



ЗА РУЛЕМ

ИЮНЬ 1965

6

На страницах номера:

**СПАРТАКИАДА ФИНИШИРУЕТ
„Зеленая волна“ —
журнал в журнале**

**ПЕРВАЯ КОНСТРУКЦИЯ
ОБЩЕСТВЕННОГО КБ**

*Справочная служба
„За рулем“*



НОВАЯ ДОЛЖНОСТЬ АВТОМОБИЛЯ

Механизаторы звена Героя Социалистического Труда знатного свекловода Владимира Андреевича Светличного из Кубанского научно-исследовательского института испытаний тракторов и сельхозмашин нынче будут выращивать сахарную свеклу на площади в 214 гектаров, горох — на 100 гектарах, и еще озимую пшеницу на 458 гектарах. Для загрузки семян

в сеялки применяется специальный зернопогрузчик на базе автомобиля. В нем зерно доставляется прямо на поля. В течение 10 минут в емкости погрузчика можно протравить до 3 тонн зерна и заправить сеялки.

На снимке: момент заправки сеялок на севе гороха в звене В. А. Светличного.

Фото Н. Стороженко (ТАСС).



ДЛЯ ВАС, ВЕТЕРАНЫ

Большой заботой окружены в нашей стране инвалиды Отечественной войны. Тем из них, кому после ранений и ампутаций трудно передвигаться самостоятельно, бесплатно предоставляются автомобили «Запорожец» с ручным управлением. Только в РСФСР в 1965 году будет выдано свыше 11 тысяч «Запорожцев» модели 965АБ (о ней рассказывалось в № 4 журнала за 1965 год).

В процессе эксплуатации конструкция автомобилей и мотоциклов непрерывно совершенствуется. Отрабатываются новые конструкции органов управления. В работе над ними принимают участие общественные испытатели — группа инвалидов Отечественной войны.

На снимке: инженер одного из проектных институтов Москвы, в прошлом танкист Михаил Сальников; он испытывал все мотоциклы, а теперь — за рулем модернизированного «Запорожца». У второй машины — бывший пулеметчик Александр Третьяков.

Фото В. Егорова.



НА БЕРЕГАХ ЕНИСЕЯ

Шушенское... Это название знакомо каждому советскому человеку. Когда-то это был «край света», куда царское правительство ссылало революционеров. Здесь был в ссылке создатель Коммунистической партии и Советского государства Владимир Ильич Ленин.

Сейчас у Шушенского и другая слава. Берега Енисея огласились ревом моторов. Идут подготовительные работы к строительству Саяно-Шушенской ГЭС, являющейся одним из звеньев претворения в жизнь великого ленинского плана электрификации нашей страны. Как и на всякой крупной современной стройке, много дел у автомобилистов.

На снимке: отсыпка полотна будущего шоссе к месту строительства Саяно-Шушенской ГЭС.

Фото Ю. Бармина (ТАСС).



№ 6 - Июнь - 1965

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издаётся с 1928 года

ЗАБОТЫ ХЛЕБОРОБОВ — НАШИ ЗАБОТЫ

По стране шагает лето. Уборочная страда уже начинается на юге и скоро продолжится в других районах. Наступает пора, когда труженики деревни, ее передовые отряды — механизаторы, взявшись за штурвал комбайна, руль трактора и автомобиля, поведут технику в наступление — решающее в битве за новый урожай.

Нынешний сельскохозяйственный год знаменателен тем, что в самом начале весны партия вооружила народ ясной и четкой программой дальнейшего подъема сельского хозяйства. Мартовский Пленум ЦК КПСС выразил сокровенные мысли тружеников села. Пленум открыл широкий простор для проявления инициативы, творчества. В соответствии с его решениями Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР приняли ряд постановлений, направленных на повышение материальной заинтересованности колхозов и совхозов в ускоренном развитии производства. Преднамерения партии проникнуты горячей заботой о процветании нашей Отчизны, о благе трудящихся.

Важные меры намечены Пленумом по укреплению материально-технической базы колхозов и совхозов.

Чтобы в кратчайший срок обеспечить мощный подъем колхозного и совхозного производства, значительно увеличиваются капиталовложения в сельское хозяйство: в новом пятилетнем плане они предусматриваются в размере 71 миллиарда рублей. Намечается значительное увеличение выпуска тракторов с тем, чтобы довести его к концу пятилетия до 625 тысяч штук в год, или почти удвоить в сравнении с истекшим годом. Всего за пять лет село получит 1 миллион 790 тысяч тракторов. Производство зерновых комбайнов возрастет с 84 до 125 тысяч в год. Намечено ввести в строй 80 новых заводов и цехов по производству тракторов, автомобилей, комбайнов и других сельскохозяйственных машин.

Во всенародной борьбе за развитие сельскохозяйственного производства, укрепление экономики колхозов и совхозов важная роль принадлежит работникам автомобильной промышленности и транспорта. В предстоящем пятилетии сельское хозяйство должно получить до 1 миллиона 100 тысяч грузовых автомобилей против 394 тысяч, поставленных за последние пять лет. Пленум ЦК КПСС призвал специализировать конструкторские организации на определенные типы машин, усилить работу по максимальной унификации узлов и деталей. Надо ли говорить, сколь ответственны эти задачи!

Сейчас автомобилестроители трудятся над увеличением выпуска большегрузных автопоездов, добиваются повышения грузоподъемности автомобилей ЗИЛ, ГАЗ, МАЗ, предназначенных для массовых грузов, расширяют выпуск прицепов и полуприцепов. Все это благотворно отразится на перевозке сельскохозяйственных грузов. Изменится и структура парка автомобилей для села.

Масштабы перевозок сельскохозяйственных грузов в этом году значительно возрастут. Обеспечить их высокую эффективность, добиваться высокой производительности каждого автомобиля, использовать передовые методы перевозок — долг и обязанность работников автомобильного транспорта.

Серьезные задачи стоят перед заводами, выпускающими запасные части, и авторемонтными предприятиями. В работе ряда из них еще много крупных недостатков. Редакция «За рулем» получает большое количество писем из колхозных и совхозных автохозяйств — от шоферов, ремонтников, автомехаников с жалобами на недостаток запасных частей к автомобилям, плохое их качество. Недавно Комитет партийно-государственного контроля ЦК КП Белоруссии и Совета Ми-

нистров БССР проверял продукцию барановичского завода автоагрегатов и гродненского завода «Автозапчасть». За систематический выпуск недоброкачественной продукции руководители этих заводов строго наказаны. Это должно стать уроком другим. Ведь сколько еще простаивает техники из-за того, что на село попадают машины и запасные части низкого качества!

Решения мартовского Пленума будут выполняться тем успешнее, чем выше будет техническая грамотность тружеников деревни. Механизатор давно уже стал основной фигурой в сельскохозяйственном производстве. И конечно, от того, как он обучен, насколько он умен, грамотно управляет техникой, зависит работоспособность машины.

В подготовке механизаторов немалую роль призваны сыграть организации нашего патристического Общества.

Взятое V съездом ДОСААФ обязательство готовить ежегодно до миллиона технических специалистов успешно выполняется. Ранее мы уже называли такие цифры: в 1963 году для народного хозяйства было обучено более 400 тысяч шоферов, почти столько же мотоциклистов, 150 тысяч трактористов, 58 тысяч мотористов. В прошлом году эти цифры возросли еще больше.

Деятельность Общества по массовому техническому обучению населения встречает полную поддержку со стороны партийных и советских органов, руководителей колхозов и совхозов. Это позволило создать во многих областях и районах широкую сеть курсов, самодеятельных технических клубов. Многие из них стали подлинными учебными комбинациями с хорошей материально-технической базой. Таким, например, является самодеятельный клуб Октемберянского района Армении. На его базе прошли обучение почти три четверти шоферов во всех 28 колхозах и 10 совхозах района. В большей части районов Украины, Белоруссии, Казахстана, Ставропольского и Краснодарского краев Российской Федерации сельские комитеты ДОСААФ включились в механизаторский всеобуч. Это дает возможность активно вести техническую пропаганду на селе, готовить механизаторов широкого профиля.

Сейчас задача состоит в том, чтобы резко повысить качество учебы. За последнее время в большинстве автомотоклубов обучение технических специалистов приближено к производству, улучшены программы, ряды преподавателей пополнились опытными, знающими дело людьми. Нужно, чтобы в учебных организациях была развернута работа по совершенствованию педагогического мастерства преподавателей, повышению их идейного уровня.

Мощным средством укрепления учебной материальной базы ДОСААФ, а на этой основе — и повышения качества подготовки специалистов, является хозрасчет. В новых условиях от комитетов Общества требуется активизация всей оборонно-массовой работы, широкое привлечение общественности, экономическая учеба кадров, постоянная помощь им в организации хозрасчетной деятельности.

Предметом особой заботы должна быть воспитательная работа среди сельской молодежи, овладевающей техникой. Мало научить человека управлять автомобилем или трактором. Надо добиваться, чтобы он проникся сознанием величия тех дел, которые совершаются сейчас на селе. Использование техники зависит прежде всего от людей.

Нет сомнения, что задачи по дальнейшему подъему сельского хозяйства будут выполнены: у советского народа надежный ориентир — решения мартовского Пленума ЦК КПСС.

ОБЪЯВЛЕНИЕ СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КЛУБ ПРОВОДИТ НАБОР НА ВЕЧЕРНИЕ КУРСЫ

ТРАКТОРИСТОВ
МОТОЦИКЛИСТОВ
БУЛЬДОЗЕРЩИКОВ



НА ПОЛЯХ И В КЛАССЕ

РЕШЕНИЯ
МАРТОВСКОГО
ПЛЕНУМА ЦК КПСС
В ЖИЗНЬ

Весна — напряженная пора жизни земледельца, а нынешняя весна — особенно. Мартовский Пленум ЦК КПСС наметил действенные меры по дальнейшему развитию сельского хозяйства СССР.

Тысячи машин выходят на поля, а в конструкторских бюро, в лабораториях ученых заканчивается работа над новыми образцами сельскохозяйственной техники. Улучшение использования машин — этих незаменимых помощников земледельцев, подготовка нового отряда технических специалистов, повышение качества их обучения — одна из неотложных задач колхозов и совхозов. В решении этой задачи большую помощь оказывают им организации ДОСААФ.

Несколько лет назад первичная организация ДОСААФ колхоза имени Ленина города Лабинска Краснодарского края выступила инициатором всесоюзного соревнования в массовом обучении технических специалистов для села. И сегодня досаафовцы этого колхоза одними из первых откликнулись на решения Пленума ЦК КПСС. Спортивно-технический клуб первичной организации ДОСААФ колхоза только за шесть месяцев нынешнего года подготовил около трехсот технических специалистов. Клуб взял обязательство выпустить до конца года еще 400 сельских механизаторов.

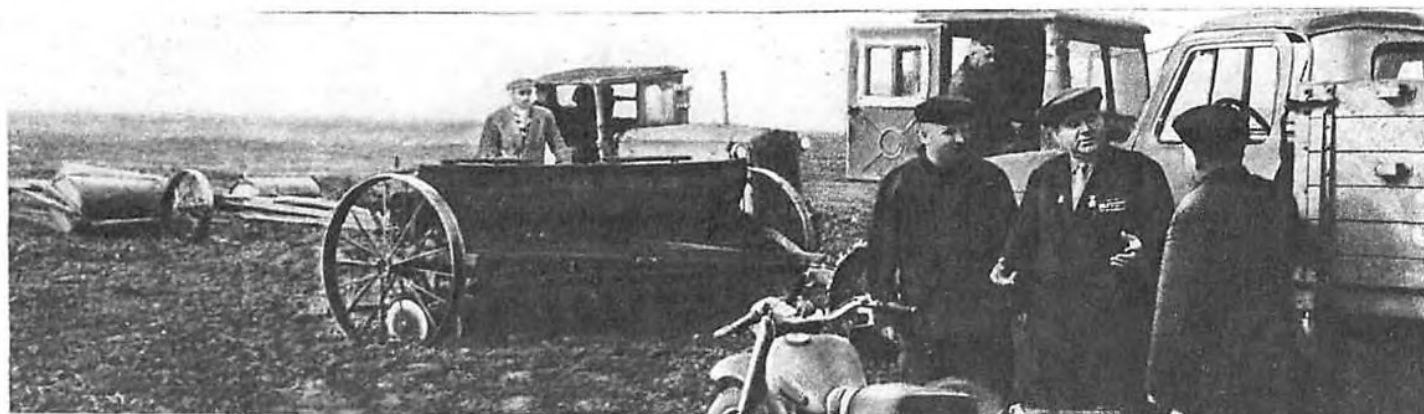
● В этом объявлении — проспекте колхозного спортивно-технического клуба ДОСААФ — каждый найдет себе занятие по душе. Трактористов, электриков, мотоциклистов, бульдозеристов и многих других специалистов готовит клуб. Обучают их мастера своего дела — инженеры, руководители бригад, передовики сельскохозяйственного производства.

● Новейшую технику получает сельское хозяйство. Сейчас на многих колхозных автомобилях устанавливают новые шины Ярославского шинного завода. Как они будут «ходить» по сельским дорогам? Шофер Николай Ульянов внимательно следит за «обувью» своего грузовика.

● Первый выход тракторов в поле. Их ведут воспитанники ДОСААФ. Курсы спортивно-технического клуба закончили в свое время и механик В. Черкашин (слева) и шофер А. Чаговец (справа). В центре — председатель первичной организации ДОСААФ А. Гавриш.

● Многие сельские механизаторы в свободное время овладевают вождением мотоцикла, посещая занятия секции спортивно-технического клуба, которыми руководит инженер-механик В. Мыськов (крайний справа). Так в ежедневных тренировках вырабатывается мастерство.

Фото В. Бровка.



СЕЛУ — МЕХАНИЗАТОРОВ ШИРОКОГО ПРОФИЛЯ

На безбрежных полях Ставрополя закончился первый этап битвы за новый высокий урожай — засеяны многие десятки тысяч гектаров плодородной земли. Поднимается зелень хлебов. Пройдет еще немного времени и труженики полей приступят ко второму этапу — уборочным работам. Как в пору весеннего сева, так и в пору уборки решающая роль в успехах на полях принадлежит сельским механизаторам. Значение механизации сельского хозяйства с каждым годом повышается. На мартовском (1965 г.) Пленуме ЦК КПСС указывалось, что интересы подъема сельского хозяйства требуют решительного усиления материально-технического оснащения колхозно-совхозного производства, более производительного использования имеющейся техники.

Отрадно отметить, что среди многочисленной армии технических специалистов — тружеников полей — немало воспитанников патристического Общества, людей, получивших профессии шоферов, трактористов, комбайнеров на курсах при организациях ДОСААФ.

Вот уже несколько лет подряд такие крупные колхозы края, как имени Ипатова Ипатовского района, имени Сараева Петровского района и другие, где в сельскохозяйственных работах заняты сотни машин, в том числе и автомобилей, полностью обходятся механизаторами, обученными в ДОСААФ без отрыва от производства.

В сельском хозяйстве края трудятся многие тысячи шоферов, трактористов, мотористов и других специалистов — воспитанников ДОСААФ.

Однако поля, фермы колхозов и совхозов оснащаются все новыми и новыми механизмами. Поэтому и потребность в кадрах специалистов растет. Чтобы пополнить их ряды, повысить их техническую грамотность, многие комитеты ДОСААФ под руководством партийных организаций в зимнюю пору проявили большую заботу о подготовке механизаторов широкого профиля. В том же колхозе имени Ипатова при ДОСААФской организации создана стабильная учебно-техническая база — оборудовано несколько классов, располагающих самыми различными агрегатами, механизмами, деталями автомобилей, тракторов, комбайнов. Занятия здесь проводят инженеры, техники и другие специалисты. Для обучения практическому вождению руководство колхоза выделило необходимое количество машин и разрешило пользоваться

А. БАЛАШКОВ,
председатель Ставропольского
краевого комитета ДОСААФ

ся мастерскими для разборочно-сборочных, слесарных работ.

Обучение механизаторов смежным специальностям выгодно колхозному производству: в горячую пору сева, уборки урожая позволяет наладить непрерывную работу агрегатов, повышает заинтересованность людей в труде.

В колхозе имени Ипатова десятки людей имеют по несколько специальностей.

По примеру передовых организаций ДОСААФ подготовкой механизаторов широкого профиля прошедшей зимой занимались во многих других хозяйствах. Например, в колхозе имени Кирова к началу весенних работ было подготовлено 39 трактористов, столько же механизаторов закончили курсы мотоциклистов. 97 шоферов имеют еще по две-три специальности. Значительно улучшилась подготовка технических специалистов в колхозе имени Чапаева.

Развернувшееся в крае соревнование между сельскими организациями Общества за новый подъем оборонно-массовой работы, за то, чтобы в течение ближайшего времени смежными профессиями овладели все механизаторы, занятые в колхозном и совхозном производстве, охватило Ставрополье и дало возможность уже в этом году обучить новые большие отряды механизаторов. Дальнейшее совершенствование деятельности сельских организаций ДОСААФ, увеличение сети технических курсов, повышение качества обучения специалистов, воспитание у колхозной и совхозной молодежи любви к технике, к умелому ее использованию и будет нашим конкретным вкладом в реализацию решений мартовского Пленума ЦК КПСС.



Фото В. Бровка.

В честь великой

Победы

Эстафета городов- героев

Волгоградцы торжественно проводили в путь автомоторэстафету города-героя на празднование дня Победы, в Москву. После многотысячного митинга на площади Павших борцов алый стяг с изображением боевой медали за оборону города-героя на полотнище и лентами орденов Ленина и Красного Знамени на древке был вручен командиру колонны полковнику И. Ведешину, и эстафета приняла старт. В составе делегации знатные люди Волгограда, творцы его боевой и трудовой славы — Герои Советского Союза И. Посохин и О. Гончаренко, полный кавалер ордена Славы П. Долгов, кавалер четырех орденов Красного Знамени И. Дембицкий и другие участники великой битвы на Волге.

В первые майские дни такие же автомоторэстафеты из пяти мотоциклов и трех автомобилей «Волга» стартовали из Ленинграда, Севастополя, Одессы и Киева. Эту звездную эстафету, посвященную 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов, организовали и провели ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ и Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций СССР. В подготовке ее принял участие советский Комитет ветеранов войны.

Маршрут эстафеты проходил по дорогам и памятникам из каждого советского человека местам нашей неувядаемой боевой славы, где в годы Отечественной войны стояли насмерть в обороне и громили фашистов в наступательных операциях воины Советской Армии. Пять дней в Главном штабе эстафеты в Центральном комитете ДОСААФ шли донесения о волнующих и торжественных встречах делегаций городов-героев. Массовые митинги, торжественные вечера во дворцах и домах культуры, выступления ветеранов войны надолго останутся в памяти жителей Новгорода и Орла, Воронежа и Нарофоминска, Курска и Орши — каждого города и села на пути следования эстафетных колонн. Эти встречи еще раз показали, как бережно хранит наш народ память о тех, кто своей грудью отстоял мир и счастье на земле, кто в героической борьбе защитил нашу страну от фашистских орд.

Финиш звездной эстафеты 9 мая в Москве на Центральном стадионе имени В. И. Ленина стал составной частью большого всенародного торжества — 20-летия победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов.

* * *

Автомоторэстафетчик и спортсмен! Кто бы ты ни был, ветеран войны или юноша, готовящийся к службе в армии, тебе будет интересно побывать в наших городах-героях, на местах решающих военных сражений минувшей войны. Поможет тебе в этом схема маршрутов, опубликованная на третьей странице обложки журнала.

СПАРТАКИАДА

Наши читатели — любители спорта помнят, наверно, что появление в журнале раздела «Спартакиада на марше» совпало с первыми стартами III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Полтора года из номера в номер мы печатали под этой рубрикой материалы в помощь участникам спартакиады, рассказывали о положительном опыте, помещали сообщения с мест о ходе соревнований, наконец, критиковали тех руководителей, которые не содействовали размаху спортивной работы, а порой тормозили ее.

Сейчас полугодовой марш спартакиады близится к концу. Спартакиада вышла на финишную прямую. В августе во многих городах взвоятся флаги финальных встреч.

В оставшиеся месяцы заключительного спартакиадного года мы расскажем, как завершают спортсмены оборонного Общества свое крупнейшее соревнование. С этого номера редакция вводит рубрику «Спартакиада финиширует». Первое слово в новом разделе предоставляется нашим читателям. В своих письмах, присланных в редакцию, они сообщают о наиболее значительных событиях спартакиады. И хотя в этих сообщениях нет обобщающих цифр и статистических данных, а есть только факты, письма тоже как бы подводят первые итоги третьей всесоюзной. Они говорят о том, что принесла в спортивную жизнь досафевских организаций эта спартакиада.

Решающая сила

Если окинуть взглядом все новое, что появилось в жизни наших клубов и секций за последнее время, то прежде всего бросается в глаза рост активности нашей спортивной общечеловечности. Сила того или иного коллектива определяется теперь не только числом чемпионов, но также инициативой и энергией активистов, их полезными делами. Спартакиада дала немало радующих примеров такого принципиально нового отношения к спорту. Об одном из них нам пишет Роман Валдре из Эстонии.

В поселке Юрлу Раплаского района местные шоферы — страстные почитатели автоспорта — задумали построить кольцевую трассу для картинга. «Пусть, — решили они, — и в нашем Юрлу вырастут свои сильные спортсмены, пусть приезжают к нам со всей республики картингисты на состязания».

В воскресные дни и после работы трудились энтузиасты. Работали на общественных началах, работали напряженно, с увлечением. И трасса получилась не хуже, чем в иных столичных городах. Во всяком случае, когда на ее открытие прибыли сильнейшие гонщики республики, чтобы разыграть кубок Эстонии по картингу, они дали самую высокую оценку новой трассе.

Роман Валдре прислал и фотографию, на которой запечатлен момент старта картингистов на трассе Юрлу.

А вот еще одно письмо. Автор его — Владимир Троицкий — начальник спортивно-технического клуба ДОСААФ г. Алмалыка Ташкентской области. Этот город хорошо известен мотоциклистам и болельщикам. В Алмалыке находится наш самый южный мототрек. Своим рождением он обязан спартакиаде, а своей популярностью — местному активу. В этом молодом городе, насчитывающем около 50 тысяч жителей, мототрек не пустует. Здесь прошли и первенство страны, и сборы сильнейших гонщиков, и множество товарищеских встреч по гонкам на гаревой дорожке. Мотоспорт в городе приобрел поистине всеобщее признание. Но активисты этим не удовлетворились.

Сезон гаревого спорта в Алмалыке, — пишет тов. Троицкий, — мы открыли необычными гонками. Впервые зрители увидели на дорожке не специальные ЭСО, а спортивные мотоциклы. Эффект превзошел все ожидания. Состязания оказались достаточно увлекательными. Ни одного падения не произошло, ни одной опасной ситуации не возникло в ходе гонок. О том, насколько понравились соревнования зрителям, говорит такой факт: на стадионе в заключительный день гонок не было ни одного свободного места! Но главное даже не в этом. Пустив на гаревую дорожку спортивные мотоциклы, мы тем самым расширили рамки мотоспорта. Теперь в гаревых гонках у нас смогут соревноваться и местные спортсмены.

В заключение тов. Троицкий называет победителей первого личного первенства Ташкентской области в гонках по гаревой дорожке на спортивных мотоциклах. Это мастер спорта Б. Фейдман и перворазрядник С. Самосвалов.

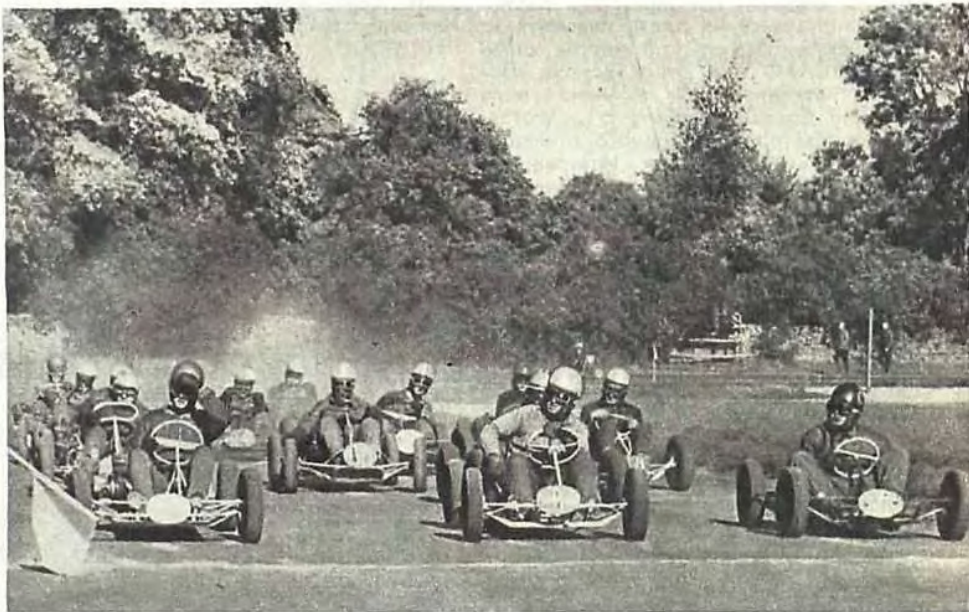
На этой трассе, которую построили местные любители автоспорта в Юрлу, соревнуются теперь сильнейшие картингисты Эстонии.

Фото Р. Валдре.

Дебютанты держат экзамен

В поступающей к нам информации о спортивных соревнованиях всегда называются имена победителей. Причем очень часто среди них можно встретить людей, чья спортивная биография началась с III Всесоюзной спартакиады. Новички становятся разрядниками и даже мастерами.

Спартакиада открыла новые спортивные дарования, помогла талантливой молодежи обрести силы и опыт. В этом, нам думается, одно из самых важных ее завоеваний. Мы не будем удивлены, если среди недавних дебютантов окажутся и такие, кто закончит свой путь на пьедестале почета республиканских или всесоюзных финальных соревнований. Может быть, победителями станут и два молодых спортсмена, два друга — Олег Иванов и Сергей Белов, о которых нам пишет из Ленинграда Яков Барский.





ЮНИШИРУЕТ

Первая проба сил для этих молодых шоферов оказалась неудачной. В зимнем ралли их старенький линейный «Москвич» занял одно из последних мест. Не было опыта, машина оказалась плохо подготовленной к серьезному соревнованию.

У людей со слабой волей после первого поражения могли опуститься руки. У двух друзей, шоферов 7-го таксомоторного парка Сергея Белова и Олега Иванова неудача вызвала еще большее желание заниматься автоспортом.

Месяц ушел на подготовку к следующему соревнованию. Друзья тщательно знакомы с опытом других водителей, серьезно готовили свою новую «Волгу», тренировались. На финише ралли их машина пришла пятой. Было чему радоваться. Первый успех вселил надежду и уверенность.

Решили попробовать свои силы и в шоссейно-кольцевых гонках. Кому сестра за руль? Договорились, что в первом соревновании — на Невском кольце — машину поведет Олег, а в следующем — в Минске — Сергей. И дома и в гостях «Волга» недавних новичков была в первой пятерке.

От встречи к встрече — а их в спартакиадном году было так много! — росло мастерство молодых гонщиков. И вот недавно товарищи по работе и спорту сердечно поздравили их с присвоением высокого звания мастера спорта.

Не будь спартакиады, не будь календарь ее насыщен большим количеством соревнований, не смог бы ни Сергей Белов, ни Олег Иванов за столь короткий срок пройти путь от новичка до мастера.

На главном направлении

Начальник спортивного отдела республиканского автотоклуба Белоруссии Леонид Беркович прислал в редакцию заметку о том, как раллисты республики готовятся к финишу спартакиады.

Авторалли в Белоруссии — молодой вид спорта, но у нас уже 14 мастеров, и большинство из них набрали необходимые классификационные очки в последнее время.

Да, спартакиада расширила географию спортивного мастерства и неизменно раздвинула границы автоспорта. Он завоевывает популярность не только в автотоклубах, но и в автомобильных хозяйствах, где трудится многомиллионная армия водителей.

Вот что пишет по этому поводу Л. Беркович:

Развитию автоспорта в республике большое внимание уделяет Министерство автомобильного транспорта БССР, министр А. Е. Андреев.

Шоферы-спортсмены имеют возможность тренироваться, готовить автомобили. Все это принесло хорошие плоды. В прошлом году команда республики заняла второе место на первенстве страны по ралли, а мастера спорта В. Зверховский и В. Поиграенок включены в состав сборной.

Растет многотысячная когорта мастеров. Такой вывод можно сделать, знакомясь с письмами читателей. Показательны в этом отношении первые сообщения о финальных соревнованиях, поступившие в редакцию. Мастер спорта инженер Л. Шувалов пишет нам из Литвы о республиканских финалах по картингу, которые, кстати, проводятся в три этапа.

Морозами и метелями началась в этом году в Литве весна. Но картингисты не стали дожидаться тепла и первыми вышли на старт финальных республиканских соревнований.

Пятнадцать крошечных автомобилей собрались в живописном вильнюсском парке Вингис, чтобы принять участие в розыгрыше первого тура первенства Литвы 1985 года по картингу.

Каждый из трех классов — 50, 125 и 175 см³ — был представлен пятью участниками.

Радовали глаз конструкции крошечных автомобилей Антанаса Тупе, Костаса Кулбашаускаса и других спортсменов, вложивших свое умение в создание оригинальных и изящных машин.

Картинг в Литве любят. Ему все возрасты покорны: на старте заезда в классе 50 см³ встретились шестнадцатилетний тонарк Наунасского строительного-монтажного управления Евгений Васильченко и слесарь-испытатель Шяуляйского мотозавода «Вайрас» Антанас Тупе, которому исполнилось пятьдесят восемь лет.

Юноша и ветеран спорта в одном финальном заезде! Это ли не свидетельство масштабов спартакиады, ее успехов. Мастера технических видов спорта появляются у нас повсюду.

Массовое овладение спортивным мастерством — такое главное направление III Всесоюзной спартакиады, которая дала мощный толчок развитию автоспорта, зажгла новые маяки, вызвала к жизни инициативу и самодеятельность.



Отлично подготовились к финальным стартам спартакиады автоспортсмены Краснодарского таксомоторного хозяйства. Спортивная секция здесь насчитывает 35 разрядников и мастеров и по праву считается одной из сильнейших в Российской Федерации.

