

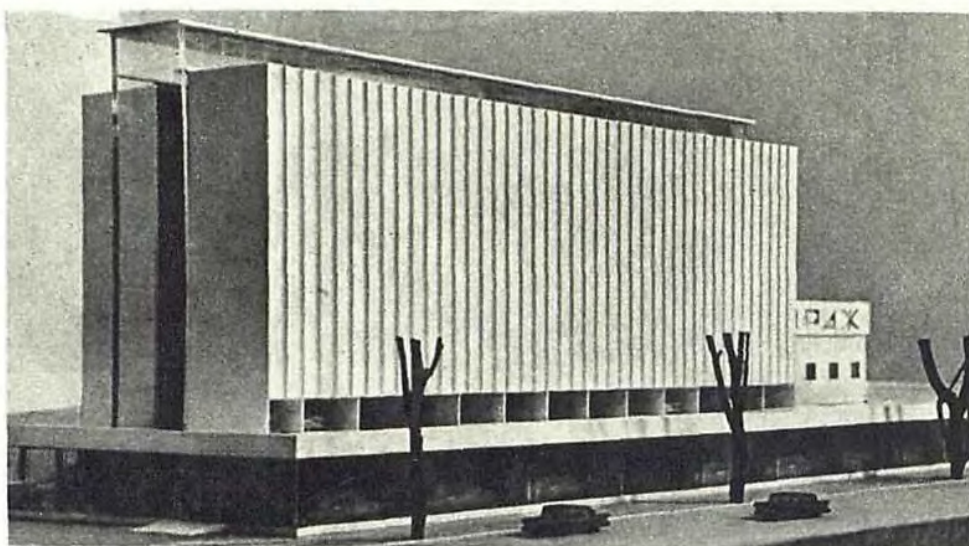
ГОСТИНИЦА ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

В недалеком будущем на пересечении двух улиц столицы — Вавилова и Профсоюзной — вырастет большое красивое здание. Это двенадцатитажный гараж-гостиница на 575 легковых автомобилей. На каждом этаже разместится до 30 «номеров» на две машины. Некоторые боксы рассчитаны на одного «жителя».

Внутренняя конструкция здания напоминает комнатную этажерку, отделения которой расположены одно над другим в шахматном порядке. Стороны «этажерки», обращенные к улицам, закрыты навесными асбестоцементными панелями на алюминиевом каркасе. В центре здания передвигаются четыре автоматических лифта. Достаточно водителю поставить свой автомобиль на исходную позицию у дверей лифта, как в действие вступает автоматика. Проходит немногим более минуты, и машина без участия водителя устанавливается в одну из свободных ячеек.

Над проектом гаража-гостиницы трудится коллектив четвертой мастерской «Моспроект-2».

На снимке: макет двенадцатитажного гаража.



СЧАСТЛИВОГО ПУТИ!

В канун Нового года автомобилисты страны получили хороший подарок — тысячи «Москвич-408». Многие из первенцев поступили в московский специализированный магазин по продаже автомобилей.

Вот и первые покупатели: каменщик Е. Будархимов из города Чехова, столяр Ф. Перышков из Бирюлева, военнослужащий А. Осипов, старший агроном совхоза «Кавказ» Н. Новиков, главный инженер «Трехгорной мануфактуры» А. Бирюкова. Мы сфотографировали ее в тот момент, когда она занималась первым «техническим обслуживанием» — сметала снег с приобретенного «Москвича».

Наш корреспондент, побывавший в магазине, застал там еще одного автолюбителя. Это был Николай Романович — сотрудник Государственного производственного комитета по энергетике и электрификации СССР.

Мы спросили его: почему именно сегодня он пришел за покупкой? — Дело в том, — сказал Николай Никитович, — что мне нравится цвет «белая ночь», а именно в этот цвет была окрашена партия машин, полученных магазином сегодня.

Пожелаем обладателям «Москвича-408» счастливых дорог.

В. ЕГОРОВ.
Фото автора.



НОВЫЙ АВТОВОКЗАЛ

Трехэтажное здание из стекла и бетона, которое вы видите на первом снимке, появилось в Одессе в конце минувшего года. Это новый автовокзал. Отсюда берут свое начало дороги в Киев, Кишинев, Запорожье, Симферополь, Житомир, Николаев и другие города и районы области и республики. Около полутора сотен автобусов ежедневно принимает на свои платформы автовокзал, и столько же машин уходит отсюда в дальние рейсы, общая протяженность которых составляет около 28 тысяч километров. До 6 тысяч пассажиров перевозят за сутки сухопутные корабли.

Но это только цифры. Главное заключается в том, что все сооружения, электро-технические и другие устройства, наконец, сама организация работы служат одному: создать максимум удобств для пассажиров, обслужить их быстро, легко, приятно. В каждой из 14 билетных касс вы можете купить билет в любой пункт маршрута любого направления: кассир по телефону связывается с оператором, и через минуту ваш заказ выполнен. К услугам путешествующих на колесах просторные залы ожидания, гостиница, кафе, первоклассный ресторан, радиосправка. При посадке и высадке в ненастье пассажиров надежно защищает от непогоды крытый перрон (снимок внизу), к которому одновременно могут подойти 12 автобусов.

Г. ОВЧАРЕНКО.

г. Одесса.

Фото автора.

Наши план и бюджет — это план и бюджет мирного созидания, неуклонного роста экономики и повышения благосостояния трудящихся.



Для всех нас

За нашу Советскую Родину!



№ 3 - Март - 1965

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

В горах Тянь-Шаня прорыт автомобильный тоннель...
Новый автовокзал построен в Одессе...
Создан проект двенадцатитажного гаража...
Автолюбители обкатывают «Москвич-408»...
Запчасти к «Явам» и «Чезетам» высылают по почте...
Каждая из этих коротких строчек могла бы послужить самостоятельной темой в большом разговоре о том, что делается у нас для миллионов людей, чей труд и отдых прочно связаны с автомобилем и мотоциклом.

Совсем недавно, кажется, автолюбители гадали: какова она будет, наша первая микролитражка; с жаром обсуждались проекты первых кемпингов. А сейчас мы уже с нетерпением ждем нового «Запорожца», нам мало имеющихся автотуристских лагерей, нас не во всем удовлетворяет постановка дела в них.

Таков закон нашей жизни. С каждым днем растут запросы советских людей, и того, что устраивало их вчера, сегодня уже мало.

Каждый год в жизни нашей страны — это еще одна ступенька на пути строительства коммунистического общества, высший принцип которого сформулирован в Программе партии: «Все во имя человека, для блага человека».

Пятая сессия Верховного Совета СССР определила программу действий советского народа на 1965 год, завершающий год семилетки. Утвержденные советским парламентом народнохозяйственный план и бюджет определяют главные, неотложные проблемы коммунистического строительства на данном этапе. Это — дальнейшее развитие ведущих отраслей народного хозяйства. Это — коренное улучшение качества всех видов продукции, приведение его в соответствие с лучшими мировыми образцами. Это — усиление материальной заинтересованности советских людей в результатах своего труда. Это — новый размах жилищного строительства. Это, наконец, — превращение бытового обслуживания в отрасль хозяйства, использующую современные достижения науки, техники, производства.

На каждом шагу мы ощущаем заботу об улучшении жизни советских людей — идет ли речь о качестве товаров, о бытовых удобствах, об организации отдыха. Поговорите с автомобилистами, и вы услышите благодарность в адрес работников Московского завода малолитражных автомобилей за новый «Москвич-408», обладающий намного большим моторесурсом и значительно менее трудоемкий в обслуживании, чем его предшественник. Шоферы, работающие на новых ЗИЛах и грузовиках Уральского автозавода, могут рассказать об удобствах новой кабины, о том, что стало легче управлять этими машинами. Ощутимы уже результаты деятельности организованных менее года назад в республиках, краях и областях управлений, ведающих службой быта. И тем не менее, когда дело касается насущных нужд владельцев автотехники, встает целый ряд еще нерешенных проблем, связанных прежде всего с быстрым ростом парка личных автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мопедов. Он исчисляется ныне семизначной цифрой. Этому нельзя не радоваться. Огорчает другое. С первых же шагов те, кого в официальных документах принято называть «индивидуальными владельцами транспортных средств», сталкиваются с немалыми трудностями.

Проблема номер один — хранение этих средств. Она волнует, конечно, прежде всего автомобилистов. Сколько хлопот доставляет еще получение места, добывание материалов для строительства гаража. Между тем ничего неразрешимого здесь нет. Проявило же инициативу Ремонтно-строительное управление Управления бытового обслуживания Горьковского облисполкома, открывшее прием заказов на строительство гаражей. Инициатива в этом деле заслуживает внимания. Но вопрос надо решать шире. Насколько удобнее и выгоднее со всех точек зрения строительство кооперативных гаражей!

Однако ведется оно сейчас явно не с тем размахом, который требуется. И дело в том, что некоторые исполкомы Советов депутатов трудящихся не берут на себя координацию деятельности различных организаций, призванных заботиться об авто- и мотолюбителях.

Чтобы пользоваться автомобилем или мотоциклом, надо поддерживать его в порядке, а при необходимости ремонтировать. Это азбучная истина. Но, увы, это не так-то просто. Проблема снабжения запасными частями, в особенности к тяжелым мотоциклам, остается еще острой.

Не может удовлетворить нас и уровень обслуживания на станциях и в ремонтных мастерских. Правда, в Управлении служб быта при Совете Министров РСФСР нам привели показательную цифру: в 1964 году число станций технического обслуживания автомобилей увеличилось вдвое. Назвали нам предприятия, которые могут служить образцом, — мастерские при заводе «Прогресс» в Омске и при комбинате «Метбытремонт» в Краснодаре. Но даже при таких темпах роста количество станций техобслуживания явно недостаточно.

Еще хуже положение с ремонтом мотоциклов и мотороллеров. За весь прошедший год в РСФСР не появилось ни одной новой мастерской. В стороне от этого дела стоят и многие комитеты ДОСААФ. Немало мастерских ютятся еще в непригодных помещениях; нет ассортимента запчастей.

Особенно большие трудности испытывают владельцы машин старых моделей. Так, например, «Побед» и ИЖ-49 в эксплуатации еще немало. Во всяком случае, значительно больше, чем считали работники плановых органов, сокращая и прекращая производство шин и ряда запасных частей к машинам, сошедшим с производства несколько лет назад. Если и нельзя устранить сейчас этот просчет, то надо помнить о нем при дальнейшем планировании выпуска запасных частей.

Что ни год — все больше появляется на туристских трассах моторизованных путешественников. Без всяких скидок можно сказать, что этот вид туризма приобрел массовый характер. Намного расширилась сеть маршрутов. Намечались отрядные сдвиги и в обслуживании туристов. Все чаще встречаешь на дороге указатель «Кемпинг», видишь фирменное обозначение АЗС, при въезде в города появляются пункты мойки.

Но далеко не все еще благополучно на солнечных трассах. Читатель журнала москвич Г. Тавлинцев пишет, что, путешествуя по Крыму, он ни на одной из станций техобслуживания при пансионатах — в Анапе, Абрау-Дюрсо, Джубге — не смог найти самых необходимых запчастей. В других письмах — жалобы на невнимание работников кемпингов к автолюбителям, на плохо организованный отдых и т. п. Эти жалобы мы должны адресовать Центральному совету по туризму при ВЦСПС, которому переданы кемпинги и пансионаты.

Обслуживание тех, кто сидит за рулем, — это большой и сложный комплекс. Есть в этом комплексе свое место и у организаций нашего патристического Общества. IV пленум ЦК ДОСААФ обязал комитеты Общества по согласованию с местными органами создать пункты технического обслуживания автомобилей и мотоциклов, кемпинги, платные стоянки. Большими возможностями располагают наши автотоклубы, которые обязаны шире развернуть работу по организации консультаций, обмену техническим опытом авто- и мотолюбителей для повышения их квалификации. Нужны лишь инициатива, горячая заинтересованность и хозяйский расчет.

...Ни на минуту не прекращается жизнь на дорогах. Шоферы ведут автомобили с зерном, углем, лесом, везут пассажиров. Спешат по делам мотоциклисты. В солнечные края держат путь моторизованные туристы. Большая государственная важная задача — сделать путь их радостным!

ИХ ТРУД — ПОДВИГ

В ноябре 1944 года наш 3-й Украинский фронт, закончив Белградскую операцию, перешел югославо-венгерскую границу и, взломав оборону противника, повел наступление на север и запад, к Будапешту. Еще раньше сюда же начали продвижение войска 2-го Украинского фронта. Развернулись тяжелые кровопролитные бои. Войнам всех родов оружия приходилось драться с врагом в сложных условиях — в лесистой местности, в населенных пунктах, днем, ночью.

Гитлеровцы возвели в Венгрии мощные инженерные

устройства, чуть подалее — гряда металла, огонь, дым. Закопченные, с воспаленными глазами пробегали солдаты.

— Под бомбежку попали, — докладывает командир.

— Потери большие?

— Людей немного, а машин — почти половина парка пострадала.

Оставшиеся целыми автомобили и тягачи командир перебазировал в другое место, быстро организовал ремонтные работы. Вскоре часть была готова к выполнению задания командования по переброске артиллеристов к одному из важных участков боев.

Навстречу 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне

укрепления. Все пространство между Тисой и Дунаем было густо уставлено дзотами, минными полями, завалами, противотанковыми эскарпами, ежами. Междуречье, по которому советские войска двигались на Будапешт, перехватывалось сложными оборонительными поясами.

Большие трудности преодолевали наши автомобилисты. Еще перед выходом на Балканы автомобильное управление фронта разработало ряд мероприятий, направленных на повышение мобильности в работе автомобильного транспорта. Дело в том, что железные дороги на Балканах имели малую пропускную способность, кроме того, значительная их часть была разрушена. Основная тяжесть в переброске войск, боеприпасов, горючего, инженерных средств и другого имущества почти полностью теперь ложилась на трудягу автомобилистов.

Однажды на подступах к границам Венгрии командующий фронтом Маршал Советского Союза Федор Иванович Толбухин сказал:

— Автомобилисты успешно справились со своими задачами в горах, обеспечив войскам высокий темп наступления. Но усилия надо наращивать: повышайте грузоподъемность парка, увеличьте маневренность, техническую готовность машин и будьте готовы ко многим неожиданностям и трудностям, с которыми непременно придется встретиться в Венгрии.

Офицеры управления, командиры, политработники, коммунисты и комсомольцы — весь личный состав автомобильных частей и подразделений — проявили много инициативы, изобретательности, настойчивости для дальнейшего улучшения деятельности автомобильного транспорта, повышения его боеспособности.

Вскоре после беседы с командующим я побывал в 22-й Одесской ордена Красной Звезды автомобильной бригаде. Надо было видеть, с каким энтузиазмом трудились автомобилисты и ремонтники! Авторемонтные мастерские работали непрерывно днем и ночью. С разбитых отечественных и трофейных машин снимались уцелевшие агрегаты, механизмы — передние и задние мосты, диски колес, кузова и т. д. Тут же производился ремонт автомобилей, изготавливались одноосные и двухосные прицепы, наращивались и расширялись борты кузовов. Так было и в других частях и подразделениях. Нередко работы велись под артиллерийским и минометным обстрелом, бомбежками.

Как-то ранним декабрьским утром 1944 года приезжаю в автомобильную часть. Вижу: проносят на носилках ране-

Венгрия, осень 1944 года. Советские войска переправляются через реку Тису под городом Сегед.

Фото из военного архива.

ОГНЕННЫЕ

ПЕРЕПРАВЫ, ПЕРЕПРАВЫ...

Чем дальше продвигались наши войска, тем упорнее и ожесточеннее становилось сопротивление врага. Особенно оно усилилось с наступлением нового, 1945 года. Активизировались действия авиации, артиллерии, танков, разведки. Противник постоянно предпринимал различные диверсионные акты на дорогах: производил взрывы, расставлял всевозможные скрытые препятствия — мины, ежи, острые колышки, крюки и т. п.

Не голубым, каким он славится в песнях, предстал перед нами полноводный Дунай. Холодные желто-серые волны беспокойно бились о берег. От разрывов бомб, артиллерийских снарядов и мин взлетали в воздух многометровые водяные столбы, вода бурлила. При отступлении противник полностью разрушил все мосты через реку. То и дело приходилось наводить одну за другой переправы. Не о нас ли писал А. Твардовский в своем знаменитом «Василии Теркине»: «Переправа, переправа...» Сколько их пришлось построить в те дни! Самая большая из них была у Байя — на основной фронтовой дороге, связывавшей плацдарм на правом берегу Дуная с тылом фронта. Несколько раз разрушал ее противник с воздуха. Но и это не все. В январе наступило необычное для тех мест похолодание. Начался сильный ледоход. Он полностью снес все эстакадно-наплавные мосты.

Срочно сооружались паромные переправы. Понтонеры, дорожники, саперы, автомобилисты работали в ледяной воде, без сна, без отдыха, под постоянным обстрелом. Автомобили, груженные боеприпасами, горючим, взрывчаткой, порой буквально под угрозой взлететь в воздух или опрокинуться в бурлящую воду, преодолевали в полном смысле слова огненные версты.

В частях на плацдарме одно время начал ощущаться недостаток боеприпасов, мин, горючего. Но первоначально выручили подвижные фронтовые запасы, которые еще во время работы переправ через Дунай были направлены на правый берег на машинах 22-й автомобильной бригады и являлись резервом командования фронта. А вскоре героическими усилиями военных дорожников была сооружена подвесная канатная дорога над Дунаем у Байя; по ней началась перевозка грузов в вагонетках. Затем там же проложили подвесной трубопровод, позволивший перекачивать горючее. У Дунафельдвара (южнее Будапешта) была создана еще одна переправа. О ней хочется сказать особо. Это ярчайший пример мужества, непреклонной стойкости и изобретательности советских воинов.

Здесь, у Дунафельдвара, через Дунай пролегал большой железнодорожный мост. Отступая, немцы взорвали его. Со-



хранилась лишь часть опор. Пролеты же свалились в воду и валялись в хаотическом беспорядке. И вот наши инженеры решили «оживить» мост. Кое-кому эта мысль показалась нелепой. «Полгода работы, как минимум», — говорили скептики. Но мост был восстановлен за восемь суток. Правда, это были бессонные сутки. Труд увенчался успехом. Длина моста — более километра. Издали он походил на фантастического многогорбого верблюда — странное сооружение, искривленное и в плане и в продольном профиле, совершенно разнотипное по конструктивному решению. С правого берега оно начиналось тяжелой шпальной клеткой, далее горбились,

ВЕРСТЫ

опираясь на козловые и подвесные опоры. Средняя часть выглядела легкой, ажурной, левобережная — в виде свайной эстакады, более привычной для глаза. «Не до красоты, лишь бы надежно», — думали дорожники. А сооружение и впрямь оказалось надежным. Это была основная дорога на правый берег Дуная, по которой двигались грузы, войска.

Вспоминаются первые рейсы по мосту-чудовищу. Вот подходят одна, другая, третья машины. Шоферы, остановившись, высказывают из кабин, настороженно задирают головы.

— Смотреть на него жутко, не то что ехать, — говорит один.

Другой «успокаивает»:

— Если туда взберешься, до всевышнего — рукой подать: высища-то какая...

Водитель первого автомобиля, груженного боеприпасами, молодой коренастый парень, оценивающе прикинул:

— Метров сорок будет.

И, не вступая в дальнейшие разговоры, сел в кабину, сдвинул на затылок шапку, поплевав на большие темные ладони, ухватился за руль. Мотор надсадно зарычал. Из-под колес брызнула струя размягченной земли. Минуту-другую стоявшие на берегу люди с волнением смотрели вслед удаляющемуся автомобилю. И когда он оказался на той стороне, все облегченно вздохнули. Теперь двинулись и остальные машины.

Но не всегда благополучие сопровождало наших водителей. Враг здесь свирепствовал. Налеты его авиации не прекращались и в первые дни восстановительных работ. Теперь же, когда наладилось непрерывное движение, фашистские стервятники буквально висели над Дунаем. Иногда в день бывало до двадцати и более групповых налетов авиации.

Все мы были благодарны нашим зенитчикам, которые стойко обороняли переправу, отгоняя вражеские самолеты, не давая им возможности точно отбомбиться. Конечно, не обошлось и без жертв. Бывало, что и мост подвергался разрушению. Но через час—два удавалось вновь восстановить движение. Днем и ночью поддерживали жесткий порядок на мосту офицеры и регулировщики 140-го отдельного дорожно-эксплуатационного батальона. Они при любых условиях сохраняли высокую дисциплину.

В начале февраля, истощив вражескую группировку, войска фронта перешли в наступление. Было завершено очищение от врага последней, западной части Будапешта—Буды, в которой фашисты оборонялись с невероятным упорством. Тяжелая осада города длилась полтора месяца. И 13 февраля 1945 года громом 324 орудий Москва салютовала войскам 2-го и 3-го Украинских фронтов двадцатью четырьмя залпами. Стовоосьмидесятитысячная группировка гитлеровских войск была разгромлена. Ее командующий генерал-полковник Пфефер-Вильденбрух вместе со своим штабом сдался в плен.

Но и после этого фашистское командование не отказалось от стремления удержать свои позиции в Венгрии. В начале марта немцы вновь сосредоточили крупные силы, свои последние резервы и перешли в наступление, нанося главный удар северо-восточнее озера Балатон. Опять потребовалась напряженная работа автотранспорта для выполнения оперативных перевозок войск и для подвоза средств материально-технического обеспечения. Резко увеличился расход боеприпасов и горючего. Несмотря на распутицу, дожди, туманы, трудности пересеченной местности и все попытки врага нарушить четкую работу автотранспорта, автомобилисты обеспечивали безукоризненное выполнение заданий командования. На дорогах и переправах поддерживался четкий порядок.

ДРУЖБЕ КРЕПНУТЫ

4 апреля 1945 года освобождение Венгрии было закончено. Но война еще продолжалась. Войска фронта пошли дальше — в Австрию.

В венгерских городах и селах начала налаживаться мирная жизнь. В то время мне много пришлось ездить по стране. Вступала в свои права роскошная, благоухающая весна — яркая, солнечная. В прибрежных к Дунаю и Тисе деревнях готовились к полевым работам крестьяне. За многие годы они вздохнули свободно. Тяжелым бременем легла на них война: многие деревни были сожжены, разрушены дома, усадьбы. Люди — в ветхой, домотканой одежде. Скот угнан, орудие обработки земли — мотыга.

Не слаще жилось и трудовому люду в городах. Еще до войны Венгрия называлась страной трех миллионов нищих. В мировой статистике она занимала «выдающееся» место по числу больных туберкулезом.

По вине гитлеровских и венгерских фашистов многие города страны оказались в руинах и пепле. Даже красавец Будапешт с его жителями, домами, картинными галереями, памятниками культуры и искусства фашистское командование безжалостно принесло в жертву своим преступным целям.

Венгерские трудящиеся, несмотря на разнузданную анти-советскую пропаганду, которую много лет подряд усиленно вели хортистские, салашистские и гитлеровские фашисты, с радостью встретили советских воинов-освободителей. Нашим автомобилистам и ремонтникам весной 1945 года довелось близко познакомиться с рабочими самого крупного венгерского металлургического завода на острове Чепель. Здесь временно было организовано изготовление запасных частей для автомобилей, а также выполнялись заказы танковых, инженерных частей нашего фронта. Руководивший этими работами представитель автомобильного управления командир автомобильного полка подполковник А. С. Фисак рассказывал, что венгерские рабочие с большим энтузиазмом трудились для нужд Советской Армии, они быстро сдружились с нашими ремонтниками, инженерами и другими специалистами. Венгры сами разоблачали и с негодованием выдворяли с завода лиц из фашиствующих элементов. В свою очередь, наши военные власти взяли на себя заботу о снабжении предприятий сырьем, топливом, автотранспортом.

В столице Венгрии Будапеште много потрудились наши военные дорожники. Во время ожесточенного сражения все мосты через Дунай, являвшиеся красой города, фашисты взорвали. На помощь венграм пришли советские воины. В первую очередь был восстановлен мост Франца Иосифа (ныне мост Свободы), затем мост имени венгерского поэта Ш. Петефи и еще ряд мостов. В память о той огромной помощи, которую оказали в восстановлении венгерской столицы советские воины — дорожники и автомобилисты, — магистратом Будапешта была специально вычеканена памятная бронзовая медаль, которой награждены наиболее отличившиеся солдаты, сержанты и офицеры мосто-дорожностроительных частей и военные автомобилисты.

Так в те трудные дни закладывались основы ставшей теперь прочной и нерушимой братской дружбы и сотрудничества между советским и венгерским народами. В апреле этого года социалистическая Венгрия отмечает свое двадцатилетие — праздник освобожденного труда, социальных, экономических и культурных побед.

Не так давно мне посчастливилось снова побывать в тех местах, где проходил фронт. Однажды с группой участников боев и венгерскими товарищами мы стояли на горе Геллерт, где возвышается бронзовая фигура советского воина-освободителя. Был теплый летний вечер. Мы смотрели вниз с кручи высотой в двести тридцать пять метров. Перед нами весь в огнях расстилался Будапешт. Темная полоса Дуная расчерчена линиями мостов, залитых потоками электрического света. Это сверкающее карнавальное шествие фонарей отражалось в воде, дрибилось на легкой дунайской волне и представлялось нашему взору феерической игрой. И невольно каждый из нас думал: пусть этот свет на многие века озаряет мирный труд людей, их счастливое настоящее и будущее, нашу братскую дружбу, добытую в тяжелой кровопролитной борьбе.

Н. СТРАХОВ,
бывший начальник автомобильного управления
3-го Украинского фронта, генерал-лейтенант
технических войск.



Памятная медаль
«Город Будапешт —
советским
автомобилистам».

ХОЗЯЙКИ ЦЕЛИННЫХ ТРАСС

— Не представляла себе, как женщины могут быть шоферами...

— С детства мечтала стать водителем...

— Хотела понять технику...

— Как проедет мимо Люба, прямо аж сердце замирает! Неужели и я так смогу?

Женщины говорят наперебой, смеются. Разговор незаметно переходит в то русло, когда нескончаемой цепочкой вспоминаются события и факты, объединившие жизнь многих людей. А помнишь? А помнишь? — перебивают они друг друга.

Эти женщины — шоферы целинного совхоза «Свободный» — одного из хлебных гигантов Приишимья. Мы находимся в совхозном гараже, и ничто здесь не мешает нашему разговору. Машины стоят над осмотровыми канавами, некоторые вывешены на домкрате — ждут ремонта. Напряженные дни хлебуборки позади. Позади, но не забыты.

...Метеосводки поступали одна тревожнее другой: синоптики предсказывали то дожди, то снег. Собрать урожай за короткий срок и без потерь при неустойчивой, неблагоприятной погоде — эта задача легла в первую очередь на плечи механизаторов. От зари до зари работали и комбайнеры и водители. Труд и воля людей были щедро вознаграждены. Миллион триста тысяч пудов янтарного зерна засыпал «Свободный» в закрома Родины. Совхоз занесен в областную Книгу славы.

Каждая из этих женщин — Люба Яцук (та самая, которой завидовали подружки), Вера Драган, Мария Правда, Янина Алисейко, Лариса Кириллах — и десятки их подруг, освоивших профессию водителя, имеют полное право, как сказал поэт, поровну поделить «общий пирог славы». Той славы, которая заработана трудом, освещена высоким патристическим чувством.

Еще до встречи в гараже я побывал в правлении совхоза у директора Алек-

сандра Порфирьевича Абушко. Он спешил в районный центр. Узнав о цели моего приезда, этот, уже в летах, с обветренным мужественным лицом человек заулыбался, снова придвинул к себе стул.

— Вот что обязательно запишите, — посоветовал он: — Шофер Люба Яцук и муж ее Николай, комбайнер, за смену обмолотили и перевезли 67 тонн зерна. Вот как работали! И не только Люба так старалась.

Если бы Александр Порфирьевич стал рассказывать о всех совхозных женщинах-шоферах, это заняло бы очень много времени — больше пятидесяти фамилий пришлось бы назвать ему!

Уже третий год совхоз обходится на жатве без помощи приезжих механизаторов. Зерно на ток и элеваторы отвозят на машинах женщины, а мужчины-шоферы пересаживаются за штурвал комбайна. Нетрудно представить, какой экономический эффект дает хозяйству почи целинниц. Ведь как еще иной раз поступают в некоторых совхозах целинных районов. С началом страды взывают: дайте подмогу! С Украины, Дона и Кубани на помощь целинникам спешат комбайнеры и шоферы, а затем, закончив жатву, возвращаются в свои родные места. Такие командировки дорого обходятся государству, тяжелым грузом ложатся на себестоимость зерна.

...Николай Яцук однажды допоздна

Автомобилисты — полям

Кажется, еще недавно над колхозными и совхозными полями стоял рокот моторов — была страдная уборочная пора. И вот временный покой пашен снова нарушен. Началась борьба за новый урожай. Важное место в ней принадлежит автомобилистам. Речь идет о вывозке удобрений на поля. От четкой, грамотно поставленной работы наших автохозяйств зависит ритмичность в деятельности предприятий, на которых изготавливаются удобрения, а также железнодорожников и тружеников полей. Организация вывозки по методу «предприятие — автомобиль — поле» и «предприятие — вагон — автомобиль — поле» обеспечивает эту ритмичность. Мы побывали у волоколамских и луговичских автомобилистов — инициаторов прогрессивных методов перевозки. За дело здесь взялись горячо.

