому не будем подробно писать о том, как складывалась борьба на всех пяти этапах, из которых по условиям соревнований в зачет шли три лучших результата, а зачетные очки в каждом туре получала лишь первая шестерка.

Гонщики шести стран — Швеции, Финляндии, СССР, Чехословакии, Югославии и Монголии — взяли старт ледового марафона на ленинградском стадионе технических видов спорта. Это совершенно новое и единственное в своем роде спортивное сооружение приняло боевое крещение: число зрителей примерно втрое превысило «проектную мощность» первой очереди.

Со временем стадион ДОСААФ, построенный с помощью комсомольцев Выборгского района, разрастется в мощный спортивный комплекс. Здесь обособятся картингисты и мотоциклисты, любители мотоболла, авто- и авиамоделизма. Но сколько бы времени ни прошло, хозяева стадиона будут помнить день его открытия.

За двенадцать часов до начала соревнования никто не взял бы на себя смелость утверждать, что гонки состоятся. Капризная ленинградская зима принесла неожиданный дождь и чуть было не загубила все труды. Организаторы во главе с директором соревнований Г. Тютиковым не спавали перед непогодой. Люди не уходили со стадиона, не спали несколько ночей и отбили у оттепели ледяную дорожку. Чемпионат Европы начался точно в назначенный срок.

Вначале могло показаться, что наша четверка, занявшая в Ленинграде все первые места, победным маршем пройдет до конца соревнований, но от этапа к этапу победы давались все трудней. Старты в Уфе, где проходили второй и третий туры чемпионата, обнаружили явное стремление шведов потеснить хозяев льда. Перу Холландеру на «Жапе» последней модели дважды удавалось вклинить в первую тройку. Технический напористый швед стал виновником того, что один из главных претендентов — Самородов — оказался за чертой призеров. В третьем туре он нанес ему единственное поражение в заезде, закрывшее уфимцу шлагбаум на пути к чемпионской короне в тот самый момент, когда он уже приближался к ней. После этого стал недосыгаем Габдрахман Кадыров. Победив в трех турах, он приехал на заключительные этапы соревнований в Москву уже чемпионом Европы. Удивительное спокойствие и самообладание в сочетании с прекрасной техникой вождения машины на высоких скоростях обеспечили ему выдающийся успех.

Шведы и на московском льду не скрывали своих намерений драться за медали. Как знать, чем бы закончилось состязание, если бы нашим соперникам не спутал все карты Вячеслав Дубинин. В Уфе он дважды поплатился падением за го-

ЗОЛОТО

рячность, зато в Москве одолел всех своих соперников и в награду получил серебряную медаль. Третьим призером стал Ю. Дудорин, ровно прошедший всю дистанцию чемпионата. Из-за травмы Самородов выбыл из борьбы после уфимских этапов и вынужден был довольствоваться четвертым местом. Последующие два места заняли шведские мастера Б. Хёрнфельд и П. Холландер. Они блеснули умной тактикой и красивой ездой, но им явно не хватало скорости.

Финские мастера приехали в СССР без своего многолетнего лидера в гонках по льду А. Паяри. Это не смутило их. Новый чемпион Финляндии Э. Копонен показал себя настоящим бойцом. И если бы не частые поломки мотоцикла, зачетных очков у него было бы больше.

Среди участников чемпионата обратили на себя внимание способные югославские спортсмены С. Джудович и Д. Перко, монгольские мотоциклисты С. Ойдов и И. Батыр. Хорошее впечатление оставило выступление дебютантов международных встреч на льду — австрийских гонщиков, хотя им и не удалось преодолеть барьер на пути к финалу: они выбыли из соревнований после отборочных встреч.

Четыре года назад мы выступали на льду в роли учеников. Теперь же высокое мастерство наших гонщиков воспринимается как новое слово в мотоспорте. Благотворное влияние советской школы езды по льду проявилось в первых победах, которые одержали в заездах на финише чемпионата чехословацкие гонщики Кубичек и Махач, финн Копонен. Особо надо оценить дружные усилия наших чехословацких друзей. В каждом туре кто-нибудь из них получал зачетные очки, а ветеран команды Ярослав Махач стал обладателем приза журнала «За рулем»: из всех участников отборочных соревнований он добился лучшего результата в финале.

В острой борьбе на ледяных дорожках окрепла спортивная дружба мотоциклистов разных стран. У них не было никаких секретов. Противники на ледяной дорожке, они стали добрыми друзьями, готовыми прийти друг другу на выручку. Как благодарен был Пер Холландер Всеволоду Нерытову (известный советский гонщик на этот раз был запасным), когда тот накануне соревнования в Уфе «зашиповал» его покрышку по своему рецепту.

Первый зимний форум европейских мотогонок больше, чем любые другие мотогонки на льду, способствовал взаимному обогащению опытом. Полезные уроки извлекут из него и победители и побежденные.

Говоря об успехах чемпионата и взлете наших мотоциклистов, мы отлично понимаем, что в продвижении всего нашего мотоспорта вперед сделаны лишь первые шаги. Пример Кадырова и его друзей должны подхватить мастера кросса, многодневных соревнований, гравийной дорожки и кольцевых трасс. Хочется верить, что с плацдарма, который в самом начале года завоевали «ледовики», начнется восхождение советских мотоциклистов к мировым вершинам в мотоспорте.

М. ТИЛЕВИЧ.

ИНТЕРВЬЮ „ЗА РУЛЕМ“

Корреспондент журнала «За рулем» обратился к некоторым участникам и организаторам соревнований с просьбой поделиться своими впечатлениями о первом чемпионате Европы.

Э. ФОРСТЕР,
вице-президент ФИМ,
председатель подкомитета
трековых гонок

Чемпионат превзошел все мои ожидания. В Москве я воочию убедился, что гонки на льду не менее увлекательны и эмоциональны, чем на гравийной дорожке.

ФИМ не ошиблась, поручив проведение первого чемпионата Европы Федерации мотоспорта СССР. Организация его была выше всяких похвал. Можно только позавидовать спортсменам, которым предоставляют для выступлений такой прекрасный стадион, как московские Лужники.

Мне посчастливилось от имени ФИМ вручать медали победителям и поздравлять их. Хочу через журнал поблагодарить Федерацию мотоспорта СССР за все, что она сделала для организации этих соревнований. Советским представителям в ФИМ пришлось долго отстаивать «право на жизнь» мотогонок на льду и я от души рад, что их усилия увенчались таким чемпионатом.

Г. КАДЫРОВ,
мастер спорта, чемпион
Европы по мотогонкам
на льду

Я и мои друзья счастливы, что нам удалось высоко пронести спортивное знамя нашей Родины. Но никогда еще в зимних гонках борьба не была столь трудной. Не только от наших постоянных соперников — шведов, но и от многих других участников в каждом заезде можно было ждать сюрпризов. В лице молодых чехословацких спортсменов С. Кубичека и А. Шваба, югославского гонщика С. Джудовича, чемпиона Финляндии Э. Копонена я вижу серьезных противников в будущих встречах на ледяной дорожке.

П. ДРАГОНИЧ,
руководитель спортивной
делегации Югославии

Европейский чемпионат был организован образцово. В последние годы в Юго-

славии бурно развиваются гонки по гравийной дорожке. Естественно, их зимний вариант нас заинтересовал, тем более что в Словении можно соревноваться на льду. Дебют наших спортсменов был удачным: С. Джудович на одном из этапов оказался в шестерке сильнейших.

Мы были тронуты гостеприимством хозяев, о котором уже много слышали. Нас познакомили с достопримечательностями Москвы, Ленинграда, Уфы. Во время отборочных встреч в Башкирии местные спортсмены и механики помогали нам готовить машины, тренироваться, словом, делились всем по-братски. Прошу через журнал передать им сердечную благодарность.

О. ЕСТЬЛУМ,
руководитель спортивной
делегации Швеции,
участник
первенства Европы

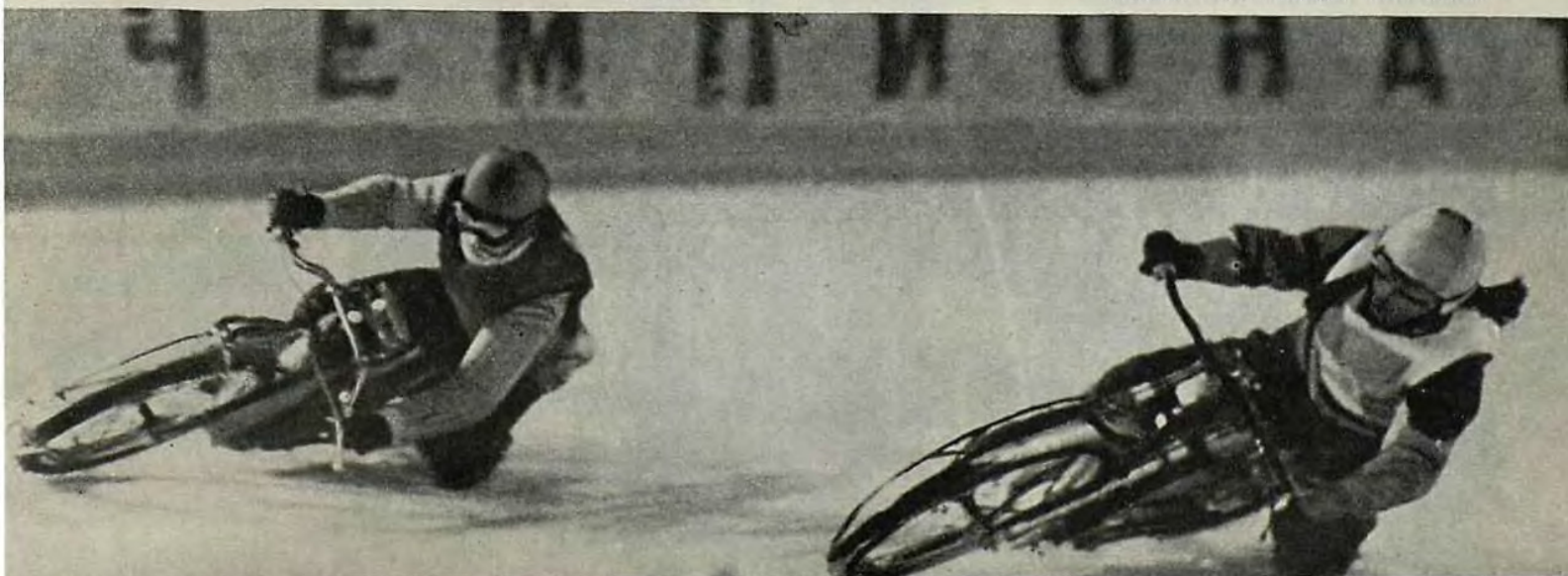
Шведские спортсмены были обрадованы известием о том, что Международная федерация мотоспорта приняла решение проводить чемпионат Европы. К сожалению, теплая зима не позволила нам хорошо подготовиться к соревнованиям. До приезда в СССР у нас не было ни одной тренировки.

Класс советских гонщиков очень вырос, и победа их закономерна. Кадыров, Дудорин, Самородов — большие мастера. Молодой Дубинин, на мой взгляд, ездит слишком рискованно.

С. КУБИЧЕК,
участник первенства
Европы (ЧССР)

Мы довольны итогами чемпионата, хотя и не увозим с собой призов и медалей. Для нас почетно то, что мы смогли опередить большинство опытных скандинавских гонщиков. Чемпионат стал для нас хорошей школой. Мы освоили «секреты» езды по льду, а главное, понастоящему полюбили эти соревнования. Надеемся, что в будущем выступим успешнее.

Момент соревнований чемпионата.



НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

В редакцию приходит много писем, авторы которых спрашивают о новой машине Московского завода малолитражных автомобилей — «Москвич-403».

В этом номере мы публикуем начало статьи, посвященной «Москвичу-403».

Московский завод малолитражных автомобилей, не прекращая выпуска «Москвича-407», приступил к производству автомобилей «Москвич-403». Новая модель, и особенно ее шасси, существенно отличается от предшествовавшей. Изменения в конструкции направлены на дальнейшее улучшение эксплуатационных качеств автомобиля и одновременно на упрощение и сокращение объема его технического обслуживания.

В чем заключаются конструктивные особенности автомобиля новой модели по сравнению с «Москвичом-407»? Чтобы ответить на этот вопрос, сопоставим их основные узлы и агрегаты.

Кузов почти такой же, как у «Москвича-407». Но они не взаимозаменяемы, поскольку применены новая подвеска, «подвесные» педали тормоза и сцепления, изменены подмоторная рама и передние брызговики. Невзаимозаменяема и подвеска.

Двигатель отличается только вертикальным (вместо горизонтального) расположением фильтра грубой очистки масла, облегчающим снятие его с двигателя. Это изменение вызвано применением в рулевом приводе новой конструкции маятникового рычага, монтируемого на правом лонжероне подмоторной рамы. Кроме того, пространство, освободившееся от поворота корпуса фильтра на 90 градусов, необходимо для размещения рулевой колонки при изготовлении экспортного варианта автомобиля (для стран, где принято левостороннее движение). Способ крепления двигателя в основном сохранен, и силовой агрегат «Москвича-403» можно устанавливать на автомобилях моделей 402 и 407. Разница заключается только в том, что расстояние между осями болтов крепления резиновых подушек передних и задней опор на новой модели меньше на 15 мм. Поэтому требуется использовать переходные детали между кронштейнами передних опор двигателя и поперечиной № 2 рамы.

Система охлаждения. Радиатор более эффективен благодаря применению теплорассеивающих пластин из красномедной ленты. Он уже (примерно на 70 мм) и легче. В запчасти теперь поставляется только новый радиатор, причем в комплекте с некоторыми дополнительными и переходными деталями, чтобы можно было установить его на автомобилях моделей 402, 407 и их модификации. Смонтировать радиатор и жалюзи модели 407 на «Москвич-403» невозможно.

Следует иметь в виду, что после установки нового радиатора на «Москвичи» моделей 402 и 407 справа от него образуется щель по всей высоте щита кузова, проем которого рассчитан на большую ширину. При эксплуатации автомобиля зимой надо обязательно закрыть эту щель пластиной. В противном случае можно заморозить патрубок и шланг вентиляции картера двигателя, соединя-

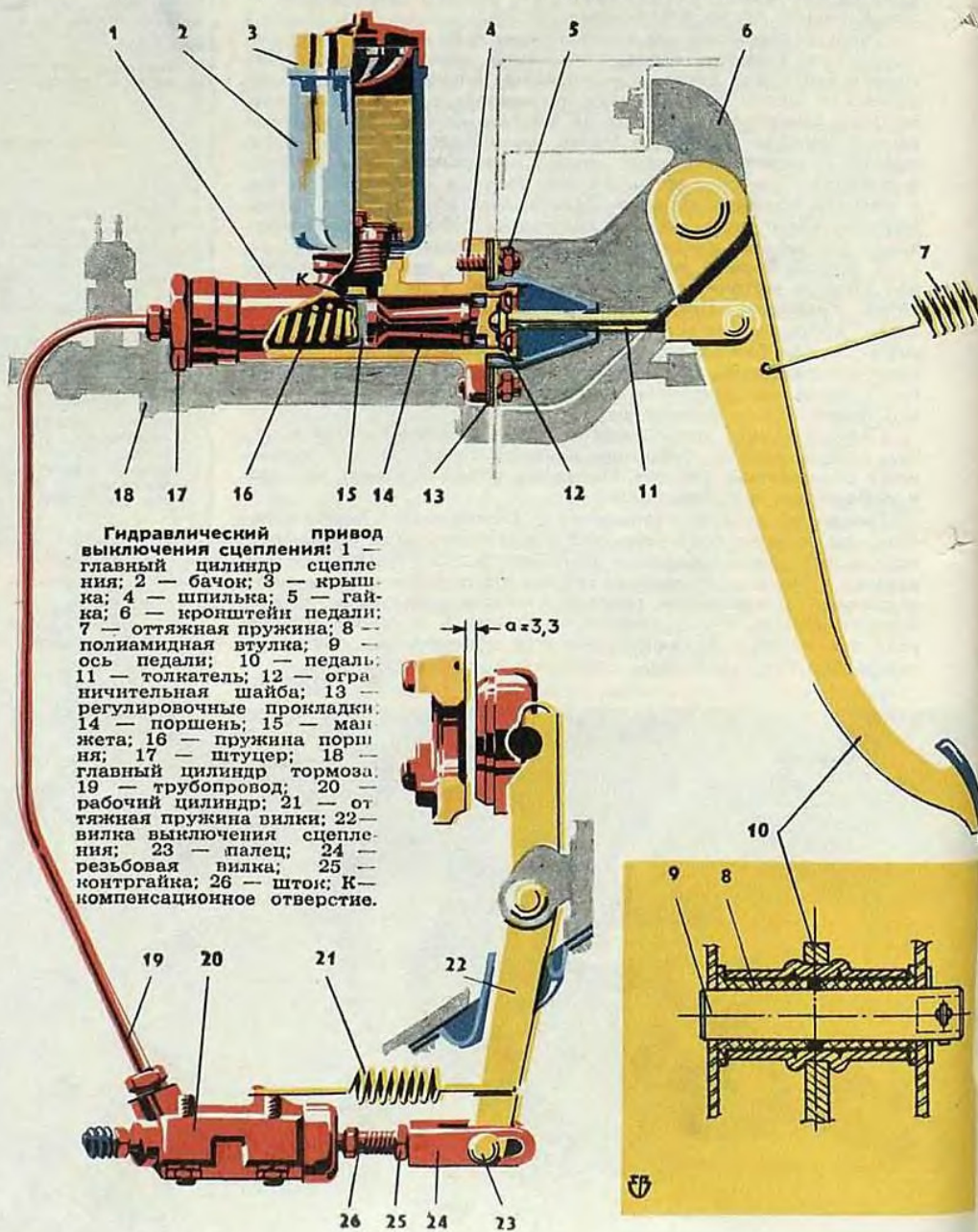
«МОСКВИЧ-403»

ющийся с корпусом воздухоочистителя, что приведет к повышению давления в картере и утечке масла из системы смазки со всеми неприятными последствиями (вплоть до выплывания подшипников коленчатого вала).

Сцепление снабжено гидравлическим приводом выключения (он показан на рисунке), обладающим рядом преимуществ по сравнению с механическим приводом. Применение «подвесных» педалей сцепления и тормоза и располо-

жение главных гидравлических цилиндров в верхней части подкапотного пространства существенно улучшают как герметичность кузова (благодаря отсутствию прорезей в полу), так и защиту цилиндров от грязи и влияния атмосферных условий.

К достоинствам гидравлического привода следует отнести и большую плавность включения сцепления. Это уменьшает динамические нагрузки в трансмиссии и улучшает комфортабельность ав-



томобиля. Кроме того, снижается шум благодаря сокращению количества шарнирных соединений. Поскольку между педалью и сцеплением нет жесткой связи, исключается воздействие на него перемещений двигателя при резком торможении и больших нагрузках. Наконец, значительно упрощается техническое обслуживание.

Устроен и работает гидравлический привод следующим образом. Педаль 10 сцепления (см. рисунок), качающаяся на оси 9, установлена на кронштейне 6. В ее ступицу запрессованы две полиамидные втулки 8. Пружина 7 оттягивает педаль до упора головки толкателя 11 в ограничительную шайбу 12. Между толкателем и поршнем 14 должен быть постоянный зазор 0,2—1,0 мм, чтобы манжета 15 не могла перекрыть компенсационное отверстие К главного цилиндра.

Точно такая же конструкция применена и в приводе главного цилиндра тормоза, что исключает необходимость в регулировке свободного хода тормозной педали. Во фланец чугунного корпуса главного цилиндра 1 ввернуты две шпильки 4. Они служат для крепления цилиндра и кронштейна посредством гаек 5 к передней стенке кузова. Под фланцем размещены стальные регулировочные прокладки 13, позволяющие устанавливать педаль в нужное положение. Корпус дополнительного бачка 2, закрытого крышкой 3, сделан из пласт-

массы. На автомобилях первых выпусков он изготовлялся из стекла.

Главный цилиндр 1 сцепления отличается от главного цилиндра 18 тормоза только отсутствием обратного клапана, создающего в тормозной системе избыточное давление. Все их детали (кроме корпуса и штуцера 17) взаимозаменяемы.

Рабочий цилиндр 20 гидропривода, укрепленный на картере сцепления и защищенный от грязи чехлом, соединен с главным цилиндром стальной трубкой 19, которая имеет в средней части компенсационную спираль для предотвращения поломки от вибраций двигателя.

Шток 26 одним концом упирается в сферическое углубление поршня. На другой его конец накручена вилка 24, фиксируемая контргайкой 25. Длина штока регулируется. Вилка 24 соединяется с вилкой 22 выключения сцепления пальцем 23. Оттяжная пружина 21 постоянно отжимает вилку 22, шток и поршень в крайнее переднее положение.

Сцепление и его привод не нуждаются в смазке. Уход за ними заключается лишь в периодической проверке уровня жидкости в бачке, а также свободного хода педали и при необходимости — в его регулировке.

Сами механизмы сцепления моделей 403 и 407 не различаются. Детали их полностью взаимозаменяемы. Но дета-

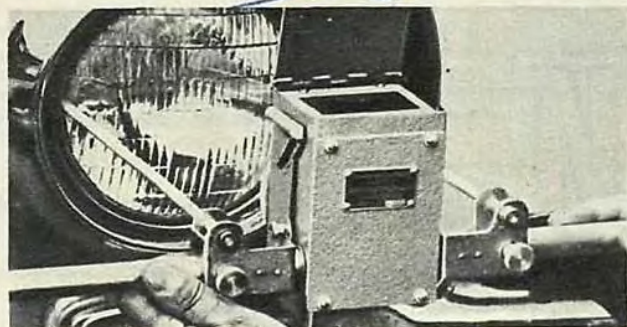
ли гидропривода не могут быть использованы на «Москвичах» предшествующих моделей.

В запчасти для автомобилей моделей 402 и 407 теперь поставляется комплект, в который входит новый картер с вилкой выключения сцепления в сборе и кронштейном с шаровой опорой.

Коробка передач. Различия заключается лишь в конструкции некоторых деталей механизма переключения. Для повышения жесткости и снижения веса боковой крышки изменена ее конфигурация. Рычаг управления переключателем передач снабжен вкладышем и втулкой из пластмассы (вместо бронзы), что избавляет от периодической смазки и увеличивает срок ее службы. Новый механизм управления коробкой более компактен. Поэтому и он невзаимозаменяем с механизмом модели 407. Вал управления, выполненный в виде тонкостенной трубы, размещается внутри рулевой колонки. Это позволило отказаться от ее декоративного кожуха. В конструкции нового механизма предусмотрены детали, обеспечивающие гашение колебаний рычага переключения передач при движении автомобиля.

Боковая крышка картера коробки передач модели 403 в сборе с механизмом переключения невзаимозаменяема с такой же крышкой модели 407.

И. НОВОСЕЛОВ,
инженер.