На снимке (слева направо): мастер спорта С. Шахбазян — руководитель секции; члены секции В. Крутько и В. Подковыров. За рулем гоночного автомобиля свободной формулы спортсмен С. Хохуля. Секция построила эту машину по чертежам грузинского мастера спорта Ш. Зардиашвили.

Фото В. Бровко.

Спортивная биография двух шоферов, двух друзей Сергея Белова (слева) и Олега Иванова тесно связана со спартакиадой. В 1984 году они стали мастерами спорта.

Фото Я. Барского.



СПАРТАКИАДА

Состязания мотоциклистов занимают большое место в программе III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Мотокросс, мотоциклетное многоборье, шоссейно-кольцевые гонки, гонки по гравийной дорожке и на ипподроме — все эти ведущие виды мотоспорта будут представлены в

финальных встречах, которые состоятся в августе 1965 года. Эти страницы журнала мы предоставляем конструкторам мотоциклетных заводов. Они рассказывают о новой спортивной технике, созданной в последнее время. Ее можно будет увидеть на финальных соревнованиях спартакиады.

Н. СЛЕСАРЕНКО,
начальник бюро проектирования
спортивных мотоциклов

ИЖ-65М

В конце прошлого года Ижевский машиностроительный завод изготовил первую партию новых спортивных мотоциклов ИЖ-65М для многодневных соревнований. Члены сборной команды СССР на мотоолимпиаде в ГДР завоевали на новых ИЖах семь золотых медалей и три серебряные.

На ИЖ-65М установлен двухтактный одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 341 см³ (76×75 мм). Цилиндр — литой алюминиевый, с запрессованной чугунной гильзой. Для повышения износостойкости гильза обработана термически. Поршень — эллиптического сечения, неразрезной, отлит из алюминиевого сплава. На поршне устанавливаются три компрессионных кольца, унифицированных с кольцами двигателя «Москвич-408».

Алюминиевая литая головка цилиндра имеет вихревую камеру сгорания типа «жюкейский картуз». Коленчатый вал установлен на трех подшипниках — двух роликовых, цилиндрических и одном шариковом.

Для повышения надежности сепаратор нижней головки шатуна выполнен из дюралюминия марки В-95, а не из латуни, как это было у ИЖ-60. Картер двигателя отлит из алюминиевого сплава. Кривошипная камера уплотняется двумя сальниками — справа самоподжимным резиновым, а слева (между роликовым и шариковым подшипниками) — сальником типа «поршневых колец», уменьшающим потери на трение. Для повышения интенсивности продувки объем кривошипной камеры сокращен за счет диаметра щеки коленчатого вала.

На двигателе установлен карбюратор с диффузором сечением 32 мм. Чтобы по-

высить долговечность двигателя, применен воздухофильтр с бумажным элементом, который обеспечивает высокий коэффициент очистки воздуха от пыли. Максимальная мощность сохраняется в течение 50—60 часов работы двигателя в самых напряженных условиях.

Передача от коленчатого вала на коробку передач — шестеренчатая, с передаточным отношением 2,38. Сцепление — многодисковое в масляной ванне и, в отличие от двигателя ИЖ-60, его ведущие диски не пластмассовые, а стальные с пластмассовыми вставками.

Для лучшего использования мощности в зависимости от дорожных условий применена шестиступенчатая коробка передач с передаточными числами: I — 2,845; II — 2,0; III — 1,425; IV — 1,125; V — 0,89; VI — 0,76.

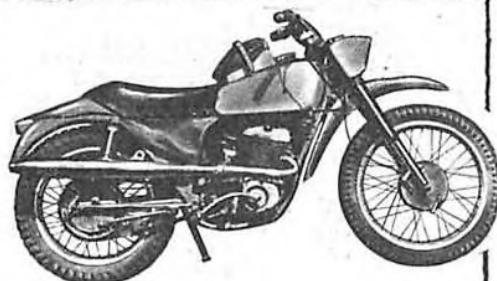
Более точный подбор передаточного числа главной передачи стал возможен благодаря сменным ведущей и ведомой звездочкам.

Рама мотоцикла — трубчатая. После сварки она подвергается термообработке. Задняя маятниковая вилка качается на двух сферических подшипниках. Передняя вилка — телескопическая с ходом 165 мм. По конструкции она аналогична вилке ИЖ-60М, но облегчена на два-три килограмма.

Пружинно-гидравлический амортизатор имеет пружину с прогрессивной характеристикой и дополнительное поршневое кольцо, установленное в кольцевой напавке поршня амортизатора. Оно устранило утечку жидкости в верхнюю полость, и работа амортизатора заметно улучшилась.

Для снижения веса мотоцикла корпус воздухофильтра, корпус фары, карнас седла, щитки колес, номерные знаки сделаны из стеклопластика. В итоге ИЖ-65М на 7—10 килограммов легче «шестидневных» «Явы-350» и МЦ-300.

В разработке конструкции ИЖ-65М принимали участие конструкторы М. Черныш, С. Кулягин, Н. Перерва, П. Шлыгин, Ю. Коротков, А. Калач, работники цеха спортивных мотоциклов А. Манаров, С. Иванов, В. Швейкин, И. Стажкин, А. Колпаков и многие другие.



Большую помощь в доводке оказали и сами спортсмены.

По их отзывам, ИЖ-65М обладает хорошей устойчивостью и маневренностью, высокими динамическими показателями, достаточно надежен. Он стоит на уровне лучших «многодневных» машин; уступая зарубежным мотоциклам на 1—2 л. с. в мощности, ИЖ-65М имеет на 43 процента больший крутящий момент, большее число передач и почти такую же максимальную скорость.

К сожалению, достижение более высоких показателей тормозится отсутствием специальных карбюраторов, надежных источников тока, а также спидометров с выключаемым счетчиком суточного пробега.

Техническая характеристика

Рабочий объем двигателя, см ³	341
Степень сжатия	9,0
Мощность, л. с.	26 при 5800—6000 об/мин.
Крутящий момент, кгм	3,3—3,4 при 4500 об/мин.
Емкость топливного бака, л.	14
База, мм	1410
Высота по седлу, мм	840
Дорожный просвет при полной нагрузке, мм	190
Размер колес	
переднее	3,00—21
заднее	4,00—19
Сухой вес, кг	128
Максимальная скорость (не менее), км/час	130

В. ГОРНИК,
главный конструктор рижского
мотозавода «Саркана Звайгзне»

СЗ-50

На первенстве СССР прошлого года по шоссейно-кольцевым гонкам в классе 50 см³ выступала команда рижского мотозавода «Саркана Звайгзне» на спортивных мотоциклах СЗ-50. Это было серьезным испытанием для машин и боевым крещением для молодых спортсменов завода.

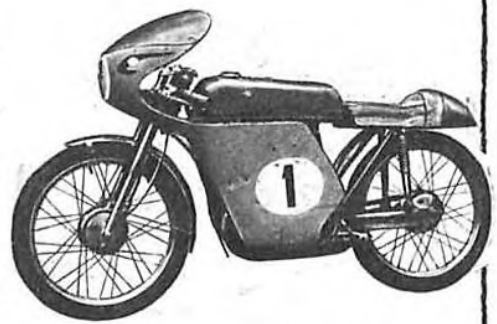
Мотоцикл СЗ-50 — первая спортивная машина, созданная энтузиастами мотоспорта, конструкторами «Саркана Звайгзне». На ней с некоторыми конструктивными доработками применен ряд узлов и деталей мопеда «Рига-1». К оригинальным узлам относятся: трубчатая сварная рама, топливный бак емкостью 10 л, ру-

левое управление, сидло, передний и задний щитки.

На базе двухтактного мопедного мотора Ш-50 сделан двигатель с измененной шатунно-поршневой группой и встроенной пятиступенчатой коробкой передач. Сравнительно высокая мощность — 6,8 л. с. достигнута повышением степени сжатия, изменением фаз газораспределения, применением карбюратора К-55 с диаметром диффузора 20 мм и тщательным подбором выпускной системы. По сравнению с серийным у цилиндра двигателя СЗ-50 увеличено оребрение. Степень сжатия — 12; зажигание — от маховичного магдино.

Передняя вилка мотоцикла, как и у мопеда «Рига», телескопическая, а задняя подвеска — маятникового типа с пружинными амортизаторами. На СЗ-50 установлены тормоза колодочного типа. Диаметр тормозного барабана 120 мм, размер шин 2,25—19.

Габаритные размеры: длина мотоцикла 1800 мм, ширина по рулю — 525 мм, высота — 850 мм, вес — 42 кг. СЗ-50 развивает максимальную скорость 105 км/час.



В этом году наш спортивный мотоцикл будет демонстрироваться на Выставке достижений народного хозяйства в Москве. Мы надеемся, что он привлечет внимание спортивных организаций и любителей мотоспорта как перспективную машину для вовлечения молодежи в занятия мотоциклетным спортом.

Н. ШАКОЛИН,
начальник конструкторского бюро
отдела главного конструктора
Минского мотовелозавода

М-204К

До недавнего времени мотоспортсмены были знакомы только с одним кроссовым мотоциклом младшей кубатуры — «Ковровцем». Теперь спортивные машины в классе 125 см³ стал выпускать наш завод.

Минский кроссовый мотоцикл получил название М-204К. Первые опытные образцы прошли испытания во многих кроссах, в том числе в традиционных состязаниях на приз нашего завода.

Ряд узлов и деталей кроссового мотоцикла унифицирован с дорожным М-104. Например, на М-204К установлена та же коробка передач, но ее передаточные числа подобраны так, что они обеспечивают необходимый режим работы двигателя в условиях соревнований по кроссу. Благодаря унификации у спортсменов будет меньше затруднений с запасными частями.

Многие основные детали и узлы разрабатывались заново.

Двухтактный одноцилиндровый двига-

тель рабочим объемом 123,8 см³ (52×58) имеет специальную алюминиевую головку и цилиндр с чугунной гильзой. При степени сжатия — 8,5 и 5400—5600 об/мин, мощность достигает 8,5—9 л. с. На М-204К установлен карбюратор К-28. Электрооборудование состоит из генератора переменного тока (Г-401), катушки зажигания (КМ-01) и свечи А11У или А8У.

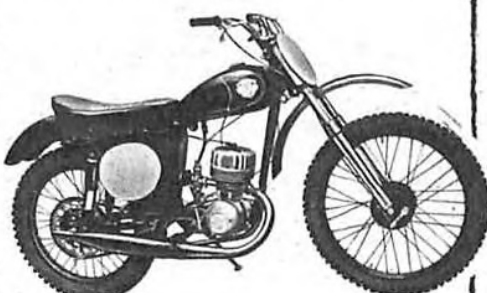
Сцепление — многодисковое в масляной ванне. Передаточные числа: моторная передача — 2,75; коробка передач — 2,14—1,46—1,00; главная передача — 4,2.

Рама сделана очень жесткой — задняя часть выполнена в виде пространственной трубчатой фермы, оканчивающейся под двигателем двумя трубами. Благодаря такой раме машина обладает хорошей устойчивостью.

Передняя вилка — телескопическая с гидравлическим амортизатором одностроннего действия. Ход ее — 140 мм. Задняя подвеска — маятниковая с ходом 110 мм. Гидравлические амортизаторы задней подвески имеют регулировку сопротивления на ходе сжатия и ходе отдачи.

Применение гидравлических амортизаторов с регулировкой сопротивления позволяет добиваться нужной плавности хода в зависимости от веса спортсмена и характера трассы. Выбранная конструкция амортизаторов хорошо зарекомендовала себя во время испытаний.

Размер шин переднего колеса — 2,75—



21, заднего — 3,25—19. Колеса М-204К имеют штампованную ступицу и прямые спицы одинаковой длины. Такие ступицы позволили уменьшить вес колес, а спицы с прямой головкой увеличили их жесткость и долговечность.

К менее значительным конструктивным новшествам относятся установка топливного бака на сайлент-блоках, применение регулируемых подножек и ряд других.

Техническая характеристика

База, мм	1280
Низшая точка (клиренс), мм	190
Ширина по рулю, мм	740
Сухой вес, кг	88
Емкость топливного бака, л	9,5

В. КУЗНЕЦОВ,
заместитель начальника
лаборатории дорожных
испытаний ЦКЭБ

КР-5

Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикловостроения разработало конструкцию кроссового мотоцикла класса 500 см³, получившую название КР-5. Новая машина имеет четырехтактный одноцилиндровый (86×85,5 мм) двигатель со штанговым приводом клапанов. Его рабочий объем 498 см³, степень сжатия 9,2. Двигатель развивает мощность 42 л. с. при 5560 об/мин, причем максимальный крутящий момент составляет 5,54 кгм при 4000 об/мин. Через пару шестерен крутящий момент передается на сухое четырехдисковое сцепление и четырехступенчатую коробку передач. Главная передача — цепная, на ведомой звездочке — кольцевая «ловушка»,

которая предотвращает соскакивание цепи.

Мотоцикл оборудован штоковой телескопической передней вилкой с ходом 160 мм. Ее упругий элемент состоит из трех пружин. Задняя вилка маятниковая.

Амортизаторы мотоцикла имеют неоспоримое для кроссмена достоинство — сопротивление при отдаче не изменяется от нагрева жидкости. Таким образом, характеристики амортизаторов на протяжении всей гонки остаются неизменными.

Рама мотоцикла — сварная трубчатая. Подмоторная часть значительно сужена, надежнее крепятся подножки. Шины — 2,75—21 (передняя) и 4,00—19 (задняя).

На КР-5 устанавливаются тормоза с барабанами диаметром 180 мм.

Сухой вес мотоцикла 132 кг, скорость — до 125 км/час.

В настоящее время, по сравнению с первым образцом, мотоцикл значительно модернизирован. Увеличена высота подъема клапанов, усилен вторичный вал коробки передач, установлен воздухоочиститель с бумажным фильтрующим элементом. Кроме того, подверглись измене-



ниям конструкция масляного бака, ведомого барабана сцепления, крепление шитков колес и седла.

На модернизированных мотоциклах КР-5 спортсмены Ю. Матвеев, В. Кепский, С. Саар и другие выступили в ряде ответственных соревнований. Им удалось занять второе, третье и четвертое места на международном кроссе в г. Кишиневе, девятое и десятое места — в восьмом этапе чемпионата мира в г. Львов, второе и третье места — на отдельных этапах первенства страны.

С. ИВАНИЦКИЙ,
главный конструктор
гоночных мотоциклов
ЦКЭБ

«Восток»

Появление этого нового гоночного мотоцикла в классе 350 см³ (он имеет и второе название — С-364) вызвало интерес как у советских, так и у зарубежных специалистов. Английский журнал «Мотосайклинг» после выступлений наших спортсменов на международной арене писал, что «Восток» является «русской угрозой на следующий год», что он сильно поколебал «западную самоуверенность».

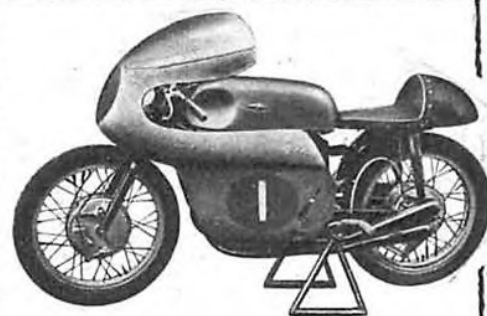
В чем же основные конструктивные особенности нового мотоцикла? Прежде всего в четырехцилиндровом четырехтактном двигателе с двумя верхними распределительными валами.

Диаметр цилиндров — 49 мм, ход поршня — 46 мм.

Мотоцикл снабжен двухвальной шестиступенчатой коробкой передач. Сцепление — сухое, многодисковое; зажигание — от магнето.

Знипажная часть С-364 мало чем отличается от его предшественника — С-360. Та же двойная трубчатая рама закрытого типа; телескопическая передняя вилка и рычажная задняя имеют гидравлические амортизаторы. Переднее колесо — 3,00—19, заднее — 3,25—19. Сухой вес мотоцикла — 130 кг.

На испытаниях в лаборатории двигателя «Востока» развивал мощность до



59 л. с. при 13 000 об/мин. Максимальная скорость мотоцикла на прямых участках достигала 230 км/час.



Игорь Плеханов

Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешные выступления на XVIII летних и IX зимних Олимпийских играх и выдающиеся спортивные достижения группа советских спортсменов награждена орденами и медалями Союза ССР.

В списках награжденных любители мотоспорта с большим удовлетворением прочли фамилии сильнейших советских мотогонщиков — уфимцев Игоря Плеханова и Габдрахмана Кадырова. Они удостоены медали «За трудовое отличие».

Поздравляя замечательных советских спортсменов с правительственной наградой, редакция журнала желает им еще больших успехов во славу нашей социалистической Родины.

Об Игоре Плеханове и Габдрахмане Кадырове мы не раз писали в спортивных отчетах и корреспонденциях. Сейчас вниманию читателей предлагаются короткие очерки, в которых рассказывается об основных вехах спортивной биографии правофланговых нашего мотоспорта.



Габдрахман Кадыров

ПРАВОФЛАНГОВЫЕ

ГРОССМЕЙСТЕР ГАРЕВОЙ ДОРОЖКИ

На стадион в Гётеборге, где разыгрывался в прошлом году чемпионат мира, Игорь Плеханов вышел для представления зрителям рядом с именитыми спортсменами. Фундин, Бриггс, Кнутсон. Впрочем, и Игорь не новичок в этой плееде претендентов на лавровый венок. Первым из советских гаревиков прошел он горнолыжные соревнования и попал в число шестнадцати сильнейших мастеров спидвея. В шведском городе Мальмё Плеханов занял тринадцатое место, а на лондонском стадионе «Уэмбли» был уже десятым.

Как будто скромно — тринадцатое и десятое места. Но ведь в то время советские гонщики только начинали всерьез осваивать технику трековой езды, только-только заявлял о себе наш гаревый мотоспорт на международной арене. И неудивительно, что выступления Плеханова стали настоящим откровением для специалистов. Многие из них, основываясь лишь на первых впечатлениях, предсказывали, что в лице советского спортсмена английские и шведские гаревники — сильнейшие в мире — скоро получат опасного конкурента.

И вот Игорь Плеханов уже в третий раз в финале первенства мира. Отличная техника, настойчивость, упорство в навязывании соперникам своей воли позволяют ему побеждать во многих заездах с большим преимуществом. Лишь дважды он уступил на финише, набрав в итоге 13 очков — столько же, сколько неоднократный чемпион мира швед Фундин. В дополнительном заезде должна была решиться судьба серебряной медали.

Это был чрезвычайно трудный, драматичный поединок. Прославленный Фундин своим умением прикрыть возможные пути для обгона соперникам. Шедший все время впереди, Фундин три круга довольно успешно «отбивал атаки» по внутренней бровке, но когда на последнем повороте советский гонщик вдруг резко ушел почти к самому борту трека и неудержимо ринулся на финишную прямую, он уже не в силах был что-либо изменить. Серебряная медаль досталась Игорю Плеханову.

Впервые на машине, которая совершала вместе с победителями мирового чемпионата круг почта по стадиону, находился советский гонщик.

Круг почта — самая, пожалуй, приятная дистанция в жизни спортсмена. Здесь можно порадоваться только что завоеванной победе, подумать о будущих успехах, вспомнить прошлое.

...Как-то во время службы в армии к Плеханову подошел физрук полка:

— Если не ошибаюсь, из Уфы? О, значит, должен ездить на мотоцикле. В мотокроссе собираемся выступить. Может, записать тебя в команду?

Игорь согласился с радостью, хотя немножко и сомневался в своих силах, так как еще ни разу до сих пор не приходилось выступать в состязаниях. Но неожиданно для самого себя он занял вслед за опытными гонщиками четвертое место.

Это было в 1954 году. А спустя два года, демобилизовавшись из армии, Игорь пришел в Башкирский республиканский автомотоклуб. Он уже не мог расстаться с мотоспортом.

Особенно ярко раскрылся его талант в гонках на гаревой дорожке. Каждая тренировка, каждое соревнование проходили в постоянных поисках. Вскоре Плеханов стал сильнейшим гаревиком Советского Союза — он трижды завоевывал звание чемпиона страны и столько же раз был серебряным призером.

Рос его авторитет как гонщика и в международных соревнованиях. Все более убедительные победы одерживал он на гаревых дорожках различных стадионов мира. Ему принадлежат рекорды многих европейских треков, три года подряд Плеханов выигрывал «Большой приз Праги», он обладатель шестнадцатого «Золотого шлема» — приза, ежегодно разыгры-

ваемого в Чехословакии спортсменами почти всех стран Европы.

Все эти успехи, конечно, очень значительны, но разве сравнить их с успехами в Гётеборге! Здесь, поднявшись на пьедестал почта, Игорь чувствовал себя по-настоящему счастливым, был рад, что достойно защищал спортивные цвета своей Родины.

Но ни на минуту нельзя успокаиваться — это хорошо понимает Плеханов. Истинный спортсмен, он всегда стремится к новым высотам, постоянно смотрит вперед.

Б. ЛОГИНОВ.

ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОН

На редкость удачно складывалась спортивная судьба Габдрахмана Кадырова. Двадцатитрехлетний студент техникума из Уфы, он один из самых молодых гонщиков, имя которого хорошо известно любителям мотоспорта не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами.

В большой спорт Кадыров шагнул совсем недавно, всего лишь в 1963 году, когда был включен запасным участником в розыгрыш Кубка ФИМ по ледяным гонкам. В четвертой гонке, проходившей в шведском городе Несше, Кадыров завоевал право первым подняться на пьедестал почта. Кубок Международной мотоциклетной федерации, как помнят наши читатели, был вручен Борису Самородову. Но и на фоне его блистательной победы темперамент и мастерство молодого Кадырова обратили на себя внимание специалистов. Он провёл всего лишь четыре зачетные гонки из шести и, несмотря на это, набрал почти такую же сумму очков, как и лидер шведов О. Естблум.

Но по-настоящему большие победы принес уфимскому гонщику последующий, 1964 год. Впрочем, год этот стал вехой не только в биографии Кадырова, но, пожалуй, всего советского мотоциклетного спорта. На чемпионате Европы в гонках по льду Кадыров в борьбе с сильнейшими спортсменами завоевал звание чемпиона континента. Это была первая золотая награда, которой удостоился советский мотогонщик в официальном международном состязании. А до этой поистине волнующей победы Кадыров стал чемпионом Советского Союза.

На чемпионате Европы 1965 года Габдрахману Кадырову не удалось подтвердить звание сильнейшего — в напряженных поединках победу одержал замечательный советский гонщик почетный мастер спорта Борис Самородов. Кадыров был на пьедестале почта вторым. Тем не менее и в этом чемпионате он проявил себя как волевой, мужественный спортсмен, умеющий бороться до конца.

Внимательные болельщики, наверное, заметили одну, может быть, не очень значительную, но в высшей степени характерную для молодого гонщика деталь. Когда участники приглашаются на старт, он неизменно первым выезжает на трассу. Да, Кадыров всегда рвется в бой. Высокие скорости на прямой, предельное напряжение всех сил на крутых поворотах — все это давно стало для него родной стихией.

После одного из ленинградских этапов первенства Европы я спросил у лидера шведских гонщиков Берна Хёрнфельда, кто ему больше всех по душе из советских участников.

— Кадыров! — сказал он. — С ним я бы решился даже на повороте сблизиться вплотную, не боясь, что он сорвется или сделает какое-нибудь неверное движение, опасное в столь скоростной гонке, как ледяная. Есть гонщики, которые достигают иногда успеха благодаря азарту, риску. Кадыров, несомненно, очень решительный гонщик, но он прекрасно чувствует грань между отвагой и безрассудством, умеет владеть своими нервами. Это хороший, думающий тактик.

Мне же хочется добавить, что дерзкий и смелый на спортивной трассе, в жизни Габдрахман очень скромный и обаятельный парень.

Раф. ДАМЕЛЯН.

Автомобильный слалом, соревнования по фигурному вождению — все это хорошо знакомо юным водителям, которые учатся в автомобильных кружках при дворцах и домах пионеров, при детских технических станциях и школах. Однако до нынешнего года ребята не могли рассчитывать на получение спортивных разрядов даже тогда, когда они достигали необходимого для этого мастерства. Что и говорить, такое положение снижало интерес к состязаниям.

Новая спортивная классификация по автомобильному спорту на 1965—1968 гг. дает право юным водителям на получение разрядов. И те из них, кто сегодня выполняют первый в своей жизни разрядный норматив, завтра могут уже шагнуть в большой автомобильный спорт.

В этой статье рассказывается о соревнованиях на мастерство фигурного вождения для юных автомобилистов. Мы надеемся, что статья заинтересует не только организаторов и судей, но и наших многочисленных юных читателей.

Итак, юные друзья, мы приглашаем вас на старты соревнований. Пусть каждый школьник, учащийся техникума или училища, умеющий водить автомобиль, станет в этом году — финальном году III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта — спортсменом-автомобилистом.

Фигурка для юных отличается от фигурки для взрослых прежде всего тем, что юноши выполняют упражнения в заданное время, а не по принципу «чем быстрее — тем лучше». Это дает им возможность без излишней спешки, более сосредоточенно преодолевать трассу и потому тщательнее отработать навыки точного маневрирования. Однако не следует думать, что нормированное время слишком облегчает условия соревнований — счет приходится вести секундам.

Для организации этого простейшего соревнования достаточно иметь площадку длиной 125 и шириной 15 метров, а если участники выступают на «Запорожце», то и того меньшего размера: 110×12. Непременное одно условие: трасса соревнований должна быть закрыта для движения.

На соревнованиях допускаются юноши, которые полностью освоили курс подготовки в автокружках, а также прошли специальную тренировку под руководством тренера. Как во время тренировок, так и во время выполнения упражнений на соревновании рядом с водителем (для безопасности) должен находиться инструктор. Нужно, однако, говорить, что на соревновании инструктором может быть только нейтральное лицо, не заинтересованное в результате участника (выступать без «подстраховки» могут лишь автомобилисты первого юношеского разряда).

За каждую секунду опоздания участник штрафует одним очком. Еще больше штрафных очков (25) получает водитель, если автомобиль остановится на трассе между фигурами 9 и 10 (см. схему).

Каковы нормативы для присвоения юношеских разрядов?

Первый разряд присваивается спортсменам второго юношеского разряда, уложившимся в 2 минуты 30 секунд и набравшим 95 и более зачетных очков.

Второй разряд присваивается тем участникам, которые не имеют разряда и набрали 80 и более зачетных очков, пройдя трассу в пределах 3 минут.

Соревнования можно проводить на «Запорожцах», «Москвичах» (402, 403, 407, 408), «Победах», «Волгах», «ГАЗ-69». Старт дается типа «Ле-Ман» (участник встает на стартовую линию и по команде бежит к машине).

Теперь о самих упражнениях, которых всего 10 (расположение фигур показано на схеме).

1. «Змейка» обозначается четырьмя деревянными стойками высотой 20 см (диаметр — 7—8 см) с декоративными флажками сверху. Расстояние между ограничителями для разных машин неодинаково. Для «Запорожца» — 5,4 м; «Москвича» — 5,9 м; для «Победы» — 6,3 м; «Волги» — 6,4 м и ГАЗ-69 — 6,3 м.

2. Правосторонняя колея для проезда правыми колесами представляет собой толстую доску (5—6 см) длиной 6,5 м и шириной 20 см. Для облегчения въезда торца доски следует затесывать.

3. Тоннельные ворота состоят из двух пар укрепленных на стойках поворачивающихся ограничителей. Стойки устанавливаются по бокам автомобиля так, чтобы мягкий наконечник ограничителя отстоял от боковой части крыла на 10 см.

4. «Луковица». Движение автомобиля по окружности направляется четырьмя парами ограничителей. Очертание пройденного пути сходно с луковицей. Ограничители того же образца, что на «змейке». Они отстоят от центра окружности на следующих расстояниях (в метрах):

Марка автомобиля	Внутренний ограничитель	Внешний ограничитель
«Запорожец»	3,2	5,5
«Москвич»	3,8	6,2
«Победа»	3,9	6,6
«Волга»	3,8	6,4
ГАЗ-69	3,8	6,4

5. После «луковицы» — снова тоннельные ворота.

6. Левосторонняя колея — та же фигура, что и в правосторонней колее (только выполняется левыми колесами).

7. Коридор — состоит из 10 пар ограничителей, таких же, что и на змейке, расположенных один от другого на расстоянии 3 м. Ширина коридора для автомобилей разных марок: «Запорожец» и «Москвич» — 1,6 м; «Победа» — 1,8; «Волга» и ГАЗ-69 — 2 м.

8. Пеньки — цилиндрической формы, имеют диаметр 10 см. Высота их чуть меньше дорожного просвета автомоби-

ЮНЫЕ НА СТАРТ!

ля. Над пеньками надо проехать в момент поворота, не задев их колесами. Пеньки располагаются, как это изображено на схеме; величины А и Б для разных автомобилей (в метрах) приведены в таблице:

Марка автомобиля	А	Б
«Запорожец»	2	1,1
«Москвич»	2,4	1,2
«Победа»	2,7	1,3
«Волга»	2,7	1,4
ГАЗ-69	2,3	1,4

9. Разворот в тупике обозначается ограничителями высотой 0,6—0,7 м; глубина тупика на 2 м больше ширины. Ширина тупика следующая: для «Запорожца» — 6 м; «Москвича» — 7 м; «Победы» — 8 м; «Волги» — 8,5 м и ГАЗ-69 — 7 м.

10. Последнее упражнение — прямоугольник финиша. Он отмечается краской. Поставить автомобиль в прямоугольник финиша нужно с хода. Упражнение считается выполненным, если все колеса находятся внутри очерченного краской прямоугольника, а шины не касаются ограничительных линий.

Размер прямоугольника:

Марка автомобиля	Длина в м	Ширина в м
«Запорожец»	2,8	1,7
«Москвич»	3,2	1,7
«Победа»	3,6	1,9
«Волга»	3,6	2,1
ГАЗ-69	3,2	2,1

Расстояние от линии старта до первого ограничителя «змейки», а также между фигурами 1—2, 2—3, 3—4, 8—9 должно составлять 10 метров.

В. БЕРЕЗКИН, Ю. ПЛОТНИКОВ,
члены комиссии массовых соревнований
Федерации автомобильного спорта СССР.

