

Варулём

НОЯБРЬ · 1968 · № 11





Автополигон НАМИ — скоростная дорога.

НАМИ

50
ЛЕТ

НАМИ! Как много в этом слове для сердца тех, кто за рулем!

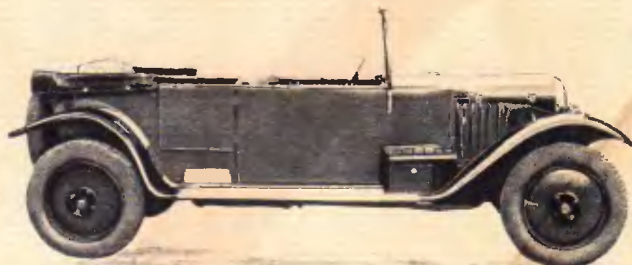
Созданный на заре Советской власти Центральный научно-исследовательский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный и автомобильно-моторный институт прошел славный путь от научной автомобильной лаборатории при ВСНХ до крупнейшего, пользующегося мировой известностью центра отечественной автомобильной науки.

Можно без преувеличения сказать, что во всех моделях, во всех образцах нашей автомобильной техники воплощен труд ученых, инженеров и рабочих НАМИ.

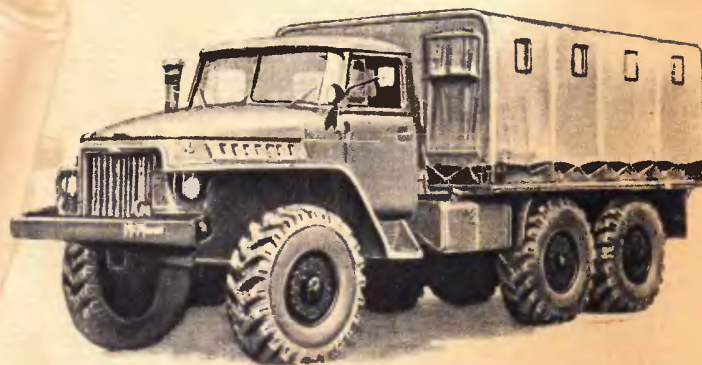
Первая советская малолитражка КИМ-10 тридцатых годов и первый советский переднеприводный легковой автомобиль, проектируемый в наши дни, полугусеничный НАТИ-ЗИС-42, поставленный на производство в огненные годы Отечественной войны, и трехосный автомобиль повышенной проходимости «Урал-375» шестидесятых годов, — все это вехи трудового пути коллектива НАМИ, совместного творчества ученых и производственников.

О полувековой истории института рассказывает статья на стр. 14—15.

1919—1920 гг. Аэросани, одна из первых работ института, позднее получили название «Осоавнахим».



1927 г. Первый советский легковой автомобиль НАМИ-01.



1960 г. Автомобиль «Урал-375».

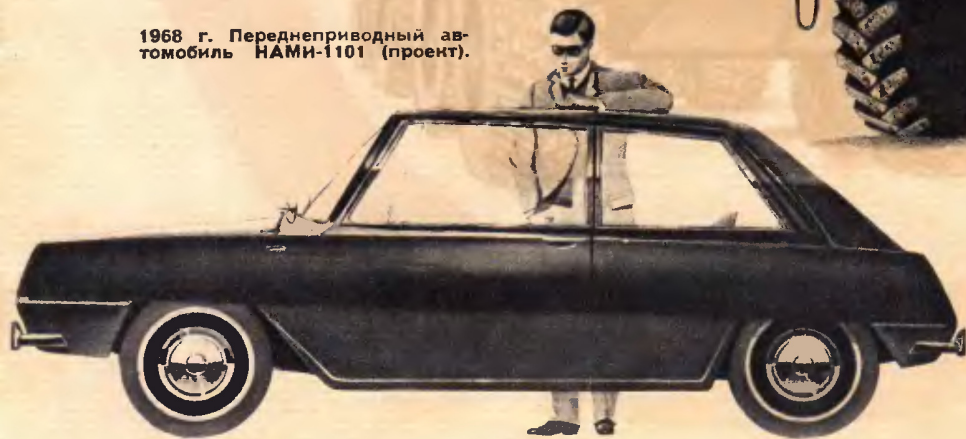


1968 г. Автофургон НАМИ-ЕрАЗ-773 (проект).



1963 г. Автомобиль НАМИ-076 «Ерман».

1968 г. Переднеприводный автомобиль НАМИ-1101 (проект).



Партия и впредь будет твердо и неуклонно идти ленинским курсом...

—создавать материально-техническую базу коммунизма, добиваться неуклонного роста промышленного и сельскохозяйственного производства, подъема благосостояния и культуры народа, совершенствовать методы управления народным хозяйством, повышать производительность труда, настойчиво бороться за ускорение научно-технического прогресса, воспитывать уважение к человеку труда...

Из Постановления ЦК КПСС „О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина“.

АВТО- МОБИЛИ ПЯТИ- ЛЕТКИ

Н. СТРОКИН,
заместитель министра
автомобильной промышленности
СССР

За нашу Советскую Родину!

За рулём

11 - ноябрь - 1968

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

Советский народ, братские социалистические страны, все прогрессивное человечество отмечают годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Праздники создает история. Она наделяет каждый из них своим содержанием. В весенние цвета окрешен первомай, символизирующий солидарность рабочего класса. Суровой торжественностью наполнен День Победы, славящий великий ратный подвиг нашего народа, спасшего мир от фашизма. День строителя, День металлурга, День шахтера, День энергетика, День машиностроителя...

Но праздник Октября занимает особое место в советском календаре. Именно с грозных октябрьских дней 1917 года аедем мы летоисчисление новой эры в истории человечества. И так уж принято у нас, советских людей, встречать свой самый главный праздник трудовыми подарками.

Мынешний Октябрь мы празднуем в преддверии великой даты — 100-летия со дня рождения В. И. Ленина — основателя Коммунистической партии и Советского государства, вождя и учителя трудящихся всего мира. Руководством к действию для нас служат слова Постановления Центрального Комитета КПСС:

«Будем и дальше работать и жить по-ленински, созидая прекрасный памятник Владимиру Ильичу — здание коммунизма, великое и достойное воплощение его бессмертных идей».

В эти дни невольно мы оглядываем пройденный путь, и та величественная картина сегодняшнего дня, которая предстает нашему взору, вызывает в который раз чувство глубокого уважения и благодарности к поколениям советских людей, чьими руками эта картина создана.

Моя жизнь инженера и организатора производства связана с автомобилями. О них я и буду говорить. К этому есть существенный повод: днем рождения советского автомобилестроения можно с полным основанием считать 7 ноября 1924 года, когда десять грузовиков АМО-Ф-15 — первых наших собственных советских автомобилей — прошли по Красной площади во главе колонны демонстрантов. Это не случайное временное совпадение. Так задумали в тот трудный для молодой республики год рабочие маленьких мастерских, которым суждено было положить начало большому государственному делу, такое они дали слово, и так они его сдержали. И эти автомобили были не просто первенцами. Своим рождением они обязаны энтузиазму рабочих, глубокой вере их в правоту коммунистических идеалов. Тому энтузиазму и той вере, которые воздвигли позднее Днепрогэс и Мвгнитку, Горьковский и Московский автомобильные гиганты, а сегодня дают старт спутникам и космическим кораблям.

Водители-ветераны, конечно, хорошо помнят горьковские полуторки, трехтонные ЗИС-5, ярославские пятитонные грузовики. Выйдя из ворот заводов, построенных в тридцатые годы, они славно послужили на дорогах пятилеток, с честью выдержали тяжелейшие испытания войны. Достаточно вспомнить легендарную «дорогу жизни», чтобы представить себе ту роль, которую сыграла автомобильная техника в Отечественной войне.

В конце сороковых годов заслуженные ЗИСы, ГАЗы и Язы уступили дорогу новым, более мощным и надежным своим собратьям. Примечательно то, что конструирование их было начато еще в годы войны. Страна должна была строиться, и ей нужны были высокопроизводительные автомобили, миллионы автомобилей.



На фото (сверху вниз): ЗИЛ-114 — автомобиль экстра-класса; ГАЗ-24 — новая «Волга»; «Москвич-426 универсал» (повышенная грузоподъемность, усиленные шины); ГАЗ-66 — двухтонный грузовик повышенной проходимости; ПрАЗ-255 — автомобиль большой грузоподъемности, предназначенный для работы на дорогах всех категорий и бездорожье; БАЗ-135Л4 — 9-тонный грузовик, может работать в любых дорожных условиях.

Фото А. Ганюшина с Выставки достижений народного хозяйства.

Послевоенные пятилетки отмечены новыми качественными изменениями в автомобилестроении. Один за другим вступают в строй автозаводы, ныне известные всем Минский, Кременчугский, Кутаисский, а вслед за ними Ульяновский, Белорусский, Запорожский, моторные заводы, предприятия, выпускающие прицепы, ватомобильные агрегаты, различные специализированные модификации машин.

Вспомните, как несложен был не так уж давно «словарь» автомобилиста — три грузовые модели — ГАЗ, ЗИС, ЯЗ, три легковые — «Победа», «Москвич», ЗИС. А теперь их столько, что и специалисту приходится порой заглядывать в толстый справочник. Бурно развивающееся народное хозяйство потребовало не просто большого количества машин, но машин самых разных по назначению. Одновременно шел процесс специализации производства и в самом автомобилестроении.

Годы нынешней пятилетки знаменуют новый этап для автомобильной промышленности. Запланированный для всех отраслей хозяйства рост производительности труда поставил в повестку дня вопрос об изменении структуры грузового парка. В 1966—1970 годах увеличивается производство автомобилей на всех заводах, но прежде всего большегрузных машин. На Минском, Кременчугском и Московском имени Лихачева. При этом с конвейера пошли машины, обладающие большей производительностью. К примеру, славно поработавшие в свое время ЗИЛ-150 и ЗИЛ-164 уступили место пятитонному, конструктивно более совершенному, надежному и долговечному ЗИЛ-130. Новый автомобиль уже завоевал широкое признание транспортников.

Большая и трудная задача решается на Горьковском автозаводе — переход на производство новых четырехтонных грузовиков ГАЗ-53 и полноприводных автомобилей ГАЗ-66. Последние испытания на полигоне показали их высокую надежность и экономичность.

Наряду с увеличением среднего тоннажа грузового парка, заменой целого ряда моделей новыми внесены серьезные поправки в типаж автобусов. Москвичи, жители ряда других городов уже знакомы с последней моделью Ликийского завода — ЛиАЗ-677 — и оценили ее удобства. Это принципиально новая для нас конструкция, специально предназначенная для больших городов. По вместимости и планировке салона она рассчитана на большие, как говорят транспортники, «пиковые» нагрузки и в то же время по габаритам и маневренности хорошо вписывается в интенсивные потоки уличного движения. Новые модели автобусов готовят к серийному производству Львовский и Павловский заводы.

Не остался в обиде и многочисленный отряд автолюбителей, ряды которого пополняются буквально с каждым днем. Еще недавно в наше министерство, в редакции газет и журналов поступали вопросы: что это за «Москвич-412»? Чем он отличается от модели «408»? Теперь владельцы этой машины самолично оценили ее достоинства. Что касается нового «Запорожца», то многим уже полюбилась эта красивая машина с 40-сильным двигателем. С «Волгой ГАЗ-24» автомобилисты знакомы пока заочно — по публикациям в печати. Недалек день, когда она сменит модель ГАЗ-21.

Вот теперь мы подошли к главному событию автомобильной пятилетки, которое дает нам основание говорить о новом этапе в автомобилизации страны. Коротко это событие укладывается в одно слово — ВАЗ. Да, речь пойдет о Волжском

КОНКУРС НА ЛУЧШЕЕ НАЗВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-2101

Не за горами время, когда с главного конвейера Волжского автомобильного завода в г. Тольятти сойдет первый малолитражный автомобиль.

Его ждут, о нем мечтают, с ним хотят подружиться тысячи и тысячи автолюбителей, «действующих» и будущих, рабочих и колхозников, инженеров и врачей, молодых и людей пожилого возраста. Ведь это будет наш самый массовый легковой автомобиль, простой и нетрудоемкий в обслуживании. Советские люди получают семей-

ную машину, надежную, долговечную и красивую. Она поможет им в служебных делах, в организации досуга, с ней они больше узнают о нашей необъятной Родине.

Редакция получает много писем, в которых читатели выражают мнение, что для автомобиля надо подобрать красивое звучное имя, оригинальное и лаконичное, и предлагают объявить конкурс.

Редакция обратилась с этим предложением в Министерство автомобильной промышленности СССР и получила согласие объявить такой конкурс на страницах журнала «За рулем».

Здесь публикуются условия конкурса.

**НА КОНКУРС
ВАЗ**



автомобильном заводе. Именно он сыграет решающую роль в наращивании выпуска легковых автомобилей.

Читатели уже много знают об этом крупном предприятии, строительстве которого ничто по решению ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Газеты и журналы уделяют автомобильному гиганту повседневное внимание, чтобы удовлетворить тот огромный интерес, который вызывают и завод и его будущие машины почти что в каждой семье. Отряд владельцев так называемых индивидуальных машин исчисляется у нас миллионами цифрами. Но куда больше тех, кто мечтает, да не мечтает, познакомиться «с собственными колесами». Таков процесс роста благосостояния населения.

Причем всего скажу о том, из чего исходили проектировщики, дав прописку будущему гиганту именно на Волге, в г. Тольятти. Об этом мало писали, но очень много думали.

Дело в том, что избранная местность отличается благоприятным климатом и обильными водными и железнодорожными путями сообщения. Благодаря этим условиям легче решается вопрос о привлечении людей на стройку, а после ее завершения — к работе на заводе. Непосредственная близость завода от источников сырья и других крупных промышленных центров позволяет добиться экономичности в доставке материалов, полуфабрикатов, комплектующих изделий для производства.

Таким образом, Волга становится «автомобильной» рекой!

Скоренные заводу проектной мощностью 660 тысяч автомобилей в год ведутся исключительно высокими темпами. Первые кубометры земли на строительной площадке были вынуты зимой 1967 года. В 1969 году — всего через 30 месяцев после начала работ должны быть закончены все основные объекты завода, смонтировано, опущено и введено в действие технологическое оборудование первой очереди. В 1970 году предусмотрено полностью закончить строительство, а в 1972 году должны быть завершены все работы по созданию и освоению проектной мощности завода.

Самостоятельно фактом в большой степени способствовало то обстоятельство, что впервые в практике нашей промышленности был принят метод параллельного технического и строительного проектирования и начала строительства до окончания разработки проекта завода в целом.