Новгородский завод гаражного оборудования приступил к массовому производству оптических приборов, которые помогают правильно установить и отрегулировать фары автомобилей в гараже и на линии. Прибор состоит из опти-

ческой камеры (корпус с линзой, зеркало и экран), разборной базирующей штанги и двух штырей.

Чтобы правильно расположить его относительно автомобиля в горизонтальной плоскости, необходимо оптическую камеру надеть

Прибор проверяет установку фар

на штангу. На ней находятся также держатели со штырями. Раздвигая штыри, их приставляют к ободку фары на уровне ее центра. При этом оптическая ось камеры будет параллельна оси автомобиля. Это значит, что прибор поставлен верно. Правильность установки прибора в вертикальной плоскости определяет уровень, который может поворачиваться на некоторый угол.

Когда проверяют установку фар, оптическая ось прибора должна быть парал-

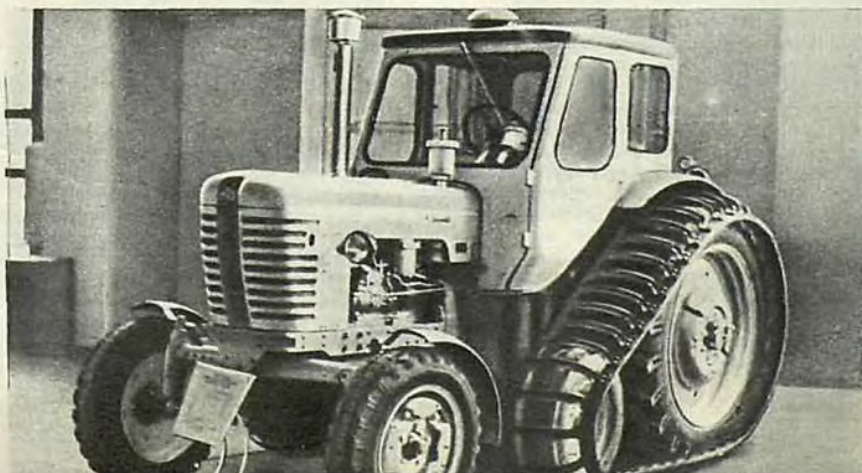
лельна полотну дороги. После ориентировки прибора относительно дороги включают свет и производят проверку правильности регулировки одной фары, затем другой. Пучок света, проходя через линзу, отражается зеркалом и проектируется на экране. Если все сделано верно, центр светового пятна располагается в пересечении линий, нанесенных на экране.

Прибор прост по устройству, удобен в эксплуатации. **А. ГОЛУБЕВ,**
Новгород. инженер.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ—СЕЛЬСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Колесный универсальный трактор «Беларусь» МТЗ-50, экспонируемый на ВДНХ, уже трудится на колхозных, совхозных полях и фермах. Механизаторы хорошо о нем отзываются: он маневрен, обладает высокой проходимостью, развивает скорость до 24 км/час. Мощность двигателя при 1600 об/мин—50 л.с. Коробка передач имеет одиннадцать передач, из которых две — задние. Максимальное тяговое усилие (без усилителя) 1400 кг. Дорожный просвет под передней осью 650 мм.

Фото В. Бровка.





В. Д. ГУЛЯЕВ.

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЕР

Его улыбка подкупает. Смеются глаза. И в то же время чувствуешь: у человека твердый характер. Это Владимир Гуляев — шофер рудничной автобазы автостроя № 1 комбината Кузбассуголь. Биография у него обычная. Всю свою сознательную жизнь он работал. Уже в шестнадцать лет трудился в совхозе. Тогда-то впервые узнал, почувствовал цену хлеба, заработанного своими руками. После службы в армии — Кузбасс, шахта «Северная».

Ну вот, пожалуй, и все. Живет человек, работает. Сам он немногословен. Зато охотно говорят о нем товарищи по работе.

Это он в любое время дня и ночи, не считаясь с капризами сибирской погоды, вот уже шесть лет возит уголь из забоев Кедровского разреза. Его безотказный МАЗ-205 доставил оттуда многие тысячи тонн кузбасского «черного золота».

Хорошие на автобазе люди, работающие. И, может быть, потому Владимир с откровенным презрением смотрел на «леваков». Эти не считали позорным урвать машину угля и продать его. Тем-

ной ночью такие хапуги, отстав от колонны, поворачивали с трассы на проселочную, находили покупателя и клали в карман несколько десятков. Кто, мол, учтет этот уголь в таком гигантском разрезе?

Но коллектив не собирался мириться с хапугами.

Гуляев не раз беседовал начистоту с любителями «левых» рейсов, говорил, что они пачкают имя шофера, рабочего человека.

— Воровство, — предупреждал Владимир, — не доведет до добра.

Несколько раз он напоминал об этом и соседу по квартире сослуживцу Геннадию Хапилову. Но тот ухмылялся:

— Кто ты такой?

Как-то «леваки» продали на сторону несколько машин угля.

— Опять за старое? — спросил Гуляев.

— А тебе что, — взбеленился один из них. — Твое дело, что и мое, — знай баранку крути. — И добавил с угрозой: — Брось, парень, а то...

И это были не пустые слова. Кто-то выбросил из машины его инструменты, кто-то проколол камеры, налил в бензобак воду. Домой стали приходиться анонимные письма с угрозами.

Но коммунист Гуляев и не думал отступать. Он вел бой в открытую. И то-

гда пришлось уволить без выходного пособия, другому вынесли выговор, третьего строго предупредили. И хапуги притихли.

— Видишь, как все обернулось! — говорил Владимиру Иван Гринько, один из беспартийных активистов группы содействия.

— Э, Ваня, работы еще уйма, — ответил Владимир.

И он оказался прав.

Ночью 26 июня Геннадий Хапилов не выдержал: украл очередную машину угля и продал ее. Увез нагло, почти не маскируясь, уверенный, что Владимир, как сосед по квартире, «не выдаст». Но тот заявил об этом в полный голос.

Начальник автобазы немедленно подписал приказ об увольнении хапуги. Все восприняли это как должное: поделом. Все, кроме дружка Хапилова. Те забили против народного контролера и его товарищей из группы содействия звериную злобу.

Как это ни странно, у хапуги нашелся защитник — начальник автоколонны Криксунов. Он попросту боялся, что народный контролер раскроет и его темные делишки. Почувствовав поддержку Криксунова, поднял голову Хапилов.

Пьяный, он открыто угрожал Гуляеву. Однажды, захватив заряженное картечью ружье, пошел его искать. Встретил ночью на дороге.

— Прощайся с жизнью, я тебя с утра ищу, — сказал Хапилов и нажал на спусковой крючок.

Грянул выстрел. Но бандит промахнулся. Гуляев бросился на верзилу, чтобы не дать вогнать в ствол второй патрон. Хапилов ударил его прикладом. У Владимира плетью повисла правая рука. Кровь залила глаза...

Подоспевшие шоферы скрутили бандита.

На суде Хапилов прикинулся дурачком, уверял, что хотел «испугать» Гуляева. Но, припертый к стене неопровержимыми фактами и показаниями свидетелей, признался:

— Да, хотел убить...

Преступник осужден к восьми годам тюремного заключения. Приговор был встречен сдержанно: ожидали более сурового решения.

А Владимир? Этот случай не испугал его. Наоборот, придал силы. Раз преступник взялся за оружие, значит, действительно у него под ногами начинает гореть земля. Значит, быстрее надо до конца разоблачить таких.

Многие знали, что начальник автоколонны № 4 Криксунов нечист на руку, тащит строительные материалы, запасные части; с его ведома и совершаются «левые» рейсы. И опять коммунист Гуляев встал на защиту народного добра.

Смелая борьба народного контролера за честь и достоинство коллектива, за коммунистический труд высоко оценена общественностью города. Кемеровский комитет КПСС и исполком городского Совета депутатов трудящихся наградили В. Д. Гуляева Почетной грамотой, в которой написано: «За мужество, проявленное при охране народного добра».

А недавно такой же грамоты удостоил народного контролера Владимира Дмитриевича Гуляева и Президиум Верховного Совета РСФСР.

Это награда не только ему, но и всем, кто вместе с ним стоит на страже народных интересов.

г. Кемерово.

А. СТОЛПОВСКИХ.

варищи поддерживали его.

— Скрутим мы их, Володя, — говорил другу водитель Николай Лысенко.

Для борьбы с хищениями угля на автобазе организовали дружку. Шоферы выезжали на трассу, следили за тем, чтобы ни один автомобиль не «заблудился». Коммунисты и комсомольцы автобазы повели решительную борьбу с расхитителями. Все труднее и труднее становилось «левакам». Один за другим бросали они грязное дело.

В 1963 году в автоколонне № 4 рудничной автобазы создали группу содействия партийно-государственному контролю. Председателем выбрали Гуляева. На такую работу не выбирают, как говорится, за красивые глаза. Тут нужен деловой и принципиальный человек. Знал коллектив, что у Владимира такие качества есть. Справится.

Решили начать с «левых» рейсов, с их окончательного искоренения. В ту пору путевка для некоторых, нечистых на руку водителей была ничего не значащей бумажкой. Председатель группы содействия партконтролю открыто говорил об этом, называл имена. Одного водите-

Стартует



«СТАРТ»

Эта мысль родилась при осмотре микроавтобуса, сделанного в Луганске. А что если изготовить кузов из стеклопластика, придав ему красивый, обтекаемый вид? Прочность увеличится, а об уменьшении веса и говорить нечего.

— Давайте попробуем, — предложил товарищам по работе инженер Северодонецкой авторемонтной базы Юрий Иванович Андрос.

Новое всегда находит сторонников. Молодого специалиста поддержали Яков Маркович Балясный и Борис Федосеевич Крутенко. Вызвался помочь инициативной конструкторской группе начальник экспериментального цеха Геннадий Васильевич Дьяченко.

с. Красный Яр Архангельской области,
тов. МИРОНЕНКО.

Какими методами можно облегчить пуск двигателей ЯАЗ-М204 и ЯАЗ-М206?

По просьбе редакции отвечает главный конструктор Минского автомобильного завода М. Высоцкий.

Для облегчения пуска этих двигателей в зимнее время Ярославский моторный завод разработал специальные устройства — электрофакельный подогреватель воздуха и безламповый пусковой подогреватель, правила пользования которыми подробно изложены в книге «Двигатели ЯАЗ-М204 и ЯАЗ-М206» (Машгиз, 1961). Эта книга прилагается к каждому двигателю и является инструкцией по эксплуатации и уходу. Имеется также брошюра «Методы облегчения пуска автомобильного двигателя ЯАЗ-204» Г. С. Лосавио и Н. В. Семенова (Автотрансиздат, 1960), в которой описаны методы облегчения пуска автомобильных дизельных двигателей в зимних условиях.

При пользовании указанными выше пусковыми устройствами необходимо выполнять инструкции Ярославского моторного завода.

г. Одесса,
П. БЕРЕЗКИНУ.

О регулировках и эксплуатации мотоцикла.

Вам отвечает главный конструктор ЦКЭБ мотоцикlostроения В. В. Рогожин.

ХИМИЯ — АВТОМОБИЛЮ

Допоздна засиживался Ю. И. Андрос с товарищами за работой. Эскизы кузова сменяли один другой. В мечтах рисовались несшиеся над автострадой ракетоподобные автомобили из стеклопластика. Но не так-то просто создать кузов автомобиля, формы которого отвечали бы законам аэродинамики и обеспечивали комфорт для пассажиров.

Создание микроавтобуса постоянно освещалось в стенной газете. За поисками Андроса, Крутенко и Балясного внимательно следили начальник авторемонтной базы И. Н. Головакин, управляющий Северодонецким автотрестом В. А. Кирихин и второй секретарь обкома партии В. Н. Азаров — сам страстный автолюбитель. Интерес к этой работе проявил и В. Г. Халабузар — директор завода стеклопластиков. Завод поставлял материал и прислал рабочих, которые помогали конструкторам буквально руками лепить будущий кузов.