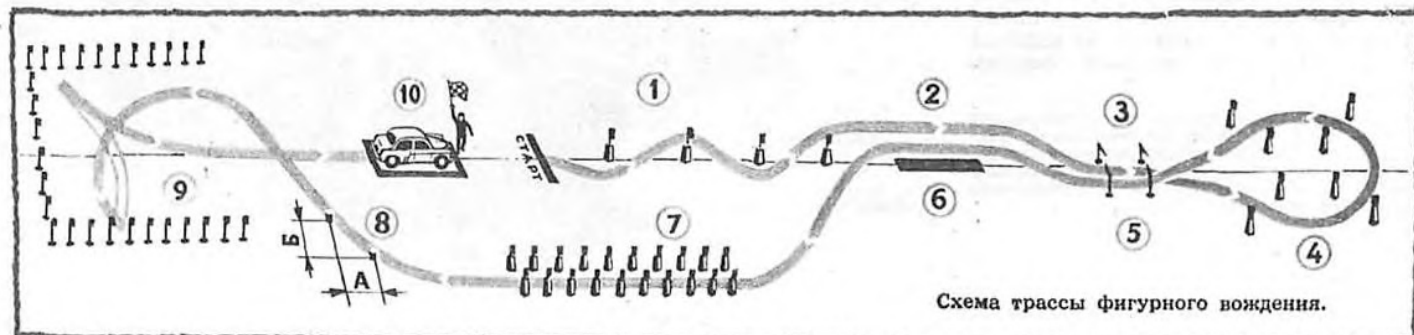


Схема трассы фигурного вождения.

Знакомьтесь с военной техникой



по суше и по воде

На вооружении Советской Армии, наряду с другими видами колесной техники, находятся плавающие бронетранспортеры, способные форсировать реки, озера и другие водные преграды и играющие существенную роль в обеспечении высокого темпа передвижения войск, ведения десантных операций и т. п.

Плавающие бронетранспортеры выполняются на колесном и гусеничном шасси.

Рассмотрим колесную плавающую бронированную разведывательно-дозорную машину — БРДМ (рис. 1). На ней установлен карбюраторный двигатель модели ГАЗ-40П мощностью 90 л. с. Для движения по суше она имеет необходимые агрегаты и механизмы, как и любой двухосный автомобиль повышенной проходимости со всеми ведущими колесами.

Бронетранспортер обладает необходимыми водоходными (навигационными) качествами: плавучестью, устойчивостью*, способностью развивать определенную скорость движения. Благодаря этому он хорошо держится на воде и вполне безопасен в эксплуатации.

Корпус БРДМ — сварной, из броневых листов, водонепроницаемый, типа лодки, с бронева крышей. Он служит основанием, на котором крепятся все агрегаты и механизмы машины. Так же, как и у колесных бронетранспортеров (см. «За рулем» № 2, 1965 г.), корпус имеет три отделения: силовой установки, управления и боевое.

Для движения на воде в бронированной разведывательно-дозорной машине установлены водометный движитель и водоотливные устройства.

Водометный движитель (рис. 2) по принципу действия относится к типу реактивных гидравлических движителей. Действие его основано на выбрасывании воды, забираемой из водоема, в результате чего возникает реактив-

ная сила, толкающая машину в сторону, обратную направлению выброса воды. Величина реактивной силы, а следовательно, и скорость движения по воде зависят от количества и скорости выбрасываемой воды.

Корпус 1 водомета, отлитый из алюминиевого сплава, служит картером для вала 2 рабочего колеса и одновременно направляющей трубой для выбрасываемой движителем воды.

Привод к валу рабочего колеса осуществляется через карданную передачу от коробки отбора мощности, смонтированной на коробке передач. Рабочее колесо 3 водометного движителя — бронзовое, четырехлопастное, левого вращения. Движитель включается рычагом в отделении управления.

В корпусе машины, за рабочим колесом, с каждой стороны установлено по одной трубе 4 заднего хода. Для движения задним ходом необходимо закрыть заслонку водометного движителя, тогда вода устремится в трубы заднего хода и реактивная сила будет толкать машину назад.

На БРДМ устанавливаются два независимых один от другого привода: один — для управления заслонкой водометного движителя, другой — для управления водяными рулями. Заслонка водометного движителя расположе-

на снаружи корпуса машины на вертикальном кормовом листе. Рули управления на воде находятся в корпусе за рабочим колесом водометного движителя. Управление заслонкой и рулями осуществляется с места водителя.

Для удаления воды из корпуса машины служат система водоотлива, насос и сливные клапаны. Все эти механизмы действуют независимо один от другого. Система водоотлива работает за счет разрежения, создающегося в корпусе движителя. Водооткачивающий насос с электроприводом является вспомогательным средством, он применяется при неработающем движителе.

Устройство для преодоления окопов и траншей. Для лучшего преодоления окопов шириной до 1,2 м двухосный плавающий бронетранспортер оборудован двумя парами дополнительных подъемных ведущих колес, расположенных между основными колесами, — по два с каждого борта. Обычно дополнительные колеса находятся в поднятом положении.

Устройство для преодоления окопов и траншей включает, помимо дополнительных колес, привод к колесам от трансмиссии машины и гидравлическую систему управления подъемом и опусканием дополнительных колес.

При необходимости преодолеть окоп

На фото сверху: плавающие бронетранспортеры форсируют водную преграду.

Фото Е. Удовиченко.

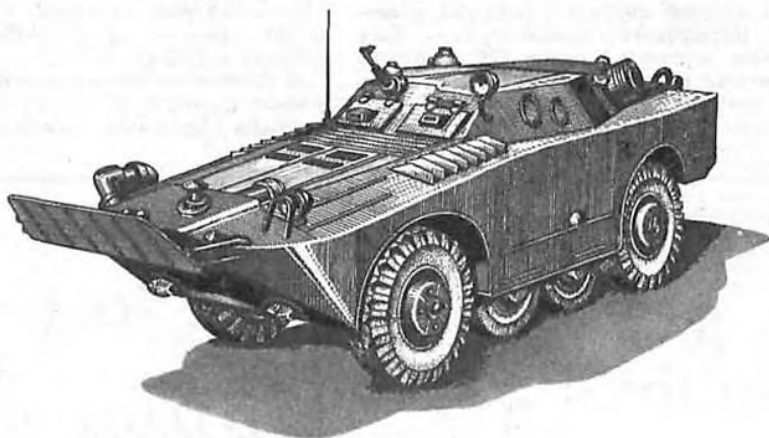


Рис. 1.

* Устойчивость — способность машины, выведенной из положения равновесия в результате приложения внешних сил, возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия этих сил.

Разговор не окончен

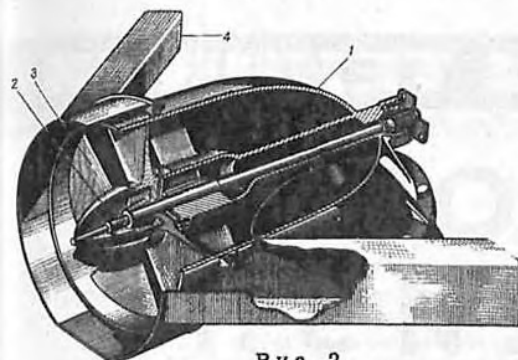


Рис. 2.

опускают дополнительные колеса, включают привод к ним от трансмиссии бронетранспортера, в результате с каждого борта получается ряд из четырех ведущих колес, близко расположенных одно к другому.

Опускание и подъем дополнительных колес осуществляется при помощи крана управления, рычаг которого находится в отделении управления под сиденьем командира машины.

Особенности вождения БРДМ на плаву. Бронетранспортер способен без остановки входить в воду, плыть, преодолевать мели и перекаты.

Перед входом в воду необходимо проверить затяжку пробок на днище, закрыть все клапаны и жалюзи, поднять волноотражатель, открыть заслонку водометного движителя и включить движитель. При входе в воду водитель включает первую или вторую передачу (в зависимости от состояния берега и крутизны спуска), понижающую передачу в раздаточной коробке. Скорость в этот момент должна составлять 5—10 км/час. Как только машина окажется на плаву, коробка передач выключается. Если водная преграда неглубока и колесо касается дна, то, кроме водометного движителя, включают первую или вторую передачу. При достаточной глубине водного препятствия работает только водометный движитель.

Максимальная скорость на плаву — 8—9 км/час и максимальное тяговое усилие получается при полностью выжатой педали дроссельных заслонок.

Повернуть машину на плаву можно разными способами: плавным поворотом передних колес посредством рулевого управления, крутым поворотом при помощи водяных рулей или водяными рулями и колесами одновременно. Для движения назад необходимо закрыть заслонку водометного движителя и дать двигателю средние обороты.

Выходить из воды лучше на крутой берег с твердым грунтом, избегая топей, илистых грунтов. На твердом грунте машина преодолевает подъем 30 градусов. Выходить на берег рекомендуется на первой передаче с включенным передним мостом, направляя машину перпендикулярно к линии берега. Если своим ходом она не может выйти, для самовытаскивания используют кабестан.

После выхода на сушу выключают водометный движитель, закрывают заслонку, открывают жалюзи и опускают волноотражатель. Проникшую в корпус воду выпускают через специальные сливные клапаны.

Е. ОРЕХОВ,
инженер-полковник.

В февральском номере нашего журнала за этот год было опубликовано письмо жителя г. Нурека Таджикской ССР М. Мумренкова, сообщавшего о возмутительных фактах несвоевременной доставки подписчикам журнала «За рулем».

«Кто за это в ответе?» — так называлась заметка. Сегодня мы можем сообщить: в ответе — начальник Нурекского узла связи Т. Сайфуллин, его заместитель Т. Давлатов и районный организатор «Союзпечати» Н. Филатова. Это по их безответственности стали возможны грубые нарушения установленного порядка доставки почты, учета и контроля за поступлением печати и работой доставочной службы, формально-бюрократическое отношение к жалобам подписчиков.

Проверка на месте, проведенная по просьбе редакции Управлением распространения печати Министерства связи Таджикской ССР, не только полностью подтвердила факты, о которых писал М. Мумренков, сообщает в своем письме начальник управления С. Пеккер, но и вскрыла ряд новых примеров безответственного отношения к своим прямым обязанностям некоторых работников службы связи в Нуреке.

Материалы проверки были представлены министру связи республики В. Сайко и отражены в специальном приказе. Приказом министра начальнику Нурекского узла связи Т. Сайфуллину и районному организатору «Союзпечати» Н. Филатовой объявлен строгий выговор, а заместителю начальника узла Т. Давлатову — замечание. Министр поручил начальнику Управления распростране-

ния печати С. Пеккеру взять работу Нурекского узла связи под личный контроль и принять необходимые меры к тому, чтобы тов. Мумренков получил все не доставленные ему номера журнала «За рулем».

Вместе с тем министр обязал всех начальников узлов связи и отделов «Союзпечати» республики провести проверку и принять меры к устранению всяких нарушений в доставке подписчикам газет и журналов.

Инцидент исчерпан: М. Мумренков, отказавшийся было от дальнейшей подписки на наш журнал, возобновил ее с мая месяца, а предпринятые шаги по улучшению работы службы связи в Таджикской ССР позволяют надеяться, что рецидивов не будет.

И все же точку ставить рано. Редакция и по сей день продолжает получать письма, свидетельствующие о неблагоприятном состоянии доставки журнала в других республиках и областях страны.

Так, шофер М. Гусев из г. Пошехонье Володарска Ярославской области, Г. Парван из с. Сынгера Новоаненского района Молдавии, А. Берегуляк со станции Грязная губа Мурманской области в апреле месяце еще не получили даже февральского номера журнала. Многие подписчики Московской области сетуют, и справедливо, на то, что журнал в розничной продаже появляется почти на две недели раньше, чем приходит к ним по почте.

Вот почему на этот раз редакция адресует претензии наших читателей уже в Главное управление по распространению печати Министерства связи СССР.

*В президиуме Федерации
автомобильного спорта СССР*

КАРТИНГУ ШИРОКУЮ ДОРОГУ

Картинг — наиболее молодой вид автомобильного спорта у нас в стране. Популярность его растет очень быстро. Особенно много любителей и почитателей картинга среди молодежи. С большим энтузиазмом юноши и школьники конструируют и строят карты в кружках и секциях автомотоклубов, на станциях юных техников, в дворцах пионеров, на предприятиях.

Президиум Федерации автомобильного спорта СССР недавно рассмотрел вопрос о мерах по дальнейшему развитию этого перспективного вида автомобильного спорта. Было отмечено, что федерациям ряда союзных республик немало сделали, чтобы привлечь молодежь к занятиям картингом. Наибольшего развития достиг картинг в таких спортивных организациях, как «Труд», «Спартак», «Калев», «Даугава». Большое внимание уделяют картингу в ряде дворцов пионеров, автоконструкторских кружков при станциях юных техников и заводских клубов. Особенно успешно работают кружки при Дворцах пионеров в Курске (руководитель Л. Кононов) и Тбилиси (руководитель В. Вербрашвили), а также на Рижской станции юных техников (руководитель Я. Лапиньш).

В 1985 году Таллинский завод выпустил около ста карт, что, несомненно, будет хорошим вкладом в укрепление технической базы нового вида автомобильного спорта.

Вместе с тем отмечалось, что еще не везде одинаково хорошо ведется учебно-тренировочная и спортивная работа. Явно недостаточно развит картинг в Москве и Ленинграде, во многих крупнейших областях и краях РСФСР, в Белоруссии, Молдавии и республиках Средней Азии.

Учитывая, что картинг является одним из самых доступных видов спорта,

президиум Федерации рекомендует республиканским федерациям и федерациям Москвы и Ленинграда разработать меры по дальнейшему широкому развитию картинга в спортивных организациях и автомотоклубах.

Рекомендуется шире привлекать к занятиям картингом студенческую и учащуюся молодежь, всемерно развивать самодельность в постройке карт, используя для разработки конструкций и чертежей микроавтомобилей силы студенческих конструкторских бюро вузов. Особое внимание надлежит обратить на коллективы физкультуры промышленных предприятий и крупных автохозяйств, где технические возможности позволяют на общественных началах строить карты из отходов материалов в нерабочее время.

Президиум ФАС СССР обратился в центральные советы ДСО «Труд», «Спартак», «Авангард», «Красное знамя», «Ашхатанк» и «Гангиади» с просьбой рассмотреть вопрос о развитии картинга в спортивных обществах и наметить меры по улучшению этой работы.

В связи с ростом скоростей на картах и необходимостью дальнейшего повышения спортивного мастерства решено отныне проводить соревнования республиканского и союзного масштабов только на специальных трассах, удовлетворяющих требованиям международного спортивного кодекса ФИА.

В программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, наряду с другими видами автомобильного спорта, включен и картинг. Можно не сомневаться в том, что спартакиада станет действенным рычагом в дальнейшем массовом развитии картинга у нас в стране.

Н. ВОЛЕВ,
ответственный секретарь Федерации автомобильного спорта.

Для начала назовем одну цифру: стоимость комплекта шин грузового автомобиля составляет 25—32 процента его себестоимости. К тому же они служат в несколько раз меньше своего «хозяина». Жизнь шины измеряют пробегом. Длина дороги, которую пробежала шина за время своей службы, — это критерий ее качества, оценка труда ее изготовителей. Есть и еще один критерий: процент шин, не выдержавших гарантийного срока из-за производственных дефектов. Если только на 10 процентов увеличить пробег шин, то на каждой из них государство сэкономит почти по 5 рублей.

Вот почему в плане развития Ярославского шинного завода одним из важнейших является обязательство повысить ходимость автомобильных шин в полтора-два раза.

Данные по ходимости шин, накопленные за многие годы, вскрывают причины выхода их из строя: износ протекторной резины (до 60 процентов случаев), разрыв каркаса (до 30 процентов), отслоение протектора от брекера, расслоение в каркасе.

Естественно, большая часть технических мероприятий и исследований направлена на повышение износостойкости протектора, на увеличение прочности каркаса и связи между элементами покрышки.

В результате исследований разработаны и освоены новые рецепты протекторных, брекерных, каркасных и других резиновых смесей, внедрены в производство износостойкие протекторные смеси на основе синтетических дивинилстирольных каучуков. Высоким сопротивлением истиранию отличается также смесь, созданная на основе бутадиенстирольных каучуков с применением тонкодисперсных саж.

Для повышения износостойкости шин намечаются работы по внедрению новых материалов, и прежде всего каучуков, так как именно каучук в основном определяет качество резины.

Один из способов повысить сопротив-

ДОЛГАЯ ЖИЗНЬ ШИН

ление истиранию — применение составного протектора (из двух различных резиновых слоев). Уже намечена к выпуску партия шин с двухслойным протектором. Основная часть такой шины — каркас из кордной ткани. Он придает покрышке прочность, необходимую для того, чтобы выдерживать сильные толчки и внезапные удары, обеспечивает гибкость и предотвращает разрушение шины при работе.

За последние годы шинные заводы нашей страны освоили в массовом масштабе производство шин из вискозных и капроновых кордов. Благодаря исключительной сопротивляемости многократным деформациям и действию повышенной температуры их механические свойства изменяются при работе шины в значительно меньшей степени, чем у хлопчатобумажного корда. В итоге — более высокий пробег.

Удельный объем потребления вискозных и капроновых кордов на заводе все время растет и должен быть доведен в 1965 году до 80 процентов. Хлопчатобумажный корд будет использоваться только для шин неотвеченного назначения.

Проблема долговечности автомобильных шин — это также проблема прочных связей между деталями покрышки.

Раньше корд из искусственных и синтетических волокон в отечественной шинной промышленности подвергался обработке латекснобелковой дисперсии.

Продолжаем описание нового автомобиля Горьковского автозавода ГАЗ-66, начатое в прошлом номере нашего журнала.

Сцепление — однодисковое, сухое, установлено в литом алюминиевом картере. Для гашения резких изменений крутящего момента двигателя оно снабжено демпферным устройством. Привод выключения сцепления гидравлический.

Коробка передач имеет четыре передачи для движения вперед и одну заднего хода. Три пары шестерен постоянного зацепления выполнены с косыми зубьями — для улучшения работоспособности коробки и бесшумности. Для прямой и третьей передач введены синхронизаторы инерционного типа, облегчающие управление автомобилем.

Первые километры

Далеко растянулась по шоссе колонна. Ярославский ордена Ленина шинный завод испытывает свои новые конструкции. Дорога, по которой ежедневно едут специально выделенные в испытательную колонну автомобили, — одна из древнейших в нашей стране. От Ярославля через Ростов, через Переяславль-Залесский, мимо старинных городов идут автомобили, «обутые» в шины, конструкция которых только-только родилась. Как строгие экзаменаторы сидят за рулем шоферы-испытатели. Все надо проверить — ходимость шин, устойчивость, управляемость, тормозной путь, боковой увод, расход топлива автомобиля, способность покрышек противостоять проколам, да и многие другие эксплуатационные характеристики. От внимания, опытности, способности правильно оценить поведение автомобиля, «обутого» в новые шины, зависит во многом их «путевка в жизнь».

И не зря в эту колонну назначаются лучшие шоферы. Ударник коммунистического труда Андрей Прокопьевич Макаренко уже десять лет испытывает новые шины. «Вдумчивость» — вот главное качество шофера-испытателя. При большой технической грамотности, разумеется. Приборов, которые бы всесторонне контролировали поведение шин в различных условиях, нет. Поэтому водительская оценка должна быть строгой и объективной, подкрепленной практикой и знаниями — так он оценивает свою работу. А об его отношении к автомобилю говорит тот фант, что ЗИЛ-130, на котором он испытывает шины, прошел 140 тысяч километров и выглядит так, как будто бы только что сошел с конвейера. Другой испытатель — Михаил Алексеевич Приятин — был раньше сборщиком покрышек, а теперь испытывает их. Много среди испытателей замечательных людей!

Когда несколько лет назад организовалась испытательная колонна завода, в ней были считанные ГАЗ-51, одна «Волга» и одна «Победа». А теперь здесь представлены автомобили всех марок, выпускаемых в нашей стране.

Пожелаем успеха испытателям в их труде.



ей, однако необходимой прочности сцепления между кордом и резиной не получалось.

Работники заводской лаборатории совместно с Научно-исследовательским институтом шинной промышленности (НИИШП) разработали и применили рецепты пропиточных составов, изготовленных с применением синтетических смол на основе синтетических латексов, содержащих в полимере карбоксильные группы. В процессе разработки были установлены технологические факторы, влияющие на прочность связи корда с резиной.

Для внедрения пропиточного состава на основе дивинилового карбоксилсодержащего латекса (СКД-1) были подоготовлены пропиточные агрегаты. Так, с целью повысить температуру сушки корда все камеры пропиточных агрегатов были оборудованы дополнительными нагревательными элементами (по 20 штук); на двух агрегатах были установлены новые калориферы, отжимные валики, насосы, контрольно-измерительные приборы.

Использование на заводе нового латекса СКД-1 для всех шин, а также других латексов в рецептуре пропиточных составов даст опять-таки прирост пробега шин.

Однако не только материал, но и конструкция шины влияет на увеличение срока ее службы. Напомним, что изготовление шин для грузовых автомобилей из синтетического каучука стало возможно только благодаря созданию новых конструкций.

На заводе ведутся работы не только по усовершенствованию шин для существующих автомобилей, но и по созданию шин для новых машин. У нас в Ярославле впервые в стране сконструированы и выпускаются серийно арочные шины с мощными грунтозацепами по беговой поверхности, превращающие автомобиль в вездеход, которому не страшна даже глубокая снежная целина.

Коллектив завода уже давно наладил массовый выпуск бескамерных шин для автомобилей «Волга», «Чайка». Такая же «обувь» создана и для грузовых авто-

мобилей. Основным ее преимуществом является большая безопасность при езде, особенно на высоких скоростях: при проколе не так быстро выходит воздух. Прокол можно быстро заделать, не снимая шины с обода.

Те, кто ездит на «Волге», получили бескамерные шины 6,70—15 модели Я-144Б с рисунком протектора «зигзаг», отличающиеся износостойкостью, улучшающие устойчивость и плавность езды.

Для Минского автозавода спроектирована шина 15,00—20 новой модели Я-190 с рисунком протектора типа «вездеход». Глубина рисунка обеспечивает повышенную износостойкость, лучшую самоочищаемость протектора и лучшую проходимость автомобилей МАЗ-502 по размытым грунтовыми дорогам. Разрабатывается несколько новых конструкций шин для трактора «Беларусь», для самосвала ЗИЛ-130Д и другие.

В ярославские шины «обут» новый трактор-гигант «Кировец». По размерам и грузоподъемности они не имеют равных среди других тракторных шин, когда-либо выпускавшихся в нашей стране. Высота их — 162 сантиметра, ширина профиля покрышки — 60 сантиметров. А весит каждая такая шина 190 килограммов!

Протектор этих покрышек имеет мощные грунтозацепы, наряду с малым внутренним давлением в шине обеспечивающие плотное сцепление с почвой, а значит — высокую проходимость трактора.

Начат серийный выпуск покрышек для нового харьковского трактора Т-125. Они выдерживают нагрузку в 2,5 тонны при скорости трактора 35 км/час. Ширина профиля шины — почти полметра. Однако рисунок ее протектора, также оснащенного мощными грунтозацепами, в отличие от шины «Кировца» позволяет с успехом работать и на мягких и на твердых грунтах.

Другой вариант шины этого размера, тоже разработанный конструкторами завода, предназначен для самоходного шасси.

Новые шины требуют подчас новой

технологии. Сейчас на заводе полным ходом идет реконструкция. Строятся новые производственные и инженерные корпуса, монтируется более совершенное оборудование. В одном из таких корпусов уже организован выпуск принципиально новых конструкций шин, отличающихся высокой ходимостью.

Изготовление резиновых смесей, выпуск деталей, сборка покрышек и вулканизация являются основными процессами в технологии изготовления шин. Поэтому качество и ходимость покрышек в значительной мере зависит от мастерства резиносмесильщиков, шприцмашинистов, сборщиков, каландровых, вулканизаторщиков, от их умения наиболее точно и качественно выполнять все технологические операции с применением комендаппаратов и контрольно-измерительных приборов.

В большом коллективе шинников немало мастеров своего дела, опыт работы которых представляет большую ценность. На заводе значительное внимание уделяется изучению и распространению методов труда передовиков производства.

Широкий размах получило движение за коммунистический труд. За звание коллектива и ударника коммунистического труда борются многие цехи, смены, бригады, сотни рабочих. Первыми завоевали это почетное звание бригады тт. Колоколова, Доронина, Симанова, Салтыкова, Дудина, Мальковой, Карышева, сборщики тт. Грибков, Ахмеров, Козлов, Сельцов и другие. Это их трудом, трудом всего коллектива ходимость шин, выпускаемых на Ярославском ордена Ленина шинном заводе, увеличена на 42—45 процентов по сравнению с 1955 годом. А это сберегает народному хозяйству страны многие миллионы рублей.

В. ТЕРМЕР,
заместитель главного инженера
завода по новой технике;
Г. ДЕМИДОВ,
старший инженер отдела
главного технолога.

г. Ярославль.

Карданная передача состоит из трех карданных валов открытого типа. Со стороны переднего и заднего мостов карданные шарниры закрыты штампованными защитными колпаками.

Раздаточная коробка. Особенность ее конструкции в том, что вал с шестерней привода переднего моста не вращается при езде с отключенным передним мостом. Это сокращает потери мощности на перебалтывание смазки в коробке и переднем мосту, а также уменьшает износ деталей привода переднего моста.

Главные передачи переднего и заднего мостов одинаковы; обе они — гипоидного типа. Ведущая шестерня смещена вниз на 32 мм. Это обеспечило высокую прочность и долговечность шв-

На конвейере вездеход

стерен. Главная передача такого типа потребовала применения для смазки мостов специального масла ТС-14,5 с присадкой «Хлорэф-40».

В конструкцию мостов введены кулачковые дифференциалы, значительно повысившие проходимость автомобиля и устойчивость движения по неровным и скользким дорогам.

Рулевой механизм состоит из глобоидального червяка и тройного ролика, находящегося в зацеплении с червя-

ком. Среднее передаточное отношение рулевого механизма — 20,5:1. В рулевое управление введен гидроусилитель. Этот механизм не только уменьшает усилие, которое необходимо приложить к рулевому колесу для поворота, но и снижает ударные нагрузки в рулевом механизме, позволяет контролировать направление движения при разрыве шины переднего колеса.

Вот как работает гидроусилитель (рис. 1). Насос 3 подает масло под дав-

КОГДА ЧЕЛОВЕК В БЕДЕ

Думаю, что мало кто из шоферов прошел мимо письма М. Приставки и И. Фомина «Пусть другу поможет друг!», напечатанного в первом номере журнала «За рулем». Для нас, водителей, работающих на нелегких трассах Тувы, дружба равна понятию «войсковое товарищество».

Во всех концах республики строятся новые предприятия, вырастают поселки и города, ведут разведку подземных сокровищ геологи-землепроходцы. У нас, автомобилистов, дел непочатый край. По асфальтированным и гравийным, по проселочным, грунтовым дорогам и вовсе по бездорожью ведем мы свои «газики», ЗИЛы, МАЗы, КраЗы днем и ночью, в 50-градусную стужу зимой, в изнуряющую жару летом, доставляя к месту назначения людей, продукты, различную технику, стройматериалы. Автомобили у нас почти единственный транспорт, а шоферы — самая распространенная и уважаемая профессия.

Пишу об этом вот почему. Товарищи Приставка и Фомин совершенно правильно считают, что дружба, взаимопомощь,

внимание необходимы шоферам всегда и везде. В наших же условиях — особенно. Если, скажем, на подмосковных дорогах невнимательность одного водителя по отношению к другому может привести к таким неприятностям, как простой автомобиля, выход его из строя, то на дорогах Тувы, где порою, находясь в рейсе, сутками не встретишь другой машины, это может стоить здоровья, а то и жизни. Нередко в зимнее время автомобиль, попав в кювет или провалившись при переезде через речку, не может выбраться своим ходом. Что делать, если до населенного пункта десятки километров? Только ждать. Уставший, продрогший шофер закрывается в кабине и, не заглушив мотора, ждет. И благо, если появится другая машина и если ее ведет настоящий человек. Он остановится, разбудит задремавшего горемыку и окажет помощь. А если проедет мимо?

Редко, но случается, что севший отдохнуть в кабину человек, плотно прикрыв ее, погибает от выпускных газов, просочившихся в кабину. Вот почему хочется во весь голос сказать: не проезжай, шофер, мимо стоящей на дороге машины, особенно зимой, поинтересуйся, не нужна ли помощь, если даже тебя никто не останавливает!

Мы не раз читали письмо «Пусть другу поможет друг!» в своем гараже и вспоминали различные случаи, когда своевременная товарищеская помощь помогла избежать беды, спасла жизнь.

Однажды наш шофер Виктор Егоренков вез груз в одну из поисковых партий. Стоял морозный февраль. В нескольких километрах от районного села Сарыг-Сеп его остановил человек:

— Помоги, друг, вытащить грузовик из-под моста. Трое суток бьюсь. Простыл, измучался.

И хоть торопился Виктор (каждый знает, сколько надо труда и времени потратить, чтобы вытащить груженный

автомобиль), не задумываясь, решил помочь.

— Подсыпали щебенки, надели цепи противоскольжения, — рассказывает Виктор. — Потянул. Да не тут-то было. Пришлось повозиться, дать нагрузку машине, пока получилось. Подошел после этого пострадавший и так горячо обнял, что кости затрещали. Дрогнуло у меня сердце. Всю дорогу как-то на душе радостно было, что вызволил человека из беды. И что же вы думаете, пришлось встретиться нам еще, чуть ли не через год, тоже зимой. Ехал я из Абакана, и случилась неприятность: ночью оборвало клапан. Вожусь под капотом, слышу: прошел мимо грузовик и остановился поодаль. Из кабины выскочил водитель и говорит: «Дай ведро бензина до заправки доехать». Я, не поднимая головы, зло бросил: «Не до тебя мне. Нацеди сам из левого бака». И вдруг слышу удивленно-радостное: «Виктор, да это ты!» Поднял я голову, осветил шофера «переноской» и тоже обрадовался: передо мною стоял тот самый знакомый по несчастью. «Закрывай капот и жди меня. А я по быстрому заправлюсь и вернусь!»

Так он и сделал. Больше того, дотянул меня до своего дома. Оказалось, что и жена его по рассказам меня знает и теперь старалась оказать мне внимание. Короче, угостили и спать уложили. Утром мы вдвоем наладили мою машину и расстались еще большими друзьями.