В настоящее время строительство производственных корпусов и других сооружений завода вступило в решающую фазу. Пройдет еще немного времени, вырастут просторные и светлые корпуса автомобильного гиганта. Но для этого еще нужно очень много сделать.

Массовое производство современных автомобилей не может обойтись без заготовок-смежников. Это они будут поставлять в Тольятти узлы, агрегаты, различные комплектующие изделия и материалы.

Окончание строительства и пуск Волжского автомобильного завода приурочены к знаменитой дате — 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Все работники автомобильной промышленности напряженно трудятся над тем, чтобы удовлетворить нужды народного хозяйства в автомобильной технике. Увеличить производство автомобилей до уровня, определенного XXIII съездом КПСС на 1966—1970 годы, — наша задача.

УСЛОВИЯ КОНКУРСА

на лучшее название автомобиля ВАЗ-2101

Волжского автомобильного завода (г. Тольятти)

Редакция журнала «За рулем» объявляет конкурс на лучшее название автомобиля ВАЗ-2101.

В конкурсе могут принять участие все желающие.

Срок конкурса один месяц — с 1 декабря по 31 декабря 1968 года.

Участники конкурса вкладывают листок, на котором указывает название автомобиля (только одно), фамилию, имя, отчество в свой точный почтовый адрес, в конверт. Заклеивает конверт и вкладывает в него только предлагаемое название автомобиля. Конверт с предлагаемым названием вкладывает в другой конверт, который отправляет в редакцию журнала «За рулем» (Москва, К-12, ул. Рязань, 8) заказным отправлением. На наружном конверте должна быть обязательно наклеена вырезанная со 2-й страницы журнала марка «На конкурс ВАЗ». Датой отправки считается дата,

стоящая на штемпеле почтового отделения, принявшего заказное письмо.

Жюри конкурса рассматривает все поступившие названия (не вскрывая конвертов, внутри которых находятся листки с фамилиями авторов) и выбирает лучшие из них.

Письма с почтовым штемпелем 1969 года жюри не рассматривает.

Для победителя конкурса учрежден ценный приз. Победителем считается автор окончательно утвержденного названия.

В случае, если такое название предложат несколько авторов, приз между ними разыгрывается заочной лотереей, которую проводит жюри.

Кроме главного приза, учреждены поощрительные призы журнала «За рулем».

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «За рулем» в 1969 году.

Новости,
события,
факты

ГИГАНТ И ЕГО СПУТНИКИ

Техническим проектом Волжского автомобильного завода предусмотрено возведение на огромной площади — свыше 500 гектаров — комплекса специализированных производств: заготовительного, прессово-кузнечного, механического, сборочно-кузовного и ремонтно-инструментального.

На Волжском заводе найдут применение новейшие технологические процессы и самое совершенное оборудование, позволяющее достичь высокой по сравнению с нынешним уровнем производительности труда и качества выпускаемой продукции.

В литейном производстве предусматривается плавка металла в электропечах. Формовка, заливка и выбивка литья — на механизированных и автоматических линиях, а изготовление стержней — на полуавтоматических установках.

В прессовом производстве запроектировано применение современных высокопроизводительных прессов, оснащенных средствами механизированной переналадки и съема изделий.

В механических цехах будут широко применены автоматические линии, агрегатные и специальные станки, оборудованные автоматическими средствами контроля и механизмами загрузки и выгрузки деталей. Режимы резания должны значительно превысить уровень, достигнутый сейчас в отечественной автомобильной промышленности.

В сборочно-кузовном производстве предусматривается применение автоматического пневмораспыления, электрофореза и окраски в электростатическом поле. Для сборки спроектированы комплексные автоматизированные линии, оснащенные высокопроизводительными механизмами и инструментом.

На заводе будет смонтировано три сборочных конвейера производительностью по 220 тысяч автомобилей в год каждый. Скорость конвейеров 5—5,5 метра в минуту.

Проектом предусматривается широкое использование последних достижений в организации транспортно-складского хозяйства.

Шестьдесят семь заводов-смежников будут поставлять ВАЗу 1150 деталей автомобиля и 300 нормалей. Это амортизаторы, карбюраторы, топливные насосы, электрооборудование, измерительные приборы, масляные фильтры, подшипники, метизы, пружины, изделия из резины, пластмассы — всего в стоимостном выражении до 45 процентов. Для десятков наших заводов кооперация с Волжским автомобильным означает большое развитие.

Мощность инструментальных цехов завода позволит обеспечить подготовку производства каждой новой модели за полтора-два года.

Строительство в настоящее время достигло огромного размаха.

Под монтаж оборудования в этом году должно быть сдано свыше 1,2 млн. квадратных метров площади, в том числе — главный и прессовый корпус и металлургическое производство. Кроме того, строители должны сдать корпус вспомогательных цехов, литейный и кузнечный цехи.

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ТРОПИКОВ

Дизели Ярославского моторного завода пользуются большой популярностью не только в нашей стране, но и за рубежом. Они работают в Афганистане и Турции. Тропические варианты этих двигателей экспортируются в Гвинею и на Кубу, в Срию и Мали.

Цех сборки и испытания моторов ЯМЗ с особой любовью комплектует дизели для борющегося Вьетнама.

Главной задачей ДОСААФ и впредь должно быть активное содействие укреплению обороноспособности страны и подготовке трудящихся к защите социалистического Отечества. Особое внимание необходимо уделять работе с молодежью, подготовке ее к военной службе...

Из Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР „О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)“.

В. СЫСОЕВ

Пленум
ЦК ДОСААФ
обсуждает
важнейшие
вопросы
работы
Общества

ВООРУЖЕННЫМ ОТЛИЧНЫХ

III пленум ЦК ДОСААФ СССР обсудил важнейший в жизни Общества вопрос: «О ходе выполнения организациями ДОСААФ Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)»». Докладчик, председатель ЦК ДОСААФ генерал армии А. Л. Гетман, выступившие в прениях участники пленума от имени всех членов оборонного Общества выразили горячее одобрение внутренней и внешней политике Коммунистической партии и Советского правительства и заверили Коммунистическую партию, что под руководством ее ленинского Центрального Комитета многомиллионное патристическое Общество будет и впредь направлять свои усилия на дальнейшее повышение экономического и оборонного могущества Родины, подготовку трудящихся к ее вооруженной защите.

Вместе со всей страной, с воодушевлением говорили участники пленума, члены патристического Общества активно готовятся достойно встретить 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина. С именем Ленина неразрывно связано рождение Советских Вооруженных Сил, их героическая история. Ему принадлежит историческая заслуга в обосновании военной программы пролетарской революции, учения о защите социалистического Отечества. Оборонное Общество делает все, чтобы ознаменовать подготовку к 100-летию со дня рождения Ильича широкой пропагандой его военно-теоретического наследия, деятельности Партии и Правительства по укреплению обороноспособности страны, дальнейшим повышением уровня оборонно-массовой работы, улучшением военно-патристического воспита-

Сейчас, пожалуй, не найдется ни одной воинской части, в которой не было бы шоферов, получивших подготовку в автомотоклубах ДОСААФ. В этом году мне довелось быть в некоторых соединениях Сибирского, Московского, Киевского военных округов и, как говорится, видеть в деле воспитанников учебных организаций оборонного Общества. Многие из них уверенно водят транспортные и боевые машины, в хорошем состоянии содержат закрепленную за ними технику. И в большинстве случаев командиры довольны их службой.

Офицеры рассказывают, что молодые солдаты, которые прошли обучение в клубах ДОСААФ, сравнительно быстро осваиваются с воинским укладом жизни, легко вливаются в боевую семью. Пройдя краткосрочную дополнительную подготовку, они мастерски овладевают вверенной им техникой, и после двух-трех месяцев их уже трудно отличить от старослужащих.

Правда, так бывает не везде и не со всеми. Встречаются и такие факты, когда выпускники автомотоклубов не имеют достаточных практических навыков по обслуживанию и эксплуатации автомобилей, по устранению простейших неисправностей. В таких случаях, естественно, приходится больше заниматься с новобранцами и, самое главное, требуется значительно больше времени на их специальную подготовку. Между тем в связи с сокращением сроков действительной военной службы фактор времени становится более весомым. Интересы боеготовности войск теперь требуют, чтобы призванные в Вооруженные Силы юноши быстрее овладевали современным оружием и боевой техникой, быстрее становились полноценными воинами. А это означает, что в учебных организациях ДОСААФ качество подготовки специалистов из призывной молодежи и, в частности, шоферов должно быть отличным. Для этого в оборонном Обществе имеются необходимые условия и возможности.

За последние годы заметно окрепли автомотоклубы ДОСААФ, улучшилось руководство подготовкой специалистов со стороны комитетов Общества и соответствующих органов военного ведомства. Неизмеримо обогатилась учебно-материальная база. Многие клубы в Узбекской, Украинской, Грузинской ССР, в ряде областей и краев Российской Федерации размещены в просторных благоустроенных зданиях с хорошо оборудованными классами и мастерскими; оснащены необходимой учебной техникой, имуществом, наглядными пособиями; имеют добротные гаражные помещения. В большинстве учебных организаций сложились работоспособные, высококвалифицированные коллективы инструкторско-преподавательского состава. Иначе говоря, в ДОСААФ есть кому и на чем учить призывную молодежь. Что же касается обучающихся, то сейчас просто было бы грешно сетовать по этому поводу. В клубы приходит все более грамотная молодежь, часто со средним образованием. Ребята эти, как правило, занимаются с большим желанием и увлечением. И нужно сказать, что в подавляющем большинстве клубов умело используются все эти слагаемые успеха и потому своевременно выполняются плановые задания по подготовке специалистов для Вооруженных Сил. За высокие показатели в работе, образцовый порядок и создание хорошей учебно-материальной базы лучшие автомотоклубы награждены Красными Знаменами военных округов, двадцати клубам Центральным комитетом ДОСААФ присвоены звания образцовых.

К сожалению, наряду с этими передовыми клубами, в Обществе есть еще немало учебных организаций, которые с трудом справляются со своими обязанностями и подчас выпускают слабо подготовленных специалистов. В некоторых клубах ДОСААФ значительное число курсантов не в состоянии сдать выпускные экзамены с первого раза и вынуждено заниматься дополнительной, сверх установленного срока. Например, в Россошанском клубе Воронежской области в весеннем выпуске число таких курсантов составило 26 процентов. Бывают случаи и более неприятные. Отдельным выпускникам Ивановского автомотоклуба, прибывшим в войска, нельзя было доверять управление автомобилем — так слабо они были подготовлены.

Вопросы в чем же дело? Почему некоторые автотоклубы не обеспечивают качества подготовки шоферов? На эти вопросы, разумеется, одно-

Занимаясь с работой учебных клубов в Воронежской области, Красноярском крае, на Украине убеждает, во-первых, в том, что в ряде автотоклубов грубо нарушаются организационные и методические основы учебного процесса. В Красноярском, Воронежском, Луганском клубах отдельные учебные группы непомерно велики — 45—60 курсантов вместо положенных 30. В некоторых клубах произвольна программа практического обучения, не проводят занятий по ряду тем (обслуживание бортовых работ и техническому обслуживанию автомобиля). Серьезные нарушения допускаются в обучении практическому вождению: кое-где не отрабатываются упражнения по вождению в сложных дорожных условиях, в ограниченных пространствах, ночью, а также с грузом и прицепом. А в Красноярском клубе

СИЛАМ — СПЕЦИАЛИСТОВ

в прошлом году по сути дела вообще сорвали планомерную подготовку по вождению. Там курсанты в последнюю неделю обучения водили автомобиль по 4—6 часов в день. В результате такого штурма программа, конечно, была выполнена. Но обученность едва ли приобрели прочные навыки. В этом же клубе были представлены конвенционной комиссии две учебные группы, курсанты которых наездили лишь по 14—17 часов и неполностью отработали темы по техническому обслуживанию автомобиля и правилам движения.

Во-вторых, недостаточно уделяется внимания вопросам подбора, расстановки и воспитания кадров учебных организаций. В результате на ряде должностей оказываются слабо подготовленные работники, плохие организаторы. Отмечается большая текучесть кадров, особенно среди инструкторов практического вождения. В Луганской области, например, в прошлом году сменилась четвертая часть штатного состава учебных организаций, почти ежегодно назначается новый начальник областного автотоклуба. Это объясняется тем, что обком ДОСААФ, руководители учебных организаций мало изучают деловые качества людей, слабо их воспитывают.

Особенно плохо обстоит дело с подготовкой и переподготовкой работников учебных организаций. Существующая в Обществе система сборов перед началом учебного года оправдывает себя лишь по отношению к наиболее опытным работникам. Что же касается молодых преподавателей и инструкторов, то для них, видимо, было бы целесообразно создать постоянно действующие двух-трехмесячные курсы. Это тем более необходимо теперь, когда расширяется сеть учебных организаций и соответственно возрастает потребность в инструкторах и преподавателях.

Думается, что опыт Украинского республиканского комитета ДОСААФ мог бы послужить хорошим примером в этом отношении. В прошлом году на Украине создали постоянно действующие месячные республиканские курсы, на которых повышают квалификацию и работники автотоклубов. Очевидно, было бы целесообразно создать такие курсы и в других республиках, а может быть, межреспубликанские, а также в определенных зонах России.

Нельзя забывать и такой важной формы повышения знаний, как самообразование. Не привлекая специалистов к этому делу, трудно рассчитывать на их успешную работу. Однако и самообразование дает положительные плоды только в тех случаях, когда оно не брошено на самотек, когда и тут имеются какие-то организационные моменты. Практика показывает: наиболее действенными являются методические совещания, конференции, семинары, индивидуальные беседы. Жаль, что во многих клубах они забыты или используют их крайне редко.

Обращает на себя внимание и тот факт, что на руководящую, преподавательскую работу слабо выдвигаются молодые люди, так сказать, комсомольского возраста. Среди начальников клубов, например, их насчитывается немногим больше одного процента. Конечно, у пожилых работников за плечами богатый опыт, с этим нельзя не считаться, но порой они утрачивают чувство нового, интерес к живому творческому делу, учат молодежь по старинке. Как это ни анекдотично, но есть факты, когда перед курсантами выступают преподаватели с конспектами, составленными еще в традиционные годы. И не потому ли в некоторых клубах новые технические средства обучения, такие, как кинофильмы, диафильмы, тренажеры, электрифицированные стенды, почти не внедряются; некоторые преподаватели теории не проявляют интереса к практическому обучению или, как, например, в клубах Красноярского края, много драгоценного времени тратят на диктовку излагаемого материала.

