



ЗА РУЛЕМ
№ 19 г.

М а й 1964

5

За рулем

Репортаж
специальных
корреспондентов
«За рулем»
Р. ДАНЕЛЯНА
и В. БРОВКО.

СПАРТАКИАДА НА МАРШЕ



С первых же дней этого года спортивные организации ДОСААФ взяли равнение на III Всесоюзную спартакиаду по техническим видам спорта. Ее нарастающая поступь слышится в реве спортивных мотоциклов, в ровном гудении грузовиков, преодолевающих трассы двоеборья, в рабочем шуме гаражей и мастерских, где кропотливо и без усталости готовят свои машины к соревнованиям спортсмены.

Наши специальные корреспонденты побывали в городах и селах Ставропольского края, познакомились с состоянием спортивной работы и ходом спартакиады на предприятиях, в колхозах, в высших учебных заведениях. На странице 8 публикуется их репортаж «Ставропольские контрасты», а здесь помещены снимки, запечатлевшие будни спартакиады. Это и соревнования, которые проходят в низовых коллективах, и та подготовительная работа, которая непременно должна предшествовать им.



Ставропольский автомотоклуб — штаб спартакиады. Обсуждается ход подготовки к очередным стартам. Слева направо: секретарь партийной организации клуба Г. Соценко, начальник автомотоклуба Е. Лебединцев, председатель совета клуба И. Бортников, член совета Н. Зайна и тренер по мотоспорту В. Гончарук.



В. Баранову восемнадцать лет. Он курсант школы трактористов колхоза имени Сараева, спортсмен второго разряда. Здесь вы видите его за подготовкой мотоцикла к состязанию.



«Фигурка» закрепляет навыки вождения, вырабатывает четкость и непринужденность в управлении автомобилем. Спортсмен 3-го Ставропольского автохозяйства перворазрядник А. Левченко выполняет упражнение «эстафета».

Каждому соревнованию предшествуют тренировки. В. Гончарук дает задание членам команды мотоспортсменов Ставрополя.

Спортсмены часто выходят на трассу. Совместную тренировку проводят мотоциклисты Невинномысского химкомбината и шерстоной фабрики. Первый слева — энтузиаст мотоспорта перворазрядник Г. Хренов.



ХОЗРАСЧЕТ — ПУТЬ К ПОДЪЕМУ ВСЕЙ РАБОТЫ ОБЩЕСТВА

С. С. ШАТИЛОВ,
первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР

Минуло ровно два года с тех пор, как состоялся V Всесоюзный съезд Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. В жизни трудящихся нашей страны это было время больших общественно-политических событий. Советский народ с огромным творческим подъемом трудился над претворением в жизнь величественных планов коммунистического строительства, намеченных XXII съездом партии, над выполнением решений прошедших после съезда Пленумов ЦК КПСС. Сообщения, которые мы ежедневно читаем в печати, — о замечательных трудовых победах во всех отраслях промышленности, в строительстве, на транспорте, на полях колхозов и совхозов, радуют и вдохновляют советских людей.

Оглядываясь на путь, пройденный нашим добровольным Обществом после V съезда, можно также с удовлетворением отметить: миллионы советских патриотов, объединенных в ДОСААФ, вносят серьезный вклад в дело военно-патриотического воспитания трудящихся и обучения населения средствам гражданской обороны, активно содействуют подготовке молодежи к труду в народном хозяйстве и службе в армии, настойчиво борются за дальнейшее развитие военно-прикладных и технических видов спорта.

Успешно выполняется взятая V съездом ДОСААФ обязанность — готовить ежегодно до миллиона технических специалистов. В прошлом году для народного хозяйства обучено более 400 тысяч шоферов, почти столько же мотоциклистов, 150 тысяч трактористов, 58 тысяч мотористов. Сейчас, пожалуй, в каждом автохозяйстве, в совхозе и колхозе можно встретить водителей, получивших техническую специальность в наших учебных организациях. А разве не от радно, что сотни тысяч советских людей, членов патриотического Общества, стали шоферами-любителями, водителями мотоциклов, мотолодок, пройдя курс обучения в ДОСААФ?

Размах учебной работы, достигнутый после V съезда, еще более приблизил нас к насущным общенародным делам, сблизил с теми задачами, которые решаются партийными, советскими, хозяйственными организациями.

Важность и полезность деятельности нашего Общества с каждым годом находит все большее признание среди трудящихся. Примером может служить тот факт, что Советы Министров Российской Федерации и Украинской ССР вот уже второй год поручают досаафовским организациям готовить кадры шоферов для народного хозяйства.

Это — высокая оценка нашей работы и свидетельство большого доверия к ДОСААФ. Но нам надо идти дальше. Этого требует жизнь. В стране непрерывно расширяется парк машин, многие хозяйства переходят на двухсменную работу, сотни тысяч шоферов-профессионалов стремятся повысить

свою квалификацию. Надо учитывать и интересы индивидуальных владельцев легковых автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мотолодок, число которых все время растет. Иначе говоря, ежегодно требуется обучить и переподготовить сотни тысяч водителей.

Спрашивается: какое место должно принадлежать в этом важном и ответственном деле досаафовским организациям? Могут ли они сейчас полностью взять на себя подготовку водительских кадров в стране?

За последнее время с группой работников ЦК ДОСААФ мне довелось побывать на Украине и в Казахстане, в северных областях РСФСР, в Сибири, на Урале и Дальнем Востоке. Мы довольно обстоятельно познакомились с подготовкой технических специалистов, советовались с председателями комитетов. На местах товарищи единодушно заявляют, что эта задача нам по плечу. Мы можем с ней справиться, полностью взяв на себя подготовку водительских кадров в стране, за исключением специальной подготовки, которую ведут учебные организации министерств автомобильного транспорта.

Участники майского пленума ЦК ДОСААФ скажут по этому вопросу свое слово. Но уже сейчас ясно, что наиболее верным и надежным путем к этому является широкое и всестороннее развитие хозрасчета. Только на основе самоокупаемости и хозрасчета мы сможем резко увеличить средства, необходимые на дальнейшее расширение всей досаафской деятельности. Правильно организованный хозрасчет еще выше поднимет ответственность за дело, развяжет инициативу работников, потребует более бережного отношения к технике, имуществу, всем материальным ценностям, которыми располагает наше Общество.

Несомненно и то, что новый размах учебной работы, все расширяющаяся подготовка автомобилистов и мотоциклистов потребуют некоторой перестройки сети учебных организаций. Подробно об этом разговор пойдет на предстоящем совещании председателей республиканских, краевых и областных комитетов ДОСААФ. Заслуживает внимания в этой связи одно предложение, которое следует поставить на обсуждение.

Жизнь подсказывает такой путь: в городах и районах, где нет штатных учебных организаций, надо создать спортивно-технические клубы с широкой сетью филиалов или курсов при первичных организациях промышленных предприятий, строений, совхозов и колхозов. В крупнейших первичных организациях следует создавать свои самостоятельные клубы. Но при этом на них должно полностью распространяться Положение о районных самодеятельных клубах. Таким образом мы приблизим наши учебные организации к рабочей и колхозной молодежи.

И разумеется, нужно добиваться образцовой постановки учебной работы во всех наших клубах, постоянно бороться за качество подготовляемых кадров, за марку и авторитет ДОСААФских учебных коллективов, гордиться принадлежностью к ДОСААФ так, как гордятся наши прославленные герои-космонавты Ю. А. Гагарин, В. В. Николаева-Терешкова, как гордятся тысячи ударников коммунистического труда тем, что они впервые сели за штурвал самолета, за руль автомобиля в учебных организациях оборонного Общества.

Наши комитеты испытывают большую потребность в помещениях. Многие клубы, автошколы, курсы еще ютятся в тесных, темных, сырых, непригодных для занятий классах. Первоочередная задача комитетов — обеспечить каждый клуб, филиал, школу, курсы хорошим помещением с теоретическими и производственными классами, оснащенными всеми необходимыми наглядными пособиями, техникой, оборудованием, инструментами для горячей и холодной регулировки двигателей, разборочно-сборочных, слесарных, ремонтных работ и т. п.

Задача трудная, решить ее можно только совместно с советскими, хозяйственными, профсоюзными организациями. Но при всех условиях инициаторами обязаны выступить ДОСААФские комитеты.

В ряде республик и областей это уже начали делать, и опыт, надо сказать, удачный. Дома технической учебы построили в Ереване и почти во всех районах Армянской ССР. На Украине — в Киеве, Харькове, Донецке, Херсоне, Ужгороде, Чернигове, Хмельницком — всего в одиннадцать областных центрах сооружены четырехэтажные красивые здания. Более 50 сооружений поменьше и пос скромнее получили ДОСААФские организации в Старом Крыму, Бахчисарае, Ялте, Севастополе, в других районах и городах. Опыт Украины, Армении, ряда областей Средней Азии заслуживает того, чтобы им воспользовались и другие комитеты ДОСААФ.

Развивается строительство домов технической учебы в Российской Федерации. В Костроме такой дом скоро будет готов. Приступают к постройке учебного здания и больших ремонтных мастерских в Саратове. Многие комитеты получили неплохие помещения от местных органов. Недавно Омскому обкому ДОСААФ выделено два больших помещения под клуб и хозрасчетные ремонтные мастерские.

Каковы же источники средств для строительства? Они различны, но условия успешного их использования одинаковы: инициатива и труд общественности. Что же касается многих районных домов технической учебы, то здесь принцип общественной стройки является преобладающим.

В прошлом году мне пришлось познакомиться с работой самостоятельных автоклубов в Алушке и Судак в Крыму. Там здания с просторными, светлыми теоретическими классами и классами производственного обучения полностью возведены по принципу народной стройки, с применением местных материалов. Общественники — члены ДОСААФ, в том числе спортсмены и курсанты самостоятельного клуба, трудились во внеурочное время, использовали клубный транспорт и т. д.

Необходимо и дальше расширять строительство, ремонт таких помещений, где можно было бы объединить мелкие, разрозненные учебные организации, и по-настоящему организовать там учебный и воспитательный процесс.

В неразрывной связи с подготовкой кадров, с созданием технической базы клубов, школ, курсов находится развитие технических видов спорта. Каждый штатный и самостоятельный клуб должен стать центром спортивной работы и учебы общественного актива — спортивных судей, инструкторов, тренеров.

Одна из главных задач на нынешнем этапе развития технических видов спорта — строительство спортивных сооружений. Без них мы не двинемся вперед. Ведь не секрет: настоящей кузницей спортивных кадров стали именно те города, где построены гаражные и ледяные дорожки, мотодромы. Опыт Ленинграда, Уфы и других городов достаточно показателен в этом отношении.

А там, где есть база для развития технических видов спорта, там, как правило, успешнее решаются и вопросы самокупаемости. Сейчас гаражные и ледяные мотогонки приобрели права гражданства в городах Башкирии, во Львове, Ровно, Свердловске, Куйбышеве, Иркутске, Балакове. Молодежь любит эти острые, захватывающие состязания. На протяжении последних трех лет в Уфе, например, во время мотогонки стадион всегда заполнен до отказа. Большая популярность этих гонок у населения и, как следствие этого, высокая их окупаемость лишней раз убеждают в полезности дальнейшей организации такого рода спортивных встреч.

Любят у нас и мотокросс, шоссейно-кольцевые гонки картинг, мотобол, завоевывающий все большую популярность. И там, где умело поставлено дело, где заранее организована реклама, продаются билеты, проводятся розыгрыши памятных подарков, продажа программ и другие мероприятия, удается не только окупить затраты, но и получить доходы.

Нам надо иметь в ближайшее время хотя бы по одной трассе для кроссов и шоссейно-кольцевых гонок, один мотодром на область.

В расширении капитального строительства, в правильном использовании наших учебных и спортивных сооружений, в умелом развитии хозрасчета есть еще одна важная сторона — моральная. Люди видят реальные плоды своего членства в ДОСААФ, воочию убеждаются в том, что дело, за которое они голосуют не только поднятием руки, но и своими трудовыми деньгами, воплощается в машины, механизмы, учебные здания, спортивные сооружения, в подготовку тысяч и тысяч технических специалистов, спортсменов. В результате — растет авторитет добровольного Общества, пополняются его ряды, повышается внимание к его деятельности со стороны местных советских, партийных, профсоюзных организаций. Разве не показателен такой факт: в Ашхабаде горисполком назвал улицу, на которой открылся Дом технической учебы, улицей ДОСААФ! Многие наши ветераны, а наряду с ними молодые люди — инженеры, техники и другие специалисты промышленности, сельского хозяйства, автотранспорта, — считают за честь трудиться бескорыстно, на добровольных началах в нашем Обществе, помогая молодежи в овладении техническими знаниями. Тысячи спортсменов-автомобилистов, мотоциклистов ДОСААФ с успехом выступают на многочисленных соревнованиях у нас в стране, а лучшие из них — и за рубежом.

Авторитет Общества будет тем выше и значительнее, чем больше мы будем вкладывать труда, энергии, инициативы в дело дальнейшего развертывания оборонно-массовой, учебной и спортивной работы на принципах хозяйственного расчета, на основе самокупаемости и широкой самостоятельности членов Общества.

Между тем мы далеко не исчерпали того, что может и должен давать правильно поставленный хозрасчет. Назрела, например, необходимость поставить вопрос о более рациональном использовании учебных автомобилей.

Программой подготовки шоферов предусмотрено обучение вождению автомобиля в производственных условиях — на перевозке грузов. Как же загружаются учебные автомобили? Они обычно возят песок, насыпанный в ящики или катают по улицам курсантов. Не лучше ли в эти часы доставлять полезные грузы? По договоренности с местными советскими и хозяйственными организациями, на принципах хозрасчета можно перевозить строительные материалы, продукты и другие грузы. Кроме всего прочего, это приблизит подготовку шоферов к реальным условиям их будущей работы.

Конечно, для этого нужны определенные организационные мероприятия: необходимо разработать и изучить с курсантами маршруты перевозок, обеспечить своевременную погрузку и выгрузку с соблюдением правил техники безопасности. Только тщательная подготовительная работа позволит осуществить эти перевозки с наибольшей выгодой для каждой из сторон. Такой опыт уже есть в Молдавии, Новосибирской, Курской областях, в ряде других мест. Надо умело его использовать и распространять.

Жизнь подсказывает, что мы можем поставить и другую весьма актуальную и вполне посильную задачу — создание на первых порах хотя бы в крупных городах сети мастерских по ремонту автомобилей и мотоциклов, пунктов ремонта подвесных и лодочных моторов, постов для простейшего обслуживания техники, сварки, покраски, мойки, смазки и т. д.

В этом деле также есть положительные примеры. Несколько лет подряд успешно и рентабельно трудится коллектив Харьковской автомастерской, обслуживая учебные организации ДОСААФ, автолюбителей. Десятки тысяч рублей, вырученные мастерской, обком ДОСААФ использовал на капитальное строительство, пополнение и обновление техники, оборудования в своих учебных организациях. Этот пример далеко не единичен. Значительные доходы, которые получают автомотомастерскими ДОСААФ в Ереване, Ашхабаде, Туле и других городах, также играют большую роль в дальнейшем развитии учебной и спортивной работы.

За последнее время стали появляться небольшие, но доходные мастерские по простейшему обслуживанию автомобилей, мотоциклов, мотороллеров — мойке, смазке и т. п. В частности, хорошую инициативу проявил Ставропольский крайком ДОСААФ, создав такой пункт в Кисловодске.

Настала пора обобщить опыт хозрасчетных мастерских и

распространить его во всех комитетах Общества. Уверен, что нам скажут спасибо тысячи и тысячи автолюбителей, мотоциклистов, если на таких магистралях, как Москва — Ленинград, Москва — Сочи, на дорогах Прибалтики, Крыма, Кавказа, Украины, Белоруссии, Карелии, Поволжья, Урала, Сибири, Дальнего Востока, — там, где летом пролегают основные туристские маршруты, — будут созданы нашими силами хотя бы простейшие мойки, пункты технического обслуживания, ремонта, покраски, а то и просто организованные стоянки машин. Думаю, что это начинание встретят с одобрением и местные органы власти, ГАИ, автодорожные организации.

Конечно, далеко не везде имеются для этого материальные и технические условия. Но с помощью местных советских организаций по мере расширения хозрасчета, накопления средств мы получим большие возможности. Наше стремление к приобретению необходимых запасных частей для автомобилей и мотоциклов, оборудования для мастерских находит поддержку в планирующих органах. Больше внимания и заботы об этом и впредь нужно проявлять аппарату Центрального комитета ДОСААФ.

Создавая мастерские, следует еще и еще раз подумать, во что, образно говоря, вложить рубль, какова будет себестоимость работ, подсчитать, скоро ли окупятся затраты, в чем выразится экономический эффект. Иначе можно обречь на провал любое хорошее начинание. К сожалению, факты убыточной работы имеются.

Какой, например, экономический эффект может принести автомобильная мастерская в Свердловске, когда половину штатных работников составляет административный персонал?

Нечего и ждать доходов от таких хозрасчетных организаций, где «один с сошкой, а семеро с ложкой».

Наш аппарат должен быть небольшим, гибким, дешевым, состоящим из таких специалистов, которые приносили бы делу максимум пользы. Это касается не только мастерских. Может быть, целесообразно кое-где пересмотреть штаты в автошколах, автомотоклубах, на курсах. Опыт автошколы в Бельцах (Молдавская ССР) показывает, что некоторые должности из обслуживающего, да и преподавательского персонала можно совмещать. Над этим стоит подумать!

Не подлежит сомнению и то, что вести хозрасчетную работу должны люди инициативные, энергичные, обладающие опытом, как говорят, организаторской жилкой, и, конечно, безупречно честные, требовательные, умеющие беречь копейку. Хапугам, ловкачам, любителям запустить руку в общественный карман надо решительно закрыть доступ к финансовым и хозрасчетным делам. Разумеется, ни о какой рентабельности, экономии, бережливости не может быть и речи, если не будет налажен строгий контроль за поступлением и использованием средств. В этой связи необычайно возрастает роль ревизионных комиссий, общественного контроля.

Эту работу надо поручать квалифицированным специалистам, людям принципиальным, и вести ее не от случая к случаю, а планомерно, постоянно, строго оберегая общественное добро.

Перед нами нелегкие, но очень важные и почетные задачи. Завоевание новых рубежей потребует немалых дополнительных усилий, энергии, инициативы, творческих поисков. Но в этом и сила нашего патристического Общества, что оно опирается на волю и энергию миллионов трудящихся, способных на пути к успехам преодолеть любые преграды.

РЕМОНТНАЯ МАСТЕРСКАЯ — ЭТО НУЖНО!

Около четырех лет назад в Харьковском областном комитете ДОСААФ созрело решение открыть на хозрасчетных началах авторемонтную мастерскую. Задача эта, прямо скажем, поначалу была не из легких: нужно было подыскать помещение, обзавестись оборудованием, инструментом, запасными частями. За дело взялись инициативные, энергичные люди. Оборудование частично приобрели, а часть приспособлений сделали силами коллектива. Сейчас оснащение можно считать вполне удовлетворительным.

Мастерская ремонтирует автомобильные двигатели всех марок, компрессоры и другие агрегаты. Принимаем в ре-

монт также мотоциклы, автомобильное электрооборудование.

Коллектив, состоящий из 84 человек, борется за высокие показатели в работе. Популярность мастерской растет. Мы уже давно не ощущаем недостатка в заказах.

Основными заказчиками являются учебные организации ДОСААФ Харьковской и других областей Украины.

Коллектив настойчиво борется за рентабельность, прибыльность производства. Успехи налицо. Если в 1961 году себестоимость ремонта автомобильных двигателей составляла 80—90 процентов отпускной цены, то теперь 60—65 процентов. Снизилась себестоимость ремонта мотоциклов и электрооборудования.

В результате мастерская в 1963 году получила 102 тысячи рублей чистой прибыли, что значительно превышает план.

Конечно, и трудностей немало. Главная из них — недостаток запасных частей. В основном ремонт ведется на материалах заказчиков. Вопрос о снабжении в плановом порядке и до настоящего времени не решен.

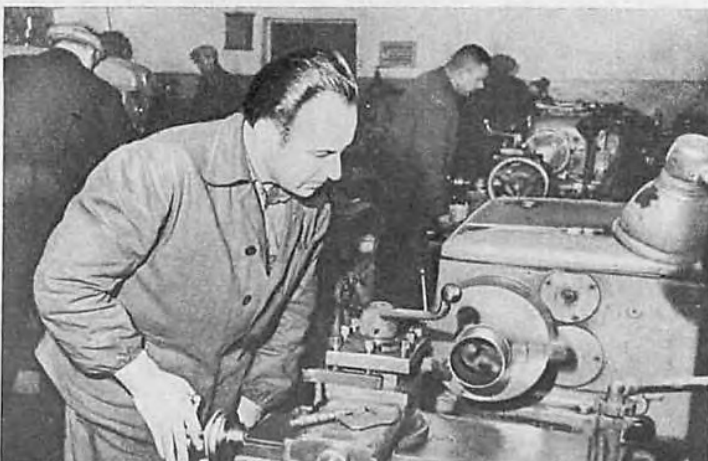
Несмотря на эти затруднения, коллектив мастерской добивается хороших результатов, стремится стать одной из передовых хозрасчетных организаций ДОСААФ.

А. ИСИЧЕНКО,
начальник авторемонтной
мастерской ДОСААФ.

г. Харьков.

Механический цех Харьковской авторемонтной мастерской ДОСААФ из месяца в месяц перевыполняет плановые задания.

На снимке: токарь И. Белорусов обтачивает поршень автомобильного двигателя.



Успешно трудится коллектив электроцеха.

На снимке: электрослесарь П. Мицан у контрольно-испытательного стенда проверяет генератор.

Фото В. Юдаева.



ТАМАНСКАЯ ГВАРДЕЙСКАЯ



Гвардейские бронетранспортеры.

ВСЛЕД ЗА „АТОМНЫМ“ УДАРОМ

Уже восьмой час шли бронетранспортеры. Путь пролегал по незнакомой местности через крутые спуски и овраги, по занесенному снегом перелеску. И хотя водители всю ночь не смыкали глаз, никто из них и не помышлял хоть на минуту выпустить из рук баранку и затануться папироской: они четко понимали задачу — к утру доставить пехотинцев в район «боя».

Главную машину вел гвардии рядовой Юрий Чернецкий. Бывший орехово-зуевский шофер, воспитанник ДОСААФ, он и в армии снискал добрую славу и авторитет. Четыре раза уже участвовал в парадах на Красной площади, водил знаменную машину.

Гвардейское знамя дивизии, украшенное двумя орденами, воодушевляло таманцев на героические подвиги в борьбе с гитлеровскими захватчиками. Под этим знаменем в годы минувшей войны выросли тридцать три Героя Советского Союза. Гвардейцы бесстрашно громили фашистов под Смоленском и Ельней, на Северном Кавказе и при освобождении Таманского полуострова, в Крыму и Прибалтике. Ныне под этим знаменем, приняв от отцов боевую эстафету, стойчиво совершенствуют свое мастерство молодые воины.

...Уверенно преодолевали трудную трассу шедшие за Чернецким Николай Ивашов, Анатолий Ширяев, Геннадий Виктор, Алексей Аносов.

На рассвете боевые машины быстро и скрытно сосредоточились в небольшом лесочке за обратными скатами высоты «Безымянная». В 9 часов утра по опорным пунктам «противника» был нанесен «атомный удар». Грибовидное облако высоко взметнулось и медленно поплыло в сторону «противника». Сразу все кругом пришло в движение. Глухо заухали гаубицы, раздалась надрывная залпы реактивных орудий. На передний край «противника» обрушился шквал огня.

А вот и сигнал к атаке — в морозное небо врезалась и рассыпалась красными искрами ракета.

Лес наполнился гулом моторов. Началось наступление.

По приказу командира Юрий Чернецкий вывел свою машину во фланг обороняющегося «противника».

— Взвод, огонь! — командует офицер.

С бортов бронетранспортера раздаются частая дробь автоматных и пулеметных очередей. Метко стреляют гвардейцы. Огневые точки «противника» подавлены.

Взломав оборону «противника», танки и бронетранспортеры вышли далеко вперед и обеспечили прочное закрепление на новом рубеже.

На разборе учений генерал тепло отозвался о водителях, которые во многом обеспечили успех наступательного «боя».

Отличным автоматчиком зарекомендовал себя водитель бронетранспортера рядовой Виктор Головач. В считанные секунды он успевает поразить самые трудные цели. Безупречно выполняют задачи по огневой подготовке Алексей Требушков, Александр Гаврилов, Яков Щенников и многие другие. И всегда гвардейцы возвращаются со стрельбища в хорошем настроении. Яков Щенников запевает песню о родной дивизии:

...Нынче, в годы мирные,
Мы сильнее, чем прежде.
На советских воинов
Смотрит мир с надеждой.

Песня то уносит в далекое прошлое, то возвращает к нынешним дням, напоминая о долге воина перед Родиной.

Идет осмотр техники.



МЕТКЕ ВЫСТРЕЛЫ

Обязанность водителя, как и пехотинцев, — стойчиво совершенствовать свою огневую подготовку.

**9 мая —
Праздник Победы**

Гвардии рядовой
Алексей Аносов.

ДВА ПИСЬМА

Из Сибири на имя гвардии старшего лейтенанта Виктора Ларионова пришло письмо:

«Уважаемый Виктор Антонович!
Я часто вспоминаю службу в армии, родную роту, товарищей по оружию и командиров. Именно армия дала мне путевку в жизнь. В армии я стал шофером первого класса, научился по-хозяйски беречь и эксплуатировать технику, а главное — преодолевать любые трудности. Все эти качества пригодились мне здесь, в суровой Сибири, где трудностей поначалу было немало. Но все они сейчас позади. Работаю шофером на строи-



Знать правила движения необходимо и таманцам.

Фото Е. Шматрикова.

тельстве, сменные нормы выполняю на 120—130 процентов.

И здесь, на стройке, я чувствую себя человеком, не только строящим коммунизм, но и готовым в любой момент влиться в ваши ряды и выступить на защиту любимой Отчизны.

Очень хотелось бы узнать о том, как живут и учатся наши преемники, что нового в нашей автороте. Пишите — жду ответа.

С приветом — бывший ваш подчиненный гвардии рядовой запаса

Вадим Лосев».

На ротном собрании автомобилисты обсудили письмо однополчанина. Бывший арзамасский шофер, секретарь ротной комсомольской организации гвардии ефрейтор Яков Щенников предложил:

— Добьемся, чтобы все до единого повысили свою классность на одну ступень, после чего пошлем Вадиму Лосеву в Сибирь ответное письмо.

— Верно! — послышались дружные голоса.