Конечно, и на наших трассах встречаются равнодушные люди.

— Недавно, — рассказывает шофер АТК-12 Н. Москин, — вез я строевой лес из Шурмака. На рытвинах лесовоз поскрипывал, но настроение у меня было приподнятое: еще несколько десятков километров — и дома. Строители вовремя получают древесину. Но при выезде из Балгазынского бора прицеп завяз в грязи так, что все мои усилия

лением к клапану, расположенному на продольной тяге 5. Золотник 1 клапана через шаровой палец соединен с сошкой 4 рулевого механизма, а корпус клапана жестко закреплен на продольной тяге. Золотник может перемещаться относительно корпуса 2 клапана управления на 1,5 мм в обе стороны от среднего положения. Когда автомобиль движется по прямой, золотник находится в среднем положении, при этом нагнетательная магистраль соединена со

сливной и масло движется по такому пути: насос — нагнетательный шланг — клапан управления — сливной шланг — насос.

При поворотах золотник смещается относительно корпуса клапана управления. В результате масло под давлением направляется в соответствующую полость силового цилиндра 7, который перемещает поперечную тягу 6 рулевой трапеции, тем самым поворачивая колеса. Из противоположной полости силового цилиндра масло выжимается и по сливной магистрали через клапан управления возвращается в насос.

Ножные тормоза — колодочные, с гидравлическим приводом, снабжены гидравлическим усилителем. Этот механизм дает возможность водителю останавливать полностью груженный автомобиль без больших физических усилий.

Принцип действия усилителя основан на том, что разрежение во впускной трубе двигателя используется для создания дополнительного давления в гидравлической системе тормозов. Гидравлический усилитель состоит из цилиндра камеры усилителя и клапана управления.

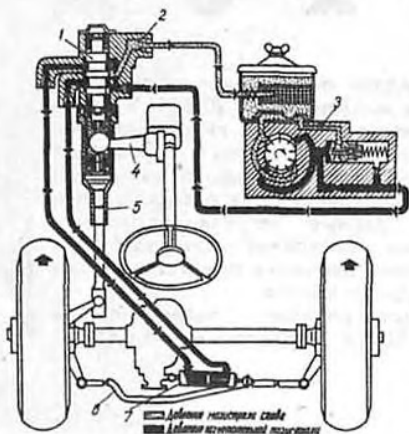
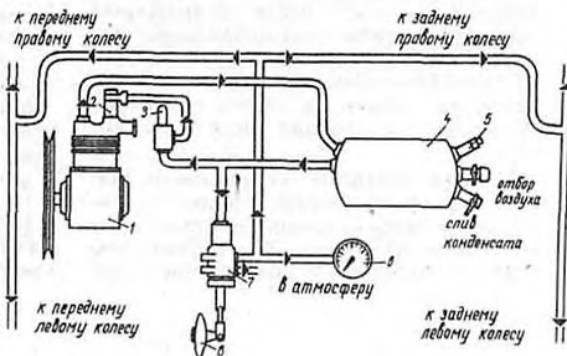


Рис. 1. Схема работы гидроусилителя руля при движении по прямой. 1 — золотник; 2 — корпус клапана управления; 3 — насос; 4 — шаровый палец; 5 — продольная рулевая тяга; 6 — поперечная рулевая тяга; 7 — силовой цилиндр.

Рис. 2. Схема централизованной системы напачки шин: 1 — компрессор; 2 — разгрузочный цилиндр; 3 — регулятор давления; 4 — воздушный баллон; 5 — предохранительный клапан; 6 — манометр; 7 — кран управления; 8 — рукоятка крана управления.



вытащить его ни к чему не привели. Стало ясно, что без посторонней помощи мне не выбраться. Мимо один за другим проходили автомобили, некоторые останавливались, но помочь никто не соглашался. Видимо, пугал накренившийся лесовоз, вытащить который было не так-то просто. Водитель бензовоза (я запомнил его номер — 68-72) не дал мне буксир, а его товарищ — они ехали вдвоем — сказал откровенно: «Я свой буксир рвать не буду!».

— Мне было обидно, — говорит Москин. — Ведь всего три часа назад я сам помог водителю из АТК-1 вытащить из глубокой колеи рефрижератор.

Наконец вижу, идет ЗИЛ-157 с прицепом. Не ожидая просьбы о помощи, водитель опустил стекло и сказал: «Подожди, отцеплю тележку и попробую!».

Немало нам пришлось попотеть — и назад тянули, и земли много выкинули из-под колес, и ветвей нарубили, и много еще чего делали. И вот лесовоз стоит на сухом месте. Водитель и геолог, сидевший в кабине, тепло попрощались со мной. Трудно передать мою благодарность этим незнакомым товарищам.

Гвоздем я нацарапал в кабине номер их машины — 10-31 ТВА, да имена — Василий и Анатолий. И только по приезде в Кызыл установил, что один из них — Василий Сухорослов — шофер гаража Тувинской комплексной геологической экспедиции. Фамилию Анатолия узнать не успел — снова ждала дорога.

Может быть, этот случай рядовой, но в нем отразился еще не изжитый эгоизм одних, великодушие и чувство товарищеской взаимопомощи других. Пусть будет на дороге больше вторых. Нам с ними по пути, — заключил мой товарищ.

Я пересказал две маленькие истории, случившиеся на дорогах Тувы. В них большая правда жизни. А в жизни бы-

вает всякое. Встречаются среди шоферов и такие люди, которых надо воспитывать по-настоящему, прививать им чувство коллективизма, дружбы.

Очень много бед на наших горных, порой узких дорогах приносит ночью не вовремя выключенный при встречах и разъездах дальний свет. Но что самое поразительное, так это то, что нередко виновными в этом бывают не новички, а шоферы с опытом и стажем. Сядет такой «туз» за руль тягача и прет, извините, по середине дороги. Он, видите ли, боится «съюзить» в кювет. А остальные — хоть пропадай.

С проявлением равнодушия, лихачеством, неуважением к товарищам мы должны бороться сообща.

Считаю, что надо поговорить толком о молодежи, о подготовке кадров шоферов, в том числе в автомотоклубах, курсах и школах ДОСААФ. Система подготовки шоферов, мне думается, уж слишком упростилась; зря у нас отменили обязательный стажерский срок. Кто больше всего выводит из строя машины? Новички. На кого падает большая часть аварий и дорожных происшествий? Тоже на них. А за время стажировки будущий водитель многому бы научился у опытного наставника, да и к нему бы можно присмотреться, на что он способен. А еще лучше — стажера и его наставника впоследствии сделать сменщиками на машине.

Следует подумать и вот о чем. Почему-то мало практикуются встречи ветеранов-автомобилистов с будущими водителями. Редко где проводятся вечера отдыха автотранспортников. Я имею в виду не те, что с докладами да заранее написанными выступлениями и регламентом, а встречи за чашкой чая, где бы можно было поговорить по душам о своей профессии, повеселиться, послушать хорошую музыку. На такие вечера следует приглашать коллег из других организаций. Непринужденные

встречи способствовали бы воспитанию гордости за свою профессию, чувства товарищества и взаимопомощи.

Пользуясь случаем, хочу поставить на обсуждение и такой вопрос. Скажем, у летчиков ведется полный учет того, сколько часов и километров налета у каждого. А у нас, шоферов, нет такого. Я вот имею 29-летний водительский стаж, а спроси, какой пробег сделал, примерную цифру назвать не смогу.

И еще об одном. В нашей республике запрещено перевозить в кабинах грузовых автомобилей пассажиров, будь то родной отец, брат или жена. «Авто-стоп» почему-то не вводится. Ну а что делать, если зимой на дороге встретится человек? Проезжаешь мимо него, хотя потом всю дорогу мучит совесть, что не остановился.

Я за дисциплину на транспорте, но в каждом конкретном случае надо считаться с обстоятельствами.

Я за то, чтобы каждый работник ГАИ, ОРУДа видел в шофере человека-труженика и, исходя из этого, разговаривал бы с ним, входил в его положение. Формальное исполнение инструкции — не лучший способ достижения желаемого в любом деле, тем более в налаживании безопасного движения. Мы должны быть друзьями, а с друзьями и спрос больший.

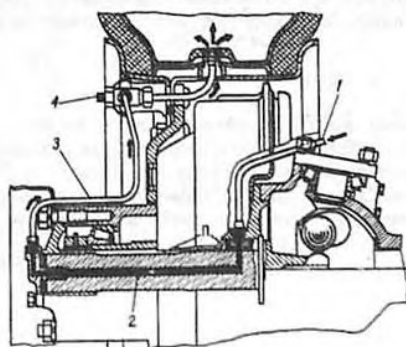
Твердо надеюсь, настанет скоро время, когда все мы, автотранспортники, без исключения воспитаем в себе высокое чувство товарищества, ответственности за доверенную технику и груз, за здоровье и жизнь пассажиров и пешеходов, за успешное выполнение производственных планов.

Н. ПИЛИПЧУК,
шофер гаража Тувинской
комплексной геологической экспедиции,
депутат Верховного Совета СССР,
г. Кызыл
Тувинской АССР.

В систему вакуумного трубопровода введен запорный клапан, устанавливаемый между впускной трубой и гидровакуумным усилителем; он автоматически разъединяет их при остановке двигателя. Это дает возможность за счет запаса вакуума в системе произвести без участия двигателя одно-два торможения.

Централизованная система накачки шин (рис. 2) служит для изменения давления в них как на стоянке, так и во

Рис. 3. Схема подвода воздуха к шине колеса: 1 — шланг подвода воздуха; 2 — канал подвода воздуха; 3 — трубка подвода воздуха; 4 — запорный кран.



время движения, а также для контроля за давлением воздуха. Когда автомобиль идет по мягкому грунту, его снижение уменьшает удельное давление на грунт и повышает проходимость. При незначительном повреждении камеры компрессор в системе централизованной накачки восполняет утерю воздуха и водитель может двигаться дальше. На рис. 3 показана схема подвода воздуха к шине. Из компрессора воздух поступает в воздушный баллон (см. рис. 2), который сообщается через трубопровод с краном управления системой накачки шин.

Если колесные краники открыты и кран управления установлен в положение «накачка», воздух из баллона поступает в камеры; при переводе рукоятки крана в положение «выпуск» воздух выходит в атмосферу. При этом же положении колесных краников камеры соединены между собой, и давление в шинах контролируется манометром.

Автомобиль оборудован также безламповым жидкостно-бензиновым пусковым подогревателем двигателя и отопителем для обогрева кабины в холодное время.

В. ЖАДАЕВ,
Р. ЗАВОРОТНЫЙ,
инженеры,
г. Горький.

Техническая характеристика автомобиля

	Без лебедки	С лебедкой
Грузоподъемность, кг	2000	2000
Общий вес прицепа, кг		3300
Сухой вес автомобиля, кг	3100	3300
Вес снаряженного автомобиля, кг	3440	3640
в том числе приходится:		
на переднюю ось	2120	2340
на заднюю ось	1320	1300
Вес с полной нагрузкой, кг	5770	5970
в том числе приходится:		
на переднюю ось	2710	2930
на заднюю ось	3060	3040
Колесная база, мм		3300
Колея по грунту, мм		
передних колес		1800
задних колес		1750
Габариты, мм:		
длина		5855
ширина		2342
высота по кабине (без нагрузки)		2440
высота по тенту (без нагрузки)		2520
Максимальная скорость, км/час		85—95
Максимальная мощность двигателя, л. с.		115

Мастерство водителя складывается из очень многих, порой элементарных, но доведенных до автоматизма навыков и приемов. Опытный шофер, не задумываясь, иногда просто виртуозно, выполняет маневр, который для новичка представляет значительные трудности.

Вот, скажем, остановка у тротуара или обочины. На свободной улице или дороге все просто. В городских условиях, когда у тротуаров на разном расстоянии один от другого «отдыхают» автомобили, эта задача не каждому по плечу.

**ШКОЛА
МОЛОДОГО
ШОФЕРА**

НА СТОЯНКУ



а



б



в

Взгляните на эти снимки (фото а, б). Такую картину, к сожалению, приходится наблюдать нередко. А ведь в этом случае шофер мог поставить машину нормально. Если бы, разумеется, знал, как это сделать. Бывает и иначе: молодой водитель, напуганный ограниченностью возможностей, вообще не предпринимает никаких попыток и проезжает значительные расстояния в поис-

ках «свободного места», а оно было совсем рядом. Да не только молодой, правильное сказать — неопытный. Ведь поставить свою машину в небольшой промежуток между двумя другими автомобилями не всегда сумеет и водитель со стажем. Что же удивительного: в автошколе этому не учили, а на практике довелось сталкиваться не часто. Между тем для «городского» шофера

эта наука необходима, мы бы сказали, обязательна.

Мы хотим показать здесь наиболее рациональный способ выполнения такого маневра. Состоит он из шести последовательно осуществляемых операций. Рассмотрим каждую из них в отдельности (все шесть кадров, иллюстрирующих маневр, сделаны на одной из набережных Москвы).



1. Заезжать в просвет между двумя уже стоящими автомобилями лучше всего задним ходом, чтобы сначала завести в него менее управляемую часть машины. Поэтому, наметив себе место для остановки, надо проехать немного вперед к автомобилю, вслед за которым вы хотите поставить свою машину. В исходном положении необходимо выравнять машину так, чтобы задние части автомобилей были на одной линии, а расстояние между ними составляло примерно около полуметра. Не забудьте перед началом маневра подать предупредительный сигнал соответствующим указателем поворота.

2. Когда все это сделано, надо на месте повернуть рулевое колесо до отказа вправо. Именно при таком положении передних колес мы начинаем движение автомобиля задним ходом. Насколько далеко, это будет зависеть от типа автомобиля, его габаритов. На «Москвиче», например, до середины передней двери. Затем — стоп! Вторая операция закончена. Можно переходить к третьей.

3. Теперь поворачиваем передние колеса в противоположную сторону, до отказа влево и готовимся к самому ответственному, четвертому шагу. Попутное замечание: перед выполнением его надо повернуться так, чтобы хорошо видеть правую сторону автомобиля (фото в).

4. После этого осторожно продолжаем движение задним ходом почти до соприкосновения со стоящим сзади автомобилем. Не упускайте из виду ни на секунду правую переднюю сторону автомобиля. При первой же опасности задеть крылом стоящий впереди автомобиль внесите соответствующую поправку в угол поворота колес.

5. И вот вы почти у цели. Надо только, что называется, спрятать нос машины. Для этого на месте переводим рулевое колесо в крайнее правое положение, а затем начинаем движение вперед, почти вплотную к стоящему впереди автомобилю.

Но это еще не все. Во-первых, надо выравнять колеса, во-вторых, оставить равные просветы между стоящими автомобилями.

6. Выводим рулевое управление в положение движения прямо и немного сдвигаем автомобиль назад. Это уже не представляет особого труда.

* * *

Вот теперь — готово! Можно выйти из автомобиля и взглянуть на плоды усилий. Обойдите автомобиль: правильно поставленным его можно считать тогда, когда правые колеса отстоят на несколько сантиметров от бордюрного камня. Это в дальнейшем даст возможность легко начать движение. Если правые колеса прижаты к бордюру, портятся шины и затрудняется выезд со стоянки.

Г. ЗИНГЕР.

«ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА» — новый раздел в нашем журнале. Он будет целиком посвящаться вопросам безопасности движения, которые одинаково занимают шофера-профессионала и мотоспортсмена, преподавателя и автоинспектора, курсанта автомотоклуба и автолюбителя.

«ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА» — познакомит вас с новыми методами организации движения на наших улицах и дорогах, поможет водителям в совершенстве овладеть новыми правилами, ответит на возникающие у читателей вопросы.

«ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА» — разберет с вами трудный случай «из практики», заставит поломать голову над какой-нибудь дорожной задачей, одной из тех, что каждый день могут встретиться человеку за рулем; предложит веселую шутку, комическую ситуацию.

В отборе материалов «Зеленой волны» принимают участие члены общественного совета редакции по безопасности движения, в который входят работники ГАИ, водители, общественные автоинспекторы, преподаватели и другие специалисты автотранспорта.

Ждем от вас, дорогие читатели, новых тем, интересных предложений.

О КНИГЕ, КОТОРОЙ НЕТ

Нужен учебник по правилам движения транспорта

Что ответили бы вы на предложение изучить конструкцию автомобиля, ну, скажем, по краткому рекламному проспекту? Невозможно? А вот с таким предметом, как «Правила движения транспорта», дело обстоит приблизительно таким образом. Конструкцию машины будущие водители познают, пользуясь солидными и стабильными учебниками по устройству и техническому обслуживанию автомобилей. По правилам движения, увы, кроме тоненькой книжицы самого «шоферского кодекса» дать им в руки буквально нечего. Но ведь Правила рассматривают только наиболее общие и типичные дорожные ситуации, а многие вопросы безопасности движения могут и должны освещаться лишь в специальном учебнике. Учебнике, которого еще нет.

Правда, различных книг по этому предмету за последнее время появилось немало. И здесь, видно, сказываются давно осужденные в издательской практике параллелизм и дублирование. Но самая большая беда в том, что ни одна из этих книг не является и не может служить учебником. Разнобой в толковании многих вопросов безопасности движения, труднодоступный язык, фактические ошибки и недочеты методического характера не только затрудняют усвоение материала, но и порождают недоверие у учащихся. Вот почему многие водители предпочитают готовиться по самим Правилам, поверхностно осваивают важные вопросы, которые требуют не столько заучивания, сколько глубокого осмысления установленных требо-

ваний. А если водитель не понимает, чем вызваны те или иные положения Правил, они начинают казаться ему придуманными для «перестраховки», и это рано или поздно приведет его к дорожно-транспортному происшествию.

О смысловых разночтениях пособий, еще находящихся «на вооружении» автомобильных школ и курсов, в определениях основных понятий и законов организации движения уже писалось не раз, и, нам кажется, не имеет смысла приводить здесь новые примеры. Хотелось остановиться на другом. Авторы многих пособий не в ладах и с педагогикой.

Известно, что от методического построения учебной книги в значительной мере зависит восприятие текста и его запоминание. Расположение глав учебника по правилам движения должно определяться действующей программой подготовки шоферов. Всякий иной порядок, как показывает практика, только затрудняет работу с книгой, поэтому в изложении материала надо более или менее точно следовать за учебной программой.

Мы не находим удачным, например, комплексный метод Г. Соловьева и Д. Иванова в книге «Движение автотранспорта в СССР» (М., Воениздат, 1961). О какой внутренней целостности и законченности, а тем более о «всей сумме знаний», может идти речь, когда многие темы программы разбиты на несколько частей и находятся в разных главах.

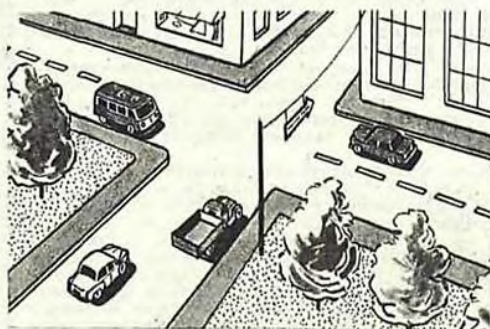
(Окончание см. на 18—19 стр.).



3 ВОПРОСА ЗНАТОКАМ

1. В КАКОМ СЛУЧАЕ ПРИ ПЕРЕСТРОЕНИИ НА ПЕРЕГОНЕ УЛИЦЫ ИЛИ ДОРОГИ ВОДИТЕЛЬ, НАХОДЯЩИЙСЯ СПРАВА, НЕ ПОЛЬЗУЕТСЯ ПРЕИМУЩЕСТВЕННЫМ ПРАВОМ ПРОЕЗДА?

2. В КАКОМ ОБСТАНОВКЕ ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ, ПРОЕЗЖАЮЩЕГО ПЕРЕКРЕСТОК В ПРЯМОМ НАПРАВЛЕНИИ, ОБЯЗАН ПРОПУСТИТЬ АВТОМОБИЛЬ, ПОВОРАЧИВАЮЩИЙ НАЛЕВО?



3. КАКАЯ ИЗ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОКАЗАННЫХ НА РИСУНКЕ, ИМЕЕТ ПРАВО ВЫЕХАТЬ НА ПЕРЕКРЕСТОК ПЕРВЫМ?

Ответы на задачи, опубликованные в № 5

1. В зоне действия знака 2.16 «Обгон запрещен» и указателя числа рядов движения с надписью «1 ряд», а также на поворотах горных дорог (ст. 102) любые виды нерельсового транспорта обязаны двигаться только в крайнем правом ряду.

2. Когда пешеход направляется к стоящему на остановке трамваю или от него, он пользуется преимущественным правом на движение перед транспортными средствами (ст. 62).

3. Правильно развернулся только водитель фургона «В». Водитель легкового автомобиля «А» нарушил пункт «в» статьи 31, водитель пикапа «В» — пункты «а» статей 44 и 31, а водитель автомобиля «Г» — статью 43, так как из крайнего правого ряда мог разворачиваться только на перегоне улицы.

О КНИГЕ, КОТОРОЙ НЕТ

(Окончание)

Если в книге Г. Соловьева и Д. Иванова «Комплексный метод» разделяет одну и ту же программную тему на несколько частей, то, скажем, в пособии К. Полтева и М. Полтева («Водитель о правилах движения автотранспорта», «Московский рабочий», 1963) наблюдается другая крайность: некоторые главы включают сведения из многих тем. Например, глава «Скорости, расположение и движение автомобиля».

Учебнику противопоставлен и тот тяжелый язык, которым написаны многие существующие пособия. Этот не научный, а, я бы сказал, наукообразный язык совершенно не учитывает ту категорию читателей, к которой обращена книга. Вот несколько примеров. «Для запрещающих знаков характерно, что силуэтные изображения, буквы или числа с геометрическими фигурами позитивно обозначают содержание запрещения» (то есть на знаке изображено то, что запрещается). Это из книги «Движение автотранспорта в СССР».

Там же читаем: «Для повышения пропускной способности

перекрестков ускорением освобождения их от транспорта (разрядка здесь и далее — моя. — Ф. К.)

Правилами движения предусмотрена организация встречного разъезда. А вот из другой книги: «Для введения ограничений, не предусмотренных общими правилами движения, на отдельных участках улиц и дорог устанавливаются запрещающие знаки, которые содержат конкретные распоряжения водителю о введении определенных ограничений и запрещают водителю выполнять определенные действия или маневры (А. Манзон и Г. Нагула. «Учебное пособие по правилам движения по улицам и дорогам Союза ССР», Гостехиздат УССР, 1963).

Какие конкретные предложения может внести автор этой статьи?

Прежде всего, надо заменить огромное количество противоречивых, параллельных и дублирующих одно другое учебных пособий единым учебником, утвержденным соответствующими официальными органами и обязательным для всех организаций, занимающихся подготовкой водительских кадров. Так же, как введение единых правил во многом спо-

Кто виноват?

Вот о каком случае поведал нам А. Гончаров из г. Волотное Новосибирской области.

По полевому проселку к автомобильной дороге приближался мотоцикл с коляской. По шоссе шириной около 8 метров к перекрестку один за другим двигались два мотоцикла. Все водители увидели друг друга в тот момент, когда мотоцикл на проселке находился в 30 метрах от перекрестка, а два других — в 500 метрах от него.

Когда мотоцикл с коляской спустился в низину около автомобильной дороги, его водитель на какое-то время потерял остальных из виду. После того, как, преодолев крутой подъем из низины, он выехал на проезжую часть шоссе и повернул направо, то увидел в 30—40 метрах прямо перед собой мчащегося со скоростью 70—80 км/час одного из мотоциклистов, обгоняющего другого.

Столкновение произошло примерно в полутора метрах от края дороги на правой стороне ее (по направлению движения мотоцикла с коляской). Обгоняемый в этот момент двигался по середине проезжей части.

«Кто виноват? — спрашивает автор письма. — Кто из водителей нарушил правила движения?»

Давайте разберемся вместе. Сразу оговоримся: в описании происшествия много неясностей. Неизвестна, например, ширина обочины дороги. Сомнительна оценка расстояний взаимной видимости и скорости движения. В самом деле, чтобы пройти по шоссе 460 метров (500 метров минус 40

метров) со скоростью 22 секунды. Если мотоцикл по проселку прошел за это время 30 метров, то его средняя скорость равнялась всего 5 км/час, что маловероятно. Если же расстояние в 30 метров было пройдено со скоростью 10 км/час (как и говорится в описании происшествия), то это заняло 10 секунд, а значит, и мотоциклы на шоссе могли быть от места происшествия не в 500 метрах, а лишь в 200 (а в противном случае их скорость составила бы 165 км/час, что не под силу дорожным машинам).

Отнюдь не имея намерения подменить автотехническую экспертизу, тем более, что делать заключение по столь неточно изложенной фактуре происшествия невозможно, попробуем все же ответить на вопрос автора письма.

Два одиночных мотоцикла при ширине проезжей части для одного направления в 4 метра могут двигаться в два ряда (ст. 36 Правил). Первый из мотоциклистов на шоссе (№ 1), двигаясь около оси дороги, нарушил ст. 37 Правил движения, согласно которой «двигаться в левом крайнем ряду разрешается только при обгоне или если заняты правые ряды».

Второй водитель (№ 2) допустил такое же нарушение. Заметим кстати, что, соблюдая требование ст. 37 и двигаясь в первом ряду, он мог бы обогнать мотоцикл № 1, не выезжая из своего первого ряда. Но это не единственная его ошибка. Увидев на значительном расстоянии двигающийся к дороге мотоцикл с коляской, он получил сигнал о том, что приближается к перекрестку, и, следовательно, должен был остановиться на правой стороне дороги, так как согласно ст. 49 обгон с выездом на полосу встречного движения запрещен.

Наконец, водитель мотоцикла с коляской (№ 3), выезжая на автомобильную дорогу (главную на этом пересечении), обязан был пропустить движущихся по ее проезжей части (ст. 66).

Однако наш разговор о роли участников в этом происшествии будет неполным, если обойдем молчанием основные условия обеспечения безопасности движения, изложенные в ст. 4 Правил.

«Все участники движения обязаны быть внимательными к окружающей обстановке и ее изменениям» — первое из них. Все три мотоциклиста, как мы помнили, ограничились тем, что лишь издали посмотрели друг на друга и не учли того, что их взаимное положение ежесекундно изменяется.

«Участники движения обязаны быть, — говорится далее в статье, — взаимно предупредительными, не создавать помех движению...» Каждый из трех мотоциклистов заботился только о своих мнимых удобствах (мы воздержимся от упрека в весьма вероятном «лихачестве»), совершенно не считаясь с другими водителями и создавая им помеху: один не освободил левый ряд для обгона; другой занял полосу встречного движения и лишил выезжающего с боковой дороги возможности воспользоваться правой стороной проезжей части; третий выехал на магистраль, не определив обстановки на ней, и не пропустил (хотя и нарушителя) движущегося по главной дороге. Таким образом, на вопрос «Кто виноват?» в этом случае приходится ответить — виноваты все трое!

Почему в Правилах движения ничего не сказано о зонах действия запрещающих знаков 2.1—2.12? (И. Хребтов, г. Донецк).

Действие знаков 2.1—2.12 является безоговорочным — дальше того места, где они установлены, проезжать нельзя, и водителям приходится направляться по обходным путям. Поэтому и отпадает необходимость в установлении каких-либо зон действия этих знаков.

Правда, ограничения, вводимые знаками 2.2—2.7, не являются абсолютными: при необходимости достичь объекта, расположенного далее места установки любого из них, водитель имеет право проехать за знак. Но в этих исключительных случаях правила предупреждают водителей — подъезд и выезд с таких объектов разрешен только в пределах одного квартала. Стало быть, и здесь разговор о зоне действия знака также оказывается беспредметным, поскольку водитель обязан на ближайшем перекрестке покинуть улицу. Однако протяженность действия ограничений этих знаков все же учитывается в практике работы службы организации движения.

Знаки 2.9—2.12 обычно устанавливаются перед дорожными сооружениями недостаточной прочности или размеров — в границах этих сооружений они и действуют.

Знаками 2.1, как правило, ограждается один перегон дороги или городской улицы (квартал). Но при организации одностороннего движения протяженность ограничения может быть и большей. В таком случае в начале каждого перегона эти знаки приняты дублировать в сочетании с указателем «Одностороннее движение» (если указатель не может точно и безошибочно быть воспринят водителями, подъезжающими по любому боковому проезду).

Ограничения знаков 2.2—2.8 вводятся в большей части городов и других крупных населенных пунктов не для одного перегона, а для нескольких, составляющих магистральную улицу. Такая необходимость возникает главным образом в центральной части города с интенсивным движением.

Для того чтобы о каждом ограничении стало известно всем водителям, по какому бы боковому проезду они ни приближались, знаки устанавливаются на каждом перекрестке (либо на самой улице, где вводится ограничение, либо на пересекающей ее). Можно считать поэтому, что практически зона действия каждого из них — не больше одного квартала, и количество устанавливаемых знаков находится в зависимости от числа перегонов, на протяжении которых требуется сохранить ограничение.

В свою очередь перед водителями, которые направлялись в обезд, возникает практический вопрос: где можно будет возвратиться на покинутую улицу (дорогу)? Вольшей частью единообразный режим ограничений устанавливается между двумя площадями или перекрестками главных магистральных улиц го-

КОМУЛЬТАЦИЯ, ЗЕЛЕНОЙ ВОЛНЫ

собствовало улучшению их качества и упорядочило движение автотранспорта в стране, введение единого учебника вместо пособий, издаваемых на местах собственными авторскими силами, унифицирует преподавание правил, устранив разноречивость в их истолковании, а также обеспечит высокое качество изложения учебного материала. Только при этом условии новая учебная книга будет не просто улучшенным вариантом существующих пособий, а новым шагом в деле обучения водителей правилам движения. Заметим, кстати, что такой учебник может и должен стать единственной книгой по правилам для всех категорий шоферов, ибо требования безопасности движения являются совершенно одинаковыми для всех, кто находится за рулем.

Естественно, что создать учебник нелегко, тем более что многие издательства уже заключили договоры и новые пособия, как говорят, находятся в производстве. Однако даже сейчас можно кое-что сделать.