Станция Волоколамск. Оборудованная ранее специальная площадка на случай экстренной выгрузки удобрений (если не хватит машин) не пригодилась. Она служит лишь как хороший подъездной путь для автомобилей к вагонам.

Как и в прошлом году, на вывозке

удобрений в колхозы и совхозы Волоколамского района работает передовая бригада шоферов, возглавляемая Виктором Акутиным.

В Луховицах нам предложили посмотреть на «смерч плодородия». От Шуровского комбината, где загружаются цементовозы, оборудованные специальным распыляющим устройством, мы поехали на поля.

Начальник службы эксплуатации Луховичского автохозяйства В. И. Уколов рас-

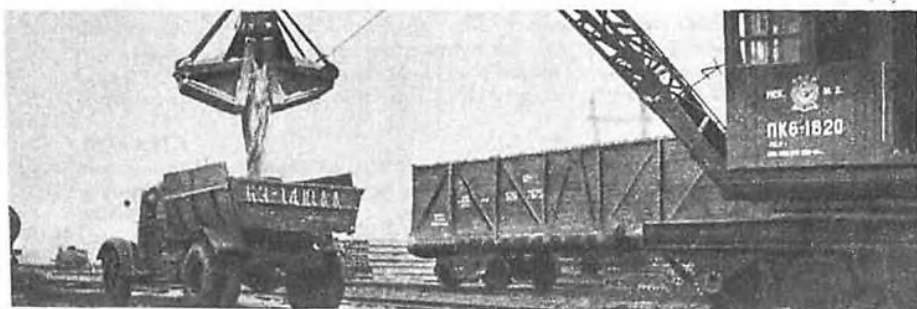
По-ударному трудится на вывозке удобрений шофер Волоколамского грузового автохозяйства Владимир Кукушкин. Передовой водитель выполняет ежедневно сменное задание на 120—130 процентов.

Сюда, на железнодорожную станцию Волоколамск, каждый день приходится сотни тонн минеральных и химических удобрений. Автомобилисты прилагают все усилия, чтобы ценный груз не задерживался на путях. Известковая мука переправляется из вагонов непосредственно в автомобили.

„Здесь и мой труд“

сказал, как коллектив готовился к вывозке удобрений.

— В прошлом году, — сказал он, — мы получили несколько цементовозов и сразу же занялись оснащением этих машин специальными распылительными устройствами. Наши слесари помогли полностью механизировать разгрузку. Теперь люди не прикасаются к удобрениям. На Шуровском комбинате загрузка механическая, а мы сделали механическую разгрузку.



задержался на элеваторе. Бесшумно, чтобы не разбудить детей, прошел на кухню, где оставила жена ужин. Но Люба не спала, она включила свет и присела вместе с мужем за стол.

— Вот что, Коля! — сказала она. — Я ухажу из садоводческой бригады.

— Что-нибудь произошло? — встретился муж.

— Нет, я решила перейти подборщицей на машину. Возьмешь?

Через несколько дней Люба хозяйничала у зернопогрузчика на току, ездила с мужем на элеватор. Подруги не сразу поняли, что задумала Яцук. Расчет же у нее был прост: научиться водить автомобиль. И научилась! Теперь Люба — шофер второго класса, уже четвертый год водит автомобиль по трудным целинным дорогам. Почин ее подхватили: живешь на целине — овладей специальностью механизатора. В мастерской гаража оборудовали учебный класс, развесили наглядные пособия. Шофер первого класса А. Волошин и главный инженер совхоза Ю. Григорьев взялись преподавать автодело.

Вначале было нелегко. У большинства — семья, дети. Очень помог матерям построенный недавно в совхозе детский комбинат. Теперь за малышом можно не волноваться — там они находятся под присмотром внимательных, опытных нянь.

В совхозе немало теперь «семейных

агрегатов»: муж — на комбайне, жена — за рулем автомобиля.

Там, где сейчас проходят прямые, застроенные двух- и трехэтажными домами улицы — Московская, Комсомольская, Днепропетровская, Киевская, — десять лет назад властвовал сухой ковыль. Названия улиц не случайны: 450 посланцев комсомола из Москвы, Киева, с Днепропетровщины были здесь первыми новоселами, создавали «Свободный». И Люба, и Вера, и Лариса, и Янина, и Мария были в их числе. Полной мерой выпала на их долю романтика первооткрывателей. Жили в палатках, перебивались с консервов на кашу. Слово желая вывернуть их мужество, и зима выдалась прелюбая — мели метели, белые сугробы вырастали за ночь высотой с дом. Но молодежь не отступала — строила. В одном ряду с ребятами были и девушки.

Рос совхоз, укреплялось хозяйство, благоустривалось село. Люди обзаводились семьями, оседали навсегда. И в прошлой годней жатве — десятой по счету — большинство из них, первых новоселов, вновь было на передовой. За десятилетие целинной эпопеи более восьми миллионов пудов зерна сдал Родине совхоз «Свободный».

Март — это вестник большой трудовой весны. Скоро отдохнувшая земля, напоенная влагой, пригретая весенним



Супруги Яцук — механизаторы широкого профиля. Во время жатвы Николай работает комбайнером, уступая кабину своего ГАЗа Любе. В совхозе их называют «семейным агрегатом».

Фото И. Нарышкова (ТАСС).

солнцем, вновь призовет хлеборобов на поля. В их первых рядах по-прежнему будут славные труженицы «Свободного», как их по праву здесь называют, хозяйки целинных трасс.

Р. ДАНЕЛЯН,
спец. корр. «За рулем».

Целиноградская область,
совхоз «Свободный».

Пути-дороги фронтовые

Дороги войны... Они пролегли на тысячи километров. По ним нескончаемым потоком шли войска, двигались танки, орудия, автомобили. На дорогах рвались снаряды, мины, свистели пули. И в любое время дня и ночи, в мороз, дождь, ветер, не страшась смертельно опасного огня, советскую технику смело вели наши славные танкисты и автомобилисты, а направляли движение замечательные, мужественные девушки-регулировщицы. Они несли свою бессменную вахту в суровое время начала Великой Отечественной войны, они вместе со всеми нашими воинами разделили славу и радость полной и окончательной победы над фашистской Германией.



Одной из этих героинь была комсомолка Таня Александрова, которую вы видите на фронтовом снимке. Мы не знаем ее биографии. Известно лишь, что школьницей она добровольно ушла на фронт. Ее видели бойцы многих наших соединений, освобождавшие Рославль, Смоленск, Витебск, Борисов, Вильнюс, Каунас, другие города и села. Девушка дождалась счастливого дня: ее жезл направлен в сторону Берлина — к близкой окончательной победе.

Два десятилетия прошло с тех пор, но подвиг Советской Армии так же, как в сорок пятом, волнует наши сердца. И как хотелось бы знать, где теперь Таня и где эти солдаты 3-го Белорусского фронта, приветствующие маленькую регулировщицу.

Фото из военного архива.

Распыление удобрений цементовозами дает большую экономию средств, а также освобождает сельскохозяйственных рабочих от лопаты. Вот как это выглядит на поле: струя известковой мучки длиной в 50—70 метров бьет из распылителя, когда водитель включит агрегат. Мы прошли по пашне и увидели равномерный слой белого порошка, которым была усыпана сухая замерзшая земля.

Поля покрыты слоем снега. А весной, когда он растает, вместе с влагой в землю проникнут удобрения. Семена, брошенные в обильно сдобренную почву, прорастут и дадут хорошие всходы.

Проезжая летом мимо зеленеющих полей, водитель, так щедро дарящий земле силы плодородия, скажет:

— Здесь и мой труд.

Ю. КАЗЬМИН,
спец. корр. «За рулем»

Волоколамск — Луховицы
Московской области.

Фото автора.

Цементовоз луховицкого автохозяйства треста «Сельхозтранс» распыляет минеральные удобрения.





ПО СЛЕДАМ БОВОВОЙ СЛАВЫ

**Всесоюзные заочные соревнования
авто- и мототуристов
на призы журнала „За рулем“**

В этом году советский народ празднует двадцатилетие победы над фашистской Германией. В ознаменование этого события редакция журнала «За рулем» совместно с Центральным советом по туризму при ВЦСПС проводит всесоюзные заочные соревнования «По следам боевой славы».

Ниже мы печатаем Положение о соревнованиях.

ПОЛОЖЕНИЕ

о всесоюзных заочных соревнованиях автомототуристов на призы журнала «За рулем», посвященных двадцатилетию победы в Великой Отечественной войне.

1. Соревнования проводятся редакцией журнала «За рулем» совместно с Центральным советом по туризму в сроки с 1 мая по 1 ноября 1965 года.

2. В заочных соревнованиях могут участвовать как в составе команд, так и лично туристы на автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, мопедах любых марок и моделей, совершающие групповые и индивидуальные путешествия в соответствии с классификационными нормативами по туризму. В число участников соревнований входят члены экипажей (пассажиры) автомобилей, мотоциклов и мотороллеров.

3. Желающие принять участие в соревнованиях должны выслать в двух экземплярах заявку по определенной форме (приложение № 1) в редакцию журнала. Один экземпляр заявки остается в судейской коллегии, второй после регистрации возвращается участнику.

Заявка должна быть подана не позже чем за месяц до начала путешествия.

4. Даты и время старта, а также скорость движения по маршруту выбираются самими участниками, причем эти данные не влияют на результаты.

5. Маршруты путешествия могут быть проложены:

по местам боевых действий частей и соединений Советских Вооруженных Сил;

по местам боевых действий партизанских отрядов и групп;

по местам, связанным с жизнью и подвигами героев Великой Отечественной войны;

по местам, где воздвигнуты памятники и обелиски воинам, погибшим в боях за Родину.

6. Основным путевым документом участников заочных соревнований являются маршрутные книжки или маршрутные листы утвержденного образца, выдаваемые советами по туризму и секциями (клубами) туристов.

В пути следования каждая группа, экипаж или отдельный участник обязаны делать в маршрутной книжке или маршрутном листе отметки о прохождении пунктов маршрута в местных советских, комсомольских, спортивных органах, в клубах туристов и автомотоклубах ДОСААФ, на турбазах, в кемпингах, пансионатах, гостиницах или, в порядке исключения, в почтовых отделениях.

Без отметок о прохождении пунктов маршрута судейская коллегия материалы о путешествии не рассматривает.

7. Участники соревнования несут персональную ответственность за соблюдение правил движения по улицам и дорогам страны. Организаторы не принимают на себя ответственности за ущерб, который может быть причинен людям или имуществу участниками соревнования.

8. После окончания путешествия составляется отчет (желательно иллюстрированный) по форме, указанной в приложении № 2. Отчет высылается в редакцию вместе с маршрутной книжкой и маршрутным листом, подтверждающими, что участники прошли по маршруту, указанному в отчете.

9. Победители соревнований награждаются ценными призами, подарками,

вымпелами и грамотами. Зачет ведется раздельно для участников групповых и индивидуальных путешествий.

Итоги соревнований подводятся по очковой системе.

10. В состав судейской коллегии всесоюзных заочных соревнований входят представители редакции журнала «За рулем», ЦК ДОСААФ, Центрального совета по туризму, ЦК ВЛКСМ, Советского комитета ветеранов войны.

Приложение № 1

Форма заявки на участие в заочных соревнованиях автомототуристов на призы журнала «За рулем»

Прошу допустить нас (меня) к участию в заочных соревнованиях автомототуристов:

1. Фамилия, имя и отчество водителя
2. Точный адрес и профессия водителя
3. Название и адрес секции (клуба) автомототуризма или организации ДОСААФ
4. Марка и модель машины см³, го-сударственный номер
5. Фамилия, имя и отчество членов экипажа и исполняемые ими обязанности
6. Туристский или спортивный разряд водителя
7. Предполагаемый район путешествия и схема маршрута (прилагается)

С Положением о заочных соревнованиях автомототуристов ознакомился:

Водитель
Члены экипажа
(подписи)

Приложение № 2

Форма отчета о путешествии

(Отчет составляется в произвольной форме, но должен включать ряд обязательных разделов).

1. **Общая характеристика района путешествия.** Географические особенности, боевые действия частей Советской Армии, Военно-Морского Флота и партизан в годы войны на данной территории.

2. **Подготовка к путешествию.** Список участников, распределение обязанностей между ними, их туристский опыт, работа, проведенная в период подготовки.

В этом разделе указываются маршрут, цели и задачи, которые поставила перед собой группа (турист) в данном путешествии.

3. **Дневник путешествия.** В хронологическом порядке дается краткое описание пройденного пути: где побывали туристы, что увидели, какие материалы собрали по теме путешествия. Здесь же дается описание памятных мест, связанных с Великой Отечественной войной.

4. **Техническое описание маршрута.** Характер дороги, способы преодоления трудных участков, меры безопасности в пути, удобные места ночевки, отдыха, технического обслуживания.

5. **Итоги и советы другим группам.** Познавательная ценность пройденного маршрута, сведения о выполнении плана путешествия и советы тем, кто собирается в путь по этому маршруту.

К отчету прилагаются схема и план путешествия. Желательно иллюстрировать его фотографиями и рисунками. Лучшие отчеты будут опубликованы.

Примечание. Если в путешествии участвовала группа из нескольких экипажей (туристов), то составляется один общий отчет.

Н. ГАБАЯНЦ,
заведующий учебной частью
автошколы ДОСААФ.

Бывает так: трудится человек на одном месте много лет и справляется с делом вроде неплохо, а все же хорошим специалистом его не назовешь. Не хватает ему чего-то, не хватает знания всех тонкостей своего ремесла, понимания специфики его, связи с окружающей обстановкой, с трудом товарищей, всего коллектива. И длится это до тех пор, пока кто-то или что-то не натолкнет его на серьезные раздумья о своем отношении к делу, не заставит смотреть не только на количество, но и на качество своего труда. Мне думается, именно на такие размышления наводит письмо Героя Социалистического Труда М. И. Приставки и Героя Советского Союза И. Н. Фомина «Пусть другу поможет друг!», опубликованное в № 1 журнала «За рулем» за этот год. Мысли, высказанные ими на страницах журнала, ясны и правильны, а поставленные вопросы весьма актуальны. Действительно: каким же должен быть человек за рулем? Что надо сделать, чтобы нелегкая и небезопасная работа водителя была ему в радость?

Ответы на эти вопросы волнуют не только тех, кто управляет машинами, кто готовит их к рейсам, кто направляет и организует их движение. Они серьезно занимают и нас — преподавателей автошкол. У большинства из нас немалый жизненный опыт и многие тысячи километров изъезженных дорог, мы знаем о шоферской профессии не понаслышке, и нам есть что сказать в этом большом и важном разговоре.

Передо мной проносятся в памяти годы работы за рулем: в них было много хорошего, но о некоторых вещах и до сих пор нельзя вспомнить без горечи и обиды. Февраль. На загородной дороге у обочины стоит автомобиль с поднятым капотом. На открытом шоссе ледяной режущий ветер захватывает дух. У машины человек. Он поднимает руку перед каждым проезжающим. Но тщетно. Никому не хочется вылезать из теплой кабины, все пристально всматриваются вдаль и «не замечают» того, кто просит о помощи. Конечно, подобные случаи — редкое исключение. Когда приходишь на память такие картины, мне вспоминается и другое — военные шоферы и военные огневые дороги. Какой героический вклад внесли водители в дело разгрома врага в Великой Отечественной войне! И разве у них, у солдат, могла даже в зародыше возникнуть мысль о том, чтобы обойти стороной беду, в которую попал товарищ? Помощь оказывалась зачастую в труднейших условиях, когда вокруг бушевал огонь, свистели пули. Да и в наши мирные дни военного водителя всегда отличишь по этой постоянной готовности прийти на выручку другу.

Вот я и думаю: почему люди, прошедшие армейскую выучку, проявляют настоящее товарищество, коллективизм, взаимопомощь, а воспитанники некоторых автомотоклубов, курсов иногда не обнаруживают этих необходимых в нашем обществе качеств? Значит, мы что-то упускаем в их подготовке и воспитании.

Нет сомнения в том, что разговор о дружбе, о товарищеских отношениях между всеми автомобилистами должен начинаться со школьной скамьи. В этом смысле профессию водителя нельзя сравнивать с промышленными специальностями. В заводском цехе, скажем, молодой рабочий в любой момент может посоветоваться с соседом, мастером участка, начальником цеха. Молодой водитель на линии далеко и от преподавателя, который его обучал, и от механика или начальника колонны, которые выпустили его в рейс. Так кто же поможет ему, если не бывалые, уже «обстрелянные» шоферы? Ведь они тоже когда-то были новичками. Но дело даже не в этом. Ведь они когда-то были и нашими учениками. Научить их мы научили, а вот воспитать...

Вопросам воспитания преподаватели, к сожалению, уделяют очень мало внимания. И это нередко наносит нашей работе серьезный ущерб. Скажите, что толку, если выпускник автошколы или автомотоклуба будет уметь без сучка и задоринки переключать передачи и лихо вертеть руль, но не научится быть предупредительным и внимательным к другим водителям и пешеходам? Разве мы сможем с чистой совестью сказать, что научили его безопасному вождению автомобиля? Нет, не сможем.

Тема новых отношений между людьми нашей эпохи, тема профессиональной культуры должна красной нитью проходить через весь учебный процесс. Но, к сожалению, в наших учебных программах и планах подготовки этим жизненно важным вопросам отводится мало места. И этот их существенный недостаток должен быть ликвидирован как можно скорее.

В воспитании тех качеств, о которых мы вели речь выше, особенно велика роль инструктора практического вождения. С ним курсант делает свои первые шаги по дорогам, которые в недалеком будущем станут его рабочим местом, цехом; дорогам, по которым с ним бок о бок, а вернее — борт о борт, колесят его товарищи-шоферы. Инструктор — это человек, у которого учатся не только приемам управления автомобилем; у него учатся отношению к тем, кто трудится рядом.

Учить такому товарищескому отношению можно только личным примером. Это понимают все. Но часто можно видеть такую картину: стоит учебный автомобиль, инструктор с курсантом устраняют какую-то неисправность, мимо проезжает другой «учебный», его водитель-курсант вопросительно смотрит на своего наставника, а тот молчалив и равнодушен. Так и хочется сказать, да нет — крикнуть: вернитесь! Потеряйте даже час, но дайте понять будущему шоферу, что рядом друзья, которые не оставят в беде, не покинут в трудную

НАЧИНАЯ СО ШКОЛЬНОЙ СКАМЬИ

минуту! Что он выбрал хорошую профессию, профессию мужественных и верных людей!

Из сказанного, я думаю, ясно и другое: воспитательную работу надо проводить не только с курсантами, но и с инструкторами практического вождения. Надо как следует подумать о наших преподавательских кадрах. Положение, которое сейчас сложилось в этом вопросе, нельзя считать нормальным и терпимым. В настоящее время к преподавательской работе в автошколе или на курсах может быть допущен любой специалист с автомобильным образованием, а ведь одного, пускай превосходного, знания машины совершенно недостаточно, как мы уже убедились на практике, для того, чтобы подготовить грамотного и культурного шофера. Воспитатель должен непременно обладать необходимыми для этой работы методическими и педагогическими навыками.

Автомобили, выпускаемые нашей промышленностью, год от года становятся совершеннее и сложнее. Это предъявляет более высокие требования и к тем, кто решил стать шофером. Поступающие в автомотоклубы должны иметь общеобразовательную подготовку не менее 7 классов, что совершенно правильно определено существующим Положением о порядке присвоения квалификации водителя. Но посмотрите, что происходит при переподготовке водителей на первый и второй классы. Нередко бывает так, что шофер-профессионал, получивший свои права лет десять-пятнадцать назад с образованием в 3—4 класса средней школы, так и застыл на этом рубеже. И тем не менее его принимают на курсы шоферов второго класса.

Разумеется, шофер высокого класса должен иметь большой опыт работы, уметь хорошо водить автомобиль, но одного этого недостаточно. Постичь современную технику, научиться грамотно ее эксплуатировать можно, только имея хорошую и техническую и общеобразовательную подготовку, ибо одно от другого неотделимо. Поэтому, я думаю, пора поднять требования для шоферов, желающих повысить свою квалификацию. Но вместе с тем шоферам высшего класса надо давать лучшие машины, почетные задания, чтобы они у нас были на виду.

И вот когда за рулем советского автомобиля будет находиться образованный, умный и культурный шофер, нам реже придется вести разговор о таких элементарных вещах, как этика, вежливость, товарищеские отношения между водителями, славными тружениками наших автомобильных трасс.

Редакция получает много писем от владельцев мотоциклов К-175. Наряду с достоинствами машины они отмечают ее существенные недостатки.

Редакция обратилась на завод-изготовитель с просьбой сообщить, как учитываются критические замечания потребителей, что предпринимается для улучшения эксплуатационных качеств мотоцикла, какие изменения внесены в его конструкцию.

Здесь публикуется статья, полученная с завода в ответ на эти вопросы.

«КОВРОВЕЦ» СТАНОВИТСЯ НАДЕЖНЕЕ

Усилия конструкторов сейчас направлены на повышение надежности основных узлов, оказывающих в конечном счете решающее влияние на «живучесть» всего мотоцикла. Прежде всего это относится к повышению долговечности коленчатого вала. Заводом были проведены исследования, на основе которых разработаны новые конструктивные и технологические решения.

На мотоцикле «Ковровец-175А» был установлен воздухофильтр, который неплохо справлялся с очисткой воздуха, но при езде на повышенной скорости не устранял неприятных шумовых ощущений. Для снижения шума всасывания был спроектирован воздухофильтр (рис. 1) к двигателю мотоцикла К-175Б, который одновременно является и глушителем. Но в эксплуатации выявилось, что из-за его неудачного расположения (у заднего колеса мотоцикла) в цилиндр поступал запыленный воздух, абразивные частицы которого вызывали износ цилиндро-поршневой группы двигателя и выход из строя коленчатого вала. Поэтому необходимо было в корне пересмотреть систему очистки воздуха.

В новой конструкции (рис. 2), устанавливаемой на мотоцикле «Ковровец-175В», воздухофильтр (а) отделен от глушителя шума всасывания (б) и размещен самостоятельно под седлом в зоне наименьшего запыления. При этом введен специальный дополнительный стабилизатор 1, препятствующий попаданию пыли из-под щитка заднего колеса на фильтрующий элемент. Кассета 5 воздухофильтра крепится двумя винтами 3 на основании 4, которое размещается на верхнем бугеле, прижимается верхними полками боковых закрытий и закрепляется двумя болтами вместе с инструментальными ящиками. Глушитель шума всасывания, находящийся между карбюратором и воздухофильтром, соединяется с ними двумя резиновыми патрубками. Фильтрующий элемент 2, помещенный в кассету 5, со-

стоит из нескольких рядов металлической сетки, пропитанной автотракторным маслом. Воздух, поступающий через пазы кассеты, проходит фильтрующий элемент, глушитель шума всасывания и далее через диффузор карбюратора направляется к распылителю. Пыль, проходя вместе с воздухом сквозь пропитанную маслом сетку, оседает на ней.

Загрязненный фильтр требует периодической промывки, иначе он увеличивает сопротивление потоку воздуха и ухудшает качество очистки, снижая тем самым моторесурс мотоцикла. Коробка фильтра (объем ее 1,1 л), которая двумя резиновыми патрубками (внутренним диаметром 40 мм) соединена с глушителем шума всасывания, является одновременно второй емкостью, создающей резерв очищенного воздуха. Полный объем очищенного воздуха составляет 2 л. Уровень шума при полностью открытом дроссельном золотнике карбюратора составляет 76 децибеллов, в то время как ГОСТом предусматривается не более 80 децибеллов.

Параллельно с воздушным фильтром конструкторы работали над новым коленчатым валом. Сравнительные испытания показали, что эта конструкция (рис. 3) значительно надежнее и долговечнее старой.

В новой нижней головке шатуна по внутреннему диаметру нет канавки для разрезного кольца, а следовательно, нет и торцевой нагрузки на ролики.

Наружный контур нижней головки шатуна теперь не обрабатывается, и благодаря этому повышена ее прочность и исключена возможность деформации. Введены две боковые щелевые прорези с развалом у наружного контура, что позволило улучшить смазку подшипника.

Боковые кольца, отделявшие ранее ролики от маховиков, в новой конструкции заменены звездообразными шайбами, которые одновременно препятствуют смещению нижней головки шатуна по оси кривошипного пальца.

На основе опытных работ увеличен зазор при селекционной сборке подшипника нижней головки шатуна (по роликам) с 4—16 микронов до 7—19 микронов, что также благоприятно сказалось на «живучести» коленчатого вала.

Изменена технология изготовления и самого вала, введен ряд новых приспособлений. Сейчас цапфы коленчатого вала запрессовываются в маховики без какой-либо дополнительной обработки. Это позволило точнее выдерживать размеры.

Все работы по повышению надежности и долговечности коленчатого вала двигателя дорожного мотоцикла «Ковровец-175» дали хорошие результаты — моторесурс увеличился вдвое. Этой же цели послужило повышение долговечности головки цилиндра (рис. 4). Введение подрезки посадочного места исключило выход головки из строя. Эти детали сейчас отливаются из рафинированного алюминиевого сплава марки АЛ-10В на литейной машине с запирающим усилием 400 т (вместо 200 т), что существенным образом сказалось на качестве. Кроме того, для обеспечения

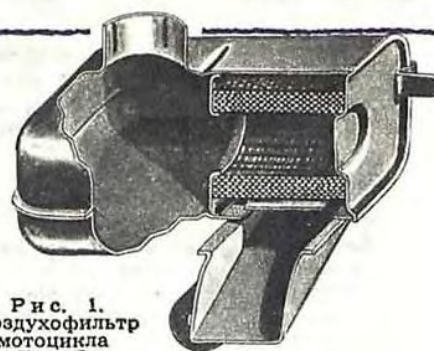


Рис. 1. Воздухофильтр мотоцикла К-175Б.

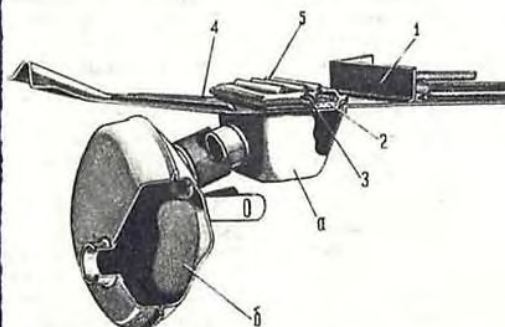


Рис. 2. Воздухофильтр К-175В: а) воздухофильтр; 1 — стабилизатор; 2 — фильтрующий элемент; 3 — винт крепления кассеты на основании; 4 — основание воздухофильтра; 5 — кассета воздухофильтра; б) глушитель шума всасывания.



Рис. 3. Новая конструкция коленчатого вала.

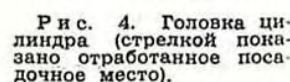


Рис. 4. Головка цилиндра (стрелкой показано отработанное посадочное место).

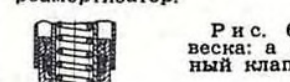


Рис. 5. Перо передней вилки: 1 — пружина обратного хода; 2 — гидромолотизатор.

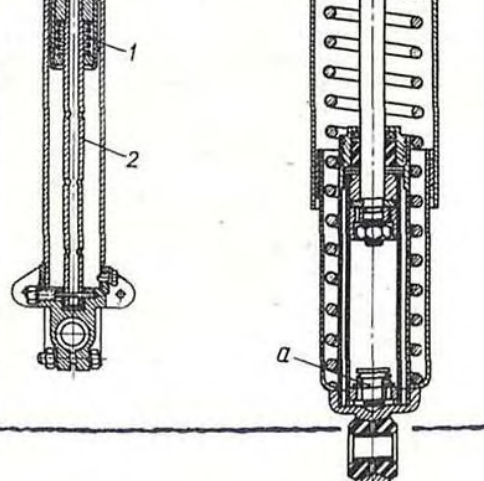


Рис. 6. Задняя подвеска: а) дополнительный клапан.

стабильного зазора между головкой и цилиндром установлены жесткие размеры и введена совместная обработка гильзы с цилиндром.

Увеличение моторесурса мотоцикла, улучшение удобств для водителя во многом зависят от амортизаторов. Известно, что отдельные узлы и детали испытывают большую нагрузку при движении по плохим дорогам. Новая конструкция передней вилки имеет удлиненную трубку гидроамортизатора 2 (рис. 5) и пружину обратного хода 1, а задняя подвеска (рис. 6) — дополнительный клапан а. Одновременно была применена новая амортизационная жидкость — веретенное масло АУ ГОСТ 1642—50, значительно упрощающее обслуживание и обеспечивающее более надежную работу гидроамортизаторов. Оно годится как для передней вилки, так и для задней подвески.

Установка на мотоциклы «Ковровец-175» новой конструкции седла с измененной подушкой и каркасом значительно повысила удобство езды.