В-третьих, не все комитеты и клубы ДОСААФ проявляют необходимую настойчивость в заботу о совершенствовании учебно-материальной базы. Если в целом по Обществу при активной поддержке партийных и советских органов проведена и проводится большая работа в этом направлении, то в ряде мест состояние учебной базы вызывает глубокое разочарование. Даже на Украине, где в последние годы

ния молодежи, подготовки ее к военной службе.

В работе пленума приняли участие заведующий отделом ЦК КПСС Н. И. Савинкин, заместитель заведующего отделом ЦК КПСС С. И. Грачев, заместитель Министра обороны СССР генерал армии И. Г. Павловский, секретарь ЦК ВЛКСМ А. Ю. Чеснавичус, начальник Центрального автотракторного управления Министерства обороны СССР генерал-полковник А. С. Бурдейный, представители ВЦСПС, министерств и ведомств.

Выступившие участники пленума глубоко проанализировали деятельность ДОСААФ по выполнению Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года. Они отметили успехи, достигнутые Обществом, подтвердили критику недостатков, внесли конкретные предложения по их устранению.

Большое внимание пленум уделил вопросам всемерного укрепления первичных организаций ДОСААФ, повышения их роли как центров оборонно-массовой работы. Пленум потребовал, чтобы каждая первичная организация занималась конкретными практическими делами: активно участвовала в военно-патриотическом воспитании населения, обучала молодежь основам военно-технических знаний, развивала военно-технические виды спорта. Добиться этого, как отмечалось на пленуме, можно лишь при том условии, что первичные организации будут укреплены инициативными, опытными кадрами руководителей, во всей своей деятельности станут опираться на широкие слои общественности, развивать творческую активность и самостоятельность всех членов Общества.

В центре внимания пленума были также задачи дальнейшего разветвления учебной и спортивной работы, повышения качества обучения технических специалистов для Вооруженных Сил, подготовки молодежи к военной службе, внедрения военно-прикладных элементов в технические виды спорта.

Пленум предложил комитетам Общества развернуть социалистическое соревнование в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, усилить идейно-политическое воспитание молодежи, широко знакомить будущих воинов со славной историей и сегодняшней жизнью армии и флота. Систематически проводить вечера молодежи, посвященные военно-патриотической теме, походы, автомотопробеги по местам боевой и трудовой славы. Использовать многие другие активные формы для идейной закалки будущих воинов.

Пленум выразил твердую уверенность в том, что комитеты, учебные и первичные организации, все члены ДОСААФ по-деловому отнесутся к дальнейшему совершенствованию оборонно-массовой работы в стране. Они приложат все силы к тому, чтобы оправдать доверие Партии и Правительства новыми успехами в укреплении оборонной мощи нашего государства, в подготовке советских людей к защите Родины.

Помещенной на этих страницах статьей В. Сысоева мы начинаем публикацию материалов по проблемам, обсуждавшимся на III пленуме ЦК ДОСААФ.

Строки из писем

На нашем заводе «Гомсельмаш» третий год работает учебный пункт ДОСААФ, где сотни молодых машиностроителей обучаются военному делу, готовятся к службе в армии. В десяти учебных группах ребята знакомятся с автомобилем, мотоциклом. С помощью дирекции, профсоюзной организации выделенные для занятия помещения оборудованы агрегатами, механизмами, наглядными пособиями. Есть военный кабинет, уголок боевой славы.

Много сил и энергии отдают воспитанию и обучению будущих воинов офицеры запаса т.т. Тряничев, Дубовский, бывший военный автомобилист Гагин.

С мотолюбителями занимается мастер механосборочного цеха В. Воннов, спортсмен-мотоциклист. Вдвоем со своим другом Е. Теплевым они подготовили более двухсот мотоциклистов. Они же организуют соревнования, возглавляют автомотопробег по родному краю.

На заводе стало обычаем заканчивать учебный год выездом в военно-спортивный лагерь, где юности закрепляют знания, полученные на учебном пункте, участвуют в военных играх, сдают спортивно-технические нормы на значок «Готов к защите Родины», встречаются с военными. Многие из тех, кто прошел начальную военную подготовку, уже надели солдатскую форму.

Теперь, когда новый Закон о всеобщей воинской обязанности закрепляет учебные пункты в качестве основной формы начального военного обучения работающей молодежи, мы надеемся, что дирекция завода, завком, комитеты комсомола и ДОСААФ разовьют успехи в подготовке молодежи для наших Вооруженных Сил. Это в традиции завода.

В. ИВАНОВ,
контролер ОТК

г. Гомель

Надежным помощником для наших сельских мотолюбителей, молодежи, которая готовится к службе в Советской Армии, стал Геленджикский автомотоклуб ДОСААФ. На учебном пункте при центральной усадьбе, в отделениях совхоза организованы курсы мотоциклистов: 23 человека уже получили водительские удостоверения. Механик С. Малород недавно подготовил еще одну группу мотолюбителей — 25 юношей призывного возраста. Вместе с этим дирекция и партийная организация совхоза «Михайловский перевал» уделяют большое внимание обучению и повышению квалификации сельских механизаторов, шоферов. Для занятий созданы необходимые условия: оборудованы классы, выделяется транспорт, совхоз оплачивает расходы, связанные с обучением.

На четырехмесячных курсах было подготовлено 25 молодых трактористов, а 27 водителей автомобилей, с которыми вел занятия опытный механик П. Васильев, успешно сдали экзамены на второй класс.

И. МАТВЕЕВ,
бухгалтер

с. Пшада

**Краснодарского края,
совхоз «Михайловский перевал»**

Дорогая редакция!
Восемь лет назад я закончил курсы шоферов-профессионалов в городе Невьянске Свердловской области у преподавателя Вениамина Ивановича Сидорова. Вскоре меня призвали в Советскую Армию, и тут я еще раз оценил преподавательский талант Вениамина Ивановича. Знания, полученные на курсах, мне здорово пригодились в армии: я сдал экзамен на второй класс и получил специальность механика тяги. Демобилизовавшись из армии, снова пошел на курсы к Вениамину Ивановичу и через шесть месяцев сдал на первый класс.

Мне и моим товарищам хотелось бы через журнал «За рулем» поблагодарить Вениамина Ивановича за его труд, за те знания, которые он передает людям вот уже более двадцати лет.

В. ПИДЖАНОВ,
водитель

г. Свердловск

особенно широко ведется капитальное строительство, и то в отдельных клубах не хватает учебных классов, нет автодромов, гаражных помещений, испытывается недостаток необходимого оборудования и учебных пособий. В Луганской области, например, только в Кадиевском клубе есть гаражи, в остальных учебная техника находится под открытым небом. Ряд клубов не имеет помещений для проведения занятий по техническому обслуживанию автомобилей, классы укомплектованы неполностью и хаотично: приборы, узлы и детали размещены как попало, а нередко лежат навалом.

В некоторых местах в последнее время проявляется увлеченность созданием в классах дорогостоящих, громоздких стендов и витрин. Они подчас могут поласкать глаз проверяющего, но для повседневных занятий оказываются неудобными и сложными.

Особенно слаба учебно-материальная база многих филиалов автомотоклубов и спортивно-технических клубов. У них, как правило, нет автодромов, пунктов разборочно-сборочных работ и горячей регулировки двигателей. Ясно, что такое положение было крайне нежелательным и ранее, а теперь, в свете новых задач, оно становится нетерпимым.

Стремление к созданию филиалов клубов некоторые товарищи объясняют желанием приблизить обучение к месту жительства призывников. Но какой прок от такого «приближения», когда, как, например в Бобровском и Земляном спортехклубах Воронежской области, нет минимального оснащения. В филиалах есть еще одно узкое место: чаще всего в них работают так называемые приватные преподаватели и инструкторы, не имеющие, как правило, достаточного опыта и глубоких знаний.

Большое беспокойство вызывает неудовлетворительное состояние в ряде организаций сердцевинной материальной базы — учебной техники. В некоторых клубах более половины учебных автомобилей стоит на приколе, требует ремонта. А вопросы ремонта техники в Обществе до последнего времени решаются крайне тяжело.

На местах выдвигается предложение о том, чтобы в ДОСААФ были свои ремонтные заводы и мастерские. Видимо, это правильно. Без своей ремонтной базы теперь уже трудно рассчитывать на бесперебойное обеспечение учебного процесса необходимым количеством исправных автомобилей.

Говоря о совершенствовании учебной базы, хотелось бы указать и на то, что в практической работе некоторых руководителей комитетов и учебных организаций ДОСААФ нет необходимой целенаправленности и настойчивости в достижении поставленной цели. Строительство, материальное обеспечение — дело сложное и нелегкое. Тут не исключены и отказы и срывы. Добиваться поставленной цели, не опускать руки, если что-то и не получается сразу, — так нужно действовать в трудных условиях.

Следует прямо сказать: там, где работники ДОСААФ проявляют смелость, настойчивость, выдвигают перед местными партийными, советскими и хозяйственными органами обоснованные предложения, там строятся и оборудуются учебные организации, оснащаются всем необходимым. И наоборот, там, где нет инициативы, настойчивости, там и дело не движется с места. Ведь недаром говорится, что под лежачий камень вода не течет.

В-четвертых, в деятельности многих автомотоклубов часто процесс обучения отрывается от воспитательных задач. Узко профессиональный подход к подготовке специалистов чреват многими нежелательными последствиями. Да, конечно, техника постоянно усложняется, для ее глубокого освоения требуется больше времени и сил, чем это было раньше. Но как бы ни была сложна и совершенна машина, она не способна загориздить собой человека, его духовный мир, убежденность, моральное лицо. И поэтому мало обучить призывников военно-технической специальности. Надо настойчиво воспитывать у них любовь к нашей Родине, преданность делу коммунизма, постоянную готовность к защите великих завоеваний Октября.

К сожалению, в ряде клубов политическое воспитание будущих воинов находится на низком уровне. Политические занятия, предусмотренные программой, нередко срываются или проводятся скучно, обедненно и цели своей не достигают. То же можно сказать и о политинформациях.

В отдельных случаях организуются надуманные, ненужные мероприятия. Так, в филиале Волжского автомотоклуба Волгоградской области курсанты были приведены к военной присяге. По инициативе местных работников ДОСААФ районная газета «Знамя» оценила это мероприятие как «яркий пример военно-патриотического воспитания призывников». Поспешили товарищи из Волжска! Принятие военной присяги — священный ритуал армейской жизни. У организаций же ДОСААФ для героико-патриотического воспитания молодежи много иных испытанных форм. Беда в том, что они как следует не используются.

Во многих учебных организациях нет библиотек, мало политической, военной и военно-мемуарной литературы, газет и журналов. Редко демонстрируются кинофильмы на военно-патриотические темы, не организуется посещение воинских частей, редко устраиваются встречи с героями труда, воинами армии и флота.

Из-за слабой связи начальников учебных организаций с комитетами комсомола учрежденный ЦК ВЛКСМ институт нештатных заместителей начальников клубов по воспитательной работе почти бездействует. Примеров этому больше чем достаточно. Минусинский автомотоклуб Красноярского края размещается в десяти минутах ходьбы от горкома комсомола. Но там в течение последних четырех лет не только нет заместителя по воспитательной работе, но даже ни разу не был ни один работник городского комитета ВЛКСМ. Конечно, упрек мы адресуем прежде всего горкому комсомола, но это не делает чести и руководству автомотоклуба.

Исходя из требований апрельского и июльского Пленумов ЦК КПСС о необходимости усиления идеологической работы, Президиум Центрального Комитета ДОСААФ своим постановлением «О политико-воспитательной работе в учебных организациях ДОСААФ» обязал комитеты и начальников учебных организаций Общества коренным образом улучшить политико-воспитательную работу с призывниками, обучающимися в клубах, обратив особое внимание на укрепление у них комму-

инстинктивной убежденности, чувства советского патриотизма и пролетарского интернационализма, гордости за нашу социалистическую Родину, на воспитание постоянной готовности выступить на защиту ее государственных интересов.

Таким же воспитанием будущих воинов, всех членов Общества должно быть поднято на новую ступень. В основу его нужно положить Постановление Центрального Комитета КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина, глубоко и ярко пропагандировать ленинские заветы о защите социалистического Отечества, воспитывать на великом ленинском наследии у нашей молодежи горячую любовь к советской Родине, ее Вооруженным Силам, прививать молодежи солдатам высокие морально-боевые качества, мобилизовывать их на отчаянные подвиги в освоении военно-техническими специальностями, военными знаниями.

Везде, почти повсеместно отмечается слабый контроль за деятельностью клубов, их работой инструкторско-преподавательского состава со стороны комитетов ДОСААФ. Недостатки, о которых шла речь выше, проистекают не потому, что их члены неосведомленные люди. Нет, они хорошо знают требования соответствующих постановлений, приказов, методических указаний. Но в результате бесконтрольности некоторые из них начали утрачивать чувство ответственности, допускать грубые нарушения в учебном процессе.

Редко там недостатка в различных комиссиях, проверках автомотоклубы не испытывают. Порой одна комиссия нагоняет другую, а проку от них мало, так как нередко проверяющие не вникают глубоко в существо дела. Подчас проверки носят формальный характер. Вот один из примеров. Работник республиканского комитета ДОСААФ Украины г. Федотов, побывав в течение 22 дней в четырех областях, проинспектировал 18 автомотоклубов. В среднем по одному дню на клуб! Не удивительно, что никакого положительного воздействия на учебную работу в этих клубах инспектор комитетов не оказал. Этот пример, к сожалению, не единичен.

Ближайшей нареканий вызывает постановка контроля со стороны руководителей клубов. Не все из них глубоко вникают в учебный процесс, некоторые слабо занимаются воспитанием своих подчиненных, редко бывают на занятиях и подчас толком не знают, что же делается в классах, на автодроме, в гараже, в чем нуждаются преподаватели и курсанты.

Несомненно, слов хотелось бы сказать об организации подготовки специалистов с отрывом от производства. Как известно, Законом о всеобщей воинской обязанности разрешается в сельских районах организовывать для подготовки специалистов на время призывной молодежи сборы. Однако в некоторых местах, в частности, в Барановской области, Красноярском крае злоупотребляют этим правом. В то же время ряд комитетов и начальников клубов ДОСААФ не следят за тем, чтобы призывники, привлекаемые к обучению с отрывом от производства, пользовались всеми льготами, которые предоставлены им Законом (выплата 50 процентов среднего заработка по месту постоянной работы, возмещение расходов по найму жилья на время сборов и стоимости проезда к месту учебы и обратно).