Целесообразно, например, выпустить учебные пособия по уже заключенным договорам как пробные (естественно, небольшими тиражами), организовав их широкое обсуждение в

печати, что позволит выявить лучшие из них. Для достижения той же цели можно объявить открытый (или закрытый) конкурс на лучшую книгу. Кроме того, на первых порах для установления методического единообразия и выработки единой точки зрения на отдельные вопросы было бы желательно издать ряд официальных методических указаний, которые затем могли бы лечь в основу будущего учебника, а до его появления служить теоретическим подспорьем в работе преподавателей.

Вместе с тем мы твердо убеждены, что для создания такой ответственной книги нужно привлечь (как и при составлении Правил) не одного автора, а целый коллектив, состоящий из опытных педагогов, методистов и научных сотрудников, занимающихся организацией движения.

Все эти предложения не новы. В той или иной форме они уже давно высказываются многими, кто непосредственно связан с подготовкой водительских кадров. Пришло время по-деловому обсудить их. А главное — провести наконец в жизнь.

Ф. КУЗИН.

рода. Такой границей нередко являются и реки, так как по городским мостам движение обычно не ограничивается. Поэтому попытка выехать на «закрытую» улицу ближе указанных ориентиров почти всегда бесполезна.

Уместно будет заметить в заключение, что все сказанное выше в равной степени относится и к предписывающим знакам 3.4—3.7.

Движение всех транспортных средств или отдельных их видов нередко запрещается в центральной части больших городов с исторически сложившейся радиально-кольцевой планировкой уличной сети. На нашем рисунке вы видите условную схему части такого города, опоясанной двумя кольцевыми магистралями («Кольцо А» и «Кольцо В») и пересекаемой пятью радиальными улицами. По трем из них (2, 4 и 5) грузовое движение к центру запрещено, по двум остальным (1 и 3) — открыто движение только легковых автомобилей. (Для упрощения схемы на ней показаны только основные знаки, а продлевающие ограничения подразумеваются на каждом последующем перекрестке.)

Мотоцикл обгоняет мотороллер на перекрестке улиц, ширина проезжей части которых позволяет автомобилям двигаться только в один ряд. Является ли такой маневр нарушением правил движения? (Н. Дмитриев, г. Фергана).

Правила обгона не связаны с числом рядов для движения и не зависят от них. Статья 49 выдвигает единственное условие обгона на перекрестках: нельзя выезжать на полосу встречного движения. Мотоциклисту, например, даже на той улице, где автомобили могут двигаться лишь в один ряд, хватит места на «своей» стороне проезжей части для того чтобы обогнать мотороллер, мопед, а иногда и автомобиль, не нарушая требования, о котором шла речь выше. Следовательно, здесь все по правилам.

Могут ли грузовые автомобили двигаться в левом ряду по улице, ширина проезжей части которой допускает движение автомобилей лишь в два ряда? (Х. Шарифуллин, Илишевский район Башкирской АССР).

На любой улице в левом крайнем ряду можно двигаться только при обгоне или когда правые ряды заняты. Это правило без всяких исключений действует и на улицах с двухрядным движением автомобилей. Крайний левый ряд закрыт для грузовиков только на улицах с числом рядов для движения три и более. Здесь они не могут выезжать в крайний ряд даже для обгона.

Если транспортное средство, пользующееся преимущественным правом проезда, уже выехало на перекресток, могут ли продолжить движение попутные с ним? (Д. Иванов, г. Элиста).

Нет, не могут. В «Правилах движения» сказано на этот счет совершенно определенно: «одновременно с... въезжающим на перекресток». Значит, под их прикрытием перекресток может пересечь только тот, кто успевае сделать это в одно время с транспортным средством, пользующимся преимуществом перед остальными. Водителям транспортных средств, хотя и попутных, но подошедших к перекрестку несколько позже, пускаться за ними вдогонку нельзя: дальнейший разезд на перекрестке проходит по обычным правилам, изложенным в статьях 67—68.

Можно ли под знаком «Место разворота» сделать левый поворот? (И. Гуляев, г. Великие Луки).

Нельзя. Ведь знак «Место разворота» как раз и устанавливается на улицах, где левые повороты по каким-то причинам запрещены соответствующим предписывающим знаком или специальной разметкой проезжей части (сплошная осевая, резервная зона и т. п.). Под этим знаком можно повернуть только для движения в обратном направлении.

СТОП! КРАСНЫЙ СВЕТ!



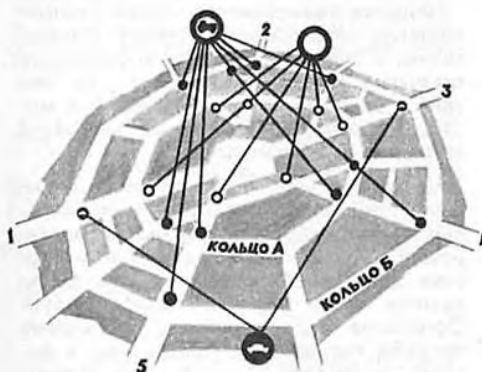
Не считаясь с правилами

Этот снимок, опубликованный в журнале «Крестьянка» (1964 г., № 12), вызвал недоумение у многих мотоциклистов. «Мне думается, — пишет А. Павлов из поселка Струги-Красные Псковской области, — что те, кто будет ездить таким способом, законно могут быть лишены водительских прав».

Фотография породила и ряд сомнений. «Некоторые начали считать, что в селах и на дорогах с малолитражными движением такое допускается, — сообщает в журнал «За рулем» преподаватель из Петропавловска В. Саленко. — Правильно ли это? Такой вопрос задают А. Супруненко из села Клястицы Витебской области и другие мотолюбители».

Что можно ответить нашим читателям? Конечно, снимок в «Крестьянке» — плохая услуга сотням тысяч сельских мотоциклистов. Всякие неприятности, а может быть и непоправимая беда, ждут в пути тех, кто рискует подражать такому примеру.

И надо же было случиться, что именно под этим снимком в журнале «Крестьянка» стоят слова заголовка «Про то, что не всегда берем в счет...». Хотя заголовок относится к другому материалу, но он очень пригодились бы автору фотографии А. Шапиро: не азия он в счет правила безопасности движения и тем самым ввел в заблуждение журнал и его многочисленных читателей.



Из схемы легко увидеть, что в любой квартал между «Кольцом А» и «Кольцом В» на грузовом автомобиле можно проехать либо непосредственно с «Кольца В», либо со стороны «Кольца А», попав на него по улицам, на которых не введены ограничения. И все же три квартала (они отмечены перекрестной штриховкой) «недосягаемы» — чтобы добраться к ним, надо проехать насквозь один из прилегающих кварталов, а это явилось бы нарушением Правил.

Но и в таких случаях водители не окажутся в безвыходном положении, так как во второй части примечаний к знакам 2.2—2.7 и 3.4—3.6 записано, что подъезд к объектам, расположенным за знаком дальше первого квартала, может быть разрешен в устной форме ближайшим госавтоинспектором или милиционером, регулирующим движение.

Погода радовала москвичей, поднимала настроение. День стоял воскресный, погожий, и работы у шоферов такси хватало. Водитель 2-го таксомоторного парка М. Кобзев лишь на несколько минут остановил свою «Волгу» на проспекте Мира около столовой. Когда он, наскоро пообедав, вернулся к машине, на месте ее не оказалась.

«Угнали!» — мелькнуло в голове. И,

УКРАЛИ АВТОМОБИЛЬ

забыв надеть шапку, взволнованный не на шутку, он бросился в ОРУД. Но не так-то просто сразу найти автомобиль в скопище машин огромного города. Работа не легче, чем отыскать иголку в стоге сена. Начался розыск...

В этот же вечер в Гроховском переулке произошло два происшествия. Сначала со стоящим у тротуара автомобилем столкнулась какая-то машина и уехала дальше. Затем у кинотеатра «Перекоп» неопознанным автомобилем был сбит 17-летний Марк Воронич.

Пока пострадавшего доставили в институт Склифосовского, наступила клиническая смерть, и все усилия врачей оказались тщетными. Остановился шофер и отвез юношу в больницу вовремя, он мог остаться живым. Но преступник смалодушничал и трусливо скрылся.

Лишь поздно ночью на Ленинградском проспекте сотрудники ОРУДА нашли брошенную «Волгу» Кобзева. Экспертиза установила, что оба дорожных происшествия совершены на этой машине. Однако преступник не оставил никаких следов, и дело об убийстве (или, как пишут в милицеских протоколах, наезде на человека) у кинотеатра «Перекоп» долго оставалось незавершенным.

И вот новый тревожный сигнал. На улице Дурова шофер такси Шарилов побегал купить папирос, а когда вернулся — машины след простыл. Опять угон. В том же районе и почти при тех же обстоятельствах!

Когда удалось напасть на след машины и задержать ее, состоялось знакомство с Александром Атрощенко. Самовольный водитель, у которого и без медицинской экспертизы заметили опьянение, оказался рабочим магазина № 12 Дзержинского райпищепрома.

На допросе Атрощенко признал себя виновным не только в угоне машины Шарилова, но и в преступлении, совершенном в Гроховском переулке. Выяснилось и другое: в 16 лет он уже был судим за хулиганство. Тогда, приняв во внимание его молодость, суд в своем приговоре не был суров: один год условно.

К сожалению, случай этот ничему не научил лоботряса. За короткое время он успел поменять несколько профессий: окончил ремесленное училище, затем работал штукатуром, монтером, рабочим в ресторане. Нигде не задерживался. Наконец, окончив курсы шоферов, поступил в 1-й таксомоторный парк. Но и здесь его надолго не хватило. За восемь месяцев работы он получил четыре выговора, а затем был уволен за прогул и систематическое нарушение трудовой дисциплины. Тогда его руки потянулись к чужим машинам.

И вот страшный финал. Атрощенко не только убил человека, он исковеркал и свою жизнь: народный суд приговорил его к восьми годам лишения свободы в исправительно-трудовой колонии усиленного режима.

Ну а если бы угон машины не окончился так трагически? Оказывается, преступник отделался бы в этом случае легким испугом. Подобное деяние рассматривали бы как мелкое хулиганство.

Вот, например, электромонтажник Владимир Якушечкин, не имея понятия об управлении машиной, решил «покататься» на чужой «Победе». Был задержан, препровожден в милицию и приговорен... к 15 суткам ареста.

Как же так? Ведь вор, укравшему из вашего дома шубу, не помогут никакие заверения в том, что он взял ее на время, поносить. Он будет отвечать по всей строгости закона. Почему же автомобильным вора такое «отпущение грехов»?

В связи с этим хочется привести и такой весьма любопытный факт. Не так давно в Кировском нарсуде столицы слушалось дело Анатолия Крылова. Он присвоил чужой велосипед. По статье 144 ч. 2 УК его приговорили к одному году лишения свободы. Резонно: кража есть кража. Почему же угон автомобиля квалифицируется чуть ли не как детская шалость?

Мы обратились за разъяснениями к юристам.

— Видите ли, — ответил нам один опытный судья, — мы и сами понимаем, что это неправильно. Ведь кроме всего машина является источником повышенной опасности, а в неопытных руках тем более. Однако, как ни парадоксально, но это действительно так: угон велосипеда считается кражей, и за это преступника судят, а угон автомобиля, если

он не повлек каких-либо бедствий, рассматривается законом как мелкое хулиганство и карается в административном порядке.

О таком мягком отношении со стороны закона к похитителям автомобилей знают не только юристы, но и сами воры. Безнаказанность действует разлагающим образом, плодит любителей чужой техники. Преступники рассуждают примерно так: почему не попользоваться чужой машиной или даже вообще ее не присвоить? Поймают — в крайнем случае получу 15 суток. Большая ли беда!

Не из-за этой ли слабости закона в Москве редкий день обходится без такого рода происшествий? И не пора ли внести в Уголовный кодекс соответствующие дополнения?

Нельзя не отметить и другую из причин, создающих благоприятные условия для угона автомобилей, — у многих машин нет настоящего жилья. Почти все таксомоторные парки перегружены: на два машино-места приходится три автомобиля. И поэтому они стоят прямо на улице и даже как следует не охраняются. Не только такси, многие уборочные и другие специальные машины ночуют под открытым небом.

Автомобильный парк столицы увеличивается с каждым годом, а строительство гаражей развивается очень медленно. В этом году, например, будет закончен мост Фили—Шелепиха, под эстакадами которого должны разместиться гаражи на 800 машин. Однако необходимые на их строительство средства до сих пор не выделены.

Еще хуже обстоит дело с автомобильными индивидуальными владельцами. Только 40 процентов их имеют гаражи-стоянки, да и те в большей части подлежат сносу. Остальные же машины стоят где попало — на улице, во дворе, на даче.

Надо ли говорить, что такая беспорядочность способствует угону? Правда, сейчас в городе создаются охраняемые открытые стоянки. Но плата за эти услуги очень высока — 9 рублей в месяц. Поэтому и пользуется ими 1—2 процента автолюбителей.

Несколько лет назад правительством было принято специальное постановление о строительстве кооперативных гаражей. Однако с того времени в Москве построено лишь немногим более десятка таких гаражей. Капля в море! Оставляют желать лучшего и типовые проекты гаражей. Не говоря уже о высокой стоимости машино-места (свыше 1000 рублей), гаражи не имеют боксов, некоторые места лишены независимого въезда и т. п. Вот и стоят бездомные «Москвичи» и «Волги». Садись да поезжай!

Наконец, охотников такого «автопроката» надо бить рублем. Они должны возмещать весь материальный ущерб, нанесенный государству или индивидуальному владельцу не только в случае аварии, но и самим похищением автомобиля.

Решение всех этих вопросов не терпит отлагательства.

Д. ГРАВЕ.

НЕМНОГО
Людки

По страницам
зарубежных
журналов

НЕПРЕДВИДЕННЫЕ РАСХОДЫ

Управляющий станцией обслуживания автомобилей звонит по телефону отцу своей клиентки.

— Алло, мистер Манлоу! Только что приехала ваша дочь. Я хотел бы узнать, покроете ли вы расходы по ремонту?

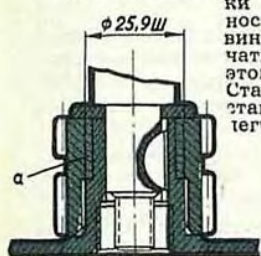
— Ремонт автомобиля? Конечно!

— Извините, дело в том, что речь идет и о ремонте станции..

ВЛАДЕЛЬЦАМ «ВЯТКИ»

Водитель резко нажал и отпустил рычаг выжима сцепления. Результат получился плачевным: сломался шпоночный паз опорного диска сцепления. А другой владелец мотороллера вроде бы и не делал никаких резких движений, а паз все равно сломался: просто водитель забыл, что нужно своевременно подтягивать гайку муфты сцепления. Как помочь этим людям — стремительному и забывчивому? Нужно сделать вот что. В механической мастерской на токарном станке изготовить втулку из углеродистой стали или из любого антифрикционного сплава и закалить до твердости Rc 45—52, а затем запрессовать на шейку опорного диска (см. рисунок).

После запрессовки втулку А шлифуют по наружной поверхности до диаметра 25,9 — 0,060 / 0,095 заподлицо с торцом ступицы опорного диска. Для лучшей смазки можно на поверхности втулки проточить винтовую канавку. Игольчатые ролики 2,5×16 при этом не применяются. Стало быть, снимать и ставить сцепление будет легче.



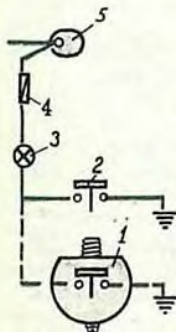
А. КОСЯКОВ.

г. Вятские Поляны.

КОНТРОЛЬ ЗА ДАВЛЕНИЕМ МАСЛА

Всем известно, к каким тяжелым последствиям может привести неисправность в системе смазки двигателя автомобиля. Для того чтобы снижение давления в масляной магистрали тотчас же привлекло к себе внимание водителя, полезно установить на приборной панели красную лампочку, автоматически зажигающуюся при падении давления ниже допустимого уровня.

В «Волге» для этой цели очень удобно использовать контрольную лампочку включения ручного тормоза. В качестве датчика можно применить датчик давления масла от автомобиля «Запорожец», его надо ввернуть вместо сливной пробки в фильтр тонкой очистки.



Электрическая схема сигнализатора: 1 — контактный датчик давления масла; 2 — выключатель контрольной лампочки ручного тормоза; 3 — контрольная лампочка ручного тормоза; 4 — предохранитель; 5 — замок зажигания.

Переделка электрической схемы несложна. Применительная и «Волге» схема показана на рисунке. После переделки красная лампочка будет гореть и тогда, когда машина стоит на ручном тормозе, и тогда, когда отсутствует давление масла. Ни в том, ни в другом случае начинать или продолжать движение нельзя.

Э. ПОТЕМИН.

Ленинград.

ТАК УДОБНЕЕ

Во время путешествия автолюбители нередко спят в машине. Есть разные способы устройства «постели». Наиболее удобным для «Москвича-407» мне представляется следующий.

Вначале нужно снять заднее сиденье, а переднее установить так, чтобы трубами оно упиралось в передние салазки и шарнирами лежало на раме задне-

го. Откинутые спинки опираются на надколесные выступы, образуя удобный для головы угол. Заднее сиденье укладывается с поворотом на 180 градусов. Оно опирается одним концом на выступ над коробкой передач, а другим — на салазки. Кронштейны попадают под сиденье и удерживают его от сдвигов. Получается ровная постель с удачным расположением стыков сидений.

Е. КОВТУН.

г. Запорожье.

ФОРТОЧКА ВМЕСТО ЖАЛЮЗИ

В правом крыле мотороллера Т-200 (деталь С613-3) на месте, где находится жалюзи охлаждения двигателя, я сделал вырез в виде форточки, которую можно открывать и при необходимости закрывать. Форточка устроена так, что при открытом положении она откидывается на 45 градусов. Ударяясь о нее, струя встречного воздуха попадает на вентилятор, тем самым улучшая охлаждение цилиндра.

М. ТРУЩЕНКО.

г. Брянск.

КАЛИБРОВКА В ДОМАШНИХ УСЛОВИЯХ

Капля камень долбит — говорит древняя пословица. Часто я вспоминаю ее, осматривая выпускное устройство своего мотоцикла «Ява» после езды по плохим дорогам. Один за другим вырываются камешки из-под колес, стучат по одному и тому же месту и деформируют трубопроводы. А тут еще наезды на всякие препятствия. Как выправить помятую выхлопную трубу? Я вспомнил о применяемом в машиностроении технологическом процессе — калибровке. Он заключается в том, что сквозь отверстия проталкиваются шарики и этим улучшается качество поверхности отверстий.

Из стали 40 я выточил три детали, имеющие форму бочонка (рис. 1) с перепадом между диаметрами в 3 мм.

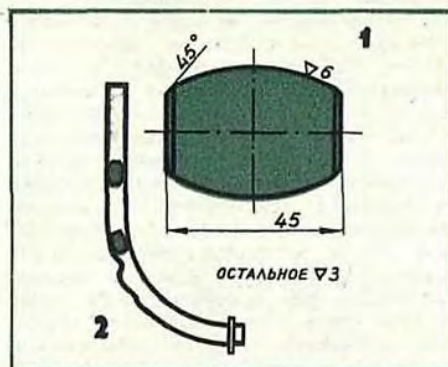


Рис. 1. Деталь для исправления вмятин.

Рис. 2. Движение деталей в трубопроводе.

Деталь наименьшего диаметра опускаем в трубопровод со стороны прямого участка (рис. 2). Вслед за первой идет вторая — большего диаметра, а за ней — третья. Трубопровод вместе с деталями резко встраиваем — и верхняя деталь ударяет по нижней. Встраивание продолжаем до тех пор, пока меньшая деталь не пройдет через трубопровод. Вынимаем ее и снова закладываем в трубопровод, чтобы она стучала по остальным. Это делается несколько раз, пока не пройдет последняя деталь диаметром, меньшим внутреннего диаметра трубопровода на 0,5 мм. Так я выправил вмятины глубиной до 5 мм.

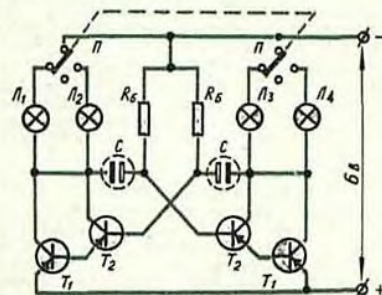
В. ГАВРИЛОВ.

г. Кунгур Пермской области.

УКАЗАТЕЛЬ ПОВОРОТА НА ТРАНЗИСТОРАХ

Пока мотоциклы выпускаются без указателей поворота, можно рекомендовать простую в изготовлении и надежную в работе схему прерывателя тока лампочек. Таким прерывателем служит обычный мультивибратор на транзисторах.

Много собран прерыватель, в котором активными элементами являются составные триоды (см. схему). Применение их позволило увеличить сопротивления базы R_6 в цепях и во столько же раз уменьшить емкость конденсаторов С. Это в свою очередь уменьшило габариты мультивибратора.



Данные схемы следующие: L_1 ; L_2 ; L_3 — лампочки накаливания 6,3 в 0,28 а. Триоды: T_1 — П4Д без радиатора, $\beta = 25$; T_2 — П14, $\beta = 30$. Сопротивления R_5 — 10 ом. Конденсаторы С — 50 мкф, 12—20 в, электролитические, П — сдвоенный тумблер с нейтральным положением. Период мигания лампочек — 0,7 секунды.

Напряжение аккумуляторной батареи на мотоциклах значительно меньше допустимого напряжения на коллекторе любого транзистора. Поэтому для выбора транзистора T_1 достаточно, чтобы ток лампочки был меньше допустимого тока коллектора.

Для составного триода ток коллектора T_2 должен быть выше тока базы.

Сопротивление нагрузки мультивибратора R_k определяется напряжением и током лампочек указателя поворота:

$$R_k(\text{ом}) = \frac{U_{\text{л}}(\text{в})}{I_{\text{л}}(\text{а})}$$

Величина сопротивлений R_6 в цепях базы зависит от коэффициента β усиления триода по постоянному току и сопротивлению нагрузки R_k

$$R_6(\text{ом}) \leq \beta \cdot R_k(\text{ом})$$

Если применяются составные триоды, то $\beta = \beta_1 \beta_2$, где β_1 и β_2 — коэффициенты усиления триодов составного триода.

Емкость конденсатора С зависит от желаемого периода мигания лампочек и сопротивления R_6 :

$$C(\text{мкф}) = \frac{T(\text{сек})}{1,4 R_6(\text{ом})} = \frac{710000 T(\text{сек})}{R_6(\text{ом})}$$

Методика расчета мультивибраторов на простых (несоставных) триодах хорошо изложена в книге В. П. Васильева с соавторами «Расчет элементов импульсных радиотехнических устройств» (Госэнергоиздат, 1963 г.).

И. КУЧУБЕРИЯ.

г. Сухуми.

И ВОТ МНЕНИЕ РАБОТНИКОВ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬНОГО ИНСТИТУТА АВТОПРИБОРОВ

Предложенное устройство, использующее схему мультивибратора на транзисторах, безусловно работоспособно и достаточно надежно благодаря применению схемы «составного триода». Необходимо только дополнить схему сопротивлением (30—50 ом), включенным между «плюсом» и базами транзисторов T_1 . Это нужно, чтобы исключить режим «обрыва базы» в закрытом состоянии транзисторов.

КАК ВАС ОБСЛУЖИВАЮТ?

На просторные магистрали

На узеньких улицах старого Каунаса трудно было разминуться даже двум извозчикам, а с каждым годом город все больше захлестывал большой транспорт. Пожалуй, тут была представлена чуть ли не вся республика с ее строительством электростанций, химических комбинатов, новых заводов. Летом к тому же вливался поток автотуристов из различных уголков нашей страны. Город стал автомобильным узлом республики, соединяющим ряд магистралей, идущих по Прибалтике, в Калининград, Белоруссию.

Раньше, чтобы проехать из столицы республики в Жемайтский или к морским воротам Литвы — Клайпеде, приходилось добрый час петлять по лабиринту улиц, среди тяжело груженных МАЗов и маленьких юрких «Москвичей», несущихся вереницы автобусов, такси.

Теперь машины, мчащиеся из Вильнюса, у подножья к Каунасу сворачивают направо и, как бы срезая угол, направляются по прямой на Жемайтское шоссе. Для этого был сооружен северный объезд Каунаса. Это — комплекс дорожных сооружений, состоящий из семикилометрового шоссе, двух виадуков и автомобильного моста через Нерис — крупнейшей над этой, второй по величине, литовской рекой. Славно поработал коллектив первого дорожно-строительного района Каунаса, почти на год раньше соорудив мост-красавец. Пролетные строения его были быстро смонтированы из коробчатых блоков, которые как бы нанизывались на стальные тросы.

По северному объезду Каунаса началось оживленное движение. Экономисты подсчитали: потребуется всего три года, чтобы расходы на сооружение этого комплекса полностью окупились. Это только благодаря сокращению пути, без учета сэкономленного времени.

Намечено соорудить также южный объезд города. Республиканская контора «Литавтодорпроект» предложила для этой цели использовать уже существующий мост на плотине Каунасской ГЭС. В недалеком будущем поток машин, направляющихся в южные районы республики и Калининградскую область, тоже пойдет по прямой над железнодорожными путями, перекрестками дорог и рекой Нямунас. Междугородное сообщение по крупнейшим автомагистралям Литвы станет еще более удобным, быстрым, экономичным.

С. ВАЙНТРАУБАС.

г. Вильнюс.

Виадук на перекрестке дорог у автомобильного моста через реку Нерис.
Фото автора.

Вопросы снабжения автолюбителей запчастями и деталями к автомобилям продолжают тревожить наших читателей. В последнее время немало писем стало приходить от владельцев «Запорожцев». Причем претензии многих из них имеют совершенно конкретный адрес — отдел посылочной торговли запорожского спецмагазина «Культспорттовары». Мы могли бы сослаться, например, на письма В. Зарубина из Иркутска, И. Журавкина из Куртамышы и на многие другие.

Казалось бы, у магазина, расположенного, что называется, под боком у автозавода, самые лучшие возможности. В чем же дело? Редакция обратилась с этим вопросом к директору магазина Н. Е. Владимирскому.

И вот что он рассказал.

ЗА ПУСТЫМИ ПРИЛАВКАМИ

Наш отдел Посылторга существует вот уже два года. Он создан по приказу Министерства торговли УССР № 71 от 26 февраля 1963 года. Однако с первых же дней новорожденный остался, можно сказать, без всяких средств к существованию. Его «родители» — Министерство торговли УССР и Укроткультспортторг — не предоставили магазину фондов на запчасти к автомобилю «Запорожец» ни в 1963, ни в 1964 году. Только после наших неоднократных и настойчивых требований спустя год Приднепровский совнархоз разрешил запорожскому автозаводу «Коммунар» и мелитопольскому моторному заключить с магазином договор на поставку запчастей в 1964 году на сумму 70 и 80 тысяч рублей соответственно.

Но жизнь наша легче не стала. Мы регулярно направляем на эти заводы заявки, а запчасти получаем от случая к случаю и в очень ограниченном количестве. Заводы оправдываются тем, что автозапчасти, которые пользуются наибольшим спросом у автолюбителей, — карбюраторы, приборы электрооборудования и зажигания, резиновые и пробковые изделия, подшипники, стекла, фары, фонари, щетки приборов, лампы — они сами получают от других поставщиков только для комплектации выпускаемых автомобилей. Но почему же шатуны, коленчатые валы, поршневые кольца, вкладыши, клапаны, диски сцепления, торсионы, передней подвески, ободки фар, которые заводы изготавливают сами, мы получаем в мизерном количестве, а то и не видим их вовсе, как и ремонтных деталей, крепежа?

Как можно торговать с пустыми прилавками? При наших возможностях отбирать, упаковывать и отправлять до 100 почтовых посылок ежедневно мы из-за отсутствия запчастей в лучшем случае высылаем только 20—40. В результате у нас скопилось около 15 тысяч неудовлетворенных заказов. Жалобы владельцев автомобилей, конечно, обоснованы, но выправить положение без помощи совнархоза, Министерства торговли и Госплана Украины мы просто не в состоянии.

Скажу больше: мы не можем покрыть даже расходы на содержание штата и аренду помещений. При таком



Письмо «Запорожцев» Посылторгу.
Рис. М. Каширина.

микроскопическом объеме торговли четырехпроцентная торговая скидка с получаемых автозапчастей дает нам в среднем 250—300 рублей в месяц, а только аренда помещения и охрана его

обходится в 300 рублей. Таким образом, мы работаем пока в убыток. Да и заработная плата сотрудников Посылторга до сего времени не утверждена. Мы применяем оклады работников прилавка. Но ведь труд наших работников значительно сложнее и тяжелее. И по этому вопросу мы тоже неоднократно обращались в Министерство торговли УССР, но воз и ныне там.

Много надежд мы связывали с 1965 годом. Запорожской оптовой базе Укроткультспортторга магазин своевременно представил заявку на сумму в 174 тысячи рублей. Вновь запросили у Министерства торговли и Госплана фонды на все виды автозапчастей, в том числе и на те, которые «Коммунар» и Мелитопольский моторный завод получают от других поставщиков. В ответ — молчание. И если бы не помощь Приднепровского совнархоза, то хоть закрыл магазин.

От Запорожья до Киева расстояние вдвое меньше, чем до Москвы. И тем не менее нам приходится обращаться с наболевшими вопросами вот таким круглым путем. Может быть, голос журнала будет услышан в Киеве?

Н. ВЛАДИМИРСКИЙ,
директор магазина
культспорттоваров.

г. Запорожье.

От редакции. Да, в этом ответе как говорится, ни убавить, ни прибавить. Мы со своей стороны хотим спросить у министра торговли Украинской ССР тов. Сахновского: на что же рассчитывало министерство, издавая приказ об организации отдела посылочной торговли в Запорожье? Неужели оно полагало, что без его дальнейшей заботы и вмешательства товары будут сыпаться в Посылторг, как манна с небес? А если нет, то когда же будут приняты действенные меры к тому, чтобы обеспечить владельцев «Запорожцев» необходимыми запасными частями к автомобилям?



Разложил
товар
купец...



ВЕРЬТЕ МОПЕДАМ, ТУРИСТЫ!

Все большее распространение получают в нашей стране мопеды и мотоциклы. Владельцы «легкого» транспорта совершают деловые поездки, выезжают на загородные прогулки, рыбную ловлю. Но мало кто решается отправиться на мопеде в дальний туристский поход.