Х. МИРОПОЛЬСКИЙ,
А. АРХИПОВ,
инженеры.

«КАРМАННЫЙ» МОТОРОЛЛЕР

Малыш

Небольшой мотороллер, который без труда можно было бы перенести на себе вброд через речку или, упаковав в небольшой чехол, хранить где-нибудь в кладовке, в коридоре, — это ли не мечта многих мотоциклистов?

Недавно группа ленинградских конструкторов успешно завершила свой вариант микромотороллера. Сегодня на наших страницах мы представляем читателям «Малыша», с которым их познакомит один из его создателей.

Начать мне хочется с того, что многие из тех, кто видел нашего «Малыша», называли его в шутку «карманным мотороллером». И всякий раз, слыша о нем какой отзыв, мы, конструкторы, были бесконечно рады. Ведь это лишний раз подтверждало то, что найденное нами решение правильно. Были и такие встречи, когда разговор предшествовала ироническая усмешка и только вслед за этим следовало: «А что может это красивая игрушка?»

Микромотороллер «может» очень многое.

При почти «карманном» весе — 22,3 кг — «Малыш» развивает скорость 35 км/час. Но не это главное.

Перед нами была поставлена задача создать легкий, транспортабельный мотороллер. Он должен быть простым в управлении и обслуживании и пригодным для езды по любым дорогам. Основное назначение машины — служить

средством передвижения для туристов, геологов, топографов, охотников, рыбаков и т. д. На городских улицах с интенсивным движением пользоваться «Малышом» не рекомендуется. Небольшой вес и габариты в сложенном виде (700×650×250 мм) позволяют без особого труда нести мотороллер в удобном заплочном чехле. Кроме того, эти качества дают владельцам «Малыша» возможность обходиться без гаража: уложенный в чехол микромотороллер можно легко внести на любой этаж, а герметизированная топливная система не позволит проникнуть в помещение даже парам бензина.

Рама роллера — штампованная из стального листа толщиной 1,4 мм. Передняя вилка — телескопического типа, снабжена пружинными амортизаторами, имеющими ход 45 мм. Удобное седло изготовлено из губчатой резины, обтянутой цветным текстуринитом. Под ним расположен топливный бачок емкостью 1,5 литра. Этого запаса топлива хватит на 100 километров пути при скорости 30—35 км/час. Колеса изготавливаются методом штамповки из стали толщиной 1 мм. Они снабжены пневматическими шинами размером 55×200 мм модели Л-206 с велосипедным ниппелем. Грязевые щитки не боятся коррозии и ударов — они сделаны из пластмассы. Над задним колесом укреплен багажник, на котором можно разместить небольшой груз и чехол мотороллера.

«Малыш» приводится в движение широко известным двигателем Д-5 мощностью 1,2 л. с. Топливом служит бензин в смеси с автолом (соотношение 20:1). Специального механизма пуска у «Малыша» нет. Двигатель пускается «с хода». Силовая передача — обычная велосипедная цепь. Машина снабжена колодочным тормозом, действующим на заднее колесо; управляется он рычагом, установленным на правой ручке руля. Об эффективности его свидетельствует тормозной путь — 8 метров при максимальной скорости.

С внешним видом и устройством мотороллера вы уже познакомились. Остается рассказать, как его разбирают. Для этого надо снять передний фонарь 5 (см. рисунок) вместе с облицовкой. Прежде чем снять обе половинки руля 4, нужно отвернуть гайку 3 и вынуть болт. Затем отвертывают конусную гайку 2 и вынимают переднюю вилку 1. Наконец, отвернув два болта 6, снимают лонжероны 7. Работа окончена. Части роллера кладут на заднюю часть рамы, укрепляют ремнями и укладывают в чехол.

Весь этот процесс занимает 4—5 минут.



Разборка
мотороллера.



«Малыш»
на руках
и за плечами.



Техническая
характеристика
микромотороллера

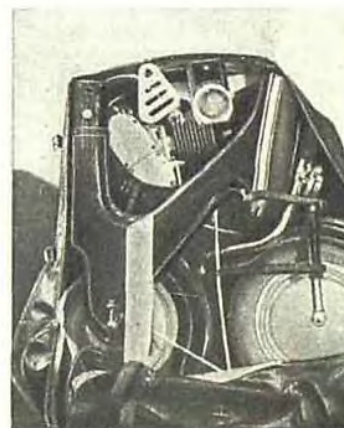
Допустимая нагрузка (в кг)	— 100
Нагрузка на переднюю ось (в проц.)	— 40
Нагрузка на заднюю ось (в проц.)	— 60
База (в мм)	— 900
Габариты (в мм): длина	— 1220
высота	— 760
ширина	— 500
Дорожный просвет (в мм)	— 75
Наименьшая устойчивая скорость (в км/час)	— 12
Наибольший дорожный подъем, преодолеваемый машиной без потери скорости (в градусах)	— 5
Уровень шума при движении с полностью открытым дросселем при скорости 35 км/час (в децибеллах)	— 78

Упаковка и транспортировка

Ленинград.

М. ВУЛЬКИН,
инженер.

Микро-
мотороллер
упакован
в чехол.



СПАРТАКИАДА

Спортивной классификации отведена важная роль в советском спортивном движении. Классификация — это важный инструмент, стимулирующий вовлечение молодежи в занятия спортом, рост достижений, рост мастерства.

Раз в четыре года классификация пересматривается, при этом изменения ее, связанные, как правило, с повышением уровня разрядных норм, отражают непрерывный прогресс советского спорта.

В классификации на 1965—1968 годы значительно повышены требования к мастерам спорта. Требования же к начинающим спортсменам (начальные разряды) повышены незначительно. И это понятно: нельзя отпугивать молодежь чрезмерными трудностями на пути к спортивным званиям.

Мотоциклетный спорт идет в ногу со всем советским спортивным движением. В этом нетрудно убедиться, рассмотрев основные отличия новой спортивной классификации.

Прежде всего обращает на себя внимание возросшее число званий и разрядов. Дополнительно введены звания «Мастер спорта международного класса» и «Кандидат в мастера спорта», а также установлен 2-й юношеский разряд.

Общие требования новой классификации, касающиеся повышения уровня спортивной подготовки мастеров спорта СССР — авангарда наших спортсменов, нашли отражение в нормативах для кандидатов в мастера спорта. Перворазряднику на пути к мастерскому званию предстоит теперь подняться на дополнительную ступеньку. Кандидатские нормы примерно равны прежним требованиям к претенденту на звание мастера спорта: необходимо набрать 100 очков в соревнованиях 1-й и 2-й групп. А для того чтобы стать мастером спорта СССР, кандидат должен получить 150 очков.

Если не вдаваться в существо нормативов, то на первый взгляд покажется, что с 1965 года стать мастером спорта стало в два с половиной раза труднее, чем раньше (100 и 250 очков соответственно). Однако это не так. Сейчас у спортсменов, особенно на периферии, гораздо больше возможностей набрать зачетные очки по 1-й группе. Раньше, чтобы отнести к 1-й группе то или иное представительное соревнование (за исключением первенств СССР и союзных республик), требовалось специальное решение Федерации мотоспорта СССР. Теперь же при наличии на старте установленного количества мастеров спорта к 1-й группе относят все традиционные соревнования — всесоюзные, межреспубликанские и межобластные, в которых участвуют спортсмены не менее трех союзных республик или шести областей, причем каждая республика представлена пятью спортсменами, а область — тремя.

Таким образом, нет оснований опасаться, что значительно сократится приток новых мастеров спорта, особенно, если учесть, что по некоторым видам соревнований значительно увеличено количество классификационных очков.

Упорядочено требование о занятых местах в ответственных соревнованиях. Ведь одно дело занять десятое место, опередив двадцать гонщиков, и другое — занять то же место, но среди двенадцати участников. Поэтому теперь введено дополнительное условие: надо не только занять, например, место не далее десятого, но при этом быть впереди не менее 50 процентов участников, стартовавших в данном классе. Следовательно, если на первенстве СССР в каком-либо классе выступает 15 человек, то претендент на звание мастера спорта должен занять не десятое, как раньше, а минимум седьмое место.

Повышению спортивных результатов будет способствовать учреждение нового почетного спортивного звания «Мастер спорта международного класса». Оно будет присваиваться за выдающиеся результаты в официальных международных соревнованиях.

Кое-кому может показаться, что нормативы здесь не столь уж сложны и ничего «выдающегося» в требуемых результатах нет. Например, на первенстве мира по кроссу надо занять место не далее шестого. Но если мы вспомним, что для этого необходимо участвовать не менее чем в семи этапах чемпионата в разных странах и что за все время участия советских спортсменов в этих соревнованиях только двое вошли в заветную шестерку (В. Арбеков и И. Григорьев), то станет ясно, как трудно выполнить этот норматив.

К выходу новой спортивной классификации по мотоспорту

СТУПЕНИ МАСТЕРСТВА

В гонках по гаревой и ледяной дорожкам, где советские спортсмены добились больших успехов, показатели «международного класса» по итогам прошлого года могли бы выполнить И. Плеханов, Б. Самородов, Г. Кадыров, В. Дубинин и Ю. Дудорин.

Что же касается международных шестидневных соревнований и чемпионата мира по шоссейно-кольцевым гонкам, то ни один наш гонщик еще не показал результатов, требуемых от мастера спорта международного класса.

Правилами соревнований введена новая возрастная группа — мальчики 14—15 лет, поэтому в классификацию по мотоспорту включен 2-й юношеский разряд.

Не всем ясен новый порядок начисления классификационных очков в многоэтапных соревнованиях — таких, в которых победитель определяется не по результатам одного выступления, а по итогам ряда соревнований (этапов), проходящих на различных трассах.

Здесь нельзя смешивать два вида многоэтапных состязаний, отличающихся один от другого принципами зачета.

В первом случае победитель определяется по сумме результатов нескольких соревнований, как это было, например, в чемпионате СССР 1964 года по мотокроссу в классах 250 и 500 см³. Квалификация гонщиков, участвовавших в каждом из этих этапов, одинакова (за небольшим исключением выступают одни и те же спортсмены), значит каждый этап проводится на спортивном уровне, соответствующем первенству СССР. Отсюда следует, что с полным правом можно начислять спортсменам классификационные очки по 1-й группе за каждый этап в отдельности (конечно, при соблюдении и других условий).

Иное дело — соревнования, где в каждом последующем этапе участвуют только те спортсмены, которые завоевали это право в предшествующих состязаниях (например, первенства по ледяным или ипподромным гонкам). В результате отсела классификация гонщиков в каждом последующем этапе выше, чем в предыдущем. Естественно, что соревнования первого этапа, к участию в которых, как правило, допускаются спортсмены без каких-либо ограничений по разрядам, не могут быть приравнены к финалам, где стартуют мастера и перворазрядники.

Отсюда понятно, почему и классификационные очки по 1-й группе можно начислять только один раз — по итоговому результату. Этот порядок распространяется и на многоэтапные соревнования первого типа, если они не отвечают указанным в классификации требованиям.

Много ошибок допускали судейские коллегии при определении групп соревнований. Во всех группах (за исключением 1-й) разрешалась замена спортсменов высшего разряда двумя спортсменами более низкого разряда. Однако порядок такой замены был сформулирован неполно.

Теперь этот недостаток устранен. Примечание к таблице групп соревнований дает четкие указания: один спортсмен высшего разряда может быть заменен двумя спортсменами ближайшего, более низкого разряда. Например, во 2-й группе вместо восьми мастеров спорта можно иметь семь мастеров спорта и двух кандидатов; или вместо 12 кандидатов 11 кандидатов и двух перворазрядников и т. д. Обратная за-



мена — двух спортсменов низшего разряда одним спортсменом более высокого разряда — не допускается.

Теперь об основных изменениях в начислении классификационных очков по видам соревнований.

Для того чтобы стимулировать развитие шоссейных линейных гонок, резко увеличено количество очков за участие в этих соревнованиях. Вместо 10 очков, которые раньше начислялись победителю, теперь в этих гонках можно «заработать» 70 очков, а при одновременном установлении местного рекорда — 105.

Вдвое повышены оценки гравевых и ледяных гонок.

За прошедшие четыре года значительную эволюцию претерпели многодневные соревнования — так называемое мотоциклетное многоборье. В дополнение к заключительной шоссейно-кольцевой гонке каждый день стали проводить одно—два дополнительных соревнования, что усложнило борьбу и, следовательно, потребовало резкого повышения мастерства многодневщиков. Эти изменения отражены в новой классификации: количество очков, начисляемых участникам, увеличено, и изменена таблица — очки начисляются теперь только пропорционально занятым местам.

С прогрессом мотоциклетной техники и ростом скоростей все труднее становится обновлять мировые и всесоюзные рекорды.

Неправомерно было бы приравнивать победителя соревнования, например по кроссу, к гонщику, установившему мировой рекорд скорости, как это было в прежних классификационных нормах. Рекордсмен — не только мастер вождения высшего класса, но и отличный знаток техники. Как правило, он изготавливает рекордный мотоцикл своими руками. В новой классификации это учтено, и значительно увеличено количество очков, начисляемых за установление мирового и всесоюзного рекордов.

И наконец, вопрос, который волновал многих и при введении предыдущей классификации, — как быть с очками, набранными спортсменами по нормативам старой классификации?

Если спортсмен до 31 декабря 1964 года полностью выполнил норматив, то спортивный разряд ему присваивается и в 1965 году.

Если же норматив выполнен не полностью, то недостающее количество очков начисляют в соответствии с классификацией 1965—1968 гг.

Г. АФРЕМОВ,

председатель Всесоюзной коллегии судей по мотоспорту, судья всесоюзной категории.

Автомобильное двоеборье быстро завоевало признание. Многие тысячи шоферов, вчера еще не имевшие представления об автомобильном спорте, сегодня соревнуются на трассах фигурного вождения и экономии топлива.

В этом году — решающем году спартакиады — армия двоеборцев вырастет еще больше. Для них и предназначаются советы победителя всесоюзного первенства 1964 года по автомобильному двоеборью Алексея Пискарева.

НА ТРАССЕ ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

Соревнования на экономию топлива только внешне могут показаться простыми. На самом деле они требуют навыка, точного глазомера и высокого водительского мастерства.

Что определяет успех в соревновании на экономию топлива? На этот вопрос можно ответить так: точный расчет, умение определить скорость на каждом участке трассы.

Каждая трасса имеет свои особенности. Поэтому первое, что должен сделать двоеборец, — изучить трассу, запомнить каждый уклон и подъем. При этом основное внимание надо уделить поворотам. Именно здесь больше всего теряется скорость и расходуется бензин. Ознакомившись с трассой, несколько раз пройдите в уме, где идти с включенным двигателем, а где — на инерции, и примерно с какой скоростью.

Проиллюстрирую это примером. Трасса первенства СССР 1964 года в Куй-

бышеве имела прямоугольную форму (см. рисунок) с уклоном в одну сторону. Длина ее — 477 метров. Для прохождения контрольной дистанции отводилось 6 минут (1 минута на круг). Иными словами, за это время следовало покрыть расстояние в 2862 метра со средней скоростью около 30 км/час. Сделать это было нелегко, если учесть, что в мерный бак «Волги», например, заливалось всего 225 г бензина.

Прежде чем рассказать о прохождении трассы, хочу напомнить о двух «заповедях» двоеборца в соревновании на экономию: 1 — по возможности меньше переключайте передачи, 2 — очень мягко, а бы сназал, нежно, нажимайте на педаль акселератора. Несоблюдение «заповедей» повлечет дополнительный расход топлива.

На куйбышевской трассе уклон начинался со старта. Поставив машину на ручной тормоз, я включил вторую передачу, чтобы избежать лишнего переключения, и выжал сцепление. Одна рука при этом была на ручке тормоза, а другая — на ключе зажигания. По сигналу судьи одновременно отпустил тормоз и пустил двигатель. Тронувшись и сразу же включил третью передачу. Когда стрелка спидометра перешла отметку 35 км/час, выключил двигатель, поставил рычаг перемены передач в нейтральное положение и продолжил движение по инерции до скорости 20 км/час. Затем включил третью передачу и снова пустил двигатель, но без помощи стартера, что также является резервом экономии топлива.

Очень важно, повторяю, правильно рассчитывать скорость на повороте. Она должна быть оптимальной. Повышение скорости влечет за собой торможение, а это в соревнованиях на экономию топлива «смерть подобно».

В Куйбышеве, учитывая условия трассы, я проходил повороты со скоростью примерно 25 км/час, на прямых развивал 40—45 км/час. Всю дистанцию пре-



Победитель всесоюзных соревнований по двоеборью в классе легковых автомобилей А. Пискарев.

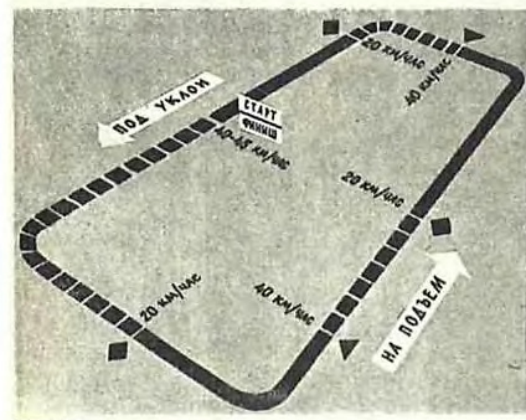
Фото М. Клименкова.

одолею на прямой (третьей) передаче и накатом, причем с нейтральной на прямую переходил при выключенном двигателе и выжатом сцеплении. Правда, здесь есть опасность: если забудешь выключить зажигание, произойдет торможение двигателем со всеми вытекающими отсюда последствиями. Поэтому нужно быть предельно собранным. Больше половины дистанции мне удалось пройти с выключенным двигателем.

Успех спортсмена в значительной мере зависит и от того, как он проведет машину на завершающем отрезке дистанции, когда в карбюраторе остаются последние капли бензина. Здесь требуется интуиция. Когда почувствуется, что бензин на исходе (появляются перебои), — надо развить скорость, нажать до конца педаль акселератора, использовать подсос, словом, сделать так, чтобы двигатель развил максимальные обороты. Тогда будет полностью использован бензин из поплавковой камеры карбюратора.

Соревнования на экономию топлива требуют хладнокровия и выдержки. Малейшая оплошность может привести к неудаче. Напомню, что даже на первенстве страны только трое из тринадцати стартовавших на автомобиле «Волга» получили зачет, а на первенстве Москвы — четверо из пятнадцати.

«Экономия топлива» — соревнования не только интересные, но и полезные. Они вырабатывают навыки, необходимые в практическом вождении, в работе водителей грузовых и легковых автомобилей.



Движение по инерции.

Движение с включенной передачей.

Включение передачи и двигателя.

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ

Железнодорожный переезд. Это место, где скрещиваются дороги двух самых распространенных видов транспорта — автомобильного и железнодорожного. Место, у которого водитель автомобиля частенько досадливо морщится: новая помеха! Конечно, хорошо бы у каждого такого пересечения построить путепроводы и обеспечить тем самым безостановочное движение и поездов и автомобиля. Но такие затраты выгодны лишь на участках интенсивного движения. Так что будут и путепроводы, но сохранятся и железнодорожные переезды. А стало быть, знание правил движения по ним совершенно необходимо для каждого водителя.



Напомним, что отныне все эти правила вы найдете непосредственно в соответствующем разделе Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР, тогда как прежде этот документ отсылал вас к ведомственным инструкциям Министерства путей сообщения и требовал запоминания почти двух десятков различных статей и параграфов. Это первое и весьма ощутимое преимущество новых Правил. Кроме того, существенно упростились и сами заповеди, составляющие этот раздел. Какие же требования ставят они перед водителем?



Свой путь через переезд водитель начинает, можно сказать, издав — метров за 150—250 до него. Вспомнили? Ну конечно: именно здесь он встречает знак, предупреждающий его о приближении к переезду через железнодорожные пути. Первый знак. Вторым, дублирующим его, будет стоять уже метров за 40—50 до переезда (фото 1). Запомните, пожалуйста, эти цифры хорошенько, они вам обязательно понадобятся, и вот почему: ближе 100 метров от железнодорожного переезда запрещены обгон с выездом из занимаемого ряда и стоянка транспортных средств (ст. 48 «г» и 59 «в»). Значит, за первым предупреждающим знаком еще можно, скажем, закончить обгон или остановиться для осмотра автомобиля, проверки сцепных устройств (фото 2) и т. п., а вот за 40—50 метров до второго знака и дальше обгон уже делать нельзя, и водитель «Волги», которую вы видите на фото 3, допускает грубое нарушение Правил. Отсюда, если нет указателя числа рядов или специальной разметки проезжей части, движение транспортных средств к переезду и через него должно осуществляться только в один ряд (ст. 94, ч. II). Этот случай и показан на фото 4.

* Первые шесть статей — см. «За рулем», 1964 г., №№ 9—12; 1965 г., №№ 1 и 2.

3



Бывает, что на расстоянии 200—300 метров сам переезд еще не виден. Но знаки уже предупредили вас о том, каков он: со шлагбаумом или без него (неогражденный переезд). А этим определяются и ваши действия на переезде.

Если переезд оборудован шлагбаумами (полушлагбаумами), водитель обязан строго руководствоваться их положениями, а также имеющейся звуковой и световой сигнализацией (ст. 94, ч. I). При закрытом шлагбауме или горящих красных сигнальных огнях выезд на переезд запрещен, и водитель должен остановиться не менее чем за 5 метров до шлагбаума (светофора). Таково требование первой части 95-й статьи. Причем сигнальные огни надо принимать во внимание в первую очередь, независимо от наличия и положения шлагбаумов. Может случиться так, что сигнальные огни уже загорелись, а шлагбаум еще не закрылся. И в этом случае дальнейшее движение запрещено, надо останавливаться (фото 5).

Если же шлагбаум поднят и красные огни не горят, путь через переезд открыт. Однако, чтобы исключить всякие случайности (и не стать жертвой при возможных неисправностях в системе сигнализации), нельзя двигаться вперед бездумно, без оглядки. Надо самому убедиться, что нет приближаю-

4



щихся поездов (локомотивов, дрезин), а потому не лишне внимательно посмотреть вправо и влево от переезда (ст. 95, ч. II).

Если на переезде нет шлагбаумов и световой сигнализации, эта мера тем более необходима. Здесь безопасность движения обеспечивает только водитель. А потому, прежде чем выехать на переезд, он «обязан убедиться в том, что к переезду не приближаются поезда (локомотивы, дрезины), а при их приближении — остановиться не ближе 10 м до первого рельса» (ст. 96, ч. I), как это сделал водитель «Волги», показанной на фото 6.

Гужевые обозы по такому переезду должны двигаться группами не более трех подвод. Причем каждый возчик должен предварительно убедиться, что к переезду не приближаются поезда (локомотивы, дрезины).

В статье, открывающей этот раздел Правил, не случайно говорится об «особой осторожности», которую должен про-

5



являть каждый водитель. Любая остановка на переезде немислима, недопустима, любое промедление нежелательно. А чтобы этого не случилось, Правила запрещают водителям переключать передачи и выключать сцепление на переездах, провозить по ним в нетранспортном (рабочем) положении сельскохозяйственные, дорожные и другие механизмы и машины, а также самовольно открывать шлагбаумы или пересекать пути в неустановленных местах (ст. 97).

Ну, а если помимо вашей воли остановка на переезде произошла? Прежде всего — никакой растерянности. Мы имеем в виду здесь не личные, так сказать, человеческие качества, а вашу подготовку, то есть уверенное, твердое знание порядка действий водителя при вынужденной остановке на железнодорожном переезде, того порядка, что изложен в статье 99-й.

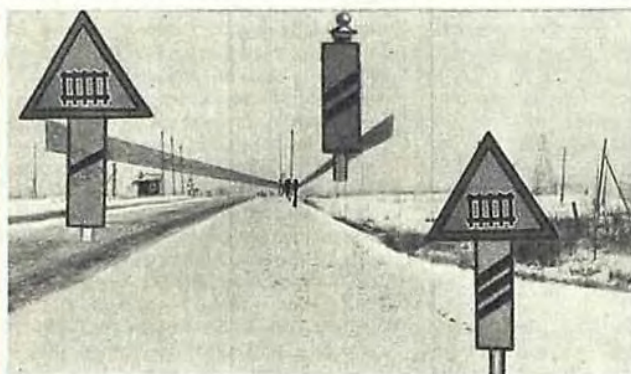
6



Во-первых, удалите пассажиров в сторону от железнодорожных путей. Затем пошлите двух из них вдоль путей в обе стороны на 1000 метров (если одного — то в сторону худшей видимости) и объясните им, как подавать приближающимся поездам сигнал остановки: днем — круговым движением руки (предмета) перед собой, ночью — зажженного фонаря или факела.

Сами оставайтесь у машины и принимайте все меры к тому, чтобы быстрее освободить переезд. Но не теряйте из

7



виду и железнодорожные пути, чтобы не прозевать приближение поезда. Если он появится — бегите навстречу рядом с путями, подавая сигнал остановки. И вообще с момента

8



остановки на переезде периодически подавайте звуковые сигналы общей тревоги (один длинный — три коротких), чтобы привлечь людей на помощь.

Вновь возвращаясь к статье 94-й, напомним также, что и в этом и в любых других случаях водитель обязан выполнять все указания дежурного по переезду.

Вот, собственно, и все правила движения по железнодорожным переездам. Последняя статья этого раздела — 100-я — относится в основном к руководителям транспортных организаций. Она говорит о том, что движение через переезд громоздких транспортных средств и машин шириной более 5 метров (с грузом или без него) и высотой более 4,5 метра от поверхности дороги, а также провоз особо тяжелых грузов (а при отсутствии санного пути — и грузов на тракторных санях-волокушах) допускаются только с разрешения начальника дистанции пути по предварительной заявке (за 24 часа до перевозки).

Несколько слов о том, чего нет в Правилах. Раньше на переездах устанавливался предел скорости движения — 15 км/час. Сейчас это ограничение снято, водитель может сам выбирать безопасную скорость, обеспечивающую ему равномерное движение через переезд. Но делать это надо заблаговременно и умело. Поскольку на самом переезде переключение передач запрещено, вам предстоит заранее выбрать такую передачу, которая обеспечит безостановочное движение через переезд, даже если придется замедлить ход машины. Особенно важно помнить об этом водителю тяжело груженного автомобиля или автопоезда.

В заключение нам вновь хотелось бы вернуться к тем знакам, которые будут предупреждать вас о железнодорожном переезде. Дело в том, что иногда им будут «помогать» в этом дополнительные таблички и указатели, с которыми также нужно быть знакомым. На фото 7 вы видите таблички «Опасный железнодорожный переезд» — дополнительное предупреждение о приближении к особо опасному железнодорожному переезду. Первая и последняя из них устанавливаются непосредственно под знаками, вторая — между ними. Кроме того, перед железнодорожными переездами без шлагбаумов дополнительно могут быть установлены указатели «Берегись поезда». Они бывают двух видов. Указатель первого вида устанавливается перед полотном с одной колеёй (см. фото 6), второго — перед полотном с двумя и более колеями (фото 8). И тот и другой располагаются за 20 метров от крайних рельсов, а при наличии переездных светофоров совмещаются с ними.

3 ВОПРОСА ЗНАТОКАМ



иски его не заняли у вас больше нескольких секунд. Ведь именно такое время отводится водителю на размышления в реальной обстановке. Полагаем, что тренировка на быстрое и правильное решение будет полезна каждому, она по-

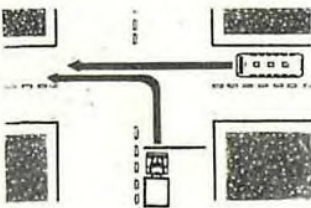
может действовать за рулем точно, безошибочно. Мы будем рады, если вы сами примете участие в подборе вопросов и задач для нашего нового раздела и пришлете свои предложения. Итак, первые три вопроса:

1. КУДА ПОВЕРНЕТ МОТОЦИКЛИСТ?
2. КТО ИМЕЕТ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ДВИЖЕНИЯ?
3. ОПРЕДЕЛИТЕ ПОРЯДОК ПЕРЕЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКА.

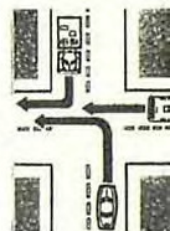
1



2



3



В редакционной почте в последнее время появилось много писем, в которых читатели спрашивают, как научить школьников вождению автомобиля, введены ли удостоверения для юных шоферов, где можно сдать экзамены по правилам движения, с какого возраста рекомендуется учить детей автоделу и т. п.

Кратко можно было бы ответить так: подготовка юных автомобилистов ведется по утвержденной Министерством просвещения программе [66 часов — теория, 20 часов — правила движения по улицам и дорогам, 10 часов — практическое вождение]. Имеются и методические указания. Эти документы, как и материалы по организации автопробегов, можно получить по почте, адресуясь в Московский Дворец пионеров. Здесь в группах автомобилистов занимаются мальчики и девочки с тринадцати лет. Экзамены принимает комиссия, состоящая из представителей Дворца пионеров и ОРУД—ГАИ столицы. Успешно сдавшим испытания вручаются специальные удостоверения юного водителя, разрешающие управлять автомобилем рядом с взрослым шофером.