В некоторых клубах недостаточно проявляется заботы о бытовом устройстве курсантов, об организации их досуга. Видимо, настало время подумать о том, как обеспечивать призывников на период сборов общежитиями. Опыт Кадиевского клуба Луганской области, а также некоторых клубов Латвийской ССР убеждает в возможности такого решения, оно позволяет лучше и интереснее построить досуг курсантов, облегчает организацию самоподготовки.

Некоторые товарищи считают, что на качестве подготовки специалистов отрицательно сказывается то, что автомотоклубы обременены спортивной и хозрасчетной деятельностью, и потому предлагают освободить их от этих задач, а кое-кто даже высказывается за то, чтобы оградить начальников клубов от выполнения общественных поручений.

Конечно, такая перегрузка учебных организаций хозрасчетной или спортивной работой, как это имело место в Красноярском клубе, который в течение полугодия выступил организатором девяти крупных соревнований по автоспорту, не может не отразиться на учебной работе. Но это частное явление. Что же касается принципиальной стороны дела, то такая постановка вопроса представляется неправомерной. Учебные организации ДОСААФ не могут не заниматься спортивной работой. Спорт всегда был и остается важным средством повышения производительности труда, составной частью физической закалки людей, подготовки их к защите Родины. Нельзя лишать клубы Общества и хозрасчетной деятельности. Тогда они утратят бы надежные источники доходов, необходимые для расширения учебно-материальной базы.

Дело, видимо, не в том, чтобы освободить автомотоклубы от спортивной и хозрасчетной деятельности, а в том, чтобы найти для спорта и платной подготовки кадров разумную пропорцию. Добиваться, чтобы спорт и хозрасчет способствовали высококачественному выполнению главной задачи — задачи подготовки специалистов для армии и флота.

В деле дальнейшего повышения качества подготовки специалистов в автомотоклубах большая роль принадлежит тесным деловым связям комитетов и клубов ДОСААФ с соответствующими службами штабов военных округов и воинскими частями. Многолетняя практика показывает, что чем прочнее эти связи, тем лучше идут дела в клубах ДОСААФ, тем лучшее пополнение специалистов они дают нашим Вооруженным Силам.

Наш народ с огромным политическим и трудовым подъемом готовится к великому историческому событию — 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Советские люди преисполнены стремления отметить эту знаменательную дату новыми победами в борьбе за претворение в жизнь планов коммунистического строительства. Развернуть в учебных организациях Общества широкое социалистическое соревнование в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, ежедневно, ежедневно добиваться повышения качества обучения специалистов для Советских Вооруженных Сил, неустанно воспитывать будущих воинов в духе бессмертных ленинских идей — таков должен быть конкретный вклад каждого автомотоклуба, каждой учебной организации ДОСААФ в дело подготовки к славной исторической дате.

«АВТОМОБИЛЬНАЯ» СЕМЬЯ

На курсах шоферов шли выпускные экзамены.

— Кто подготовился? — спросил председатель. — Смелее, товарищи, — пободрил он будущих водителей. Первым вышел к столу Иван Данилович Ковалев, человек уже в годах. Отвечал он уверенно и обстоятельно, так что комиссия единодушно определила ему отличную оценку. Вслед за ним встал его старший сын, Игорь — тоже сдал на пятерку. Не подначал и младший из Ковалевых — Сергей.

Председатель комитета ДОСААФ завода «Темаш» Г. Н. Форов пошутил:

— Экипаж Ковалевых в полном составе.

В шутке была правда. По счастливому билету денежно-вещевой лотереи Ковалев-старший выиграл «Москвич-408». Вскоре он и двое его сыновей взялись за изучение автомобильного дела. Вот и получили семейный экипаж.

Больших трудностей в учебе Ковалевы не испытывали. С техникой они в дружбе. Игорь — технолог на заводе, скоро закончит заочно машиностроительный институт, Сергей работает токарем и учится на втором курсе института инженеров железнодорожного транспорта. Сам Иван Данилович работает машинистом в оловоском локомотивном депо. В годы Великой Отечественной войны он водил железнодорожные составы, доставляя на фронт боеприпасы и продовольствие. Награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалями.

Теперь вот Ковалевы пополнили ряды «автомобильных» семей. Пожелаем им счастливого пути.

И. ДАВЫДОВ,
редактор заводской радиогазеты

г. Орел

Комитеты ДОСААФ отвечают редакции

НЕДОСТАТКИ УСТРАНЯЮТСЯ

Читатель тов. Тынкевич из Советской Гавани (Хабаровский край) сообщил редакции о серьезных недостатках в подготовке водителей на хозрасчетных курсах при Совгаванском спортивно-техническом клубе.

Из крайкома ДОСААФ, куда было направлено письмо, сообщают, что факты, о которых писал тов. Тынкевич, подтвердились. Виновники нарушения порядка подготовки шоферов наказаны, в частности отстранен от работы преподаватель курсов Гирюк; начальнику спорттехклуба М. Иванникову предложено в ближайшее время упорядочить деятельность курсов, повысить контроль за использованием учебных автомобилей.

Группа курсантов, подготовка которых затянулась, закончила занятия, сдала экзамены и получила соответствующие документы.

Одновременно из крайкома ДОСААФ сообщили, что жалоба тов. Тынкевича на якобы необоснованное отстранение его от учебы не может быть признана справедливой. Он был отчислен по решению совета клуба в связи с тем, что без уважительных причин пропустил 80 процентов занятий.

КУРСАНТЫ СДАЛИ ЭКЗАМЕНЫ

В Курбенко из Первомайска Ростовской области сообщил редакции о том, что на курсах шоферов при районном спортивно-техническом клубе ДОСААФ плохо организовано обучение практическому вождению.

Вот что ответили нам из Ростовского обкома ДОСААФ, куда было направлено письмо:

«Из 32 человек, обучавшихся на курсах, сдали экзамены в ГАИ — 29, получив удостоверения на право вождения автомобиля. Три человека, не явившиеся на экзамены, будут сдавать их в ближайшее время.

Райком ДОСААФ и совет клуба обсудили состояние учебного процесса на курсах и наметили меры к его улучшению».



БУДУЩИЕ

Взгляните на фотографии. Как тут не вспомнишь слова популярной солдатской песни:

Каждый воин — парень бравый,
Смотрит соколом в строю...

В самом деле, чем не солдаты эти ребята! Молодецкая выправка, ладно подогнанная форма, на плече карабин. Мужественность, даже некую суровость придают юным лицам армейские каски. Такими и привыкли мы видеть советских воинов.

Но эти молодые рабочие Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева еще не солдаты, они лишь готовятся встать в воинский строй. Готовятся с полным сознанием долга перед товарищами, заводским коллективом, перед страной. Они объединены в КВОБ — комсомольский военизированный оперативный батальон. Место начальной военной подготовки — учебные пункты, имеющиеся во всех крупных цехах, и военно-спортивный лагерь, куда ребята выезжают для закрепления знаний, сдачи норм на значок ГЗР, участия в военизированных играх, походах.

Наш фотоочерк рассказывает о молодых автозаводцах, членах оборонки Общества, которым предстоит встать под овеянные славой знамена Советской Армии.



К СЛУЖБЕ ГОТОВЫ!

Вчера на сборке узлов и агрегатов автомобилей — сегодня в строю, на военных занятиях (фото сверху справа).

А вот военизированная игра, в которой отрабатываются элементы «боя» — на фотографии слева, сверху вниз:

Валерий Исаков ведет наблюдение за «противником».

— Как меня слышишь? — спрашивает Владимир Зубков.

Над полем разносится громкое «ура». Сейчас слесарь Михаил Пичурин метнет гранату и вместе с наступающими устремится на штурм укрепления «противника».

Автотоспорт в организации ДОСААФ ЗИЛа всегда был в почете. Группа мотоциклистов выезжает на очередную тренировку. Впереди слесарь транспортного цеха Александр Павлов. Недавно он выполнил норму мастера спорта (фото внизу справа). На левом нижнем фото — автомобили ЗИЛ-130 преодолевают трудный кроссовый участок.

Фотоочерк В. Хухлаева



ВОИНЫ

Сначала я увидел высокое здание со стрельчатыми окнами и увитое плющом крыльцо. От него песчаная дорожка вела в парк. В глубине тихой тенистой аллеи раздавались голоса, слышались слова команды: «На старт!» «Приготовься!» Хлопнул стартовый пистолет. Сквозь кусты вижу, как трое юношей, подпрыгивая, возгласами товарищей, энергично работая локтями, врываются к финишной черте — стометровка.

Первые были минуты знакомства с жизнью призывников в военном лагере. На границе парковой зоны два ровных ряда палаток, линейно выстроенные, плакаты, стенды с памятками допризывнику. Дневальные подметают дорожки, наводят чистоту. Чувствуется воинский порядок. Здесь, в лагере, молодежь усваивает азы армейского быта. На практике, от подъема до отбоя. В строю, в походах вырабатывается то самое чувство локтя, та особенная сплоченность, которые всегда были в характере воинов нашей армии.

В течение месяца в военно-спортивном лагере Жмеринского района собрались около двухсот призывников из окрестных сел, с городских предприятий и колхозно-дорожного узла. Многие из них уже без отрыва от производства получили специальность шофера, тракториста, научились водить мотоцикл, увлеклись различными видами спорта. Перед тем как отправиться в лагерь, тридцать рабочих Жмеринского вагоноремонтного завода стали мотоциклистами. Многие ребята овладели мотоциклом в профессионально-техническом училище № 1. А как не сказать о призвниках из колхозов имени Шевченко и других? Многие из них 32 человека, которые получили права водителей автомобиля. Эти ребята собрались сюда, в лагерь, затем, чтобы закрепить начальные военные навыки, приобретенные на учебных пунктах, и, конечно, закалиться физически.

Есть такой военно-спортивный...

Как же сами призывники отзываются о лагере?

— Я лично очень доволен, — говорит Михаил Хмурань. — Дома, признаться, спортом физзарядкой занимался нерегулярно, а здесь привык, втянулся, чувствуется, что силенки прибавилось.

Многие поддержал Степан Релей. Оба они шоферы-профессионалы, окончили Жмеринский автомотоклуб ДОСААФ, работают в колхозе, надеются, что и в армию сядут за руль. С уверенностью можно сказать: ребята будут служить отличными водителями. Немного позже мы познакомимся с их товарищами. Вот Саша Дергачев, отличный стрелок. Окончив десять классов, он остался физруком в этой же школе. Заместитель вагоноремонтного завода Николай Кисков тоже готов к службе. Как никак закончил курс на учебном пункте. О Николае, Саше и многих других ребятах хорошо отзывался инструктор райкома ДОСААФ Александр Гуменный, который руководит в лагере стрелковым спортом.

Обучают, воспитывают будущих воинов опытные люди. Физруки В. Зварич и А. Горбаток — офицеры запаса, большие знатоки своего дела и энтузиасты. Днем и вечером они с ребятами: тренируют их в беге, проводят кроссы, обучают прыжкам в высоту и длину, метанию гранаты, подтягиванию на перекладине. Не случайно абсолютное большинство будущих воинов сдало все нормы комплекса «Готов к защите Родины», многие стали спортсменами-разрядниками.

А для занятий спортом, играми тут — раздолье. Лагерь расположен на территории Чернятинского сельскохозяйственного техникума, который богат спортивными площадками, имеет стадион, спортивные площадки.

Раздается команда:

— Вперед! В одну шеренгу стаивовись!

Быстро, без суеты ребята занимают места, выравниваются. Командует взводом старший запаса Леонид Плядек.

Наблюдая за Леонидом, как он проводит занятия. Терпеливо и настойчиво объясняет элементы строевой подготовки: положение в строю, повороты, выход из строя и возвращение в строй, равнение, приветствие на ходу. Потом элементы разучиваются. Проходит день, другой, будущие воины увереннее держат строй, быстрее и шаг, статнее походка.

Другим взводом командует бывший танкист Павел Миронюк. Он умеет увлечь ребят рассказами об армейской службе, о боевой технике, о моторах, различных интересах к автомобилям, тракторам, мотоциклам. Ведь армия сейчас вся на колесах.

Жмеринский райком комсомола проявил большую заботу о героико-патристическом воспитании участников сбора. Задаст тон комсорг лагеря Лёня Шевченко, студент четвертого курса пединститута, энергичный, веселый юноша; организует беседы по истории комсомола, доклады о международном положении, встречи с героями войны, походы по местам боев. Умеет он и развлечь ребят.

Вокруг области славится умелой организацией начальной военной подготовки молодежи. Из частей в военкоматы, на предприятия, в колхозы, совхозы, в райком приходят похвальные отзывы о винничанах. Доброе начало и результаты дают хорошие. В этом убеждаешься еще раз, познакомившись с жизнью военно-спортивного лагеря.

Выходец — Жмеринка

2. «За рулем» № 11

В. КУРБАТОВ,
спец. корр. «За рулем»

СМОТР МАСТЕРСТВА

В Кишиневе собрались энтузиасты автотомодельного спорта на двенадцатое первенство страны. Соревнования были посвящены 50-летию Ленинского комсомола.

В нынешнем году предъявлялись повышенные требования к моделям. Если раньше при смотре технической комиссией достаточно было набрать 25 баллов, то сейчас уже «проходной балл» поднялся до 30. Характерно, что средняя оценка конструкций была значительно выше этой цифры. Особенно выделялись своими высокими данными радиоуправляемые модели, которые привезли В. Рослов (РСФСР) и Ю. Осипов (Азербайджан). Первая из них, являющаяся копией УАЗа, заслужила 80 баллов. Она поражала скрупулезной точностью воспроизведения конструктивных подробностей прототипа — надранные валы, ведущие оси, коробка передач — словом, все вплоть до электрических (!) стеклоочистителей. Значительно возросло также качество модельных копий. На гоночных моделях малых кубатур появилось больше двигателей собственной конструкции.

Усовершенствование техники плюс рост мастерства спортсменов и обеспечили большие скорости, показанные на соревнованиях. Они были выше прошлогодних на 7—10 процентов. Модель ленинградца В. Давыдова на дистанции 1000 м развила 215 км/час. Это новый всесоюзный рекорд для 10-кубовых машин.

Успеху соревнований способствовала большая подготовительная работа, проведенная Молдавским республиканским комитетом ДОСААФ.

По числу участников XII первенство СССР было самым представительным. Вместо предполагавшихся ста модельстов прибыло 116. Это Тамбовская, Волгоградская и другие области попросили предоставить их спортсменам возможность выступить в личном зачете. Но, увы, не было спортсменов из Киргизии и Таджикистана, а из Латвийской ССР, которая почти всегда занимала призовые места, на сей раз приехала неполная команда.