И вот наконец двенадцатиместный автобус, созданный в экспериментальном цехе, вышел за ворота авторемонтной базы. Привлекают стремительность формы, комбинированная красно-белая окраска кузова. Широкое ветровое стекло увеличило поле обзора, а удобные мягкие полукресла позволяют пассажирам легко переносить длительные путешествия.

Для удобства пассажиров и водителя кузов сделан трехдверным. В салоне действует приточно-вытяжная вентиляция и калориферное отопление. Удобно и расположение двигателя — он находится внутри кузова и образует основание для столика.

На микроавтобусе установлен двигатель М-21 (72 л. с.); длина кузова — 5500 мм, ширина — 1900 мм, база — 2840 мм, высота — 2000 мм, а весит машина всего около 320 кг.

Сейчас «Старт» проходит ускоренные испытания, а его создатели уже конструируют новый вариант кузова.

В 1964 году намечается выпустить пятьдесят микроавтобусов. Изготовление кузова будет механизировано, готовятся штампы для отдельных его узлов.

Старт принят удачно. Остается только пожелать конструкторам счастливого пути.

А. ПЛЕШАКОВ.

г. Донецк.

Вы спрашиваете...

При смене бензина на двухтактном двигателе опережение зажигания менять не требуется.

Веретенное масло для амортизаторов заменять не рекомендуется, однако при крайней необходимости можно сделать такой же вязкости смесь автола с керосином.

Для замера давления в шинах необходимо пользоваться манометром. Определение давления на ощупь и на глазок приводит к преждевременному износу шин.

Чтобы оборудовать мотоцикл, имеющий генератор переменного тока, указателями поворота, необходимо установить аккумуляторную батарею, селеновый выпрямитель и подфарники.

п/о Уймень Майминского района Горно-Алтайской автономной области, А. ГРИШКОВУ.

Где можно приобрести метиловый спирт и нитрометан для микродвигателя автомобиля?

Метиловый спирт, отвечает ответственный секретарь комитета автомобильного спорта ФАС СССР К. К. Турбабо, — сильно действующее отравляющее вещество. Он изъят из продажи по указанию санитарной инспекции. Метанол получают по специальным лимитам лишь

организации, выполняющие все установленные требования для хранения, использования и перевозки сильно действующих отравляющих веществ.

Нитрометан продается в магазинах Союзхимреактива, которые есть в каждой области. Но нитрометан — дефицитное вещество, и для его приобретения необходимо действовать через организацию, в которой Вы состоите как спортсмен или при которой занимается Ваш кружок.

г. Орджоникидзе,
Б. ЗАХАРЕВИЧУ.

Как следует хранить шины при консервации, какой применяется состав для защиты их от старения?

На этот вопрос мы просили ответить заместителя директора Научно-исследовательского института шинной промышленности В. Евстратова.

При изготовлении шин предусматривается их защита от старения. Для этого в покровные резины шины вводятся специальные химические и физические агенты.

При консервации шин рекомендуется положить покрышки в темное место, чтобы предупредить световое старение. Защитного состава для покрытия эксплуатирующихся шин пока нет.

Весной в РАСПУТИЦУ

Апрель. Распутица. Нелегкое для водителей время. Грязь, нанесенная с обочин и проселков, потоки воды и другие весенние «сюрпризы» даже на дорогах с покрытием значительно затрудняют работу шоферов. Как и зимой, здесь остается в силе золотое правило: на скользком шоссе недопустимы высокие скорости, обычные дистанции и интервалы следует увеличить вдвое и, конечно, избегать резких поворотов (съездов на обочину) или торможений. Занос может произойти от любой неосторожности. Если вы хорошо усвоили рекомендации, которые давались в предыдущих статьях (№№ 2 и 3 журнала «За рулем» за этот год), капризы весны не застанут вас врасплох.

Поговорим, однако, о грунтовых дорогах. Тут много забот: приходится постоянно прикидывать, где целесообразнее проехать, нередко на ходу выбирать лучшие варианты и, что называется, прощупывать глазом каждый метр под колесом, чтобы распознать выбоину, выступ и быстро принять решение — пропустить ли препятствие между колесами или оставить сбоку. К тому же дорогу приходится просматривать не только непосредственно перед автомобилем, но одновременно вокруг и впереди себя, чтобы найти наиболее безопасный путь.

Кроме того, вождение в распутицу (а она бывает и осенью и даже летом) требует от водителей большого умения и сноровки, немалого физического напряжения. Весной грунтовые дороги становятся труднопроходимыми, колеса автомобилей выбивают на них глубокую колею, особенно у подъемов, на более слабых грунтах, в низинах. Чаще всего образуется не одна колея, а несколько. Подъехав к такому участку, водитель перелетает в догадках: по какой из них двигаться, в каком месте перейти из одной в другую? Здесь ему помогут и знания и опыт. Особенно пригодится умение выходить из колеи на ходу, так как при остановке тронуться наверняка будет нелегко.

Если основание твердое, можно смело ехать по жидкой грязи. В начале весны ее слой невелик, а под ним — неоттаявшая земля. Хуже после сильного потепления: грунт оттаивает совсем, размокает от полной воды. Правда, ранней весной вырываются ночные заморозки. Если к полудню дорога сильно раскисла, лучше переждать. На рассвете по замерзшему грунту, хрустящему ледком, вы с лихвой покроете все «недобраные» накануне километры. Не стоит идти по замерзшей колее — затвердевший грунт может повредить машину.

На грязной дороге постарайтесь избегать уклонов — автомобиль почти невозможно удержать, и опасность сползти в кювет будет так и висеть над вами. Лучше держаться любой колеи, если она есть, в крайнем случае колесами одной стороны. В критических положениях надо хотя бы временно поставить колеса прямо. Мы хорошо знаем, какой вред наносит возникающая при поворотах боковая сила: она и из колеи мешает выйти, и движение вперед тормозит. На сильно разбитой дороге объезжать нужно только большие препятствия; излишнее виляние утомляет водителя.

На мягких грунтах очень важно иметь минимальное давление в шинах. Хорошо тем, кто ездит на ЗИЛ-157: повернул рычажок, и все в порядке. Но опытный водитель и на любом другом автомобиле преодолет трудный участок. Для этого он не поленился несколько снизить давление в шинах.

На глинистой почве при небольшом количестве воды размокает только верхний слой. На этих грунтах можно снять вторые колеса заднего моста: одиночные продавливают грунт до твердого основания и идут по колеям передних, а значит, и сопротивление движению меньше.

Вообще мокрая глина такая же скользкая, как и талый лед; двигаться по ней нужно со всеми предосторожностями. Цепи противоскольжения на такой дороге необходимы и грузовым и легковым автомобилям. Хорошо, если расположение ветвей у них фигурное: машина лучше удерживается от боковых заносов. Конечно, цепи должны быть мелкозвенчатыми: они занимают мало места, проще монтируются, а главное — легче других (10—15 кг на колесо грузового автомобиля), не слиш-

ком обременяют колеса. С такими цепями машина сохраняет способность делать короткие и быстрые разгоны, что является одним из решающих качеств при езде по бездорожью. Разумеется, при выезде на дорогу с твердым покрытием цепи надо снять.

Если на снегу и мягком грунте они легко продавливают дорогу, то на твердом основании цепи вминаются в шину и быстро разрушают ее, не говоря уже об износе трансмиссии, самих цепей и т. п.

Иногда встречаются водители, которые водят машины по плохим дорогам с каким-то ожесточением: газ большой, двигатель ревет, колеса вращаются с огромной скоростью, пробуксовывают, грязь летит во все стороны, а продвижение медленное, зигзагами, машину бросает из заноса в занос. И вслед за ней или впереди другой автомобиль, спокойно «покрахтывая», уверенно идет вперед. Колеса не буксуют, машину не мотает, водитель не устает. Секрет все тот же: надо двигаться на повышенных передачах, с небольшой подачей газа. Если на ходу колеса пробуксовали — сбросьте газ и добавляйте плавно. Можно проделать это несколько раз. Сцепление восстановится. Замечено, например, что одноцилиндровые мотоциклы лучше идут по грязи, чем многоцилиндровые. Это и понятно: между «толчками» поршня большие перерывы, во время которых восстанавливается сцепление колеса с дорогой.

Высшие передачи, умеренный газ, меньшее тяговое усилие на колесах — все это значительно облегчает движение по скользкой дороге. Стоит только попробовать — и вы убедитесь, что этот путь наилучший.

Разумеется, для высших передач на плохой дороге нужен мощный двигатель. Если он разлажен (позднее зажигание, «провалы» карбюратора, слабая компрессия, неправильные зазоры в газораспределении), по бездорожью придется трудно. Мощный двигатель — гарантия успеха: можно делать короткие разгоны, максимально используя лучшие по сцеплению участки, двигаться на более высокой передаче.

Конечно, по трудной дороге отважится ехать только водитель, имеющий достаточный опыт. Однако кто застрахован от случайностей? Бездорожье преподносит всякие «сюрпризы». В любых ситуациях не надо терять голову, спешить, выбиваться из сил. Нерасчетливые и торопливые действия, беспорядочные пробы только испортят дело.

В условиях бездорожья трудно и рискованно двигаться в темноте. При необходимости это могут делать только водители, хорошо знающие местность и испытавшие эту дорогу много раз. Из-за ограниченной освещенности ночью остаются незамеченными водителем более выгодные для проезда и разгона места. А они могут находиться совсем рядом, слева или справа. Вообще освещенность мокрой грунтовой дороги невысока: неровности грунта рассеивают лучи. Свет встречной машины резко снижает и эти минимальные возможности ориентировки. Повороты же приходится делать почти вслепую.

Мы однако далеки от мысли, что приведенные здесь рекомендации застрахуют вас от всех неприятностей. И если случается застрять и прибегнете к буксировке, то и в этом случае следует соблюдать определенные правила.

Необходимо, чтобы буксируемый автомобиль тоже участвовал в работе. Обычно при этом стараются добиться одновременности трогания с места. Придумывают всякие способы подачи команд, но успеха не достигают: люди разные, время реакции различное. Лучше применять такой метод: водитель застрявшей машины, как только видит, что трос почти выбран и буксир сейчас потянет, потихоньку отпускает сцепление, и колеса его автомобиля начинают вращаться чуточку раньше, чем передней машины. Этим предупреждается пробуксовка и срыв почвы ее колесами, что и решает исход дела.

В. ТАБАКОВ,
инженер.

Три из трех возможных

К итогам традиционных
зимних кроссов

Есть во всесоюзном календаре соревнований, к которым ведущие спортсмены и конструкторы готовятся особенно тщательно. Это — традиционные зимние кроссы в Ижевске (класс 350 см³), Минске (125 см³) и Коврове (175 и 250 см³).

Как и в прошлом году, на трассе в Ижевске господствовали заводские спортсмены. Мощные экспериментальные двигатели обеспечили им решающее преимущество и в личном и в командном зачете. Успехом заводчан завершился и кросс в Минске. Правда, победителем соревнования стал приззер чемпиона мира И. Григорьев, зато командой уверенно выиграли местные спортсмены.

Особый интерес, как и следовало ожидать, вызвал кросс в Коврове. И не только потому, что тут было представлено два класса машин. Организаторы соревнований славятся умением готовить интересную в спортивном отношении трассу, постоянно обновляют программу соревнований.

Гонщики Москвы, Ленинграда, Киева, Коврова, Ижевска, Уфы, Московской и Владимирской областей приняли участие в кроссе.