Я и моя жена совершили уже два путешествия по Карпатам: первое — на мотовелосипедах, второе — на мопедах. Этим машинам, как показала практика, можно верить. Они не обладают большой скоростью, зато имеют малый вес. Их просто и дешево транспортировать в багажном вагоне пассажирского поезда. Первый поход мы начали из Ужгорода, куда мотовелосипеды «Гауя» были доставлены поездом: пересекли все Закарпатье, взобрались на Яблоницкий перевал (940 метров), побывали в Прикарпатье. Затем на поезде из Львова вернулись в Ленинград. Наши «Гауи» прошли 1200 километров, двигатели работали безотказно.

Следующий наш поход мы совершили уже на мопедах. На поезде приехали во Львов. Маршрут движения по дорогам Прикарпатья и Закарпатья мы разработали еще дома. У нас было все, что необходимо туристам: палатка, надувные матрацы.

Нужно сказать, что в конструкцию машин мы внесли некоторые изменения. Баки поставили от мотоцикла М1М. Это позволило совершать 400—450-километровые пробеги без заправки. Чтобы снизить центр тяжести загруженной машины, изготовили специальные поддерживающие сетки. Наш дневной пробег составлял 180—200 км при средней скорости 25—30 км/час.

Максимальная скорость, которую машины развивали на ровных участках дороги, достигала 45—50 км/час. Преодолевали мопеды и все подъемы, встретившись на пути.

Красивых мест в Закарпатье очень много. Чистый воздух, горы.

Мы хотим обратиться ко многим тысячам владельцев мопедов: верьте этим машинам, смело пускайтесь в путь!

М. ФИДЕЛЬСКИЙ.

Ленинград.

На „Запорожце“ — в путешествие

Летом позапрошлого года со своей семьей я совершил на «Запорожце» путешествие из Нижнего Чира Волгоградской области до Москвы. Общий пробег превысил три тысячи километров. Летом следующего года мы снова отправились в путь, на этот раз по более сложному маршруту: Нижний Чир — Ростов — Орджоникидзе — Тбилиси — Гори — Кутаиси — Сухуми — Сочи — Новороссийск — Краснодар — Ростов — Нижний Чир. Поездка, во время которой наш «Запорожец» преодолел более 3300 километров, прошла, как говорится, без прокола.

Перед тем как мы собрались в путь, многие автомобилисты отговаривали нас, разумеется, из добрых побуждений:

— На «Запорожце» по Военно-Грузинской дороге? Через Крестовый перевал? А не рискованно ли?

Мы часто вспоминали эти предупреждения, проезжая из Орджоникидзе до самого Черноморского побережья. Слишком редко попадались нам в пути «Запорожцы». Их владельцы вроде бы не решаются на дальние путешествия, скажем, по кавказским дорогам. А напрасно! Они лишают себя удовольствия ознакомиться с живописной природой Кавказа.

Я хочу через редакцию журнала «За рулем» посоветовать владельцам «Запорожцев» смелее совершать туристские поездки по всем дорогам нашей страны. «Запорожец» — надежный автомобиль.

В. ШУЛЬПЕКОВ,
шофер 1-го класса.

Нижний Чир
Волгоградской области.

В ПЕРВЫЙ РАЗ БЕЗ ИНСТРУКТОРА

Пригласите к улицам. В потоке транспорта не малое место занимают стремительные мотоциклы и мотороллеры. Водители их — народ по преимуществу молодой, со свойственными молодости смелостью, боевым задором. Быстроходный, маневренный двухколесный экипаж многих привлекает своей доступностью и кажущейся простотой управления.

Статистика, к сожалению, показывает, что большой процент дорожно-транспортных происшествий приходится именно на долю мотоциклистов, и при этом — мотоциклистов с малым водительским стажем.

С чего же начинать, когда в кармане лежит новенькое, только что полученное удостоверение водителя, а у подъезда стоит сверкающий лаком и хромовой мотоцикл?

На первый взгляд кажется, что и рассуждать здесь особенно нечего. Пускай двигатель, садись в седло и поезжай куда хочешь.

Однако не торопитесь. Послушайте, какой разговор произошел недавно между моими знакомыми Володей и Толей — владельцем красной «Явы», который слышит зайдлым мотоциклистом.

Вечерело. Я, как обычно, возился со своим «Запорожцем», а неподалеку, возле новенького «Минска», хлопотал Володя, готовясь к своему первому самостоятельному выезду. Раз десять он тщательно протер мотоцикл, наконец, не снимая его с подставки, «подрыгал» утопителем поплавковой камеры карбюратора и с силой нажал на кик-стартер. Все было как в инструкции, а мотоцикл заводиться не желал.

За всем этим внимательно наблюдал Толя.

Снова несколько яростных нажимов ногой и... никакого эффекта. Что-то пробормотав относительно «паршивых свечей», Володя полез за свечным ключом.

И тут Толя не выдержал:

— А что если тебе попробовать открыть топливный краник?

Теперь двигатель заводился сразу. Машина противно дрожит и вибрирует, расшатывая подставку. Опять забыты указания инструктора: заводить мотоцикл на подставке — «дурной тон».

Лязнула подставка. Влажные ладони Володи (совершенно необходимых для езды кожаных перчаток пока нет) лежат на рукоятках руля, сцепление выжато и включена первая передача. В это время раздаются два резких, глухих удара. Это владелец «Явы» носком своего ботинка стукнул по крышке заднего колеса.

— А давление-то в шине того... близко к атмосферному... — говорит он, снимая свою потертую кожаную куртку.

Покрышка просела почти до обода, но это не было заметно, когда мотоцикл стоял на подставке. Толя помог накачать шину и миниатюрным манометром проверил давление в обоих баллонах.

«Так и есть, затянут». — Толя попробовал затяжку рулевого демпфера.

— Я недавно проходил здесь и видел, как какой-то парнишка крутился возле твоей машины. А ведь ездить с туго затянутым рулем и правилами запрячь — упустить можно на повороте.

Потом, ни слова не говоря, Толя нажал на рычаг переднего тормоза и, двинув несколько раз мотоцикл вперед и назад, обнаружил, что тормоз работает слабо. Тогда он отрегулировал его по свободному ходу рычага.

Наконец все осмотрено, проверено и отрегулировано. Можно было бы пожелать «ни пуха, ни пера». Однако, повесив на руль «Явы» шлем, молодой человек явно не торопился прощаться.

— Уехать еще успеешь. Давай немного побеседуем. Ты в первый раз в город?

— Да нет, с инструктором уже выезжал. А один — впервые.

— Так. Ну, а какая у тебя программа на сегодня?

— Да вот хочу машину попробовать. Обкатал ее приятель, а мне интересно, сколько же она дает по спидометру. А потом заеду к другу, обещал покатасть его.

— Гм... Сколько дает, говоришь? Но ведь в городе скорость не более шестидесяти километров. А ехать-то через центр небось думаешь?

— Да. Так поближе да и поинтереснее.

— Не посоветовал бы тебе на первых порах ездить через центр.

— Это почему же?

— А вот почему. Ты знаешь город как пешеход. А водитель видит город по-своему. При езде тебе будут попадаться улицы с интенсивным движением, сложные перекрестки, площади со светофорами, дорожными знаками, указателями, линиями безопасности... Надо смотреть в оба. Помни: улица полна неожиданностей. Это не просто фраза из фильма. Здесь и растеряться недолго. Помню, я сам в первый свой выезд отправился через центр. Страху натерпелся и штраф два раза заплатил, чуть права не отобрали.

— Так как же ехать-то?

— Поезжай окольными путями. Выбирай улицы спокойные. Двигайся не быстро, а в особенности снижай скорость у перекрестков. Тогда и обстановку лучше видеть будешь, во всем лучше разберешься.

— Но я же буду мешать другим, двигаясь медленно!

— А ты не лезь в первые ряды. Держись ближе к тротуару, как велосипедисты ездят, и все будет в порядке.

— Но так и обогнать никого не удастся.

— А обгонять и не нужно. Обгон будешь отрабатывать где-нибудь на шоссе. И обгонять только тех, кто движется медленно: мотоколяски, тяжелые грузовые машины.

— Скучно зато ведь так...

— Да нет, «юмора», пожалуй, будет достаточно. На первых порах ты обязательно будешь забывать подавать сигналы маневрирования, от таксистов услышишь немало «смешных» слов. Наверняка обе ноги будут на асфальте, пока дождешься разрешающего сигнала. А ведь одну ногу полагаются всегда оставлять на подножке. Будешь «сидеть» на сцеплении, когда мотоцикл неподвижен, и «газовать» без толку, опасаясь заглушить мотор. Все это приведет в веселое настроение опытных мотоциклистов. Ведь и сейчас, когда ты заводил машину, я не слишком скучал.

Анатолий добродушно улыбнулся. Потом лицо его снова сделалось серьезным.

— И вот еще что. Пока ты не «присиделся» на машине, никого не вози на заднем сиденье. А когда думаешь возвращаться домой?

— Да что-нибудь вечером, часов в десять, в одиннадцать.

— Также не советую. Пока не приобретешь «стажа», ездить при искусственном освещении без крайней необходимости не стоит. Хотя все гораздо сложнее и опаснее. Сейчас лето, дни длинные. Вполне хватит времени. А начнет раньше темнеть — так к тому времени придет кое-какой опыт, и все станет проще. Понял, в чем дело?

— Понял.

— В инструментальном ящике места немного найдется?

— Да, а что?

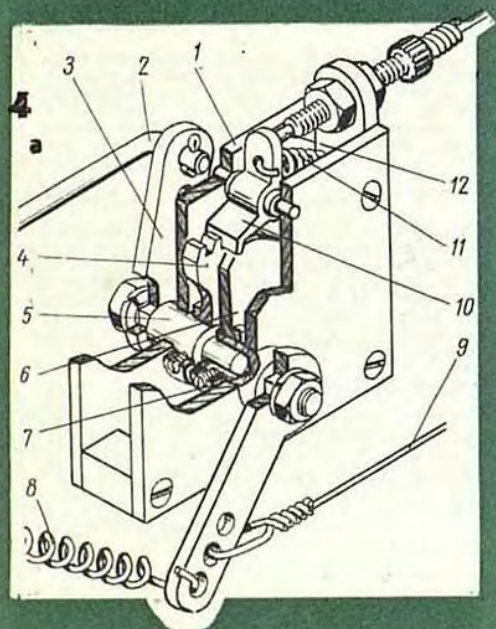
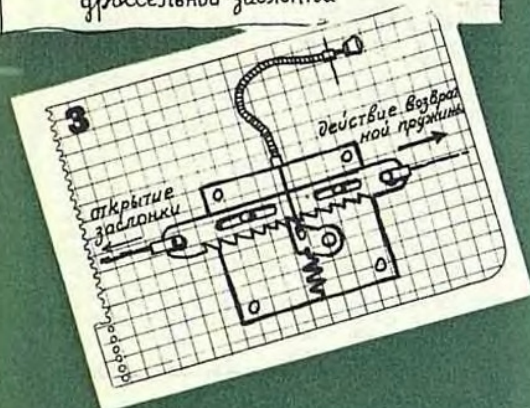
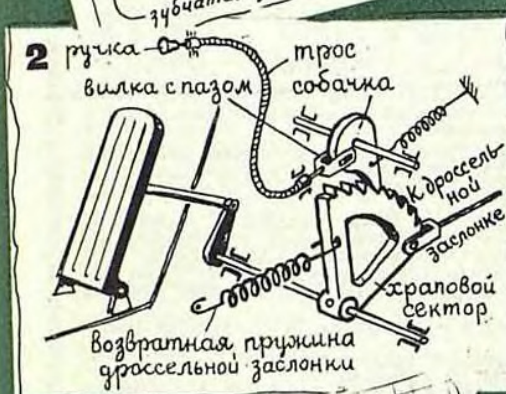
— Заверни в кальку книжечку «Правил», всегда вози с собой. Очень полезное чтение! А еще, говоря откровенно, мне понравилось, что ты, не в пример другим, не позарился на «Яву», а купил малолитражный мотоцикл.

Для начинающих самые подходящие машины кубатуры 125—175. «Ява» машина скоростная, «приемистая», новичкам на ней ездить небезопасно.

Ну, а теперь поезжай, и мне уже пора.

Д. АБЕЗЬЯНИН.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"



Вождение автомобиля давно уже не тяжелый труд. Для тысяч и тысяч людей оно доставляет наслаждение. Характерные действия водителя — поворот руля, выжим сцепления, переключение передач, торможение — теперь, как правило, не требуют больших усилий, а для привычного человека эти операции просто незаметны.

Однако и сегодня приходится непрерывно держать правой ногой «газ» — как и десятки лет назад, а это довольно утомительно, особенно при дальних поездках.

Об этом уже шел разговор на девятом заседании «Клуба» («За рулем» № 9, 1964 г.). Мы говорили, что установка обычного, «ручного газа» (если такое устройство имеется) освобождает ногу водителя, но одновременно создает нагрузку на его психику и угрозу безопасности движения. Водитель в это время чувствует себя «не в своей тарелке» и становится совсем неуверенным, если, например, вдали показался встречный транспорт — обычное обстоятельство даже для свободного шоссе. При внезапном же изменении обстановки зафиксированный газ станет просто помехой.

Другое дело, если фиксация постоянного газа будет автоматически отклю-

чаться, как только водитель поставит ногу на педаль акселератора. Можно быть спокойным: в любом случае, возвратив ногу на педаль, мы переходим на обычное управление. Чтобы убрать снова ногу для отдыха, достаточно нажать кнопку на щитке.

Для Дальних Дорог

ЗАСЕДАНИЕ

Предложенные членами «Клуба» устройства различны по конструкции. Среди них есть механические и электро-механические, одни освобождают привод заслонки нажатием на педаль акселератора, другие — нажатием на любую из педалей — акселератора или тормоза.

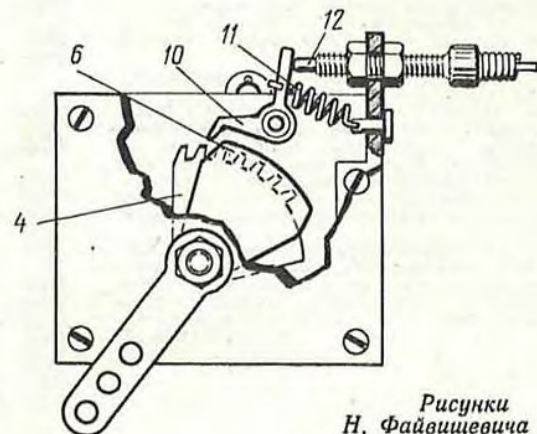
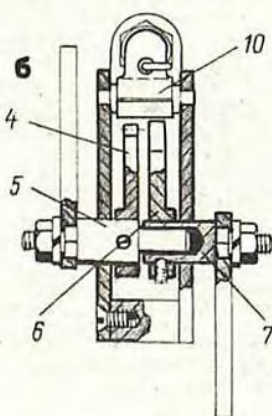
Механические устройства по принципу действия разделились на две группы. В одной (рис. 1) храповая гребенка постоянно прижимается к фиксирующему зубу. Ее необходимо отвести от фиксирующего зуба, то есть нажимать постоянно на дополнительную педаль-клапан, установленную на самой педали акселератора, или отжимать, когда она установлена рядом.

Другие (рис. 2) выполнены в виде храпового механизма, собачка которого удерживается пружиной в выключенном положении. Фиксация определенного положения привода дроссельной заслонки здесь осуществляется введением собачки в зацепление с храповыми зубьями сектора при помощи троса. После включения фиксирующего устройства водитель снимает ногу с педали акселератора и утапливает ручку троса. Храповой механизм продолжает удерживаться во включенном состоянии силой зацепления, поскольку возвратная пружина привода дроссельной заслонки, действуя на сектор, заклинивает собачку. Как только водитель вновь поставит ногу на педаль и действие возвратной пружины будет снято, пружина собачки выведет ее из зацепления с храповыми зубьями. Возвращение собачки обеспечивается наличием свободного хода в пазу вилки троса (см. рис. 2).

На рис. 3 изображен вариант такого устройства с храповой рейкой, установленной в разрез тяги привода дроссельной заслонки.

По мнению технического совета, устройства с постоянно замкнутым храповым или фрикционным (были и такие конструкции) фиксирующим механизмом, который принудительно выключается дополнительной педалью-клапаном, неудобны и не удовлетворяют требованиям безопасности движения, так как в обычных условиях необходимо постоянно удерживать дополнительную педаль-клапан. Если при таком устройстве быстро снять ногу с педали акселератора, например, при торможении, то газ полностью не сбросится. Для этого необходимо, удерживая дополнительную педаль, отпускать педаль акселератора до конца. Этот недостаток будет затруднять управление.

Устройства второй группы (рис. 2 и 3) лишены этого недостатка, так как необычное для управления автомобилем действие (вытягивание и утапливание ручки троса) нужно лишь в момент фиксации устройства, то есть в спокойной обстановке, ибо «постоянный газ» устанавливается водителем только тогда, когда дорога совершенно свободна и не предвидится никаких-либо препятствий движению.



Рисунки
Н. Файвишевича

Редакция на этом же, девятом заседании обратилась к членам «Клуба» с предложением попробовать свои силы — поработать над созданием такого устройства.

Первые ласточки — предложения с пометкой «В клуб «Автолюбитель» — появились сразу же. Из писем выяснилось, что многие члены «Клуба» (и любители и профессионалы) считают устройство полезным и необходимым в дальних поездках, а некоторые любители уже установили его на своих автомобилях и давно им пользуются (А. Черновец из Ленинграда, Л. Брусенцов из Новочеркасска, В. Зорин из Днепропетровска). Ю. Серегин (Златоуст) применил фиксатор на ГАЗ-69, а Ю. Карасев (Алтайский край) — на ГАЗ-51.

В ряде писем содержатся конкретные конструктивные разработки. Первое место по числу предложений заняли ленинградцы. Им-то далеко добираться до наших южных курортов. Примечательно вот еще что: авторы устройств, осуществленных до постановки вопроса в «Клубе», — жители Ленинграда, Новочеркасска и Днепропетровска — городов, связанных с большими автомобильными магистралями; значит, сама жизнь подтверждает целесообразность устройства.

Письма пришли буквально со всех концов страны: от В. Лукина из г. Ржева, И. Василенко из г. Николаева, Э. Каасик из г. Килинги-Нымме Эстонской ССР, Н. Тейхреб из Тульской области, Б. Косарева из Мурманской области,

М. Превар из Львовской области, Е. Коновалова и В. Кисель из Ленинграда, М. Кошкина из Семипалатинской области, В. Зеленина из г. Перми, В. Куличкина из г. Ташауза Туркменской ССР, В. Коваль из г. Ивано-Франковска, А. Димурина из г. Петропавловска Камчатского, А. Сигида из г. Алма-Аты, В. Бардер из г. Северодонецка. Мы выражаем всем этим товарищам благодарность от имени читателей, которые воспользуются результатами коллективного труда и установят на своих машинах устройства, предлагаемые на сегодняшнем заседании. С такой работы начало свое существование общественное КБ «Клуба «Автолюбитель».

Редакция благодарит также членов технического совета «Клуба» за большую работу по рассмотрению и оценке предложений, за рекомендации по усовершенствованию конструкций: инженера-исследователя МЗМА В. Беляева, мастера автоспорта кандидата технических наук А. Дмитриевского (НАМИ), водителя с многолетним стажем шофера 1-го класса В. Никитина, инженера ВНИИ Государственной патентной экспертизы Ф. Межевича, автолюбителя инженера-конструктора Б. Парфановича, старшего госавтоинспектора ГАИ РСФСР майора милиции Ю. Ржехина, инженера-инспектора Министерства охраны общественного порядка РСФСР инженер-капитана Н. Никитина, начальника конструкторского отдела НИИ Автоприборов инженера А. Эпштейна.

ВОСЕМНАДЦАТОЕ

При усложнении дорожной обстановки водитель инстинктивно ставит ногу на педаль акселератора, и фиксатор автоматически отключается.

Но у этих устройств есть свой недостаток: после включения собачки нужно не забыть утопить ручку; если этого не сделать, то слабая пружина собачки не сможет вытянуть трос и устройство не отключится при нажатии на педаль акселератора.

Все предложения содержат интересные технические решения в части компоновки устройства и конструктивного выполнения отдельных его узлов и деталей. Лучшими по конструкции механического устройства признаны предложения И. Василенко, В. Лукина, Э. Каасик, Ю. Серегина.

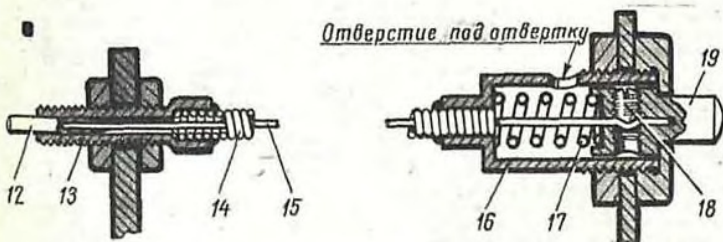
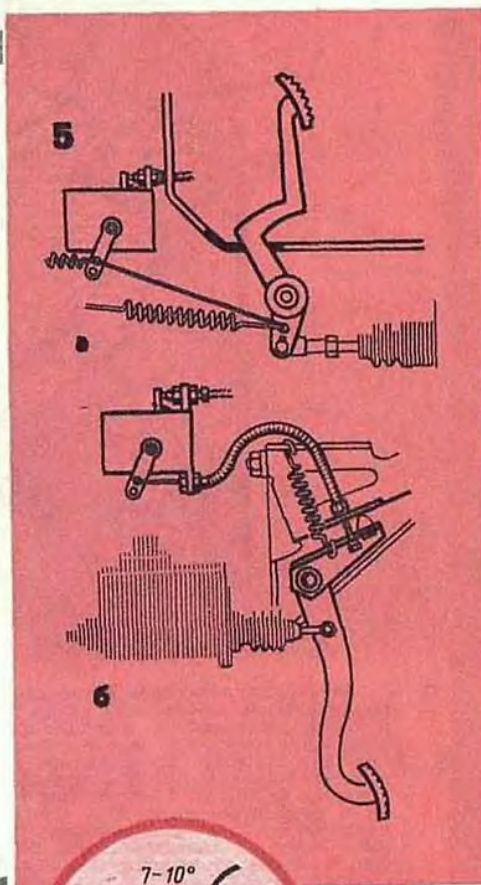
Было решено использовать наиболее совершенные решения и на их основе создать конструкцию механического устройства для фиксации, лишнюю недостатков, имеющихся в отдельных предложениях.

Технический совет выдвинул также требование, чтобы устройство фиксации постоянного газа имело дублированное выключение от педали тормоза, которое еще больше повышает надежность работы механизма и безопасность движения.

Публикуемая здесь конструкция механического устройства (рис. 4) обеспечивает принудительное выключение фиксатора при нажатии на педаль тормоза, ручка троса (кнопка) автоматически возвращается в исходное положение пружиной. Рассмотрим его работу.

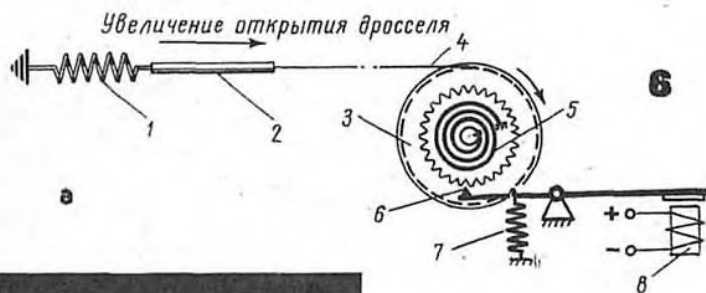
При движении автомобиля с незафиксированным приводом дроссельной заслонки храповой сектор 4, связанный с приводом, свободно поворачивается при изменении угла открытия дроссельной заслонки. Собачка 10 не препятствует свободному управлению, так как находится в выключенном положении под действием пружины 11. Сектор 6 принудительного выключения, соединенный тягой с педалью тормоза, поворачивается при торможении вхолостую, так как не доходит до зуба собачки. Для установки постоянного газа нужно только нажать на кнопку 19, расположенную на щитке приборов: трос введет зуб собачки в зацепление с храповым сектором. Теперь можно снять ногу с педали акселератора и отпустить кнопку. Привод останется в застопоренном положении, поскольку собачка заклинит (см. описание к рис. 2).

Итак, для фиксации привода достаточно нажать на кнопку. А для перехода на ножное управление достаточно возвратит ногу на педаль акселератора. Как только мы поставим ногу на педаль акселератора, собачка выйдет из зацепления, поскольку заклинивающее действие возвратной пружины будет снято. Расцеплению собачки способствуют также храповые зубья, которые выталкивают ее. При внезапном торможении не приходится тратить время на предварительное «сбрасывание» постоянного газа: педаль тормоза через привод повернет сектор принудительного выключения, который своим передним скосом вытолкнет собачку из зацепления.

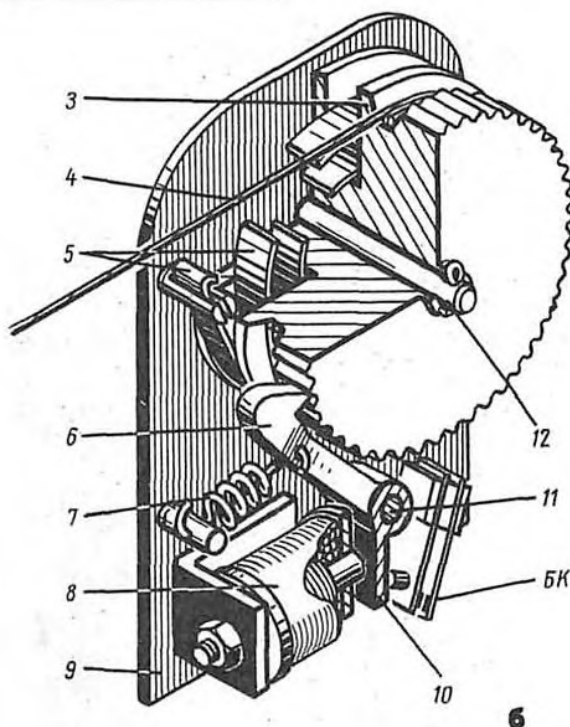


Устройство фиксации привода дроссельной заслонки «Клуба «Автолюбитель»: а) общий вид; б) разрез; в) привод включения собачки; г) сектор принудительного выключения; д) профиль храпового зуба; 1 — пластины корпуса; 2 — тяга; 3 — рычаг храпового сектора; 4 — храповой сектор; 5 — ось храпового сектора; 6 — сектор принудительного выключения; 7 — ось сектора; 8 — пружина; 9 — тяга к педали тормоза; 10 — собачка; 11 — пружина

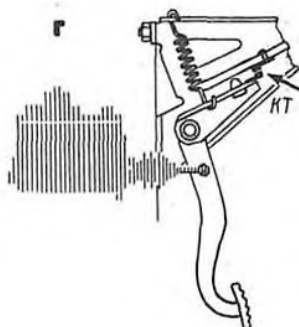
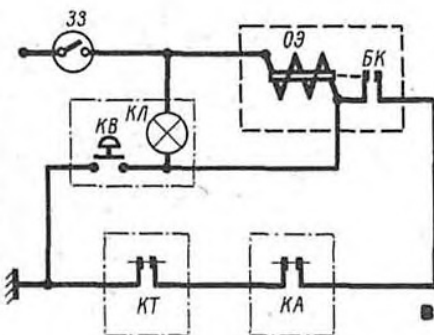
на собачки; 12 — наконечник троса; 13 — штуцер оболочки троса; 14 — оболочка троса; 15 — трос; 16 — корпус кнопки; 17 — возвратная пружина кнопки; 18 — винт крепления троса; 19 — кнопка.



КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"



Электромеханическое устройство с храповым фиксирующим механизмом: а) схема действия; б) фиксирующий механизм; в) электрическая схема; г) расположение контактов педали тормоза; 1 — возвратная пружина привода дроссельной заслонки; 2 — тяга дроссельной заслонки; 3 — барабан; 4 — тросик; 5 — пружина барабана; 6 — собачка; 7 — пружина собачки; 8 — электромагнит; 9 — основание; 10 — пластина собачки; 11 — ось собачки; 12 — ось барабана; 13 — обмотка электромагнита; БК — блок-контакты; КВ — кнопка включения; КА — контакты педали акселератора; КТ — контакты педали тормоза; КЛ — контрольная лампа; ЗЗ — замок зажигания.



На рисунках указываются лишь те размеры, которые обеспечивают правильную работу устройства. Остальные — выбираются при изготовлении. Размеры устройства получаются наименьшими, если секторы и собачку обработать термически и удастся нарезать мелкие зубья. Примерные размеры элемента профиля храпового зуба обозначены на рис. 4, д, а основные размеры сектора принудительного выключения на рис. 4, г. Собачку лучше жестко закрепить на оси, которая будет вращаться в отверстиях пластин корпуса. Это обеспечит доступность подшипников оси для смазки. Смазка осей обоих секторов аналогична, между ними можно также «закапать» масло. Окончательно подгонять зуб собачки следует по месту при контрольной сборке устройства.

Привод собачки (рис. 4, в) состоит из кнопки 19 и гибкого оболочного троса 15, на конце которого установлен штырь 13, закрепленный на корпусе устройства против хвостовика собачки. Наконечник 12 троса служит упором для хвостовика собачки. Длина корпуса выбирается из расчета рабочего хода кнопки 10—15 мм, а усилие пружины 17 должно возвращать трос в исходное положение.

Устройство фиксации газа можно установить в любом удобном месте под капотом двигателя, например, на двигателе рядом с карбюратором (как это сделал Ю. Серегин); при этом ось храпового сектора соединяется с осью дроссельной заслонки муфтой или поводком. В общем случае устройство устанавливается на панелях кузова в удобном месте, а тягу 2 присоединяют к любому звену привода дроссельной заслонки, желательно поближе к карбюратору. Рычаг 3 храпового сектора можно сделать двуплечим угловым и вложить в разрез тяги дроссельной заслонки.

Схема подсоединения рычага сектора принудительного выключения к обычной педали тормоза изображена на рис. 5, а, к подвесной — на рис. 5, б.