К. ТУРБАЮ,
ответственный секретарь Федерации
автотомодельного спорта СССР

Результаты соревнований

Личный зачет. Гоночные модели: 1,5 см³ — 1. О. Маслов (Узбекская ССР); 2. А. Гордиенко (Украинская ССР); 3. С. Чилиджан (Грузинская ССР). 2,5 см³ — 1. Г. Чудаев (Узбекская ССР); 2. В. Карапетян (Армянская ССР); 3. А. Давыдов (Москва). 5 см³ — 1. В. Якубович (РСФСР); 2. А. Пашекин (Армянская ССР); 3. Б. Ефимов (ЦСМН). 10 см³ — 1. В. Давыдов (Ленинград); 2. А. Колтаков (Азербайджанская ССР); 3. Г. Чудаев (Узбекская ССР).

Модели копии: 1,5 см³ — 1. А. Гаркушин (Казахская ССР); 2. В. Сакун (Ленинград); 3. Н. Курганов (Узбекская ССР). 2,5 см³ — 1. Б. Афанасьев (Ленинград); 2. А. Лукашов (РСФСР); 3. Н. Денищук (Белорусская ССР).

Радиоуправляемые модели: 1. Ю. Осипов (Азербайджанская ССР); 2. Е. Медведев (Украинская ССР); 3. В. Рослов (РСФСР).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Ленинград; 3. Азербайджанская ССР; 4. Армянская ССР; 5. Узбекская ССР; 6. Казахская ССР.

В ГОСТЯХ У АРТЕКОВЦЕВ

Группа юных автомобилистов Московского дворца пионеров гостила у ребят, отдыхающих в солнечном «Артеке». Школьники Саша Листратов, Володя Лазарев, Миша Лясников, Сережа Ванчинов, имеющие уже солидный опыт вождения машины, помогли ребятам изучать автомобиль, правила движения. Двадцати пяти пионерам, которые успешно сдали зачеты, были вручены удостоверения «Юный водитель». Большой интерес у артековцев вызвали наши показательные выступления по мастерству вождения.

Таня СТАРИКОВА,
председатель Совета Клуба юных
автомобилистов Московского дворца
пионеров

Новости,
события,
факты

В тот день в Центральном доме журналистов было многолюдно. Советский моторный спорт отмечал свое пятидесятилетие, и здесь, в старинном здании на Суворовском бульваре состоялась пресс-конференция, посвященная юбилею. Она была создана Московской журналистской организацией и редакцией журнала «За рулем».

На встречу со спортивными журналистами пришли ветераны автоспорта, сильнейшие гонщики, конструкторы, тренеры, спортивные судьи.

Заместитель председателя ЦК ДОСААФ А. Н. Сиворцов познакомил собравшихся с историей советского автоспорта, отметил его растущую массовость, большое оборонно-прикладное значение.

В грозные годы Великой Отечественной войны многие мотоспортсмены доблестно и умело действовали в разведке, отлично водили боевые машины.

...Включается пленная звукозапись. Раздается сдержанный, мужественный голос: «Ледовая «дорога жизни» была единственным путем, по которому снабжался осажденный фашистами Ленинград».

ВСТРЕЧА С МИРОМ СКОРОСТЕЙ

...Мастер спорта бывший военный мотоциклист Сергей Мансикович Сергеев ведет из города Ленина свой короткий рассказ о том, как ему довелось одним из первых отыгрывать и «осваивать» легендарную ледовую трассу, об отваге и мастерстве своих фронтовых побратимов — водителей.

На вопросы участников конференции отвечал вице-президент ФИМ Б. Трамм, председатели федераций автомобильного и мотоциклетного спорта Л. Афанасьев и В. Рогожин, рекордсмен мира заслуженный мастер спорта Э. Лорент, член бюро федераций по техническим видам спорта В. Маржвицкий.

С большим интересом была просмотрена подготовленная редакцией «За рулем» и Государственным архивом кинофото документов подборка хроникальных кинолент — «Летопись автоспорта».

Наша печать уделяет еще мало внимания моторным видам спорта порой просто из-за недостаточной информированности. На конференции журналисты получили справочные материалы, ознакомились с фотовыставкой И. Бахтина «Автоспорт» и стендами литературы, выпущенной на эту тему за 50 лет.

Большой интерес вызвала выставка образцов гоночной техники.

Внимание участников конференции привлекла и экспозиция многочисленных кубков, ваз, медалей, выпелов — их завоевали наши автоспортсмены на международных соревнованиях.

Жаль только, что все эти почетные трофеи хранятся обычно под замком. Право, следовало бы создать постоянную выставку международных наград, которые удостоены наши спортсмены, и периодически экспонировать ее.

Воспеть романтику мотоспорта, его энтузиастов, дать этой увлекательной теме еще более приметное место на газетных и журнальных полосах — такова была основная идея пресс-конференции. Можно надеяться, что эта боевая, актуальная тема станет желанной для многих тружеников пера.

ВЛ. ГУСЕВ,
заведующий творческими секциями
Московской журналистской организации



Почетные трофеи, завоеванные советскими автоспортсменами в международных соревнованиях.

К 100-летию
со дня
рождения

В. И. ЛЕНИНА

СИБИРСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ

«Все на продовольствие и на транспорт!» Этот лозунг провозгласил глава Советского государства В. И. Ленин 17 января 1919 года в Большом театре на объединенном заседании ВЦИК, Московского Совета и Всероссийского съезда профессиональных союзов, созванном в связи с тяжелым продовольственным положением в стране.

Заканчивая свою речь, В. И. Ленин произнес: «Товарищи, я повторяю еще раз этот лозунг: «Все на продовольствие и на транспорт!» Тут нужно сделать то, что мы сделали с армией, куда шли политические комиссары и где мы добились своего. Я уверен, что... мы победим голод и разруху!»

С первых дней Октября партия, лично В. И. Ленин придавали огромное значение продовольственному положению молодой Советской республики, снабжению промышленных центров, обеспечению Красной Армии хлебом и другими продуктами. В ленинском наследии мы найдем десятки документов — статей, проектов постановлений, выступлений, докладов, записок, в которых Ильич борьбу за хлеб расценивал как борьбу за Советскую власть.

По его личному указанию из рабочих, беднейших крестьян, красноармейцев и краснофлотцев создавались продовольственные отряды, мобилизовывался железнодорожный и автомобильный транспорт и отправлялся в сельскохозяйственные районы для заготовки, закупки хлеба. Участники отрядов вели большую массово-политическую работу среди населения, укрепляя союз рабочего класса и крестьянства.

Значение продовольственного фронта не ослабло и к концу гражданской войны.

На этих страницах журнала мы рассказываем об одном из эпизодов, связанных с решением этой проблемы в то трудное для молодой Советской республики время.

В летние дни 1921 года жители южноуральских, сибирских сел и деревень, казахских кишлаков в далекой глубинке были свидетелями необычного для той поры движения автомобилей, конных обозов, караванов верблюдов. Колонна за колонной тянулись они по степи. В жаркие дни облака пыли, поднимавшиеся из-под колес и копыт, подолгу висели в воздухе. В дождь машины часто застревали в грязи. Тогда «всем миром» вытягивали их — и опять в путь.

В каждой деревушке треск моторов поднимал на ноги всех жителей. Выходили за ограду мужчины, крестились старушки, махали платками девочки. Шустрые ребятишки бежали по дороге, пока автомобили не скрылись из виду. Так продолжалось день за днем. Лишь поздними вечерами останавливались колонны на ночлег. Усталые, запыленные водители осматривали машины, ужинали, отдыхали, по очереди несли охрану.

Гражданская война еще полностью не закончилась. Интервенты и белогвардейцы предпринимали всяческие попытки, чтобы задушить молодую Советскую республику. Их зловещими союзниками были разруха и голод. Засуха, неурод в основных хлебных районах легли тяжелым бременем на рабочий класс, на Красную Армию. Бойцы на фронте, рабочие на заводах получали мизерный паек — 100—200 граммов хлеба, и то не каждый день.

По предложению Владимира Ильича Ленина был проведен ряд важнейших мероприятий для преодоления продовольственных трудностей. К этому времени значительно укрепился союз рабочего класса и крестьянства. Партия и Советское правительство стремились расширить товарообмен между городом и деревней. В своем выступлении 9 апреля 1921 года В. И. Ленин говорил: «...мы хотим и должны прийти к тому, чтобы крестьянские продукты поступали рабочему государству не как излишки по разверстке, и не как налог, а поступали бы в обмен на доставляемые крестьянству все необходимые ему продукты, перевозимые средствами транспорта».

С весны 1921 года идет активная мобилизация автомобильного и гужевого транспорта для заготовки хлеба в отдаленных районах Сибири и Казахстана.

Красная Армия выделила сразу двенадцать автоотрядов из сибирских, московских, петроградских частей, хотя автомобили позарез были нужны в войсках. Одиннадцать автомобильных и два тракторных отряда сформировал Наркомпрод.



Один из автомобильных отрядов, направленных за хлебом, остановился на окраине города. За рулем первого слева «Уайта» — В. Е. Михайлов.

Другим ведомство — Наркомтруд — укомплектовало их кадрами специалистов. Для перевозки автомобилей и обозов направляли красноармейцев. Сотни рабочих выделены на вывозку хлеба в районах Северного Кавказа, а летом 1921 года его отрядили с пятитонным «Уайтом» для поездки в Сибирь. В Сибири автомобильная организация молодой Советской республики, если учесть, что парк страны насчитывал менее двух десятков тысяч автомобилей, большая часть которых была неисправна.

Один из участников экспедиции был молодой шофер Василий Михайлов. Сейчас Василию Емельяновичу за семьдесят. Он еще бодр, охотно рассказывает о своей молодости, о времени далеком, суровом и героическом.

За рулем автомобиля воевал Михайлов с белогвардейцами в годы гражданской войны, потом работал на вывозке хлеба в районах Северного Кавказа, а летом 1921 года его отрядили с пятитонным «Уайтом» для поездки в Сибирь.

Два дня двигались автомобильные колонны. Первая длительная остановка — в Петропавловске — глухом городишке, заброшенном в степях. Представители Наркомтруда тут же, на месте составили план действий. Колонны автомобилей направлялись в глухомань на кокчетавские и акмолинские земли, за 200—250 километров. С помощью местных Советов надлежало изыскать хлеб. Для обмена на хлеб был привезен «ширпотреб» — одежда, обувь, предметы домашнего обихода.

Палесное солнце, едкая пыль, ни кустика вокруг. Ночью продвигались буквально на ощупь. Иногда встречались на пути почти вымершие деревни. Здесь пришла холера. Не хватало воды. Ее подвозили издалека в цистернах. Автомобили в пути ломались. Запасных частей не было.

Каждое утро водил машину, которую вел Михайлов, заглух двигатель. Попытки вынуть его ни к чему не привели. Время шло. В степи посвежело, отчетливо стали прорисовываться отлогие холмы, уходящие к горизонту. Шофер курил сигарету за сигаретой, ждал: не могли ведь не вспомнить о нем? Неожиданно на горизонте холма, освещенного заходящим солнцем, показался всадник, рядом дружка, третий. Рука шофера, привычная к рулю, потянулась к нагану. В памяти всплыла встреча с бандитами в донских степях. Но тогда в кузове был хлеб, а пятеро продармейцев. Сейчас — он один. А сколько тех? Кто они? Он уже не сомневался, что это кочующая банда налетчиков. И о счастье! С другой стороны мчится группа красноармейцев.

Вывозка хлеба в Сибири и Казахстане шла успешно. Автомобилисты едва справлялись с вывозкой. В помощь им на местах мобилизовали 60 тысяч конных казаков и 25 тысяч верблюдов. До глубокой осени непрерывным потоком к железной дороге тянулись автомобили, подводы, верблюды, навьюченные грузом.

Благодаря Ленину, Советского правительства был выполнен. И от этого каждый участник экспедиции испытывал чувство гордости и большого удовлетворения.

Василий Михайлов и многие его товарищи по экспедиции вернулись в Москву. Советская молодая Советского государства в это время как раз готовилась к Новому году. Правительство высоко оценило работу мужественных шоферов: многие из них были награждены и премированы.

Сибирская автомобильная экспедиция сыграла важную роль в борьбе с тяжелым продовольственным кризисом в Москве, Петрограде и других крупных промышленных центрах. Всего было вывезено из глубиннок 3 миллиона пудов хлеба, на них 1,5 миллиона автомобилей. Вместе с тем экспедиция укрепила связь города с деревней, веру крестьян в Советскую власть и ведущую его силу — рабочий класс.

Сейчас, вспоминая события полувековой давности, ставшие историей, с волнением думаешь: как далеко ушли мы вперед! Как сильны и богаты мы стали. Современной техникой оснащены все отрасли народного хозяйства. Тысячи автомобилей с хлебом идут сегодня по дорогам Украины, Кубани, Заволжья, Сибири. В окрестностях Родины текут миллионы и миллионы тонн золотого зерна нового урожая.

В. ГОГИЩ,
участник гражданской и Великой Отечественной войн

ОН ИЗ ГОРОДА МЕТАЛЛУРГОВ

Никто, пожалуй, не станет возражать, что такси — очень удобный и быстрый вид транспорта. Нынче автомобиль с «шахматной» полосой на капоте и приветливым зеленым глазком нередко увидишь в отдаленных рабочих поселках Урала. В Нижнем Тагиле, городе металлургов и машиностроителей, сегодня таксомоторный парк насчитывает сотни автомобилей «Волга».

Среди шоферов есть свои ветераны, работающие с основания таксомоторного парка. Около двадцати лет за рулем Анатолий Яковлевич Павлов. Это уважаемый в коллективе человек. Он любит и знает технику, готов всегда помочь брату-шоферу. Кроме основной обязанности водителя, на него возложены ремонт и настройка автомобильной радиоаппаратуры.

Анатолий Яковлевич — ударник коммунистического труда, отличник социалистического соревнования работников автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

А. МЕРКУШЕВ,
райкор городской газеты
г. Нижний Тагил



Анатолий Яковлевич Павлов перед выездом на линию.

ЗАВОД НАБИРАЕТ МОЩНОСТЬ

Кутаисский автомобильный завод имени Орджоникидзе известен не только в Грузии. Самосвалы и тягачи «Колхида» работают на всех стройках и дорогах страны. Чтобы увеличить выпуск этих автомобилей, повысить их качество, на заводе вводят в строй новые цехи и поточные линии, автоматизируют трудоемкие процессы.