...Шли дни и недели напряженного солдатского труда. И все водители автороты выдержали экзамен. О своих успехах они написали Лосеву:

«Здравствуй, Вадим — дорогой наш однополчанин! Мы очень рады, что ты хорошо трудишься на ударной стройке семилетки и всегда помнишь о своем воинском долге перед Родиной.

Мы тоже добились определенных успехов в своей боевой учебе. Недавно у нас проходила сдача экзаменов на классность. И ты знаешь, Вадим, как здорово показали себя наши ребята! Все воины второго года службы получи-

ли права шофера второго класса, а Виктор Малышев и Валентин Ефимов успешно сдали экзамен на первый класс. А ведь им еще служить почти целый год! Ребята решили к концу службы добиться талона шофера-отличника.

Вячеслав Маркушин недавно был сфотографирован при развернутом Знамени части. Он выступил инициатором борьбы за продление сроков эксплуатации автомашин. Добился в этом уже немалых результатов. У нас сейчас все водители каждый последний день месяца работают на сэкономленном бензине.

Многому мы научились в армии. Так что, когда придет время демобилизации, на ударные стройки семилетки, в колхозы и совхозы придут высококвалифицированные шоферы.

Поздравляем тебя, Вадим, с трудовыми успехами и желаем всего наилучшего. Передай привет своим товарищам по работе. Пусть они знают, что их мирная и счастливая жизнь зорко оберегается советскими воинами».

* * *

Да, на страже созидательного труда советского народа надежно стоит Советская Армия. И в первой шеренге защитников Родины — гвардейская Таманская, новыми успехами в боевой и политической подготовке встретившая Праздник Победы.

Редакция газеты гвардейской Таманской дивизии «Таманец» — коллективный корреспондент журнала «За рулем».

З Е М Л Я, Х И М И Я, А В Т О М О Б И Л Ь

Декабрьский и февральский Пленумы ЦК КПСС, наметившие развернутую программу развития большой химии и перевода сельского хозяйства на рельсы интенсификации, поставили грандиозные задачи перед тружениками всех отраслей народного хозяйства, в том числе и перед автомобилистами страны.

О том, как конкретно эти задачи претворяются в жизнь в Белоруссии, говорится в беседе нашего корреспондента с заместителем Министра автомобильного транспорта БССР В. Н. Афанасенко.

РАССКАЖИТЕ ОБ УЧАСТИИ АВТОТРАНСПОРТНИКОВ РЕСПУБЛИКИ В БОРЬБЕ ЗА БУДУЩИЙ УРОЖАЙ

— Битву за новый урожай хлеборобы Белоруссии начали еще зимой. В нее включились не только труженики сельского хозяйства, но и коллективы химических заводов, железнодорожники и, конечно, работники автотранспорта. Девиз был такой: «В сжатые сроки удобрения — на поля!».

Надо сказать, что к началу зимы на некоторых железнодорожных станциях целые горы химикатов лежали нетронутыми. Пришлось срочно мобилизовать автомобильный парк, людей, все имеющиеся силы и резервы. В это дело включились партийные, профсоюзные, комсомольские организации автохозяйств. Повсеместно прошли собрания в коллективах, многие водители взяли повышенные обязательства, развернув борьбу за более производительное использование автомобильного парка, резкое сокращение порожних пробегов машин, снижение себестоимости перевозок грузов.

Органические удобрения вывозились самыми высокими темпами. Специально созданные автобазы Сельхозтранса мы дополнили значительным количеством новых автомобилей. На всю мощность они использовали и имеющиеся транспортные средства.

Сейчас задачи автотранспортников особенно ответственны: Белорусская ССР будет ускоренно наращивать темпы развития химической промышленности. Только в этом году химикам предстоит освоить почти треть всех промышленных капиталовложений республики. Широком фронтом идут работы по строительству предприятий, пуску новых технологических установок Солигорского калийного комбината, Гродненского азотнотукового, Гомельского суперфосфатного, Полоцкого нефтеперерабатывающего заводов.

КАКИЕ НОВЫЕ МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОВ ПРИМЕНЯЮТСЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАЧ ПО ИНТЕНСИФИКАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА И РАЗВИТИЮ ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ?

— Уже при вывозке удобрений на поля было проявлено много творческой инициативы. В частности, хорошо заре-

комендовали себя специализированные отряды, которые, как правило, перевыполняли нормы работ. За два зимних месяца этого года автобазы Сельхозтранса доставили на колхозные и совхозные поля республики сотни тысяч тонн удобрений.

Автотранспортники республики широко практикуют также вывозку удобрений по методу «вагон — автомобиль — поле», предложенному работниками Московско-Рижского отделения Московской железной дороги и Волоколамского отделения Сельхозтехники. Такой метод позволил централизовать погрузочно-выгрузочные работы, намного ускорить их; создал возможность уменьшить штат экспедиторов и количество арендуемых площадок на станциях. А все это, вместе взятое, дало возможность намного снизить расходы, связанные с погрузкой-выгрузкой каждой тонны удобрений.

Надеемся, что в ближайшее время нам удастся осуществить еще одно новшество — централизованные перевозки удобрений непосредственно с Солигорского калийного комбината и Гродненского азотнотукового завода на колхозные и совхозные поля на расстояние до двухсот километров. Такое решение сулит большую народнохозяйственную выгоду: будет значительно ускорена доставка удобрений, резко сократятся потери их при погрузке и выгрузке.

Шоферам предстоит также доставить для химических строений в этом году сотни тысяч тонн груза. Чтобы успешно

справиться с задачей, автотранспортники широко применяют при планировании перевозок метод линейного программирования, дающий возможность намного сократить порожние пробеги автомобилей.

НЕ МОГЛИ БЫ ВЫ ОТМЕТИТЬ ТЕХ, КТО ИДЕТ В ПЕРВЫХ РЯДАХ БЕЛОРУССКИХ АВТОТРАНСПОРТНИКОВ?

— Десятки автохозяйств, обеспечивающих объекты большой химии, трудятся в полную меру сил, проявляют понимание и ответственность стоящих перед ними задач.

К числу передовых мы по праву относим автобазу № 5, коллектив которой недавно участвовал в досрочном пуске первой очереди Солигорского комбината. Здесь выросли замечательные люди. Вот Степан Прохорович, возглавляющий бригаду коммунистического труда. Он прибыл на стройку по комсомольской путевке. Получив на курсах ДОСААФ без отрыва от производства специальность шофера, Прохорович отличился на вывозке грунта, вынужтого экскаваторщиками. Вскоре ему доверили руководство коллективом. Тут еще более проявились способности комсомольца. По его инициативе была организована комплексная бригада, разработана точный график совместной работы шоферов и экскаваторщиков. Несколько лет подряд бригада перевыполняет нормы. К концу строительства первой очереди комбината она перевезла сверх плана почти полтора миллиона

Орденом Ленина отмечены трудовые заслуги шофера автобазы № 5 Минского областного автотреста, руководителя бригады коммунистического труда С. П. Прохоровича.

Вот он — ударник стройки большой химии. Фото М. Бурого.



тонн груза и за пять лет выполнила девять годовых норм.

В автохозяйстве Степан Прохорович вступил в партию. Много труда, энергии вкладывает он в воспитание молодых водителей. Недавно Указом Президиума Верховного Совета СССР он награжден орденом Ленина.

В первых рядах и коллектив шоферов, который возглавляет Иван Карако. Этому коллективу тоже присвоено высокое звание бригады коммунистического труда.

Успешно трудятся шоферы на строительстве азотнотукового завода в Гродно, где скоро вступит в строй вторая очередь предприятия. Созданные в Гродненском автотресте контрольные посты, в состав которых вошли передовые шоферы, диспетчеры и ремонтники, строго следят за точным выполнением ежедневного плана доставки материалов.

Много творческой инициативы проявляет коллектив Полоцкой автобазы, обслуживающей нефтехимиков. По почину знатного шофера Семена Бедерова, бригада которого еще в минувшем году завершила семилетку, началось соревнование за «белорусский час». Вот уже более года почти все водители автобазы завершают сменные задания за 6 часов, а бригада Семена Бедерова дает до двух норм.

Автотранспортники Белоруссии видят свои задачи в том, чтобы с большей эффективностью использовать высокопроизводительную автомобильную технику, решительно бороться с простоями машин под погрузкой и выгрузкой, шире применять передовые методы организации перевозок, централизовать доставку различных грузов, лучше и в более сжатые сроки проводить техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Это даст возможность высвободить большее количество машин для обслуживания химических предприятий и колхозно-совхозного производства.

НОВЫЕ БОЛЬШИЕ ЗАДАЧИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД АВТОТРАНСПОРТНИКАМИ, ПРЕДЪЯВЛЯЮТ, ВИДИМО, И ПОВЫШЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ ШОФЕРОВ?

— Совершенно верно. Подготовка шоферов у нас, да, наверное, не только у нас, — еще узкое место. Я имею в виду высококачественную подготовку. Сейчас же качество обучения серьезно отстает от требований высокопроизводительного использования техники. Установлено, например, что на курсы шоферов должны приниматься лица с образованием не ниже семи классов. Но это условие сплошь и рядом нарушается: на курсы поступают люди, окончившие четыре-пять классов. На наш взгляд, крайне урезаны и сроки обучения. Разве не парадоксально: специалиста по ремонту бытовых приборов готовят в училищах трудовых резервов год-два, а шофера, которому доверяется сложная машина, обучают 4 месяца?

Думается нам, что автошколам Комитета профтехобразования, учебным организациям Сельхозтехники, ДОСААФ, министерств автомобильного транспорта надо принять все меры к тому, чтобы повысить качество обучения шоферов. Тогда мы сумеем еще полнее удовлетворить растущие потребности народного хозяйства и населения в перевозках.

НАГРАДЫ — ДОСТОЙНЫМ



Нагрудный значок водителя „За работу без аварий“

Для лучших водителей автомобильного транспорта вводится замечательное поощрение: Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог Российской Федерации и ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог учредили нагрудный значок «За работу без аварий».

Аналогичные поощрения передовым водителям вводятся и в других союзных республиках СССР.

Значок «За работу без аварий» имеет три степени. Значком I степени будут награждаться шоферы, наездившие свыше 500 тысяч километров без дорожно-транспортных происшествий, не имеющие нарушений трудовой дисциплины и правил движения; значок II и III степеней получат водители, наездившие соответственно 300 и 200 тысяч километров при соблюдении тех же условий. Необходимо при этом иметь непрерывный стаж работы в автохозяйстве на протяжении последних трех лет.

Одновременно с награждением значками предусмотрено вручение Почетных грамот. Так, со значком I степени шофер получит грамоту министерства и ЦК профсоюза, со значком II степени — грамоту управления автомобильного транспорта и обкома профсоюза; вместе со значком III степени дается Почетная грамота от администрации и профсоюзной организации автохозяйства.

Награжденным полагается также удостоверение по установленной форме.

Кто представляет к награждению?

Это право дано администрации автохозяйства совместно с общественностью. Материалы на кандидатов, назначенных к награждению, направляются в управление автотранспорта или в обком профсоюза. Последним дано право награждать лучших водителей значками II и III степеней. Значком I степени награждают коллегия Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР совместно с Президиумом ЦК профсоюза.

Сейчас в автохозяйствах Российской Федерации проводится большая работа по подготовке материалов к награждению лучших из лучших водителей. Дело это требует вдумчивого подхода, широкого участия общественности. Надо позаботиться о том, чтобы вручение значков и Почетных грамот проходило на общих собраниях коллективов, в теплой, торжественной обстановке и было памятным на всю жизнь.

В Положении о значке указывается, что награжденные им пользуются правом самостоятельного контроля за техническим состоянием автомобиля при выезде на линию, льготами при получении очередного шоферского класса, путевок в дома отдыха, санатории и т. п.

Как и всякая награда, значок «За работу без аварий» налагает на водителя еще более высокую ответственность за труд, за поведение на работе, дома. Водитель, совершивший грубый аморальный проступок, допустивший по своей вине аварию или другое дорожно-транспортное происшествие, волею коллектива может быть лишен награды.

Шоферы, которые будут удостоены значка «За работу без аварий», — почетные и уважаемые люди в нашей многомиллионной семье водителей. Надо, чтобы их большой опыт, глубокое знание техники, искусное умение управлять ею становились достоянием всех. И в этом деле немалая роль принадлежит стенной, заводской печати, радио, телевидению. Широкая пропаганда передового опыта даст возможность еще выше поднять производительность труда, улучшить использование автомобильного парка.

* * *

Приводим краткое описание нагрудного значка «За работу без аварий».

Он отлит из желтого сплава и представляет собой четырехугольник со скругленными углами. Размер по ширине 30 мм, по высоте 28 мм. В нижней части — рельефное изображение легкового, грузового автомобилей и автобуса.

Верхняя часть заливается эмалью: у значка I степени (он показан на фото) — красного цвета, II степени — синего, III степени — зеленого.

На эмали надписи в две строки — «За работу без аварий», под ней римская цифра, обозначающая степень (I, II, III). Буквы и цифры — выпуклые и эмалью не заливаются.

Значок обрамлен рамкой того же металла, нижняя часть которой выполнена в виде рельефного изображения ветки.

СПАРТАКИАДА

В середине марта в Ставрополе собралась конференция, посвященная спартакиаде. В ее работе участвовало около 40 делегатов, представлявших города и сельские районы края.

— Конференция, — рассказывает председатель краевого комитета ДОСААФ А. Балашков, — была полезной. Участникам раздали брошюры, листовки, посвященные двоеборью на грузовых автомобилях, состязаниям владельцев мотоциклов. А когда конференция закончилась, под наблюдением начальника Ставропольского автомотоклуба на одной из городских площадок был представлен «городок» для «фигурки»: тренерам и руководителям первичных организаций наглядно продемонстрировали, как провести «фигурку», как разметить трассу для соревнований на экономии горючего.

Телефонный звонок прерывает нашу беседу. Это из краевой базы кинопроката. Нужно «утрасти» некоторые детали, в принципе же договоренность с ней достигнута: в кинотеатрах города, на экранах сельских клубов будут показываться фильмы по автомобильному и мотоциклетному спорту.

Оргкомитету спартакиады, продолжает А. Балашков, удалось также договориться с крайпотребсоюзом. Покрышки для мотоциклов по рекомендациям райкомов ДОСААФ будут предоставляться в первую очередь тем, кто на своих машинах активно участвует в соревнованиях.

Затем мы вместе склоняемся над папкой, на титульном листе которой выведено: «Материалы по III Всесоюзной...» В ней подшита деловая документация, рассказывающая о разном. Например, о том, что Пятигорский и Ставропольский автомотоклубы подготовили каждый по 180—200 судей, а также общественных инструкторов по автоспорту. В автотехнических краях соревнуются в двоеборье шоферы, в городах и селах стартуют мотоциклисты. Но вот знакомимся с протоколом одного из заседаний краевого оргкомитета. Скупые строки его констатируют не только успехи, но

и ухабы на пути спартакиады. В Курском и Шпаковском районах не были даже созданы оргкомитеты, в Благодарненском и Изобильненском районах оргкомитеты есть, но к практической организационной работе не приступали. Положение о районных спартакиадах не утверждено.

Теперь нам предстояло побывать на местах, в низовых коллективах промышленных предприятий, колхозов, учебных заведений, чтобы «расшифровать» на основе собственных наблюдений те сведения, которые получили мы в крайком ДОСААФ.

Зима в Ставрополе отступала нехотя, задержалась. Но в 3-й — одной из крупнейших автобаз города — выбеленные снегом площадки не стали помехой для автоспортсменов. На поле бывшего аэродрома воскресным утром собрались шоферы автохозяйства. Одновременно с ними пришли сюда и водители 15-й автобазы.

Автомобильной секцией 3-го автохозяйства руководит спортсмен первого разряда, начальник гаража А. Широченко. Сейчас в хозяйстве 4 перворазрядника, 6 шоферов имеют второй разряд, больше 30 — третий. А вот несколько лет назад, вспоминает Широченко, когда в Ставрополе впервые проводились автомобильные соревнования, он не мог найти себе партнера, чтобы составить экипаж. Теперь уговаривать водителей заниматься спортом не приходится. В 1960—1961 годах, когда двоеборье не практиковалось, автохозяйство не могло избавиться от перерасхода топлива, нарушений правил движения. Сейчас же у шоферов твердо выработан навык к расчетливому вождению, а автохозяйство получило экономию. И дорожные происшествия теперь редкость.

На Доске почета среди ударников коммунистического труда мы увидели и автоспортсменов А. Хижнякова, А. Левченко, Н. Подколзина и других.

Спартакиада — это не только старты и стремительные финиши. Это также и обмен опытом между спортивными командами, создание новых самодеятельных спортивно-технических клубов,

подготовка общественных инструкторов и судей. Раньше, чтобы организовать соревнования внутри автохозяйства, приходилось обращаться в автомотоклуб: не откажите, дайте нам судей... Сейчас здесь работают семинары, где получают квалификацию арбитров по автоспорту 15 водителей.

В соревнованиях в 3-й автобазе проверили свое мастерство более тридцати шоферов. Двадцати двум из них удалось выполнить разрядные нормы. Успехом увенчались также старания шоферов 15-й автобазы.

Спортсмены продолжали обсуждать перипетии состязаний, а мы уже спешили в крупнейший в Ставропольском крае институт — сельскохозяйственный. Были для этого свои основания.

Свыше двух тысяч будущих агрономов, зоотехников, механизаторов готовятся к работе на селе. Они должны быть сами заинтересованы в том, чтобы овладеть ездой на мотоцикле: угодила нынешних колхозов и совхозов обширные, а поспевать надо везде. В институте есть своя секция, которая готовит мотоциклистов. Свыше трехсот студентов (так намечено по плану) получат в нынешнем году удостоверение на право вождения. Еще в прошлом году здесь была своя спортивная команда, немало было разрядников. А сейчас?

— Все ушли, окончили, — разводит руками заместитель председателя комитета ДОСААФ института заведующий лабораторией кафедры ремонта машин А. Кривошапов. — Ходил сегодня в райком ДОСААФ, чтобы ознакомиться с Положением о спартакиаде. Прождал часа два и ушел: председателя так и не дождался.

С начала спартакиады прошло достаточно времени, а председатель Ленинского райкома ДОСААФ Ставрополя И. Сотников не удосужился разослать первичным организациям Положение о спартакиаде. И вот в одном из крупнейших институтов составляется программа внутривузовских соревнований. Под рубрикой «Виды соревнований» можно найти и гранатометание, и перетягива-

Ставропольские КОНТРОЛЛЕРЫ

Репортаж
специальных
корреспондентов
«За рулем»
Р. Данеляна
и В. Бровко.



ние каната. Только о спартакиаде ни слова. Где же заблудилась она, что не нашла порога Ставропольского сельскохозяйственного института?

Аккуратно выбеленные дома, окна с резными наличниками. На улице — автомобили, мотоциклы. Мы в селе Октябрьском, в колхозе имени Ипатова. Здесь был создан первый в крае самостоятельный спортивно-технический клуб. ЦК ДОСААФ премировал его за хорошую работу наглядными пособиями, стендами по правилам движения, плакатами. Но больше всего радости доставил членам клуба спортивный мотоцикл, также переданный безвозмездно сельским спортсменам. Это было в 1961 году, и с этого времени, собственно говоря, началось развитие мотоспорта в селе.

Сейчас клуб располагает тремя спортивными машинами и двумя дорожными. А всего в колхозе больше четырехсот владельцев мотоциклов. Это тоже резерв спартакиады.

— Раньше, — говорит председатель комитета ДОСААФ колхоза А. Харочкин, — ребята как-то не замечали, что ездят по-разному. А когда поняли, то появился интерес к соревнованиям.

В прошлом году трижды проводились соревнования по «фигурке». В нынешнем их будет гораздо больше, и в них выступит свыше двухсот человек. В селе намерены оборудовать три специальных городка для мотоциклистов. Для автомобилей такой городок уже есть. И уже состоялись в счет спартакиады соревнования колхозных шоферов.

Председатель колхоза 27-летний Е. Калюгин всячески поощряет участие водителей в спортивном двоеборье.

— Это дело полезное, — говорит он. — А то есть еще шоферы, которые и бензин пережигают, и в гараже углы пассивали.

Недавно спортивно-технический клуб подал заявку на приобретение еще трех спортивных мотоциклов — колхоз выделил средства. Вероятно, спортсменам села повезло и в том смысле, что секретарь комитета комсомола колхоза И. Трегубов тоже предан мотоспорту, имеет третий разряд. В прошлом году команда мотоспорсменов участвовала в кроссе — соревновалась с командами первичных организаций колхозов и совхозов края и выиграла кубок.

В планах колхозной первичной организации — воспитать за первый год спартакиады не меньше 80 разрядников по авто- и мотоспорту.

— Я не согласен с теми, — говорит А. Харочкин, — кто трудности развития спорта на селе считает объективными. Все от нас же зависит. Конечно, и без трудностей не бывает, но разве они непреодолимы? Взять такой пример. Неужели не может Петровский автомотоклуб организовать курсы по подготовке тренеров? Ведь в сельской местности почти всюду нуждаются в тренерах по автототоспорту. За кон-

сультациями обращаешься — тоже помощи нет. Подготовим шоферов, придут к нам представители автомотоклуба, примут экзамены — и до свидания!

Прав председатель комитета. Помощь автомотоклубов сельским коллективам должна быть более действенной и разносторонней.

Гордость Невинномысска — гигантский химкомбинат, производящий минеральные удобрения.

Нас, естественно, интересовал авто- и мотоспорт. На комбинате есть возможности для того, чтобы развернуть работу. Есть и материальная база для начала — пять спортивных мотоциклов, два дорожных. В гараже предприятия мотоспортсменам специально выделили помещение, годное не только для хранения машин, но и для слесарных работ. Однако по вине руководителей первичной организации ДОСААФ спортивная жизнь не имеет здесь своего четко направленного русла, хотя на комбинате немало подлинных энтузиастов, вокруг которых можно было бы объединить актив. Это перворазрядник Г. Хренов, который часто выступает в соревнованиях за команду шерстомойной фабрики (укол досаафовской организации химкомбината), это по-настоящему увлеченный мотоспортом А. Кистанов, Г. Ассаулов, П. Кочубей и другие. Всех их мы застали в мастерской мотоциклетной секции шерстомойной фабрики.

Здесь было шумно и тесно. И в этом рабочем деловом гомоне дыхание спартакиады ощущалось не меньше, чем на трассах соревнований. Спортсмены были заняты доводкой двигателей мотоциклов — они готовились к лично-

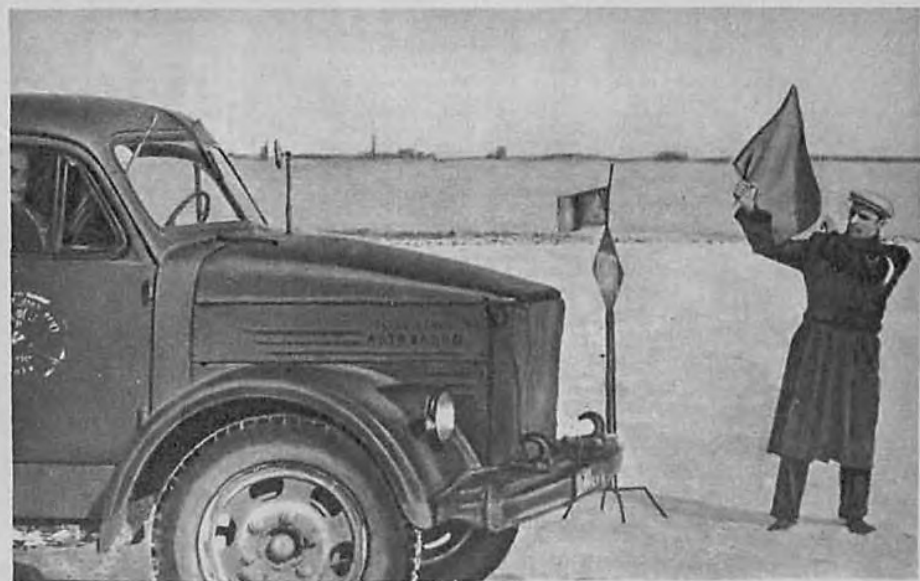
командному первенству Северного Кавказа. Это — ответственное состязание, которое собирает сильнейших гонщиков Ростова, Кропоткина, Новочеркасска и других городов. Команду Невинномысска представляют мотоспортсмены шерстомойной фабрики и химкомбината.

А как же в масштабе города? — С начала года, — рассказал председатель Невинномысского городского комитета ДОСААФ А. Бородулин, — у нас состоялось несколько соревнований — зимний мотокросс, двоеборье на грузовиках. Перед организацией стоят большие задачи: подготовить спортсменов-разрядников (за первый год спартакиады) — 60 человек по мотоспорту и 120 по автоспорту. Городской оргкомитет спартакиады не добился еще проведения массовых соревнований в некоторых низовых коллективах. Будем стараться, чтобы на крупнейших предприятиях — химкомбинате, шерстомойной фабрике, Ставропольхимстрое — спартакиада получила достойный размах.

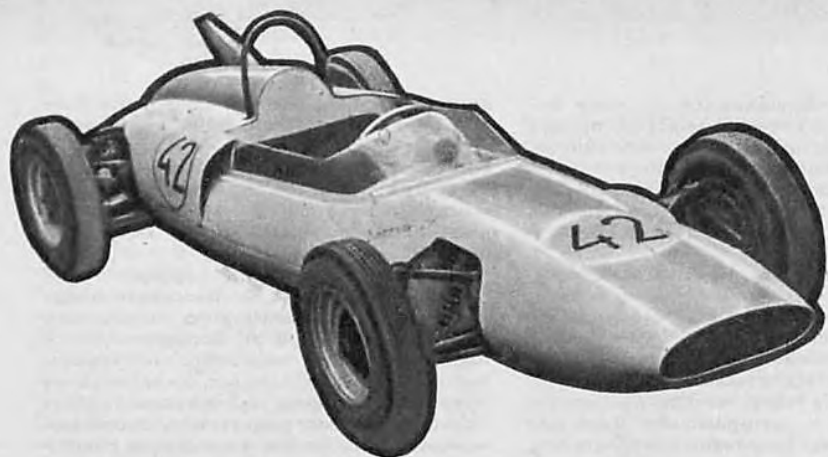
Из таких бесед и наблюдений постепенно сложилась картина, полная контрастов. Фронт спартакиады в Ставропольском крае имеет слабые звенья. Но еще не поздно укрепить их. Краевому комитету ДОСААФ, городским комитетам, автомотоклубам предстоит усилить помощь первичным организациям, направить их энергию, инициативу, чтобы спартакиада прочно вошла в жизнь каждого коллектива.

Ставрополь — с. Октябрьское
Петровского района — Невинномысск.

Шоферы 3-го Ставропольского автохозяйства вышли на трассу спортивного двоеборья.