После установки устройства необходимы регулировки: 1. В исходном положении привода (педаль акселератора отпущена) начало храпового сектора должно располагаться под зубом собачки. Это регулируется длиной тяги. При положении дросселя, близком к полному открытию, зуб собачки должен находиться над гладкой частью храпового сектора. Для возможности регулировки надо предусмотреть несколько отверстий в рычаге храпового сектора. В конце сектора зубья нет, так как близкое к полному открытию положение дросселя из соображений безопасности фиксировать не следует. При этом также исключается возможность нечаянной фиксации полного дросселя.

2. Когда педаль тормоза полностью отпущена, передний скос сектора принудительного выключения должен располагаться с зазором 1,5—2 мм от задней поверхности зуба собачки, сцепленной с храповым сектором (отрегулировать длину тяги). В пределах хода педали до начала торможения сектор принудительного выключения должен повернуться на 25—30 градусов. Угол между рычагом сектора и тягой в момент начала торможения не должен превышать примерно 100 градусов.

3. Подобрать пружину собачки нужно такую, чтобы ее усилие было недостаточным для вывода собачки из зацепления при отпущенной педали акселератора, однако пружина должна четко выключать собачку при нажатии на педаль. Изготовление, сборка, установка устройства на автомобиль и его регулировка требуют достаточного навыка в слесарно-сборочных и наладочных работах, поэтому браться за самостоятельное изготовление устройства следует только опытным автолюбителям.

Изготовленное устройство перед установкой на автомобиль нужно критически оценить, и если оно выполнено недостаточно тщательно и работает ненадежно, монтировать его на машину нельзя. К безусловным дефектам, исключающим использование устройства, относятся: тугое вращение собачки и осей секторов, большое радиальное и торцевое биение секторов и недостаточная жесткость корпуса, из-за которой при работе происходит его перекося и заедание осей секторов и собачки.

Особое внимание при монтаже нужно обратить на тщательное выполнение регулировок.

На несколько другом принципе основана работа электромеханического устройства (рис. 6) конструкции А. Черновца.

Барабан 3 (см. рис. 6, а) под действием пружины 5, стремящейся повернуть его по часовой стрелке, поддерживает в натяжении тросик 4, закрепленный концом на тяге 2 дроссельной заслонки. При управлении педалью акселератора барабан поворачивается и «следит» за положением тяги, не препятствуя ее движению.

Для фиксации постоянного газа достаточно нажать кнопку КВ, расположенную на щитке приборов (см. электрическую схему на рис. 6, в), которая подключит обмотку (ОЗ) электромагнита 8 к массе. Электромагнит притянет пластину 10, которая повернет собачку 6, прижмет ее зуб к насечке барабана, застопорит его и тем самым зафиксирует тягу дроссельной заслонки. Повернувшись, пластина собачки (хвостовик) замкнет блок-контакты БК, чтобы подключить электромагнит к массе, минуя кнопку КВ, через электрическую цепь с нормально-замкнутыми контактами КА и КТ педалей акселератора и тормоза. Теперь нужно снять ногу с педали, а кнопку можно отпустить — устройство остается включенным. Контрольная лампа КЛ (если она установлена) напоминает водителю, что устройство включено. Для выключения устройства достаточно поставить ногу на педаль акселератора. Выключатель КА с нормально-замкнутыми контактами в педали разомкнет цепь электромагнита, собачка под действием пружины отойдет от барабана, и ее пластина позволит разомкнуться блок-контактам БК.

То же самое произойдет при нажатии на педаль тормоза. Установка контактов КТ на ней показана на рис. 6, г.

В основу электрической схемы (рис. 6, в) положена схема, примененная А. Черновцом, но в нее внесены изменения, упростившие ее и позволившие заменить двоящую кнопку включения (КВ) обычной, которую легко приобрести. На рис. 7 показано это устройство, установленное на «Волге».

При изготовлении устройства можно использовать контактные группы телефонных реле, электромагнит от телефонного шагового искателя типов ШИ-11, ШИ-17, И-25/4 из числа списанных и автомобильную контрольную лампочку. В педаль акселератора можно установить любой концевой выключатель, например, микровыключатель МП-1, надо только защитить его от попадания грязи.

Аналогичное по принципу действия устройство конструкции В. Зорина приведено на рис. 8. Только в нем для фиксации служит фрикционный механизм. Барабан 4 закреплен на подвижной в продольном направлении подпружиненной оси 7, а в корпусе установлена обмотка 5 электромагнита.

Для фиксации привода дроссельной заслонки нажимают кнопку на щитке приборов (рис. 8 и 9). Обмотка 5 электромагнита через предохранитель ПР (см. рис. 8), контакты 2 кнопки и нормально-замкнутые контакты 1 (КТ) выключателя педали тормоза подключается к замку зажигания 3. Электромагнит притянет барабан к торцу корпуса, а ось 7 барабана, перемещаясь, замкнет блок-контакты БК, назначение которых такое же, как в устройстве на рис. 6.

В застопоренном состоянии барабан удерживается силой трения, которая больше усилия пружины привода дроссельной заслонки.

Отключается устройство фиксации постоянного газа при нажатии на педаль тормоза выключателем 1 (КТ). Выключатель (рис. 10) состоит из металлического трубчатого корпуса 5, неподвижного контакта 1 и подвижного контакта 2, закрепленного на подпружиненном штоке 4. Трубчатый корпус закрепляется под щитком приборов, а шток тягой 6 соединяется с педалью тормоза. Установка выключателя на автомобиле «Волга» показана на рис. 9.

При отпущенной педали тормоза контакты замкнуты, а тяга слегка провисает.

На электромеханическое устройство В. Зорина выдано авторское свидетельство № 142540 с приоритетом от 12 августа 1958 года. Устройство экспонировалось на ВДНХ.

В этой конструкции не предусмотрено отключение устройства при постановке ноги на педаль акселератора. Поэтому при переходе на режим ножного управления необходимо сначала поставить ногу на педаль акселератора (чтобы при выключении устройства автомобиль не «клюнул»), после чего выключить автомат нажатием левой ноги на педаль тормоза — движением неестественным при управлении автомобилем. Устройство можно выключить и замком зажигания, но при этом избежать «клева» также не удастся. Недостаток можно устранить, если установить выключатель (КА) на педаль акселератора, используя принципиальную схему А. Черновца (см. рис. 6).

Устройства для фиксации постоянного газа, которые мы рассмотрели на сегодняшнем заседании «Клуба», безопасны и надежны по конструкции. Пользуясь фиксатором при поездках на дальние расстояния, следует, однако, не забывать, что включать его можно только на прямой, ровной дороге, когда она свободна от транспорта и хорошо просматривается. Движение с зафиксированным приводом дроссельной заслонки требует повышенного внимания.

При появлении на дороге транспорта или пешеходов, при подъезде к поворотам, спускам и переломам продольного профиля, а также при ухудшении видимости нужно выключить устройство. Безусловно, нельзя пользоваться им даже короткое время при движении по населенным пунктам, при тумане, в гололед, в дождь, а также в ночное время.

Устанавливать на автомобиле устройство для фиксации постоянного газа можно рекомендовать только опытным водителям со стажем по крайней мере не менее трех лет.

Говоря об этом, мы учитываем, что большинство водителей — серьезные и культурные люди и достаточно хорошо понимают всю ответственность, которую берет на себя человек, садящийся за руль автомобиля. Мы заранее приносим извинения за некоторые, может быть, до какой-то степени излишние предостережения, но уверены, что с нами согласятся все в вопросах безопасности движения лучше «пересказать», чем недосказать.

Устройство фиксации привода дроссельной заслонки может сослужить и «обычную» службу при прогреве двигателя, подзарядке батареи и в других подобных случаях, когда нужно зафиксировать положение дросселя. Оно пригодится водителям автомобилей, не имеющих ручного газа, в силу чего в перечисленных для примера случаях им приходится прикрывать воздушную заслонку, расходуя при этом излишнее топливо и излишне изнашивая двигатель работой на переобогащенной смеси.

На том же девятом заседании, положившем начало деятельности общественного КБ «Клуба» и сегодняшнему большому разговору, мы рассмотрели выгоды замены карбюратора К-44 на К-59Б и способ правильного осуществления этой замены. Указали, что при «малой» переделке привода зачастую происходит неполное открытие дросселя, в результате чего двигатель «Москвич-402» (и без того не мощный) недодает 7—8 л. с.

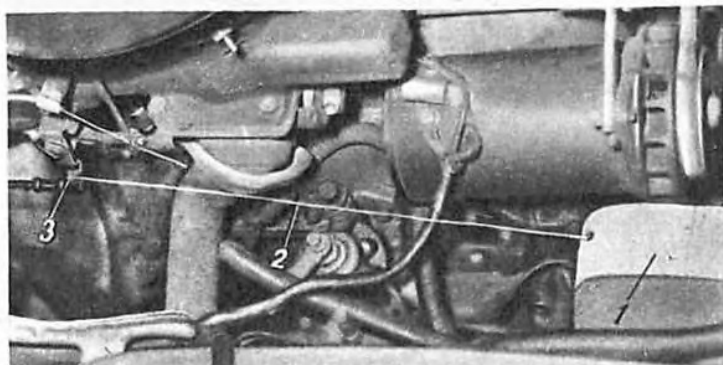
Как пример «большой» переделки мы привели наиболее технически грамотное решение автолюбителя Н. Швеца из Владивостока.

Многие читатели заинтересовались этим и последовали нашему совету. Вот что пишет, например, М. Итров из Риги: «Все, что сказано в этой статье в отношении недостатков в результате замены К-44 на К-59 (с плохим приводом — ред.) я испытывал на своей машине «Москвич-402». Я переделал привод — мотор как буд-

то мощный стал, быстрее набирается скорость, приятно стало управлять машиной». «Получил отличные результаты», — вторит ему И. Белингер из Свердловска. — По моему совету такую же переделку сделали мои товарищи. «За многие годы я только теперь почувствовал мотор и не могу нарадоваться перевоплощению [омоложению] машины» — это слова Г. Ерченкина из Ташкентской области.

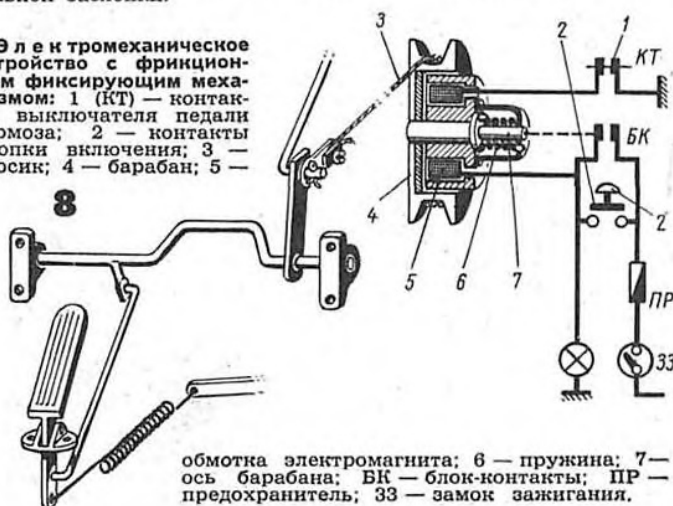
Читатели благодарят тов. Швеца за остроумное предложение.

Заканчивая заседание «Клуба», мы выражаем надежду, что сегодняшний разговор был также интересен и полезен читателям, даже тем, кто не будет устанавливать устройство фиксации газа на своем автомобиле. Уверены, что при изготовлении устройства члены «Клуба» смогут усовершенствовать его, сделать более надежным и простым.

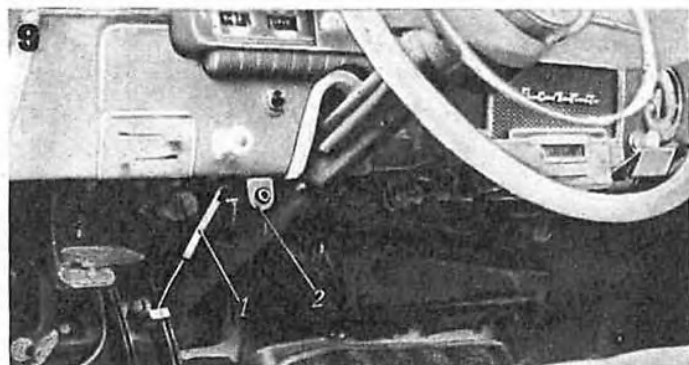


Установка электромеханического устройства на автомобиле «Волга»: 1 — устройство; 2 — тросик; 3 — тяга привода дроссельной заслонки.

Электромеханическое устройство с фрикционным фиксирующим механизмом: 1 (КТ) — контакты выключателя педали тормоза; 2 — контакты кнопки включения; 3 — тросик; 4 — барабан; 5 —



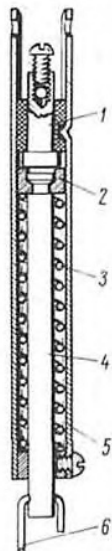
обмотка электромагнита; 6 — пружина; 7 — ось барабана; БК — блок-контакты; ПР — предохранитель; 33 — замок зажигания.



Установка выключателя педали тормоза и кнопки: 1 (КТ) — выключатель педали тормоза; 2 (КВ) — кнопка включения.

Выключатель педали тормоза: 1 — неподвижный контакт; 2 — подвижный контакт; 3 — пружина; 4 — шток; 5 — трубчатый корпус; 6 — тяга к педали тормоза.

10



ТЕЛЕКОПИЧЕСКАЯ ВИЛКА СОВЕРШЕННЕЕ

«Я слышал много хороших отзывов о вилке рычажного типа, применявшейся ранее на тяжелых мотоциклах К-750. Что послужило причиной для замены ее телескопической? Этот вопрос задал читатель В. Васильев из Харькова. Отвечает на него главный конструктор Киевского мотоциклетного завода П. Мухин.

Преимущества новой телескопической вилки, применяемой на мотоцикле К-750М, состоят в том, что долговечность ее в полтора раза выше, чем рычажной, а мягкость работы не хуже. Величина хода переднего колеса при амортизации на неровностях дороги у телескопической вилки составляет 140 мм против 125 мм у рычажной. Но это не все. Новая вилка увеличивает устойчивость мотоцикла при езде на больших скоростях. Кроме того, узлы ее полностью взаимозаменяемы с узлами вилки мотоциклов М-62 и М-63 Ирбитского мотозавода.

КАК ИЗГОТОВИТЬ ПАСТУ ДЛЯ РЕМОНТА ШИН?

Этот вопрос интересует читателя Н. Кузнецова из Иркутска. О приготовлении пасты рассказывает начальник лаборатории шинремонта НИИ шинной промышленности В. З. Каменский.

Паста, входящая в состав автоаптечек для ремонта бескамерных шин, готовится из специальной резиновой смеси «Галоша» (100 весовых частей), набухшей в бензине (80 весовых частей). В состав резиновой смеси входят натуральный каучук (100 весовых частей), сера (2,5 весовых частей), ускорители вулканизации (2 весовых частей), окись цинка (5 весовых частей), фенолформальдегидная смола (7 весовых частей), сажа (25 весовых частей). Как видите, ее нельзя приготовить в домашних условиях. В качестве заменителя можно пользоваться любой другой сырой резиновой смесью (лучше клеевой). Такие смеси широко применяются при ремонте шин; они есть на всех шиномонтажных предприятиях, а также входят в состав автоаптечек для ремонта камерных шин (АР-4). Для приготовления пасты мелко нарезанную смесь надо залить соответствующим количеством бензина (можно авиационного) и оставить на один-два дня для получения совершенно однородной массы.

МЕРЫ ПРИНИМАЮТСЯ

Читатель А. Васильев из г. Вереки Пермской области жалуется на частый обрыв клапанов двигателя «Волги». «Что делается для улучшения качества этих деталей?» — спрашивает он. Отвечает заместитель главного конструктора Горьковского автозавода Н. Мозокин.

Чтобы такой беды не случилось, мы принимаем меры в двух направлениях — конструкторском и технологическом. Конструкторы внедряют новую жаропрочную клапанную сталь ЭП 303, имеющую более высокие механические свойства, чем служившая ранее материалом для клапанов сталь 4Х9С2. А технологическое направление заключается в том, что повышается чистота обработки поверхности стержня в зоне обрыва. Чем чище поверхность, тем меньше концентрация напряжений, а стало быть, выше прочность стержня.

ВОДИТЕЛЯМ КраЗов

Читатель В. Теревин из Алтайского края интересуется работой межосевого дифференциала автомобилей, выпускаемых Кременчугским автомобильным заводом, и некоторыми моментами их технического обслуживания. Отвечают заводские конструкторы.

Раздаточная коробка с межосевым дифференциалом служит для передачи крутящего момента на ведущие мосты автомобиля. Межосевой дифференциал

включается подвижной муфтой при помощи рычага, расположенного между сиденьями в кабине. Длинный рычаг, находящийся ближе к пассажирскому сиденью, переключает передачи раздаточной коробки; короткий, тот, что ближе к водителю, — включает и выключает дифференциал. Для включения дифференциала рычаг нужно поставить в нижнее положение, для выключения блокировки — перевести рычаг в верхнее.

Включать дифференциал следует только при езде по труднопроходимым дорогам, покрытым грязью, льдом, снегом, песком, когда колеса одного из мостов буксуют. Выключать дифференциал непосредственно в момент пробуксовки одного из ведущих мостов не разрешается.

Колеса заднего моста могут пробуксовывать при включенном дифференциале, когда почти вся нагрузка приходится на средний мост и колеса заднего моста «не получают» достаточного сцепного веса. В этом случае надо выключить дифференциал, то есть заблокировать привод на мосты. Тогда автомобиль уверенно преодолеет препятствия.

При техническом обслуживании № 1 после пробега 1000—1500 км (в зависимости от условий эксплуатации) необходимо снять и промыть в керосине корпус и элементы топливных фильтров. Если элемент фильтра тонкой очистки стал мягким, необходимо сменить его. При нормальных условиях эксплуатации фильтр тонкой очистки топлива заменяют через 2000—3000 км пробега. При втором техническом обслуживании (после 4000—6000 км пробега), помимо работ первого технического обслуживания, надо проверить давление топлива в подводящей магистрали, включая специальный контрольный манометр между топливным насосом и насос-форсункой. Давление должно быть не менее 1,5 кг/см² и не более 3 кг/см² при 2000 об/мин. Если давление превышает 3 кг/см², надо снять насос-форсунки для переборки и замены в них фильтров (к каждому автомобилю дается 12 фильтров насос-форсунки). Если же давление понижено, необходимо заменить фильтрующие элементы топливных фильтров тонкой и грубой очистки. Эти элементы можно получить через отделения «Сельхозтехники».

НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ

Читатель П. Коканов из Удмуртской АССР интересуется, выпускает ли промышленностью коляски к мотоциклу К-175 и нельзя ли такую коляску изготовить самому.

С завода нам сообщили, что пристраивать к этому мотоциклу коляску не рекомендуется, так как двигатель и главная часть не рассчитаны на столь большие (особенно боковые) дополнительные нагрузки и могут преждевременно выйти из строя.

ГЛУШИТЕЛИ ДЛЯ СТАРЫХ МОТОЦИКЛОВ ИЖ

Читателя А. Овсиенко из г. Ромны заинтересовала статья инженера В. Иванова «Глушители для старых мотоциклов ИЖ», опубликованная в № 9 нашего журнала за 1984 год. При чтении статьи у него возникли два вопроса: какова сила шума у мотоцикла с усовершенствованными глушителями? До какого диаметра надо растачивать цилиндры ИЖ-56 под поршень первого и второго ремонтного размеров и как растачивать? Ответ на оба эти вопроса дает автор статьи инженер В. Иванов.

Применение описанной в статье системы глушения даст снижение шума до 77—78 децибеллов (вместо 85 децибеллов у обычного мотоцикла).

Поршни первого и второго ремонтных размеров разделяются на три группы с индексами «00», «0» и «1», выбитыми на верхнем торце поршня.

Более подробно этот вопрос рассмотрен в книге А. М. Анчугова и В. А. Лутчева «Моторные коляски» (Издательство машиностроительной литературы, Москва, 1980 г.). Так как на мотоциклах СЗА и СЗЛ стоит ижевский двигатель, можно пользоваться размерами, приведенными в таблицах. Вот что сказано на стр. 217 этой книги:

«Нормальный зазор между верхней частью поршня и зеркалом цилиндра должен быть в пределах 0,3—0,5 мм, а в нижней части юбки — 0,07—0,08 (у нового поршня)».

А вот выписки из таблиц этой же книги (стр. 218 и 223):

№ размерной группы	Первый ремонт	Второй ремонт
Диаметр поршня в нижней части юбки в мм		
00	72,43 — 72,42	72,93 — 72,92
0	72,42 — 72,41	72,92 — 72,91
1	72,41 — 72,40	72,91 — 72,90
Диаметр цилиндра ремонтного размера в мм		
00	72,52 — 72,51	73,02 — 73,01
0	72,51 — 72,50	73,01 — 73,00
1	72,50 — 72,49	73,00 — 72,99

«Цилиндр с изношенным или поврежденным зеркалом растачивают на токарном или вертикально-расточном станке, а затем доводят хонинговальной головкой или разнотонным притиром с наждачной пастой.

При растачивании цилиндра добиваются... точной перпендикулярности оси цилиндра фланцу и возможно более чистой поверхности.

В условиях плохо оснащенной мастерской для того, чтобы фланец был перпендикулярен оси цилиндра, цилиндр устанавливают на выверенной планшайбе (в патроне токарного станка) и крепят болтами за фланец; или нижнюю часть цилиндра вставляют в кольцо, закрепленное в патроне».

СНОВА О МОТОКОЛЯСКЕ

Читатель И. Лисица обратился в редакцию с несколькими вопросами по мотоколяске. Мы уже публиковали в № 10 журнала за 1984 год консультацию для владельцев мотоколясок. Сейчас, в дополнение к этому материалу, печатаем рекомендации, которые дает главный конструктор завода, выпускающего мотоколяски, А. К. Стрельников.

КАК УСТРАНИТЬ ЛЮФТ В ПАЛЬЦАХ СТОЙКИ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ?

Шкворневые пальцы и втулки передней подвески изнашиваются после пробега 15—20 тысяч километров. Это естественно. Преждевременный износ происходит от недостаточного ухода за подвеской. Люфт обычно возникает в пальцах стойки передней подвески. Чтобы устранить его, надо отвернуть гайку болта, крепящего палец стойки к рычагу подвески, и повернуть палец до конца винтовой канавки (по часовой стрелке). Если этого окажется недостаточно, то нужно подложить под головку пальца дополнительную шайбу. Следить за состоянием пальцев в стойках обязательно — иначе преждевременно изнасятся все трущиеся соединения подвески и даже возможна их поломка.

ЧТО НАДО СДЕЛАТЬ С ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКОЙ, КОГДА ОПУСТИЛАСЬ ПЕРЕДНЯЯ ЧАСТЬ МОТОКОЛЯСКИ (ПРИ ПОЛНОЙ НАГРУЗКЕ КОЛЕСА НА УХАХАХ ЦЕПЛЯЮТ ЗА ПЕРЕДНИЕ КРЫЛЬЯ)?

Опускание передней подвески — следствие заедания торсионов в подшипниках или потери упругости торсионов в результате неправильной термообработки. В этом случае торсионы необходимо заменить.

У МНОГИХ МОТОКОЛЯСКОК ПОСЛЕ ПРОБЕГА 5—7 тысяч километров появляются БОЛЬШИЕ ЛЮФТЫ ЗА СЧЕТ ИЗНОСА НИЖНЕЙ ЧАСТИ ПОВОРОТНОГО КУЛАКА, И ОН НАЧИНАЕТ ПОДНИМАТЬСЯ И ОПУСКАТЬСЯ ПО ШКВОРНУ НА 4—5 мм. ЧТОБЫ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ЭТОГО, НУЖНО СМЕНИТЬ УПОРНЫЙ ПОДШИПНИК. КАК ЭТО СДЕЛАТЬ?

Для замены упорного подшипника шкворня следует выбить шкворень латунной или алюминиевой круглой оправкой и подложить вместо текстолитовой шайбы стальную каленую, которая устранила бы люфт и обеспечила свободное вращение кулака.

КАК УВЕЛИЧИТЬ ДОЛГОВЕЧНОСТЬ РАБОТЫ ЖЕСТКИХ И МЯГКИХ ШАРНИРОВ?

Для этого необходимо вилки шарниров располагать в одной плоскости. Такое расположение гарантирует достаточ-

ный угол и равномерность вращения шарниров при любых положениях колеса.

МОЖНО ЛИ ПРИМЕНЯТЬ СВЕЧИ А11У И А14У НА МОТОКОЛЕСАХ СЗМ-М?

Свечи А11У и А14У, как горячие свечи, облегчают пуск двигателя. Но их можно применять только при температурах окружающего воздуха ниже 0 градусов и при кратковременных поездках, так как возможна детонация.

КАК ПРАВИЛЬНО УСТАНОВИТЬ ЗАЖИГАНИЕ?

Для полного сгорания рабочая смесь при среднем и большом числе оборотов вала двигателя должна воспламениться от электрической искры в тот момент, когда поршень не дойдет 5,0—5,5 мм до в. м. т. Это обеспечивает механизм опережения, который устанавливается на вале двигателя. Для легкого пуска и устойчивой работы двигателя при скорости вращения вала до 600 об/мин зажигание устанавливается, когда поршень не дойдет 1—1,5 мм до в. м. т.

КАК МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ ДВИГАТЕЛЯ И ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ПОТЕРИ ИМ МОЩНОСТИ?

Потеря мощности двигателя возможна вследствие засорения выпускных труб глушителя. Дело в том, что глушитель у мотоцикла СЗМ-М неразборный и рассчитан на нормальную работу в течение 15—20 тысяч километров пробега. Он заполнен стекловолоком, которое иногда и вызывает засорение. В чем же выход? Подробно об этом рассказывалось в журнале «За рулем» № 10 за 1964 год. Попробуйте прочистить выпускные трубы проволокой диаметром 2—3 мм при работающем двигателе.

Сейчас на заводе разработан новый глушитель, конструкция которого позволяет проводить чистку. В скором времени его будут устанавливать на мотоциклы.

По части увеличения срока службы двигателя можно рекомендовать установку контактно-масляного воздухоочистителя от мотоцикла «ИЖ-Юпитер».

КАК ОТПОЛИРОВАТЬ СТЕКЛО

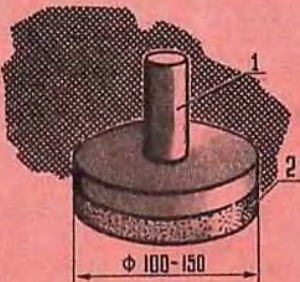
Читатель В. Титов из Ленинграда обратился в редакцию с просьбой рассказать о том, как избавиться от царапин на ветровом стекле. Отвечает на этот вопрос заместитель директора по научной части Государственного научно-исследовательского института стекла В. Горюховский.

Блестящие (волосяные) царапины можно заполировать фетром или войлоком и водной суспензией полирующей порошка, например полиритом (это смесь окислов редкоземельных металлов с преимущественным содержанием окиси церия CeO_2 — до 50 процентов) или крокусом (окись железа Fe_2O_3). Полирит обладает в несколько раз большей полирующей способностью, поэтому лучше применять его.

Не вынимая стекла, можно быстро заполировать царапины, употребив электродрель pistolного типа и небольшое приспособление (см. рисунок). Хвостовик приспособления зажимают в патроне дрели. Войлочную или фетровую часть его смачивают густой суспензией полирующей порошка. Придав полировальнику вращательное движение, прижимают его к стеклу и перемещают по поверхности.

При глубоких царапинах для ускорения процесса вместо полирита или крокуса применяют тонко измельченный порошок пемзы, просеянный через мелкоячеистую сетку (10 000 ячеек/см², размер зерна 40—50 мк).

Полировальник: 1 — металл; 2 — войлок или шерсть.



КАК ВОССТАНОВИТЬ

ГЛЯНЕЦ

«Вот уже два года я езжу на мотоцикле «Иж-Планета», — пишет нам А. Демченко из Тбилиси. — Машина хорошая, но окраска потеряла блеск. Как восстановить ее?» Этот вопрос интересует многих наших читателей — авто- и мотоциклистов.

Поможет им своими советами инженер В. И. Кирюшкин.

Солнце, воздух и вода для автомобиля или мотоцикла, в отличие от человека, вовсе не добрые друзья. Из-за их воздействия лакокрасочные покрытия теряют глянец, становятся тусклыми, машина перестает быть нарядной, привлекательной. Стремясь восстановить первоначальный блеск, многие владельцы применяют различные органические растворители, смазки и химические составы. Эти средства, к сожалению, не дают нужного результата и даже, наоборот, действуют разрушающим образом на покрытие.

Между тем профилактическое обновление лакокрасочных покрытий довольно просто, не требует особых знаний и навыков.

Прежде чем приступить к восстановлению глянца, тщательно осмотрите машину и отметьте все места, где обнаружены пятна от минеральных масел. Удалить их лучше всего протиранием сухой фланелью или мягкой марлей. Если это не поможет, слегка смочите тряпку бензином, а затем чистой фланелью протрите насухо.

Чтобы ваша машина всегда блестела, советуем раз в десять дней мыть ее полировочной водой; она есть в продаже. Для тех, кто хочет приготовить такую воду самостоятельно, можно рекомендовать следующий рецепт: берется 38 процентов полировочной пасты, 54 — воды, 8 — уайт-спирита; полученную смесь тщательно размешивают.

В случае, когда глянец почти отсутствует, полировочная вода не дает желаемого эффекта. Здесь поможет специальная полировочная паста (№ 290), которая также продается в магазинах. Для глянцевого блеска нужно приготовить тампон — туго свернуть кусок ваты и покрыть его мягкой тканью. На тампон наносят пасту и равномерно круговыми движениями растирают ее по поверхности до получения нужного блеска. После этого поверхность нужно протереть сухой фланелью, а затем обработать полировочной водой для удаления жирных налетов, образующихся от пасты.

Полировкой лучше заниматься в помещении, это исключит попадание пыли и мелких абразивных частиц, которые могут оставить царапины на поверхности.

Несколько слов о том, как следует мыть машину.

Нередко можно наблюдать такую картину: отец, закончив профилактический ремонт, последнюю операцию — мойку — поручает сыну. Ребенок превращает это в своеобразную игру и «растравливает» в упор машину из шланга. Кузов гудит под тугой струей воды, «мойщик» хохочет, а «наставник» доволен: пуская, мол, привыкает к труду. Все это хорошо, только следует помнить о том, что при сильном напоре песок и различные твердые частицы, попадающие в воду, могут поцарапать и испортить окраску.