Сдан в эксплуатацию корпус прессового цеха площадью 6000 квадратных метров. В нем идет монтаж оборудования. Семь мощных прессов введено в строй с начала года. Двадцать пять автоматических и полуавтоматических станков и установок заменили пятьдесят устаревших. В кузовном цехе заканчивается монтаж полуавтоматической линии сборки и окраски рам, в кузнечном — 600-тонного пресса, в прессовом — 800- и 1000-тонных прессов, линии резки стального листа.

Все это позволит увеличить выпуск КАЗов на 15 процентов по сравнению с прошлым годом и улучшить качество автомобилей.

Новости,
события,
факты

«МОСКВИЧ» МЕНЯЕТ КУЗОВ

Недавно у «Москвича-408» появился «двойник». Наметанный глаз водителей тут же уловил его способность к быстрому разгону и высокие скоростные качества. Эти резвые машины имеют двигатель мощностью не 50, а 75 лошадиных сил и, несмотря на внешнее сходство, другой номер модели — «412».

«Москвич-412» благополучно стартовал. С его новым двигателем журнал уже познакомил читателей («За рулем», 1967, №№ 10 и 11). Сегодня мы расскажем о кузове. Представляет его начальник КБ кузовов Московского завода малолитражных автомобилей С. Д. Чуразов.

С конца 1964 года Московский завод малолитражных автомобилей выпускает «Москвич-408». Прочность, хорошие эксплуатационные качества сочетаются в этой машине с современными формами и изысканной отделкой. Все это завоевало ей популярность у нас и за рубежом.

Завод совершенствует «четыре-десятую», как и все предыдущие модели, в процессе производства. Повышается надежность и качество узлов и агрегатов, улучшаются внешний вид и отделка салона, удобства водителя и пассажиров.

Изучив опыт эксплуатации и запросы потребителей по модели «408», конструкторы наметили последовательную поэтапную модернизацию ее и переход к модели «412».

Итак, три этапа модернизации, рассчитанные на 1968—1970 годы.

Унифицированный кузов — первый этап. Для того, чтобы можно было применить двигатель модели «412», одновременно сохранив возможность использования двигателя модели «408», завод освоил производство унифицированного кузова. По конструкции он отличается от обычного сравнительно небольшими изменениями в передней части подкапотного пространства и пола. Эти изменения коснулись щитов радиатора, полки щитов и ее кронштейнов, кронштейнов крепления сигнала и фильтра тонкой очистки масла, косынок у передних концов подмоторной рамы. Они затронули расположение крепежных отверстий у горизонтального брызговика переднего бампера (рис. 1), гнезда аккумулятора и люка в полу для доступа к масляному щупу коробки передач. Кроме того, некоторое перемещение воздушного фильтра и радиатора системы охлаждения потребовало изменить положение и размеры среднего усилителя капота.

В остальном на этом, уже осуществленном этапе модернизации унифицированный кузов остался таким же, как и обычный, модели «408», и сохранил полную взаимозаменяемость с ним. В на-

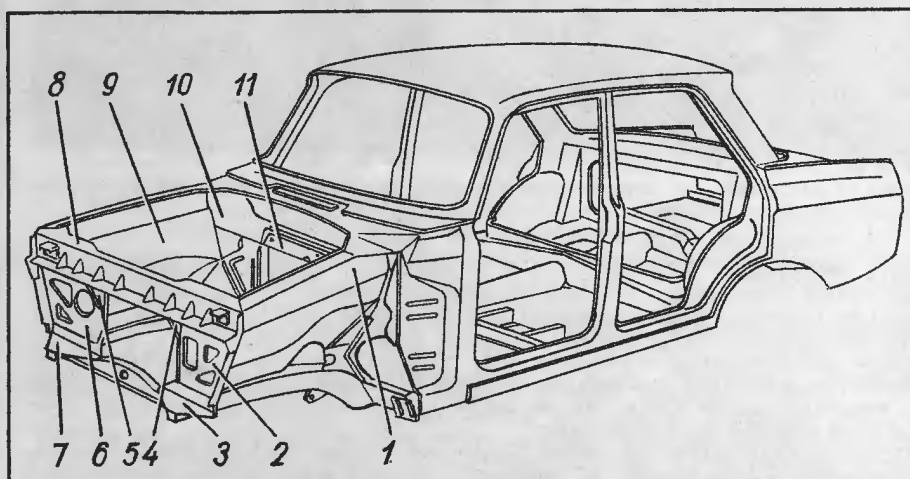


Рис. 1. Передняя часть унифицированного кузова: 1 и 9 — брызговики переднего крыла; 2 и 6 — щиты радиатора; 3 и 7 — косынки поперечной рамы; 4 и 5 — косынки полки щитов радиатора; 8 — полка щитов радиатора; 10 — щит; 11 — средняя часть поперечины щита.

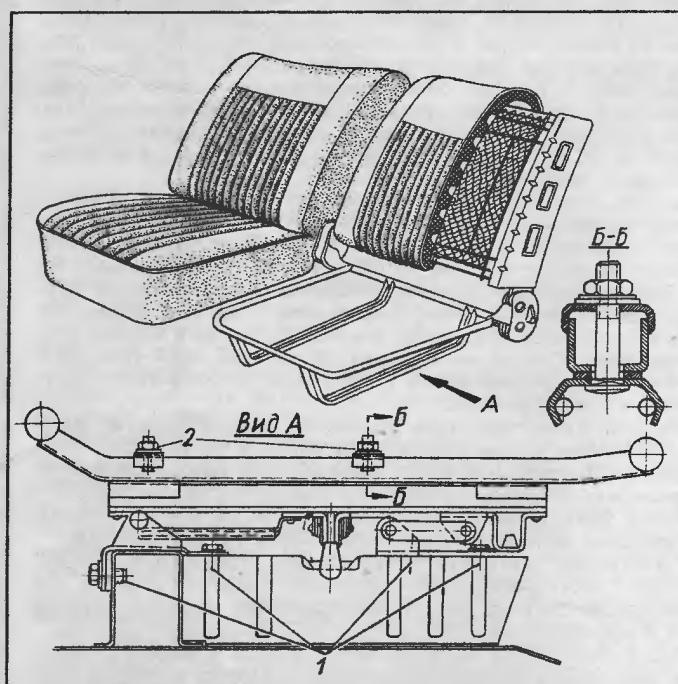


Рис. 2. Раздельное переднее сиденье: 1 — крепление салазок к полу; 2 — крепление сиденья к салазкам.

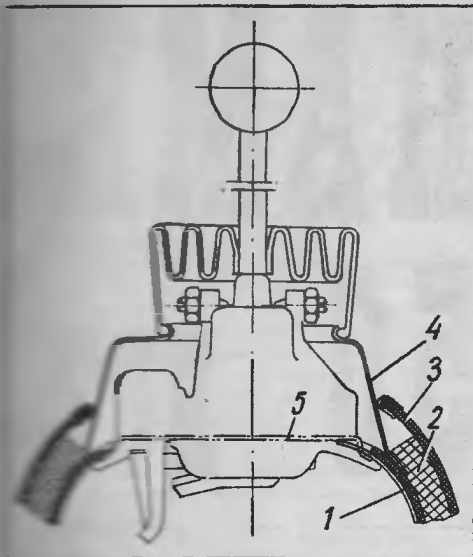
стоящее время обе модели, как «412», так и «408», выпускаются одновременно.

Раздельные передние сиденья — второй этап. Это удобнее для водителя и пассажиров. Каждое из сидений имеет самостоятельную регулировку и свои салазки. В связи с этим несколько изменилась форма резиновых ковриков пола и подкладок под них. Сиденья, как и раньше, можно раскладывать, чтобы сделать спальные места.

Конструкция спинок осталась прежней. Сиденья крепятся к салазкам сверху болтами (рис. 2) при снятых подушках.

На втором этапе модернизации кузова изменена поперечина пола. Чтобы установить новые, раздельные сиденья на модель «408», придется заменить переднюю поперечину пола и приварить две дополнительные опоры под салазки.

Рычаг управления коробкой на полу — третий этап. Такое расположение даст



ряд преимуществ: надежнее станет вся система управления коробкой (устраняются сложные тяги), проще обслуживание и ремонт; значительно облегчится сборка автомобилей с правым расположением руля (как у модели «408П»).

Чтобы перенести рычаг управления коробкой передач на пол, придется не только разделить сиденье, но и дополнительно вмешаться в конструкцию кузова. Между наклонным полом и передней поперечиной будет кожух большего сечения, чем существующий туннель, а в панели под кожухом — большой вырез.

На кожух монтируется механизм управления коробкой со штампованной крышкой, на отбортовке которой укреплен резиновый манжет. При этом сохранится возможность устанавливать и

Рис. 3. Рычаг коробки передач на полу: 1 — кожух; 2 — термошумоизоляция; 3 — коврик; 4 — крышка; 5 — положение заглушки, если рычаг коробки на рулевой колонке.



Рис. 4. Мягкие накладки панели приборов: 1 — верхняя; 2 и 3 — нижние правая и левая; 4 — крепление накладок к панели приборов

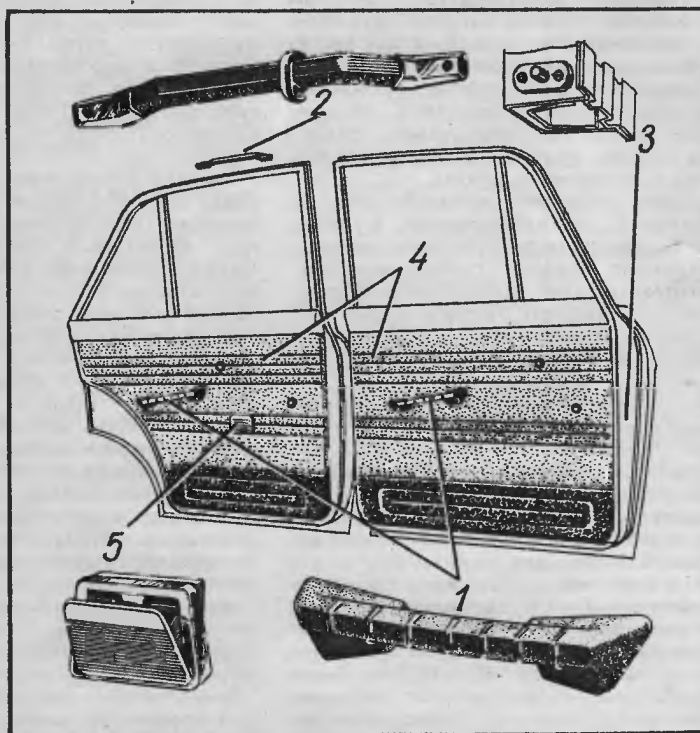


Рис. 5. Внутренняя отделка: 1 — мягкая подложка; 2 — покрытие с орнаментом; 3 — вешалка; 4 — выключатель; 5 — пепельница

прежнюю систему управления — на руле. В этом случае отверстие в кожухе закрывается не выпуклой крышкой, а плоской металлической заглушкой (рис. 3).

Еще раз изменятся размеры резиновых ковриков передней части кузова, а на средний кожух будет укладываться коврик из материала «трип» с отверстием. Для машин с рычагом управления коробкой передач на руле будет использоваться коврик без выреза.

Таким образом, и на третьем этапе сохранится унификация кузова: конструкция его позволит устанавливать ту или другую систему управления коробкой и обе модели двигателя.

Улучшение внешней отделки в салоне — все время. Если многие изменения конструкции кузова связаны с двигателем «412» и усовершенствованием агрегатов шасси, то перемены во внешнем виде автомобиля и улучшения в салоне носят самостоятельный характер и внедряются заводом последовательно, по мере подготовки производства.

Автомобиле придадут привлекательность хромированные декоративные накладки на дисках колес и на нижних кромках дверей, заходящие на передние крылья. Этой же цели послужит окантовка водосточков крыши.

Зеркало заднего вида на левой передней двери улучшит обзорность и одновременно будет восприниматься как декоративный элемент. На задних стойках боковой части кузова устанавливают дополнительные фонари стояночного света.

Комфортабельность салона, помимо раздельного переднего сиденья, повысят мягкие накладки на верхней и нижней частях панели приборов (рис. 4), уменьшающие отблеск в ветровом стекле ночью. Они делаются из вспенивающегося материала, покрытых декоративной пластиковой пленкой. Из них делают сейчас подлокотники (рис. 5), из них же будут и мягкие накладки на стойки кузова и подоконники дверей.

Мягкие накладки в салоне не только улучшают внутреннюю отделку кузова, но и в известной мере повышают безопасность. Их применение снизит расход листового металла и вес кузова.

Над проемами дверей (кроме двери водителя) будут сделаны ручки, за которые удобно держаться на ходу. На них перенесут крючки для одежды. В задние двери должны быть вмонтированы пепельницы, а на передних стойках кузова и на правой средней стойке внутри дверных проемов помещены выключатели плафона на потолке, срабатывающие при открывании дверей (см. рис. 5).

Освоена сварка пленочных кожзаменителей токами высокой частоты, что позволяет делать тиснение разных рисунков на обивке.

Все это придаст «Москвичу-412» новые, лучшие качества. Завод старается добиться максимально возможной взаимозаменяемости узлов в процессе модернизации. Можно рассчитывать на то, что введенные и намеченные на ближайшие два года усовершенствования «Москвича», в частности его кузова, будут положительно оценены отечественными и зарубежными автомобилистами.

С. ЧУРАЗОВ,
начальник КБ кузовов
Московского завода
малолитражных автомобилей



НАМИ

50 ЛЕТ

На снимках — два эпизода из многогранной деятельности института: слева испытания автомобилей на булыжной дороге полигона; справа — исследование топливной аппаратуры на стенде.

Всестороннее развитие науки и техники стало одной из главных задач Советской власти после победы Октября. Надо было объединить все научные силы страны, привлечь их на службу пролетарской революции. Уже в августе 1918 года по инициативе Владимира Ильича Ленина Совет Народных Комиссаров издает декрет об организации при ВСНХ Научно-технического отдела (НТО).

На одном из первых своих заседаний Коллегия НТО принимает решение организовать Научную автомобильную лабораторию (НАЛ) для развития автомобильной науки и техники. Заведующим НАЛ был назначен профессор МВТУ Н. Р. Бриллинг, а его заместителем — инженер, будущий академик, Е. А. Чудаков. Эта, поначалу небольшая, лаборатория, выросшая впоследствии в Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ), родилась 6 ноября 1918 года.

С тех пор прошло 50 лет. С именем НАМИ тесно связано становление нашей автомобильной науки, развитие советского автомобилестроения, проектирование, постройка, испытание автомобилей, тракторов, автотракторных и авиационных моторов.