Но мы думаем, будет полезнее рассказать о работе Московского Дворца пионеров. Большой опыт, накопленный им, несомненно, представляет интерес и для педагогических коллективов школ, и для родителей.

АКАДЕМИЯ ЮНЫХ

Обычный день. В аудитории идут теоретические занятия. Двадцать пять ребят и две девочки внимательно слушают Анатолия Евгеньевича Гнеушева. Тема сегодняшнего урока: электрооборудование автомобиля. Не правда ли, это один из наиболее сложных разделов? Но ребята хорошо усваивают тему. А те, кто учится в восьмом классе, с большим интересом начинают относиться и к школьным занятиям по физике. Теоретические знания по электричеству можно сразу же использовать на практике, а это здорово, как выражаются ребята.

Итак, знания, получаемые в школе, помогают овладевать автомобилем, а учеба во Дворце пионеров развивает интерес к школьным наукам.

Но и это не все. Выпускника советской средней школы должны отличать трудолюбие, чувство коллективизма, нравственная чистота. Именно эти качества стараются привить ребятам педагоги Дворца пионеров. На пионерской трассе действует выработанный коллективно кодекс, который помога-

ет воспитанию черт настоящего советского гражданина. В нем есть замечательные пункты: тот, кто выходит на трассу, должен иметь аккуратный вид, носить пионерский галстук или комсомольский значок; беречь имущество трассы; четко выполнять указания руководителя, юного начальника или юного инструктора; быть готовым стоять на посту во всякую погоду; помогать соблюдению порядка.

Нет нужды говорить, с каким нетерпением ожидается момент, когда руководитель предлагает сесть за руль автомобиля. Ребята готовы часами водить машину. Но эта радость должна распространяться на всех без исключения. И правила предупреждают, что автомобилисты не могут делать попыток «получить какое-либо преимущество за счет товарища».

Как поможет это правило, когда ребята войдут в большую жизнь, станут полноправными членами нашего общества, строящего коммунизм!

Дворец пионеров уже помог многим юношам избрать себе специальность.



Так, получив права юных водителей, пошли учиться в автомобильный техникум Саша Попов, Виталий Земсков, Виктор Титов и некоторые другие ребята. Но не это главное. Дворец пионеров не ставит целью всех ребят сделать шоферами. Далеко не всегда в этом возрасте избирается профессия на всю жизнь. Закончив школу юных автомобилистов, ребята научатся управлять машиной. Более того, рядом со взрослым водителем они получат и право находиться за рулем. Но еще важнее другое — приобщение к технике, к широкому кругу знаний, необходимых в будущем.

На трассе это главное направление работы видно лучше всего. Здесь высоко развиты самостоятельность и ответственность. Начнем с руководителей. Начальник трассы — школьник. Диспетчер, в руках которого телефонные средства и радио, — школьник. Регулировщики с жезлами ОРУД—ГАИ — школьники. В роли кондукторов (поездки по трассе бесплатны, но билет надо получить) — школьники. Мы не говорим уже о том, что за рулем всех машин находятся тоже школьники.

Преподаватели школы уделяют много внимания изучению материальной части. Нам довелось видеть, как меняли ребята на трассе вентиляционный ремень — быстро и умело. Самостоятельно ребята производят и ремонтные работы.

За три года существования школы юных автомобилистов Дворца пионеров выпустила более тысячи водителей. Волнующим в жизни школьников становится день вручения прав шофера. Но этим торжественным актом не заканчивается дело. Полученные знания могут быстро выветриться, если нет практики.

Заведующий автомобильным сектором Дворца пионеров А. Гнеушев инструктирует своих питомцев перед практическими занятиями.



Над этим серьезно задумались во Дворце пионеров. И решили: создать клуб автомобилистов. В него могут вступить все окончившие школу юных водителей. Два раза в неделю при любой погоде на трассе проводятся тренировочные занятия членов клуба. Наиболее способным ребятам, зарекомендовавшим себя и в вождении и в дисциплине, поручается инструкторская работа.

Вот к машине подходит ученик 8-го «А» класса 37-й школы Ленинского района Миша Самойлов, предъявляет инструктору удостоверение юного шофера в зеленой «корочке» — такие можно видеть у взрослых водителей. Инструктор разрешает занять место за рулем, дает задание. Сегодня в программе тренировки — фигурная езда. Расставлены «ворота», которые лишь на десять сантиметров шире автомобиля, стойки для «змейки», лежит доска — надо, едва закончив крутой поворот, сразу проехать по ней. Миша действует уверенно и получает оценку «хорошо». Неплохо прошла фигурку и девятиклассница Нина Васичкина.

О самой пионерской трассе Дворца следует сказать особо. Ее шефами являются работники столичной госавтоинспекции. Люди, которым поручено строжайше следить за безопасностью на дорогах, отдали целый район в полное «владение» детей. И не просто отдали, а помогли оборудовать по самым современным требованиям, с новейшими знаками, светофорами, указателями. Да еще обзавели юных регулировщиков следить за выполнением правил каждым водителем, въезжающим на территорию трассы. Не рискованно ли? Нет. Просто работники московской госавтоинспекции смотрят вперед. Они оказали доверие ребятам, и этим доверием юные автомобилисты дорожат: они никому не позволяют перейти трассу в неположенном месте, не позволяют нарушать правила движения. Более того, и за пределами трассы в лице юных автомобилистов столица получает сотни активных пропагандистов правил.

Ребята, занимающиеся в школе автомобилистов, как говорили мне многие родители, становятся более собранными, дисциплинированными, организованными.

Когда пройден курс обучения, накануне экзамена, каждый юный автомобилист получает задание: провести в младших классах беседу о правилах поведения на улицах, рассказать, почему нельзя играть на дорогах в футбол, хоккей. Четырнадцатилетний «лектор» по душам беседует с малышами. Чего греха таить, он сам еще недавно тоже не знал ничего о безопасности движения. И его слушают внимательно: шутка ли сказать — мальчишка умеет управлять автомобилем, на зубок знает правила и даже обещает «за так» покатают на «Москвиче», «Волге» или «Победо» — выбирай, на чем больше нравится! Что ж удивительного, что из набора в набор переполнена академия юных автомобилистов.

Но вернемся на трассу. Сажусь на заднее сиденье «Москвича». Впереди — юный водитель и его наставник Гнеушев. Дан сигнал маневрирования, и машина тронулась в путь.

Крутые повороты вправо и влево чередуются с подъемами, спусками. Только искусному водителю под силу пройти пионерскую трассу без замечаний.



Лопнул вентиляторный ремень. Ребята сами устраняют неисправность.



Нина Васичкина точно проходит строже ворота «фигурки».



Виктор Кондрашкин получает напутствие.

Фото автора.

День угасал. Стало темно, но ребята продолжали занятия, включая, когда надо, ближний или дальний свет.

Когда прощались, Гнеушев тепло сказал о своих подопечных:

— Они будут хорошо знать технику!

Еще раз оговоримся, не все ребята станут водителями. Но знания, полученные ими в «академии юных», как иногда называют школу автомобилистов при Московском Дворце пионеров, помогут в овладении любой профессией, связанной с техникой. И это, пожалуй, главный положительный итог той большой работы, которая ведется педагогами. Ребята всегда будут помнить Анатолия Евгеньевича Гнеушева, Ивана Филипповича Жильцова, Николая Петровича Виноградова и других наставников, которые научили их любить автомобильную технику, любить труд.

Л. МИХАЙЛОВ.

Герой кинофильма — шофер такси

Камера оператора нацелена на необычную группу: шофер такси, стоя рядом с машиной, укачивает ребенка, милиционер-регулировщик помогает развлекать младенца, а из такси выглядывает чья-то русая головка с косичками. Из магазина выбегает пассажирка, оставшаяся ребенка на руках водителя.

— Простите, товарищ шофер, — слегка задышав, говорит она. — Народу было много...

— Ну, многодетный папаша, — согнав с лица улыбку, строго начинает регулировщик.

— Извините, товарищ начальник, — разводит руками шофер. — Так получилось, женщину пожалел... Остановился не на месте...

Милиционер, взглянув на номер машины, записывает его к себе в блокнот. — Сообщим в гараж. В следующий раз будете жалеть женщин в положении месте, — сухо козыряет он и уходит...

Это один из эпизодов новой кинокомедии, которую поставил на студии «Мосфильм» по сценарию Валентины Спириной режиссер Вилан Азаров.

В новой картине — два главных героя: шофер Сергей Никитин и его такси, на котором он совершает свой первый рейс.

Сергей — честный, добрый и отзывчивый парень. Он никогда не остается сторонним наблюдателем того, с чем ему приходится сталкиваться. Он не остается равнодушным, если видит недостойное поведение своих пассажиров, спешит помочь тем, кто нуждается в помощи. А его машина, «одушевленная» волей авторов, как бы олицетворяет собой образ шофера другой закваски, отживших принципов, человека грубого, нечистого на руку, главной целью в жизни которого является желание побольше урвать. До поры до времени этот старый шофер не упускает удобного случая, чтобы «поучить» Сергея, как надо «жить», как возить неопытных пассажиров по самым дальним маршрутам, как обжигивать людей. Но честность и порядочность Сергея одерживают верх над этими «жизненными принципами».

Фильм состоит как бы из нескольких киноновелл. Каждая из них рассказывает о поездке Сергея с новым пассажиром. А пассажиры — люди разные: добрые и сердитые, вежливые и грубые, веселые и грустные.

Подлинное счастье человека заключается в бескорыстном служении людям — такова главная идея нового фильма. И не случайно героем его является шофер такси. В образе Сергея создатели картины стремятся раскрыть зримые черты нашей действительности, показать нашего современника, в котором отчетливо проявляются лучшие качества советского человека — гордого своей профессией, стремящегося быть полезным людям, где бы он ни трудился.

О шоферах — людях трудной и ответственной профессии — создано уже немало произведений литературы и искусства. Можно надеяться, и новый фильм о них (он пока еще не имеет названия) преподаст миллионам шоферов высокий нравственный пример, которому они будут следовать всегда и во всем.

Вл. БАУЛИН.

Кадр из фильма.

Сергей — артист А. Кузнецов. Коржики — артист В. Ливанов.



КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

Многие из нас знают, что такое самодельные осмотровые канавы и эстакады. Это работа в трудной позе, а практически и в темноте. Поэтому, если подошло время осмотра или случилась неисправность, автолюбитель, не мудрствуя лукаво, одевается поплотнее и кряхтя лезет под машину. Немного поработав, он опускает руки, чтобы дать им отдых, а потом принимается снова. Одним словом — знакомая картина.

Сегодня в Клубе рассматриваются легкие опрокидыватели и подъемники для легковых автомобилей.

Этот принципиально новый способ (человек не подлаживается под машину, а приспособливает машину в удобное для себя положение) позволяет работать с автомобилем намного легче и удобнее, а полная и хорошая естественная освещенность дает возможность не просто хорошо все видеть, но и обратить внимание на многие подробности, которые в обычных условиях ускользают. Можно работать даже сидя.

Нам кажется, что более сложные из приспособлений смогут изготовить не только небольшие автохозяйства (это несомненно), но также группы автолюбителей, связанных совместной работой или коллективным гаражом, которых в последние годы становится все больше. Может случиться, что опрокидывателями заинтересуются предприятия, и через какое-то время их можно будет просто приобрести в магазине.

А сейчас — слово инженеру О. В. ЧИРКИНУ.

МОЖНО И БЕЗ КАНАВЫ...
НЕ НАДО ЛЕЗТЬ ПОД МАШИНУ
БОЛЬШЕ НЕ УСТАЮТ РУКИ...
НЕ НАПРЯГАЕТСЯ ЗРЕНИЕ...
Эти удобства создают

ЛЕГКИЕ

ОПРОКИДЫВАТЕЛИ

ЗАСЕДАНИЕ ПЯТНАДЦАТОЕ

При обслуживании и ремонте автомобилей большую часть работ приходится выполнять снизу. Обычно для этих работ автомобили устанавливают на канаве, эстакаде или плунжерном гидравлическом подъемнике. Такие устройства, разумеется, применяются при большом объеме работ — в крупных автохозяйствах.

Для нужд индивидуальных владельцев автомобилей и небольших гаражей нужны опрокидыватели и подъемники облегченного типа. Такие устройства выпускаются, в частности, в Германской Демократической Республике для легковых автомобилей «Трабант» и «Вартбург». Близкими к ним по весовым данным в нашей стране являются соответственно «Запорожец» и, пожалуй, все «Москвичи». Поэтому рассмотрение этой конструкции подъемников будет интересно для владельцев «Запорожцев» и «Москвичей», тем более что приспособления, о которых пойдет речь, просты, не требуют больших затрат и могут быть изготовлены своими силами.

Наиболее простой опрокидыватель (рис. 1, б) для самых легких автомобилей состоит из металлической рамы 1, на которой шарнирно закреплена фигурная пластина 3 с отверстиями, расположенными, как отверстия в диске колеса.

В комплект опрокидывателя входят две рамы и специальная ручка, закрепляемая в гнездах для домкрата на днище автомобиля.

Пользуются этим подъемником следующим образом. Домкратом поднимают автомобиль и, сняв колесо, устанавливают вместо него на тормозной барабан и закрепляют его же гайками шарнирную пластину рамы опрокидывателя. Эту операцию проделывают и со вторым колесом (на той же стороне). Таким образом, после снятия домкрата автомобиль стоит на рамах. В гнездах для домкрата закрепляют ручки. Двое или трое мужчин, взявшись за нее, поднимают и опрокидывают автомобиль. Шарнирные пластины имеют ограничители, которые позволяют наклонить его на угол до 70 градусов, причем в этом положении автомобиль не нуждается в третьей опоре, так как проекция центра тяжести его находится примерно в середине длины рам опрокидывателя (рис. 1, а).

После выполнения необходимых работ автомобиль возвращают в исходное положение в обратном порядке.

Это наиболее простой опрокидыватель; он занимает мало места, у него нет каких-либо изнашивающихся деталей. Поэтому он может оказаться очень полезным для индивидуальных владельцев автомобилей, но требует при-

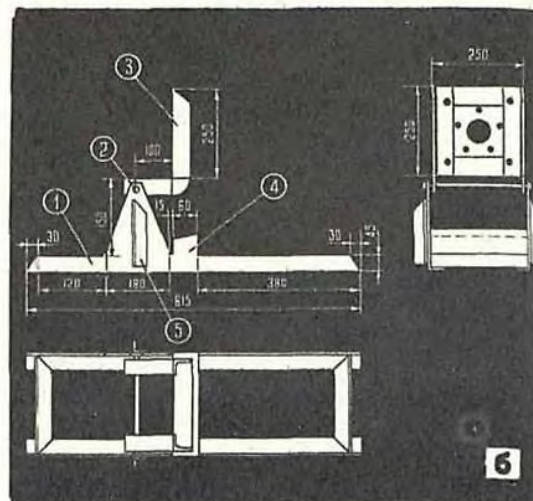
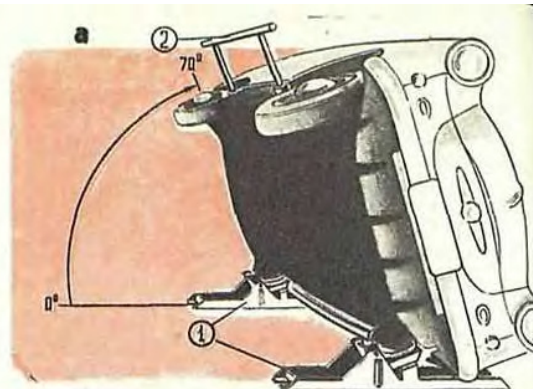


Рис. 1. а) Автомобиль на двухопорном опрокидывателе; 1 — опоры; 2 — ручка. б) Двухопорный опрокидыватель: 1 — рама; 2 — шарнир; 3 — пластина; 4 — ограничитель; 5 — усилитель.

менения больших физических усилий при опрокидывании и возвращении автомобиля «на землю», а также некоторой затраты времени при установке и снятии его с опорных пластин.

Для более тяжелых автомобилей можно с успехом использовать несколько усиленный опрокидыватель описанного типа. Нужно только сделать соответствующие отверстия в вертикальных пластинах 3 для крепления их к ступицам колес.

Ручку для опрокидывания на автомобилях «Москвич-402», 403, 407 устанавливают в имеющихся у них гнездах для домкрата. Для закрепления ручки на других автомобилях нужно привернуть специальные гнезда на днище или при опрокидывании брать за низ. Естественно, что для опрокидывания тяжелых автомобилей («Победа», «Волга») нужно четыре-пять человек. Тут лучше прибегнуть к другому приспособлению, требующему меньше усилий.

Такой опрокидыватель сложнее по устройству (рис. 2), но сложность окупается тем, что им может пользоваться один человек.

В комплект входит два трехлапых козелка и длинный винтовой домкрат-рейка. Козелки 1 имеют закрепленные на шарнирах 2 стержни 3, устанавливаем-

мые в гнезда крепления домкрата на днище автомобиля (рис. 2, а). Высота козлов такова, что их стержни входят в гнезда домкрата, когда автомобиль немного приподнят. Домкрат устанавливают и закрепляют при помощи шарнира на противоположной козелкам стороне автомобиля. Домкрат необходим для наклона автомобиля на нужный угол, а также является третьей точкой опоры его в наклонном положении.

Этот опрокидыватель можно применять без каких-либо переделок для автомобилей, имеющих гнезда под домкрат сбоку на днище кузова, — «Москвич-402», 403, 407, 408 (рис. 2, а). Если на автомобиле нет гнезд, их можно изготовить, как показано на рис. 2, б, и привернуть к днищу.

Для автомобилей «Вартбург», «Москвич-407» и даже более тяжелых «Волги» или «Победы» можно также применить трехопорный опрокидыватель, у которого все опоры связаны в один агрегат, что придает конструкции большую жесткость, а следовательно, и надежность (рис. 3).

Опрокидыватель представляет собой треугольную раму 7, выполненную из уголкового железа. К вершине треугольной рамы прикреплен шарнир 4 (рис. 3, б). По краям основания на пальцах 2 закреплены две подставки 1. Высота подставок обеспечивает проход рамы под слегка приподнятым автомобилем. На раме прикреплены резиновые упоры 3, которые не дают соскользнуть автомобилю в поднятом положении с рамы. Шарнир, находящийся в вершине треугольной рамы, соединен с кареткой 5 подъемного механизма, который представляет собой две параллельные направляющие 6 из толстостенных труб, соединенные между собой планками сверху и снизу. Каретка перемещается по направляющим, поднимая при этом раму, а вместе с этим наклоняя автомобиль. Каретка надежно фиксируется на направляющих, обеспечивая этим необходимую безопасность работы под автомобилем.

Передаточное отношение в подъемном механизме выбрано таким, что опрокидывание автомобиля не представляет трудностей.

Этот опрокидыватель по сравнению с предыдущими более металлоемок и

сложен, но пользоваться им удобнее, и он универсален.

Для автомобилей «Вартбург» и «Москвич-407» (402, 403) пригоден подъемник-опрокидыватель, в котором используется простой рычаг. Отсутствие винтовых подъемных устройств делает его неприхотливым в эксплуатации и доступным в изготовлении своими силами (рис. 4).

Подъемник состоит из траверсы 5 (рис. 4, б) со вспомогательной поперечной планкой 4 и тягой 2, двух главных 1 и 3 и одной дополнительной 8 опор. Главные опоры представляют собой стойки из швеллеров, приваренные к основаниям. На полках швеллеров просверлены два ряда отверстий, в которые входят опорные штыри 9. Траверса своими концами входит в промежуток между швеллерами и крючками, приваренными к ее концам, и опирается на опорные пальцы.

Для подъема или опускания траверсы, а вместе с ней и автомобиля, применяют рычаг 7, который качается на пальце, установленном в наружном ряду отверстий стойки.

Подъем осуществляется следующим образом. Под автомобиль кладут траверсу, поперечную планку и тягу, а по бокам ставят стойки, которые соединяют планкой и тягой. Траверсу вешают на опорные штыри, находящиеся в самых нижних отверстиях внутреннего ряда. Концом рычага поддевают траверсу и поднимают ее до следующего отверстия, разгружая при этом штырь внутреннего ряда. После этого вынимают опорный штырь и переставляют его в следующее верхнее открывшееся отверстие, затем несколько опускают рычаг. Траверса своим крючком садится на опорный палец. Следующим шагом является перестановка штыря рычага в другое, расположенное выше отверстие в наружном ряду стойки, и процесс повторяется.

Переставляя штыри из одного отверстия в другое, поднимают или опускают траверсу, а вместе с ней и автомобиль по всей длине стойки. Для предотвращения соскальзывания автомобиля в бок по траверсе на ней сделаны резиновые упоры 6, которые можно переставлять в отверстиях в зависимости от ширины днища. Усилие на рычаге при подъеме автомобиля не превышает 15 кг. Один человек поднимает автомобиль на всю высоту стоек примерно за 6 минут.

Автомобили, имеющие гнезда для домкрата, можно устанавливать на дополнительную, третью опору, которая позволяет поднять и наклонить автомобиль так, чтобы были вывешены все колеса (см. рис. 4). В этом случае палец дополнительной опоры вставляют в гнездо для домкрата.

Для средних и тяжелых автомобилей служит еще один тип подъемника, отличающийся высокой устойчивостью и особенно большой надежностью (рис. 5). Этот подъемник напоминает предыдущий, но вместо рычажных имеет винтовые подъемные стойки, соединенные траверсой, на которую опирается автомобиль. Стойки — трехлапые со связанным основанием. Проекции силовых винтов находятся в центре треугольника основания. Винты снабжены шариковыми упорными подшипниками, обеспечивающими легкость подъема автомобиля.

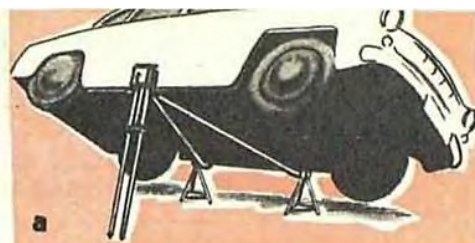


Рис. 3. а) Автомобиль на трехопорном связанном опрокидывателе. б) Схема устройства опрокидывателя: 1 — подставка; 2 — пальцы; 3 — упоры; 4 — шарнир; 5 — каретка; 6 — направляющие; 7 — рама.

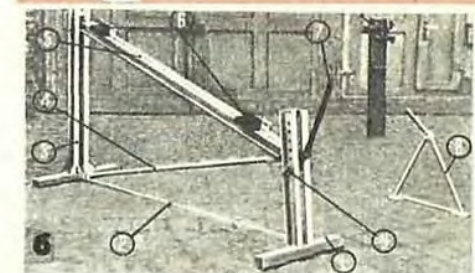
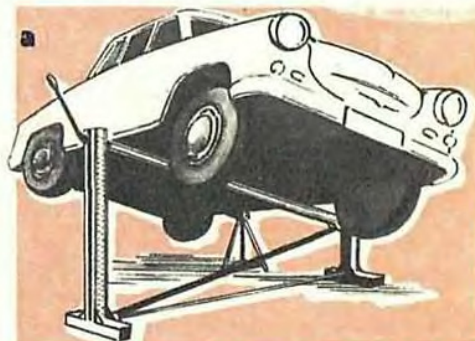
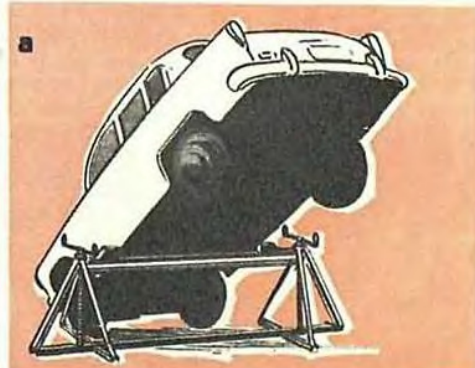


Рис. 4. а) Автомобиль на рычажном подъемнике с дополнительной опорой. б) Общий вид подъемника: 1 — малая опора; 2 — тяга; 3 — большая опора; 4 — соединительная планка; 5 — траверса; 6 — упоры; 7 — рычаг; 8 — дополнительная опора; 9 — штыри.

Рис. 5. а) Автомобиль на винтовом подъемнике. б) Винтовой подъемник в разобранном виде.



СПАРТАКИАДА

На льду — мотороллеры

В городах Кировской области много любителей мотоспорта. Их не удивишь ни кроссом, ни гонкой на ипподроме, ни тем более гонкой на льду. Но то, что увидели жители Вятских Полян в этот зимний день, было совершенно необычно: на ледяной дорожке стадиона «Труд» состязались водители мотороллеров. И заезды их были не менее увлекательны, чем проходившие в тот же день гонки мотоциклистов. Шипы на колесах создавали необходимую устойчивость, и мотороллеры неслись по льду с весьма солидной скоростью — выше 60 км/час.

До сих пор мы встречали «Вятку» на «фигурке», многодневных соревнованиях, даже на зимнем кроссе. Теперь роллер нашел еще одно спортивное применение.

Л. ИХЛЕВ,
общественный корреспондент «За рулем».

г. Вятские Поляны
Кировской области.

Мотороллеры на ледяной дорожке стадиона «Труд».
Фото А. Яровикова.



Неоправданная осторожность

В прошлом году второй раз разыгрывался Кубок социалистических стран по кольцевым автогонкам, но среди участников соревнований не было советских спортсменов. В связи с этим возникает вопрос: почему до сих пор наши кольцевые гонщики не стартуют за рубежом? Сейчас в клубах и спортивных обществах более десяти гоночных автомобилей третьей формулы — «Мелькус-Вартбург». Их можно видеть на крупнейших наших состязаниях, включая чемпионат страны.

Гонки на Кубок социалистических стран проводятся на автомобилях той же третьей формулы. Значит, объяснить отказ от участия в этих соревнованиях отсутствием машин нельзя. Во всех странах, участвовавших в розыгрыше Кубка, тоже немало таких автомобилей: в Венгрии — 4, Польше — 10, Чехословакии — 12 и лишь в ГДР 22 автомобиля.

Возможно, президиум Федерации автоспорта СССР считает мастерство наших гонщиков еще недостаточно высоким? Но ведь для поднятия уровня спортивного мастерства существует проверенный рецепт — чаще соревноваться с сильными соперниками.

Последняя из трех проведенных у нас в стране международных встреч состоялась в 1963 году. Тогда у нас было лишь несколько машин «Мелькус-Вартбург», пригодных для того, чтобы соревноваться на равных с гонщиками социалистических стран. Правда, тогда наши спортсмены еще не освоили их, и хозяева трассы на международной гонке в Минске показали довольно слабые результаты.

Какие же выводы последовали из этого? В 1964 году вообще не было проведено ни одной встречи на кольце с зарубеж-

ными гонщиками, хотя число машин, пригодных для международных выступлений, возросло.

Для чего же, спрашивается, приобретены дорогостоящие машины международного класса? Чтобы потом списать их изношенными в первенствах Москвы или «Спартак»?

На 1965 год запланировано два выезда наших кольцевых гонщиков — в Италию и Польшу. Как бы пригодился им опыт участия в состязаниях сильнейших! Увы, целый год был для этого потерян.

Мы думаем, что Федерация автоспорта проявляет неоправданную осторожность, ограничивая выступления советских гонщиков в международных встречах. Хорошей школой для них может стать участие в розыгрыше Кубка социалистических стран. Следовало бы также возобновить международные гонки у нас в стране.

Итоги года Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта убеждают в том, что тяга спортсменов к скоростным автомобильным соревнованиям очень велика, что популярность кольцевых гонок растет все больше. И нам кажется, настала пора выходить на международную арену, готовя мастеров скоростной езды, способных конкурировать с зарубежными гонщиками. Этого требуют интересы и престиж советского автомобильного спорта.

Л. ШУГУРОВ, руководитель группы конструирования гоночных автомобилей МЗМА.

УВЛЕЧЕННЫЕ

В кабинете директора станции юных техников Ленинского района города Керчи множество кубков. Это — свидетели побед автомоделистов. Но трофеи появились здесь не сразу. Воспитанники

станции юных техников прошли хорошую школу и стали грамотными конструкторами. Прежде чем построить модель, они сами разрабатывают проект, готовят чертежи, а потом уже принимаются за работу.

Директор станции Павел Ильич Осипов увлек пионеров своей любовью к технике, постоянными поисками. Он сам создал универсальный станок для юного техника, который стал незаменимым помощником ребят. Нужны были конические или цилиндрические шестерни для ведущих передач автомоделей — и станок приходил на выручку. Нужны были шурупы и болтики — их незачем было искать в магазинах. Становись за станок и сделай их сам. Результаты, как принято говорить, не замедлили сказаться.

Радиоуправляемая модель, сконструированная Алексеем Новиковым, заняла первое место на республиканских соревнованиях, а конструктор стал чемпионом Украины. Позже Алексей вместе со своим товарищем Леонидом Осиповым побывал на первых всесоюзных соревнованиях школьников в Москве. Там они ста-

ли призерами в классе полумаскетов с двигателем 2,5 см.

Есть в Керчи на станции юных техников и другие способные моделисты.