СПАРТАКИАДА



„ЭСТОНИЮ-5“ — В СЕРИЮ

В шоссейно-кольцевых автомобильных гонках за последние годы, бесспорно, наметились сдвиги к лучшему. Возросло количество участников соревнований, появились новые кольцевые трассы. Тот факт, что шоссейные гонки включены в программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, сам по себе свидетельствует о достаточно высоком уровне их развития. Пройдет какой-нибудь год, и нашим кольцевикам придется держать серьезный экзамен в финальных соревнованиях спартакиады.

Чтобы прийти к этому генеральному смотру сил автомобильного спорта во всеоружии, предстоит многое сделать. Международные товарищеские сорев-

нования в Ленинграде и Минске показали наши сильные и слабые стороны: хорошую подготовку гонщиков и низкое качество гоночно-спортивных автомобилей. Чем же объяснить отставание в разработке современных конструкций?

Чтобы ответить на этот вопрос, напомним, как строят у нас гоночные машины. Заводы легковых автомобилей — МЗМА и Горьковский, — а также НАМИ представляют на соревнования так мало автомобилей, что они, как говорится, погоды не делают. Большую же часть гоночных машин строят сами гонщики. Автомобилеклуб закупает комплект агрегатов, и на базе их энтузиаст-спортсмен начинает конструировать и строить автомобиль. В большинстве случаев про-

цесс этот растягивается на длительное время. Создание в кустарных условиях сложной машины сопряжено, как правило, со множеством ошибок и переделок. В результате автомобиль обходится втридорога и доставляет спортсмену больше огорчений, чем радости.

Ясно, что при такой постановке дела не может быть и речи о надежном современном гоночном автомобиле, обладающем высокой скоростью.

Чтобы обеспечить развитие шоссейно-кольцевых гонок и резко снизить стоимость машин (до уровня, позволяющего клубам приобретать их), целесообразно, на наш взгляд, организовать централизованное проектирование и мелкосерийное производство гоночных

Популярность автомобильных ралли в нашей стране бурно растет. Увеличивается число раллистов, повышается мастерство вождения. Все чаще наши спортсмены стартуют за рубежом. В этом году они впервые приняли участие в одном из труднейших состязаний, входящем в зачет первенства Европы, — ралли «Монте-Карло». Большую пользу нашему автомобильному спорту принес разговор, своевременно начатый на страницах журнала статьей «О путях развития ралли» (№ 5, 1963 г.). В ходе дискуссии высказывались различные точки зрения. С одной из них, на мой взгляд, никак нельзя согласиться. Речь идет о статье Г. Скробота и К. Сочнова «Гонка или многоборье?», опубликованной в № 2 журнала за этот год.

Понимая о прикладном значении автомобильного спорта, нельзя в то же время рассматривать его в отрыве от тех условий, по которым проводятся международные соревнования. А именно на этом настаивают авторы статьи. Только приближая условия проведения внутрисююзных соревнований к международным, мы сможем подготовить наших спортсменов к успешным выступлениям за рубежом.

Странными кажутся аргументы Г. Скробота и К. Сочнова, которые считают предложение В. Конева («За рулем», 1963, № 8) об уменьшении

принципов проведения ралли упрощением соревнований. Сложность ралли, по моему, характеризуется не числом принципов, а особенностями маршрута, скоростным режимом, количеством и трудностью дополнительных скоростных состязаний. Ралли «1000 озер» в Финляндии, а также большая часть других международных ралли проводятся по одному принципу — постоянства расписания, но простыми их никак не назовешь.

Крайне неудачный пример выбрали авторы статьи «Гонка или многоборье?» с командой Туркменской республики, занявшей первое место на первенстве СССР по ралли в 1961 году. Трасса в Закарпатье была сложной, а средние скорости высокими. Так что умалить победу команды, объясняя это «привязкой» к сильным соперникам, по меньшей мере несправедливо. Хорошего результата туркменские раллисты добились в борьбе с более опытными и сильными соперника-

ми во всем комплексе многоборья, и тем почетнее их победа. Поэтому предлагаемая педализация за опоздание на секреты пункты контроля времени при постоянстве расписания для того, чтобы фактически лишить «слабых» противников возможности выбирать для себя наименее удобный скоростной режим на трассе, мне кажется совершенно неправильной.

Г. Скробот и К. Сочнов считают, что принятая для крупных соревнований трехминутная льгота (в сторону опережения) вполне обоснованна при условии точного и единообразного промера расстояния. Причем для такого промера предлагается пользоваться только километровыми столбами. Посмотрим, как это выглядит на деле.

В начале этого года состоялось зимнее ралли на первенство Московского клуба. Начальником дистанции был Г. Скробот. На участке, проле-

гавшем по Рогачевскому шоссе, имелось много спрямлений, а километровые столбы остались на прежнем месте. Действительное расстояние, вычисленное участниками по автомобильным одометрам, составило 40 км. Однако по окончании соревнований начальник дистанции объявил, что на этом участке по столбам должно быть 42 км; в результате большинство команд получило штрафные очки. Вот к чему привел «точный и единообразный» промер дистанции по столбам. А как же быть с теми участками трассы, где нет километровых столбов? Как здесь добиться единообразия?

Каждый участник заранее тарирует свой одометр, устанавливая определенное давление в шинах, подбирая передаточные отношения редукторов и т. д., и знает точность своего счетчика. Поэтому совершенно нелогично называть 700 метров — тысячей, а сорок километров — сорока двумя. Мне думается, что промер

И г о н к а

и многоборье!



автомобилей, обновляя по меньшей мере раз в год их конструкцию. Этим должна заниматься организация, подобная ЦКЭБ мотоцикlostроения, которая стала бы выпускать на хозрасчетных началах гоночные машины.

Мы считаем, что базой для такого производства мог бы стать Таллинский авторемонтный завод. Здесь работает группа специалистов, которая, опираясь на конструкторское бюро и экспериментальный участок завода, начиная с 1957 года, конструирует и строит гоночные автомобили.

В свое время была изготовлена серия гоночных автомобилей «Эстония-3» (бывшая III формула), за что завод награжден дипломом Выставки достижений народного хозяйства. Потом группа энтузиастов построила два автомобиля «Эстония-5», на которых гонщики Э. Гриффель и У. Аава завоевали золотую и серебряную медали в первенстве СССР 1963 года и обеспечили заводской команде второе место в международных соревнованиях (после команды ГДР).

Удобно и то, что предприятие находится в Таллине, вблизи от кольцевых трасс Прибалтики.

О постройке каких автомобилей могла бы идти речь? Очевидно, нужно ориентироваться на использование агрегатов и деталей (двигатели, коробка передач, тормозная система и колеса) отечественных легковых автомобилей «Волга», «Москвич», «Запорожец», сохранив внешний вид и общую компоновку «Эстонии-5» (см. фото).

Предварительные подсчеты показы-

вают, что стоимость этих автомобилей будет на 20—25 процентов меньше, чем «Мелькус-Вартбург» (ГДР).

Естественно, что при конструировании гоночных автомобилей нужны контакты с ведущими автомобильными институтами страны, автомобильными заводами, НИИ шинной промышленности, а также с предприятиями, выпускающими армированные пластики, легкие сплавы. Это принесло бы пользу не только автомобильному спорту. Кольцевые гонки дают возможность всесторонне и в сжатые сроки испытать качество продукции многих промышленных предприятий. Таким образом, спорт смог бы оказывать плодотворное влияние на развитие автомобильной техники. Не лишне вспомнить, что за рубежом (в ГДР, Англии, Италии) строительство гоночных автомобилей сосредоточено на небольших заводах и в мастерских, использующих серийные узлы и агрегаты.

Мы убеждены, что такая постановка дела позволит при меньших затратах средств развить техническую базу автомобильного спорта, достигнуть несравненно более высоких результатов и вступить в завершающий год спартакиады со своим серийным производством гоночных автомобилей.

Р. БЕРТЕЛОВ,
конструктор «Эстонии-5»;

В. ПААЗИК,
главный конструктор авторемонтного завода № 1, мастер спорта;

А. САЙЛЕР,
мастер завода, мастер спорта.

г. Таллин.

ИЗ ФОТО, ПРИСЛАННЫХ НА КОНКУРС «ЗА РУЛЕМ»

Крутой подъем.

В. ПОГУМЕЕВ
(г. Бердянск Запорожской области).



дистанции по километровым столбам возможен только там, где ошибка не превышает одного процента. Во всех же остальных случаях измерение должно вестись по точным автомобильным одометрам.

Я полностью поддерживаю предложение А. Дмитриевского («За рулем», 1964, № 1) об увеличении льготы в сторону опережения графика, так как нередко суммарная ошибка в расстановке, часах судьи и участника составляет величину, большую, чем трехминутная льгота, в результате чего спортсмену начисляют штрафные очки не по его вине.

И еще об одном. Сколько мне ни приходилось участвовать в ралли, всегда видел одну и ту же нерадостную картину. Я имею в виду недостойные для представителей и участников попытки повлиять на судей. Нельзя допускать никакого вмешательства в работу судей. Судейская коллегия должна обладать непререкаемым авторитетом.

В заключение хочется еще раз напомнить, что только сложные и интересные трассы, высокие скорости и большое количество различных дополнительных состязаний (прежде всего скоростных) могут стать основой роста мастерства наших спортсменов, залогом успешных выступлений их на международной арене.

В. МАРТЮК,
мастер спорта, призер первенства СССР.

«ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ» — СПАРТАКИАДЕ

В учебных заведениях профессионально-технического образования тысячи юношей и девушек занимаются техническими видами спорта. Каким будет их участие в III Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта?

Еще в декабре прошлого года коллегия Государственного комитета по профессионально-техническому образованию при Госплане СССР и президиум Центрального совета ВДСО «Трудовые резервы» приняли постановление о широком участии физкультурных коллективов школ и училищ профтехобразования в стартах III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, привлечении новых масс учащихся к регулярным занятиям техническими видами спорта.

В этих целях предполагается в течение 1964—1965 гг. создать в учебных заведениях профтехобразования разветвленную сеть самостоятельных спортивных-технических клубов, кружков, секций, команд по техническим видам спорта; организовать кружки по изучению автомобильного, мотоциклетного и автомобильного дела.

Из сообщений, поступающих с мест, известно, что сейчас в ряде республик, краев и областей спортивное общество «Трудовые резервы» в содружестве с комитетами ДОСААФ комплектует из лучших спортсменов команды по отдельным видам спорта, которые принимают активное участие в мотоциклетных и других соревнованиях. В ряде мест проводятся учебные семинары и сборы по подготовке инструкторов-общественников.

Широкое участие юношей и девушек — учащихся «Трудовых резервов» — в стартах III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта будет способствовать повышению мастерства спортсменов, установлению новых рекордов, воспитанию учащихся в духе советского патриотизма, готовности к защите социалистического Отечества.

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ

Звания мастера спорта СССР удостоены следующие спортсмены:

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

В. Ансионайтис, Я. Висгордийский («Жальгирис», Вильнюс); **А. Иорудас, А. Смайджюнас** («Жальгирис», Каунас); **М. Лайв, И. Рятсепп** («Калев», Таллин); **Э. Когер, З. Лоовяли** («Калев», Пярну); **В. Недопенин, С. Чурилов** (Автомотоклуб, Московская область); **В. Поиграенко** (Автомотоклуб, Минск).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Ю. Авдеев (Автомотоклуб, Ленинград); **В. Данилов** (Автомотоклуб, Кировоград); **З. Гринберг** («Даугава», Вентспилс); **Б. Кавацкий, В. Чернов** («Труд», Уфа); **Т. Чипан-Кипан** («Даугава», Рига).

Советы бывалых • Советы бывалых

ОГРАНИЧИТЕЛЬ ГАЗА НА МОТОЦИКЛЕ

У начинающего мотоциклиста при выполнении первых упражнений наблюдается повышенная нервозность и скованность движений. Иногда молодой водитель вместо того, чтобы убавить газ, делает наоборот и, сам того не подозревая, создает аварийную обстановку. Учитывая это, в начальной стадии обучения имеет смысл ограничивать подачу рабочей смеси в цилиндр двигателя, чтобы ученик не мог превысить скорость 20 км/час.

С этой целью я изготовил специальный ограничитель (рис. 1), который уже в течение нескольких лет применяется на учебных занятиях в секции и полностью себя оправдал. Сделан он из отхода металлических труб с таким расчетом, чтобы свободно перемещался в корпусе карбюратора при движении дроссельного золотника вверх и вниз.

Заготовка ограничителя длиной 11,5 мм отрезается от трубы. Длина ее может быть изменена в зависимости от технического состояния двигателя, а также от той предельной скорости, которая необходима для выполнения того или иного упражнения. Чем меньше длина заготовки, тем выше скорость движения мотоцикла. Заготовку с одной стороны разрезают ножовкой по длине так, чтобы ширина прореза была достаточной для прохождения троса.

При отсутствии труб ограничитель можно изготовить из металлического тонкого листа. Для этого отрезают полосу соответствующего размера, сверстают ее в трубку, примеряют по корпусу карбюратора, а затем отшлифовывают и убирают заусенцы, хорошенько зачищая края шкуркой.

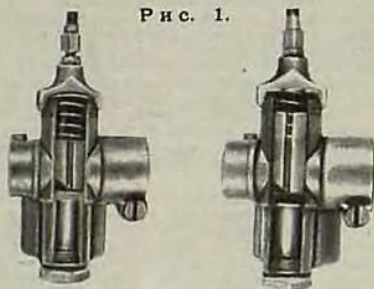


Рис. 1.

Достоинство такого ограничителя заключается в том, что его применение не требует никаких переделок в карбюраторе. Он прост в изготовлении, легко и быстро монтируется; установка его занимает менее трех минут.

Ограничитель можно применять с карбюраторами К-30 и К-55 (рис. 2).

Для установки ограничителя необходимо отвернуть крышку смесительной камеры и вынуть дроссельный золотник. Затем надо сжать пружину дроссельного золотника, продеть трос газа через прорез и отпустить пружину внутрь ограничителя. Далее

следует установить дроссельный золотник с ограничителем на место, завернуть крышку смесительной камеры, вращая рукоятку газа, убедиться в том, что дроссельный золотник свободно движется в корпусе карбюратора.

Практика подготовки мотоциклистов показала целесообразность применения ограничителя скорости движения на первых уроках вождения мотоцикла.

А. АБРАМОВ,
руководитель секции
Института физической культуры
имени П. Ф. Лесгафта.

Ленинград.



Рис. 2.

ПОЛЕЗНАЯ МЕЛОЧЬ

Многие автолюбители во время путешествия предпочитают ночевать в машине. Для того чтобы занавесить окна, используют полотенца, простыни, прикрепляя их булавками. Это и неудобно, и некрасиво.

Мной применен простой и надежный способ крепления занавесок, проверенный в двух больших поездках. Закладывается он в следующем: к выкроенной по форме окна занавеске пришивается половинка обыкновенной галантерейной кнопки с пружиной, а на дверь приклеивается клеем 88 вторая половинка. Она надежно держится и ничему не мешает. В дверных занавесках полезно пришить две кнопки, при помощи которых они закрепляются.

Б. ИВАНОВ.

ДЛЯ СНЯТИЯ И УСТАНОВКИ КЛАПАНОВ

Чтобы облегчить работу с клапанами двигателя «Москвич-400», нужно сделать из металла цилиндр, размеры которого видны из рисунка. Затем $\frac{1}{2}$ поверхности цилиндра по окружности вырезать ножовкой.

Регулировочные работы начинаются со снятия головки блока, газопровода и крышки клапанной коробки. Вращают регулировочный болт толкателя настолько, чтобы при открытии клапана его пружина была сжата несколько менее максимального сжатия. Эта операция требует большой внимательности и аккуратного исполнения.

Цилиндр вставляют прорезью наружу, под шайбу клапанной пружины.

Поворачивая коленчатый вал, опускают клапан, причем пружина остается сжатой. Далее вывинчивают регулировочный болт до тех пор, пока клапан не закроется, снимают конусные сухарики и вынимают клапан.

Произведя необходимый ремонт, вставляют клапан и конусные сухарики. Затем вывинчивают регулировочный болт, вращая коленчатый вал до поднятия клапана, и вынимают цилиндр.

После этого, как обычно, регулируют зазор между толкателем и клапаном.

А. ГОЛУБ.

г. Светлогорск
Калининградской области.

КАК ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НАСОС ДЛЯ ШИН

Три детали насоса для накачки шин наиболее часто выходят из строя: штуцер его шланга, манжета и крышка. Предлагаемые мною способы восстановления их работоспособности несложны. Вот в чем суть этих способов.

При длительной эксплуатации штуцера шланга насоса изнашиваются пилцы 3 (рис. 1, а) ниппеля 1. В результате он плохо открывает клапан золотника, что затрудняет проход воздуха в камеру. Новый ниппель можно изготовить из



Вы спрашиваете...

с. Войсковое Солонянского района Днепропетровской области, **М. КАВУНУ.**

Как и чем приклеить тормозные накладки на автомобиле «Запорожец»? Можно ли использовать накладки от других автомобилей и какая должна быть их толщина?

Вам отвечает конструктор завода «Коммунар» **К. С. Фучаджи.**

1. Тормозные накладки приклеиваются на заводе к колодкам клеем марки ВС-10Т. Их зажимают в специальных приспособлениях, обеспечивающих давление 5—8 кг/см², и помещают в печь при температуре 190 ± 10 градусов. Кроме того, предусмотрен еще ряд операций для подготовки накладок к склеиванию.

Как видите, эта технология требует заводских условий.

2. Можно использовать любые тормозные накладки, толщина их для тор-

мозов автомобиля «Запорожец» должна быть 4,1 ± 0,5 мм. Накладки к колодкам надо крепить заклепками диаметром 4 мм (латунными, медными или алюминиевыми), равномерно распределив их по всей площади. На одну накладку требуется 10 заклепок.

г. Чехов, Московской области,
К. СТРЕЛЬЦОВУ.

Чем вызывается у мотоцикла ИЖ подтекание масла в передней вилке, быстрый выход из строя включателя лампы холостого положения коробки передач? С чем связана установка нового типа правой крышки картера без смотрового окна?

На Ваши вопросы мы просили ответить заместителя начальника конструкторского бюро **В. В. Бошштедта.**

Действительно, при эксплуатации мотоциклов ИЖ возникает течь масла через уплотнение в передней вилке. За-

водом разработана и внедряется конструкция сальника, устраняющая этот дефект.

С целью обеспечить надежную работу включателя лампы холостого положения коробки передач изменен материал контакта и увеличено сечение крепящих заклепок.

Изменение конструкции правой крышки картера сделано для того, чтобы исключить попадание влаги в полость генератора.

г. Копейск, Челябинской области,
Н. ЦЕХОТСКОМУ.

Как стать мастером по туризму?

Чтобы стать мастером туризма СССР, недостаточно, как Вы пишете, «набрать нужное количество очков». Это звание присваивает Центральный совет по туризму по представлению республиканских советов. Мастеру туризма СССР

Советы бывалых • Советы бывалых

винта М4х0,8, руководствуясь рис. 1, б. Отверстие диаметром 2 мм просверливают ручной дрелью.

Прокладку 2 лучше всего сделать двухслойной, из кожи толщиной до 1 мм. Для удаления вышедшего из строя и установив нового ниппеля применяют отвертку с пазом на торце.

Если пришла в негодность манжета, для формирования новой (рис. 2, а) используют насос. Край цилиндра 6 и малую шайбу 2 следует обработать, как показано на рис. 2, б.

Из кожи толщиной 2—3 мм вырезают заготовку диаметром 70—75 мм с 8-миллиметровым отверстием в центре. На 1—2 часа ее помещают в банку с водой. После размягчения монтируют заготовку на шток 3, устанавливая большую шайбу 1 согласно рисунку. Нажимая и покачивая шток, формируют манжету. Внутри нее могут появиться радиальные складки. Их необходимо тщательно разгладить. По достижении глубины 10 мм ножом 5 обрезают излишек кожи 4. Разгладив складки вторично, оставляют манжету запрессованной на 2 часа. После

этого ее помещают в ванночку с рыбьим жиром. Вынутая оттуда через несколько суток манжета готова к употреблению.

Износ стенок отверстия крышки насоса компенсируют следующим образом. Листовую латунь сворачивают в виде втулки А (рис. 3). Ее устанавливают в отверстие и развальцовывают.

А. ЛЫСОВ.

г. Хабаровск.

МАЛОГАБАРИТНЫЙ ВУЛКАНИЗАЦИОННЫЙ АППАРАТ

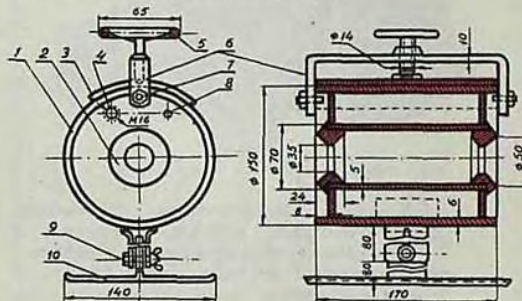
Для любителей мотоциклов, автомобилей и даже велосипедов обязательно наступает момент, когда надо ремонтировать камеры пневматических шин. Делается это заклеиванием в холодном состоянии или горячей вулканизацией. Более совершенным методом ремонта камер является вулканизация поврежденных мест на паровом вулканизационном аппарате. Но он велик, тяжел и не приспособлен для использования в домашних условиях, а тем более в пути. Правда, для путевого ремонта камер промышленностью выпускает пиробрикеты, но они уступают вулканизационному аппарату в качестве ремонта.

В конструкторском кружке Черниговской областной станции юных техников сконструирован и изготовлен малогабаритный паровой вулканизационный аппарат, работающий от обычной керосиновой паяльной лампы и приспособленный для ремонта резиновых камер мотоциклов, автомобилей, велосипедов в пути и домашних условиях. Устройство его показано на рисунке.

Аппарат состоит из цилиндрического стального корпуса 1, в котором концентрически расположена стальная труба с диффузорами 2. К корпусу при помощи винта 5 прижимается стальная накладка 3. Винт 5 монтируется в скобе 6, которая связана штифтами 7 с буртиками корпуса. Корпус и концентрическая труба по торцам сварены. Таким образом создана кольцевая камера, куда через отверстие 4, заворачивающееся пробкой, заливается вода. Аппарат устанавливается на подставке 10, ножка которой регулируется по высоте винтом 9.

Поврежденное место камеры готовят к вулканизации обычным порядком, затем совместно с заплатой из сырой резины камеру зажимают на корпусе аппарата при помощи накладок 3 и винта 5. После этого разжигают паяльную лампу и вводят пламя в отверстие диффузоров 2. Вода быстро нагревается до кипения и создает давление пара внутри

камеры, равное 1,5—2 кг/см² и ограничиваемое редукционным клапаном 8. В течение 18—20 минут заплатка (из сырой резины) вулканизируется. При этом обеспечивается хорошее качество ремонта поврежденного места камеры.



Этот вулканизационный аппарат прошел испытания и демонстрируется на республиканской выставке творчества юных техников в Киеве.

И. ЕВДОКИМЕНКО,
инженер, руководитель
конструкторского кружка.

г. Чернигов.

КАК УСКОРИТЬ ПЕРЕКАЧКУ ТОПЛИВА

Перекачка топлива обычным приспособлением занимает порядочно времени из-за небольшого проходного сечения трубки. Но ее можно ускорить.

Для этой цели на всасывающий конец трубки нужно посадить резиновый или даже деревянный конус (см. рисунок). Такая трубка нужна только для



пуска сифона, после чего ее снимают, и тогда уже скорость истечения будет определяться сечением шланга.

В. РЯБИШКИН,
инженер.

г. Томск.

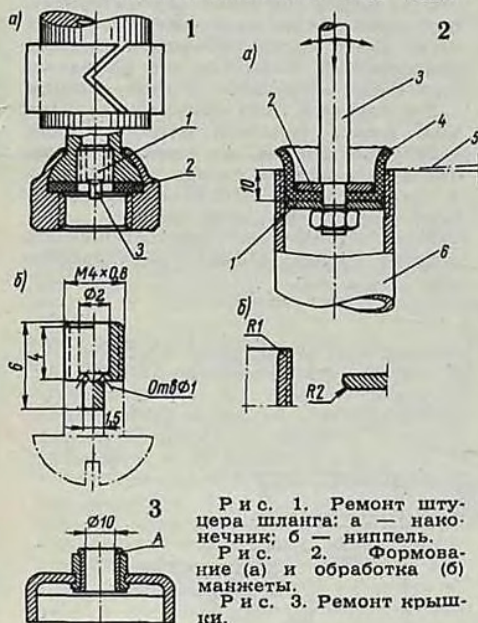


Рис. 1. Ремонт штуцера шланга: а — наконечник; б — ниппель.

Рис. 2. Формование (а) и обработка (б) манжеты.

Рис. 3. Ремонт крышки.

полагается участвовать не менее, чем в десяти путешествиях всех категорий сложности, руководя пятью из них, и, кроме того, возглавить пять походов выходного дня. Он должен как минимум иметь классификацию младшего инструктора туризма и активно участвовать в работе туристской секции, в подготовке общественных туристских кадров.

г. Баку, С. БЕНЬЯМИНОВУ.

Почему на автомобилях не применяется механический привод сигнала торможения?

На Ваш вопрос отвечает заместитель главного конструктора завода имени Лихачева Г. Г. Михайлов.

Механические включатели сигнала торможения разных типов применялись ранее на всех автомобилях, имевших механический привод тормозов. После введения гидравлических и пневматиче-

ских приводов во всех отношениях удобнее использовать гидравлические или, соответственно, пневматические включатели, на которые воздействует непосредственно рабочее давление в системе привода. Это исключается необходимостью регулировки включателя при изменении положения тормозной педали и обеспечивается включение сигнала торможения только при начале торможения, а не во время холостого хода педали.

г. Москва, И. ПОПОВУ.

Почему на отечественных микролитражных автомобилях не устанавливают двухцилиндровые двигатели?

По просьбе редакции отвечает начальник научно-исследовательского и экспериментально-конструкторского отдела развития автомобильной техники НАМИ О. В. Дыбов.

Четырехцилиндровые двигатели имеют значительные преимущества по сравнению с двухцилиндровыми такого же рабочего объема. У них равномернее крутящий момент и, следовательно, — лучше способность автомобиля к разгону, выше пусковые качества.

Лучшее охлаждение цилиндров с меньшим диаметром создает возможность при одинаковой степени сжатия использовать бензин с низким октановым числом. Четырехцилиндровые двигатели более долговечны благодаря меньшей скорости движения поршня (при равном количестве оборотов и равном рабочем объеме).

Эти преимущества четырехцилиндровых двигателей вполне окупают несколько больший вес (в пределах 10 процентов) и стоимость (примерно на 10 процентов). Несмотря на это, на некоторых автомобилях применяются двухцилиндровые двигатели, что, по-видимому, связано с традициями ранее сложившегося производства.

НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ



Гидрообъемные передачи

Дороги асфальтовые, глинистые, булыжные, крутые, пологие... В кузове стекло, кирпичи, металл... Разнообразны условия эксплуатации, и в каждом случае есть какая-то наиболее выгодная скорость, минимальный расход топлива. Но коробка передач имеет всего пять ступеней. И следовательно, наименее выгодный режим работы не обеспечивается почти никогда. Устранить этот недостаток может бесступенчатая трансмиссия. Сначала шестеренчатую коробку передач заменил гидротрансформатор. Но этого оказалось недостаточно. Дальнейшим развитием бесступенчатых конструкций является гидрообъемная, или, как ее иногда называют, гидростатическая передача.

Она состоит из гидравлического насоса переменной производительности и гидродвигателя.

Как эти агрегаты работают?

Обычный автомобильный мотор приводит в действие гидронасос, а тот, в свою очередь, — гидродвигатель. От гидродвигателя крутящий момент передается непосредственно на колеса.

Насос может изменять минутную подачу рабочей жидкости и направление ее потока, то есть менять местами линии всасывания и нагнетания. А число оборотов вала гидродвигателя прямо пропорционально производительности насоса. Больше подано жидкости — выше скорость вращения, и наоборот. Установка насоса на нулевую производительность приводит к полному торможению.

Таким образом, гидрообъемная трансмиссия целиком исключает сцепление, коробку передач, главную передачу, карданный вал, дифференциал и тормоза. Функции всех этих механизмов выполняются сочетанием работы насоса переменной производительности и гидродвигателя.

Принцип действия гидрообъемных передач был разработан очень давно. Однако трудности, связанные с высокой точностью изготовления основных узлов, значительным весом и габаритами передачи, малой долговечностью при работе на высоких оборотах, надолго закрыли путь гидрообъемным трансмиссиям. Лишь в самое последнее время благодаря общему развитию техники конструкция гидроагрегатов достигла такого уровня, который позволяет применять их на транспортных машинах.

Гидрообъемные трансмиссии обладают неоспоримыми достоинствами:

полное использование мощности двигателя на всех эксплуатационных режимах и предохранение его от перегрузок;

хорошая пусковая характеристика и наличие так называемой «ползучей» скорости при большой силе тяги;

бесступенчатое, плавное регулирование скорости на всем диапазоне от нуля до максимума и обратно;

высокая маневренность, простота управления и обслуживания, самосмазываемость;

легкость автоматизации, малая инерционность и сравнительно высокий к. п. д., равный 0,8 — 0,85 (у лучших образцов доходит до 0,9);

отсутствие жестких кинематических связей между элементами трансмиссии; независимость расположения двигателя с насосом и гидродвигателей на

шасси, то есть благоприятные условия для выбора наиболее рациональной компоновки машины.

В настоящее время в СССР и за рубежом разработано большое количество схем гидрообъемных трансмиссий разной степени сложности. Появились и первые серийные образцы.

На Московском машиностроительном заводе имени Калинина спроектирован, подготовлен и испытан малогабаритный тягач Д-456 с гидрообъемной ходовой трансмиссией. Серийное его производство будет поручено другому заводу.

Это первая и пока единственная в нашей стране серийная машина такого типа. Конструкция ее гидроагрегатов является наиболее распространенной и в какой-то мере типовой среди современных гидрообъемных передач.

Тягач Д-456 с комплексом навесного оборудования предназначен

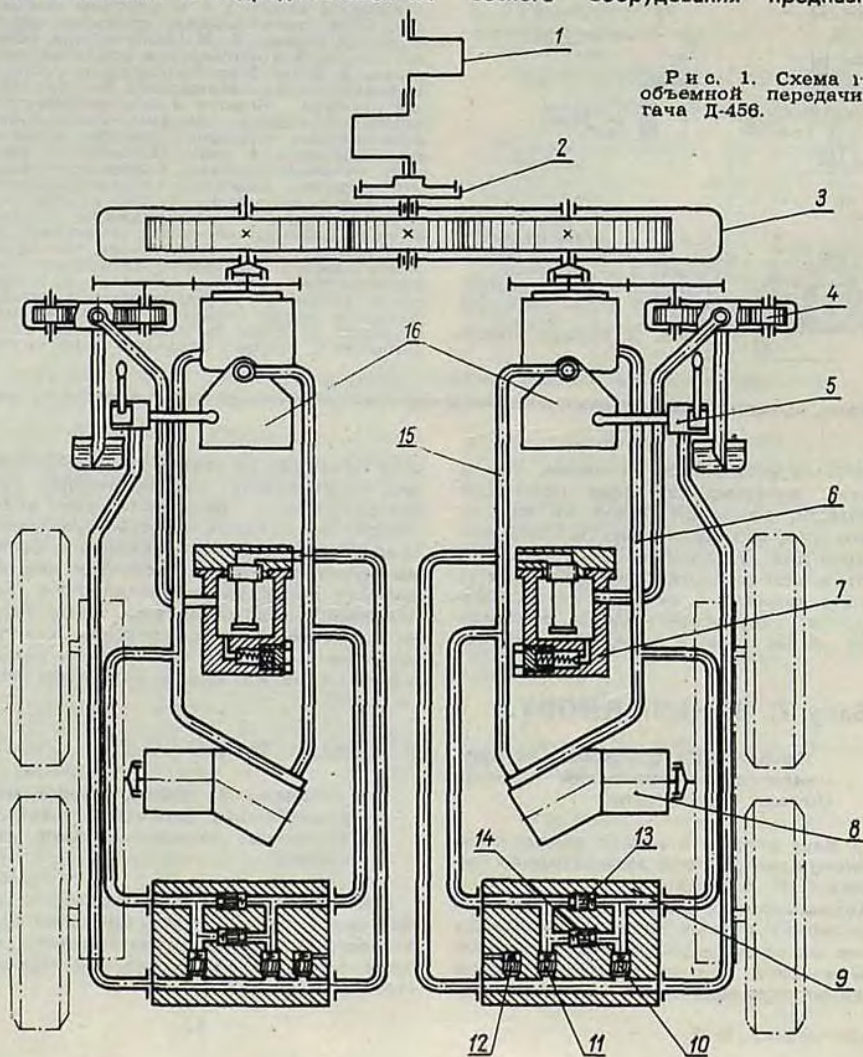


Рис. 1. Схема гидрообъемной передачи тягача Д-456.

Вверху: малогабаритный тягач Д-456 с гидрообъемной трансмиссией.

для вспомогательных работ в различных отраслях народного хозяйства. Это короткобазная машина. Мощность двигателя — 16 л. с., наибольшее тяговое усилие — 1200 кг, скорость передвижения вперед и назад — от 0 до 14,5 км/час. База тягача — 880 мм, колея — 1100 мм, вес — 1640 кг.

Схема гидрообъемной передачи представлена на рис. 1.

Дизель 1 модели Д-16 через центробежную муфту 2 и раздаточный редуктор 3 сообщает движение двум тяговым насосам 16 переменной производительности, питающим гидродвигатели соответственно правого и левого бортов машины.

Крутящий момент гидродвигателя увеличивается шестеренным бортовым редуктором и передается на передние и задние колеса каждого борта. Таким образом, все колеса тягача являются ведущими.

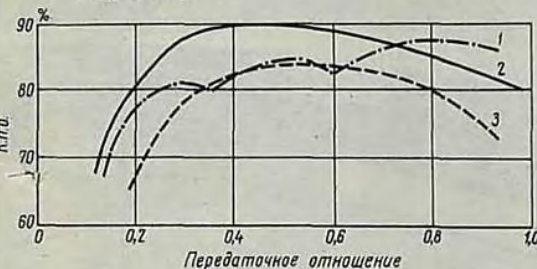


Рис. 2. Изменение к.п.д. трансмиссий разных типов в зависимости от суммарного передаточного отношения: 1 — гидротрансформатор с планетарной коробкой; 2 — гидрообъемная передача; 3 — многоступенчатый трансформатор.

В гидравлическую схему привода каждого борта тягача входят: насос 16, гидродвигатель 8, гидроусилитель 5, подпиточный насос 4, магистральный фильтр 7, клапанная коробка 9, трубопроводы 6 и 15 высокого давления.

При действии тягового насоса рабочая жидкость под давлением, зависящим от суммы дорожных сопротивлений, поступает в гидродвигатель, приводит его вал во вращение и затем возвращается в насос. Утечка ее через зазоры в трущихся парах компенсируется подпиточным насосом 4, встроенным в корпус тягового насоса. Управление подпиткой осуществляется автоматически клапанами 10 и 11. Рабочая жидкость для нее подается в ту магистраль, которая является сливной. Если нет необходимости в подпитке, то весь расход подпиточного насоса направляется на слив в бак через клапан 12. Предохранительные клапаны 13 и 14 ограничивают максимально допустимое давление в системе, равное 150 кг/см². Давление подпитки поддерживается на уровне 3—6 кг/см².

Тягач Д-456 испытывался на асфальтовых покрытиях, в заболоченной местности, на песчаных грунтах и щебеночных дорогах. И везде гидрообъемная трансмиссия заслужила характеристику работоспособного и надежного механизма.

На рис. 2 показана зависимость к.п.д. некоторых современных типов транс-

миссий транспортных машин от суммарного передаточного отношения. Из графика видно, что гидрообъемная трансмиссия имеет наиболее высокий к. п. д., особенно при работе в диапазоне значительных тяговых усилий и небольших скоростей. Поэтому целесообразно применение такой трансмиссии на автомобилях-вездеходах, тягачах, городских многоместных автобусах.

В одном из научно-исследовательских институтов были проведены сравнительные испытания машин с гидрообъемной и механической трансмиссиями для определения их динамических качеств. О приемистости можно судить по графику, представленному на рис. 3. Время и путь разгона до скорости, например, 24 км/час на машинах с гидрообъемной передачей почти в пять раз меньше, чем на машинах с обычной, механической трансмиссией.

На кривой 4 отчетливо видны потери ускорения при переходе на повышающие передачи. Это один из основных недостатков ступенчатых трансмиссий, которого лишена гидрообъемная.

Основные факторы, обеспечивающие надежность гидрообъемной трансмиссии, — качественная ее сборка, выбор материалов трущихся пар и определение зазоров, исключающих заклинивание, тщательная фильтрация рабочей жидкости. Иными словами, требуется высокая культура производства. Ремонт гидроагрегатов под силу лишь очень квалифицированным специалистам. Следует иметь в виду и то, что стоимость гидропередач относительно велика.

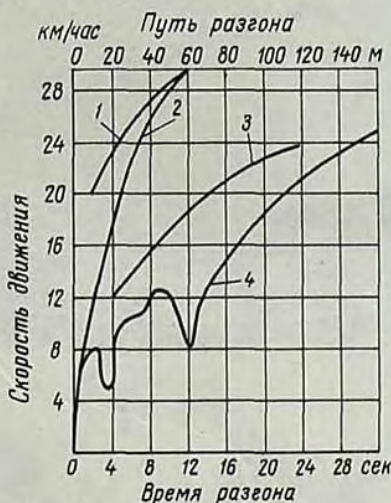


Рис. 3. Динамические качества машин с гидрообъемной и механической трансмиссией. Путь разгона машины с гидрообъемной 1 и механической 3 трансмиссией; время разгона с гидрообъемной 2 и механической 4 трансмиссией.

Однако большие преимущества, которые сулит применение объемных трансмиссий, с лихвой окупают сложность их внедрения.

М. КАБАКОВ,
Я. ХАРАЗ,
инженеры.



ПУСКОВОЙ АГРЕГАТ НА ТЕЛЕЖКЕ

Новгородский завод гаражного электрооборудования приступил к массовому производству аккумуляторных и дизельных двигателей автомобилей и автобусов. Тележка найдет применение в холодное время года, ее можно использовать также при полной или частичной разрядке аккумуляторных батарей.

Зарядное устройство тележки питается от сети переменного тока напряжением 220 вольт. До полной разрядки аккумуляторных батарей при температуре окружающего воздуха минус 15—20 градусов при помощи нового агрегата можно пустить около 30 автомобильных двигателей.

Тележка проста по устройству, удобна в эксплуатации, быстро переставляется с колес на полозья и обратно. Ее легко передвигает один человек.

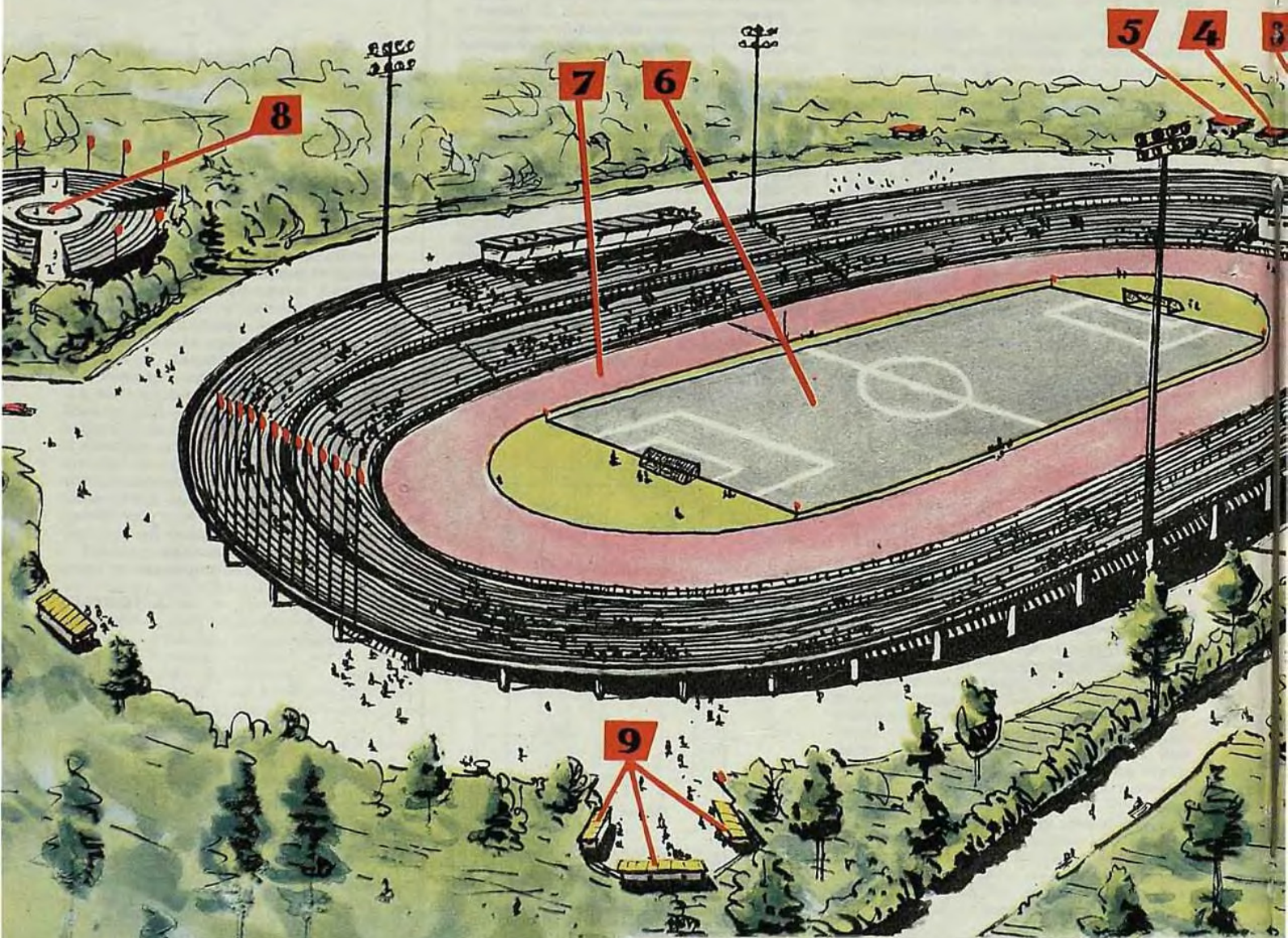
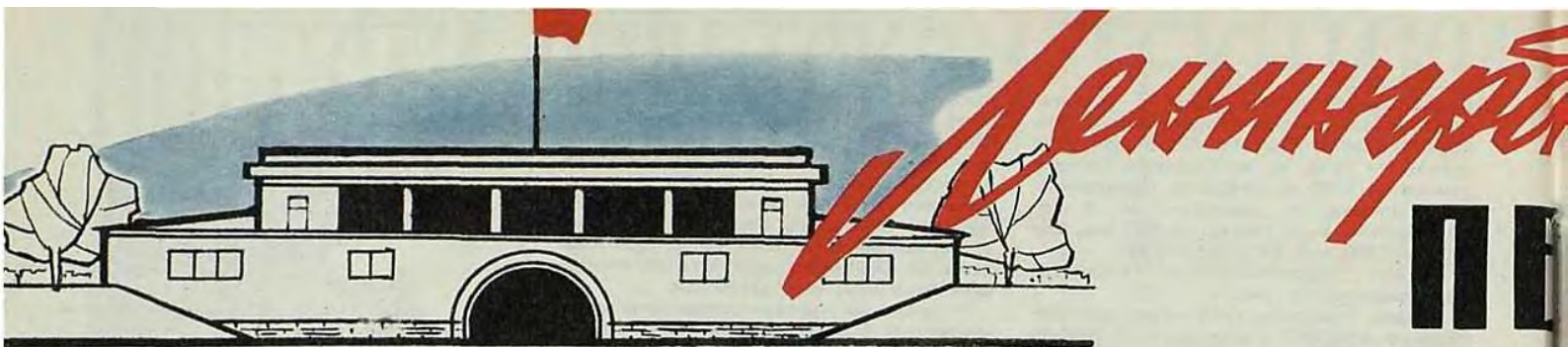
А. ГОЛУБЕВ,
инженер.

Новгород.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Мощность зарядного устройства, кв	0,5
Рабочее напряжение, в	12—24
Пределы показаний приборов: вольтметр, в	0—30
амперметр, а	0—50
Применяемые аккумуляторные батареи, шт.:	
6 СТ 128	2
или 3 СТ 98	4
или 3 СТ 135	4
Габаритные размеры тележки, мм	
на колесах:	
длина	1300
ширина	700
высота	1050
на полозьях:	
длина	1620
ширина	700
высота	800
Вес тележки с аккумуляторными батареями, кг	170

НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

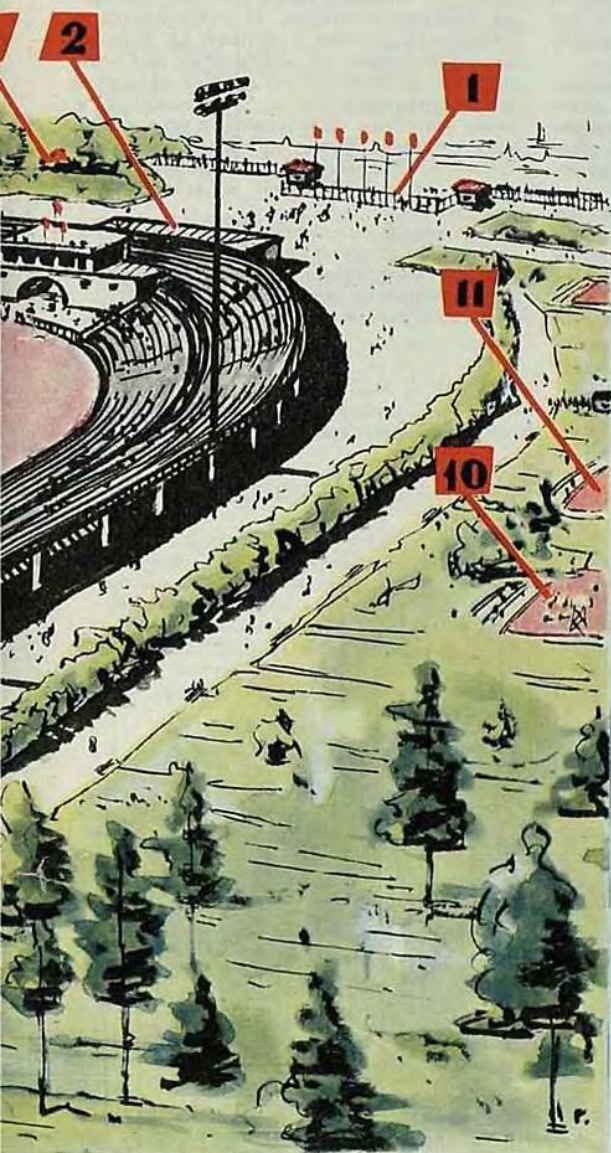


ТАКИМ БУДЕТ СТАДИОН В 1966 ГОДУ

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 1. Главный вход | 7. Грелая дорожка |
| 2. Спортивный павильон | 8. Кордодром |
| 3. Склад топлива | 9. Буфеты |
| 4. Хозяйственное здание | 10 и 11. Площадки |
| 5. Мойка | для общей физической |
| 6. Поле для футбола | подготовки |



Ленинградский Первенец



В конце минувшего года произошло большое событие в спортивной жизни оборонного Общества — в Ленинграде была сдана в эксплуатацию первая очередь первого в стране стадиона технических видов спорта.

Официальное открытие ленинградского первенца состоялось в начале февраля 1964 года, когда в город съехались мотоциклисты шести стран — участники чемпионата Европы по мотогонкам на льду.

Среди 16 тысяч зрителей, заполнивших стадион, были и те, чьим трудом воздвигалось это сооружение, — рабочие треста № 87 Главленинградстрой, активисты автотоклуба, комсомольцы близлежащих предприятий.

Стройка долго числилась в разряде отстающих. Перелом наступил только в прошлом году, когда за дело дружно взялся досаафовский и комсомольский актив. Местная печать, телевидение выступили с резкой критикой руководителей стройки. Бюро Ленинградского обкома ВЛКСМ обсудило ход строительства, а Выборгский райком комсомола взял шефство над спортивной новостройкой. Около трех тысяч комсомольцев в свободное от работы время выходили на земляные работы. Они рыли траншеи, насыпали вал, словом, помогли завершить сооружение стадиона.

Городской комитет ДОСААФ вручил памятный вымпел Выборгскому райкому комсомола и наградил грамотами особенно отличившихся на строительстве комсомольские организации заводов «Светлана» и «Красная заря».

Что же представляет собой этот уникальный спортивный комплекс, сооружаемый по проекту архитектора А. Изойто? Первая очередь его включает гравевую гоночную дорожку с защитной стенкой, поле стандартных размеров, на котором предполагается проводить соревнования по мотоболу, фигурному вождению автомобилей и мотоциклов, а также радиоуправляемых авиамodelей, и временные трибуны на 5 тысяч мест (вместе с местами для стояния стадион вмещает 16 тысяч человек). Кроме того, построены спортивный павильон (где размещаются административные помещения, комнаты отдыха, медпункт, душевые, мастерские и теплые гаражи с боксами), хозяйственный корпус, полуподземный склад для горюче-смазочных материалов и массовые павильоны.

Представляют интерес параметры и конструкция гоночной дорожки. При длине 400 м по внутреннему радиусу ее ширина на всем протяжении одинакова — 16 м. Небольшой плавный уклон на виражах (3 процента) делает ее особенно удобной для гонок. Летом на этой дорожке будут проводиться гонки на мотоциклах и микроавтомобилях, а зимой — соревнования по льду.

По всем правилам сделано покрытие дорожки. На песчаном дренажном грунте плотно укатан щебеночный слой (15 см), на нем — многослойная подушка (23 см) из котельного шлака и, наконец, сверху рабочий слой (12 см) из отборного котельного шлака с фракцией до 0,5 см и 15-процентной добавкой извести и глины. Эта добавка увеличивает пластичность покрытия, что позволит быстро восстанавливать верхний покров после заездов мотоциклов.

Уже начато строительство автотоклуба, который будет состоять из кольцевой железобетонной дорожки, площадки для радиоуправляемых автотоклубов (15 × 15 м) и прямой стометровой дорожки шириной 2 м. Кордром с трибуной на 600—800 зрителей будет сдан в эксплуатацию во втором квартале нынешнего года.

На очереди — устройство наружного электроосвещения всего спортивного комплекса. На четырех телескопических трубчатых мачтах высотой 27 м будут установлены 8 ксеноновых ламп, по 20 тысяч ватт каждая. Такое электроосвещение не будет ослеплять спортсменов и даст возможность использовать мототрек в любое время года и суток.

То, о чем мы рассказали, составляет лишь первую очередь ленинградского стадиона. В течение двух лет он будет намного расширен и превратится в комплексную базу для развития технических видов спорта. Главные работы предстоят по строительству трибун на 30—40 тысяч мест. Для этого вокруг еще существующего земляного вала намечено установить вторым ярусом трибуны из сборных железобетонных конструкций. Образовавшееся подтрибунное помещение можно будет использовать для размещения пресс-центра, буфетов, складов и т. п. Предстоят работы по благоустройству окружающей территории — асфальтированию подъездов, площадок для автотранспорта, озеленению.

Устройство верхнего яруса трибун и озеленение (кустарник, деревья), несомненно, украсят стадион. Интересно отметить, что шум моторов почти не проникает за пределы мототрека, так как уровень громкости его ниже предельно допустимого.

Строительство второй очереди предполагается закончить в 1966 году, не приостанавливая эксплуатации уже введенных в строй объектов.

Пройдет немного времени, и ленинградский стадион технических видов спорта станет подлинным учебно-спортивным центром подготовки спортсменов высшей квалификации, специализирующихся во многих видах спорта — треновых гонках на мотоциклах и картах, в мотоболе, автотоклизме и т. д. Здесь будут работать юношеские школы, секции и группы по подготовке разрядников, высококвалифицированных судей.

По своей оснащенности и удобствам, как для участников, так и для зрителей, ленинградский стадион сможет удовлетворить всем необходимым требованиям для проведения городских, всесоюзных и международных соревнований, включая первенства мира.

Н. ВЕРЕТЗ,
инженер городского комитета ДОСААФ.

Ленинград.



Чемпионат Европы по мотогонкам на льду на ленинградском стадионе технических видов спорта.

Фото В. Кулакова.

ГАЗ-53Ф

СИЛОВАЯ ПЕРЕДАЧА
АВТОМОБИЛЯ ЗИЛ-130

При проектировании автомобиля было обращено особое внимание на повышение долговечности и надежности механизмов силовой передачи. Ряд из них (сцепление, коробка передач и др.) был испытан еще на промежуточной модели — автомобиле ЗИЛ-164А.

Сцепление

Напомним учащимся назначение сцепления, следует затем подразделить его на такие группы деталей: ведущие, ведомые, нажимное устройство и механизм управления.

Сцепление на ЗИЛ-130 (см. рисунок) — однодисковое, сухое. Оно позволяет снизить ударные нагрузки на шестерни коробки передач, обеспечивает большую

* Первые три статьи см. в журнале «За рулем», 1963, № 11 и 12; 1964, № 2.