В НАМИ сложились и развились отечественные научные школы по двигателям — профессоров Н. Р. Бриллинга и Е. К. Мазинга, по автомобилям — академика Е. А. Чудакова и профессора А. А. Липгарта, по тракторам — профессоров Д. К. Карельских и М. К. Кристи, по автомобильным материалам — профессора М. М. Хрущева, по топливам и маслам — доктора технических наук П. С. Панютина. Долгие годы в институте работали Герои Социалистического Труда академики В. Я. Климов и А. А. Микулин.

История НАМИ неотделима от автомобилизации страны на всех этапах социалистического строительства начиная с восстановления разрушенного войной народного хозяйства молодой Советской республики.

Одно лишь перечисление всех выполненных в институте в то время работ потребовало бы очень много места в журнале. Поэтому назову лишь самые

главные из них. В период, предшествовавший первой пятилетке, в институте был разработан первый советский легковой автомобиль НАМИ-1 (в мае 1927 года московский завод «Спартак» выпустил партию этих малолитражек), созданы азосани, нефтяные моторы, в том числе двигатель для глиссеров мощностью 600 л. с. с реверсивной установкой.

По идее Н. Р. Бриллинга было начато проектирование силовой установки с использованием принципа газовой турбины. Наряду с опытно-конструкторскими работами проводились широкие испытания и исследования двигателей, автомобилей, тракторов и мотоциклов.

Институт принял активное участие в разработке пятилетнего плана, предусматривавшего строительство Горьковского (тогда Нижегородского) автозавода, реконструкцию завода АМО (ныне ЗИЛ), в решении основных вопросов, касавшихся моторостроения, производства автомобилей и тракторов, расширения диапазона используемых топлив, изготовления гусеничных бистроходных ходов и прицепного состава.

Бурное развитие автомобильной и тракторной промышленности в годы первой пятилетки потребовало усилить конкретную помощь промышленности, подготовить для автомобильных, тракторных и моторных заводов новые, более совершенные конструкции. В первую очередь предстояло дать двигатели для самоходных комбайнов.

Институт успешно и в короткий срок решил эту очень важную для того времени проблему. Разработанный для комбайнов двигатель ГАЗ-НАТИ был принят к серийному производству на Горьковском автозаводе и выпускался для всего парка комбайнов страны до конца 1941 года.

Машинное перевооружение сельского хозяйства поставило на повестку дня вопрос о тракторе средней мощности. Институт выступил инициатором создания такого трактора. В 1933—1934 гг. были разработаны и изготовлены образцы двух конструктивно и технологически унифицированных модификаций «Комсо-

мольца В» — сельскохозяйственного и транспортного. В 1936 году началось массовое производство этих тракторов на Сталинградском (СТЗ-НАТИ) и Харьковском (ХТЗ-НАТИ) заводах.

Выполненные и внедренные институтом в массовое и серийное производство работы явились серьезным вкладом в механизацию сельского хозяйства. В 1940 году Президиум Верховного Совета СССР за выдающиеся успехи в подъеме сельского хозяйства страны наградил институт орденом Трудового Красного Знамени.

В годы второй пятилетки были приняты к производству другие конструкции, разработанные в институте, — малолитражный автомобиль КИМ-10, мотоцикл НАТИ-750, ряд прицепов и др. Совместно с Московским автомобильным заводом и заводом «Динамо», а позже с Ярославским автомобильным заводом институт спроектировал новый для того времени вид транспортных средств — троллейбус, а в 1938 году впервые в Советском Союзе — автобус вагонного типа.

Великая Отечественная война, потребовавшая мобилизации всех сил народа, наложила свой отпечаток и на деятельность института. В кратчайший срок она была поставлена на службу фронту, обороне страны. Многие сотрудники добровольно ушли в ополчение.

В тематическом плане первостепенное значение приобретают очень важные для страны вопросы экономики дефицитного жидкого топлива. Спроектированные в институте автомобильные и тракторные газогенераторные установки срочно передаются на заводы и в короткие сроки ставятся на серийное производство. Десятки тысяч автомобилей, работавших в тылу и прифронтовой полосе, были переведены на твердое топливо.

Фронт требовал вездеходов. Институт создал вездеходы НАТИ-ЗИС-42 и ГАЗ-60 и помог заводам в освоении их производства.

Большой работой явилось создание бронированного трактора-тягача на базе трактора СХТЗ. Производство его было

организовано на Алтайском тракторном заводе под маркой СХТЗ-НАТИ-Б.

В 1942—1943 гг. сотрудники технического отдела ныне лауреаты Государственной премии П. И. Степин и Б. И. Гастев впервые в мировой практике предложили высокопроизводительный способ литья в металлические формы корпусов мин, гранат и снарядов. Этот способ широко использовался на оборонных заводах.

За успешное выполнение задания Правительства по выпуску автомобилей, освоение и серийный выпуск новых типов военной техники и выполнение специальных заданий Президиум Верховного Совета СССР наградил девятнадцать работников института орденами и медалями Советского Союза.

В конце войны, в 1944 году институт вернулся к научно-исследовательской и экспериментально-конструкторской работе. Он продолжил начатые еще в 1941 году совместно с Ярославским автомобильным заводом исследования по созданию унифицированного семейства грузовых автомобилей, которые завершились постановкой их на производство сначала на Ярославском, а в дальнейшем на Минском и Кременчугском автозаводах.

В 1945 году в НАМИ было закончено проектирование и построен опытный образец двухосного дизельного грузового автомобиля (3,5 т).

Быстрое развитие автомобильного транспорта выдвинуло совершенно новые требования к типу подвижного состава. НАМИ совместно с заводами активно включается в его разработку, в подготовку технических заданий на проектирование новых, перспективных автомобилей.

В 1947—1957 гг. создаются газобаллонные автомобили ЗИС-156А и ГАЗ-51Ж, работающие на сжиженном газе, газогенераторная установка для автомобилей «УралЗИС», первые отечественные электромотоциклы грузоподъемностью 0,5, 1,5 и 6 т, паровой автомобиль НАМИ-012 на твердом топливе и многие другие конструкции.

Важным шагом в развитии моторостроения явилось проектирование дизелей для грузовых автомобилей — prototypes новых четырехтактных дизельных двигателей Ярославского моторного завода.

Особое значение имели проведенные под руководством профессора Н. Р. Брелинга исследования рабочего процесса высокооборотных короткоходных дизелей с однополостными камерами сгорания. Они позволили глубже изучить процессы впрыска топлива, взаимодействия между вихреобразованием в камере сгорания и форсировкой дизеля. Эти исследования на много лет опережали аналогичные зарубежные.

Откликнувшись на обращение ЦК КПСС и Совета Министров СССР к моторостроителям с призывом повысить ресурс двигателей внутреннего сгорания, коллектив НАМИ в 1964 году развернул исследования по долговечности автомобильных двигателей и оказанию конкретной помощи заводам. В результате совместных работ, выполненных на предприятиях, в НАМИ и НИИАТе, срок службы автомобильных двигателей до первого капитального ремонта повысился в полтора-два раза.

Институт успешно завершил про-

двигшиеся несколько лет крупные экспериментально-конструкторские работы и дал путевку в жизнь дизельным двигателям НАМИ-019 V-6 и V-8 для Ярославского автомобильного завода; автомобилю НАМИ-020 для Уральского автомобильного завода. В НАМИ были спроектированы двигатель МемЗ-965 для советской микролитражки, гидромеханическая коробка передач для львовских автобусов, зубчатые передачи с заплюснутым зацеплением; выполнен большой комплекс работ по созданию нового колесного движителя, повышающего проходимость грузовых автомобилей общего назначения. Созданы колеса с арочными шинами для автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-53А, ЗИЛ-164, ЗИЛ-130, МАЗ-500 и КрАЗ-256. Это послужило основой для развития новых типов колесных движителей — пневмокатов и широкопрофильных шин различного назначения — и создания новых машин.

В последние годы институт занялся разработкой перспективных конструкций. К числу их относятся новые модели автомобилей семейства «Урал», снегоболотоходы различной грузоподъемности, легкие и грузовые автомобили, автобусы и их агрегаты, базирующиеся на принципиально новых решениях.

В настоящее время особое внимание мы уделяем вопросам дизелизации автомобильного парка страны, повышению надежности и срока службы автомобилей, уменьшению затрат труда на их техническое обслуживание, созданию и исследованию новых типов двигателей с высокими удельными показателями.

Важным этапом в ускорении разработки и внедрения новых конструкций явилось создание автомобильного испытательного полигона НАМИ. Здесь в концентрированном виде воспроизведены наиболее типичные дорожные условия нашей страны, что дает возможность проводить всесторонние лабораторно-дорожные и ускоренные пробеговые испытания. Сегодня Центральный испытательный полигон НАМИ — это научно-методический и организационный центр полигонных испытаний, имеющий

связи со всеми заводами автомобильной промышленности.

В лабораториях института получили широкое применение средства электроники, электрическое моделирование, испытательные установки программного управления, имитирующие эксплуатационные режимы, методы исследования при помощи статистического анализа и др.

За полвека в НАМИ проведены фундаментальные научные изыскания и созданы почти все основополагающие научные труды в области теории и расчета автомобилей и автомобильных двигателей.

Наш институт внес большой вклад в подготовку педагогических кадров для высших учебных заведений и техникумов, готовящих специалистов автотракторного профиля.

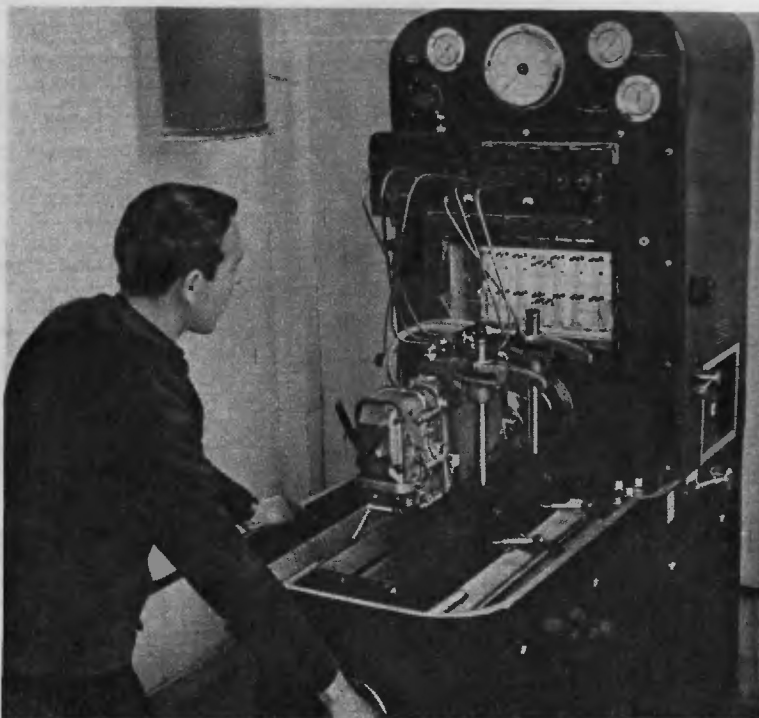
Основные учебники, а также пособия по теории и расчету автомобилей, тракторов и двигателей внутреннего сгорания написаны научными сотрудниками НАМИ. По этим книгам учились десятки тысяч инженеров и техников, работающих ныне в автомобильной и тракторной промышленности.

За годы существования института от него отпочковался ряд научных лабораторий и отделов, выросших в самостоятельные крупные научно-исследовательские учреждения — ЦИАМ, НАТИ, ЦНИДИ, ЦНИТА, Гипроавтопром и другие.

За успехи, достигнутые в выполнении заданий семилетнего плана, и заслуги в развитии отечественного моторостроения, Президиум Верховного Совета СССР в 1966 году наградил орденами и медалями СССР большую группу работников автомобильной промышленности и среди них 14 сотрудников НАМИ и его полигона.

В настоящее время коллектив НАМИ совместно с коллективами заводов и других институтов напряженно трудится над выполнением больших задач, поставленных пятилетним планом перед автомобилестроением.

А. ХЛЕБНИКОВ,
директор НАМИ



ОТКРЫТЫЕ СТАРТЫ «КАЛЕВА»



Под Таллином, неподалеку от известной нольцевой трассы Пирита-Мосе, стоят белые домики. Это — республиканский автомобильный клуб общества «Калев». Летом он организовывал большие гонки на первенство общества. Старт был открытым, и в них помимо эстонских спортсменов приняли участие сильнейшие гонщики Советского Союза, а также гости из Финляндии.

Сильный состав участников предредел острую спортивную борьбу. В заезде на гоночных мотоциклах иласса 350 см³ был побит абсолютный рекорд трассы. Это сделали таллинец А. Калам и москвич Н. Севостьянов, прошедшие один круг со средней скоростью 134,2 км/час. Победителем стал эстонский гонщик. Севостьянов финишировал вторым, а третьим — Э. Кийса. Один из моментов этого заезда, когда Калам (№ 6) обходит финского спортсмена М. Салонена (№ 8), показан на верхнем фото. Салонен, однако, выиграл в илассе 500 см³, оттеснив Кийсу на второе место. Невысокая средняя скорость победителя (111,75 км/час) объясняется тем, что «пятисотам» достался проливной дождь.

На спортивных машинах иласса 350 см³ преуспевал Кийса, показавший среднюю скорость 123,06 км/час.

Большой интерес вызвали гонки на мотоциклах с нолясками. Финские гости привезли с собой мощные машины BMW, одна из которых была снабжена обычной «правой» ноляской (экипаж Москари—Сигвари), а другая (Калениус—Рюханен) — «левой» (средний снимок). Победу в заезде одержали ленинградцы В. Калюжный и В. Смирнов. Они показали среднюю скорость 109,39 км/час, оставив позади Москари и Сигвари. На третьем месте эстонские гонщики Х. Пальм и А. Хиртентреу.

На гоночных автомобилях формулы 3 (нижний снимок), первые два места заняли представители «Калева» Э. Гриффель и Х. Саарм. Прошлогодний чемпион краснотаров В. Греков финишировал третьим. Средняя скорость победителя 129,15 км/час.

К. КЕЕЛЬ

г. Таллин

Фото Э. Парнаметса

Спортивные игры колхозной и совхозной молодежи родились в год пятидесятилетия комсомола и были посвящены этой юбилейной дате.