Поединок в классе 175 см³ закончился сенсацией: девятнадцатилетний ковровский мастер Виталий Тюрин почти на минуту опередил сильнее кроссмей-

на страны И. Григорьева и стал обладателем приза.

После заезда юношей, в котором победили В. Краснощеков и Ю. Варабин, также ковровские мотоциклисты. Тюрин снова вышел на старт, на этот раз в классе 250 см³, где за приз боролись 23 спортсмена, в том числе 11 членов сборной команды страны. Под восторженные возгласы земляков Тюрин опять финишировал первым. Б. Динабург («Труд», Ковров), занявший второе место, отстал от победителя почти на две минуты. Командное первенство в классе 250 см³ досталось коллективу «Труд» (Ижевск), а в классе 175 см³ — команде Московского областного комитета ДОСААФ.

Соревнования закончились невиданным успехом ковровских спортсменов. Три победы из трех возможных! Во всем этом огромная заслуга местного тренера мастера спорта Ю. Трофимца, применяющего самую передовую методику тренировок. Хорошее впечатление оставили и новые кроссовые мотоциклы К-250.

Говоря о кроссе в Коврове, надо отметить те особенности, которые выгодно отличают его от других зимних соревнований.

Расчищенная бульдозером трасса в значительной мере схожа с летней. На ней нет традиционной колеи в глубоком снегу, и это дает возможность гонщикам использовать всю ширину трассы, проигрывать обгон в любом месте.

Вторая особенность — заезды юношей. Участвуя в таком крупном кроссе, они имели возможность наблюдать за лучшими мастерами, готовиться с ними вместе к стартам.

При всем хорошем, что дал ежегодный кросс в Коврове, нельзя умолчать и о некоторых его недостатках. За последние годы слишком часто случается, что организаторы соревнований не соз-



Мастер спорта В. Тюрин стал победителем Ковровского кросса.

Фото Н. Юшкова

дают элементарных удобств при размещении спортсменов, не обеспечивают им условий для отдыха. В Коврове ссылаются на нехватку средств. Но ведь их можно легко получить от продажи входных билетов и программ — на кроссе присутствовало свыше 50 тысяч зрителей. К сожалению, до сих пор там не научились использовать оправдавший себя принцип самоокупаемости.

В. ШАРОНОВ,
старший тренер Центрального
автомобильного клуба СССР.

Сибирский резерв

Такой боевой зимы еще не помнят любители мотогонок на льду. Нет, речь пойдет не о наших победах в чемпионате Европы, а о соревнованиях областных, республиканских, всесоюзных. В этом году они приобрели небывалый размах.

Приведем несколько цифр. В прошлом сезоне в первенстве РСФСР участвовало 570 спортсменов. В минувшую зиму их было 714. В 1963 году в этих соревнованиях были представлены 34 края, области и автономных республики, а в нынешнем — 44.

Но не только количественная сторона дела характеризует прошедшую спортивную зиму. Не менее примечательны качественные сдвиги — рост скорости, повышение мастерства и, что особенно важно, дальнейшее продвижение мотогонок в восточные районы страны. Впервые в этом году на стартах первенства России мы увидели гонщиков Магаданской, Камчатской и Сахалинской областей. Впервые же было разыграно первенство Казахской ССР. Да и тот факт, что все финалы чемпионата страны (кроме класса 500 см³) прошли в городах Сибири — Кемерове (125 см³), Новосибирске (175 см³) и Ангарске (350 см³), — говорит о расширении географии зимнего мотоспорта.

Чтобы лучше представить, насколько распространены гонки на льду, назовем города, откуда прибыли спортсмены для участия в полуфиналах только одного класса — 350 см³. Здесь были представители Алма-Аты, Ангарска, Владивостока, Волгограда, Иркутска, Костромы, Куйбышева, Саранска, Ульяновска, Уфы, Хабаровска, Череповца и Читы.

Класс 350 см³ не случайно считают «выпускным». Тот, кто успешно выдерживает в нем экзамен, получает своеобразный аттестат — право выступать на пятисоткубовых ЗСО, то есть в международном классе. Напомним, что почти все известные у нас и за рубежом мастера ледяных гонок прошли школу на мотоциклах 350 см³. Поэтому особенно отчаянно было видеть среди победителей этих соревнований новые имена. Чемпионом страны стал армейский спортсмен из Хабаровска С. Тебнев, незадолго до этого выигравший первенство Российской Федерации. Второе место занял

Чемпионат страны по мотогонкам на льду в классах 125, 175 и 350 см³

саранский гонщик, ныне студент Московского института физической культуры Г. Лукин, третье — одноклубник нового чемпиона Н. Сидоров. Таким образом, в этом классе произошла смена всех трех призеров.

Не менее серьезные перемены произошли и в других классах. Новосибирские спортсмены А. Исканев и В. Новоселов впервые завоевали золотые медали на мотоциклах 125 и 175 см³. Остальные призовые места распределились так: вторые места заняли В. Чупин (Каменск-Уральский) и Н. Васильев (Новосибирск), третьи — П. Щеглов (Кемерово) и Л. Красавин (Москва).

Талантливая молодежь заявила о себе во весь голос. Ну, а ветераны? На этот раз в списках победителей не было москвичей В. Катомина, Н. Михайлова и других, обладающих большим опытом и

имеющих хорошо подготовленные машины. Мы не склонны винить их в неудаче. Беда в том, что москвичи по-прежнему не имеют возможности тренироваться, выступать в соревнованиях.

Как и раньше, за бортом соревнований остались гонщики Белоруссии и республики Прибалтики. Не пора ли строго спросить с руководителей комитетов ДОСААФ и федераций за невнимание к этому виду соревнований? Мотогонки по льду имеют большое спортивное значение и являются одним из главных источников самоокупаемости.

Для более широкого развития зимнего мотоспорта надо решить ряд вопросов, связанных с централизованным снабжением гонщиков специальными покрышками, пригодными для шиповки.

Е. ДИСКИН,
судья республиканской категории.

Картинг круглый год

С наступлением осени жизнь в коллективах спортсменов-картингистов надолго замедляется. К началу летнего сезона они обычно теряют спортивную форму и потом тратят много времени, чтобы восстановить навыки.

Столичные спартаковцы не захотели мириться с этим и решили заниматься картингом круглый год. Начали с того, что зимой провели гонки по ледяной дорожке стадиона. На подготовку ушло около двух месяцев. Опыта не было, и каждую мелочь приходилось проверять экспериментально.

В ходе подготовки машин был отработан, на наш взгляд, наиболее выгодный вариант шиповки колес. Правые колеса (размеры их 310×135 мм), имеют по 50 шипов, расположенных в три ряда. В среднем ряду диаметр шипов 6—8 мм, высота над протектором 22 мм, а в двух крайних — соответственно 8 и 28 мм.

На левых колесах два ряда шипов — по 30—35 штук. Диаметр — 6 мм, высота над протектором 22 мм. Второй ряд (с правой стороны) расположен под небольшим углом по отношению к первому. На каждом колесе сделаны предохранительные дуги (по типу мотоциклетных) из трубок диаметром не менее 10 мм.

В первых соревнованиях картингистов на льду приняли участие спартаковцы Москвы и Одессы, а также юные спортсмены Курского Дворца пионеров. Победителем стал В. Маленкин (Курск). На последующих местах О. Колпаков (Москва) и Ф. Шахматов (Одесса). В командном зачете также победили куряне. Коллективы столичного «Спартака» (1-го автокомбината и автоклуба) заняли второе и третье места.

Гонки на льду показали, что этот вид автомобильных соревнований требует от участников серьезной подготовки и представляет большой спортивный интерес. Мы считаем, что такие соревнования следует проводить во всесоюзном масштабе. Но предварительно потребуется разработать технические требования к картам для гонок по льду.

На наш взгляд, класс машин должен быть 175 см³, причем следует разрешить применение спиртовых смесей, использование мегафонов, разработать надежные защитные дуги и т. п.

Московский автоклуб «Спартак» намерен летом организовать гонки картингистов по гравийной дорожке. Надеемся, что они станут популярными среди спортсменов и любителей спорта. Во всех наших начинаниях мы рассчитываем на помощь Федерации автоспорта СССР.

В. КЛЮНКОВ,
заместитель начальника Московского автоклуба «Спартак».



На улице — несчастный случай! Нарушен ход сложного механизма, который мы называем уличным движением. Взаизгнали тормоза, замерли машины, сгрудились любопытные... Издалека донесся сигнал сирены, и спустя несколько секунд у места происшествия останавливается темно-зеленая «Волга», на кузове которой по красной полосе выведено «Дежурный ОРУД — ГАИ». Люди в милицмейских шинелях внимательно осмотрели место происшествия, тщательно произвели замеры, зафиксировали положение машин...

Картина, к сожалению, еще встречающаяся. Как обычно, вокруг высказываются противоречивые мнения, строятся самые различные версии. Водитель и пострадавший уверяют: они-де сделали все возможное, чтобы избежать случившегося. Значит, происшедшее здесь было неотвратимым? А на другой улице, в другом районе? Вчера, неделю назад?

Так родилась тема этого репортажа, пришла мысль провести один день рядом с дежурными ОРУД и посмотреть на все эти ЧП своими глазами.

...Прспект Мира, 15. На фасаде строгого семиэтажного здания (фото 1) светятся только окна на первом этаже справа. Здесь дежурный пост Московского ОРУД — ГАИ. Кроме ответственных дежурных Н. Макарова и М. Уразова, несмотря на поздний час, застаем и заместителя начальника ОРУД полковника милиции Алексея Анатольевича Батанова.

— Ну что ж, — говорит он нам, — приступайте к дежурству!

Его слова приводят нас в состояние «боевой готовности». Однако проходят полчаса, час, два... Тихо. Молчат телефоны. Успокаивающе и мерно отбивают свой ход часы.

Но вот протяжный звонок: на Смоленской набережной сбит пешеход... На выезд!

Звучит сирена, «Идем» прямо по осевой. Мигающий синий маячок на крыше автомобиля помогает увидеть нас другим водителям, а увидев — уступить дорогу. Надо торопиться: каждая минута стирает следы, по которым предстоит восстановить обстоятельства случившегося, сглаживает первые и зачастую самые верные впечатления. Наш экипаж: водитель Цибулин, дежурный капитан Щербаков, следователь Герасимов и мы — корреспонденты журнала.

Смоленская набережная. Посреди проезжей части застыла, развернувшись, «Волга» ММТ 92-51 с шашечками на боку. Возле нее лишь постовой милиционер и водитель: место пустынное, да и час поздний.

— Что случилось? — спрашивает дежурный.



— Еду, никого нет, — сбивчиво, торпливо объясняет водитель Захаров. — И вдруг человек прямо перед колесами... Я влево, да вот...

— Что с пострадавшим?

— Не знаю. «Скорая» увезла...

Обходим автомобиль и направляемся вдоль двух накатанных полос, уходящих от машины. Там, где они почти исчезают, Щербаков наклоняется, делает еще несколько шагов и наконец произносит: «Стоп! Отсюда началось торможение». Разматывая рулетку, он поворачивает обратно. Тормозной след — 23,5 метра. Точно зарисовывается положение машины, его «привязывают» к ориентирам на проезжей части. Затем вопросы, касающиеся поведения пешехода, места, где он был сбит, положения, в котором находился по отношению к машине и т. п.

Наконец осмотр и описание происшествия закончены. Возвращаемся «домой» (как передает по радиации капитан Щербаков). Однако здесь работа только и начинается: надо вычертить схему дорожного происшествия, записать показания водителя, провести медицинскую экспертизу, оформить ряд обстоятельных документов. А главное — составить ясное, объективное мнение: кто же все-таки виноват? Моги ли кто-нибудь сделать водитель?