ИЗУЧАЕМ

НОВЫЕ МОДЕЛИ

Статья 4-я*

стабильность регулировки и чистоту выключения по сравнению с двухдисковым.

Установлено сцепление в литом чугунном картере 3, кожух 7 его закреплен на маховике 2 коленчатого вала 1 восемью центрирующими (специальными) болтами 16.

Нажимное усилие создается шестнадцатью рабочими пружинами 6, установленными между кожухом и нажимным диском 4. Под пружинами со стороны нажимного диска имеются теплоизолирующие кольца.

Крутящий момент передается на нажимной диск четырьмя парами стальных упругих пластин, благодаря которым диск жестко связан с кожухом сцепления и в то же время может перемещаться в осевом направлении при

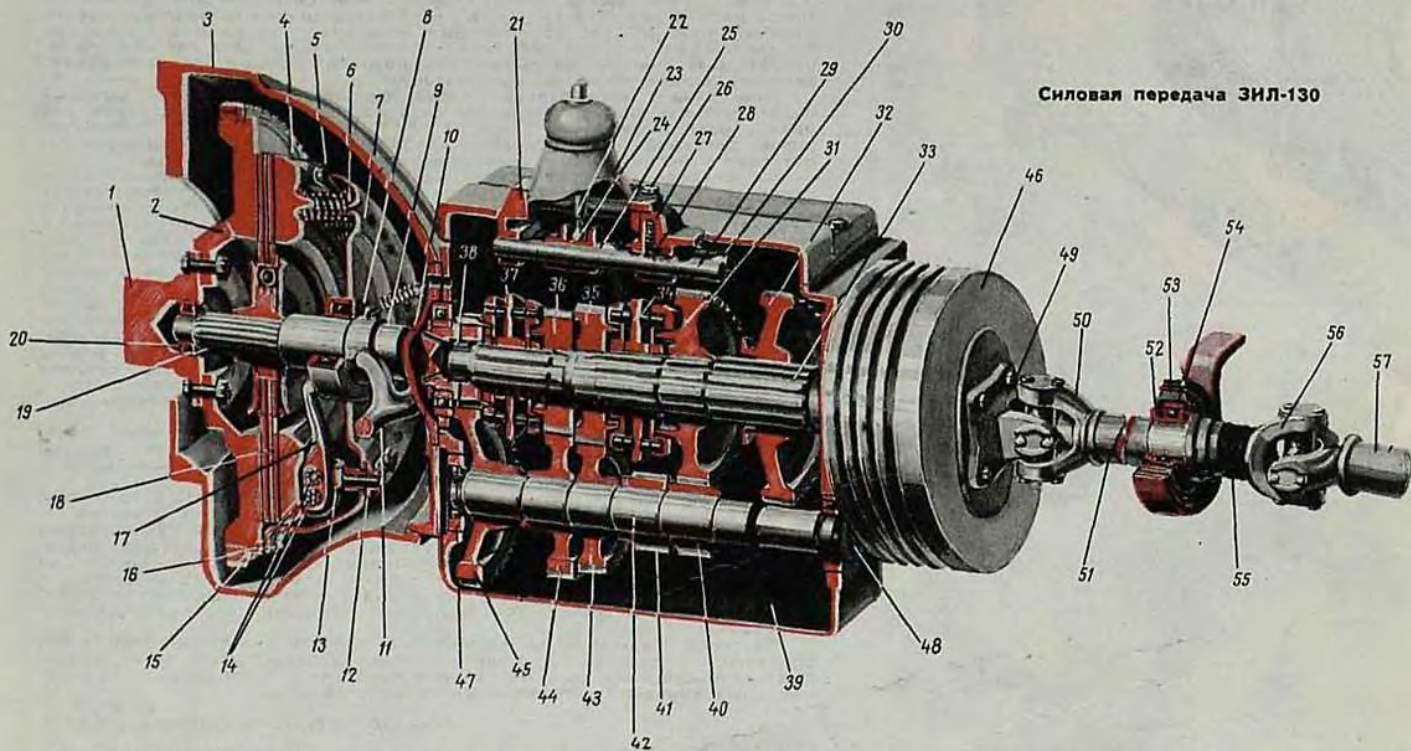
включении и выключении его. Пластины одной стороной крепятся к кожуху, а другой — к нажимному диску при помощи специальных втулок и болтов 5.

Ведомый диск — стальной, с фрикционными накладками и гасителем крутильных колебаний.

Механизм управления сцеплением состоит из четырех рычажков 17, каждый из которых пальцами 14 соединяется с нажимным диском и вилкой 13. Рычажки установлены на игольчатых подшипниках, а опорами их на кожухе являются регулировочные гайки 12, прижатые к нему упругими пластинами и закрепленными болтами. Вилки поэтому могут совершать небольшие колебательные движения при включении и выключении сцепления.

Выжимной подшипник 8 установлен на муфте 9, которая перемещается вилкой 11 выключения сцепления, связанной с педалью регулируемой тягой.

Между рычажками 17 и подшипником



Силовая передача ЗИЛ-130

1 — коленчатый вал; 2 — маховик; 3 — картер сцепления; 4 — нажимной диск; 5 — болт крепления пластин; 6 — нажимная пружина; 7 — кожух сцепления; 8 — подшипник выключения сцепления; 9 — муфта подшипника; 10 — направляющая муфты; 11 — вилка выключения сцепления; 12 — регулировочная гайка вилки; 13 — вилка; 14 — пальцы; 15 — игольчатые ролики; 16 — болт крепления кожуха сцепления; 17 — рычаг выключения сцепления; 18 — ведомый диск; 19 — первичный вал коробки передач; 20 — подшипник первичного вала коробки передач; 21 — крышка коробки передач; 22 — рычаг переключения передач; 23 — картер рычага переключения передач; 24 — вилка переключения четвертой и пятой передач; 25 — вилка переключения второй и третьей передач; 26 — болт; 27 — пружина фиксатора; 28 — шарик фиксатора; 29 — стержень переключения четвертой и пятой передач; 30 — стержень переключения второй и третьей передач; 31 и 40 — шестерни второй передачи; 32 — шестерня первой передачи и заднего хода; 33 — ведомый вал; 34 — синхронизатор второй и третьей передач; 35 и 43 — шестерни третьей передачи; 36 и 44 — шестерни четвертой передачи; 37 — синхронизатор четвертой и пятой передач; 38 — роликовый подшипник ведомого вала; 39 — картер коробки передач; 41 — шестерня заднего хода; 42 — промежуточный вал; 45 — шестерня промежуточного вала; 46 — барабан ручного тормоза; 47 — подшипник промежу-

точного вала; 48 — гайка промежуточного вала; 49 — фланец вилки; 50 — вилка промежуточного карданного вала; 51 — промежуточный карданный вал; 52 — шарикоподшипник; 53 — подушка промежуточной опоры; 54 — войлочные сальники; 55 — защитная муфта; 56 — скользящая вилка; 57 — главный карданный вал; 58 — вилка карданного вала; 59 — фланец вилки; 60 — фланец ведущей шестерни; 61 — крышка; 62 — шайба подшипника ведущей шестерни; 63 — распорная втулка; 64 — задний роликоподшипник вала ведущей конической шестерни; 65 — ведущая коническая шестерня; 66 — ведомая коническая шестерня; 67 — ведущая цилиндрическая шестерня; 68 — картер заднего моста; 69 — ведомая цилиндрическая шестерня; 70 — сателлит; 71 — левая чашка коробки дифференциала; 72 — крестовина сателлита; 73 — полуосевая шестерня; 74 — роликовый подшипник коробки дифференциала; 75 — регулировочная гайка подшипника дифференциала; 76 — полуось; 77 — левый подшипник промежуточного вала; 78 — крышка левого подшипника; 79 — картер главной передачи; 80 — стакан подшипников вала ведущей шестерни; 81 — передний роликоподшипник вала ведущей шестерни; 82 — опорный диск тормоза; 83 — труба полуоси; 84 — тормозной барабан; 85 — роликоподшипник; 86 — ступица; 87 — сальник ступицы; 88 — шпилька крепления колес; 89 — маслоуловитель.

8 установлен зазор 3—4 мм. Рабочий ход педали должен составлять 130—150 мм, а свободный ход 35—50 мм.

Коробка передач

На ЗИЛ-130 устанавливается трехходовая пятиступенчатая коробка передач.

Необходимо подчеркнуть, что пятая передача в ней является прямой, при включении ее все остальные шестерни освобождаются от нагрузки. Это очень важный момент. Если учесть, что автомобили около 60—70 процентов времени движутся на пятой передаче, то преимущества новой коробки в отношении увеличения срока ее службы очевидны. Шестерня ведущего вала и шестерня 45 промежуточного вала, шестерни четвертой 36 и 44, третьей 35 и 43, второй 31 и 40 передач имеют косые зубья, остальные — прямые.

Для обеспечения надежной работы коробки шейкам ведомого вала 33 и втулке шестерни четвертой передачи специально придана форма в виде чередующихся выступов и впадин; поверхность этих деталей фосфатирована и покрыта специальным составом, предотвращающим заедание деталей в период их приработки.

Подшипники валов регулировок не требуют.

Два синхронизатора (34 и 37) инерционного типа обеспечивают безударное включение всех передач, кроме первой и заднего хода.

Карданная передача

Она состоит из главного 57 и промежуточного 51 карданных валов, промежуточной опоры и трех шарниров.

Карданные валы изготовлены из стальных тонкостенных труб. К концам главного карданного вала приварены вилки 58, которые через крестовины с игольчатыми подшипниками связывают

его со скользящей вилкой 56 промежуточного вала и с фланцем-вилкой 60 ведущей шестерни главной передачи.

Передний конец промежуточного вала также заканчивается приваренной к нему вилкой 50, а задний — шлицевой втулкой, на которой установлен подшипник 52 промежуточной опоры. Благодаря тому, что скользящее шлицевое соединение располагается теперь на промежуточном валу, значительно уменьшилась вибрация главного вала. Соединение герметизировано. Смазка удерживается в нем заглушкой, а также резиновым и войлочным 54 сальниками, которые вместе с защитной муфтой 55, закрепленной пружинным кольцом и хомутом, защищают его от грязи.

Все три карданных шарнира устроены одинаково. Особенности их — применение игольчатых подшипников и двухромбчатых резиновых сальников, повышающих надежность работы шарниров. Предохранительный клапан каждого шарнира срабатывает под давлением 3,5 кг/см², возникающем при нагнетании смазки или ее нагревании.

Промежуточная опора состоит из подшипника 52, на который напрессованы стальные штампованные крышки с сальниками 54. Подшипник вместе с крышками установлен в резиновой подушке 53. Скобы крышек подшипника входят в пазы подушки и предотвращают его проворачивание. Промежуточная опора крепится на поперечине рамы автомобиля.

Механизмы ведущего моста

Ведущий мост автомобиля включает следующие механизмы силовой передачи: главную передачу, дифференциал и полуоси.

Главная передача состоит из пары конических и пары цилиндрических шестерен. Конические имеют 13 и 25 спи-

ральных зубьев, а цилиндрические — 14 и 47 косых.

Двойная главная передача дает возможность передать большой крутящий момент при сохранении значительного дорожного просвета. Передаточное число главной передачи — 6,45.

Опорой ведущей конической шестерни 65 служат два роликовых конических подшипника, установленных в стакане 80. Между подшипниками находятся распорная втулка 63 и регулировочные шайбы.

Ведомая коническая шестерня 66 приклепана к валу, который вращается в конических роликовых подшипниках 64 и 81. Регулировка этих подшипников осуществляется изменением количества стальных прокладок.

Для регулировки зацепления пары конических шестерен служат стальные прокладки. Если их оказывается недостаточно, перебегают ведомую коническую шестерню, переключая регулировочные прокладки с одной стороны на другую (при этом общее количество их должно оставаться постоянным).

Ведущая цилиндрическая шестерня 67 изготовлена как одно целое с валом, а ведомая (венец) 69 привернута к чашкам 71 коробки дифференциала.

Сам дифференциал состоит из двух конических полуосевых шестерен 73, крестовины 72 и четырех сателлитов 70.

Коробка дифференциала установлена на роликовых конических подшипниках 74, закрепленных в опорах картера 79 главной передачи крышками. Подшипники регулируются гайками 75, которые фиксируются стопорами.

Полуоси — полностью разгруженные; крепление их к ступицам колес и соединение с шестернями дифференциала показано на рисунке. Вынуть полуось можно, воспользовавшись двумя болтами крышки картера заднего моста. Их ввертывают в специальные отверстия ее фланца, и они, упираясь в торец ступицы, выдвигают полуось.

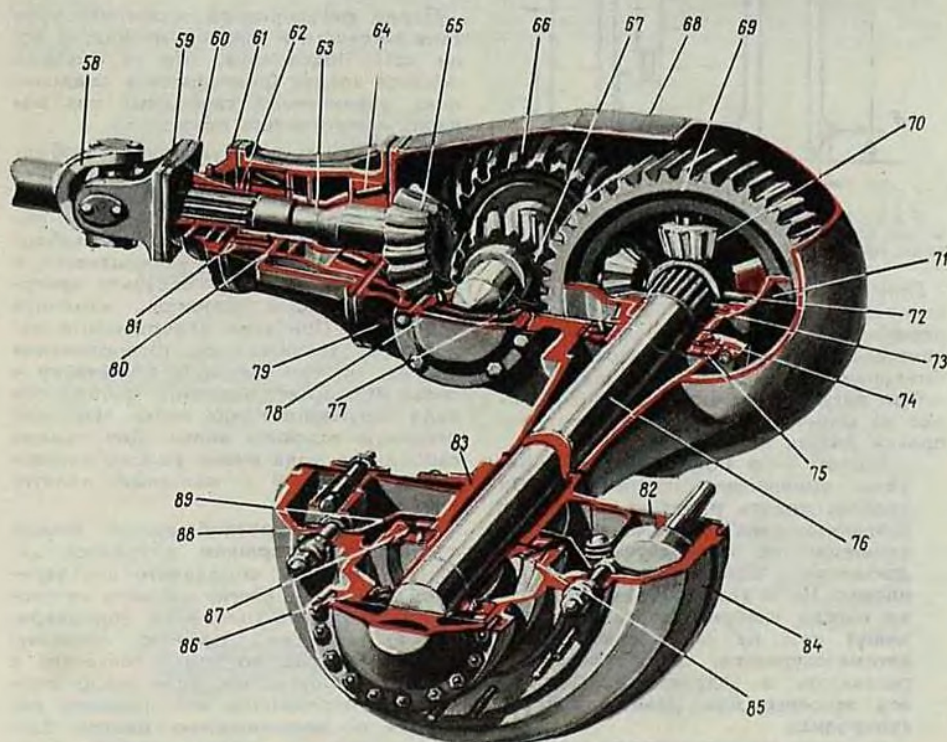
Картер заднего моста — сварной, штампованный из стали (на автомобилях первых выпусков временно ставился литой).

При разработке конструкции ведущего моста ЗИЛ-130 стремились сохранить максимально возможную взаимозаменяемость его с задним мостом ЗИЛ-164 и устранить недостатки последнего: было усилено крепление крышек подшипников малой цилиндрической шестерни, крепление ведомой цилиндрической шестерни к коробке дифференциала и фланцев полуосей — к ступицам колес. Улучшена также защита ступицы от проникновения в нее масла из картера заднего моста.

ОСОБЕННОСТИ СИЛОВОЙ ПЕРЕДАЧИ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-53Ф

Сцепление автомобиля — однодисковое, сухое (того же типа, что у ГАЗ-51А). Запас прочности и износостойкости его в связи с повышением крутящего момента двигателя (22 кг при 1600 об/мин) увеличен благодаря большему диаметру ведомого и нажимного дисков. На ведомом диске установлены демпферные пружины и гаситель крутильных колебаний.

(Окончание см. на стр. 25.)



КЛУБ



«АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

Сегодняшнее заседание нашего клуба посвящено некоторым вопросам, возникающим при эксплуатации автомобиля «Волга».

О чем пойдет речь!

О новых шинах (это выступление подготовлено по данным конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автозавода).

ЗАСЕДАНИЕ

ШИНЫ ТИПА Р НА «ВОЛГЕ»

Более надежные, износостойкие, с лучшими эксплуатационными качествами — так можно сказать об устанавливаемых со второго полугодия 1963 года на автомобиле «Волга» шинах модели Я-260 типа Р, если сравнивать их с предшественниками — шинами модели Я-127. Новые шины отличаются не только по конструкции (у них радиальный корд), но и по размерам и параметрам упругости. Что надо учитывать при их эксплуатации?

Поскольку динамический радиус их качения на 6 процентов меньше радиуса качения шин Я-127, для определения фактической скорости и пройденного автомобилем пути показания спидометра следует умножить на коэффициент 0,94 (это не касается таксометров на автомобилях-такси, выпущенных Горьковским автозаводом с шинами Я-260). В последующем, когда будет освоено изготовление измененных шестерен спидометра (с числом зубьев 5 и 18), необходимость в этой поправке отпадет.

На неровных дорогах, а также при переезде через рельсы надо быть особенно осторожными, так как шины Р уменьшают дорожный просвет.

Особенности упругой характеристики новых шин — причина того, что они в большей степени передают на кузов вибрации от неровностей дорог. Отсюда и несколько повышенная шумность в кузове, особенно при езде по булыжным дорогам. Кроме того, как показывает опыт, возможно самоотвинчивание крепежных деталей, которые рекомендуются поэтому подтягивать особенно тщательно.

При нормальном внутреннем давлении в новых шинах, равном 1,9 кг/см², они кажутся полусдутыми из-за большого бокового вздутия в зоне контакта с дорогой. Чтобы привести шины в привычное состояние, некоторые водители повышают давление против нормы. Поступать так нельзя, поскольку это может повлечь за собой усиленную вибрацию и быстрое разрушение кузова, а также неравномерный износ протектора.

Увеличенное боковое вздутие следует иметь в виду и при регулировке развала колес. Если пользоваться для этой цели отвесом, нужно давать поправку к рекомендуемым величинам ($0^\circ \pm 30'$) в пределах 9 мм (рис. 1). Дру-

гими словами, при вертикально стоящем колесе (развал равен 0 градусов) размер а от нити отвеса до боковины шины вверху должен быть больше размера б на 9 мм. При развале плюс $0^\circ 30'$ необходимо, чтобы а было больше б на 4 мм, а при развале минус $0^\circ 30'$ — на 14 мм.

Если вы регулируете развал на специальном стенде, то нижняя лапка должна быть со срезом площадки, равным 9 мм. Когда срез стандартный (в пределах 4—5 мм), к показаниям шкалы надо прибавлять $0^\circ 30'$.

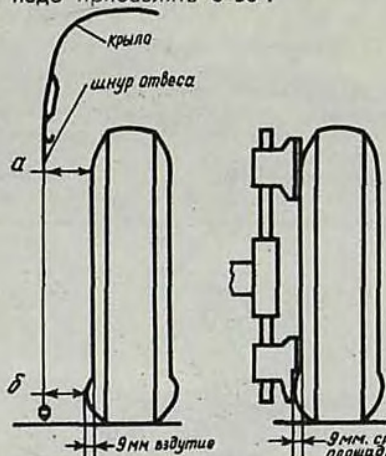


Рис. 1. Замер развала колес при помощи отвеса (слева) и регулировка развала на стенде (справа).

При определении угла продольного наклона шкворня важно, чтобы центры передних колес строго совпадали с центрами поворотных головок стенда. Отклонение допускается не более 5 мм.

При регулировке углов установки колес на оптическом стенде никаких поправок делать не требуется.

Теперь — о гидравлическом приводе выключения сцепления. Он удобен: педаль работает мягко и с незначительным усилием. На нее совершенно не передается вибрация двигателя. Сцепление включается плавно. Но и это хорошее устройство иногда «капризничает». Об этом пишут нам из Московского клуба автомобилистов, прося подробнее рассказать о «характере» привода, его основных неисправностях и регулировках.

Отвечает на эти вопросы инженер Г. АДЕСТОВ.

КАК ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ПРИВОД ВЫКЛЮЧЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ «ВОЛГЕ»

Регулировка гидравлического привода (рис. 2) существенно отличается от регулировки механического. Помимо свободного хода педали, который в механическом приводе зависит от зазора между выжимными рычагами и подшипником выключения сцепления, а также от люфтов в соединениях, в гидравлическом приводе имеется дополнительный свободный ход педали, затрачиваемый на выбор зазора между толкателем и поршнем главного цилиндра и на ход поршня от крайнего положения до момента перекрытия перепускного отверстия кромкой манжеты. Следует иметь в виду, что у разных автомобилей «Волга» свободный ход неодинаков. Он определяется как тщательностью прокачки системы, ее герметичностью, так и различием размера деталей в пределах допуска.

Перед регулировкой проверьте уровень жидкости в главном цилиндре. Если есть подозрение, что в системе имеется воздух (подтекание в соединениях, увеличенный свободный ход педали) — прокачайте привод.

Прежде чем отрегулировать свободный ход наружного конца вилки, отсоедините оттяжную пружину, приложите линейку вдоль толкателя (рис. 3) и, покачивая рукой вилку, замерьте свободный ход. Если он не укладывается в пределы 3—4 мм, то ослабьте контргайку и, вращая толкатель, измените его длину. При этом задерживайте наконечник толкателя от провертывания вторым ключом. Затяните контргайку и снова проверьте величину свободного хода наружного конца вилки. Наденьте оттяжную пружину. Для замера свободного хода очень удобно пользоваться линейкой с жестяным ползунком.

Перед регулировкой зазора между толкателем и поршнем в главном цилиндре привода определите его величину. Для этого слегка нажмите на площадку педали сцепления (предварительно сняв ее оттяжную пружину) вниз — вперед до упора толкателя в поршень и отпустите. Если зазор ощущается, определите его величину линейкой по перемещению центра площадки педали, которое должно быть равно 3—6 мм при замере по центру

О том, как отрегулировать гидравлический привод сцепления.

О неисправностях в системе охлаждения и способах их устранения.

О дополнительном оборудовании для смазки.

О разных мелочах, которые тоже могут оказаться полезными.

ПЯТОЕ:

Чтобы „Волга“ служила исправно

площадки, что соответствует зазору 0,5—1,0 мм между толкателем и поршнем в главном цилиндре.

Если величина зазора не укладывается в эти пределы или он не ощущается, проверьте движение педали и сделайте так, чтобы она легко вращалась на оси. При заедании эксцентрика в отверстии штока зачистите кромки пластмассовых втулок и добейтесь свободного вращения штока после затяжки эксцентрикового пальца.

Но может быть и так: педаль вращается легко, а перемещение площадки меньше 3 мм или больше 6 мм. Тогда ослабьте гайку эксцентрикового пальца и, вращая его, добейтесь установления нормального зазора. Сторона головки эксцентрика с меткой «О» соответствует его низкой стороне. При вращении головки по часовой стрелке зазор уменьшается.

Если вращением эксцентрика не удается увеличить ход педали, можно

подрезать упорный буфер или отогнуть его кронштейн.

После описанных выше обеих регулировок проверьте свободный ход педали сцепления. Он должен быть равен 32—40 мм. Если величина его меньше, то либо неверно были выполнены регулировки, либо в главном цилиндре перекрыто отверстие. В последнем легко убедиться, опуская медную проволоку (диаметром 0,6 мм) с затупленным концом через наливное отверстие резервуара главного цилиндра. Перекрытие может произойти из-за набухания манжеты вследствие применения жидкости низкого качества. Отверстие может быть также загрязнено. Устранив эти причины, добейтесь правильной регулировки.

Прежде чем регулировать полный ход вилки, замерьте его линейкой во время выключения сцепления. Он должен быть не менее 19 мм. Если величина его меньше, проверьте полный ход площадки педали. Делают это так. Нажмите на

педаль до упора в коврик и приложите к нему торец линейки рядом с серединой площадки педали. Заметьте показания на линейке на уровне площадки. Не трогая торца линейки, опустите педаль. Верхний конец линейки приложите к тому же месту на середине площадки и снова зафиксируйте показания. Разность их будет равна полному ходу педали. Удобно применять для замеров линейку с ползунком, показанную на рис. 3.

Если ход мал, можно подрезать резиновый буфер, как указывалось выше, до получения требуемой величины — 150 мм. Уменьшение высоты буфера на 1 мм увеличивает ход педали на 3,5 мм. Вместо подрезания можно поднять руками педаль сцепления так, чтобы немного прогнулась вниз площадка, на которой закреплен буфер. После этого необходимо вновь отрегулировать зазор между толкателем и поршнем главного цилиндра.

Когда полный ход педали не менее 150 мм, а полный ход наружного конца вилки все же меньше 19 мм, то вполне вероятно, что система плохо прокачана — в ней есть воздух. Осмотрите внимательно шланг, места его соединения, штуцеры, места выхода штоков цилиндров. Обнаружив течь, устраните ее. Если течи нет, снова тщательно прокачайте систему, пока ход не станет равным 19 мм.

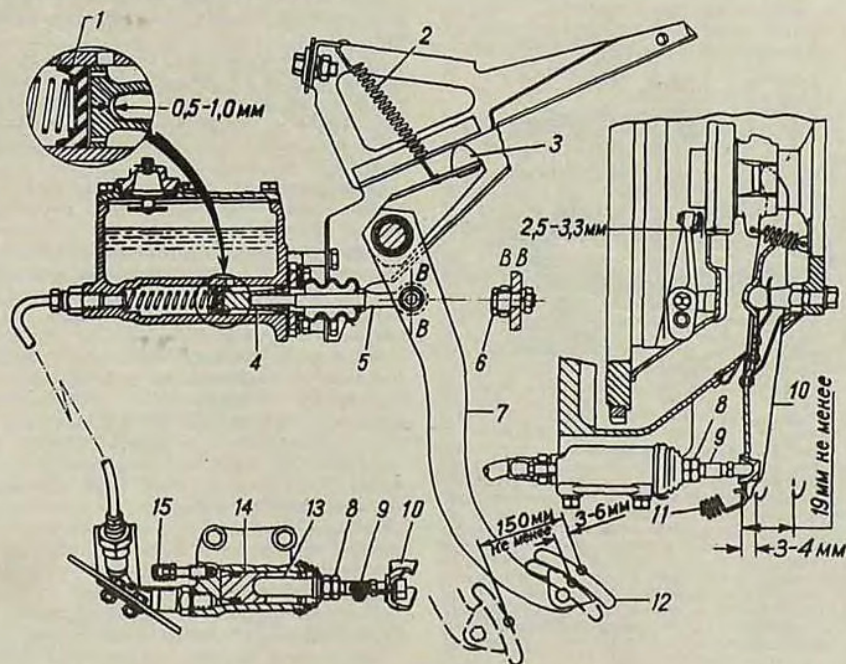
Перекрытие набухшей манжетой или засорение отверстия в главном цилиндре может также уменьшить ход вилки.