Когда Валентин Елешевич впервые увидел радиоуправляемую модель, он решил сам построить такую же. Ему приглянулся приемник, схему которого разработал руководитель радиокружка Евгений Емельянович Медведев. Его мог сделать любой начинающий радиолюбитель. Изготовленный на транзисторах, он питается от батареек простого карманного фонаря, а поэтому легче стандартного и самодельного. Этот приемник, как никакой другой, подходил к корпусу радиоуправляемой модели.

Модель Валентина Елешевича — автомобиль УАЗ — безотказно работала на дистанции, выполняя самые разнообразные команды, и была признана лучшей на областных соревнованиях.

На станции царит деловая творческая атмосфера, автомоделисты работают в тесном контакте с кружками радио, телемеханики и автоматики.

За керченскими умельцами потянулись юные техники и других городов. Сейчас, когда спартакиада по техническим видам спорта набрала темпы, автомоделизм принял в Крыму широкий размах.

Б. СЛУЧАНКО.

Юные техники перед запуском радиоуправляемой модели.

Фото автора.

г. Керчь.





Равнодушные и энтузиасты

В № 12 журнала «За рулем» за 1964 год опубликована статья «Энтузиасты и равнодушные», в которой говорилось о бездушном отношении к автоспорту руководителей автотоклуба в г. Великие Луки, а также руководства Московского комбината проката машин. В статье справедливо указывалось, что равнодушие и спорт несовместимы.

Мне же хочется рассказать не о зажимниках автоспорта, а, наоборот, о замечательном начинании шоферов и мотоциклистов одесской спецмотобазы. По инициативе директора базы тов. Карасева и начальника мастерских тов. Хаиса здесь создана секция картингистов. Примерно за месяц — полтора изготовили три карта, а в ближайшее время начнется постройка еще трех.

С каждым днем секция становится все более популярной, пополняется новыми силами. Благоприятные климатические условия позволили нашим картингистам раньше, чем в других городах, приступить к тренировкам. А вскоре мы выйдем на старты спартакиады.

Л. КАРАЧУН,
мастер спорта.

г. Одесса.

Неутешительный финиш

Прошел первый год спартакиады. Теперь в спортивных коллективах подводятся его итоги. Оглянулись на прошедший год и мы, спортсмены Тартуского автобусно-таксомоторного парка. Скажем прямо — неутешителен для нас его финиш. Начиная с мая и по сегодняшний день наши раллисты не имели возможности выступать в соревнованиях.

Администрация парка, общественные организации не поддерживают автоспорт, всячески прельщают его развитию. Вот факты. Положения о соревнованиях, присылаемые организаторами, утаивают от спортсменов, а если и вручают, то с таким опозданием, что некогда подготовить машины. Примерно такая же история получилась со справками на классификационные очки, начисленные нашим автомобилистам за участие в ралли «Прибалтика». Эти справки обнаружили лишь через девять месяцев в завкоме в... старом барабане. А спортсмены все это время ждали, беспокоились. На их неоднократные вопросы следовал ответ: никаких справок не получали.

Спартакиада вступает в завершающий этап. Но спортсмены так и останутся за ее бортом, если администрация и общественные организации парка не изменят своего отношения к автоспорту.

А. КЮТТ,
спортсмен 2-го разряда.

г. Тарту.

НАГРАДА ЗА УПОРСТВО

Заскрежетали тормоза. Спортсмен выскочил из машины, поднял капот, и на лице его отразилось отчаяние. Мотор гоночной «Эстонии» не выдержал нагрузки — «развалился».

До конца дистанции оставалось добрых полтора километра. «Эх! Не дотянул!», — с досадой произнес гонщик и перчатками ударил по капоту. А через мгновение он уже толкал машину по трассе.

Когда спортсмен появился на финише, сильно припадая на одну ногу, весь в копоти, ему дружно зааплодировали. Подбежали товарищи: «Не тужи, Маресьев! Все еще впереди!»

Нет, не зря его назвали именем легендарного человека. В судьбе Бориса Владимировича Кушнарера немало сходного с жизненным подвигом Алексея Маресьева. И когда слушаешь его несколько сбивчивый рассказ о своей жизни, то думаешь: человек все может, если очень хочет, если обладает волей.

Летняя карьера Бориса Кушнарера сложилась драматично. В 1943 году на Юго-Западном фронте двадцатипятилетний летчик-истребитель был тяжело ранен в ногу. Выбросившись с парашютом, он долго пробирался сквозь леса и болота к своим. В госпитале открылась гангрена. Оттуда его выписали без ноги. Потом был город Чкалов, где Борис трудился на заводе. А когда окончилась война, он переехал в Москву и стал автомехаником.

— Тянуло к машине, — рассказывает Кушнарер. — Очень хотелось сесть за руль, но протез пока что не слушался. Я плохо чувствовал отдачу педалей.

Оставалось терпеливо тренировать ампутированную ногу. В 1947 году Борис Владимирович наконец сел за руль грузовика. День ото дня нога все больше привыкала к педалям, и крепла радостная уверенность, что он сможет водить автомобиль не хуже других. Через некоторое время Кушнарер уже поступил на курсы повышения квалификации для механиков, а в 1950 году одновременно выдержал экзамены на водителя первого класса и преподавателя школы и курсов шоферов.

Все эти годы никто из товарищей не догадывался, что у Кушнарера протез. Никто не знал, что у этого всегда жизнерадостного человека несколько лет нестерпимо ныла нога. Не раз и не два в бессонные ночи задавал он себе вопрос: «Выдержу ли?». И выдержал.

Последние шесть лет Борис Владимирович трудится в 4-й автобазе легковых автомобилей Управления таксомоторного транспорта столицы. Здесь он вступил в ряды КПСС, здесь ему коммунисты колонны оказали высокое доверие, избрав секретарем партийной группы, потом — членом партбюро.

...Первые испытания. Первая трасса. Идут соревнования по фигурному вождению автомобилей. На старте — опытные спортсмены. И среди них новичок, да еще с протезом. Включено зажигание. Машина мягко трогается с места, и вот уже одна, вторая, третья фигуры позади. Борис забыл и о волнении перед стартом и о ноге. Им овладел тот спортивный азарт, который на всю жизнь подружил со спортом многих автомеханистов. Кушнарер добился первого успеха — выполнил норму третьего разряда. Но радости его не было предела. Он победил недуг, он боролся на равных, он поверил в себя. А потом...

В спортивном диспансере, где перед соревнованиями спортсмены проходили медицинский осмотр, молодой хирург попросил Кушнарера раздеться. Увидев протез, сказал: «К соревнованиям мы вас допустить не сможем», — и повернулся спиной, давая понять, что никакие доводы не помогут.

Нет, и тут он не сдался. Потребовал созвать консилиум. Показал врачам, что никаких неудобств протез ему не причиняет: бегал, прыгал, плясал. И доказал.

Кушнарер начал выступать в скоростных соревнованиях. В Минске на открытом первенстве Белоруссии по шоссейно-кольцевым гонкам он занял шестое место и получил второй разряд, а на чемпионате страны 1963 года вышел на четвертое место. В соревнованиях на первенство Литвы, в которых участвовали сильнейшие спортсмены Москвы, Ленинграда, Латвии, Кушнарер поднялся еще на одну ступеньку, заняв третье призовое место. Затем он стартовал на «Невском кольце» в Ленинграде, в Москве и набрал необходимое для получения звания мастера спорта количество очков. За восемь месяцев новичок шагнул в мастера!

И все же куда весомее другая победа, которую не измеришь минутами и секундами. Это победа силы воли и духа спортсмена, его целеустремленности и веры в свои возможности.

Р. МИНАСОВ.

Мастер спорта Борис Кушнарер (№ 45) на трассе «Лужниковское кольцо».

Фото В. Бровка.





Один автомобиль способен, конечно, создать микроклимат, даже вокруг своего гаража. Но на земном шаре сейчас около 150 миллионов автомобилей, и число их продолжает увеличиваться.

Одна из вершин технической мысли человечества! Да.

Незаменимое транспортное средство! Да.

И в то же время автомобиль относится к тем продуктам цивилизации — наряду с фабричными трубами, извергающими копоть и дым, с судами, загрязняющими моря нефтью, — которыми человек невольно, но постоянно и активно воздействует на природу, изменяя ее далеко не в лучшую сторону.

150 миллионов автомобилей выбрасывают в атмосферу планеты угарный газ и другие токсичные продукты сгорания.

В местах скопления городского транспорта на высоте 1,7—1,8 метра, то есть на уровне дыхательных орга-

нов, зарегистрировано среднесуточное содержание СО (угарного газа) порядка 0,03 процента. Чтобы понять, много это или мало, напомним, что концентрация этого газа в воздухе в количестве 0,01 процента резко снижает трудоспособность, а вдыхание воздуха, содержащего 0,4 процента СО, в течение часа приводит к смерти.

Темные выхлопные газы дизелей, которыми оснащены практически все большегрузные автомобили, почти не содержат угарного газа, но тем не менее вредны для здоровья людей.

Основной причиной высокого содержания сажи в выпускных газах дизелей является неисправность насос-форсунок и других элементов топливной системы. А на концентрацию СО сильное влияние оказывает регулировка и техническое состояние карбюратора. Например, в отработавших газах автомобиля, карбюратор которого отрегулирован на максимальную приемистость, СО занимает до 13 процентов (по объему), в то время как у нормально работающего карбюраторного двигателя эта величина не превышает 1 процента на установившемся режиме и 5 процентов на режиме холостого хода.

Понятно, что состав отработавших газов зависит не только от состояния топливной аппаратуры. Он определяется типом

АВТОМОБИЛЬ

Прежде всего нужно сказать, что если системы питания и зажигания автомобиля исправны, то соблюдение нормы, установленной Моссоветом, не составляет труда. Об этом говорят специально проведенные исследования.

Ученые, заинтересовавшись проблемой отработавших газов, пошли по пути создания аппаратов, снижающих их токсичность. Эти аппараты, названные нейтрализаторами, устанавливаются вместо глушителей, выполняя их функции и одновременно обезвреживая газы.

В настоящее время разработаны жидкостные, пламенные и каталитические нейтрализаторы.

Принцип действия жидкостных нейтрализаторов заключается в том, что газы пропускаются через водный раствор специальных веществ, в котором оседают альдегиды и окислы азота. Но окись углерода жидкостные нейтрализаторы не задерживают. Это их недостаток. А потому такие нейтрализаторы применяются только для обезвреживания отработавших газов дизельных двигателей, содержащих окиси углерода в которых составляет ничтожные доли процента. Кроме того, жидкостные нейтрализаторы имеют большой вес и габариты, требуют частой смены раствора вещества (через 6—8 часов) и периодической очистки от сажи и смол. В зимнее время их эксплуатация почти невозможна, так как раствор быстро замерзает. Обычно такие нейтрализаторы применяют на оборудовании, используемом в горнодобывающей промышленности. В Советском Союзе, например, они устанавливались на автомобилях-самосвалах МАЗ-205, вывозивших породу при строительстве обводного тоннеля Нурекской ГЭС.

Метод пламенного дожигания основан на способности токсических компонентов отработавших газов окисляться при высокой температуре. Для интенсивного течения реакции окисления аль-

дегидов необходима минимальная температура в 550 градусов, окиси углерода и углеводов — порядка 700 градусов.

У карбюраторных двигателей, отработавших газы которых на некоторых режимах содержат значительное количество окиси углерода, пламенное дожигание возможно без постоянного высокотемпературного очага пламени. Если обеспечить подачу свежего воздуха в газы, то для воспламенения окиси углерода достаточно электрической искры.

В дизельных же двигателях устойчивое горение отработавших газов возможно только при пропуске их через специально созданный при помощи дополнительной камеры сгорания очаг пламени.

По-видимому, пламенные нейтрализаторы найдут применение в основном при эксплуатации дизельных автомобилей на севере, где они одновременно будут выполнять функции подогревателей двигателей перед пуском.

Большое развитие за последнее время получили каталитические нейтрализаторы. Отличие их по принципу работы от пламенных нейтрализаторов состоит в том, что окисление продуктов неполного сгорания топлива происходит не в пламени, а на катализаторе, то есть на поверхности вещества, сильно ускоряющего реакцию. Так удается очистить отработавшие газы в зависимости от режима работы двигателя на 50—100 процентов от окиси углерода, альдегидов и несгоревших углеводородов. Схема каталитического нейтрализатора для карбюраторных двигателей представлена на рисунке.

В Советском Союзе конструкции нейтрализаторов с металлическим катализатором для всех моделей карбюраторных двигателей разработаны организованной при 1-м автокомбинате Главмосавтотранса Лабораторией автомобильных нейтрализаторов Центрального на-

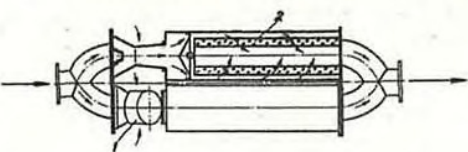


Схема каталитического нейтрализатора для карбюраторных двигателей: 1 — фильтр эжектора; 2 — реактор с катализатором.

учно-исследовательского и опытно-конструкторского института топливной аппаратуры (ЛАН ЦНИТА).

В прошлом году была выпущена первая промышленная партия нейтрализаторов.

Следует отметить, что металлическими катализаторами прежде всего оборудуются транспортные средства, эксплуатируемые в горнодобывающей промышленности и плохо вентилируемых помещениях (внутризаводская территория, тоннели, склады).

Сейчас опытные образцы таких нейтрализаторов испытываются в Москве на Новомосковском гипсовом комбинате, Солигорском калийном комбинате, Камско-Устьинском гипсовом руднике (Татарская АССР), Криковских разработках ракушечника (Молдавская ССР), в тоннелях строительства Нурекской

и ЧИСТЫЙ



двигателя, величиной нагрузки на него, физико-химическими свойствами топлива и масла, полнотой сгорания. Даже у идеального с рассматриваемой точки зрения двигателя на выпуск

будет определенная доля токсичных соединений.

Проблема «чистого воздуха» во многих странах Западной Европы стала весьма серьезной. Недаром в Бельгии по существующему законодательству у всех грузовых автомобилей через каждые полгода проверяется уровень «дымления» на выпуске, а министерством транспорта Англии с мая 1962 года по сентябрь 1963 года было подвергнуто обследованию «на загрязнение воздуха» 133 600 автомобилей с дизельными двигателями. Результаты оказались неутешительными.

В нашей стране иная структура транспорта, и «отравление воздуха» не имеет тех масштабов, как во многих капиталистических странах. Но абсолютное число автомобилей, естественно, растет, и понятно, что все больше внимания привлекает к себе проблема «чистого воздуха». Достаточно сказать,

что в Москве постановлением исполкома Моссовета от 24 мая 1962 года содержание СО в выпускных газах автомобилей ограничено двумя процентами.

Наш журнал уже обращался к этой проблеме. О ней, в частности, говорилось в статье генерал-майора инженерно-технической службы, заслуженного деятеля науки и техники Г. В. Зимелева «Нерешенные задачи автомобильной науки», опубликованной в № 2 за 1963 год. Теперь мы снова возвращаемся к ней.

Многого можно добиться, упорядочив эксплуатацию автомобилей, улучшив уход за ними. Об этом рассказали нашему корреспонденту Ж. Л. ГАБИНОВА — заведующая отделом общей и коммунальной гигиены и санитарии Московской городской санитарно-эпидемиологической станции и заместитель начальника отдела РУД—ГАИ Мосгорисполкома А. К. БЕЛАН. Интервью с ними помещаются на этих страницах. Но для начала предоставим слово работникам лаборатории автомобильных нейтрализаторов доктору технических наук И. П. ВАРШАВСКОМУ, кандидату технических наук Р. В. МАЛОВУ и инженеру Л. С. ЗОЛОТАРЕВСКОМУ. Они расскажут о последних исследованиях в интересующей нас области.

ГЭС и других местах и везде показывают хорошие результаты.

Каталитические нейтрализаторы для дизельных двигателей отличаются от карбюраторных отсутствием эжекторов. К сожалению, существующие катализаторы для эффективной нейтрализации требуют более высоких температур отработавших газов, чем те, которые возникают в дизельных двигателях (особенно двухтактных) при работе на режиме холостого хода.

Ориентировочные данные о действии каталитического нейтрализатора отработавших газов четырехтактных дизельных двигателей таковы: при нагрузках на двигатель, больших 50 процентов максимальной, обеспечивается полная очистка (100 процентов) газов от альдегидов и на 70—80 процентов от окиси углерода; в интервале нагрузок от 25 до 50 процентов эти цифры соответственно понижаются до 50—60 и 35—50 процентов, а при нагрузках до 25 процентов обезвреживание газов идет слабо из-за низкой температуры. Но надо сказать, что уже сейчас находятся в стадии экспериментальной проверки нейтраллизаторы, позволяющие обезвредить отработавшие газы дизелей на всех режимах. Этого удается добиться применением различных комбинированных схем. Эффективность каталитического нейтраллизатора при работе дизеля на холостом ходу и частичных нагрузках удавалось несколько повысить, увеличив противодавление на выпуске установкой специальной регулируемой заслонки перед нейтраллизатором.

Обезвреживание отработавших газов автомобилей с карбюраторными двигателями при их работе на холостом ходу и частичных нагрузках возможно обеднением смеси. Для обеспечения же в этом случае устойчивого зажигания применяют либо форкамерно-факельное зажигание, либо искру повышенной энергии (в 100—200 раз больше обычной). Работа на обедненной смеси позволяет снизить содержание окиси углерода в 2—5 раз по сравнению

с обычными двигателями. Чтобы обеспечить работу на обедненной смеси на всех режимах, разрабатывается специальная схема с компенсацией потерь мощности при больших нагрузках посредством нагревателей.

Таким образом, в настоящее время существует возможность уменьшить загрязнение воздуха в городах токсичными компонентами отработавших газов автомобильных двигателей. Исследования позволили наметить направления этой важной работы:

перевод карбюраторных двигателей на работу на обедненной смеси; оборудование карбюраторных двигателей каталитическими нейтраллизаторами;

оборудование дизельных двигателей комбинированными нейтраллизаторами; оборудование карбюраторных двигателей регуляторами разрежения; обеспечение надежного контроля за техническим состоянием двигателей с точки зрения минимального содержания токсичных компонентов в отработавших газах.

Для того чтобы узнать, как охраняется «воздушное пространство» Москвы, мы обратились к Ж. Л. Габиновой.

— Жоржетта Львовна, в крупнейших городах США содержание окиси углерода, одного из компонентов отработавших газов, достигает 91,6 мг/м³. А какова «загазованность» московских улиц?

— Начать мне хочется с того, что все гости Москвы, приезжающие к нам из-за рубежа, удивляются чистоте воздуха наших улиц. Если недавно над площадью Маяковского, которая была самым «загазованным» местом столицы, в воздухе содержалось 80 мг окиси углерода на кубический метр, то теперь количество ее сократилось здесь в 3—4 раза.

— Как удалось достичь такого резкого снижения?

— Специальными исследованиями было доказано, что количество выпускных

газов увеличивается на перекрестках, где особенно часты пуск и останов автомобильных двигателей, а также работа их на холостом ходу.

Сейчас на многих улицах организовано безостановочное движение, сооружены транспортные тоннели или подземные переходы для пешеходов. Так была реконструирована и площадь Маяковского.

Надо сказать, что в последнее время во многих городах, а особенно в Мос-



ске, расширяются старые улицы, строятся прямые магистрали. Дорожное покрытие этих улиц, позволяющее транспорту двигаться на высоких скоростях, «окантовка» барьером из лиственных деревьев и кустарников, препятствующих проникновению отработавших газов на тротуары и в жилые дома, тоже снижают «загазованность».

Работники нашей станции провели исследовательскую работу. Результаты ее очень интересные. Например, стало известно, что хвойные деревья абсолютно «не выносят» запаха выпускных газов, тогда как липа или дуб очень хорошо противостоят им. Теперь мы можем рекомендовать при озеленении породы деревьев, которые смогут хорошо противостоять «загазованности».

— Значит ли все сказанное Вами, что проблемы «загазованности» в Москве, а следовательно, и в стране, не существует?

— Нет. Все, что делается в этой области, можно рассматривать только как начало большой работы, в которой должно принять участие множество людей и организаций. Серьезной помощи следует ожидать от наших ученых: за последнее время ими изобретены различные нейтраллизаторы, регулятор раз-

ВОЗДУХ

режения и другие приборы, которые позволят сократить токсичность газов.

Кроме того, большую роль в этом могли бы сыграть и автохозяйства, выпуская на линию автомобили только со «здоровыми» двигателями. Ни для кого не секрет, что сейчас в большинстве автохозяйств перед выездом на линию у автомобилей проверяется тормозная система, свет — то есть только те механизмы и приборы, с которыми связана безопасность движения. А ведь почти в каждом гараже имеется прибор Орса—Фишера, которым можно контролировать содержание окиси углерода в газах.

Было бы неплохо, если бы инспекторы ОРУД—ГАИ строже подходили к водителям, если бы каждый водитель, выезжая с неисправным двигателем, знал, что его ждет такое же наказание, как за нарушение правил движения. И почему бы не внести соответствующее дополнение в правила уличного движения?

Контроль за техническим состоянием автомобилей входит в функции Государственной автомобильной инспекции. Поэтому следующее наше интервью — с заместителем начальника ОРУД—ГАИ Мосгорисполкома А. К. Беланом.

— Афанасий Константинович, скажите, что на Ваш взгляд позволило или позволило успешно бороться с «загазованностью» московских улиц?

— Это прежде всего гигантская кольцевая дорога, которая сравнительно недавно опоясала наш город. 109 километров, 7 мостов и 50 путепроводов позволили сократить проезд автомобилей через столицу, особенно ингородных.

Кроме того, сейчас возросла и культура перевозок. Совсем недавно существовала обширная сеть мелких автохозяйств, которые в большинстве теперь объединены в крупные, а это сокращает количество одновременно работающих машин. К тому же гаражное оборудование крупных автохозяйств позволяет вовремя обнаружить неисправность автомобиля и устранить ее. Сокращается количество грузовых автомобилей на линии, увеличивается использование прицепов. «Загазованность» уменьшается, а на количестве перевозимых грузов это не скажется.

— Исполком Моссовета принимал решения, которые были направлены против загрязнения воздуха отработавшими газами. Одно из этих решений предусматривало строгий контроль со стороны работников автохозяйств за исправностью и регулировкой системы питания и зажигания автомобилей, а на Госавтоинспекцию возложило обязанность снимать с линии машины, у которых эти системы неисправны. Как выполняются эти решения?

— К сожалению, с этим еще не все благополучно. На улицах Москвы пока встречаются машины, которые не отвечают предъявляемым к ним требованиям. Автоинспекторы возвращают их в гараж. Только за прошлый год мы возвратили 11 тысяч таких автомобилей.

Однако, действуя подобным образом, принимая строгие меры к нарушителям, мы, конечно, отдаем себе отчет, что за каждой машиной инспектор не уследит, и в этой связи нужно говорить о людях, руководящих автохозяйствами.

Порой диву даешься, откуда у неко-

Разве это учеба?

О грубых нарушениях в подготовке шоферов организациями ДОСААФ Магаданской области

Магаданская область испытывает большую потребность в высококвалифицированных водительских кадрах — край наш большой, суровый, хороших дорог еще мало; слабоподготовленные и малоопытные шоферы чувствуют себя за рулем автомобиля, мягко говоря, неуютно. Казалось бы, кому, как не комитетам ДОСААФ области, взять на себя значительную долю труда по обучению шоферов, приложить все усилия к тому, чтобы готовить специалистов высокого качества. А что происходит на деле?

В автомотоклубе и ряде первичных организаций ДОСААФ области открыты курсы водителей. К сожалению, большая их часть основана на крайне неудовлетворительной учебно-технической базе. И что еще хуже, в ряде случаев отсутствует элементарный контроль за учебным процессом, а это, в свою очередь, ведет к грубому нарушению Положения о порядке присвоения квалификации водителей, к злоупотреблениям и очковитательству.

Сошлюсь на факты. Вот курсы шоферов-профессионалов при первичной организации ДОСААФ Омсукчанской автобазы. Здесь согласно протоколу № 68 были выданы свидетельства об окончании курсов семи человекам, которые на самом деле не ходили на занятия. Проверкой установлено, что на курсах отсутствовала элементарная дисциплина, до 50 процентов слушателей занятия посещали нерегулярно; практическое вождение велось на технически неисправном автомобиле, без двойного управления. Такая, с позволения сказать, организация учебного процесса привела к тому, что из 22 человек сдало экзамены и получило удостоверение шофера-профессионала только восемь.

Не лучше обстоит дело в первичной организации ДОСААФ Гижигинского рыбокомбината, где курсы шоферов не имеют достаточной материально-технической базы и «обходятся» без преподавателей по устройству автомобиля и инструктора практического вождения. Нет здесь даже учебного автомобиля. Не удивительно, что курсы, действующие с декабря 1963 года, не могут выполнить программу до сих пор. Подобная участь постигла курсы ДОСААФ в поселках Северо-Эвенск и Чайбуха.

Несмотря на исчерпывающие указания ЦК ДОСААФ, определяющие порядок подготовки шоферов первого и второго класса, при первичной организации ДОСААФ 7-го отряда Сусуманского района открылись курсы шоферов второго класса. В группу было зачислено 50 человек, среди которых оказался водитель В. П. Почув, лишенный водительского удостоверения на 12 месяцев за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Из числа обучающихся четверо имеют стаж работы водителями от трех месяцев до двух лет, а трое вовсе не работали водителями. В заявлении на регистрацию курсов инструктором производственного обучения записан шофер 1-го класса П. С. Конопля, который в настоящее время находится в длительном отпуске в центральных районах страны. Это ли не вопиющие нарушения положения о подготовке водительских кадров в организациях Общества!

Резонно напрашивается вопрос: до каких пор в Магаданском обкоме ДОСААФ будут так безответственно относиться к подготовке технических специалистов?

М. БЫКОВ,
начальник ГАИ Управления охраны общественного порядка Магаданского облисполкома.

г. Магадан.

торых водителей и шоферов равнодушные к здоровью окружающих. А многие из них считают «загазованность» улиц мелочью. Как ни парадоксально, зачастую «благоухающие» автомобили принадлежат организациям, которые призваны бороться за здоровье людей, — больницам, родильным домам и другим медицинским учреждениям.

— Чем Вы объясняете равнодушие этих работников автохозяйств к столь важному вопросу?

— Не все еще понимают, какой вред здоровью людей наносит «загазованность» улиц. Поэтому нужно проводить большую разъяснительную работу. Недостаточно бывает сказать, что повышенное содержание окиси углерода в воздухе вредно. Необходимо разъяснить, почему вредно, какое влияние оказывает на организм окружающих. По совести говоря, санитарно-просве-

дительная работа в автохозяйствах не ведется. Один небольшой плакат, созданный Московской санэпидстанцией, — это капля в море.

Авторитетное слово медиков — борцов за здоровье, санкции государственного санитарного надзора к виновникам нарушений могли бы сыграть не последнюю роль в этом большом и важном для всех нас деле.

С своей стороны, пользуясь случаем, хочу предупредить, что, усиливая борьбу с «загазованностью» воздуха, государственная автоинспекция будет использовать всю полноту предоставленных ей прав. Это относится к машинам, принадлежащим как автохозяйствам, так и автомотолюбителям.

Скоро предстоит техосмотр, и в связи с этим нелишне будет напомнить, что сизоватый дым, идущий из глушителя, чаще всего возникает вследствие износа или пригорания компрессионных колец. В свою очередь, при неправильно отрегулированном карбюраторе в камеру сгорания попадает слишком много топлива. Результат — облака черного дыма, бьющие из глушителя.

Чтобы избежать подобных явлений, лучше заранее позаботиться об исправности машин.

Хочу обратиться к автомобилистам и мотоциклистам: давайте общими силами бороться за чистый воздух, за наше здоровье!



Повышение литровой мощности и быстроходности — главная тенденция развития конструкций современных автомобильных двигателей. С этой целью их подвергают все новым и новым изменениям. Много дал в свое время переход от нижнеклапанных конструкций к верхнеклапанным. Благодаря этому удалось повысить литровую мощность двигателей легковых автомобилей с 20—25 до 35—40 л. с.

Но возможности дальнейшего совершенствования современных верхнеклапанных двигателей с нижним располо-

жается расположение впускных и выпускных каналов, а также каналов для охлаждающей жидкости. Появляется возможность более удобно разместить свечи зажигания.

Распределительный вал удобнее располагать в головке цилиндров. Концы его можно использовать для привода вспомогательных механизмов, например прерывателя-распределителя. Это повысит надежность работы системы зажигания, так как исключает дополнительную передачу с винтовыми шестернями.

Верный путь совершенствования двигателей

жением распределительного вала и штанговым приводом ограничены. Чем это объяснить? Привод клапанов от распределительного вала сложен и требует большого числа деталей. Двигаются они возвратно-поступательно, и при работе двигателя с высоким числом оборотов возникают значительные инерционные усилия. В результате нарушаются фазы газораспределения. Выход остается один: надо использовать верхнее расположение распределительного вала. Эта конструкция перспективна, она исключает перечисленные выше недостатки.