— Виноваты оба, — начинает дежурный, — но все зависело от водителя. Во-первых, скорость. Захаров утверждает, что она была 40—45 километров в час. Но тормозной след его выдаст, и тут уж, как говорят, все «по науке» (капитан достает расчетную таблицу). Видите, такой тормозной след «Волга» оставляет при скорости 60 км/час. Говорите, норма? Нет. Шестьдесят километров, конечно, допустимая скорость, вернее ее предел в городе, если позволяют все условия, что перечислены в 41-й статье Правил. Но в данном случае плохая видимость и состояние проезжей части (шел редкий снег) обязывали водителя снизить скорость, чего он не сделал. К тому же Захаров был невнимателен за рулем. Пострадавший пробежал от тротуара около 25 метров, а шофер заметил его, как вы сами слышали, лишь в 4—5 метрах от машины. Тут уж действительно ничего не сделаешь! А причина одна — забыта статья 3-я Правил движения.

Статья 3-я. «Общие положения» — так называется этот раздел Правил. Не скроем, мы — сами автомобилисты — тоже не придавали ей большого значения. Так, думали, написано «для порядка» — будьте внимательны, предупредительны и т. д. А вот оно как обра-

чивается на деле! Бесспорно, пешеход грубо нарушил законы улиц и дорог, но и шофер был не на высоте...

— А если бы не сохранилось тормозного следа?

— И в этом случае все поддавалось точному расчету. Зная расстояние от места появления пешехода, нетрудно установить, за какое время он его преодолел. Остановочный путь автомобиля на различных скоростях тоже известен. Остальное, как говорится, чистая арифметика.

Уже глубокая ночь, но жизнь московских транспортных артерий не замирает. И ночью в городе трудятся сотни машин — грузовых, такси, уборочных, почтовых. Но эта смена не подвела. Следующий звонок раздается только утром. Авария... Митная, 28... Один пострадавший. Тут же оператор В. Абрамов передает эту радиোগрамму дежурной группе (фото 2).

...Первое, что мы видим на месте происшествия, — троллейбус и попавшую на тротуар (пока еще не известно как) «Волгу» ММЛ 92-39 (фото 3). Перекресток регулируемый. Отчего же водители не смогли разъехаться? Шофер Ю. Румянцев пробует убедить нас, что двигался на зеленый сигнал, а троллейбус, мол, неожиданно выехал наперерез. Версия его рушится при первом же знакомстве с обстоятельствами аварии. На пути движения троллейбуса перед перекрестком участок дороги ремонтируется, а сразу за светофором — остановка. Следовательно, скорость его движения не могла быть высокой, а появление неожиданным. Кстати, следов торможения троллейбуса нет, а «Волги» — начинаются далеко за перекрестком.

Восстанавливаем картину: «Волга» приблизилась к перекрестку, не снизив скорости, когда в светофоре зажегся желтый сигнал; водитель попытался затормозить, но машина попала на наледь и пошла юзом. На перекрестке троллейбус. Шофер «Волги» решил вывернуть влево, чтобы проскочить, но столкновения избежать не удалось. Удар в заднее правое крыло — и машина, получив боковое вращение, летит на тротуар. А тут пешеход... Увернуться, конечно, не успел. Судите сами: неужели неотвратимо то, виной чему лишь торопливость, легкомыслие, халатность?

Возвращались мы раздосадованные. Хотелось думать, что дорожные происшествия случаются в ситуациях, которые водителю трудно, а порой просто невозможно предусмотреть. И вот уже второй ЧП, а никаких «уважительных» причин!

Но было и иначе... В дневных сообщениях несколько раз зазвучало короткое, резкое слово — наезд! Ленинградское шоссе, Пироговская улица, Михалковская...

При возможности мы подробно проанализировали бы каждый случай. Но, пожалуй, в этом и нет необходимости: все они похожи один на другой. И ни в одном из них водители не виноваты! Вся ответственность за происшедшее целиком ложилась на пешеходов, забывавших, что они находятся не в лесу, а на улицах с интенсивным движением.

Один не пожелал воспользоваться пешеходным тоннелем и «макнул» через дорогу, не посмотрев на приближающийся автомобиль; другой выскочил из-за трамвая, что называется, «под носом» у проезжавшего грузовика; третий, лавируя между машинами, перебежал улицу на красный сигнал светофора... Одним это стоило жизни, другие получили тяжелые травмы. С кого спрашивать? Во всех случаях полный остановочный путь автомобиля был много больше того расстояния, на котором нарушители появлялись перед машиной. Тут уж ни один водитель не сможет ничего сделать.

Нам сообщили в ОРУДе, что примерно в половине несчастных случаев на улицах виновными оказываются пешеходы. Среди пострадавших немало детей. Но и в этом случае в ответе взрослые — их учителя, родители, каждый прохожий.

Много лет ведутся дебаты о необходимости глубокого и планомерного изучения в школах правил поведения пешеходов на улицах. Однако до сих пор такая работа с юношеством как следует не налажена. Конечно, каждый несчастный случай становится предметом серьезного разговора. Свидетелями одной из таких бесед заместителя начальника 13 отделения РУД-ГАИ А. И. Кокорина с учащимися школы № 373 (фото 4) стали и мы. Но эти чрезвычайные меры не могут заменить тех обязательных занятий, которые нужно вести каждодневно. Да и не только с детьми!

...Последний выезд увел нас за город. Вглядитесь внимательнее в фото 5. Печальный финиш тех, кто превращает автомобильные дороги в арену спортивных состязаний, кем руководят не здравый смысл и опыт, а азарт и упрямство.

Это случилось на 71-м километре Московской кольцевой автомобильной дороги. ГАЗ-51, управляемый шофером Е. Локтевым, обогнал колонну автомобилей. Внезапно апереди идущая машина взяла влево и тоже начала выходить на обгон. Создалась опасная ситуация. Прояви Локтев выдержку, элементарную дисциплину — все кончилось бы благополучно. Но азарт плохой советчик. «Не пропущу!» — подумал, видимо, водитель и пошел на двойной обгон. На скорости 80—90 км/час машина, врезавшись в бордюрный камень разделительной полосы, была отброшена вправо и, проломив отбойный брус, с 12-метровой высоты упала в реку. Водитель погиб. Обидная, бессмысленная смерть. Нет, за рулем автомобиля должен находиться уравновешенный человек, мастер своего дела, а не игрок или лихач...

...Наше дежурство подошло к концу.



О чем же говорят факты, свидетелями которых нам довелось стать?

Вывод, с ним, думается, согласятся и наши читатели, может быть только один: неотвратимых происшествий нет. Если те, кто управляет быстроходными машинами, будут внимательны и собраны, как на экзамене, если дисциплина пешеходов станет сродни высокому понятию «трудовая дисциплина» — на улицах наших городов, на дорогах будет обеспечен образцовый порядок.

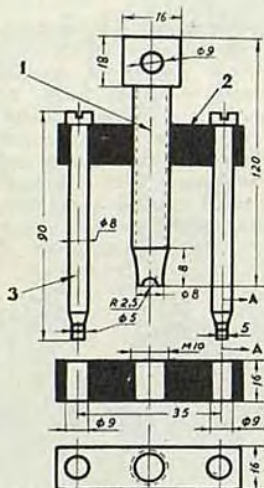


ОРИГИНАЛЬНЫЙ СЪЕМНИК

Я хочу предложить изготовленный мною съемник для подшипников коленчатого вала мотоциклов. Он позволяет заменить подшипник без снятия и разборки двигателя.

Две тяги съемника заканчиваются шарами с лысками, которые можно ввести в пространство между обоймами подшипника с предварительно раздвинутыми шариками.

Доступ к подшипнику (например, к правому) обеспечивается снятием генератора и сальника. Затем каким-нибудь



1 — упорный болт; 2 — колодка; 3 — тяги.

заостренным инструментом в двух местах разбивают сепаратор (подшипник все равно выбрасывают), вводят концы тяг и поворачивают каждую на 90 градусов. Между коленчатым валом и упорным болтом нужно вложить шарик диаметром 8—10 мм.

Н. ГУБАНОВ.

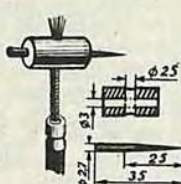
пос. Лесогорск
Ленинградской области.

ЕСЛИ ОБОРВАЛСЯ ТРОС

При помощи наколенника и клина, изображенных на рисунке, можно быстро восстановить в пути любой трос управления. Как ими пользоваться, видно из того же рисунка. Необходимо помнить только, что концы троса и клина после сборки обрезают.

Н. ЧИБИСОВ.

г. Братск
Иркутской области.



Если в пути у вашего мотоцикла оборвался трос управления дросселем карбюратора, не отчаивайтесь. Выход из положения есть. Выньте из карбюратора дроссель и отсоедините трос воздушного корректора. Затем вставьте его на место оборванного троса. После этого смело продолжайте путь. Вы сможете доехать куда вам надо, управляя дросселем посредством рычага воздушного корректора.

г. Псков.

В. СВИДЛО.

ПЫЛЬ ЗА БОРТОМ

По мере эксплуатации мотороллера Т-200 карбюратор и воздухоочиститель в месте соединения начинают изнашиваться. В результате фильтр уже не помогает, и с пылью не сладить. Я взял резиновый шланг, соединил оба прибора и уплотнил в местах соединений двумя хомутиками.

Кронштейн крепления воздухоочистителя переместил ровно настолько, насколько увеличилось расстояние между воздухоочистителем и карбюратором. От этого плотность соединения улучшилась, а вибрация приборов уменьшилась.

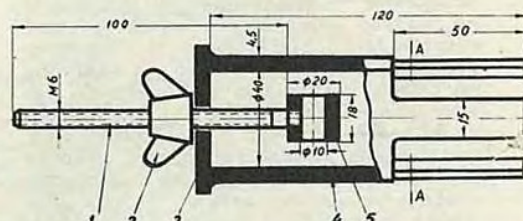
А. ЮРЬЕВ.

г. Сыктывкар.

ДЛЯ СНЯТИЯ АМОРТИЗАТОРОВ

Мною изготовлено и опробовано простое приспособление, позволяющее быстро и легко разбирать и собирать амортизаторы задней подвески мотоциклов «Ява». Это приспособление используется и для регулировки жесткости пружины амортизатора (при езде с коляской или без нее). Устройство и размеры приспособления показаны на рисунке.

Приспособление состоит из трубы 4, с одной стороны которой вырезаны упорные ножки. С другой стороны она закрыта приваренной к ней крышкой 3. В крышке просверлено отверстие диаметром 7 мм, в которое проходит шпилька 1 с резьбой М6. На один конец шпильки накручена втулка 5, а на другой — гайка-барашек 2, которую берут с одного из тросов тормозов мотоцикла.



Работает приспособление так. Втулка 5 крепится к нижнему ушку амортизатора болтом М6.

Эти болты применяются для крепления амортизаторов к раме мотоцикла. При заворачивании гайки-барашка 2 труба 4, упираясь ножками в нижний кожух амортизатора, сжимает внутреннюю пружину, что дает возможность легко вынуть стопорные полукольца. При отворачивании гайки-барашка пружина ослабевает и амортизатор разбирается.

Г. КАРЕКИН.

г. Колпино
Ленинградской области.

ИНЖЕНЕРЫ ОТВЕЧАЮТ ЧИТАТЕЛЯМ

Ч И С Т О Т А И С К О Р О С Т Ъ

Глушитель мотороллера Т-200 и его очистка

В инструкции указано, что чистить глушитель мотороллера Т-200 следует проволокой, сантой в спираль. Но у меня ничего не выходит: внутрь сварной коробки не попадешь. От этого и машина стала работать хуже. Как быть?