Но бывает, что и после прокачивания не получилась требуемая величина хода. Тогда при закрытом перепускном клапане рабочего цилиндра надо сделать несколько качков шинным насосом, чтобы создать давление в главном цилиндре, и снова замерить ход вилки.

Несколько слов о заполнении системы рабочей жидкостью. В приводе сцепления применяют тормозную жидкость БСК или ее заменитель — смесь из 50 процентов касторового масла и 50 процентов бутилового или этилового (винного) спирта. Нельзя использовать нефтяную гидротормозную жидкость ГТН, так как она рассчитана только на маслостойкую резину.

После заполнения резервуара главного цилиндра следует завернуть пробку наливного отверстия и создать небольшое давление посредством шинного насоса, присоединенного к штуцеру на пробке. Под действием давления

Рис. 2. Привод выключения сцепления: 1 — манжета; 2 — оттяжная пружина педали; 3 — резиновый буфер; 4 — поршень главного цилиндра; 5 — толкатель поршня главного цилиндра; 6 — эксцентриковый болт; 7 — педаль; 8 — контргайка; 9 — толкатель поршня рабочего цилиндра; 10 — вилка; 11 — оттяжная пружина вилки; 12 — площадка педали; 13 — наконечник толкателя; 14 — поршень рабочего цилиндра; 15 — перепускной клапан.



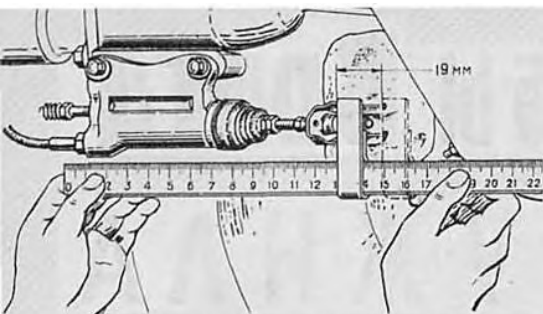


Рис. 3. Так надо пользоваться линейкой с ползуном для замера свободного хода педали.

жидкость из резервуара главного цилиндра заполняет систему. Воздух из нее выпускается через перепускной клапан на рабочем цилиндре.

Для этого снимите резиновый колпачок на головке клапана и наденьте шланг, применяемый для прокачки тормозов. Концы шланга опустите в стеклянный сосуд с небольшим количеством тормозной жидкости и отверните клапан на $1/2$ оборота.

После того как прекратится выход воздуха из системы и жидкость пойдет ровной струей без пузырьков, плотно заверните клапан и долейте жидкость. Уровень ее должен быть на 15—20 мм ниже верхней кромки отверстия в крышке. При прокачке не допускайте обнажения дна в главном цилиндре. Поэтому, если из системы вытекло около стакана жидкости (150 см³), дополните резервуар и затем продолжайте прокачку.

В завершение выжмите педаль сцепления и замерьте величину перемещения толкателя. Она должна быть не менее 19 мм. При меньшей величине, если система исправна, продолжайте прокачку, как было указано выше, до полного удаления воздуха и требуемого перемещения толкателя.

Уход за гидравлическим приводом сцепления несложен. Через каждые 1000 км пробега нужно проверять уровень жидкости в главном цилиндре и при необходимости доливать ее, проверять также регулировку сцепления и, если требуется, проводить ее, как указано выше.

Слесарь 2-го таксомоторного парка г. Москвы В. КАЗИНОВ, много лет обслуживающий автомобили «Волга», дополняет выступление Г. Адестова.

В эксплуатации бывают случаи, когда подтекание жидкости из рабочего цилиндра не прекращается даже после замены резиновой манжеты. Это происходит при износе поршня, вследствие перекоса вилки выключения сцепления. В таких случаях нужно заменить и поршень рабочего цилиндра. Необходимо проверить и убедиться, что ось толкателя при его перемещениях совпадает с продольной осью цилиндра. Если обнаружено отклонение (чаще всего вверх) — необходимо устранить причину, иначе и новый поршень недолго прослужит.

Перекрытие перепускного отверстия главного цилиндра манжетой можно установить и таким способом: отвернуть перепускной клапан рабочего цилиндра и подставить сосуд. Если отверстие перекрыто — вытечет немного жидкости. Непрерывное вытекание жидкости покажет, что отверстие не перекрыто и не засорено.

Этим способом можно также заполнить систему после разборки рабочего

цилиндра (при промывке или замене его деталей). Установив поршень в крайнее переднее положение, заливаем жидкость в главный цилиндр и отпускаем перепускной клапан, как при прокачке. Жидкость самотеком будет заполнять систему, вытесняя воздух. Когда пузырьки прекратятся и потечет ровная струйка — можно затягивать клапан.

Устройство, позволяющее присоединять шланг шинного насоса к штуцеру на общей пробке главных цилиндров, можно использовать также для прокачки тормозов. Это дает возможность произвести прокачку самому, без чьей-либо помощи. Создав давление насосом, не отсоединяя его, прокачиваем любое колесо (обратный клапан насоса не допускает выхода воздуха). Особенно, не отсоединяя его, прокачиваем любое колесо (обратный клапан насоса не допускает выхода воздуха). Поэтому, если из системы вытекло около стакана жидкости (150 см³), дополните резервуар и затем продолжайте прокачку.

Нарушение теплового режима, перегрев или переохлаждение двигателя — к этому приводят обычно неисправности системы охлаждения.

В чем они заключаются, как устранить их на двигателе автомобиля «Волга»? Об этом рассказывают инженеры Горьковского автозавода П. СЫРКИН и М. КОРТОВ.

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ ДОЛЖНА РАБОТАТЬ НАДЕЖНО

Наиболее часто встречающаяся неисправность — вытекание охлаждающей жидкости. Если это происходит в местах уплотнений деталей и шлангов, то следует подтянуть соединения, заменить прокладки или неисправные детали. Течь радиатора устраняется пайкой. В пути можно временно выйти из положения, воспользовавшись для заделки хлебным мякишем.

Другое дело — течь через сальник водяного насоса. Ее легко обнаружить при работающем двигателе по вытека-

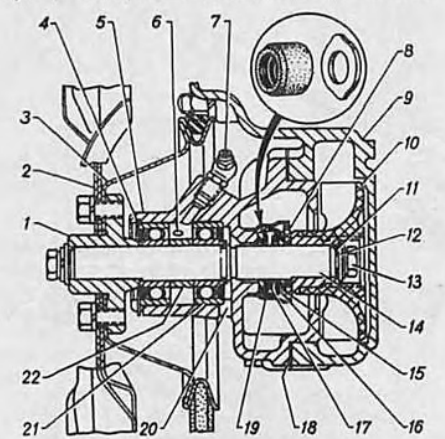


Рис. 4. Водяной насос двигателя «Волга»: 1 — ступица; 2 — вентилятор; 3 — шкив; 4 — стопорное кольцо; 5 — корпус; 6 — контрольное отверстие для выхода смазки; 7 — пресс-масленка; 8 — уплотняющая шайба; 9 — кронштейн насоса; 10 — крыльчатка; 11 — резиновая шайба; 12 — шайба; 13 — болт; 14 — валик водяного насоса; 15 — манжета сальника; 16 — обойма пружины; 17 — пружина; 18 — прокладка; 19 — держатель сальника; 20 — контрольное отверстие выхода воды; 21 — подшипник; 22 — распорная втулка.

нию жидкости из контрольного отверстия в нижней части корпуса насоса.

При такой неисправности продолжать эксплуатацию автомобиля нельзя — надо определить причину (вода размывает смазку подшипников, вызывает коррозию пружины сальника). Обычно это неполадки с деталями уплотнения: поломка или проворачивание держателя 19 сальника (рис. 4), износ уплотняющей шайбы 8, повреждение или затвердевание резиновой манжеты 15, поломка или коррозия пружины 17. Насос надо разобрать и заменить неисправные детали. Риски и задиры на торце крыльчатки 10 устраняются шлифовкой или полировкой.

Если старая уплотняющая шайба не очень изношена с одной стороны, то ее можно перевернуть и вновь поставить на место. А вот как следует поступить, когда она пришла в негодность? Новую шайбу следует вырезать из листа графитеного текстолита толщиной 4—4,5 мм. Можно также использовать уплотняющую шайбу водяного насоса двигателя ГАЗ-51 (М-20), конечно, после закругления выступов (рис. 5). Желательно покрыть ее трущуюся сторону тонким слоем графитной коллоидной смазки (ГОСТ 5262—50).

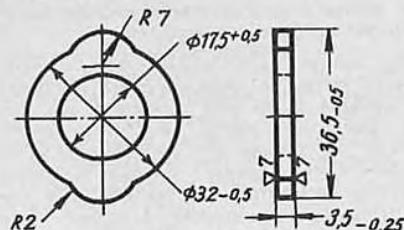


Рис. 5. Текстолитовая шайба.

Перед установкой нового или отремонтированного сальника торцы манжеты проверяют «на краску». Отпечатки их должны иметь не менее двух замкнутых окружностей при сжатии сальника до высоты 13 мм. Часть валика (рис. 4) в зоне сальника смазывают мылом для уменьшения трения манжеты во время работы.

Обязательно нужно установить резиновую шайбу 11. Иначе может создаться ложное впечатление о неисправности сальника, тогда как жидкость будет вытекать через зазор между крыльчаткой 10 и валиком 14.

Причинами перегрева двигателя, помимо течи охлаждающей жидкости, могут быть: ее выкипание, поломка крыльчатки, обрыв или ослабление ремня вентилятора, заклинивание заслонки термостата в закрытом положении, неисправность пробки радиатора, закупорка его трубок.

Испарение охлаждающей жидкости и некоторое уменьшение ее количества в системе охлаждения — естественный процесс. Происходит он из-за срабатывания выпускного клапана пробки радиатора. Но при чрезмерном расходе воды убедитесь, нет ли течи, проверьте исправность впускного и выпускного клапанов пробки. Если заедает впускной клапан, давление в системе охлаждения снижается. Это приводит к усилению парообразования, что в свою очередь влечет за собой ухудшение условий работы водяного насоса и перегрев.

Состояние трубок радиатора можно

проверить, осмотрев их через водозаливную горловину. Если они забиты, радиатор надо промыть. Для этого вода под сильным напором подается в направлении, обратном току ее циркуляции в системе охлаждения, то есть снизу вверх. Делают так: отсоединяют радиатор, подводят воду к нижнему патрубку, а сливают ее через верхний патрубок и заливную горловину.

Водяная рубашка двигателя промывается аналогичным образом. Надо вынуть термостат, открыть или лучше вывернуть сливной кран и подать чистую воду в патрубок термостата. Ни в коем случае нельзя пользоваться щелочами вместо воды, иначе возможно разделение алюминиевых деталей.

На случай, если такая промывка радиатора окажется неэффективной, есть и другой способ. В снятый радиатор заливают 10-процентный раствор едкого натра, нагретого до 90 градусов. Через 30 минут раствор сливают и промывают радиатор горячей водой. Желательно одновременно подавать воздух под давлением не более 1 кг/см² в направлении, обратном циркуляции воды в двигателе.

Для промывки всей системы охлаждения можно использовать также хромпик (двуххромовокислый калий). Раствор его (из расчета 4—6 г на 1 л воды) заливают в систему охлаждения. Пусть на этом растворе система проработает в течение месяца. При выкипании доливают воду, а при утечке раствора — раствор. Но нужна осторожность. Хромпик и едкий натр ядовиты. Последний, кроме того, разъедает одежду и вызывает ожоги на коже.

Переохлаждение двигателя и длительный прогрев могут быть признаками повреждения баллона термостата (клапан остается постоянно открытым) или выхода из строя его прокладки. В обоих случаях вода будет циркулировать всегда по большому кругу, то есть через радиатор. Эксплуатация переохлажденного двигателя приводит к повышенным износам. Поэтому надо внимательно следить за исправностью термостата.

Для этой цели рекомендуется сравнить «на ощупь» температуру верхнего бачка радиатора и головки цилиндров. При исправном термостате во время прогрева бачок должен оставаться холодным, в то время как головка будет быстро нагреваться. После того как температура воды в головке достигнет примерно 70 градусов, термостат откроется; тогда и верхний бачок станет горячим.

Еще несколько советов по уходу за системой охлаждения и предупреждению ее неисправностей.

Строго соблюдайте сроки и порядок смазки подшипников водяного насоса. Большой люфт, свидетельствующий об их дефектах, может служить причиной течи из-за возникающего при этом биения торца крыльчатки. Если люфт незначителен (нередко он ощущается на концах лопастей вентилятора даже у новых водяных насосов), значит, признаков неисправности нет.

Заменяя непригодные подшипники, не забудьте осмотреть посадочные места для них в корпусе. Диаметр должен быть 40^{+0,25}_{-0,25} мм. Допускается выработка посадочной поверхности до диаметра 40^{+0,27}_{-0,27} мм.

Иногда при пуске двигателя зимой ломается «крыльчатка». Происходит это потому, что оставшаяся в нижней части улитки насоса вода замерзает и «прихватывает» лопасти. Когда вода из системы охлаждения слита, проверните коленчатый вал несколько раз стартером, чтобы перегнуть остатки ее из улитки.

Ремень вентилятора должен быть всегда чистым. Попадание на него масла и смазок вызывает порчу резины и пробуксовку. Удаляйте следы жира тряпкой, слегка смоченной в бензине. Содержите в чистоте и сам вентилятор. Грязь на лопастях увеличивает его дисбаланс и может служить причиной повреждения подшипников. Заливайте в систему охлаждения чистую мягкую воду — лучше всего дождевую или снеговую. Тем самым вы предупредите образование накипи и коррозии в водяной рубашке. Ни в коем случае не применяйте воду с высокой жесткостью — артезианскую, ключевую и тем более морскую. Большое содержание хлора в воде также вредно.

Речную и озерную воду для снижения жесткости желательно вскипятить и затем профильтровать через 5—6 слоев марли.

И последняя рекомендация. Соберите для повторного использования воду после слива из системы охлаждения. Не смущайтесь, что она мутная. Дайте ей отстояться, еще лучше — профильтруйте ее и заливайте вновь. Частая замена воды усиливает коррозию и образование накипи. Полезно время от времени добавлять в нее хромпик.

По этому поводу у автослесаря В. КАЗИМОВА есть небольшое добавление.

Бывает, что при разборке неисправного насоса (обнаружена течь из отверстия) по, казалось бы, не вызывающей сомнения причине (конечно, сальники) обнаруживается, что манжета цела и не затвердела, пружина имеет достаточную упругость, уплотняющая шайба изношена совсем немного и торец крыльчатки не имеет дефектов. А причина проста. На торце корпуса насоса, к которому прилегает боковина резиновой манжеты, образуются неровности — ре-

зультат коррозии. Если поверхность очистить — течь прекратится.

И наконец, совет автолюбителя В. НИКИТЕНКО из Киева.

Чтобы облегчить и упростить смазку подшипников водяного насоса автомобиля «Волга» первых выпусков (не име-



Рис. 6. Удлинитель пресс-масленки.



Рис. 7. Переходник для пресс-масленки.

ющих специального удлинителя в комплекте инструмента), можно в корпус 1 масленки (рис. 6) вместо наконечника 2 ввернуть удлинитель 4. Его можно сделать из куска бензопровода (длиной 50 мм, внутренним диаметром 6 мм). С одной стороны последнего впаивать наконечник 2, а с другой — короткую трубку с наружной резьбой М6 и гребнями 3 под ключ. Удлинитель позволяет смазывать подшипники насоса стандартным нагнетателем, входящим в комплект шоферского инструмента.

У автомобилей более ранних выпусков лучше вывернуть колпачковую масленку (рис. 7) из гибкого шланга 3 и вместо нее поставить при помощи переходника 2 обычную пресс-масленку 4. Переходник можно выточить из 14-миллиметрового шестигранника; размеры его указаны на рисунке. В этом случае не потребуются многократно заправлять колпачок масленки.

Подобные переходники с пресс-масленками можно поставить также вместо колпачковых масленок для смазки подшипника ступиц задних колес и выключения сцепления.

АВТОСТОПУ — «ЗЕЛЕНУЮ ВОЛНУ»

В Москве во Дворце труда ВЦСПС состоялось всесоюзное совещание, посвященное развитию автостопа. Эта новая система перевозки туристов впервые получила признание летом 1961 года в Ленинградской области. А спустя лишь два года число пользующихся автостопом — уже во многих областях и республиках страны — составило несколько сот тысяч человек.

Автостоп — доступная и дешевая форма путешествия, предназначенная только для туристов. Предъявив специальную красную книжку, человек может бесплатно проехать на попутной служебной и грузовой машине, а также (с согласия владельца) на личном легковом автомобиле.

После окончания летнего сезона наиболее отличившиеся водители, содействующие туристам, премируются ценными подарками и почетными грамотами. Кроме того, они становятся участниками розыгрыша различных призов. Денежный фонд премирования и розыгрыша призов создается из средств, поступающих от реализации книжек автостопа (10 километров проезда стоят одну или две копейки).

Права гражданства автостоп получил в республиках Прибалтики, в Молдавии, Узбекистане, Белоруссии, Таджикистане, Казахстане, в отдельных областях Российской Федерации — Куйбышевской, Пензенской, Сахалинской, в Приморском крае, в Крымской области Украинской ССР. На совещании отмечалось, что кое-где, к сожалению, автостоп встречает все еще немало «шлагбаумов». Он не находит поддержки у отдельных руководителей автохозяйств, туристских советов и, что важнее всего, работников госавтоинспекции.

Мнение всех выступавших на совещании было единодушным: автостоп убедительно доказал свою жизненность, большое воспитательное значение, и вопрос о создании единого всесоюзного автостопа должен быть решен успешно.

Очень важно, чтобы во всех областях, краях, республиках, по всей территории Советского Союза были единые знаки и книжки автостопа.

Слово теперь за руководителями ГАИ РСФСР и Украины, ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог, руководителей автомобильных хозяйств, от которых во многом зависит, получит ли автостоп повсеместное признание.

Двухцилиндровый двигатель «ИЖ-Юпитер» во многом отличается от широкоизвестных одноцилиндровых двигателей ИЖ-49, ИЖ-56, «ИЖ-Планета». С этими отличиями связан ряд определенных требований к правилам регулировок, ухода за мотоциклом и его технического обслуживания. Рассмотрим некоторые из них.

Отцепив коляску, не забудьте сменить звездочку!

Мотоцикл «ИЖ-Юпитер» выпускается с боковым прицепом и при полной нагрузке (водитель и два пассажира) развивает на оборотах максимальной мощности скорость до 85—90 км/час.

Но многие мотоциклисты время от времени отсоединяют коляску. В этом случае (если не изменять число зубьев звездочки на вторичном валу коробки передач) можно развить скорость свыше 100 км/час. Число оборотов коленчатого вала двигателя становится недопустимо высоким и достигает 6500—6700 в минуту, в то время как обороты максимальной мощности двигателя составляют 5100—5300 в минуту. Такое резкое увеличение вызывает перегрев двигателя, ухудшение условий смазки, особенно роликового подшипника нижней головки шатуна, и может привести к его разрушению.

Именно поэтому в инструкции по уходу и эксплуатации специально указано, что при езде на мотоцикле-одиночке на вторичном валу коробки передач должна стоять звездочка с числом зубьев 18 (вместо 16 при езде с боковым прицепом). Тогда можно развить максимальную скорость — 110—115 км/час, а обороты двигателя при этом не превысят нормальные — 5100—5300 в минуту.

Правда, сейчас этот пункт инструкции немного устарел. После испытаний на заводе принято решение устанавливать на вторичном валу мотоцикла-одиночки звездочку с 19 зубьями. Это улучшает работу двигателя.

Следует твердо помнить, что если звездочки с числом зубьев 18 (или 19) нет, то нельзя на мотоцикле-одиночке превышать 85—90 км/час.

Но не только это сказывается на долговечности и надежности двигателя.

После пуска двигателя, особенно в холодное время, некоторые мотоциклисты для более быстрого прогрева пользуются «прогазовкой» на холостом ходу. Двигатель резко заводится, обороты его достигают 6000—6500 в минуту, а это, как уже говорилось, вредно отражается на работе его узлов и деталей.

Для долговечности и безотказной работы двигателя рекомендуется соблюдать указанные в таблице предельные величины скоростей движения обкатанного мотоцикла на каждой передаче.

Передача	При звездочке на вторичном валу с Z = 16 (с боковым прицепом или на одиночке)	При звездочке на вторичном валу с Z = 18 (на одиночке)
Первая	15 км/час	20 км/час
Вторая	30 км/час	40 км/час
Третья	60 км/час	75 км/час
Четвертая	90 км/час	110 км/час

ТЕМ

Кто ездит на «ИЖ-ЮПИТЕРЕ»

В редакцию приходит много писем, авторов которых интересуют различные вопросы эксплуатации мотоцикла «ИЖ-Юпитер». На некоторые из этих вопросов мы попросили ответить инженера Ижевского завода В. АБРАМЯНА.

В случае необходимости эти скорости можно превысить, но не более чем на 2—3 секунды.

Следует помнить, что после замены звездочки на вторичном валу пружинная защелка замка цепи должна быть надежно установлена неразрезанным концом вперед. Это предотвратит соскакивание цепи.

Чем чище, тем сохраннее

При эксплуатации необходимо следить за чистотой наружных поверхностей узлов и деталей двигателя, и в первую очередь головки цилиндра, картера, выпускных труб, глушителя. Дело тут не только во внешнем виде мотоцикла. Грязь и пыль на двигателе ухудшают его охлаждение. Это может вызвать перегрев и, как следствие, детонацию, падение мощности; не исключено даже заклинивание поршня в цилиндре.

Если поверхность двигателя покрыта маслом и бензином, то может возникнуть пожар. Скопление масла и бензина на картере под защитными шторками карбюратора обычно происходит при излишнем переполнении топливом поплавковой камеры, заедании поплавкового механизма, установке карбюратора с перекосом. Бензин и масло могут попасть в полость генератора через отверстие для пучка проводов в передней части картера. Для воспламенения накопившихся под крышкой генератора паров бензина достаточно искрения на контактах прерывателей. Пламя проникает через то же отверстие и поджигает бензин и масло, скопившиеся при плохом уходе на картере. А ликвидировать пожар на загрязненном, замасленном мотоцикле без специальных средств трудно. Поэтому для его предотвращения необходимо при остановке обязательно закрывать бензокраник, своевременно удалять бензин и масло с поверхности двигателя (особенно важ-

но снимать их под защитными шторками). И, конечно, не допускать подтекания топлива из карбюратора, бензокраника.

Были случаи, когда из-за скопления бензина под шторками карбюратора машины загорались. Чтобы предотвратить такие случаи, у мотоцикла «ИЖ-Юпитер» отверстие для пучка проводов генератора перенесено в другое место.

Почему возникает вибрация?

Некоторые мотоциклисты задают вопрос: почему иногда на мотоциклах «ИЖ-Юпитер» появляется вибрация, как ее устранить?

На страницах журнала «За рулем» (№ 5, 1963 г.) уже рассказывалось, что появляющаяся на отдельных мотоциклах ИЖ-56 вибрация есть результат совпадения собственной частоты колебаний рамы и частоты вынужденных колебаний двигателя.

Причина появления вибрации на «ИЖ-Юпитере» заключается в ослаблении закрепления двигателя на раме. Для ее устранения необходимо лишь подтянуть гайки крепления, особенно в задней части.

Цилиндры должны работать одинаково

Как установлено исследованиями, на многоцилиндровых автомобильных и мотоциклетных карбюраторных двигателях при наличии общего впускного тракта качественный состав смеси, поступающей в разные цилиндры, всегда неодинаков.

У двухцилиндрового двигателя «ИЖ-Юпитер» правильное распределение смеси по цилиндрам в первую очередь зависит от карбюратора. В этом кроется ответ на вопросы некоторых владельцев мотоциклов «ИЖ-Юпитер» о том, чем может быть вызван при работе двигателя перегрев одного цилиндра, почему один глушитель очень сильно дымит, а в другом выход отработавших газов почти незаметен.

Во время впуска под действием разрежения воздух поступает в кривошипную камеру, проходя через диффузор карбюратора. Скорость потока воздуха в узком сечении диффузора возрастает, следовательно, увеличивается разрежение. Благодаря разности давлений в поплавковой камере карбюратора, соединенной с атмосферой, и в диффузоре из распылителя начинает фонтанировать топливо. Струя его попадает в воздушный поток, скорость которого во много раз больше. Из-за разности скоростей топливо раздробляется, смешивается с воздухом, испаряется, частично оседает на стенках карбюратора и впускного патрубка и в виде пленки движется в кривошипную камеру. Если во впускном тракте имеется какой-либо выступ, то может получиться завихрение потока воздуха, нарушающее движение пленки по поверхности канала.

Если выступ расположен во впускном тракте с одной стороны, то это приведет к тому, что цилиндры начнут работать неравномерно, так как из-за нарушения симметричности в движении пленки в один из цилиндров будет попадать больше топлива, а в другой — меньше.

Практически на мотоцикле «ИЖ-Юпи-

А. ЛОГИЧЕВ,
шофер
Городецкого
автохозяйства.



Тринадцать с лишним лет А. С. Логичев не расстается с рулем грузового автомобиля. В юности он трудился на вывозке леса в Коми АССР, водил автомобиль по пескам Средней Азии, работал на Урале. Теперь — в Городецком автохозяйстве Горьковского областного автоуправления.

— Наше хозяйство, — сообщает Алексей Станиславович, — находится на левом берегу Волги. Место моей работы — на правом, в Заволжье. Это чистый, светлый городок, застроенный двух-, трех- и четырехэтажными домами, с несколькими заводами. Рядом — «море» и ГЭС.

Руководители автохозяйства, товарищи по профессии отзываются об Алексее Логичеве тепло: шофер второго класса, опытный, хорошо знает машину, любовно за ней ухаживает. Занимается с душой общественными делами — редактирует стенную газету, проводит беседы с рабочими. Но есть у него еще одна страсть — литература. Нет, он не только читает, он сам пробует писать — о том, что знает и видит, о том, что любит.

Именно таков очерк А. Логичева «ЗИЛ — моя железина», предлагаемый вниманию читателей нашего журнала. На конкурсе в Горьковском отделении Союза журналистов СССР он был отмечен первой премией и напечатан в газете «Горьковская правда».

Публикуя очерк, мы желаем его автору больших успехов и за рулем автомобиля и за письменным столом.