Двигатели с верхними распределительными валами сохраняют стабильность регулировки клапанов, а следовательно, и фаз газораспределения. Они бесшумны в работе, меньше подвержены вибрации, более долговечны. При таком конструктивном решении улучшается наполнение цилиндров горючей смесью.

Какую же мощность развивают современные двигатели с верхними распределительными валами? В среднем 52—55 л. с./л при тех же степенях сжатия, которые приняты на серийных моделях.

Двигатели такого типа давно уже устанавливаются на спортивных и гоночных машинах. Но на стандартных автомобилях они пока широкого применения не нашли. Принято считать, что они сложны по конструкции, дороги в производстве и эксплуатации. Но так ли это?

Сравним устройство двигателей с нижним и верхним расположением распределительного вала. У двигателей с верхним распределительным валом отпадает необходимость в приливах или отдельных направляющих для толкателей, проходах для штанг. Здесь реально перспектива получить хорошее воздушное охлаждение всех цилиндров при рядном их расположении. Двигатели с водяным охлаждением можно снабдить съемной водяной рубашкой. Простая форма отливки, меньший объем механической обработки делают блок более технологичным для массового производства. Его вес и ширина уменьшаются.

Поскольку в головке цилиндров нет проходов для штанг толкателей, облег-

чается расположение впускных и выпускных каналов, а также каналов для охлаждающей жидкости. Появляется возможность более удобно разместить свечи зажигания.

Один верхний распределительный вал может быть применен как при одно-, так и при двухрядном расположении клапанов. Причем допускается вертикальное или наклонное их расположение.

Система газораспределения с вертикальной двухрядной установкой клапанов, приводимых от одного верхнего распределительного вала, показана на рис. 1. Для привода его наиболее часто используется цепная передача с натяжным устройством. Это одинарные и двойные роликовые цепи, обладающие большой надежностью и износостойкостью.

Другой, более перспективный привод — передача с зубчатым ремнем (рис. 2). Она может быть полностью открытой. В случае ее применения отпадает надобность в смазке, а следовательно, и в защитном кожухе, необходимом при цепной передаче. Такой привод не требует ухода, облегчает установку газораспределения, обеспечивает бесшумность в работе.

Сейчас зубчато-ременные передачи открытого типа часто применяются для привода распределительных валов, расположенных в блоке на большом расстоянии от коленчатого вала.

Клапаны могут приводиться от верхнего распределительного вала посредством толкателей, одноплечих рычажков или коромысел.

Направляющие для толкателей делают непосредственно в головке цилиндров. Цилиндрические полые толкатели позволяют создать компактную систему привода клапанов с очень простой регулировкой, а гидравлические — полностью отказаться от регулировки.

Привод клапанов посредством одноплечих промежуточных рычажков (роке-ров) конструктивно прост, но требует дополнительной подачи масла к их осям. Эти рычаги уменьшают большие боковые нагрузки от давления кулачка, приходящиеся на клапан и воспринимаемые его направляющей.

Двуплечие рычаги-коромысла используются на двигателях с одним верхним распределительным валом и двумя ря-

дами клапанов. Такой привод сложнее, но зато он дает возможность применять камеры сгорания наиболее выгодной, полусферической формы.

Итак, конструкция всех узлов, связанных с системой газораспределения, при верхнем распределительном валу проще, чем при нижнем. Не подлежит сомнению, что двигатели с таким его расположением будут более технологичными в производстве.

Целесообразность применения системы газораспределения с верхним распределительным валом подтверждается практикой зарубежного автомобилестроения. За последние два года создан ряд моделей недорогих серийных автомобилей с подобными двигателями. Сюда относятся БМВ-1800, НСУ-«Принц», «Изард» (ФРГ); «Хиллман ИМП» с двигателем рабочим объемом 875 см³ (Англия); «Ланчия-Фульва» (Италия), отличающиеся высокой литровой мощностью (у лучших образцов она достигает 55—60 л. с./л) и развивающие максимальную мощность при 5000—5500 об/мин.

Устойчивая работа системы газораспределения при больших оборотах и хорошем наполнении цилиндров горючей смесью — основа для возможной форсировки таких конструкций.

Все эти преимущества — лучшая агитация за то, чтобы как можно скорее приступить к проектированию двигателей с верхним распределительным валом для перспективных моделей наших легковых автомобилей.

А. САБИННИН,
председатель технической комиссии
Федерации автомобильного спорта
СССР.

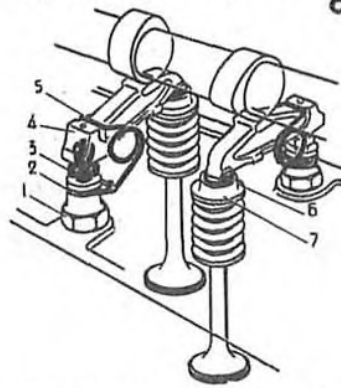
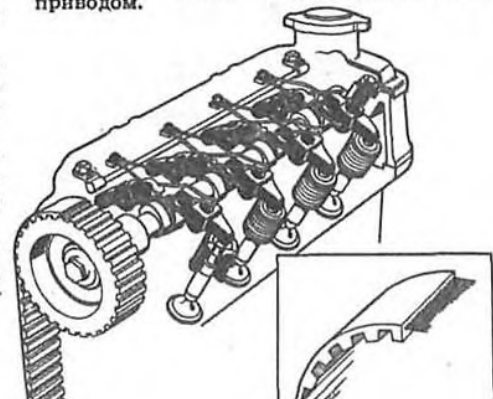


Рис. 1. Система газораспределения с одним верхним распределительным валом и двумя рядами клапанов: 1 — стойка шаровой опоры; 2 — пружинная скоба; 3 — шаровая опора; 4 — одноплечий рычаг; 5 — пружина, поддерживающая одноплечий рычаг; 6 — наконечник клапана; 7 — тарелка клапана.

Рис. 2. Газораспределение двигателя «Изард» с верхним распределительным валом и ремнем-зубчатым приводом.



ВОДА ИЗ «ШУБЫ»

«Шубой» называют слой льда и снега, который образуется в домашнем холодильнике из-за конденсации на стенках холодильной камеры содержащейся в воздухе влаги. «Шуба» ухудшает работу холодильника, и от нее стремятся поскорее избавиться. Холодильник выключают, «шуба» тает, образовавшуюся при этом воду обычно выплескивают. А зря. Ведь это высококачественная дистиллированная вода. Я уже несколько лет пользуюсь такой водой для приготовления электролита и для доливки аккумулятора.

Л. МАКАРОВСКИЙ.

ТЕМПЕРАТУРА НОРМАЛЬНАЯ

На ребрах охлаждения головки цилиндра двигателя «Запорожца» часто выступает масло. Штампованные клапанные крышки из-за их малой жесткости не всегда прижимаются к головке достаточно плотно, чтобы масло не просачивалось.



Клапанная крышка после переделки: 1 — головка цилиндра; 2 — экран; 3 — резиновая прокладка; 4 — заклепки.

Я вышел из этого положения так: к каждой клапанной крышке изнутри по периферии приклепал и дополнительно припаял ленту из мягкой стали, выполняющую роль отражателя (см. рисунок). Прокладки были заменены резиновыми. Благодаря такой конструкции масло, забрасываемое на внутренние поверхности клапанных крышек, стало стекать на головку цилиндра, минуя прокладку.

Теперь благодаря этому можно держать температуру масла в самое жаркое время года не выше 85 градусов.

А. АСТРАХАНЦЕВ.

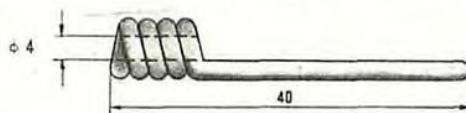
г. Мелитополь.

ПРОВЕРКА УПРОЩАЕТСЯ

В процессе эксплуатации мотоциклов с двухцилиндровыми двигателями и двумя карбюраторами периодически возникает необходимость в проверке и регулировании карбюраторов на их синхронную работу. При этом рекомендуется снять со свечи провод одного из цилиндров закорачивать на «массу», чтобы не вызывать пробоя обмотки высокого напряжения катушки зажигания.

В подобных случаях я пользуюсь ме-

таллическими переходниками, благодаря которым становится возможным закорачивать высокое напряжение на «массу», не снимая провода высокого напряжения со свечи. Во время регулировки карбюраторов эти приспособления устанавливаю на зажимы центрального электрода свечей, а концы проводов высокого напряжения — на переходники. На



Переходник из медной проволоки диаметром 3 мм.

«массу» крепится дополнительный провод длиной 1—1,5 метра. Пускаю двигатель, соединяя дополнительный провод с переходниками, попеременно выключая работающие цилиндры, добиваясь равномерной работы каждого цилиндра.

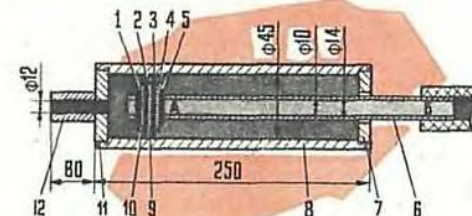
Ф. ПЕРЕЦ.

Пос. Бронницы, Московской области.

И БЕНЗИН, И СМАЗКА

Вот уже больше года я пользуюсь приспособлением (оно показано на рисунке), при помощи которого можно заправлять смазкой картер заднего моста автомобиля и коробку передач, а также переключать бензин. Труба 8 с обеих сторон закрыта резьбовыми крышками. К крышке 11 приварен штуцер 12. Сквозь отверстие в крышке 7 проходит шток 6 поршня. В этой же крышке, помимо центрального, предусмотрено еще одно отверстие — для выхода воздуха при движении по трубе.

На конце А поршня нарезана резьба и посажены две упорные гайки 5 и 1, шайбы 4 и 10, а между ними — две кожаные прокладки 3 и 2, разделенные шайбой 9. Диаметр кожаных прокладок — 47—48 мм, толщина — 3—4 мм.



Для того чтобы залить смазку, нужно заглушить конец А штока пробкой и пользоваться приспособлением как обычным насосом. Если после этого предстоит перекачка, нужно промыть все детали приспособления бензином, вынуть пробку из штока поршня и за-

глушить теперь штуцер 12. На конец Б штока надевают шланг, поршень вытягивают из трубы до упора, и бензин заполняет весь внутренний объем приспособления. Если теперь снять пробку со штуцера, можно перелить его куда нужно.

Г. СОКОЛОВ.

г. Петрозаводск.

СЦЕПЛЕНИЕ РАБОТАЕТ

У моего мотоцикла К-175 вышло из строя сцепление — сносились и поломались шлицы на ведущих дисках; два диска даже треснули пополам. Я решил восстановить сцепление собственноручно.

Из листовой 2,5-миллиметровой стали 45 вырезал четыре диска (копии ведущих) и на каждый с обеих сторон приклепал выпшедшие из строя диски. Один ведущий диск мне пришлось вырезать из 2,5-миллиметровой текстолита. Готовые диски притер на мелком наждачном полотне. Заклепки сделал из медной 2,5-миллиметровой проволоки. Диски вложил в барабан в своей последовательности — чередуя ведущие с ведомыми.

После ремонта сцепление работает хорошо.

Р. АБДУЛВАЛЕЕВ.

г. Омск.

«НОВОСТЬ» ДЛЯ «ВОЛГИ»

Не все, у кого есть «Волга» раннего выпуска, знают, как чистить замшевую обивку над приборной панелью. Редко кто оставил целлюлозную пленку, предохраняющую обивку от загрязнения, но отбрасывающую блики и мешающую водителю. Для чистки обивки с успехом можно использовать хорошо известный в домашнем хозяйстве порошок «Новость». Его надо развести водой до сметанообразного состояния и нанести на обивку, растирая зубной щеткой. Затем кисточку удаляют чистой влажной тряпкой.

Ю. БЕЛЯЕВ.

г. Златоуст.

15 МИНУТ НА ПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Для обогрева двигателя «Запорожца» в мороз перед пуском служит отопительная установка. Ну, а как быть с картером? Зачастую приходится пользоваться паяльной лампой, а это небезопасно. На помощь может прийти тепло отходящих газов отопителя. Чтобы использовать его, следует сделать подводящую трубу, размеры которой приведены на рисунке.

Я пускаю двигатель за 15 минут при морозе 30 градусов. За это время температура двигателя доходит до плюс

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

Звания мастера спорта СССР удостоены следующие спортсмены:

Автомобильный спорт

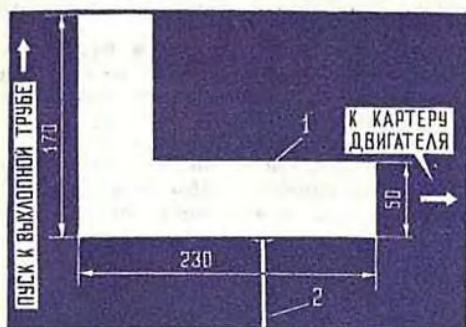
Я. Зисман, К. Константинов (Ленинград, «Спартак»); Л. Омаров, С. Петросян (Баку, «Спартак»); В. Глузджидзе, М. Логинов, И. Полторацкий (Тбилиси, «Спартак»); Л. Васильев (Ашхабад, Автомотоклуб); А. Ионушас, Б. Козлаускас, И. Шимкантис, (Шяуляй, Автомотоклуб); В. Сухишвили (Тбилиси, Автомотоклуб); У. Мадревиц (Рига, Автомотоклуб); В. Сукачев, А. Шкуднов (Керчь, Автомото-

клуб); В. Зверновский (Минск, Автомотоклуб); П. Фролов (Нальчик, Автомотоклуб); Т. Банис (Вильнюс, «Жальгирис»); В. Апситис, П. Десятников, Г. Цыгулев, Т. Чипанс-Кипанс (Рига, «Даугава»); В. Ржевичный (Москва, «Труд»); А. Воронков (Москва, Советская Армия); К. Юхимчук (Хабаровск, Советская Армия); Н. Сыч (Уссурийск, Советская Армия).

Мотоциклетный спорт

Д. Амшибай (Ташкент, Автомотоклуб); Г. Золотухин (Кемерово, Автомотоклуб); В. Иванов (Новгород, Автомотоклуб); Е. Масло (Хмельницкая область, «Спартак»); В. Прохоров (Новокузнецк, Автомотоклуб); А. Желнов (Казань, Автомотоклуб); О. Чесноков (Химки, Автомотоклуб); О. Апостолук (Ивано-Франковск, Автомотоклуб); А. Татаринцев (Калуга,

Автомотоклуб); Р. Сафаров (Уфа, Автомотоклуб); А. Заремба (Киев, Автомотоклуб); Ю. Манштуков (Ирпень, Автомотоклуб); Б. Погановский (Днепропетровск, Автомотоклуб); В. Коростель (Дубровица, Автомотоклуб); Г. Мерлин (Москва, Советская Армия); В. Гусаренко (Ростов-на-Дону, Советская Армия); С. Лютосинский, А. Ревинс (Львов, Советская Армия); К. Агеев, В. Хаванов, Л. Шафоров (Группа советских войск в Германии); Б. Балдин (Саратов, «Буревестник»); В. Казьмин (Томск, «Буревестник»); В. Ткаченко (Тбилиси, Автомотоклуб); В. Лукин (Саранск, Автомотоклуб); В. Лапшин, А. Уздин (Ярославль, Автомотоклуб); Н. Хасанов (Казань, Автомотоклуб); Б. Королев (Мытищи, Автомотоклуб); Б. Малыгин (Куйбышев, Автомотоклуб); Б. Сизов (Фрунзе, Автомотоклуб); В. Погайнис (Рига, «Даугава»); И. Дзинтарс (Лиепая, «Даугава»).



Подводящая труба (1) и ее опора (2).

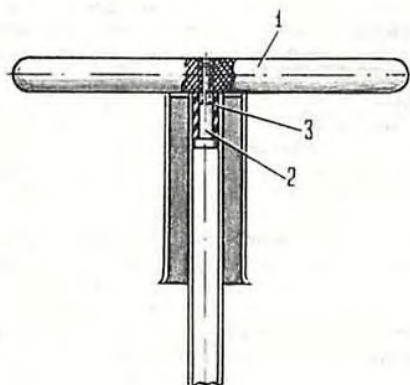
10—12 градусов, а масла до 8—10 градусов, после чего легко осуществить пуск. Помимо трубы со стойкой, можно на зимнее время прикрепить к картеру снизу легкий поддон, в который из трубы поступал бы горячий воздух. При пуске двигателя будет лучше подогреться, а при движении поддон предохранит масло от излишнего охлаждения. Трубу при движении надо, конечно, удалять.

Ю. КРАВЧЕНКО,

Совхоз «Щучинский» Целинного края.

РУЧКА ДЛЯ НАСОСА

Небольшое дополнение к насосу облегчает накачку шин мотороллера. Приспособление состоит из ручки 1, болта 2 и резиновой трубки 3, (см. рисунок). Ручку лучше всего сделать из твердой породы дерева — бука, дуба или березы. В центре ее сверлим отверстие диаметром 6 мм и на расстоянии 40—50 мм нарезаем резьбу М8. Головку следует сделать круглой с таким расчетом, чтобы она свободно входила в отверстие ручки насоса. Резиновую трубку нужно подо-



брать длиной 30—40 мм по внутреннему диаметру отверстия в ручке насоса. Если подходящей трубки не будет, можно взять с большим диаметром и сделать разрез на $\frac{1}{4}$ длины.

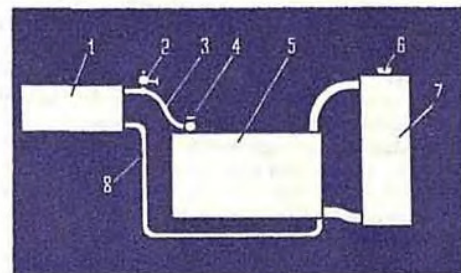
Приспособление в сборе вставляется болтом с трубкой в отверстие ручки. Остается завернуть ручку так, чтобы трубка сжалась, и приспособление будет прочно удерживаться в таком положении.

В. РУСАНОВ.

г. Челябинск.

ОТОПИТЕЛЬ ВКЛЮЧАЕТСЯ СРАЗУ

В зимнее время при хранении «Волги» в неотапливаемом гараже или без гаража после заполнения системы охлаждения двигателя горячей водой, пуска, прогрева двигателя до 80 градусов и открытия крана на головке блока цилиндров радиатор отопителя еще долгое время остается холодным. В нем находится воздух, который препятствует циркуляции горячей воды. При нагреве воздух расширяется и вытесняет воду.



Отопитель «Волги»: 1 — радиатор отопителя; 2 — кран; 3 — впускная труба отопителя; 4 — кран отопителя; 5 — двигатель; 6 — пробка радиатора; 7 — радиатор; 8 — выпускная труба отопителя.

Для заполнения радиатора 1 (см. рисунок) водой необходимо во впускной трубе отопителя сделать отверстие и в него поставить кран 2, который открывают после прогрева воды в системе охлаждения и остановки двигателя при снятой пробке радиатора 7. Горячая вода из двигателя через выпускную трубу 8 отопителя поступает в радиатор и вытесняет из него воздух через открытый кран.

После заполнения радиатора отопителя водой нужно закрыть кран на впускной трубе, открыть кран на головке блока цилиндров, поставить на место пробку радиатора и пустить двигатель. Отопитель сразу же начнет работать.

В. ЯКОВЛЕВ.

г. Свердловск.

ДЛЯ ЛЕГКОГО СЛИВА ВОДЫ

Кто часто сливает воду и не желает допускать образования большого слоя накипи в системе охлаждения, знает, как неудобно и долго собирать воду из двух краников.

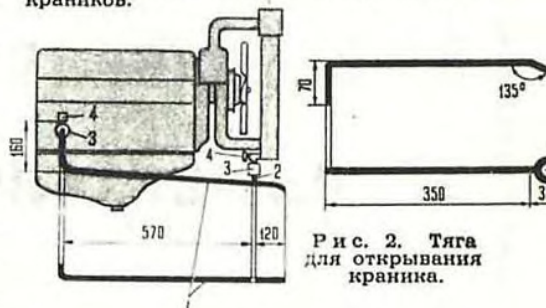


Рис. 2. Тяга для открывания краника.

Рис. 1. Приспособление для слива воды из двигателя: 1 — трубка; 2 — отстойник; 3 — резиновые шланги; 4 — краники.

Для значительного упрощения и облегчения этой операции я сделал приспособление из латунной трубки с отстойником, которое показано на рис. 1. На рис. 2 (для полного комплекта) приведена тяга, облегчающая также открывание краника на блоке.

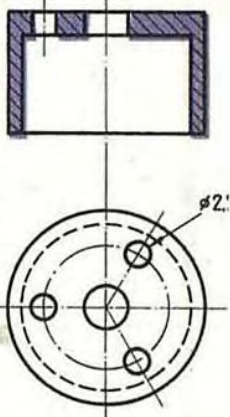
В. НИКИТЕНКО.

г. Киев.

СТУК ЛИКВИДИРОВАН

В моем мотоцикле К-175 стучали задние амортизаторы, особенно когда колесо шло вверх. Стук усиливался при езде с пассажиром.

Я решил уменьшить поршневую способность поршня амортизатора — в два раза за счет числа отверстий. Вместо шести отверстий я просверлил три (см. рисунок) такого же диаметра. Этим я уменьшил сечения для прохода масла при ходе колеса вверх. Сразу же после этого заметно улучшилась работа подвески. Стук прекратился, и амортизаторы стали работать отлично.



Ю. АЛИФАНОВ.

г. Грозный.

Возвращаясь к напечатанному

Химия в нашем гараже

На одиннадцатом заседании клуба «Автолюбитель» («За рулем», 1964, № 11) был рассмотрен новый метод ремонта деталей кузова при помощи современных химических материалов. Заседание клуба вызвало интерес широкого круга автомобилистов. Читатели журнала А. Строило (Уральская область), В. Зинченко (г. Харьков), Н. Воронов (Красноярский край), М. Башкирчаев (Вашкирская АССР), М. Григорьев (г. Златоуст), А. Иннис (Латвийская ССР), Н. Москвин (Омская область), А. Сайфулин (Абхазская АССР), Я. Ткачук (Черкасская область), Ю. Филатов (Московская область) и многие другие спрашивают: «Где приобрести эпоксидный клей?».

Для выяснения возможности массового изготовления химических продуктов, необходимых для составления эпоксидного клея (смола, отвердители), редакция обратилась в Управление пластмасс и синтетических смол Государственного комитета химической промышленности при Госплане СССР.

29 января 1965 года начальник Управления пластмасс и синтетических смол Госкомитета В. М. Катаев ответил редакции следующее:

«На Ваш запрос № 17 от 28 ноября 1964 года:

Новые химические материалы, пригодные для ремонта различных деталей автомобиля, о которых рассказано в

Клубе «Автолюбитель» № 11 в ноябрьском номере Вашего журнала за 1964 год, а именно — эпоксидные смолы (ЭД-5, ЭД-6), а также их компоненты для составления так называемого эпоксидного клея (полиэтиленполиамин, гексаметилендиамин и другие) — не являются особо дефицитными продуктами, могут быть изготовлены нашей химической промышленностью в необходимом для розничной продажи количестве. Производство их предусмотрено в плане на 1965 год».

Для массового внедрения нового метода ремонта при помощи химических материалов необходимо разработать его технологию, провести опытную проверку, а также определить «границы» применения эпоксидных смол и их компонентов.

Редакция надеется, что соответствующие организации незамедлительно возьмутся за решение этого вопроса, имеющего большое народнохозяйственное значение. Этому ждут также многие тысячи автолюбителей.

КАК ВАС ОБСЛУЖИВАЮТ?

Радости и огорчения

автолюбителей Молдавии

Автомобилистов радуют хорошие дороги Молдавии. Здесь благоустроенные заправочные пункты, красивейшая природа. А если еще вспомнить о гостеприимстве населения, то станет понятным, почему на дорогах края можно видеть много машин с московскими, ленинградскими, киевскими, прибалтийскими номерами. Одним словом, туристам полюбили эти дороги.

К услугам молдавских автомобилистов и автолюбителей в столице республики — станция техобслуживания, или, как ее называют, автомобильный профилакторий. В туристском сезоне 1964 года в ворота профилактория проследовало 1126 машин. Как же их обслужили?

Автолюбители, которым приходилось соприкасаться с этим пунктом технического обслуживания, единодушно отмечают: люди здесь трудятся на совесть, делают все с душой, добротой, высококачественно. Об этом говорит и книга жалоб и предложений, в которой много теплых слов сказано в адрес слесаря Петра Грачевского, рихтовщика Ивана Дуки, маляра Николая Стынгача, мастеров Федора Родвана и братьев Шилковых.

Здесь нет текучести в кадрах, и это тоже помогает созданию доброго имени коллектива. Начальник кишиневской госавтоинспекции подполковник милиции Л. Ключников, оценивая качество производимых станцией работ, отмечает, что ни одна машина, прошедшая местный профилакторий, не была возвращена для повторного техосмотра.

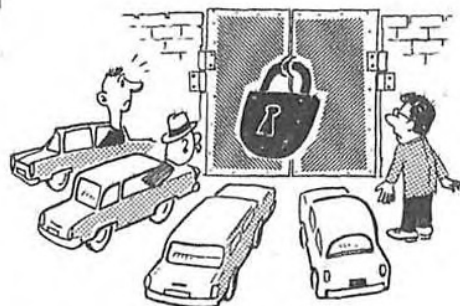
Но на пути автолюбителей немало и

Вы видите в нашем журнале новый раздел — «Как вас обслуживают!» Здесь будут помещаться материалы по вопросам обслуживания тех, кто держит в руках руль автомобиля или мотоцикла. А таких вопросов много. Строительством и организацией работы автозаправочных станций, кемпингов и мотелей, станций технического обслуживания, дороги и дорожные сооружения, гаражи и стоянки — вот далеко не полный перечень тем статей, корреспонденций и заметок, с которыми вы познакомитесь на этих страницах.

Наряду с корреспонденциями о передовом опыте в этом разделе будут публиковаться и критические материалы: ведь до сих пор роль предприятий бытового обслуживания населения нередко недооценивается; автомобилисты и мотоциклисты ощущают это порою более чем кто-нибудь другой.

Редакция надеется, что нашими постоянными и активными корреспондентами в этом разделе станут сами читатели, которые расскажут, как их обслуживают, поделятся своими соображениями о том, что еще нужно сделать, чтобы лучше удовлетворять растущие запросы многочисленной армии авто- и мотолюбителей.

Станция
техобслуживания



огорчений. Начнем с того, что кишиневская станция технического обслуживания — единственная на всю республику база, где можно провести профилактику и ремонт автомобиля. Поэтому профиль ее работ широк: ТО-1 и ТО-2, капитальный ремонт кузовов легковых автомобилей, их покраска и перекраска, обивка кузовов и сидений, зарядка аккумуляторов, вулканизация, наращивание протекторов шин, расточка и шлифовка цилиндров двигателей всех марок, медницкие, сварочные, рихтовочные работы и многое другое.

В разгар туристского сезона станция не удовлетворяет потребности многих автолюбителей. Не сможет их удовлетворить и в дальнейшем, так как находится она на положении пасынка. Фактически это некий придаток фабрики «Электрометаллобьтремонт», изготавливающей ведра, лейки, пружины для кроватей и диванов, крышки для консервных банок и даже похоронные принадлежности. Чтобы поставить автомобиль на обслуживание, нужно преодолеть немало препятствий, в том числе объехать кладбищенские решетки, которыми заставлена почти вся территория фабрики.

Как нередко бывает с пасынками, им и одежда похуже и лакомства пореже. Впрочем, о «лакомствах» работники кишиневской станции обслуживания и не мечтают. Как говорят, не до жиру — быть бы живу. Ведь работы, производимые станцией, — всего-навсего одно из пятидесяти с лишним наименований ее номенклатуры. Правильно ли это в обстановке, когда автомобиль прочно входит в жизнь и быт населения Молдавии, когда местные и приезжие автолюбители испытывают острую нужду в техническом обслуживании своих машин?

Руководство фабрики, как мы убедились, не торопится улучшить техническое состояние автопрофилактория. Многие производственные процессы здесь выполняются примитивно. Даже то небольшое количество нового оборудования, которое изредка попадает в цехи станции обслуживания, порой нельзя использовать. Приобрели недавно шлифовальный станок выпуска 1963 года. Это замечательный агрегат для шлифовки блоков двигателей. Но к нему нужен еще алмазно-расточный станок. К сожалению, такого станка

нет. А из-за этого стоит без применения шлифовальный.

Дело снабжения запчастями, оборудованием поставлено крайне неудовлетворительно. Запасные части для автомобилей централизованно не присылаются вовсе. Правда, с большим трудом иногда удается получить некоторые запчасти с базы «Молдавсельхозтехники», но строить плановую работу на этих урезанных «порциях» нельзя.

Вызывают удивление и порядки, установившиеся на станции обслуживания. Можно ли представить себе на дверях парикмахерской, универсама, мастерской по ремонту телевизоров или холодильников табличку «Выходной день — воскресенье»? Вряд ли! Ведь именно в этот день население имеет наибольшую возможность использовать свое свободное время для решения бытовых вопросов. А вот руководители станции технического обслуживания с этим не считаются.