Читатель В. БЕЛОВ.

Ставропольский край.

На вопрос В. Белова отвечает инженер Центрального конструкторско-экспериментального бюро мотоцикlostроения В. ИВАНОВ.

Глушитель шума выпуска мотороллера Т-200 представляет собой жесткую сварную коробку, внутри которой проходит U-образная труба с отверстиями. Пространство между корпусом и трубой заполнено жаростойким веществом — стекловатой. Ее назначение — поглощать пульсирующую энергию выходящих газов.

На рис. 1 показан разрез этого глушителя, снятого с мотороллера после пробега 10 тысяч километров. Видно, что часть стекловаты вокруг трубы унесена выпускными газами. Это происходит из-за слабой набивки стекловаты в узкой части глушителя. Она-то и является одной из причин засорения.

Основная же причина — нагар. Часть не сгоревшего топлива под действием высоких температур откладывается на стенках выпускных труб и в глушителе в виде твердого маслянистого нагара, который прочно держится.

Особенно велика толщина нагара в выпускной трубке. При пробеге в 10 тысяч километров слой нагара достигает 2—4 мм. Внутренний диаметр этой трубки — 18 мм, и сечение ее уменьшается при этом в два раза и более. Выдуваемая газами стекловата может

прилипать в некоторых местах к поверхности нагара. От этого сечение сужается еще больше. Отсюда падение мощности двигателя и, соответственно, скорости движения мотороллера.

После обкатки на протяжении двух тысяч километров максимальная скорость составляет 80—78 км/час. После 10 тысяч километров — 72—70 км/час, а в некоторых случаях и еще меньше, в зависимости от условий эксплуатации.

Чтобы восстановить первоначальную скорость, надо поставить новый глушитель или очистить старый (если только падение ее не имеет других причин).

Как видно из рис. 2, где показаны места отложения нагара в глушителе Т-200, в основном необходима чистка выпускной трубки.

Рис. 1. Разрез глушителя, снятого с мотороллера после пробега 10 тысяч километров.

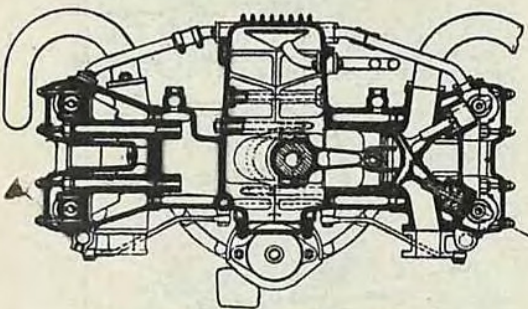


ДВИГАТЕЛИ ФОРМУЛЫ II

В этом году вступает в силу формула II для гоночных автомобилей. Она создана в дополнение к формуле I (рабочий объем двигателя не более 1500 см³ и вес машины не менее 450 кг) и призвана способствовать более широкому распространению автомобильных гонок, так как подсчитано, что автомобили новой формулы будут дешевле машин формулы I. Двигатели их не должны иметь более четырех цилиндров, а рабочий объем не может превышать 1000 см³. Вес автомобиля — не менее 420 кг.

Многие заводы, строившие раньше «юниоры», проявили интерес к новой формуле. Это объясняется тем, что для нее идеально подходит шасси «юниоров».

Началась и постройка двигателей. На английском заводе «Косворт» изготовлены 25 моторов формулы II. Они имеют перхний кулачковый вал с шестеренчатым приводом. Коленчатый вал — пятипорный на подшипниках скольжения.



Поперечный разрез двигателя де Томазо формулы II.

Рабочий объем двигателя 997 см³ при диаметре цилиндра 81 мм и ходе поршня 48,4 мм. Конструкция двигателя «Косворт» предусматривает установку двух двойных карбюраторов. Зажигание батарейное. Двигатель развивает 115 л. с. при 8500 об/мин. Однако конструкторы не считают это пределом. При помощи непосредственного впрыска топлива они намерены довести мощность до 130 л. с.

Мотор «Косворт» почти в три раза дешевле 1,5-литрового «Ковентри-Клаймакса», но и эта «небольшая» цена в полтора раза превышает стоимость автомобиля класса нашей «Волги».

На английском заводе «Хольбэй» итальянский конструктор де Томазо работает над созданием оппозитного двигателя формулы II, имеющего ту же размерность цилиндров, что и двигатель «Косворт». Максимальные обороты опытного образца 8800 в минуту, а мощность около 118 л. с. Двигатель оборудован двумя двойными карбюраторами.

Во Франции в исследовательском центре заводов Рено создан гоночный двигатель формулы II. Он будет устанавливаться на автомобили заводов «Вонне» и «Альпин», которые строят свои спортивные машины, широко используя серийные узлы «Рено».

ЧЕТЫРЕХЦИЛИНДРОВЫЙ «СУЗУКИ»

В последнем туре чемпионата мира 1963 года по шоссейно-кольцевым гонкам дебютировала новая модель японского мотоцикла «Сузуки» в классе 250 см³. Двигатель этой машины, как и у ее предшественников, — двухтактный, с дисковым золотником, однако число

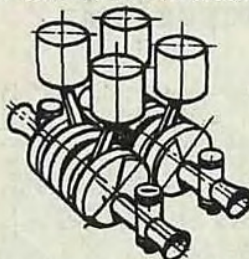


Схема кривошипно-шатунного и золотникового механизмов двигателя «Сузуки-250».

цилиндров увеличилось вдвое. Четырехцилиндровый двигатель имеет цилиндр диаметром 43 мм, ход поршня — 42,6 мм. При степени сжатия 9,0 двигатель «Сузуки» развивает очень высокую мощность — 54 л. с. при 12 тысячах оборотов в минуту. Это значит, что его литровая мощность превышает 216 л. с. Столь высокая форсировка потребовала перехода на водяное охлаждение.

Высокая мощность на максимальных оборотах достигнута ценой «недобра» лошадиных сил на средних оборотах, в результате чего двигатель плохо приспособляется к изменению нагрузки. Для компенсации этого недостатка конструкторы применили шестиступенчатую коробку передач. Несмотря на сложную конструкцию, новый мотоцикл весит всего лишь 135 кг. Он развивает скорость 225—230 км/час.

ШЕСТЬ ВЫСШИХ ДОСТИЖЕНИЙ

Шесть международных рекордов на средней дистанции в классе автомобилей до 250 см³ установили итальянские гонщики Д. Поджио и П. Кампанелла на треке Монца. Вот их результаты (в км/час): дистанция 50 км — 162,604; 50 миль — 164,262; 100 км — 164,520; 100 миль — 164,617; 200 км — 164,520; за один час пройдено 164,617 км. Рекорды достигнуты на автомобиле «Ниббио-4» с мотоциклетным одноцилиндровым двигателем «Мото-Гуцци» мощностью 41 л. с. при 7000 об/мин.

РЕКОРДЫ АВТОМОДЕЛИСТОВ

В прошлом сезоне были обновлены высшие европейские достижения по всем четырем классам моделей, причем в двух из них они превысили мировые рекорды. В классе 1,5 см³ модель В. Абрахамсона (Швеция) развила скорость 144,23 км/час, а в классе 2,5 см³ автомобиль венгерского спортсмена Л. Азора показала 176,81 км/час. Европейские рекорды установили в классе 5 см³ К. Цанд (Швейцария) — 192,719 км/час и в классе 10 см³ А. Петтерштрём (Швеция) — 236 км/час. Мировые достижения в этих классах принадлежат американским моделям и равняются 205 км/час (5 см³) и 256 км/час (10 см³).

Новая тормозная система

На шведских легковых автомобилях СААВ 1964 года применена оригинальная система гидравлического привода тормозов. Один из двух главных тормозных цилиндров связан с рабочими цилиндрами тормозов переднего правого и заднего левого, а второй — переднего левого и заднего правого колес. В случае обрыва шланга или повреждения в одной гидравлической цепи другая, независимая от нее, продолжает обеспечивать торможение. Диагональное соединение рабочих цилиндров выбрано для надежной страховки от заноса.

«ТАММИ ЗА РУЛЕМ»

Это было на одной из дорог Флориды. Автомашину Джона Маклеода стал обгонять другой автомобиль, мчавшийся со скоростью не менее 100 километров в час. Джон, как полагают, в таких случаях, сбавил скорость и выбросил в окошко левую руку, приветствуя водителя. Но в момент, когда машины поравнялись, Маклеод перестал насвистывать песенку, лицо его вытянулось и он в страхе остановил автомобиль. Ему показалось, что за рулем того автомобиля сидел не человек, а дьявол.

«Нервы сдают», — подумал Джон Маклеод и уцепился за руль. Как будто все в порядке. Все же он решил доехать до первого медпункта или полицейского и рассказать об увиденном.

Двое полицейских выслушали его и постарались, как могли, успокоить: «Вы должны быть, сильно переутомлены. Такое иногда случается с водителями». Но Маклеод продолжал уверять, что все сказанное им — сущая правда. Тогда полицейские позвали на близлежащий пост, и вскоре машина была остановлена.

Патрульные нагнулись и водителю, по привычке козырнул и, побелев, отшатнулся. На месте водителя, вцепившись в руль, сидел шимпанзе. Находившийся рядом с мохнатым водителем человек по имени Роберт Стовер объяснил опешившему блюстителю порядка, что он готовит для цирковых выступлений новый потрясающий номер — «Тамми за рулем». «Тамми», — сказал Стовер, — уверенно ведет машину со скоростью более 100 километров в час.

— У меня будет хороший бизнес! — горделиво закончил он.

О том, как подготовлен к этому бизнесу может отразиться на безопасности движения, при этом не было сказано ни слова.

А. ЗВАНЦОВ.

Похитители автобусов

В Англии участились случаи кражи автомобилей. Причем воруют не только легковые машины, а и пассажирские автобусы. Печать сообщает, что кражи носят организованный характер. Похитители автобусов объединены в крупную шайку. Они имеют справочник всех гаражей и стоянок автомобилей и заранее планируют «операцию».

Большинство краж производится ночью или во время сильных туманов.

Шайка похитителей автобусов поставила дело на широкую ногу. Она располагает собственными авторемонтными мастерскими. Здесь машины перекрашиваются, «модернизируются», а затем продаются.

В связи с учащением случаев кражи автомобилей в английской полиции создается специальная служба, которая будет заниматься расследованием дел похитителей автомобилей.

Б. АЛЕКСАНДРОВ.

передачах. Рулевой механизм реечный. Тормоза всех колес дисковые, а ручной тормоз, действующий на задние колеса, — колодочный.

На новой модели завод «Порше» отказался от своей традиционной подвески: спереди на продольных рычагах, а сзади — с «качающимися полуосями» (они устарели и не обеспечивают хорошей управляемости автомобилем). Взамен этого передняя подвеска имеет поперечные вилчатые рычаги, а задняя — вилчатые рычаги с осью качения, составляющей некоторый угол с продольной осью машины. В качестве упругого элемента спереди и сзади служат торсионы. Шины 165—15. Новая машина имеет базу 2204 мм и весит 1000 кг. Ее скорость 210 км/час. Разгон с места до скорости 100 км/час занимает 9,1 сек.

ЗА БОРТОМ СПАРТАКИАДЫ

Дорогая редакция!

Меня, постоянного читателя «За рулем», страстного мотоциклиста и поклонника мотоспорта, волнует, что в нашем молодом растущем городе Богдановиче совершенно не развиваются технические виды спорта, и прежде всего мотоциклетный. Нет у нас ни одной секции, ни одного клуба. А какой это увлекательный и в то же время полезный вид спорта! Занятия им не только развивают силу, выносливость, смелость, но и учат умению быстро ориентироваться, в совершенстве владеть машиной. Мне, как работнику госавтоинспекции, это особенно хорошо известно. Всякий раз, когда приходится разбираться в причинах аварий, выясняется, что водитель плохо водит мотоцикл, медленно реагирует на меняющуюся обстановку. Отсюда — растерянность в момент, когда ЧП можно предотвратить.