Ничего не поделаешь, в гараже сказали, что возиться с ним — только время зря тратить: стар. Перед отправкой в капитальный ремонт с него сняли кузов, радиатор заменили на худший, поставили чужие, все в заплатах и трещинах, какие-то пегие крылья. Недобрый человек выдумал это. Но нас с тобой не спросили. Провожал нас завгар Алексей Николаевич. Он всегда встречает каждую прибывшую в автохозяйство машину, с ремонта или новую, и провожает старую. В своей неизменной кепке с большим козырьком. Алексей Николаевич говорит, похлопывая по передней облицовке:

— Поработал старик.

И мне кажется, «старик» приятна эта скупая похвала. Мне кажется, что он в какое-то мгновение с довольным видом скопил на него оба свои блестящих глаза.

— Ну, ладно, давай смотри там... — это значит, завгар желает, чтобы все было хорошо и благополучно в пути.

От Городца до Бора езды несколько часов. На ухабах крылья трясутся и хлопают, как уши у сеттера. В кабине полно «сверчков». Раньше сразу можно было отличить в общем шуме новый возникший звук. Теперь нельзя: все дрожит, скрежещет, попискивает на разные голоса. Стоит немного повысить скорость, как задний мост и коробка передач поднимают вой. Один — угрюмо и натруженно, другая — жалобно, бренчаще. ЗИЛ уже не подпрыгивает на ямах, как в бывшее время, а, получив удар, только кряхтит на просевших ресурсах. От прежней коренастой фигуры ничего не осталось — кабина тоже просела, облицовка радиатора будто бы задрана вверх, и ЗИЛ выглядит курносый. Без кузова вид у него куцей и жалкий.

Позади шесть трудовых лет. Сотни тысяч километров пронесли под твоими колесами, ЗИЛ. По каким только дорогам не ездили мы с тобой: по бетонным, асфальтированным, булыжным, лежневым, грунтовыми, по знакомым и по таким, что однажды увидел — и больше не вспоминай. Чего только не возили мы с тобой: и землю, и станки, и лес, и мебель, и скот, и зерно, и людей, и даже твоих легковых братьев.

Сколько связано с тобой, ЗИЛ, разных историй, случаев и происшествий. Самое страшное, если вдруг откуда-нибудь выскакивал ребенок. Секунды оказывались слишком долгим временем, все решали их сотые доли...

ЗИЛ тогда особенно хорошо умел с ходу вставать на все четыре «копыта». Помнишь, мальчик выбежал из-за стоявшей у тротуара машины? Его белая рубашка метнулась вперед. Трудно сказать, сыграла в то время какую-нибудь роль голова твоего хозяина или руки и ноги сделали все сами. Ты провёл на асфальте четыре темные, пахнущие горелой резиной полосы — две узкие впереди и две широкие сзади — и встал перед мальчиком. К нему бросилась мать. Громко крича, она схватила ребенка и убежала, не сказав нам с тобой ни слова благодарности. Разве ей было до этого! Мы тронулись, и у одного из нас, у кого нервы были слабее, от виска по щеке скользнула капля холодного пота.

Бывает. Хуже бывает... Такова наша с

тобой профессия. Как-то пришлось нам стоять под разгрузкой. Нужно было поддать назад, и мы хотели уже это сделать, но вдруг проходивший мимо человек закричал и замахал руками. Прямо у твоего заднего колеса сидел малыш, а руках у него был совок, он делал «куличики»...

Ничего мы с тобой так не боялись, как этих горьких случайностей. Еще мы всегда боялись рассеянного пешехода, нашего мучителя, пешехода-тетерю — куда летит, туда глядит.

Сколько повидали мы на дорогах всяких аварий, с жертвами и без жертв. Всегда почему-то после этого дорожные знаки становились отчетливее, разноцветные глаза светофоров светили ярче, железнодорожные переезды недоверчиво хмурились нам навстречу... Если шофер разбившейся машины был пьян, мы с тобой размышляли об этом —

ЗИЛ —

ты по-своему, я по-своему. Я знаю, ты всегда не любил, когда мне приходилось за чем-либо класть в багажник бутылку вина. Не доверял немножко. Но я не обижаюсь, понимаю: какому автомобилю доставит удовольствие остаться с расплюснутым носом! В лучшем случае.

Ты всегда не любил две вещи: вино и «давай, давай!». Вообще «давай, давай!» — неприятное выражение. Услышав, ты всегда сбавлял скорость, пока не возьмут его обратно.

Много случилось разного за эти шесть лет. Когда ты только что прибыл с завода — совсем еще молодой, блестящий и свежий, нам в пути навстречу попался такой же ЗИЛ. Не сворачивая, он шел по нашей стороне, ближе, ближе. Мы ждали: вот свернет, вот свернет... Наступил последний момент, пришлось выбирать: или лобовую или ювет. Мы выбрали ювет. Слева, за стеклами чужой кабины, пронеслись три довольные рожи. Наверное, «шутники» были пьяны. Наверное, им было весело. Наверное, подумали: «Испугался!». Что ж, где-то в другое время, в другом положении, если бы это было нужно, обязательно нужно, все сложилось бы иначе...

Всякое приходилось испытать тебе. Обычно бывал ты спокоен, предельно вежлив и терпелив. В ночное время, уважая встречного, первым начинал перемигиваться. Иногда тебе не отвечали взаимностью. Но ты не злился, как некоторые, и, не вытаращив упрямо дальний свет, не ослепляя в отместку, а сбавив скорость, брал правее, следуя примеру одной мудрой притчи о том, как на узкой тропинке сошлись двое. «Я дуракам не привык уступать дорогу!» — сказал один. «А я привык...» — сказал другой — и поосторонился.

Сколько останавливали тебя за эти годы автоинспекторы: сердитые, вежливые, грубые — разные, какими бывают живые люди. И всегда ты, как умная лошадь, терпеливо ждал и слушал.

Помнишь, однажды мы загрузились зеркальными шифоньерами. Нужно было нам переправиться через Волгу, а там от Горького еще километров семь-

десять до места. День с утра стоял хороший. На паром попали последними и тут только заметили, что горизонт потемнел.

— Мать честная! — испугался экспедитор. Шутка ли, шесть шифоньеров, а брезент плохонький.

Первые капли упали, когда паром уже подходил к тому берегу. Дождь все медлил.

— Ах ты, мать честная! — задрал голову вверх, повторял экспедитор. — Подождет бы немножко!

Паром наконец пришвартовался. Счастье наше, что стояли по ходу первыми. Как только наладили съезд, мы на полном газу рванулись с причала и понеслись по набережной, рассчитывая укрыться в тоннеле под лестницей. За несколько метров до убежища начался ливень. Он не хлынул и не грянул, он просто шлепнулся мутно-серой стеной,

ехать, погрузить и выехать. А вы поставили машину и ушли. Телевизор не коробка папирок — можно и полдня почитать.

Слова его были просты и убедительны. Инспектор остался у нас с тобой в памяти каким-то серьезным и доступным. Он не оштрафовал, может, из-за того, что мы были гостями в Ленинграде, может, потому, что имел свой метод работы.

После мы снова приезжали в Ленинград, в места, где висел тот знак «въезд запрещен». «Надо было, раз уж так случилось, купить его, вынести, захватить, погрузить и выехать», — вспоминалось всегда. — А вы поставили машину и ушли...».

Ты свидетель, слова эти принесли больше пользы, чем любая другая мера...

Извини меня, ЗИЛ. С воспоминаниями

нет темно, откроешь — зайца след простыл: где-то улупетывает радостный, что остался жив.

После этого рейса мы больше не увидимся. На душе немного грустно. Пройдет время, и я, как водится у шоферов, буду вспоминать разные случаи, начиная их так: «Столько-то лет назад, когда я работал на ЗИЛе...». Вот видишь, волей-неволей буду тебя всегда помнить, потому что с тобой связан кусок моей жизни, связаны воспоминания о хороших и разных людях, о всяких историях и рассказах, каких наслушались вместе мы по дорогам в пургу, в дождь и в летние ночи, когда кругом тихо, только гудит мотор да поют по асфальту баллоны, а впереди — долгий путь, и пассажиры не спят.

Разные садились люди в пути: веселые, угрюмые, простые и себе на уме. Каких только не пришлось встречать.

МОЯ ЖЕЛЕЗИНА

как быстро спущенный занавес. Но мы уже влетели в тоннель.

— Повезло вам! — разглядывая груз, весело говорил собравшийся в укрытии народ.

— Повезло! — тоже весело соглашался экспедитор.

В это время рядом с тобой остановилась машина. Из кабины вылез автоинспектор, молодой, подтянутый и строгий.

— Кто водитель? Вы что, правил не знаете? Выезжайте немедленно!

— Куда ж мы поедем?! — взмолился экспедитор. — Ценности ведь...

Нас обступили. Все стали упрашивать автоинспектора. Он был непреклонен. Мы не имели права стоять в тоннеле.

В этот раз пришлось не подчиниться инспектору. Мы не дали ему ни прав, ни путевки. Он рассердился, сказал: «Хорошо, я вам сделаю!» И уехал.

Через несколько месяцев после этого случая нам с тобой пришлось встретиться с таким же молодым, подтянутым, строгим автоинспектором, но уже в Ленинграде.

Окончив дела, мы должны были купить по просьбе знакомых телевизор. Но к магазину никак не удавалось подъехать ближе. Где ни провалились, всюду висел знак «въезд запрещен». Нарушив правила, мы все-таки въехали под знак, и, когда через час притащили телевизор, около тебя прохаживался автоинспектор.

— Здравствуй!

— Здравствуй!

— Откуда едете?

— Из Горького.

— Далековато. Как доехали?

— Спасибо, благополучно.

— В Ленинграде впервые?

— Впервые.

— Что ж мне с вами делать?

Твой хозяин и грузчик переминались с ноги на ногу.

— Простите на первый раз, — сказал грузчик. — Тяжело тащить.

Инспектор помолчал.

— Допустим, с вами можно согласиться. Но надо было, раз уж так случилось, купить его, вынести, потом за-

я совершенно выпустил из виду, что радиатор поставили тебе другой. Давай-ка «напьемся» и двинем дальше. До завода осталось меньше половины пути. Заодно проверим свечи — барахлит какая-то.

От бывшего вида у твоего мотора ничего не осталось. Он потемнел, сальники за последнее время стали пропускать, и поддон картера покрылся жирным слоем смазки и грязи.

Последний раз делал ему ремонт слесарь по моторам Коля Рыбаков. С тех пор туда не заглядывали. Коля был человек! Ты, ЗИЛ, это знаешь лучше меня. Если Коля тянул гайку, то тянул до нормы, и еще немного, и еще чуть — от души. И было «мертво» то место, которого коснулись Колины руки. Слесари ведь бывают разные. Другой наживит гайку, лишь бы держалась, и уже лезет из-под машины: «Затянул. Можешь ехать!».

Если бы ты, ЗИЛ, не был таким добродушным и если бы мог, то, наверное, бы, однажды лягул того слесаря. Ну, вот и все в порядке.

Снова крылья трясутся и хлопают, в кабине опять «сверчки», задний мост начинает свою музыку — едем!

Где мы с тобой ни бывали за эти годы! В каких только ямах не приходилось сидеть. Ты нигде ни разу не подвел меня. Я благодарен тебе, моя железина. Под старость, правда, немножко стал привередлив: то тебе нужно одно заменить, то другое. Но, в общем-то, ты молодец, и грех на тебя обижаться.

Все как-то обходилось у нас благополучно. Человека мы не сшибли, аварий не делали, в ремонтах стояли редко и собак не давили. Как-никак, все же друг человека. Волка голыми руками поймать — это другое дело... А собаку, на нее и с закрытыми глазами другой раз наехать можно. Не наезжали все-таки.

Или вот ночью в поле выскочит вдруг заяц и несется, глупый, впереди, у самого буфера. Тьма по сторонам кажется ему черной стеной, он и боится прыгнуть в сторону. Тебе один рывок — и нет зайца: ты такой громадный, железный и сильный, а он такой маленький. Но ты на мгновение закроешь глаза, ста-

В попутной машине, что в поезде: проехал человек, рассказал нам с тобой что-нибудь откровенное, чего никому никогда не рассказывал, вылез и ушел. Слышали мы про войну, про любовь. Про многое...

Ну, кажется, доехали. Справа, вдали показался городок, передвинулся вместе с полями, очутившись уже прямо впереди нас, затем стал уходить влево и, вырастая, приближаться.

Недолго петляем по его зеленым окраинам, и вот нужные нам ворота, сверху полукругом буквы — это и есть авторемзавод, тот самый, куда тебе дана путевка. Придется ждать очереди. Видишь, рядом стоят похуже на тебя инвалиды. Мне приятно, что ты среди них куда еще молодец.

После проверки въехали в заводской двор.

— Запихай его вон туда, — распорядился приемщик.

Запихай... Эх ты, приемщик. Если бы ты знал, наверное, не посмел бы так сказать и обратился бы иначе: «Поставьте, пожалуйста, эту достойную машину вот сюда. Мы ее подлечим, она отдохнет у нас и вернется к труду крепкой и здоровой».

Мы встали в строй таких же, как ты. Оформив документы, я пришел попрощаться. Кому-то, черт бы его побрал, уже понадобилась фара, и ЗИЛ встретил меня, жалобно поглядывая оставшимся единственным глазом. Ну вот и расстроился. Чудак ты... Не надо. Не горюй. Здесь тебя отремонтируют. Я бы рад остаться с тобой и участвовать в этом деле, пока ты не станешь сильным, как прежде. Но этого нельзя. Ничего не поделаешь.

Ну, прощай, моя железина. Ты славно поработал.



Кто из начинающих водномоторников не стремится умело выбрать подходящий для себя тип лодки или катера? Кто не хочет научиться самостоятельно делать чертежи и расчеты мелких судов для любительской постройки? Молодым судостроителям поможет книга Л. Кривоносова «Расчеты и чертежи в любительском судостроении», которую готовит к печати издательство ДОСААФ. Книга доступна самым широким кругам водномоторников, в том числе и тем, кому трудно пользоваться математическими формулами, логарифмической линейкой. Каждая формула в книге сопровождается номограммой, дающей готовое решение.

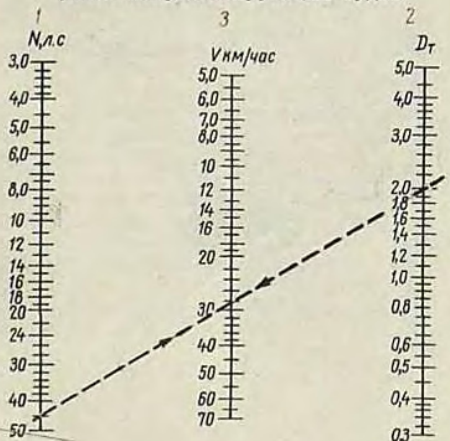
Ниже приводятся отрывки из книги.

Прежде чем приступить к расчетам и чертежам судна, необходимо определить его назначение: будет ли оно служить для кратковременных прогулок, для спорта или дальних походов. Не следует при этом увлекаться универсальностью, так как это усложнит работу и повлечет увеличение веса судна. Одновременно надо твердо установить грузоподъемность — на сколько человек и на какой груз рассчитано судно.

После этого определяют архитектурный тип лодки или катера (открытый, закрытый, полузакрытый и т. п.), а также тип обводов подводной части корпуса — круглоскулый или остроскулый. Первый применяют для сравнительно тихоходных, более тяжелых судов, второй — главным образом для судов быстроходных. Остроскулые плоскокилевые обводы по сравнению с круглоскулыми упрощают и облегчают постройку судна из дерева и фанеры, поэтому иногда их применяют и для тихоходных судов, в ущерб скорости.



Номограмма 2 для определения скорости полуглиссирующих судов.



Чтобы на первой стадии проектирования правильно ориентироваться в выборе типа обводов, вместимости, скорости потребной мощности двигателя, можно пользоваться приведенными здесь графиком — для глиссирующих судов и таблицей — для тихоходных судов.

Выбрав вместимость судна по графику, находят, какую примерно скорость оно сможет развить, если установить двигатель той или иной мощности. Так, катер с четырьмя пассажирами при моторе мощностью 60 л. с. сможет развить около 42 км/час, а при 100 л. с. — около 52 км/час.

Если вас интересует тихоходное судно с круглоскулыми обводами, то, установив для него подходящую длину, сле-



График для выбора параметров глиссирующих судов.

грузке от 20 до 70 кг на одну лошадиную силу можно пользоваться номограммой 2. Если надо определить возможную скорость V судна водоизмещением $D=2$ т с двигателем мощностью $N=45$ л. с. ($2000:45=44,5$ кг/л. с.), то, приложив линейку к делению 45 шка-

ЕСЛИ ХОТИТЕ ПОСТРОИТЬ ЛОДКУ

дует обратиться к таблице для выбора наиболее рациональной скорости и, следовательно, мощности. Допустим, вы расположили пассажиров, двигатель и все оборудование в корпусе длиной 6 м и рассчитываете на водоизмещение порядка 1250 кг. Тогда надо подобрать двигатель для скоростей 17—22 км/час или до 10 км/час. Остальные скорости потребуют излишней мощности.

При выборе обводов решающим все же должен явиться режим движения судна: плавания, переходный режим, глиссирования. Для режима плавания наиболее подходят круглоскулые обводы; для переходного в его первой половине — также круглоскулые, а во второй — остроскулые, килевые; для глиссирования — остроскулые малокилевые.

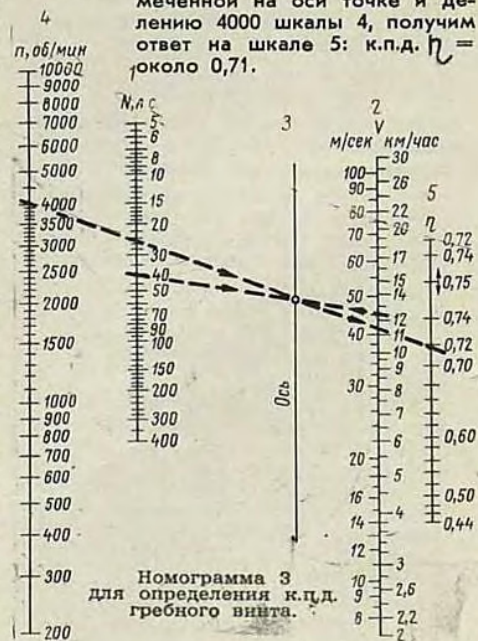
Чтобы определить режим, можно воспользоваться номограммой 1. Как это делается, видно на следующем примере. Предположим, надо определить режим судна водоизмещением $D=1,2$ т, если оно разовьет скорость $V=40$ км/час. Приложим линейку к делению 1,2 шкалы 1 и к делению 40 км/час шкалы 2; линейка пересечет шкалу 3 в области чистого глиссирования выше деления 3; следовательно, мы должны делать малокилевые обводы. Если бы линейка пересекла шкалу 3 ниже деления 1, то надо было бы выбрать круглоскулые обводы для режима плавания, и т. д.

Очень часто требуется приблизительно определить скорость будущего судна. В этих случаях пользуются приближенными эмпирическими формулами, которые составляют по результатам испытаний построенных судов.

Для определения скорости полуглиссирующего судна с остроскулыми обводами и водоизмещением до 5 т при на-

лы 1 и делению 2 шкалы 2, получим на шкале 3 ответ: 28,5 км/час.

До того как приступить к уточненному расчету гребного винта, часто бывает нужно оценить (хотя бы приблизительно) величину его к.п.д. Для этого во многих случаях можно воспользоваться номограммой 3. Если, например, мощность мотора $N=40$ л. с., число оборотов винта $n=4000$, а ожидаемая скорость хода судна $V=45$ км/час, то, приложив линейку к делению 40 шкалы 1 и к делению 45 км/час шкалы 2, отметим точку, в которой линейка пересечет ось (3); затем, приложив линейку к отмеченной на оси точке и делению 4000 шкалы 4, получим ответ на шкале 5: к.п.д. η — около 0,71.



Номограмма 3 для определения к.п.д. гребного винта.

Таблица для выбора скорости тихоходных судов.

Длина судна, м	Примерное водоизмещение, т	Наиболее выгодная скорость, км/час	Менее выгодная скорость, км/час	Самая невыгодная скорость, км/час	Скорость, после которой следует переходить на остроскулые обводы, км/час
4	0,3—0,5	До 8 или от 14 до 18	8—10	10—14	18
5	0,5—0,75	> 9 > 15,7 > 20,2	9—11,4	11,4—15,7	20,2
6	1,0—1,25	> 10 > 17,0 > 22,0	10—12	12—17	22,0
7	1,6—1,8	> 10,6 > 18,5 > 23,8	10,6—13,3	13,3—18,5	23,8
8	2,4—2,6	> 11,5 > 20,0 > 25,5	11,5—14,0	14,0—20,0	25,5
9	3,4—3,7	> 12,0 > 21,0 > 27,0	12,0—15,0	15,0—21,0	27,0
10	5 и более	> 13,0 > 22,0 > 28,5	13,0—16,0	16,0—22,0	28,5

Пусть легким окажется путь

Мирослав Зикмунд и Иржи Ганзелка продолжают путешествие по СССР

Когда наши читатели прочтут эти короткие заметки, спидометры двух «Татр», на которых известные чехословацкие путешественники Ганзелка и Зикмунд совершают свое второе «ралли» вокруг света, вероятно, будут отсчитывать последние километры пути по советской Сибири. Однако перед стартом из Иркутска Иржи и Мирослав вместе с врачом экспедиции Йозефом Корынтой успели побывать в Москве. Здесь в посольстве Чехословацкой Социалистической Республики они дали пресс-конференцию для советских и иностранных журналистов.

Иркутск явился как бы промежуточным финишем на трассе этого сверхдальнего пробега перед новыми этапами, которые, как сообщили Ганзелка и Зикмунд, пройдут через Якутию, Магадан, Красноярск, Новосибирск, республики Средней Азии, Магнитогорск, Челябинск, Свердловск. В конце октября экспедиция рассчитывает добраться до Москвы и «выйти на финишную прямую». Все-го по нашей стране «Татры» пройдут около 30 тысяч километров.

Журналисты задали путешественникам десятки самых разнообразных вопросов, начиная с обычного «Как возникла мысль о путешествии?» и кончая почти интимным — «Как относятся родные к их столь

длительному отсутствию дома?». Корреспондент «За рулем» постарался получить ответы на вопросы, в первую очередь интересующие автомобилистов.

— Как протекает путешествие и как ведут себя машины?

— В общем, все идет по графику, хотя предусмотреть многие неожиданности невозможно. Машины работают нормально, то есть «нормальными трудностями». В первом путешествии по Африке и Америке частенько приходилось перебирать рессоры, так как машины шли с большим перегрузом. Сейчас нашим грузовикам (читатели помнят, наверное, что автомобили экспедиции, как об этом сообщалось в № 11 журнала за 1963 г., собраны на шасси серийных 8-цилиндровых грузовых «Татр») багаж вполне под силу. Очень выручает большой дорожный просвет машин, достигнутый благодаря применению колесных редукторов. Наши автомобили сравнительно легко проходят там, где многие просто «салятся на дифер». Например, на юге Суматры мы прошли около полутора тысяч километров по совершеннейшему бездорожью в местах, где на легковых автомобилях никто даже не рискует и появляться. Более того, по пути пришлось вытащить восемнадцать за-

стрявших машин: ведь у «Татр» все четыре колеса ведущие, да еще блокируется дифференциал.

— Какой участок в ваших путешествиях был наиболее трудным?

— Пожалуй, дорога через Нубийскую пустыню в Судане. Во-первых, мы были единственными смельчаками, кто рискнул пройти ее не на специально оборудованных машинах, а на обычных легковых. Во-вторых, не учли отклонений компаса и сбились с курса. К тому же у нас порвался брезентовый мешок, и мы остались при 59-градусной жаре без капли воды. Спаслись чудом: ночью вдруг услышали какой-то шум и свист и, двинувшись в его направлении, вышли к Нилу. Оказалось, что вдоль берега проходила железнодорожная магистраль, и раз в три дня здесь пронеслся экспресс, шум которого и послужил нам ориентиром.

— Неужели вам ни разу не приходилось прибегать к посторонней помощи?

— Нет, не приходилось. Управлялись своими силами, хотя на дорогах Индонезии раза три «зарывались» довольно основательно. Чуда здесь никакого нет: на своих машинах мы установили пусковые стартеры с советского самолета

ИЛ-12 и используем их как лебедки-самовытаскиватели. Каждая «Татра» весит четыре тонны, а такой «Ильюшин» может вытянуть больше пяти.

— Каковы ваши впечатления от знакомства с советскими людьми, с шоферами?

— Самые хорошие. По дорогам СССР мы проехали уже около пяти тысяч километров и встретились в пути с водителями самых различных машин. Это были приятные встречи. Надо сказать, что техническая подготовка советских шоферов намного выше, чем в других странах. Их отличает не только высокое водительское мастерство, но и настоящая любовь к технике, стремление досконально разобраться в устройстве машины, которой они управляют, умение устранить любую возникшую в пути неисправность. Мы считаем, что это закономерный результат социалистической системы воспитания специалистов. Ваши водители с готовностью придут на помощь.

Более подробными впечатлениями Ганзелка и Зикмунд обещали поделиться по возвращении в Москву.

Доброго вам путешествия, дорогие друзья. До новой встречи!

Г. ЗИНГЕР.



КУБОК ЕВРОПЫ ПО МОТОБОЛУ

По инициативе союза мотоболу Франции, где эта игра пользуется большой популярностью, в нынешнем году впервые будет разыгран Кубок Европы. Кроме французских мотоболуистов, в соревнованиях примут участие команды Бельгии, Голландии и ФРГ.

МОТОРЫ ДЛЯ КАРТОВ

Итальянский мотоциклетный завод «Парилла» выпускает специальные двигатели для картов.

В настоящее время завод освоил производство трех новых моделей двигателей класса 100 см³. Это двухтактные одноцилиндровые моторы с дисковым золотником на всасывании. Все они имеют степень сжатия 15 и развивают мощность от 13 до 15 л. с. при 9500 об/мин. На двух моделях охлаждение воздушное, на одной — 13-ильной — с вентилятором.

Ежегодно в Лондоне открыт салон гоночных автомобилей. Эта единственная в мире выставка в этом году работала в пятый раз. На ней были показаны гоночные и спортивные автомобили, отдельные узлы и специальное оборудование для скоростных машин.

Всеобщий интерес вызвал гоночный «Лотос-25» — автомобиль, на котором шотландец Д. Кларк выиграл первенство мира 1963 года. Но в центре внимания все же оказался его собрат — новый спортивный «Лотос-30» с 8-цилиндровым V-образным мотором «Форд-Фейрлейн» (4627 см³, 4 двоянных карбюратора, 350 л. с.), расположенным сзади. Машина имеет хребтовую раму, пластмассовый кузов и 13-дюймовые колеса из магниевого сплава. Ее вес 750 кг, а максимальная скорость 320 км/час.