Автолюбители неприхотливы. Они могут обойтись без обеда, если закрыта столовая; потерпят, увидев в гостинице объявление «Мест нет». Но без станции технического обслуживания им обойтись трудно: продолжать путешествие спокойно можно лишь тогда, когда уверен, что машина осмотрена и смазана.

Республиканский комитет ДОСААФ в нынешнем году откроет станцию технического обслуживания, предназначенную для многочисленных мотоциклистов. Это очень хорошее и своевременное дело. Теперь надо, чтобы руководство службы быта Молдавии повернулось лицом к автомобилистам. Настало время открыть в Кишиневе и других пунктах самостоятельные станции технического обслуживания, тем более, что Молдавия становится республикой массового туризма всесоюзного масштаба.

М. ЛЬВОВ,
спец. корр. «За рулем».

г. Кишинев.



В редакцию обратился преподаватель Волгоградского автомотоклуба Ф. Андреев.

«Прошу вас рассказать, — пишет он, — об открытых, показательных уроках, инструкторско-методических занятиях и других формах учебно-методической работы с преподавателями составом автомотоклубов».

В ответ на вопросы Ф. Андреева и других читателей ниже публикуется статья методистов ЦК ДОСААФ.

Нет необходимости доказывать, что успех обучения водителей прежде всего решает твердое знание предмета самими преподавателями. Поэтому совершенно необходимо, чтобы во всех учебных организациях сами учителя регулярно, как говорят, садились за парту, овладевали передовым опытом работы, методическим мастерством.

Напомним: цель методической работы состоит в том, чтобы оказывать постоянную помощь педагогам в повышении их идейно-политического и технического уровня, внедрении в практику передовых методов обучения и воспитания.

Какие же существуют средства повышения педагогического мастерства?

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ СБОРЫ. Они проводятся, как правило, перед началом учебного года. И это правильно. Люди здесь получают, что называется, зарядку сразу на несколько месяцев вперед, знакомятся со всеми материалами, документами, указаниями, которые могут служить руководством в течение очередного учебного года.

И конечно, на этих сборах преподаватели учатся организации и методике проведения занятий, составлению планов, конспектов, методических разработок. Здесь же проверяется их умение пользоваться наглядными пособиями, учебным имуществом и техникой. Инструкторы на сборах совершенствуют технику вождения.

Лучшим способом учебы преподавателей и инструкторов на сборах являются показательные занятия по темам программы, которые будут изучаться в ближайшие месяцы.

Учебно-методические сборы дадут больше пользы, если организовать цикл лекций и докладов для преподавателей по общим и специальным вопросам.

ИНСТРУКТОРСКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ. Их нужно проводить чаще, нежели учебно-методические сборы. На инструкторско-методических занятиях с большей глубиной проверяются знания преподавателей (не только по программе в целом, но и по конкретным темам), их методическое мастерство, умение правильно построить урок.

ПРЕПОДАВАТЕЛИ ЗА ПАРТОЙ

Готовясь к нему, преподаватель должен всегда ясно представлять, где, на какой учебно-материальной базе наиболее целесообразно его провести, какие наглядные пособия лучше всего использовать, что отработать на практических занятиях и т. п.

Именно на инструкторско-методических занятиях следует учить преподавателей правильному сочетанию теории с практикой: умению связывать рассказ с демонстрацией моделей, агрегатов, схем и других наглядных пособий.

В процессе проведения инструкторско-методического занятия желательно от рассказа, показа и практического выполнения упражнений переходить к беседе, в которой преподаватели смогли бы поделиться друг с другом опытом в освещении данной конкретной темы.

Совершенствованию методического мастерства служат и **ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗАНЯТИЯ**, которые широко применяются в учебных организациях ДОСААФ.

Для показательных занятий выбираются особо трудные темы программ. Естественно, что проводят их наиболее подготовленные преподаватели. Ведущий занятие обязан подготовить методическую разработку по теме, составить план-конспект занятий и заранее (дней за 5—6 до их начала) представить все это на рассмотрение начальнику учебной организации. Занятие ведется в одной из учебных групп, где присутствуют все преподаватели. По окончании урока проводится его разбор, дается оценка, отмечаются положительные моменты и недостатки. Все это делает руководитель учебной организации.

Методическая разработка, по которой проводилось показательное занятие, является основным документом для всех преподавателей при составлении плана-конспекта по данной теме.

Несколько отличается от показательного занятия **ОТКРЫТЫЙ УРОК**. Его может проводить каждый преподаватель (инструктор). На открытом уроке присутствуют все преподаватели, ведущие данный предмет. Целью такого занятия является обмен опытом, установление единства в методике обучения и воспитания, поиски лучших методов преподавания, обобщение и распространение передового педагогического опыта. Итоги открытого урока полезно широко обсуждать.

Открытые уроки рекомендуется проводить по наиболее сложным разделам учебных программ. Конкретные темы таких уроков устанавливаются обычно на заседаниях педагогического совета.

Одной из действенных форм учебы преподавателей являются **МЕТОДИЧЕСКИЕ СОВЕЩАНИЯ**. В сущности, это постоянно действующий совещательный орган в автомотоклубе. Здесь, как правило, обсуждаются все важнейшие вопросы учебно-воспитательной работы. Состав участников методического совещания определяется руководителем клуба.

Работа методического совещания протоколируется, и его решение вступает в силу после утверждения начальником автомотоклуба.

Как показывает опыт, роль методических совещаний в учебных организациях ДОСААФ год от года повышается. Уже в этом году обсуждались десятки вопросов учебной работы. Рассматривались, например, проекты планов подготовки водителей, потребность в учебных пособиях, технике, оборудовании, обсуждались методические разработки по отдельным предметам, обобщался передовой опыт учебно-воспитательной работы, рассматривались итоги зачетов и проверок подготовки водителей, коллективно выработывались мероприятия по улучшению использования и сбережению техники и многое другое.

Мы сделали лишь краткий обзор методической работы, способствующей росту педагогического мастерства. Сейчас новым Положением об автомотоклубах предусмотрено создание в них **ПЕДАГОГИЧЕСКИХ СОВЕТОВ**. На эти советы возлагаются важные задачи по повышению квалификации преподавателей и инструкторов, улучшению качества учебной и воспитательной работы. К деятельности советов клубов необходимо шире привлекать общественный актив преподавателей, технически подготовленных офицеров запаса, специалистов автотранспортных предприятий.

Правильная постановка методической работы будет способствовать воспитанию высококвалифицированных водительских кадров.

**П. ГУРЬЕВ,
Ф. КАРАБАНОВ,**
старшие инспекторы ЦК ДОСААФ.

Экзамены в рассрочку

Известно, что крупным первичным организациям ДОСААФ разрешено готовить мотоциклистов на хозрасчетных курсах. Действуют такие курсы и на нашем предприятии. Учеба проходит по единой программе и, как правило, организована неплохо, а вот с экзаменами часто происходят недоразумения.

Заранее — за месяц до начала экзаменов — мы подаем заявку в обком ДОСААФ с тем, чтобы там включили ее в свой план. Обком, в свою очередь, составляет заявку и направляет ее в ГАИ. К нашим обязанностям теперь добавляются телефонные разговоры, поездки то в обком, то в ГАИ, чтобы узнать, на какие числа нам запланированы экзамены, так как дни, указанные в нашей заявке, в расчет почему-то не принимаются.

Когда дело с заявками утрясено, начинаются новые проволочки. Первый экзамен принимает комиссия обкома ДОСААФ. Обычно бывает, что в какой-то группе два-три человека экзамены не выдержали. Не позднее чем через 10 дней им должны назначить повторные. К сожалению, этот срок нарушается.

Но вот и этот барьер преодолен. Приезжает квалификационная комиссия ГАИ. И здесь в случае повторного экзамена на пересдачу отводится срок до 10 дней. Но на это «до» уходит иногда больше месяца. С таким положением нам приходилось сталкиваться уже не один раз. И вот что получается: группа мотоциклистов в 25 человек при наличии двух-трех мотоциклов для практической езды программу подготовки выполняет за два месяца. А на проведение

экзаменов двух месяцев почти никогда не хватает.

Мы знаем, что Положение о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта, являющееся единым на всей территории страны, обязывает проводить сначала так называемые внутренние экзамены, а после них — экзамены в ГАИ. Это дает возможность повышать качество подготовки специалистов. Но нельзя допускать, чтобы экзамены превращались в тормоз обучения технических кадров. А у нас в Запорожье получается именно так. И причину мы видим в отсутствии четкости, согласованности в работе обкома ДОСААФ и ГАИ, в том, что работники этих двух уважаемых организаций еще не научились ценить время ни преподавателей, ни слушателей курсов.

П. ПЛУЖНИКОВ,
председатель комитета ДОСААФ
завода «Запорожсталь».
г. Запорожье.

ТЕХНОЛОГИЯ ОТРАБАТЫВАЕТСЯ

В гараже киностудии «Киргизфильм» (г. Фрунзе), где работает водитель А. Тишуров, появилась недавно машина на шинах типа Р модели Я-260. После 25 тысяч километров пробега в шинах обнаружился признак разрушения. Отчего это? Какова норма пробега этих шин?

Вот что ответил на эти вопросы старший научный сотрудник научно-исследовательского института шинной промышленности И. Дон.

Шины типа Р обозначения 175—15 модели Я-260 выпускаются пока еще небольшими опытно-производственными партиями. В эксплуатацию они передаются для того, чтобы накопилось больше данных об их работоспособности. Испытания этих шин, проводимые в условиях нормальной эксплуатации на дорогах с усовершенствованным покрытием в различных районах Советского Союза, показали, что их ходимость составляет 45—46 тысяч километров. Но некоторые шины выходят из строя гораздо раньше. Это связано с тем, что технологический процесс еще не до конца отработан.

Эксплуатационная норма пробега легковых шин типа Р пока еще не определена и будет установлена после получения достаточных данных о работе этих шин.

Основными видами разрушения шин являются расслоения в зоне брекера, разделение нитей корда каркаса, трещины в надбортовой части.

Износостойкость протектора шин 175—15 модели Я-260 примерно на 20—25 процентов выше износостойкости шин 6,70—15 стандартной конструкции.

ЦЕЛЬ — РАВНОМЕРНЫЙ ИЗНОС

Читатель Е. Спиридонов интересуется, почему поршневой палец и поршень мотоцикла «ИЖ-Юпитер» соединяются по посадке с гарантированным зазором. По его мнению, такое соединение противоречит инструкции и ряду книг. Отвечает на этот вопрос инженер Ижевского завода А. Наговицын.

Первое время завод выпускал двигатели с общеизвестной горячей посадкой пальца. Палец устанавливался в предварительно нагретый поршень. При этом в бобышки он вставлялся свободно, а после охлаждения плотно схватывался. Сам поршень при этом деформировался. Эта деформация на глаз, разумеется, была незаметна, но оказывала влияние на взаимодействие поршня и цилиндра.

«ИЖ-Юпитер» — высокооборотный двигатель, и при неумелом прогреве или со-общении ему больших оборотов, когда он

не прогреет, нередко «прихватывало» поршни. Тугая посадка пальца приводила к неравномерному износу поршня. Поэтому завод стал устанавливать пальцы в поршни по посадке с гарантированным зазором — так называемой плавающей посадке.

Введение «плавающей» посадки позволило исключить «прихватывание» поршней, обеспечило проворачивание пальца в бобышках поршня и, следовательно, его равномерный и равноудаленный износ. Помимо этого, значительно упростилась технология установки поршней на заводе, а также при профилактическом осмотре и ремонте двигателей.

Инструкция по эксплуатации и некоторые книги, о которых идет речь, были выпущены в то время, когда завод еще не перешел на «плавающую» посадку пальца. В инструкциях, прилагаемых к мотоциклам последнего выпуска, уже не указывается, что перед установкой пальца поршень следует предварительно нагреть.

Кстати, «плавающая» посадка пальца не нова. Ее применяли в свое время ижевские мотоциклисты А. Балобанов, В. Медведев и другие. О ней упоминается и в книге «Мотоцикл» С. Ю. Иванникова с соавторами, выпущенной еще в 1958 году Машигизом. Вот что там говорилось: «Поршневые пальцы фиксируются только в осевом направлении; они могут проворачиваться в головке шатуна и в отверстиях бобышек поршня (так называемый плавающий палец)».

НЕИСПРАВНОСТЬ УСТРАНИМА

«По какой причине мой мотоцикл после того, как я его завел и включил первую передачу, стал двигаться не вперед, а назад?» — спрашивает Н. Фокин из г. Грайворона Белгородской области.

Случай, о котором пишет тов. Фокин, произошел потому, что кривошип мотоцикла стал вращаться в сторону, противоположную заданному направлению. Причин может быть две: чрезмерно ранний момент зажигания или биеение опорной шейки коленчатого вала. В обоих случаях несвоевременно размыкаются контакты прерывателя, а следовательно, несвоевременно посылается искра; она воспламеняет горючую смесь в цилиндре задолго до конца такта сжатия. Сила расширяющихся при горении газов оказывается больше кинетической энергии шатуно-кривошипного механизма, и он начинает движение в противоположном направлении.

Для устранения неисправности в первом случае надо установить правильно момент зажигания, а во втором — вывернуть кривошип, исключив биеение его опорных шеек. Если первая операция проста, то для второй понадобится разборка двигателя, так как кривошип надо вывернуть на специальном приспособлении, причем эта операция требует опыта.

ДВА СОВЕТА ВЛАДЕЛЬЦАМ «МОСКВИЧА»

Читатель А. Сутеев из Московской области спрашивает, как определить тот момент, когда двигатель автомобиля «Москвич-407» надо ремонтировать. Интересует его также, почему при выключении сцепления автомобиля «трясется». На эти вопросы отвечают конструкторы Московского завода малолитражных автомобилей.

Двигатель нуждается в ремонте, если расход масла на 100 километров пути превышает 300 граммов. В этом случае, как правило, надо заменить изношенные компрессионные и маслосъемные поршневые кольца новыми.

При нормальных дорожных и умеренных климатических условиях эксплуатации, а также при использовании рекомендуемых заводом горюче-смазочных материалов можно считать, что первый средний ремонт двигателя следует производить после 60—70 тысяч километров пробега автомобиля.

Причиной тряски автомобиля при выключении сцепления является неправильная регулировка положения лопы отжимных рычагов. Правильно отрегулировать сцепление при сборке можно, пользуясь указаниями, данными в следующих книгах:

Л. И. Белкин и др. Автомобиль «Москвич-407» (конструкция и техническое обслуживание). Машигиз, 1961 г.

Ю. А. Хальфан и В. С. Гурман. Ремонт автомобиля «Москвич-407». Авто-трансиздат, 1962 г.

МОТОЦИКЛ «ТЯНЕТ» В СТОРОНУ

«Мой мотоцикл при движении «тянет» в правую сторону, отчего ездить на нем становится uncomfortable» — пишет читатель ижевского журнала С. Вяземский из Комоты. Он спрашивает, как избавиться от этого неприятного явления.

Устойчивость мотоцикла, то есть его «стремление» сохранять прямолинейное движение, обеспечивается конструкцией рамы, для чего головные рамы со стержнем вилки придают наклонное положение. Колеса мотоцикла должны обязательно идти по одному следу. Несоблюдение этого условия приводит к тому, что мотоцикл начинает «тянуть» в сторону.

Проверяют положение колес в горизонтальной и вертикальной плоскостях. Для этого мотоцикл нужно установить в положение прямолинейного движения и приложить ровный брус к обоим колесам (рис. 1). Колеса должны касаться бруса каждое в двух точках. Если при замере это условие нарушается, то их

тает, что этот раздел должен быть значительно расширен. Каким образом? На это ответил в своем выступлении старший госавтоинспектор Ленинского района города Г. Вузов.

В журнале нужно помещать больше конкретных примеров, анализировать дорожные происшествия, которые вызваны неправильным толкованием Правил. На страницах «За рулем» должны чаще появляться статьи руководителей ГАИ, ведущих специалистов по организации движения. Полезны были бы и дискуссии по принципиальным вопросам.

И. Спасов — преподаватель автотоклуба — тоже ратовал за большую конкретность таких материалов. «Нужно, — сказал он, — чтобы они заставляли читателя думать над тем, как и в каких случаях применить тот или иной параграф Правил». Он высказался за то, чтобы журнал печатал задачи по правилам, сопровождаемые рисунками и схемами.

Живой обмен мнениями вызвало выступление начальника Куйбышевского автотоклуба В. Городецкого. Он предложил ввести в журнал «Страничку

преподавателя». Правда, преподаватели составляли незначительную часть читателей. Но через их руки проходили все водители. От умения и знаний наставников во многом зависит и безопасность на дорогах, и соблюдение техники, и выполнение производственных планов. Существующие методические указания рассчитаны на хорошо оснащенные клубы. А как быть тем, кто готовит водителей далеко не в идеальных условиях? Здесь, по мнению В. Городецкого, и должен сказаться свое слово журнал, его «Страничка преподавателя». В советах и рекомендациях журнала, в особенности по методике производственного обучения, нуждаются почти все работники автотоклубов.

Поддержал это предложение преподаватель Н. Козлов. Он считает, что большую пользу принесла серия статей «Изучаем новые модели — ГАЗ-53Ф и ЗИЛ-130». Они, по его словам, были лучшим пособием для преподавателей и водителей в течение года. В то же время он критиковал редакцию за медлительность в освещении новинок отечественного автомобилестроения: «До сих

СОВЕТУЮСЬ
С ЧИТАТЕЛЯМИ

КУЙБЫШЕВ

На читательской конференции в г. Куйбышеве можно было встретить и шоферов-профессионалов, и любителей, и преподавателей автотоклубов, и спортсменов (в эти дни сюда съехались участники первенства страны по автомобильному двоеборью). Естественно, что каждая из этих групп читателей имеет свои любимые разделы в журнале. «Но есть один раздел, — начал свое выступление преподаватель автотоклуба К. Кривошеев, — который в равной мере интересует всех — и автомобилистов, и мотоциклистов, и преподавателей, и гонщиков, — материалы по безопасности движения».

К. Кривошееву нравится, как журнал разъясняет новые правила, но он счи-

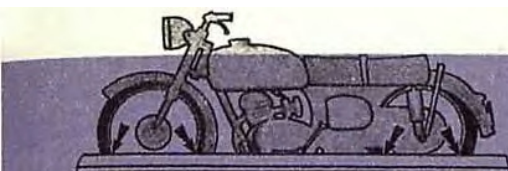


Рис. 1.

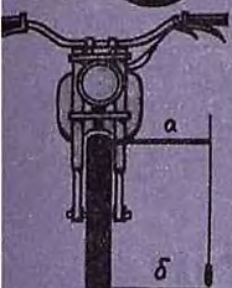


Рис. 2.

положение следует исправить при помощи приспособлений для натяжения цепи или изменить положение передней вилки, перья которой должны находиться в одной плоскости. Для замера в вертикальной плоскости можно воспользоваться шнурком с грузиком (отвесом); расстояния а и б (рис. 2) должны быть одинаковыми. Если они неодинаковы, значит перекошена рама или задняя маятниковая подвеска. Исправление этого дефекта под силу квалифицированному мастеру.

Только при правильном положении колес мотоцикл будет «держаться дорогу».

С Д-5 НА Д-4

Какие детали и узлы двигателя Д-5 можно установить на Д-4? — спрашивает читатель А. Захаренко из поселка Белицкое Донецкой области.

Редакция связалась с заводом-изготовителем двигателей Д-4 и Д-5 и получила ответ. У этих двигателей взаимозаменяемы цилиндры, поршни, поршневые кольца и пальцы, диски сцепления, комплект ведущие и ведомые шестерни, воздухоочиститель, карбюратор, ротор, индукционная катушка, конденсатор, цепь двигателя, муфта сцепления, запальные свечи, глушитель, хомуты крепления двигателя, вкладыши трения, все подшипники, стержень и ступица муфты сцепления и уплотнительные кольца картера.

О ФОТОКОПИЯХ

Многие читатели нашего журнала сообщают, что сотрудники отдела микрофотокопирования Государственной публичной библиотеки имени В. И. Ленина, куда они обращались с заказами на фотокопии интересных статей по автомотоделу, не выполнили этих заказов.

Редакция обратилась к руководителем библиотеки. Заместитель директора тов. Кузнецов сообщил, что в настоящее время отдел микрофотокопирования перегружен заказами от научно-исследовательских учреждений и научных работников, а возможности его крайне ограничены. В этом причина того, что работники библиотеки вынуждены отвечать отказом заказчикам.

пор мы ничего не прочитали о ГАЗ-66, о новых советских дизелях».

На конференции прозвучал и голос спортсменов. Гость Куйбышева, член сборной команды Белоруссии по двоеборью Е. Везин упрекнул журнал за то, что он мало освещает автомобильный спорт, в частности такие массовые соревнования, как автомобильное двоеборье.

Мастер спорта Л. Янин (г. Куйбышев) просил редакцию помочь спортивному активу в строительстве гравевой дорожки. «Два года, — говорит он, — мы обиваем пороги городских организаций, но кроме обещаний «решить вопрос» ничего не получаем».

Л. Янин хочет видеть на страницах журнала критические материалы о тех руководителях на местах, которые не поддерживают спорт в оборонном Обществе, а переход на хозрасчетные начала в ДОСААФ расценивают как повод для свертывания спортивной работы.

Спортсмен А. Голубев высказал пожелание, чтобы чаще печатались статьи ведущих тренеров, спортсменов, механиков о подготовке спортивной техники.

СО ВСЕХ ЧЕТЫРЕХ СТОРОН

Почему в новых «Правилах движения», как и прежде, упущены очень важные, на мой взгляд, вопросы: каков порядок разбега транспортных средств одной группы, если они подъехали к нерегулируемому перекрестку равнозначных улиц (дорог) со всех четырех сторон одновременно? — спрашивает нас заведующий автомотоклуба ДОСААФ г. Актюбинска М. Мых.

Давайте сначала посмотрим, так ли важен этот вопрос. Если реально оценивать обстановку, то, по нашему мнению, он имеет в основном чисто теоретическое значение. Ведь в практике движения очень редко можно наблюдать такое стечение обстоятельств, когда и пересекающиеся улицы равнозначны, и транспортные средства не пользуются никакими преимуществами одно перед другим, да еще и тому же выехали на пересечение одновременно со всех сторон. Где такое может случиться? Только на улицах с интенсивным движением транспорта. А на таких перекрестках надо вводить регулирование движения при помощи светофоров или дорожных сигнальных знаков. Определить конкретными указаниями порядок проезда в подобных условиях на нерегулируемом перекрестке, не усложняя при этом — и значителен — Правила движения, весьма трудно, а главное — в этом нет необходимости.

К слову сказать, в Правилах нет ответов на многие частные вопросы, ибо в противном случае они выросли бы в пухлый том и потребовали от водителей запоминания десятков статей, с которыми на практике им, вполне возможно, так и не пришлось бы никогда столкнуться. Это очень сильно затруднило бы изучение Правил.

Однако было бы ошибкой думать, что Правила движения оставили эти частные вопросы совсем без внимания. Прочитайте еще раз 4-ю статью. Она подкажет, как вести себя в случаях, не предусмотренных конкретными статьями правил. Именно она ответит и на вопрос: как же поступить, если автомобили подъехали к перекрестку равнозначных улиц со всех четырех сторон? Надо проявить максимальную осторожность, быть внимательными к окружающей обстановке и ее изменениям, взаимно предупредительными и не создавать помех тем, кто уже начал движение через перекресток. Ведь можно всегда обеспечить безопасный разбег, да и начинать движение одновременно, скажем, так, как разезжающие поворачивающий налево и движущийся прямо. Повторю: благожелательность и предупредительность друг к другу — лучшие из правил движения.

«НЕСТАНДАРТНЫЙ» ПЕРЕКРЕСТОК

Да, только так, пожалуй, скажешь о перекрестке, который начертил в своем письме В. Мошкарёв из Усолья-

Сибирского Иркутской области. Дело в том, что на этом перекрестке покрытие имеет только один из четырех выходящих на него проездов. Какими считать их — равнозначными или неравнозначными?

В каждом из таких случаев надо принимать во внимание конкретные условия и характер движения. Если, например, асфальтированная улица за перекрестком уже не имеет покрытия, но движение по ней открыто и почти столь же интенсивно, значит по существу она является главной. Здесь организаторы движения, чтобы предупредить возможные ошибки со стороны водителей, должны обозначить ее преимущество перед пересекающей улицей соответствующим дорожным знаком — «Пересечение с главной улицей или дорогой». При отсутствии такого знака перекресток следует считать равнозначным.

ПРОТИВОРЕЧИЯ ЗДЕСЬ НЕТ

По правилам выходит, что даже при светофоре с дополнительными секциями для движения прямо можно занимать любой ряд, — пишет Д. Куно из Воронежа. — Но ведь это противоречит логике: поворот на «стрелку» возможен и при красном сигнале светофора. Не будет ли в этом случае тот, кто едет прямо, помехой остальным?

Вопрос закономерен. Но никаких противоречий в Правилах нет. Во многих местах «стрелка» горит в сочетании с зеленым сигналом светофора. Но если светофор работает по схеме «красный со «стрелкой», на перекрестке должны быть выделены указателями или линиями разметки специальные ряды для поворотов.

ТОЛЬКО «НА СТРЕЛКУ»

Можно ли выполнять поворот «на стрелку», если в светофоре включен желтый сигнал? С таким вопросом обратились в редакцию от имени учащихся Азовского индустриального техникума В. Герасименко.

Правила движения дают на этот вопрос совершенно определенный ответ. Если светофор оборудован дополнительной секцией («стрелкой»), то выезд на перекресток и дальнейшее движение в направлении, указываемом ею, разрешается только при включенной «стрелке», независимо от основного сигнала светофора. Из этого общего положения есть лишь три исключения для трамвая, которые перечислены в статье 79-й. Если же иметь в виду ситуацию, когда желтый свет будет включен для пропуска через перекресток спецмаши, то в этом случае регулировщик погасит «стрелку». В остальном водители нерельсовых транспортных средств ориентируются только на «стрелку».

МИНСК

В клубе городского комитета ДОСААФ собрались шоферы пассажирских и грузовых автохозяйств, автолюбители, спортсмены. Они пришли на читательскую конференцию журнала «За рулем».

Конференцию открыл председатель Белорусского республиканского комитета ДОСААФ В. Савин. В республике, сказал он, теперь более 37 тысяч подписчиков журнала, а читателей еще больше. Журнал помогает нам в воспитательной работе среди шоферов, в развитии авто-спорта.

Интересным было выступление директора 2-го автобусного парка И. Масюченко. На его взгляд, необходимо расширить в журнале отдел безопасности движения, больше уделять внимания практике установки дорожно-сигнальных знаков.

Начальник ГАИ БССР полковник милиции В. Данилов поддержал выступление тов. Масюченко. И еще, добавил он, нужно давать юмор на страницах журнала. Майор милиции П. Роголь предложил шире освещать положительный опыт.

критиковать недостатки в организации движения.

Хорошо знают в Минске ударника коммунистического труда, водителя таксомоторного парка И. Левкова. Он поддержал товарищей по профессии, начавших разговор о взаимопомощи среди шоферов. Письмо в редакцию журнала «За рулем» водителей М. Приставки и И. Фомина широко обсуждается сейчас в коллективе таксомоторного парка.

Шофер такси А. Осипенко сказал: «Очень часто транспорт не украшает наши улицы и площади. А бывает, что водители выезжают на такси и автобусах неоправданно одетые, небритые. Целеобразно поговорить на страницах журнала о единой форме для шоферов такси и автобусов».

Участники конференции единодушно одобрили материалы, с которых начался разговор в журнале, об этике водителя.

Мастер спорта В. Зверковский выразил пожелание, чтобы редакция больше писала о передовом опыте подготовки техники к соревнованиям, о достижениях советских спортсменов на международной арене.

Мотоциклетные шоссейные кольцевые гонки наполнены особым техническим содержанием. Ведущие мотоциклетные фирмы многих стран ведут напряженный поиск новых резервов повышения средних скоростей и динамики гоночных мотоциклов. Наибольшего технического совершенства в настоящее время достигли малолитражные мотоциклы. Об этом свидетельствуют, например, более высокие средние скорости на некоторых гонках чемпионата 1964 года, показанные в классе 250 см³, по сравнению с классом 350 см³.

С технической точки зрения представляет интерес дальнейшее развитие соперничества между двигателями двухтактного и четырехтактного типов. Если раньше двухтактные двигатели классов 50 и 125 см³ были вне конкуренции, то в 1964 году их соперники выиграли ряд гонок в классе 50 см³ и обеспечили звание чемпиона мира в кубатуре 125 см³ («Хонда»).

В конструировании двигателей для гоночных мотоциклов можно отчетливо проследить тенденцию к увеличению числа цилиндров (в пределах данного рабочего объема), что обеспечивает повышение числа оборотов и в конечном счете улучшает главный показатель — литровую мощность.

В классе 50 см³ основными претендентами на пальму первенства были японские «Сузуки» и «Хонда». Их единственный серьезный европейский конкурент — «Крейдлер» (ФРГ) — в 1964 году выступил значительно слабее.