Трудносмываемую пыль и грязь смывают губкой или мягкой войлочной щеткой. При этом ни в коем случае не пользоваться тряпками или ветошью, хотя бы чуть-чуть загрязненной песком.

При мытье автомобиля или мотоцикла избегайте применения мыла, соды, керосина, различных химических составов, дающих кислоту или щелочную реакцию, а также всевозможных растворителей и разбавителей. Они способны растворить лакокрасочную пленку.

После тщательной промывки поверхность вытирают предварительно смоченной и отжатой замшей или фланелью, а затем насухо вытирают марлей.

Если вы будете следовать этим советам по уходу за машиной, она всегда будет у вас в прямом смысле блестеть.

НУЖНА РЕГУЛИРОВКА

«Почему происходит самовыключение передачи на мотоцикле М-72?» С таким вопросом обратился к нам К. Тихонов из г. Саратова.

Причины самовыключения передач могут быть разные: износ кулачков, шестерен, стенок отверстий муфт переключения, выключателя переключения передач, ослабление пружины фиксатора и т. д. Устранение их требует разборки коробки передач и замены вышедших из строя деталей.

Но самовыключение возникает и в результате разрегулирования винтов механизма ножного переключения передач. В этом случае достаточно регулировки. Следует выключить вторую передачу, освободить контргайки регулировочных винтов коробки передач и вывернуть винты. Затем ножной педалью переключают передачу со второй на третью (при этом должен быть слышен щелчок фиксатора) и, удерживая педаль в этом положении, отверткой завертывают нижний регулировочный винт до упора в торец кривошипа и контрят его гайкой. Далее нужно переключить передачу с третьей на вторую и, удерживая педаль в этом положении, завернуть верхний регулировочный винт до упора, также законтрив его гайкой.

ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ ЛИ ДЕТАЛИ И УЗЛЫ МОТОЦИКЛОВ М-52 И М-61?

Читателя нашего журнала А. Кононова из Харькова интересует, можно ли использовать детали мотоцикла М-61 на мотоцикле М-52.

По просьбе редакции на этот вопрос отвечает главный конструктор Ирбитского мотоциклов А. Федоров.

При необходимости цилиндры, поршни, компрессионные и маслосъемные кольца, поршневые пальцы и шатун толкателей от двигателя М-61 можно установить на двигатель М-52. Такое переоборудование изменит его техническую характеристику: рабочий объем увеличится с 494 до 650 см³, а мощность — с 26 до 28 л. с. Взаимозаменяемы по посадочным местам и двигателями М-52, М-61, М-62, К-750 (26 л. с.), а также все коробки передач, выпускавшиеся и выпускаемые Ирбитским и Киевским заводами.

СОХРАНЯЮТСЯ ЛИ КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ ОЧКИ?

Читатель Н. Надеждин из Ленинграда просит разъяснить, в течение какого времени действительны классификационные очки, дающие право на присвоение следующего спортивного разряда. Ему отвечает судья всесоюзной категории Г. Соловьев.

Классификационные очки, необходимые для получения любого спортивного разряда, в том числе начального (третьего), должны быть набраны спортсменом не в течение 24 последовательных месяцев, как считают некоторые, а в течение двух смежных календарных лет. Этот же срок относится и к занятию в соревнованиях местами, которые необходимы, чтобы получить первый разряд или звание кандидата в мастера спорта и мастера спорта СССР.

Например. Спортсмен 2-го разряда в любом месяце 1965 года на одном или нескольких соревнованиях набрал 20 очков и один раз занял 8-е место в соревнованиях первой группы. В течение 1966 года он получил еще 50 очков и один раз занял 5-е место в соревнованиях второй группы. Однако 1-й разряд ему не будет присвоен, так как он, хотя и займет два раза требуемые места, но не наберет в течение двух календарных лет 80 очков. В 1967 году будут действительны 5-е место и 50 очков, набранные в 1966 году.

Очки, полученные в 1964 году (то есть до вступления в силу новой классификации), сохраняют силу в течение 1965 года, если они не пошли в зачет при присвоении очередного разряда. В любом случае после присвоения очередного разряда очки, набранные сверх норматива, аннулируются и начисление их начинается заново — со следующего соревнования.

ЛЕЙПЦИГСКАЯ ЮБИЛЕЙНАЯ

ЗАМЕТКИ
С ЯРМАРКИ

Успех
Виктора Арбекова

Никогда еще старинный торговый город Лейпциг не принимал столько гостей, как в дни традиционной весенней ярмарки, которая отмечала в этом году свой 800-летний юбилей. На ее территории в 340 тысяч квадратных метров расположились 25 павильонов, и, кроме того, под экспонаты легкой промышленности были отведены 22 пассажа в центре города. В ярмарке приняли участие более 70 стран.

Торжественное открытие состоялось в новом здании оперного театра. Участники собрания бурными аплодисментами приветствовали делегацию Советского Союза во главе с А. Н. Косыгиным и другие правительственные делегации.

В советском павильоне было выставлено более 10 тысяч экспонатов. Во все дни ярмарки к нему было приковано внимание посетителей. Колоссальный интерес вызвал отдел автомобилей: все семейство УАЗ, ГАЗ-53, ЗИЛ-130, ВелАЗ-527, «Запорожец», «Москвич-408», «Волга». К стенду, где экспонировался «Москвич-408», невозможно было подойти.

На выставке были представлены автомобили и других стран.

Грузовые автомобили показывали Германская Демократическая Республика, Чехословацкая Социалистическая Республика, Социалистическая Федеративная Республика Югославия, Венгерская На-

родная Республика, Англия, Франция и некоторые другие государства.

Заметной особенностью грузовиков являлось почти полное отсутствие конструкций с открытыми бортовыми кузовами и преобладание седельных тягачей с полуприцепами. Значительная часть автомобилей и тягачей оборудована специальными кузовами. Были представлены различной конструкции цементовозы, мебеловозы, муковозы, автомобили для перевозок жидкой и для других грузов, а также снабженные рефрижераторными установками.

Характерно преобладание четырех- и, главным образом, шестичилиндровых однокордных дизельных двигателей со степенью сжатия почти у всех 18.

Много экспонировалось самосвалов, но сравнительно небольшой грузоподъемности — 3—8 тонн. ВелАЗ-527 был наиболее мощным из всех.

На ярмарке можно было увидеть немало автобусов. Значительная их часть предназначалась для междугородных перевозок и туристических поездок. Венгерская фирма «Икарус» показала сочлененный городской автобус общей вместимостью на 192 человека. Югославские автобустроители представили автобус «Дубрава» в двух вариантах — междугородном и туристическом. В междугородном 32 удобных для долгого пути места.

У городских автобусов двигатель расположен, как правило, горизонтально под кузовом. Большая часть моделей имеет накопительные площадки и небольшое количество сидячих мест.

Характерная особенность представленных на ярмарке легковых автомобилей — небольшие размеры. Все фирмы стараются производить так называемые компактные автомобили. При этом большое внимание уделяется внутренней отделке и созданию удобства для пассажиров. Внутренняя обивка выполнена исключительно из синтетических материалов.

Мощность двигателей (чаще всего шестичилиндровых) продолжает увеличиваться. Минимальной является мощность в 50 л. с. Степень сжатия у таких двигателей от 8,8 до 10. На всех автомобилях 12-вольтовое электрооборудование.

Некоторые фирмы стали применять кулисное переключение передач.

Внешние формы легковых автомобилей делаются все более обтекаемыми. У многих моделей передние и задние бамперы — с выступами из резиновых деталей.

На некоторых автомобилях внутренние детали кузова, в том числе панель приборов, — из материалов, способных поглощать удары.

Колеса легковых автомобилей продолжают уменьшаться; почти у всех диаметр диска равен 13 дюймам.

Кое-что новое мы увидели и в области гаражного оборудования.

Передвижной аппарат «Сприомат» (Германская Демократическая Республика) обеспечивает смазку всех деталей, имеющих масляни с круглыми или плоскими головками. У него привод от электромотора мощностью 0,4 квт. Емкость масляного бака — 50 литров.

Интересен складывающийся передвижной параллелограммный подъемник (также Германская Демократическая Республика) с приводом от электромотора мощностью 0,63 или 1,1 квт, поднимающий автомобиль на 1,8 метра за 70 секунд. Он не требует фундамента и занимает площадь 1,2х1,7 метра или 1,4х2,2 метра.

Венгерское предприятие «Могюрт» представило переносную установку для технического обслуживания автомобилей.

Заинтересовало посетителей приспособление оригинальной конструкции для повышения проходимости трехосных автомобилей. Траки из цепей и протекторной резины надеваются одновременно на два ведущих задних колеса.

А. ТАРАНОВ,
спец. корр. «За рулем».

г. Лейпциг.

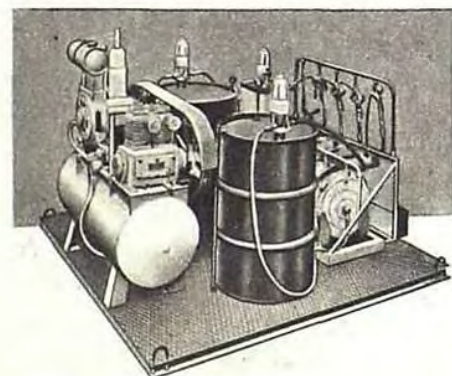


Вокруг «Волги» всегда многолюдно.

Югославский автобус «Дубрава» выглядит очень привлекательно.



Чтобы обслужить автомобиль, необходимо заезжать в гараж. Эта переносная установка обеспечит выполнение необходимых работ.



НОВОСТИ ИЗ ГДР

С каждым годом расширяется производство легковых автомобилей в ГДР. Завод «Заксенринг» в г. Цвиккау, известный своими микролитражками «Трабант» с пластмассовым кузовом, в конце прошлого года выпустил 250-тысячный автомобиль. В этом году предприятие полностью перейдет на производство модели 601 и изготовит 70 тысяч легковых машин.

Интересной новинкой на «Трабантах» 1965 года будет применение автомата выключения сцепления, который устанавливается уже с апреля.

Специализированный ранее на постройке мотороллеров завод ИВЛ в г. Людвигсфельде теперь переходит на выпуск 5-тонных грузовых автомобилей В-50 с обемными ведущими осями.

СЕКЦИОННЫЙ АВТОБУС

На автобусном заводе САН в Польше заканчивается разработка конструкции нового автобуса СФА-3, предназначенного для эксплуатации в городах. Эта машина вмещает 100 пассажиров, имеет высокоэффективную систему вентиляции, гнутые стекла. Интересной особенностью автобуса является то, что он собирается из нескольких секций, благодаря чему можно с малыми затратами выпускать модификации разной вместимости. Максимальная длина машины — 11 метров.

ПЕРВЫЙ ВЕНГЕРСКИЙ ГРУЗОВОЙ МОТОРОЛЛЕР

Еще не так давно в Венгрии не производились транспортные средства, необходимые для тех случаев, когда перевозка небольших количеств грузов на короткие расстояния становится нерентабельной даже на малолитражных автомобилях.

И вот на заводе почтового оборудования в Будапеште был разработан первый отечественный грузовой мотороллер на базе мотоцикла «Паннония», хорошо известного далеко за пределами страны. Собственный вес мотороллера — 380 кг. При этом он берет 160 кг груза и развивает максимальную скорость 70 км/час. Закрытое багажное отделение, двухдвер-

Чезет». Двукратный чемпион мира Т. Халльман остался лишь на четвертом месте.

По сумме трех гонок лидером стал Виктор Арбеков — 19 очков; второе и третье места делят Ж. Робер и Д. Виккерс (по 12 очков).

Из 14 туров состоит чемпионат мира в другом классе — 500 см³. Советские гонщики примут старт в десяти этапах. Первый состоялся в Австрии. Победителем его стал швед Лундин. Лучший из советских спортсменов А. Клявиньш был шестым.

Во втором этапе, который состоялся в Швеции, раньше всех финишировал прошлогодний чемпион мира Д. Смит на мотоцикле БСА. А. Клявиньш закончил гонку одиннадцатым.

Борьба трех чемпионов

Первенство мира 1965 года по кольцевым автомобильным гонкам началось соревнованиями на «Большой приз Южной Африки». Двадцать машин взяли старт 333-километровой гонки. Основная борьба развернулась между тремя чемпионами мира — Д. Сертиссом (1964 г.), Д. Кларком (1963 г.) и Г. Хиллом (1962 г.).

Первым закончил 85 кругов Кларк, выступавший на «Лотосе-33». Он показал также лучший результат одного круга — 160,953 км/час. Вторым был Сертисс («Феррари-158ВА»), отставший от победителя на 29,5 секунды. Г. Хилл на BRM-261 занял третье место.

Следующий этап чемпионата мира — «Большой приз Монако».

На чемпионате Европы

«Ралли цветов», проходившее в Италии, было вторым этапом чемпионата Европы. От Милана до Сан-Ремо на трассе длиной в 1277 километров боролись за победу 139 экипажей. В абсолютном зачете победили итальянцы Л. Челла и Д. Каменара на автомобиле «Лянча-Фульвия 2К» (1100 см³, 71 л. с., 145 км/час) с передними ведущими колесами. Второе место также досталось итальянским спортсменам — Л. Тарамаччо и Ф. Рамойно, шедшим на «Лянча-Флавия-Загато». Шведская пара Б. Янссон — О. Линедаль на «Рено Р8-Гордини» (1100 см³, 92 л. с.) вышла на третье место.

Чемпионат состоит из 13 этапов.

Первые автогонки

Ровно 70 лет назад, 13 июня 1895 года, Эмиль Левассор на автомобиле «Панар» выиграл 1200-километровую гонку по трассе Париж — Бордо — Париж. Это была первая в истории автомобильного спорта гонка. В ней участвовало 48 машин, причем 15 из них были с паровым и две с электрическим двигателем. Дистанцию соревнования закончили лишь девять машин, среди которых, кстати, был и один паровой автомобиль.

Победитель затратил на остановки лишь 22 минуты и провел беспрерывно в машине 48 часов и 47 минут. Его средняя скорость была по тем временам очень высокой — 24,5 км/час.

Автомобиль победителя был снабжен

Спортивный ГЛОБУС

двухцилиндровым V-образным двигателем рабочим объемом почти 1200 см³ и размерностью цилиндров 80×120 мм. Степень сжатия не превышала 3,0; мощность составляла 4 л. с. при 800 об/мин. Весила машина около 600 кг и развивала скорость до 30 км/час.



Автомобиль «Панар»

С технической точки зрения гонка была очень полезной. Она показала несостоятельность «паровиков», выявила недостатки сплошных шин и ременных передач, подтвердила жизнеспособность распылительных карбюраторов и электрического зажигания. Впоследствии это позволило автомобильным историкам с полным правом заявить, что «гонки улучшают породу современного автомобиля».



ная кабина водителя, стеклоочиститель, указатели поворотов, наружные зеркала заднего вида — все это приближает мотороллер по удобствам для водителя к автомобилю.

МОТОРОЛЛЕР «МАНЕТ C-125»

На проходившей в конце прошлого года международной машиностроительной выставке в Брно (Чехословакия) среди прочих экспонатов чехословацкой мотоциклетной промышленности внимание посетителей привлекла новая модель известного мотороллера «Манет» — «Манет C-125». Новый «Манет» отличается современной конструкцией рамы — сварной, трубчатой, одинарной спереди и раздвоенной сзади. Она обладает повышенной прочностью при небольшом весе. Подвеска колес выполнена в виде длиннорычажных вилок: с одним центральным пружинным амортизатором — передняя и с двумя длинноходными витыми пружинами и одним (с левой стороны) гидравлическим амортизатором — задняя.

Значительной реконструкции подвергся двигатель: с увеличением диаметра цилиндра с 50 до 56 мм при неизменном ходе поршня (50 мм) его рабочий объем возрос с 98,1 до 123,15 см³. С 7,0 до 7,2 повысилась степень сжатия, а максимальная мощность увеличилась до 7,2 л. с. при 5300 об/мин. (против 5,1 л. с. при 5500 об/мин на старом мотороллере).

Благодаря умелому выбору деталей и хорошо продуманной компоновке узлов новый мотороллер (его вес 104 кг) всего на 2 кг тяжелее своего предшественни-

ка. Зато максимальная скорость достигла 82 км/час (против 70 км/час у старой модели). На 100 км пути «Манет C-125» расходует немногим более 3 литров топлива. Для облегчения пуска двигателя мотороллер имеет дина-стартер.

Благодаря хорошим ходовым качествам и техническим данным «Манет C-125» вполне способен заменить известный мотороллер «Чезета-175», который в настоящее время снят с производства.

Техника за рубежом

ТЯГАЧ С ГАЗОТУРБИННОЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКОЙ

На Нью-Йоркской международной выставке демонстрировался экспериментальный образец большегрузного автопоезда для скоростных перевозок, состоящий из четырехколесного короткобазного седельного тягача и полуприцепа для унифицированных грузовых контейнеров.

В качестве силовой установки служат два газотурбинных двигателя общей мощностью 1000 л. с. Регенерирующий двигатель, развивающий мощность 280 л. с., используется при движении по ровным участкам дороги. При разгоне, преодолении подъемов, а также при работе с несколькими прицепами включается второй, нерегенерирующий двигатель, мощность которого равна 720 л. с. Оба двигателя созданы на базе существующей газовой турбины модели Т-309. Моторный отсек с обтекателем находится между кабиной водителя и полуприцепом, над поворотным кругом седельного устройства. Это делает форму автомобиля более аэродинамичной. Усилия от газовых турбин передаются вертикальной трансмиссией, проходящей через ось сочленения тягача с полуприцепом. Предусматривается возможность передачи усилий на все колеса тягача и полуприцепа при помощи электромоторов.

Все колеса тягача управляемые. Предусмотрено четыре их положения: 1) в городских условиях управляемыми являются только передние колеса; 2) при движении по шоссе на дорогах поворотный механизм полуприцепа блокируется и изменение направления движения осуществляется поворотом передних и зад-

них колес тягача в одном направлении; 3) при маневрировании на малых скоростях передние и задние колеса разворачиваются в разных направлениях, обеспечивая наименьший радиус поворота; 4) при более точной установке полуприцепа под погрузку и выгрузку маневрирование производится поворотом одних только задних колес тягача.

Нужное положение колес устанавливается рычагом, расположенным на щитке приборов. Поворачивают их покачиванием двух других, связанных между собой рычагов.

Низкая, сильно вынесенная вперед кабина тягача имеет большую поверхность остекления. В кабине размещаются два человека. На щитке приборов смонтированы спидометр и контрольные лампочки. При нормальной работе всех агрегатов горит зеленая лампочка; желтая указывает на необходимость осмотра узлов и агрегатов; при загоревшейся красной лампочке автомобиль не допускается к дальнейшей эксплуатации, пока не будут устранены неисправности.

Фирма не сообщает максимальную скорость движения автопоезда, его грузоподъемность, не дает сведений о тормозной системе. О подвеске известно только то, что она является гидропневматической.

Как было сказано выше, новый тягач предполагается использовать для перевозки грузов в унифицированных контейнерах. Их ширина и высота приблизительно 2,5 метра, длина же может быть различной — 3; 6; 9; 12 метров.

ПЕРВЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА

Когда появились первые автомобили, за руль мог сесть каждый, кто имел соответствующие средства для приобретения этой диковины. В Германии, например, с каждой машины взимался крупный налог, а владельцу ее выдавалось соответствующее удостоверение. В связи с увеличением числа катастроф один немецкий журнал предложил, чтобы полиция, выдавая владельцам машин удостоверение, практически проверяла, умеют ли они водить автомобиль... Первые водительские права были выданы в Германии в 1910 году.

БЕНЗИН С ЗАПАХОМ ОДЕКОЛОНА

Одна техасская фирма по продаже бензина ловко переманивала к себе покупателей соседних фирм. Ее продукция не дешевле и не экономичнее. Все дело в том, что автомобили, заправленные бензином этой

фирмы, не издают неприятного запаха, они пахнут... одеколоном. Состав «душистого» бензина фирма, конечно, держит в секрете.

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ГАНГСТЕРОВ

Внешне этот автомобиль ничем не отличается от своих собратьев, носящих имя «Астон Мартин ДВ-5». Но это только на первый взгляд. С легким стуком откинулись подфарники, и в отверстиях показались... дула пулеметов. Достаточно нажать на кнопку рычага скоростей и...

Номерной знак автомобиля — это его фамилия, которую может прочесть каждый. Господа, разъезжающие на таких машинах, предпочитают «из скромности» не

называть своих имен, а по-сему — нажимается новая кнопка, передний и задний номерные знаки приходят во вращение — и, пожалуйста, выберите: французский номер, швейцарский, английский.

Но если вас все-таки узнали, а у вас нет ни малейшего желания кого-либо видеть, что тогда? Выдающийся штырь с кликами из сверхпрочной стали должны защитить от удара спереди и сзади. Штанги с режущими кромками, появившиеся из ступиц задних колес, не позволяют подъехать к автомобилю сбоку. Задние фонари откидываются, и на дорожку выбрасываются кипящее масло и металлические колючки. Специальный экран защищает заднее стекло от пуль. Если же нежелательный пассажир едет рядом с вами, то достаточно откинуть люк в крыше и привести в действие катапультирующее сиденье. Таким образом, как видите, полный «комфорт». Не забыли также телефон и радиолокационная установка.

Автомобиль, о котором мы рассказали, пока нельзя купить. На нем будет ездить

Джеймс Бонд, герой детективных романов Флеминга — в новом фильме «Голдфинджер» («Золотой палец»).

Фантазия не ахти оригинальная и новая. Оригинально то, что этот автомобиль в течение нескольких дней демонстрировался на традиционной осенней выставке в Париже, а подробные сведения о его конструкции даны во французском журнале «Автомобиль».



Неволью на память приходит формула «Спрос рождает предложение».

По следам наших выступлений

„ЭНТУЗИАСТЫ И РАВНОДУШНЫЕ“

Так называлась корреспонденция, опубликованная в № 12 журнала «За рулем» за 1984 год. Как сообщил нам председатель Великолукского городского комитета ДОСААФ Ф. Виноградов, факты, изложенные в ней, подтвердились. Выступление журнала было обобщено на совещании работников городского автотоклуба и актива спортсменов.

В клубе тренерскую работу теперь ведет опытный спортсмен. Составлен план тренировок. За последнее время мотогонщики Великих Лук приняли участие в нескольких соревнованиях, в частности, выезжали на кроссы в Новгород, Псков, Витебск, Калинин и другие города. В 1985 году намечено провести больше соревнований, чем в прошедшем. Вопрос

о состоянии спортивной работы в Великолукском автотоклубе вынесен на обсуждение бюро городского комитета КПСС.

Однако корреспонденция «Энтузиасты и равнодушные» касалась состояния спортивной работы не только в Великолукском автотоклубе, но и на московском комбинате проката легковых автомобилей. Времени прошло более чем достаточно, но ответа с комбината до сих пор нет, хотя редакция делала напоминания и директору комбината тов. Вондареву и секретарю партийной организации тов. Хренову. Неужели руководители комбината проката легковых автомобилей не известно, что они обязаны реагировать на выступления печати?

ПОДПИСАЛИСЬ ЛИ ВЫ НА ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»?

Органы Союзпечати и отделения связи принимают подписку на наш журнал без ограничения с любого месяца. Подписная цена:

на три месяца 90 коп., на один месяц 30 коп.

В № 4 журнала за этот год в части тиража в статье «Мощность в наших руках» на графике (рис. 2, стр. 20) по вине типографии вместо розовой полосы сделана белая.

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.

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенник. Корректор И. П. Замский.

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

Сдано в набор 9.4.85 г. Бум. 60×90%, 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 800 000 экз. Подп. к печ. 3.5.85 г. Г-22202. Цена 30 коп. Зак. 1947.

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

В этом номере:

Заботы хлеборобов — наши заботы	1
На полях и в классе	2
А. Балашков. Селу — механизаторов широкого профиля	3
Эстафета городских героев	3
Спартакиада финиширует	4
Б. Логинов. Гроссмейстер гаражной дорожки	8
Р. Данелян. Первый чемпион	8
В. Березкин, Ю. Плотников. Юные, на старт!	9
Е. Орехов. По суше и по воде	10
Возвращаясь к напечатанному	11
Н. Волев. Картингу широкую дорожку	11
В. Термер, Г. Демидов. Долгая жизнь шины	12
В. Жадаев, Р. Заворотный. На конвейере вездеход	13
Н. Пилипчук. Когда человек в беде	14
Г. Зингер. На стоянку	16
Зеленая волна	16
Ф. Кузин. О книге, которой нет	17
3 вопроса знатокам	17
Кто виноват?	18
Консультация «Зеленой волны»	18
Д. Граве. Украли автомобиль	20
Советы бывалых	21
С. Вайнтраубас. На просторные магистрали	22
Н. Владимировский. За пустыни прилавками	22
Д. Абезьянин. В первый раз без инструктора	23
Клуб «Автолюбитель»	23
Для дальних дорог	24
Справочная служба «За рулем»	28
А. Таранов. Лейпцигская юбилейная	30
Спортивный глобус	30
Техника за рубежом	30
Калейдоскоп	32
По следам наших выступлений	32

На первой странице обложки: шофер Ферганской автобазы № 3 ударник коммунистического труда Мансур Ибазыров — участник сооружения Киркидонского водохранилища. Фото Г. Дубинского.

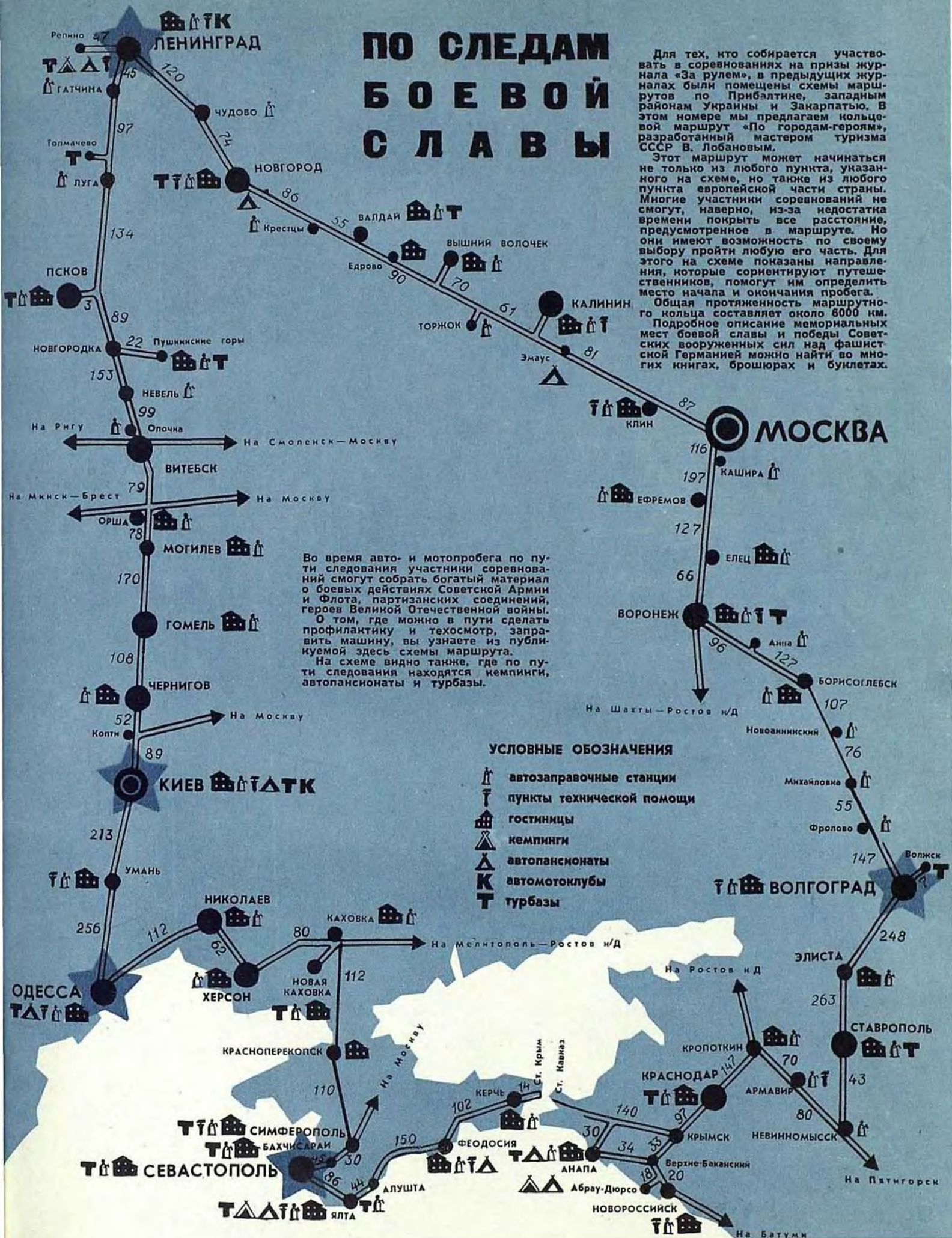
На четвертой странице обложки: автомобили ГАЗ-53 и ГАЗ-66 на испытаниях. Фото Н. Добровольского.

ПО СЛЕДАМ БОЕВОЙ СЛАВЫ

Для тех, кто собирается участвовать в соревнованиях на призы журнала «За рулем», в предыдущих журналах были помещены схемы маршрутов по Прибалтике, западным районам Украины и Закарпатья. В этом номере мы предлагаем кольцевой маршрут «По городам-героям», разработанный мастером туризма СССР В. Лобановым.

Этот маршрут может начинаться не только из любого пункта, указанного на схеме, но также из любого пункта европейской части страны. Многие участники соревнований не смогут, наверно, из-за недостатка времени покрыть все расстояние, предусмотренное в маршруте. Но они имеют возможность по своему выбору пройти любую его часть. Для этого на схеме показаны направления, которые сориентируют путешественников, помогут им определить место начала и окончания пробега.

Общая протяженность маршрутного кольца составляет около 6000 км. Подробное описание мемориальных мест боевой славы и победы Советских вооруженных сил над фашистской Германией можно найти во многих книгах, брошюрах и бунлетах.



Цена 30 коп.

Индекс 70321