Нынешний год — год массовых стартов III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. От имени многих мотоциклистов города прошу через журнал повлиять на руководителей городской организации ДОСААФ и заставить их возглавить спортивную работу. Обычные ссылки на отсутствие средств, по меньшей мере, несостоятельны. Соревнования по фигурному вождению не требуют затрат, они просты по организации, однако в Богдановиче их никогда не проводят. Пусть и Свердловский областной комитет ДОСААФ заинтересуется положением дел в нашем городе и поможет создать мотосекцию.

Желающих заниматься мотоспортом у нас очень много. Есть стадион, где могут «приютить» гонщиков. Нужно только организовать дело, и тогда мотоциклисты Богдановича не останутся за бортом спартакиады.

Ю. ЩЕПЕТКИН.

г. Богданович
Свердловской области.

Под строгий контроль

Изучив вопрос о состоянии хозяйственной деятельности организаций ДОСААФ Грузинской ССР, бюро президиума ЦК ДОСААФ приняло постановление, в котором говорится о серьезных недостатках и злоупотреблениях в расходовании денежных средств в ряде автомотоклубов и хозяйственных курсов.

В постановлении, в частности, указывается на факты хищений и взяточничества на курсах шоферов при Руставском городском комитете ДОСААФ, о чем подробно говорилось в корреспонденции «Афера в Гардабани», опубликованной в журнале «За рулем» № 2 за этот год.

Хищения и взяточничество на курсах, отмечается в постановлении, стали возможными потому, что Грузинский республиканский и Руставский городской комитеты ДОСААФ не вели должной борьбы за экономное расходование средств, не закрыли лазейки для халуг и казнокрадов. Ответственные работники этих комитетов Общества проявили безответственность и ретозейство при приеме людей на работу. В Руставском горкоме ДОСААФ была также установлена порочная практика учета, хранения и выдачи бланков свидетельств об окончании курсов шоферов, слаб контроль за оформлением документов.

Бюро президиума ЦК ДОСААФ обязало республиканский комитет Общества в ближайшее время устранить вскрытые нарушения и недостатки в хозяйственной деятельности организации ДОСААФ Грузии, коренным образом улучшить работу по подбору, изучению и воспитанию кадров, принять меры, исключающие проникновение в школы, клубы, мастерские проходивших, жуликов, очковитателей, и предложило провести необходимые мероприятия по активизации работы ревизионных комиссий.

Как сообщили редакции из прокуратуры г. Рустави, жулики, орудовавшие на курсах шоферов в Гардабани, — К. Кауфман, Ш. Лазаравили, А. Болотин, Д. Гулвердавили и О. Размадзе — арестованы и привлекаются к уголовной ответственности.

Хотя письмо и не опубликовано

для удобства пассажиров

В редакцию прислал письмо ленинградец А. Вочков. Он обратил внимание на некоторые неудобства в городских автобусах: салон недостаточно освещен, поручни не доходят до задней площадки, и пассажирам не за что держаться. С письмом тов. Вочкова редакция ознакомила начальника Управления по развитию автомобильной промышленности Государственного комитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР Л. Л. Рождественского.

Тов. Рождественский ответил редакции, что в настоящее время изготовлены и проходят испытания образцы новых городских автобусов. В них предусматриваются люминесцентное освещение салона, более рациональное расположение сидений, а также новая внутренняя планировка с более удобным расположением поддерживающих поручней. Будут устранены и другие недостатки выпускаемых сейчас автобусов.

КРИТИКА ПОМОГЛА

Шофер Ижевской конторы Горгаза М. Бяков писал в редакцию, что механик гаража Г. Иванчик неоднократно использовал машину в личных целях, являлся на работу пьяным. К критике он не прислушивался и даже угрожал тов. Бякову увольнением.

На письмо из редакции начальник конторы по эксплуатации газового хозяйства В. Куликов ответил, что Г. Иванчиком объявлен строгий выговор. Он предупрежден, что при повторении подобных случаев будет отстранен от должности. Письмо шофера тов. Бякова стало предметом обсуждения на совещании работников конторы.

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

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

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

Сдано в набор 29.II.64 г. Бум. 60 × 90%. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 500 000 экз. Подп. к печ. 24.II.64 г. Г-12182. Цена 30 коп. Зак. 1325.

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

НЕГОСТЕПРИМНЫЕ ХОЗЯЕВА

Один из полуфиналов первенства страны по мотогонкам на льду в классе 350 см³ проходил в нынешнем году в Иркутске. Мы, победители Уральной и Приуральской зоны, прибыли туда поздно вечером. Согласно Положению, нас должны были встретить на вокзале представители местного автомотоклуба. Но ожидания оказались напрасными. О том, насколько «гостеприимно» нас приняли, можно судить по тому, как разместили спортсменов. В непригодном для жилья помещении температура воздуха не поднималась выше минус 5 градусов. Не были выполнены и пункты Положения, касающиеся материального обеспечения.

Каждое соревнование — большое событие в жизни спортсмена. Он готовится к нему как к ответственному экзамену и празднику. Очень обидно, что организаторы соревнований в Иркутске забыли об этом.

Мастера спорта:
Н. ЧЕРНОВ (Уфа), Р. ИШИМОВ,
С. ВАЛЕГОВ (Свердловск);
перворады:
В. ЧУГУНОВ, А. РОМАНОВ (Уфа),
Б. БРОННИКОВ, Г. МУРАШОВ (Нижний
Тагил), Ю. БУШМЕЛЕВ, В. ЧИРКОВ (Киров).



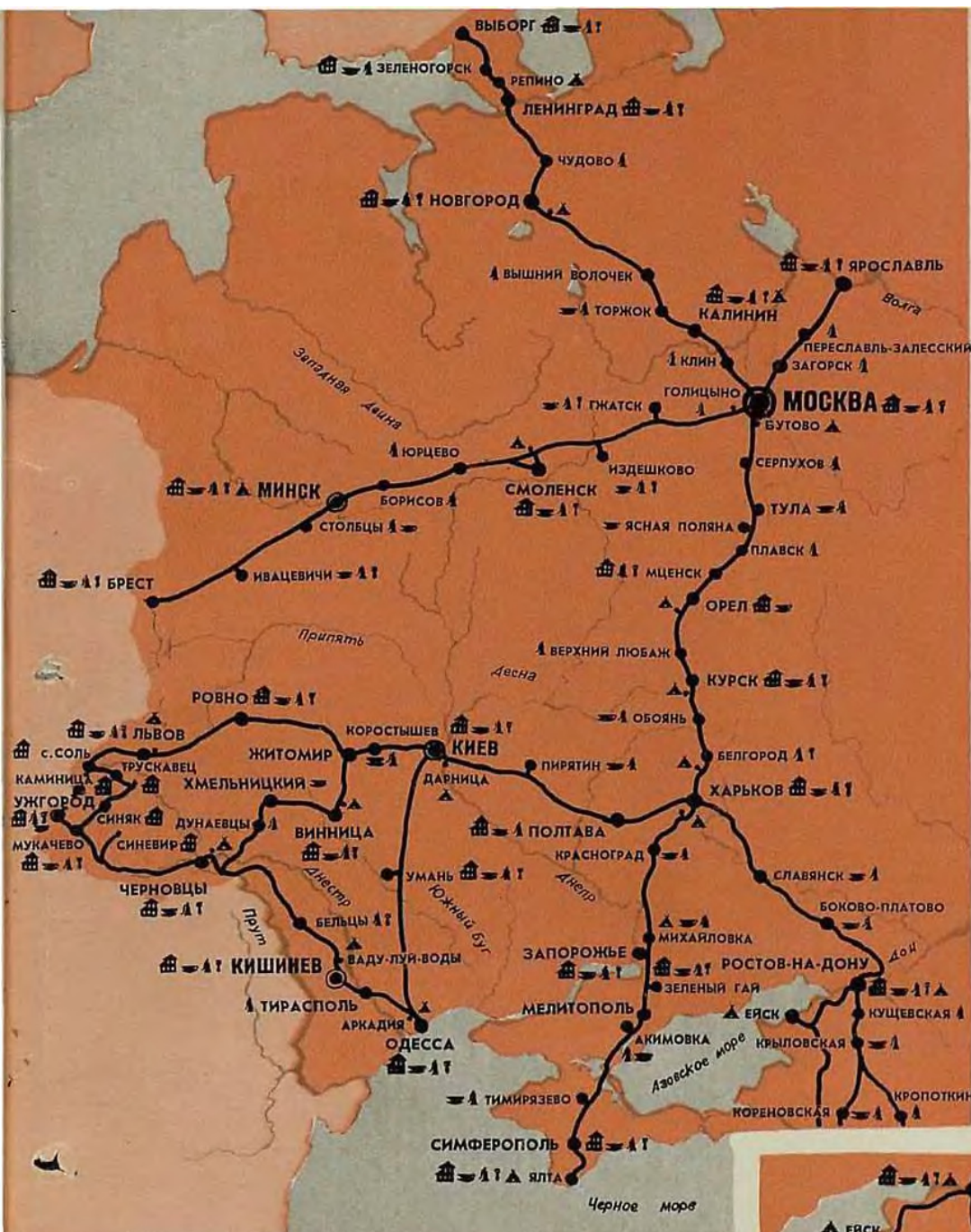
В этом номере:

Н. Бошаев. За руль, на поля!	1
Новые машины для села . . .	3
Славные поколения героев . . .	4
В. Моисеенко. Подвиг коммуниста . . .	5
В. Сидоренко. Исторический броневик . . .	5
Путь к успехам в учебе и спорте. З. Байчурин. Разумно, экономно! А. Майоров. Каждый рубль — в дело; Н. Гусаров. Творческое беспокойство . . .	6
В. Надолинский. Любительское многоборье . . .	8
Г. Обрудов. Форсировка двигателя катра . . .	10
В. Апатов, Н. Ушатиков. Нам это завещал Ильич . . .	12
Клуб «Автолюбитель». В дорогу дальнюю. С. Волкенштейн, С. Кеангели. Любовь к Родине станет еще горячее; П. Кондратьев. Вы едете в колонне; О. Чиркин. Багажник на крыше; Б. Гартенберг. И тент, и палатка . . .	14
Еще раз о каталитической печи . . .	16
М. Тилевич. Первое золото . . .	18
И. Новоселов. «Москвич-403» . . .	20
А. Голубев. Прибор проверяет установку фар . . .	21
А. Столповских. Народный контролер . . .	22
А. Плешаков. Стартует «Старт» . . .	23
Вы спрашиваете . . .	23
В. Табаков. Весной в распутицу . . .	24
На финише спортивной зимы . . .	25
Г. Зингер, В. Бровко. 02 — ОРУД . . .	26
Советы бывалых . . .	28
В. Иванов. Чистота и скорость . . .	28
Спортивный глобус . . .	30
Техника за рубежом . . .	30
Их нравы . . .	31

На первой странице обложки: ЗИЛ-130 — новый автомобиль Московского автозавода имени Лихачева.

Фото В. Бровко.

Для тех, кто путешествует НА АВТОМОБИЛЯХ И МОТОЦИКЛАХ



- Автозаправочная станция
- Станция технического обслуживания
- Кемпинг
- Ресторан, буфет
- Гостиница, мотель, пансионат





ИНДЕКС
70321

А п р е л ь 1964

За рулём

Старт дан!

Фотоэтиюд И. Трипидо.