Мотоцикл «Сузуки» имеет одноцилиндровый двухтактный двигатель мощностью 12 л. с. при 13 500 об/мин, а «Хонда» — четырехтактный двухцилиндровый с параллельным расположением цилиндров и двумя верхними распределительными валами. Двигатель «Хонды» сло-

жирован с девятиступенчатой коробкой передач и развивает 13—14 л. с. при 19 000 об/мин. Несмотря на минимальный рабочий объем (25 см³), каждый цилиндр имеет по четыре клапана. Передний тормоз действует на обод колеса. По быстротходности мотоциклы «Сузуки» и «Хонда» приблизительно равноценны. О динамике мотоциклов класса 50 см³ можно судить по тому, что средняя скорость победителей на некоторых трассах приближалась к 150 км/час.

Те же две фирмы вели борьбу и в классе 125 см³. Завод «Хонда» впервые использовал здесь четырехцилиндровый двигатель с двумя верхними распределительными валами. Это, по существу,

самым мощным представителем класса 250 см³ является мотоцикл «Сузуки» с четырехцилиндровым двухтактным двигателем водяного охлаждения, развивающим 54 л. с. при 12 000 об/мин, но пока что он недостаточно надежен.

Серьезное соперничество японским машинам могли бы составить мотоциклы марки МЦет Германской Демократической Республики, но этому мешает продолжающаяся дискриминация гонщиков ГДР, которым правительства некоторых капиталистических стран отказывают в выдаче виз на соревнования, невзирая на то, что спортивная общественность протестует против этих незаконных действий.

ДВУХ- И ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ ПРОДОЛЖАЮТ СПОР

Итоги чемпионата мира 1964 года по мотоциклетным шоссейным гонкам

Среди участников чемпионата в классе 350 см³ большинство — «независимые» гонщики, не связанные с фирмами. Они выступают преимущественно на устаревших английских мотоциклах «Нортон» и АЖС с одноцилиндровыми четырехтактными двигателями. Эти фирмы недавно вообще прекратили выпуск гоночных мотоциклов, в результате гонщики «Хонды» легко завоевали первенство на своих мотоциклах с четырехцилиндровыми двигателями мощностью 55 л. с. при 14 000 об/мин.

Аналогичное положение сложилось в классе 500 см³ с той лишь разницей, что масса «независимых» гонщиков, выступающих на «Нортонах» и «Матчлессах», противостоит только итальянская фирма МВ, располагающая мощным специальным мотоциклом с четырехцилиндровым двигателем (70 л. с.). Так же, как в предыдущие годы, ей удалось легко добиться первого места в чемпионате.

Особый интерес представило выступление в некоторых гонках чемпионата нового советского гоночного мотоцикла «Восток» (класс 350 см³) конструкции ЦКЭБ мотоциклостроения. Он имеет четырехцилиндровый (49×46) двигатель воздушного охлаждения мощностью 56 л. с. при 12 500 об/мин. В гонке на «Вольво» приз Финляндии мастер спорта Э. Кийса занял на этой машине третье место. Окончательная доводка мотоцикла, несомненно, позволит ему успешно соревноваться с лучшими зарубежными моделями. Кроме того, следует отметить, что наш мотоцикл С-360 с двумя цилинд-

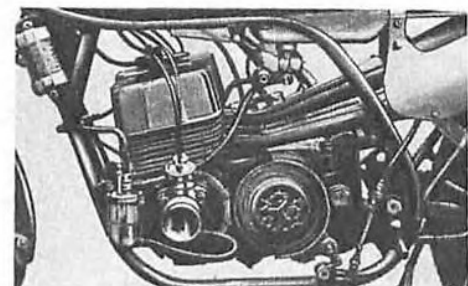


Рис. 1. Двухцилиндровый двухтактный двигатель «Сузуки» класса 125 см³.

уменьшенный вариант ранее выпущенных моделей классов 250 и 350 см³. Двигатель установлен поперек рамы, что в известной степени обусловлено системой охлаждения встречным потоком воздуха. Мощность его около 30 л. с. при 16 000 об/мин.

Мотоцикл «Сузуки» оборудован двухцилиндровым двухтактным двигателем (рис. 1). Впуск горючей смеси в картер осуществляется через вращающиеся дисковые золотники. Так же, как во всех современных гоночных двигателях, каждый цилиндр имеет самостоятельный карбюратор. Мощность около 32 л. с. достигается при 14 000 об/мин. В первых гонках чемпионата превосходство новой «Хонды» было весьма заметно. Это побудило конкурирующую фирму «Сузуки» энергично взяться за усовершенствование и доводку своего мотоцикла; в результате он несколько раз занял первое место. Теперь «Хонда» и «Сузуки» класса 125 см³ не уступают, один другому по скоростным качествам.

Наиболее оживленными были гонки в классе 250 см³ с участием гонщиков семи фирм, однако уже в начале сезона выяснилось, что на победу могут рассчитывать только «Хонда» или «Ямаха». Здесь тоже столкнулись различные технические направления. На мотоцикле «Хонда» — четырехцилиндровый четырехтактный двигатель воздушного охлаждения с двумя верхними распределительными валами (48 л. с. при 14 500 об/мин), на «Ямахе» — двухцилиндровый двухтактный (рис. 2), примерно такой же мощности, но при меньшем числе оборотов — 11 000 в минуту. В большей части гонок «Ямаха» довольно легко уходила от своего главного соперника.

Чемпионат мира по картингу

В прошлом году в Риме впервые официально проводился чемпионат мира по картингу. На специальном картердроме Писта Д'Оро 40 гонщиков из Италии, Франции, Англии, ФРГ, Австрии, Бельгии, Швейцарии, Люксембурга, Берега Слоновой Кости, Финляндии, Монако, Испании оспаривали почетное звание.

Соревнования проводились лишь в одном классе — до 100 см³, причем машины не имели коробки передач и были снабжены центробежным сцеплением. Чемпионат закончился победой итальянских гонщиков. Первые три места заняли Гвидо Сала, Уго Канчеллери и Оскар Константиани на машинах «Текнокарт» с двигателями «Парилла». Эти двигатели (некоторые из них развивали мощность до 15 л. с. при 9500 об/мин) оказались лучше разрабатываемых американских моторов «Мак-Каллох». Ни один

карт с американским мотором не попал в финал. Последующие за призером места — четвертое и пятое — заняли картингисты, которые также выбрали комбинацию «Текнокарт» — «Парилла».

Один круг трассы Писта Д'Оро равнялся 1000 метрам. Первый чемпион мира в двух финальных заездах показал среднюю скорость 66,69 и 66,47 км/час.

Первенство Европы по ралли

Предпоследним, двенадцатым этапом первенства Европы стало «Женевское ралли». Две тысячи километров включали девять скоростных участков и проходили по альпийским дорогам Швейцарии, Франции и Италии. Из 73 экипажей финишировало 37. Первым был экипаж Л. Гредер — М. Деляланд, выступавший на «Форд-Фалькон» с восьмичилиндровым мотором (4700 см³). Фавориты соревнований экипажи шведов Э. Карлссона

на «Сааб-96» и Т. Транна на «Вольво» заняли 3-е и 6-е места.

Завершающим этапом первенства были соревнования, организованные «Королевским автоклубом Англии». В них участвовало 158 экипажей. На трассе длиной почти 4 тысячи километров автомобилистов ожидал 61 скоростной участок. Победил шведский экипаж, возглавляемый Т. Транна. Э. Карлссон заблудился и занял лишь третье место.

По сумме очков звание чемпиона Европы 1964 года по ралли завоевал Т. Транна.

Кубок — у команды ГДР

Серия кольцевых автогонок на Кубок социалистических стран закончилась соревнованиями в Польше. На Краковском аэродроме стартовало 27 автомобилей формулы III. Победил польский гонщик Е. Янковский на автомобиле «Рак-Вартбург». По результатам, показанным в четырех соревнованиях, — в Заксенринге

рами, расточенными до 352 см³, дважды был четвертым в гонках класса 500 см³. На нем выступал заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов.

Для характеристики динамических качеств современных гоночных мотоциклов приведем максимальные скорости (в км/час), зафиксированные на одном из прямых участков трассы гонки «Турист Трофи».

Класс 50 см³: «Сузуки» — 166, «Крейдлер» — 164, «Хонда» — 163.

Класс 125 см³: «Хонда» — 196, «Сузуки» — 195, ЕМС — 179, «Чезет» — 177.

Класс 250 см³: «Сузуки» — 227, «Бенелли» — 224, «Хонда» — 220, «Ямаха» — 218, МПет — 213.

Класс 350 см³: «Хонда» — 231, «Ява» — 217, «Нортон» — 203.

Класс 500 см³: МВ — 232, «Матчлесс» — 223, «Нортон» — 220.

Класс 500 см³ с коляской: «Джилера» — 208, БМВ — 196.

Эти данные имеют лишь сравнительное значение, так как в шоссейной гонке нельзя обеспечить всех условий, необходимых для точного замера максимальной скорости.

Результаты чемпионата 1964 года еще раз свидетельствуют о широких возможностях дальнейшего совершенствования гоночных мотоциклов, играющих важную роль в общем прогрессе мотоциклетной техники как полезное экспериментальное средство.



ТЕХНИКА ЗА РУБЕЖОМ

НОВАЯ МИКРОЛИТРАЖКА

ПОЛЬСКИЙ МИКРОАВТОБУС

Автобусным заводом в г. Санок (Польша) недавно создана новая модель 12-местного автобуса СФА-4. Новый автобус призван заменить выпускаемый ныне автобус «Ниса-501», по сравнению с которым он легче на 150 кг благодаря несущей конструкции кузова.

Отличительной чертой панелей кузова нового автобуса является то, что при их штамповке не требуется глубокой вытяжки, чем упрощается и удешевляется производство. Как и «Ниса-501», СФА-4 базируется на узлах легкового автомобиля «Варшава». Специалисты считают, что серийное производство СФА-4 может быть начато в 1965 году.

ЙОДНЫЕ ЛАМПЫ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ФАРАХ

Многие машины в ралли «Монте-Карло» были оборудованы фарами «Маршалл» с кварцевыми йодными лампами. Эти лампы, разработанные на основе кинопроекторных, дают удвоение яркости фары при увеличении силы тока лишь на 0,25 а при напряжении 14 в.

Кварцевая йодная лампа значительно меньше обычной автомобильной лампы (немного толще карандаша). Ее колба из кварцевого стекла наполнена инертным газом под давлением (например, криптоном) с небольшим содержанием паров йода. Нить накала — вольфрамовая.

Удвоение яркости достигается нагревом нити до 3100 градусов. Колба лампы при этом нагревается до 500—600 градусов, поэтому и применяется кварцевое стекло. При этой температуре атомы йода взаимодействуют с атомами вольфрама нити, который, испаряясь, откладывается на стенках колбы. В результате образуются молекулы газообразного йодистого вольфрама. Но этот газ нестабилен и при попадании на нагретую нить разлагается; выделившийся вольфрам оседает на нити, восстанавливая ее толщину. Таким образом, присутствие йода значительно повышает долговечность нити лампы. Существующие лампы выдерживают не больше 200 часов. Йодная лампа служит до 1000 часов. Кроме того, у нее не образуется осадок вольфрама, затемняющий с течением времени стекло колбы в обычной лампе.

Правда, себестоимость йодных ламп еще слишком высока для массового производства.

Применение йодных ламп требует изменения конструкции фар. Повышение яркости ведет одновременно к увеличению слепящего действия фар на водителей встречных автомобилей. Йодные лампы — однонитевые, и обычное переключение их на ближний или дальний свет невозможно. Для применения в четырехфарных системах французская фирма «Сибие» предложила измененную конструкцию отражателя. Нить лампы экранируется так, что отражение лучей вверх исключается. Используется вся поверхность отражателя, что повышает яркость освещения. Форма отражателя и расположение экрана позволяют значительно снизить слепящее действие, в то же время увеличивая освещенность ниже границы луча ближнего света.

Для автомобилей массового выпуска с двумя фарами можно применить электромагнитное перемещение экрана нити при переходе с дальнего на ближний свет и обратно.



Йодная
лампа.

Микролитражный автомобиль «Хиллман Имп», выпущенный фирмой «Рутс Лимитед», порывает с установившимися английскими традициями в конструкции массовых автомобилей. Это первая английская модель с задним расположением двигателя. Впервые также весь силовой агрегат, коробка передач и задний мост изготовлены из алюминиевого сплава. Применением алюминия достигается ряд преимуществ: снижается вес машины, улучшается распределение веса по осям, значительно облегчается механическая обработка таких сложных и трудоемких деталей, как блок и головки цилиндров, картеры коробки передач и заднего моста.



На автомобиле установлен четырехтактный четырехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением. Его рабочий объем — 875 см³, а мощность — 39 л. с. при 5000 об/мин. В целях экономии места и понижения центра тяжести он наклонен вправо (по ходу движения) под углом 40 градусов. Блок цилиндров и головки также отлиты под давлением из алюминиевого сплава и обладают повышенной прочностью при небольшом собственном весе.

Короткоходный, с цилиндром диаметром 68 мм и ходом поршня 60,375, с подвижными клапанами и верхним расположением кулачкового валика, двигатель развивает максимальный крутящий момент 7,1 кгм при 2800 об/мин. Поршни тоже отлиты из алюминиевого сплава. Скорость 80 км/час достигается при движении с места за 15 секунд. Сцепление сухое, однодисковое с саморегулирующей. Четырехступенчатая коробка перемены передач полностью синхронизирована. Главная передача типоразная. Ее передаточное число — 4,857. Подвеска всех колес независимая с цилиндрическими витыми пружинами и телескопическими амортизаторами. Шины 5,50х12.

Кузов автомобиля несущий, четырехместный, цельнометаллический, с двумя дверями. Вместимость багажника несколько снижена установкой в нем запасного колеса и бензобака емкостью 28 л. Но заднее сиденье можно сложить, и тогда над ним образуется багажное отделение объемом 0,6 м³. Доступ к нему возможен не только изнутри автомобиля, но и через открывающееся заднее стекло. Это позволяет перевозить длинные и тяжелые грузы. Расход топлива — 6,3 л на 100 км, а максимальная скорость — 125—130 км/час. Сухой вес автомобиля — 675 кг.

Перед началом массового производства образцы этой модели проходили дорожные испытания в Канале, Скандинавских странах, Испании, Франции, Кении и даже в Арктических зонах.

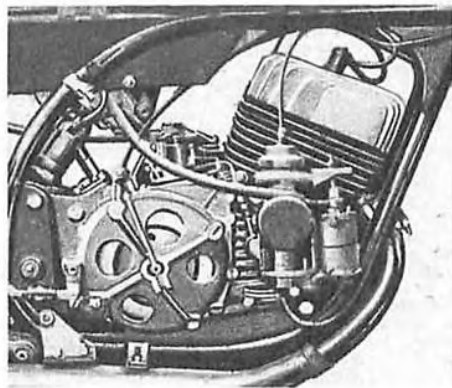


Рис. 2. Двухцилиндровый двухтактный двигатель «Ямаха» класса 250 см³. Впускном горючей смеси управляют вращающиеся дисковые золотники.

По сумме набранных очков чемпионате мира 1964 года стали: Х. Андерсон («Сузуки-50»), Л. Тавери («Хонда-125»), Ф. Рид («Ямаха-250»), Дж. Редман («Хонда-350»), М. Хейлвуд (МВ-500) и М. Дойбель (БМВ-500 с коляской).

В. БЕКМАН,
судья всесоюзной категории.

Ленинград.

(ГДР), Врно (ЧССР), Пече (Венгрия) и Кракове (Польша) — кубок завоевала команда ГДР, набравшая 49 очков. У польских гонщиков 39 очков, у венгров — 9, у спортсменов Чехословакии — 8.

В личном зачете наибольшую сумму очков набрал Е. Янковский. Места со второго по пятое достались гонщикам из ГДР.

444 км/час на воде

Дональд Кэмпбелл, показавший летом 1964 года рекордную скорость на газотурбинном автомобиле (648 км/час), принял ряд попыток побить абсолютный рекорд скорости и на воде. На двухкорпусном спортивном судне «Синяя птица» с реактивным двигателем он развил на километровой дистанции 444 км/час. Этот результат был показан на озере Дамблунг в Западной Австралии. Одна из попыток чуть было не закончилась катастрофой: громадная стая уток бросилась наперерез судну, однако гонщик умело сманивировал.

«В ВЫСШЕЙ СТЕПЕНИ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНО...»

Как всегда, в помещении Эрла Корт (Графского двора) разместилась традиционная Лондонская автомобильная выставка. Как всегда, торговая фирма «Томпсон и Тэйлор» демонстрировала на своем стенде советские легковые автомобили «Волга» и «Москвич». Но на этот раз стенд № 70 привлек особенное внимание посетителей: лондонцы приходили посмотреть на «самый последний «Москвич».

Новый советский автомобиль был хорошо встречен в столице Англии, и в журналах появились одобренные комментари. Лондонский журнал «Отокар» писал:

«Мы обнаружили кое-что из России, очень особенное... Это был новый маленький «Москвич», выглядящий в высшей степени уютно и привлекательно, черного цвета с полированными алюминиевыми рамками окон... Все внутри и снаружи выполнено в хорошем вкусе...»

Журнал обратил внимание на удачный внешний вид автомобиля, современное и приятное его внутреннее оформление. Корреспонденты журнала не преминули отметить четыре фары, съемные передние крылья, облегчающие ремонт, и внушительный набор шоферского инструмента.

НОМЕР АВТОМОБИЛЯ И... ЛЮБОВЬ

Начало нумерации автомобилей положил житель Берлина Рудольф Герцог,



который летом 1901 года повесил на своей машине табличку со знаком ИА-1.

История этого номера романтична: берлинец был пылко влюблен в свою молоденькую жену. Свой автомобиль он и назвал ее именем — ИА означает не что иное, как Иоганна Анкер, а цифра 1 должна была, по-видимому, символизировать первую и самую сильную любовь владельца машины.

ГОНКИ И ПРОЧНОСТЬ ШИН

В настоящее время в конструировании шин для гоночных автомобилей достигнуты большие успехи. Если до войны в процессе гонки приходилось делать одну, а то и две остановки для замены износившихся шин, то сейчас вовсе нет нужды заменять их в течение соревнования. Шины «Денлоп» Р6, установленные на гоночном автомобиле «Лотос» чемпиона мира 1963 года Д. Кларка, не заменялись в течение четырех гонок чемпионата. Они прошли в этих состязаниях, не считая тренировок, около 1400 километров, а рисунок протектора износился наполовину.

ТАКСИ В ДРЕВНЕМ РИМЕ

Еще в те далекие времена к осям карет прикрепляли привод счетчика, который представлял собой бронзовый таз. После пробега каждой сотни стадий в него падал камешек. Плату взимали по числу камешков.



КТО МЕДЛЕННЕЕ!

На одной из улиц Парижа состоялось 43-е по счету соревнование автомобилей на медленность хода. Абсолютное первое место занял мотоциклист, прошедший дистанцию в 660 метров за 2 часа 48 минут 57 секунд. В соревновании принимала участие пожарная машина с полным комплектом оборудования и бойцов.

ЧИТАЙТЕ • В АПРЕЛЬСКОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА • ЧИТАЙТЕ

Маршал Советского Союза Ф. И. Голиков рассказывает о героизме воинов-коммунистов в сражениях Великой Отечественной войны

НОВЫЙ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

ОЧЕРЕДНАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ ПО ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ

«Секреты» повышения мощности автомобильного двигателя

БОКОВОЙ ПРИЦЕП К „ТУЛЕ“

Комментарий к новой спортивной классификации

Постоянные разделы «Советы бывалых», «Наша консультация», «Школа молодого шофера», «Техника за рубежом»

В этом номере:

Для всех нас	1
Н. Страхов. Огненные версты	2
Р. Далекий. Хозяйки целинных трасс	4
Ю. Казьмин. «Здесь и мой труд»	4
Пути-дороги фронтовые	5
По следам боевой славы	6
Н. Габалин. Начиная со школьной скамьи	7
Х. Миропольский, А. Архипов. «Ковровец» становится надежнее	8
М. Вулькин. «Карманный» мотоцикл «Мальш»	9
Г. А. Фремов. Ступени мастерства	10
А. Пискарев. На трассе экономии топлива	11
Водителю о новых правилах	12
3 вопроса знатокам	13
Л. Михайлов. Академия юных	14
В. Ваулин. Герой кинофильма — шофер такси	15
Клуб «Автолюбитель»	16
О. Чиркин. Легкие опрокидыватели	16
Спартакиада на марше	18
Р. Минасов. Награда за упорство	19
Автомобиль и чистый воздух	20
М. Быков. Разве это учеба?	22
А. Сабинин. Верный путь совершенствования двигателей	23
Советы бывалых	24
Растут ряды мастеров спорта	24
Химия в нашем гараже	25
М. Львов. Радости и огорчения автолюбителей Молдавии	26
П. Гурьев, Ф. Карабанов. Преподаватели за партой	27
Наша консультация	28
Советуясь с читателями	28
Спортивный глобус	30
Техника за рубежом	31
Калейдоскоп	32

ПОДПИСАЛИСЬ ЛИ ВЫ НА ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»!

Тот, кто не успел подписаться на наш журнал с начала года, может оформить подписку с любого месяца. Органы Союзпечати и отделения связи принимают ее без ограничения.

Подписная цена	
на полгода	1 руб. 80 коп.
на три месяца	90 коп.
на один месяц	30 коп.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, В. И. КОВАЛЬ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Художественный редактор И. Г. Имшенник.

Корректор Г. Г. Годиков.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Ракина, 9. Тел. К 5-52-24, Б 8-77-63, К 4-16-60.

Сдано в набор 11.1.65 г. Бум. 60×90/16. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 800 000 экз. Подп. к печ. 16.2.65 г. Г-22055. Цена 30 коп. Зак. 1835.

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

На первой странице обложки: слева — Мотоцикл, справа — Комсомолец Люся Максимова — слесарь-сборщик Московского завода малолитражных автомобилей, передовик производства.

Фото В. Бровко.

внизу — Новый городской автобус ЛиАЗ-677.

Фотохроника ТАСС.

На четвертой странице обложки: Маот.

Фотоэтикетка Б. Мецеракова.



желтые кабины на гладком шоссе

трелка спидометра, которая, казалось, навечно приросла к ярко-красной цифре «60 миль», дрогнула и резко поползла влево. Ветер, до того визгливо свистевший в полуоткрытом окне, вдруг как-то сразу изменил свой тон и загудел глухим басом, как шмель, выходящий над цветком.

— Что случилось, мистер Гуа? Разве мы уже приехали?

— А, опять эти мошенники! — и он раздраженно ткнул рукой вперед.

— Где, какие? — всполошились мы.

— Да как же, вот они, — указал он в сторону быстро надвигавшегося на нас шита с белой надписью: «Pay toll!» — «Плати пошлину!».

Что все это означает, мы поняли, когда наш «Понтиак», мягко присев на тор-мозах, остановился у будки полицейского чиновника, установленной для «удобства» прямо посреди проезжей части шоссе. Справа и слева от нас стояли еще две такие же кабины, выкрашенные в ярко-желтый цвет, с широкими металлическими сетками по бокам, куда можно с ходу бросить двадцатипятицентовую монету — плату за проезд. Фотоэлектрический счетчик мгновенно указывает правильность уплаченной суммы и разрешает проезд через «заставу».

— Ну посудите сами, — горячился мистер Гуа, — разве это не грабёж? Только за то, чтобы проехать на работу и обратно, нужно платить по полдоллара ежедневно. За эти деньги экономная хозяйка приготовит неплохой завтрак.

Так, с уплаты дорожной пошлины и началась наша поездка по Канаде.

Примечательной особенностью канадского уличного пейзажа, будь то Монреаль с миллионным населением или просто маленький городишко, являются столбики платных стоянок с автоматическими счетчиками. Только подъехал — опустил в щель «дайм» (монету в десять центов) за час стоянки, а просрочил время — полицейский аккуратнее приклеит на ветровое стекло извещение об уплате штрафа. Вот уж поистине: едешь — плати, остановился — опять плати. Не удивительно, что стоянки близ отелей и крупных универсамов всегда переполнены. Их владельцы на короткое время откупают участки у муниципалитетов и разрешают бесплатную стоянку, чтобы привлечь посетителей. Вот и ловчат предприимчивые автомобилисты, изображая «посетителей» и битком забивая бесплатные стоянки, хотя буквально рядом на соседней улице в гораздо более удобном, но «платном» месте они остаются свободными.



моя машина — как хочу так и езжу

оченно, любого автомобилиста прежде всего интересуют дороги. И надо быть объективным: в Канаде они превосходны. Проезжая часть широкая, в одном направлении машины могут идти одновременно в четыре ряда, а многочисленные транспортные и пешеходные тоннели, развязки в разных уровнях позволяют держать скорость далеко за сто километров в час.

Но, как известно, любая медаль всегда имеет две стороны. В данном случае

оборотная сторона — высокая скорость. Повсюду на магистралях и городских улицах вы можете заметить результаты чрезмерного увлечения лихой ездой — машины с расквашенными радиаторами, вмятинами на бортах, сплюснутыми багажниками и перекошенными буферами. И странное дело, полиция не обращает ни малейшего внимания на пострадавшие автомобили. Внешний вид их и техническая исправность — забота самих водителей. Ежегодных технических осмотров здесь не бывает. Каждый руководствуется принципом: «Моя машина — как хочу, так и езжу». Езда с бешеной скоростью ежедневно уносит десятки человеческих жизней. На дорогах, в кемпингах и автопансионатах всегда стоит наготове скорая техпомощь (фото 1). Быстро приподняв краном изуродованную машину, черно-желтый пикап дорожной службы тут же отбуксирует ее в ближайшую авторемонтную мастерскую.

В то же время на приезжего человека производит приятное впечатление вежливость канадских водителей, — стоит пешеходу поставить хотя бы одну ногу на проезжую часть, как все машины, идущие по этой стороне, замедляют свой бег, останавливаются и не трогаются с места до тех пор, пока он не дойдет до осевой линии или «островка безопасности».

В Оттаве проезжая часть некоторых улиц, где особенно много пешеходов, покрыта сплошной сеткой белых линий (фото сверху), требующих от водителя минимальной скорости движения и максимальной осторожности. И действительно, постоянное мелькание белых линий чисто психологически заставляет водителя снижать скорость.



дорога номер 401

Канаде дорогам, идущим с востока на запад, даются нечетные, а с севера на юг четные номера.

Дорога № 401 из города Кингстона поворачивает вправо и идет вдоль берегов озера Онтарио. Сквозь деревья то и дело яркими вспышками сверкает на солнце бескрайняя водная гладь. Красочные плакаты вперемежку с объявлениями, напоминающими, что «наиболее живучи — аккуратные водители», сообщают, где и за какую цену можно остановиться для рыбной ловли, купания, для отдыха или ночевки. Служба информации на дорогах поставлена очень хорошо. На щитах с кратким и броским текстом — все необходимые водителю в дороге сведения, вплоть до октанового числа бензина, которым можно заправиться в ближайших бензоколонках. Кстати, на магистральных шоссе колонки часто располагаются прямо у проезжей части (фото 2). Щиты несложно повернуть к оси дороги — так удобнее читать текст даже на высокой скорости.

Обочины западноевропейских и американских автомагистралей усыпаны рекламными объявлениями, из-за которых подчас не видно дорожных знаков. В Канаде установка рекламных щитов на обочинах категорически запрещена — водителя ничто не должно отвлекать от управления машиной.

Дорожно-сигнальные знаки, принятые в Канаде, просты и понятны. А главное — их немного, не более пятнадцати, причем значительная часть имеет вид кратких объявлений. Например: «Поворотов нет», «Правого поворота нет» и т. д. На фото 3 — знак «Объезд препятствия».

Но больше всего нам понравилось устройство светофоров — головка крас-



на автомобиле по Канаде

ного света по площади в 2—2,5 раза больше, чем желтого и зеленого света. Это обеспечивает полную видимость запрещающего сигнала, даже в том случае, если водителя ослепляет солнечный свет. И еще одно: на оживленных перекрестках рядом со светофором на той же штанге подвешиваются знаки или объявления, регламентирующие особые условия проезда. Выполненные ярко-красной флуоресцирующей краской, они отлично видны и днем и ночью. Тут уж не сошлешься на то, что знак плохо виден или малозаметен: на светофор-то водитель всегда обязан смотреть.

У гостиниц, вокзалов, у подъездов крупных учреждений можно часто увидеть переносные знаки с надписью «Стоянка запрещена». Они дублируют основные, висящие в начале квартала, напоминая забывчивым водителям, что здесь оставлять машину нельзя.

Буфер — весьма важная деталь автомобилей в Канаде. Кроме своего основного назначения, он несет здесь ряд дополнительных «нагрузок». На нем помещают предупредительные надписи вроде той, что вы видите на фото 4: «Следи за знаком «Пешеходы» и соблюдай его требования» или: «Езди медленнее — живи сам и дай жить другим».

...Много миль проехали мы по канадским дорогам. И везде за окнами машины нам открывались контрасты страны, где достижения техники и человеческого разума соседствуют с бизнесом и властью денег.

Е. ВОЛКОВ.

Монреаль — Оттава