Известный своими гоночными моторами, построенными на базе серийных «Форд-Англия», завод «Косворт» демонстратор 1000-кубовый двигатель СКА (с верхним кулачковым валиком) для машин формулы II мощностью 115 л. с. Другой двигатель — «Лотос-Косворт-13» предназначен для спортивных автомобилей. Он снабжен двумя верхними кулач-

САЛОН ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

ковыми валиками и при рабочем объеме 1600 см³ имеет мощность 145 л. с. С этим двигателем «Форд-Кортин» развивал скорость 206 км/час в гонках закрытых серийных машин.

Двигатель для гоночных автомобилей формулы III показал завод «Хольбей». Он создан на базе мотора «Форд-Англия», но обладает большей мощностью — 85 л. с. при 8000 об/мин. Завод представил также разработанную им для гоночных моторов систему зажигания на полупроводниках, работающую на режимах до 20 000 об/мин. Основной узел новой системы зажигания устанавливается на место обычного прерывателя без каких-либо переделок.

На выставке можно было увидеть отдельные узлы гоночных автомобилей: пяти- и четырехскоростные коробки передач для машин формулы I и III, дисковые тормоза разных модификаций, комплекты систем непосредственного впрыска топлива и полупроводниковые системы зажигания. Представляют интерес и наборы для форсирования серийных двигателей (впускной коллектор с карбюраторами, глушитель, специальные головка и кулачковый вал).

МОТОМЫТАРСТВА

По письмам
наших
читателей

Автолюбитель, как правило, овладевает устройством и вождением автомобиля до его приобретения. В магазин он приходит уже с удостоверением шофера в кармане. У мотоциклистов, к сожалению, все наоборот. Вот почему человек, купивший мотоцикл, нередко «транспортирует» его из магазина, как говорят, собственными силами: катит через весь город, обливаясь потом. Но на этом его беды не кончаются. Порой и после покупки машина долгое время стоит на приколе. Причина? Оказывается, получить заветное удостоверение на управление мотоциклом — вещь непростая.

В своих письмах в редакцию наши читатели спрашивают: почему так мало еще мотоциклов и курсов, где можно было бы обучиться вождению мотоцикла? Особенно тяжело приходится сельским мотоциклистам: если где-то в городе и есть курсы, то ездить туда далеко, иной раз несколько десятков километров. Казалось бы, единственный путь в таких случаях — открывать курсы на местах, в районных центрах. Но какой же он тернистый!

Вот, например, письмо А. Убоговича из поселка Воронеж Сумской области. Досаафовцы поселка, пишет он, обратились в республиканскую газету «Патриот Батькивщины» с просьбой помочь в организации мотоциклетных курсов. Газета переслала письмо в об-

ком ДОСААФ, обком — в райком, райком... Райкому пересылать уже было некогда, а других мер он, видимо, принять не решился.

Иное дело в Павлоградском районе Днепропетровской области. Там, как сообщил нам забойщик шахты «Западно-Донбасская № 1» Н. Холод, райком сразу, не мудрствуя, отвечает: «Помочь не можем — нет преподавателей». Коротко и ясно! А толку, сами понимаете, ничуть не больше. Может быть, в райкоме думают, что мотолюбители из поселка Первомайск, которым был направлен вышеприведенный ответ, сами возьмут на себя заботу о подготовке инструкторско-преподавательских кадров, а роль руководителей районной организации Общества будет сводиться лишь к составлению отчетов о ходе технической учебы? Или они заимствуют стиль работы своих коллег из Софиевского района? Те, например, весьма энергично телеграфировали в совхоз «Коммунист» о том, что инструктор мотodela выделен и 21 ноября 1963 года (заметьте, как точно!) прибудет к месту учебы, но... Восемьдесят человек, жажущих стать мотоциклистами, прождали его и 22 ноября, и 23-го, и 24-го, и еще много дней. Об этом сообщили нам А. Стеценко, А. Кузнецов и другие товарищи.

И уж совсем обидно мотоциклистам из совхоза «Заря» Завьяловского района Алтайского края. Здесь, как пишет нам В. Бовкуш, и курсы создали, и учебу прошли, и экзамены выдержали, а финал получился совершенно неожиданным: экзамены надо сдавать вновь, так как автоинспектор Л. Усачев утерял все документы!

Крайне неблагоприятное положение с подготовкой мотоциклистов складывается не только из-за равнодушия отдельных руководителей организаций ДОСААФ к этому важному участку работы. Читатели высказывают ряд претензий и к некоторым работникам ГАИ.

Известно, например, что сельские механизаторы зачастую могли бы подготовиться к экзаменам самостоятельно, не заканчивая специальных мотоциклетных курсов. Однако не думайте, что этот путь «протоптаный и легче». И здесь свои трудности. Вот группа трактористов, шоферов, мотористов зерносовхоза «Индустриальный» Нурина района Карагандинской области пишет, что когда они обратились в районную государственную инспекцию с просьбой принять от них экзамен на мотоциклиста, то в ответ услышали: не принимаем, поезжайте в Караганду. Это около 200 километров в

один конец. Опять «заминка»! А нельзя разве сделать так, чтобы экзаменаторы в установленные числа сами приезжали в районную ГАИ и принимали экзамены на месте?

Иногда дело доходит до курьезов. Приходит, скажем, профессиональный водитель в ГАИ получить права мотоциклиста, а ему говорят: иди учись на курсы. А чему учиться? Ведь он давно уже обучен и правилам движения, и устройству двигателя внутреннего сгорания да и многих других узлов, однотипных на автомобиле и мотоцикле. Вождением ведь можно овладеть и самостоятельно.

Вот и стоят по дворам бесполезно сотни и тысячи мотоциклов. Вот и шлют их владельцы во все концы просьбы о помощи.

Мы привели лишь несколько фактов из обширной редакционной почты на эту тему. Одно из таких писем, которое прислал В. Нестерович из Минской области, заканчивается вопросом: когда же мотолюбителям загорится зеленый сигнал светофора?

Действительно, когда же?

Новое Положение о государственной автомобильной инспекции

Многие читатели журнала в своих письмах просят рассказать об обязанностях и правах Государственной автомобильной инспекции. Выполняем их просьбу.

Утверждено новое Типовое положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка союзной республики. В нем найдено свое отражение возросшая роль ГАИ в обеспечении безопасности движения транспорта и пешеходов, в контроле за техническим состоянием транспортных средств.

Каковы же конкретные обязанности Госавтоинспекции РСФСР, определенные на основе Типового положения?

Одно из первых мест среди них, естественно, принадлежит организации движения, от которой во многом зависит и его безопасность, и пропускная способность улиц и дорог, и экономические показатели работы автомобильного транспорта.

ГАИ разрабатывает также мероприятия по улучшению организации движения транспорта и пешеходов, по оборудованию улиц и дорог необходимыми техническими средствами регулирования движения; осуществляет контроль за состоянием улиц, дорог и искусственных дорожных сооружений и освещенностью их; участвует в приемке новых автомобильных дорог, улиц, дорожных сооружений. Ей также вменяется в обязанность следить за исправностью транспортных средств, ежегодно проводить технические осмотры.

Как и прежде, ГАИ будет экзаменовать овладевающих квалификацией водителя и выдавать им соответствующие удостоверения, вести пропагандистскую работу и осуществлять надзор за соблюдением правил движения.

И наконец, в функции ГАИ входит регистрация и учет автотранспорта и дорожно-транспортных происшествий.

Вполне естественно, и это подчеркнуто в Положении, что исполнять эти сложные обязанности Госавтоинспекция должна лишь в тесном взаимодействии с широкими массами трудящихся, опираясь на помощь и поддержку добровольных народных дружин, общественных автоинспекторов, комиссий общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, а также других общественных организаций.

Это обязанности. Теперь несколько слов о правах. ГАИ может, например, при необходимости запретить или ограничить движение транспорта и пешеходов на отдельных участках улиц и дорог, проверить знание водителями правил движения, их пригодность к управлению транспортными средствами, а также лишить их в соответствии с действующим законодательством водительских прав за грубое нарушение правил.

Инспектор ГАИ, согласно новому Положению, имеет, в частности, право остановить любое транспортное средство, отстранить от управления им не имеющих на то прав или грубо нарушающих правила движения, запретить эксплуатацию транспортных средств, техническое состояние которых угрожает безопасности движения.

Может ли автоинспектор оштрафовать водителя? Да, такое право ему дано. Специальными перечнями, утвержденными в соответствии с Положением о ГАИ, точно определено, в каких случаях и в каких размерах берется штраф.

Самый большой штраф — до 10 рублей — взимается за грубые нарушения, которые представляют особую серьезную опасность для движения, угрожают жизни и здоровью людей. Его могут понести не только водители, но и те, кто в нетрезвом состоянии управляет велосипедами и гужевыми повозками, а также пешеходы за переход улицы или дороги в не предусмотренных для этого местах (или на запрещающих сигналах), если эти действия повлекли или могли повлечь тяжкие последствия.

Штраф до 5 рублей взыскивается за несвоевременную регистрацию и перерегистрацию транспортных средств, их самовольное переоборудование, за невыполнение установленных для водителей обязанностей и пр. Менее «тяжкие» нарушения влекут штраф до 1 рубля.

Конечно, все приведенные выше меры наказания не применяются в случаях, когда виновные в соответствии с действующим законодательством подлежат уголовной ответственности.

Аналогичные решения приняты и в других союзных республиках.

И. ХРАПОВ,
заместитель начальника Госавтоинспекции РСФСР.



Нарушая правила движения, под запрещающий знак на Киевскую площадь столицы неожиданно выскочило такси и тут же остановилось. Это заметил находившийся неподалеку инспектор ОРУД—ГАИ А. Мазуров. Инспектор приказал водителю отехать к тротуару и подойти. Но шофер включил скорость. Стрелка спидометра показывала 90, когда такси вырвалось на Бережковскую набережную.

Инспектор не дал нарушителю скрыться. Он остановил первую же машину и начал погоню. И когда такси было наконец задержано, выяснилось, что водитель Николай Степанов пьян.

Конечно, Степанова разобидит это слово. «Всего одна рюмка! — скажет Степанов. — И к тому же никого не задавил и машину не разбил...».

Сколько таких оправданий приходится выслушивать каждый день работникам ОРУД—ГАИ!

Шофер экспедиционной базы Академии наук СССР Константин Курашев, наверное, потерял счет своим клятвам не садиться за руль нетрезвым. Ему доверяется почетная работа в экспедициях, а он отличается главным образом по части «зеленого змия». Как-то в городе Грозном его вывели пьяным из кабины. В тот день Курашев слезно заверял работников ОРУД—ГАИ, что «больше не будет». И что же? Через месяц, уже в городе Чарджоу, он снова пьяным сел за руль и опять клялся, что больше не будет...

Не хозяин своему слову и шофер автобазы Мосстроймеханизации Александр Благов. Райисполком вынужден был на три года лишить его прав водителя за управление автомобилем в нетрезвом состоянии.

Снова «одна рюмка», и снова «ничего не случилось».

Так же «на грани» держался автолюбитель из Москвы Михаил Корченков. Не раз его предупреждали, что, садясь за руль, нельзя пить. Наконец он на личном опыте убедился в том, что это не просто слова: после очередной «рюмки» пьяный водитель врезался в автобус.

В ОРУД—ГАИ Октябрьского района столицы мне довелось беседовать с майором Игорем Алексеевичем Кондратьевым и капитаном Дмитрием Тимофеевичем Бычковым, опытными офицерами милиции. Рассказывая о происшествиях последних месяцев, они вспоминают встречи с водителями, задержанными в нетрезвом состоянии. Часто водители просят:

— Простите... в последний раз выпил. Если лишите прав, увольте меня. Чем жить буду?

— По-человечески жаль их, — говорит тов. Кондратьев. — На год, а то и на три квалифицированному шоферу придется идти в разнорабочие. Между прочим, при разборе происшествий руководство и профсоюзные организации автохозяйств часто напоминают нам, что у пьяного шофера, мол, семья, дети. Напоминают после происшествия, а об этом ведь следует говорить до того, как отобраны права, чтобы напоминание о рабочем долге, об ответственности перед коллективом и семьей, перед теми, кто ходит по улицам, было предостережением: не пей, если предстоит вести машину.

Жизнь подтверждает, как глубоко прав тов. Кондратьев. Нет, нельзя быть добреньким к пьяницам, сколько бы они ни выпили за рулем — бутылку или «всего лишь» рюмку водки.

Расскажу о трагическом случае, который произошел из-за такой вот «рюмки водки».

Работал в автобазе при управлении благоустройства Кировского района Москвы Володя Сидорцов. Его любили в коллективе. И было за что. С честью отслужил он в Советской Армии, затем пришел сюда слесарем. Здесь учился на шофера и получил права. Здесь познакомился с диспетчером Зоей. Молодые люди полюбили друг друга и женились. Вечерами учились — Володя в девятом классе вечерней школы, Зоя — в институте. Энергии у Володи много — ему ведь было около двадцати четырех лет.

В отпуск решили ехать вместе — на Кавказ. Брат Владимира, тоже шофер, взял напрокат «Москвич». И вот двое шоферов с женами начали путешествие. А спустя несколько дней в Лазаревском, близ Сочи, произошло несчастье.

...Оставив машину в кемпинге, Владимир, Зоя, Виктор и его жена вышли из столовой. Пешеходной дорожки в этом месте не было, и они шли по дороге. На автобусной остановке, где обычно замедляется движение транспорта, на них внезапно наскочил автобус... и понесся дальше, так и не остановившись. Зоя и жена Виктора получили ушибы, а Владимир был ранен смертельно. Через несколько часов он скончался.

Ну, а виновник страшного преступления? Кто он?

Бригадир-механик Лазаревского мехлесхоза Николай Мышкин за рулем автобуса оказался случайно. Пользуясь бесконтрольностью в лесхозе, он самовольно взял машину, поехал по личным делам, в пути напился.

Как же вел себя Мышкин, когда преступление было со-

вершено? Как трус. Он не остановил автобус, не оказал пострадавшим помощь, просто уехал домой, в поселок Солоники.

Тяжки последствия этой «рюмки водки»: погиб замечательный молодой советский рабочий, шофер Володя Сидорцов. Глубоко потрясена Зоя, потерявшая любимого человека. Не передать словами горя матери.

Но этим не ограничивается круг людей, в чей дом вошло несчастье. У Николая Мышкина большая семья. Трое детей, ждали четвертого. Он — кормилец, опора семьи и, говорят, был неплохим семьянином. Суд приговорил его к восьми годам лишения свободы с отбытием наказания в исправительно-трудовой колонии строгого режима. Разве это наказание не падает и на плечи семьи?

К сожалению, об этом начинают думать слишком поздно. Вот и в Лазаревском мехлесхозе во время суда старались как-то помочь подсудимому. Даже общественного защитника выделили. А следовало поднять голос общественности против плохой организации труда в коллективе, безответственности, отсутствия элементарного порядка. Тогда не было бы и трагического случая, о котором мы рассказали. Выставляя общественника-защитника, руководство мехлесхоза в данном случае пыталось защитить себя.

Автомобиль — замечательное средство транспорта. Но в руках пьяного он становится причиной несчастий и горя. Поэтому нельзя допускать снисхождения к тем, кто пьяным садится за руль. Это и будет проявлением гуманности в самом прямом и точном смысле этого слова.

М. ЛЬВОВ.

Автомобилисты Джезказганского автотреста оказывают большую помощь совхозам в доставке материалов для строительства производственных помещений, школ, больниц, возят корм для скота, топливо и многие другие грузы.

Дорожные и погодные условия во все времена года у нас трудные. Дальность ездки доходит до 600 километров, а селения на пути очень редки. Летом пыль, зной, порой даже негде укрыться от палящего солнца. Зимой в степи часто наступает буран. Наши шоферы знают цену каждого километра.

В этом году зима для водителей оказалась особенно тяжелой: частые бураны закрывали дороги, и тогда на помощь приходили мощные бульдозеры, которые прокладывали трассы в степи. Каждый рейс для водителя представлял трудность. Об одном из них и хотелось бы рассказать.

Ранним морозным утром колонна из 56 автомобилей, загрузившись комбикормами, отправилась на отгонные участки отделения Ак-Кенсы Жытыкунурского совхоза. Расстояние до пункта назначения — 360 километров. Дорогу прокладывали бульдозеры С-100. Колонна двигалась вплотную за ними, так как поземка моментально заносила след.

Так прошло три суток. На четвертые колонну настиг буран, сплошная снеговая стена неслась вдоль степи с огромной скоростью. Ветровые стекла кабины тотчас забило снегом. Двигаться

стало невозможно. Один выход — ожидать, пока прекратится буран. С большими трудностями удалось собрать колонну в кольцо, чтобы обезопасить людей и машины. В таком положении пришлось стоять в степи 70 часов. Продукты были на исходе, в кабинах — невыносимый холод, уснуть — опасно. Было установлено дежурство, спали по очереди в более теплых кабинах.

Связь с совхозом и автотрестом прервалась, о состоянии колонны никто ничего не знал.

Люди держались, не падали духом, разумно расходовали продукты, берегли энергию для борьбы со стихией.

Как только немного стих буран, на розыски колонны вылетели управляющий автотрестом А. Клещ и я. Колонна была найдена в 30 километрах от Жытыкунура. Затем самолет сделал еще несколько рейсов. Он доставил водителям продукты, специальную одежду, топливо.

Доставив груз в пункты назначения, колонна на семнадцатые сутки вернулась в Джезказган в полном составе.

Пишу это письмо и прошу редакцию опубликовать его. Пусть знают читатели о наших шоферах — людях мужественной профессии. Шоферы тт. Марчук, Хасиев, Борисевич, Стрельцов, Федоренко, бульдозеристы тт. Зевака, Иванчук, Шадов и многие другие трудились на славу. Колонной руководили начальник эксплуатации автобазы № 2 тов. Балакирев и механик автобазы № 1 тов. Ракалов.

М. БАЙЛУКОВ,
секретарь партбюро автотреста.

г. Джезказган
Карагандинской области.

Хотя письмо
и не опубликовано

ДВИЖЕНИЕ

БУДЕТ УПОРЯДОЧЕНО

Шофер Рахмет Юсупов сообщил редакции, что в поселке Гаурдак Туркменской ССР, где он живет, плохо организовано движение транспорта. За последние годы поселок вырос, появилось много машин, а регулировать их движение некому. На перекрестках не увидишь светофоров и дорожных знаков, шоферы ездят как придется. Это приводит к авариям и другим дорожным происшествиям.

Письмо Р. Юсупова редакция направила в Госавтоинспекцию Туркменской ССР для рассмотрения и принятия мер.

Заместитель начальника ГАИ Туркмени В. Тихонов ответил, что факты, о которых писал Р. Юсупов, подтвердились. Приняты меры по упорядочению движения автотранспорта в поселке Гаурдак: подготовлены дополнительные дорожные знаки, местному отделению милиции поручено ввести на улицах поселка дежурство. В помощь милиции создана дружина общественных автоинспекторов.

МОТОБОЛ в 1964 году

Мотобол относится к тем спортивным играм, которые сразу завоевывают популярность. В прошлом году был впервые разыгран Кубок журнала «За рулем», а уже в нынешнем Федерацией мотоспорта СССР утверждено Положение о Всесоюзных соревнованиях.

Финальным матчам за звание команды-победительницы будут предшествовать игры в двух полуфинальных группах. В первую вошли команды Украинской, Белорусской, Молдавской, Литовской, Латвийской, Эстонской республик, а также городов Москвы и Ленинграда и западных областей РСФСР. Команды Казахской, Киргизской, Туркменской, Таджикской, Узбекской, Грузинской, Армянской, Азербайджанской республик и восточных областей Российской Федерации выступят во второй полуфинальной группе.

К заключительным играм допускаются по два коллектива из каждого полуфинала. Если же в полуфинале количество команд составит восемь или более, тогда в финал будут допущены по три команды.

По Положению «хозяева» поля обеспечивают прибывшую команду всем необходимым для игры. Участ-

ники выступают на «Ковровцах-175», на которых не устанавливаются приборы освещения и сигнализации, чехлы передних вилок. Бензобак должен быть от мотоцикла «Ковровец-175 СК». На передней вилке укрепляется табличка с номерным знаком члена команды.

Издательство ДОСААФ в этом году выпускает Правила игры в мотобол, утвержденные федерацией мотоспорта. Вот некоторые положения из Правил. К игре допускаются мужчины и юноши, имеющие права на управление мотоциклом. Команда состоит из пяти спортсменов: трех нападающих, одного защитника и вратаря. Вполне пригодны для игры в мотобол футбольные поля размером 90 на 40 или 120 на 75 метров. Ворота по размерам также соответствуют футбольным. Диаметр мяча 38—40 сантиметров. Поле должно быть ограждено (для безопасности зрителей).

Продолжительность игры 80 минут: четыре периода по 20 или два по 40 минут. Между периодами дается перерыв 10—15 минут.

Н. ТЕЛЕГИН,
член президиума
Федерации мотоспорта СССР.



В ЭТОМ НОМЕРЕ:

С. С. Шатилов. Хозрасчет — путь к подъему всей работы Общества	1
А. Исиченко. Ремонтная мастерская — это нужно!	3
Таманская гвардейская	4
Земля, химия, автомобиль	6
Награды — достойным	7
Р. Данелян, В. Бровко. Ставропольские контрасты	8
Р. Бертелов, В. Паазин, А. Сайлер. «Эстония-5» — в серию	10
В. Мартюк. Игонка и многоборье!	10
Советы бывалых	12
Вы спрашиваете...	12
М. Кабаков, Я. Хараз. Гидрообъемные передачи	14
Н. Верет. Ленинградский перенец	16
Г. Берестинский, Б. Делерзон. Изучаем новые модели. ГАЗ-53Ф и ЗИЛ-130	18
Клуб «Автолюбитель». Чтобы «Волга» служила исправно	20
В. Абрамян. Тем, кто ездит на «ИЖ-Юпитере»	24
А. Логичев. ЗИЛ — моя железина	26
Если хотите построить лодку	28
Пусть легким окажется путь	29
Спортивный глобус	29
Мотомытарства	30
Новое Положение о Государственной автомобильной инспекции	30
М. Львов. Рюмка водки	31
На первой странице обложки: мирный танк на стройке большой химии.	
Фото А. Идрисова (ТАСС).	

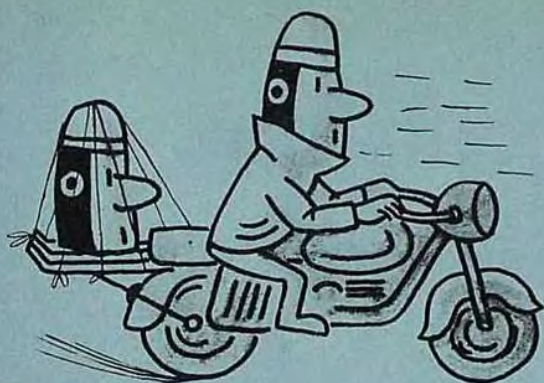
Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, М. Л. ЛЬВОВ, Д. В. ЛЯЛИН, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, Ю. М. ШРАМКО.

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

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

Сдано в набор 28.III.64 г. Бум. 60 × 90/16. 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 500 000 экз. Подп. к печ. 20.IV.64 г. Г-12220. Цена 30 коп. Зак. 1400.

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



Необходимая запчасть
для лихача.

Рис. В. Соколова.

Рис.
Л. Рейсфельда.

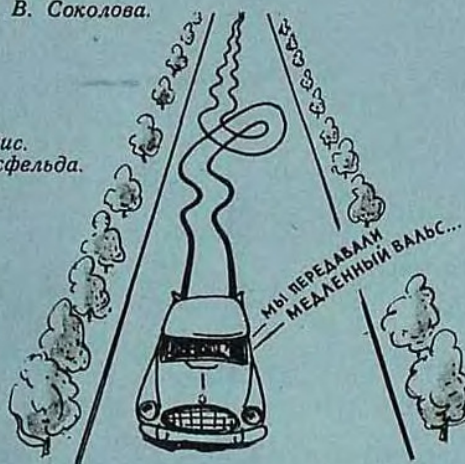


Рис. Л. Рейсфельда.

...ОАНАЖАЫ ОНА
ЗАВЕЛАСЬ СРАЗУ!...

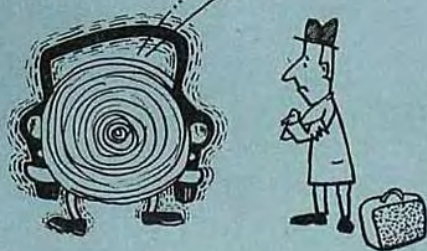
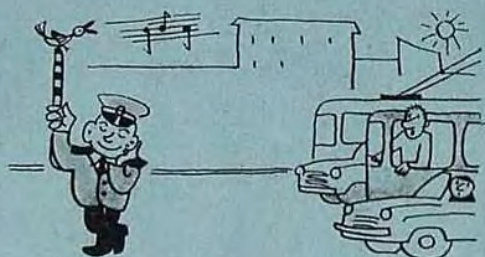


Рис. Л. Рейсфельда.

НАКОНЕЦ КОНЧИЛИСЬ
ЭТИ УЖАСНЫЕ
ПОВОРОТЫ...



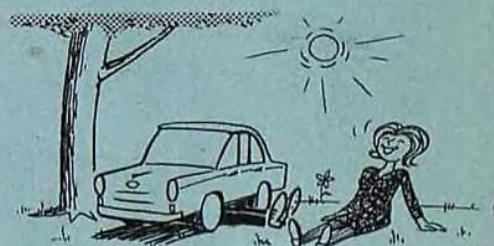
Весенний мотив.

Рис. В. Соколова.



Отводит душу.

Рис. М. Каширина.



Хорошо полежать на первой травке...

Рис. М. Каширина.

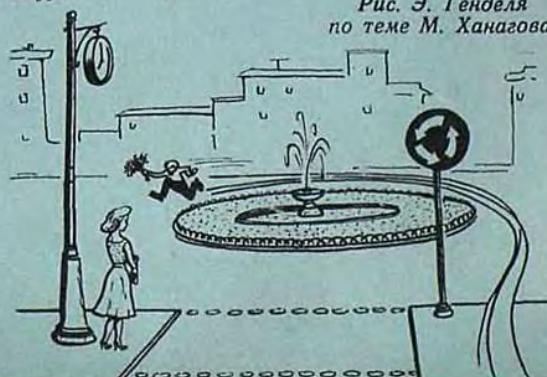


Ох, уж эти изобретатели!..

Рис. М. Каширина.

Привычка —
вторая натура.

Рис. Э. Генделя
по теме М. Ханагова.



Индекс
70321



М а й 1964

За рулём

Мотобол становится популярной игрой. Состязаются спортсмены — автомотористы Казахской ССР и г. Крпюткина.

Фото В. Бровка.