Большое место в них отводилось состязаниям сельских водителей — многоборью, которое объединило соревнования на мастерство вождения и экономии топлива с метанием гранаты, легкоатлетическим кроссом и прыжками в длину. Несмотря на столь необычное сочетание, состязания пришлись по душе нашим сельским шоферам. Празднично проходили и районные, и областные, и республиканские встречи. И вот финал. Всесоюзные соревнования сельских шоферов! Со всей страны съехались лучшие водители в Яхромской совхоз-техникум под Москвой, чтобы выявить первых победителей игр.

Среди учрежденных призов три установила редакция журнала «За рулем» — за первые места в фигурном вождении и в экономии топлива, а также за лучший результат по сумме этих двух автомобильных состязаний. Их завоевали В. Бабешко (Украинская ССР), С. Чекмасов и П. Демин (РСФСР).

В командном зачете победила сборная Эстонской ССР — А. Вайно и А. Кокамаги. Ей вручен переходящий приз Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР, а также памятный приз ЦК ДОСААФ.

Корреспондент журнала попросил обладателей наших призов рассказать, как они готовились к финальной встрече, какую пользу принесли им соревнования.

Посвящение в спорт

Соревнуются
сельские
водители

ВИКТОР БАБЕШКО, шофер совхоза «Репинский» Чугуевского района Харьковской области.

Водителем работаю двенадцать лет, дело свое люблю, но вот в автомобильных соревнованиях раньше не участвовал.

Опыт вождения в разных погодных и дорожных условиях у меня большой — работа уж такая, к тому же мы старательно тренировались перед каждым этапом соревнований. Это, наверное, и помогло мне завоевать первое место в фигурном вождении.

Соревнования дали много и вызвали желание заниматься автоспортом. Хочется, чтобы Всесоюзные спортивные игры колхозной и совхозной молодежи проводились регулярно. Хорошо бы включить в соревнования шоферов еще и упражнения по устранению неисправностей. Кому-кому, а нам, сельским водителям, надо знать автомобиль так, чтобы при необходимости действовать самому, не дожидаясь летучки. А то, чего греха таить, бывает так: случится что-нибудь в поле, и сидит шофер рядом с машиной — загорает, пока не подоспешет помощь.

СЕРГЕЙ ЧЕКМАСОВ, шофер Яхромского совхоза-техникума Московской области.

Работую на грузовике. Специальностью шофера овладел в армии. Автомобильным спортом раньше не занимался. И очень доволен, что по экономии горючего смог занять первое место.

У нас в совхозе-техникуме спорт развит хорошо, а вот автомобилистов-спортсменов не было, хотя шоферов много. Уверен, что теперь наряду с футболом, легкой атлетикой и волейболом в нашей спортивной жизни найдут место и встречи автомобилистов.

ПАВЕЛ ДЕМИН, шофер совхоза «Горкинский» Ирбитского района Свердловской области.

Когда меня вызвал директор совхоза и предложил поехать на соревнования, мне даже показалось, что он шутит. Но когда убедился, что и в самом деле есть такая возможность, — согласился. Так я попал в Свердловск, куда съехались шоферы из районов области. Здесь мы познакомились с «фигуркой», с тем, как проводятся соревнования на экономию бензина. В Свердловске мне удалось занять первое место.

Затем в Перми на зональных соревнованиях сельских шоферов восьмью областей я вышел на третье место и получил право участвовать в республиканских соревнованиях в Саратове. Успешно выступил и там. Вместе с В. Оленевым — шофером совхоза «Ждановский» Горьковской области мы составили команду Российской Федерации. По сумме автомобильного двоеборья в финале мне было присуждено первое место. А команда заняла общее второе место.

Жаль, что у нас в совхозе, да и в районе не бывает автомобильных соревнований. Теперь я убедился в том, что нам под силу проводить их самим.



Они завоевали призы журнала «За рулем» — В. Бабешко, П. Демин и С. Чекмасов (слева направо).

Фото В. Захарова

АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

Юношеское первенство СССР по картингу



На старте финального заезда в классе 125 см³. № 26 — победитель М. Рябчиков, № 7 — второй призер А. Скирда, № 25 — В. Горохов, занявший третье место.

Фото В. Бровко

Всего два года назад стартовал 50-кубовый класс катков, специально предназначенный для ребят четырнадцати-шестнадцати лет. В 1967 году на IV Спартакиаде народов СССР команда каждой республики наряду с тремя взрослыми включала троих юных картингистов. Половина командных очков на их счету! Именно юноши вывели тогда грузинскую команду на второе место.

И вот теперь самостоятельное первенство страны. Оно состоялось в Москве на Центральном стадионе имени В. И. Ленина в те же дни, что и очередной этап Кубка дружбы социалистических стран, на той же трудной и скоростной трассе. Юноши вышли на парад вместе с признанными мастерами, лучшие из них поднимались на тот же пьедестал почета, что и асы. Все это придавало соревнованиям особую значимость.

Гонки, которые мы увидели в Лужниках, были намного острее прошлогодних. Тогда призеров можно было назвать до старта, что почти безошибочно и сделала юная гонщица из Курска Наташа Тодорова (к сожалению, на этот раз она не выступала). Теперь по крайней мере семь-восемь ребят в каждом классе с полным правом претендовали на малые медали первенства, а чтобы определить победителя в классе 125 см³ нужен был, пожалуй, фотофиниш. И вся гонка на высоких скоростях! Судите сами: пяттерка лидеров международных гонок проходила круги в среднем за 58—59 секунд, пяттерка сильнейших юношей — за 65—66. Вот вам свидетельство отличной подготовки машины, умения владеть мотором, мастерства езды.

Какое-то мгновение проиграл на финише в старшем классе победителю Михаилу Рябчикову из Подмоскovie представитель Украины Александр Скирда, в прошлом году занимавший лишь четырнадцатое место в классе 50 см³. В юношеском картинге происходит нормальный процесс — вчерашние новички формируются в перспективных гонщиков.

Но именно со второго призера нам хочется начать критический разговор. В финале Скирда лидировал после старта, но затем замешкался и отошел на четвертое место. Дистанция короткая — восемь кругов по 820 метров. И вот, спеша наверстать упущенное, увлекшись в азарте гонки, он «подрывает» путь москвичу Горохову. По

меньшей мере нарушитель правил заслуживал предупреждения, а сам случай — разбора со всеми юными спортсменами. Но об этом забыли. Другой «казус». Москвича Михаила Густешова, потерпевшего неудачу на 50-кубовом катке, допустили «вне конкурса» к гонке в старшем классе. Откуда и почему появилась такая формулировка? Оказалось, что он не прошел официальной тренировки в этом классе. Но в таком случае его и вовсе нельзя было допускать к старту. Мы намеренно остановились на этих, казалось бы, мелких происшествиях. Спортивную честь, спортивную дисциплину надо прививать смолоду. И дело это прежде всего взрослых наставников — тренеров, представителей команд (что греха таить, они еще заражают ребят «очковой болезнью») и, конечно, судей.

Думается, что неудачна была формула первенства. В прошлом году спартакиадный зачет вполне оправдывал большое число участников. В нынешнем столь же оправданным было ограничить его двадцатью спортсменами в каждом классе — цифрой, которая была принята для финальных заездов. Во-первых, можно было бы провести каждую гонку в два или три заезда — куда объективнее определить победителей и дать юным гонщикам возможность исправить промахи и неполадки. И во-вторых, не везти за тридевять земель ребят, которые ни за что не боролись и не могли бороться из-за плохой подготовки машины и умения ездить.

Вряд ли общение на трассе с сильнейшими принесло им пользу, а вот жестокое поражение могло даже травмировать. Предвидим возражения — а как же в этом случае быть с командным первенством? Один из возможных вариантов — проводить личные и командные чемпионаты через год. Не исключены, конечно, и другие варианты. Во всяком случае, здесь есть над чем подумать.

Неравенство сил между группой лидеров и так называемыми аутсайдерами наводит и на другие размышления. Картингом у нас занимаются и автотоклубы ДОСААФ, и Дворцы пионеров, и станции юных техников, и

ДСО, и просто школьные коллективы физкультуры. Это очень хорошо. Здесь не может быть ограничений. Плохо то, что нет у нас действенной системы методического и технического руководства картингом, нет, наконец, порядка в снабжении всех этих организаций двигателями, шинами, необходимыми материалами. Только этим можно объяснить появление на всесоюзном первенстве тихоходов самой немислимой конструкции. Повторяем, инициатива — это очень хорошо. Но нашему картингу нужны руководящие центры в республиках, в областях и краях. Формально такие центры есть — федерации автомобильного спорта и секции при комитетах ДОСААФ. Но речь идет о том, чтобы они выполняли свои функции повсеместно.

Мы далеки от того, чтобы навязывать всем обязательные виды спорта. Однако картинг занимает особое положение. Это наиболее доступные для ребят соревнования, перспективность массового развития их неоспорима. И в этой связи вызывает тревогу положение дел в Литве, Молдавии, республиках Средней Азии, чьих представителей мы не увидели на старте всесоюзного первенства.

Итак, аттестат зрелости получен. И рассматривать его надо как аванс, который предостоят оправдать.

Б. МАНДРУС

Результаты соревнований

Личный зачет. 50 см³: 1 — А. Станевич; 2 — И. Едровиц (оба — Латвийская ССР, «Даугава»); 3 — Ю. Прохоров (Эстонская ССР, «Ноорус»). **125 см³:** 1 — М. Рябчиков (РСФСР, автотоклуб); 2 — А. Скирда (Украинская ССР, автотоклуб); 3 — В. Горохов (Москва, «Спартак»).

Командный зачет. Первенство среди республик, городов Москвы и Ленинграда: 1 — Латвийская ССР (А. Станевич, И. Едровиц, Х. Гольдманис, Я. Бломе); 2 — Эстонская ССР (Т. Халамяги, Ю. Прохоров, Т. Калда, Э. Тиibel); 3 — Москва (И. Элатогов, М. Густешов, В. Горохов, А. Творогов). **Первенство среди низовых коллективов:** 1 — Центральный автотоклуб работников автотранспорта Латвийской ССР (Я. Бломе, И. Едровиц); 2 — Таллинский дворец пионеров, 2-я команда (Т. Халамяги, Ю. Прохоров); 3 — Московский автокомбинат № 1 (А. Творогов, В. Горохов).

Решением Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций за успехи в спортивной деятельности, тренеру мотоциклетной команды ЦСКА Виктору Лозовскому Куланову присвоено звание заслуженного тренера СССР.

Почетное звание заслуженного мастера спорта СССР присвоено известному харьковскому автоспортсмену Владимиру Константиновичу Никитину.

На родине мотоциклов «Восход», в городе Коврове решилась судьба трех золотых медалей первенства СССР по мотокроссу. Соревнования проходили на машинах именно тех классов, которые строит Ковровский завод.

На мотоциклах 175 см³ нан мужчины, так и женщины участвовали в трех заездах; в зачет шли два лучших результата. Гонка на машинах 250 см³ явилась четвертым и последним этапом чемпионата СССР (о первых трех — см. «За рулем», 1968, № 6).

Результаты соревнований: 175 см³ (женщины): 1. В. Луннина-Моноба (Ростов-на-Дону); 2. Т. Алексеева (Москва); 3. В. Михельсон (Ростов-на-Дону); 4. В. Озолыня (Рига); 5. В. Долгая (Днепропетровск); 6. Н. Авдеева (Москва). 175 см³ (мужчины): 1. Ю. Агеев (ГСВГ); 2. А. Дежников (Ленинград); 3. А. Савельев (Москва); 4. В. Тюрин (Москва); 5. Ю. Романов (Москва); 6. Б. Динабург (Ковров). 250 см³: 1. Л. Шинаренко (Киев); 2. Е. Петушков (Москва); 3. С. Набуллин; 4. А. Воронин (оба ГСВГ); 5. П. Рулев (Ленинград); 6. В. Донис (Рига).

В итоге звание чемпиона страны в этом классе завоевал Л. Шинкаренко. Последующие места заняли: Е. Петушков, А. Воронин, Г. Моисеев, А. Клдзашвили, С. Набиуллин.

С. Набиуллин. В Белгороде закончились соревнования на первенство СССР по мотокроссу у илассх 350 и 125 см³. Приводим их результаты: 350 см³: 1. А. Лебедев; 2. А. Воронин (оба ГСВГ); 3. В. Погребняк (Украинская ССР); 4. В. Краснощев (Москва); 5. 3. Кальнин (Латвийская ССР); 6. С. Комлин (Украинская ССР); 125 см³: 1. А. Савельев (Москва); 2. А. Мандриченко (Молдавская ССР); 3. С. Набиуллин (ГСВГ); 4. Г. Севостьянов (Ленинград); 5. В. Лаврентьев (Москва); 6. П. Сергиз (Латвийская ССР).

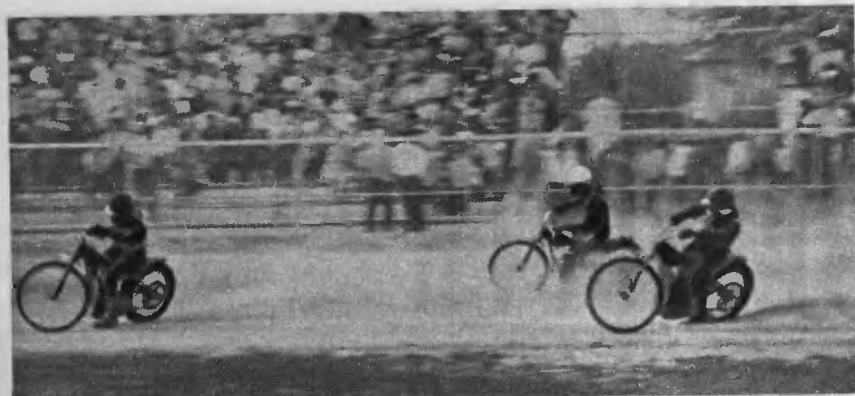
результаты выступлений в Коврове (175 см³ мужчины и женщины) и Белгороде (350 см³ и 125 см³), места распределялись следующим образом: 1. Москва; 2. Украинская ССР; 3. РСФСР; 4. Латвийская ССР; 5. Узбекская ССР; 6. Молдавская ССР.

Сильнейшие команды мотокроссменов из низовых спортивных коллективов, автомотоклубов, добровольных спортивных обществ и ведомств приняли участие в розыгрыше командного «Кубка СССР» по мотокроссу.

Эти соревнования проводятся уже третий год. Нынешние состоялись в эстонском городе Выру.

Первое место и Кубок завоевала команда Московского автомобильно-дорожного института, которую тренирует заслуженный мастер спорта И. Озолина. Команда выступала в следующем составе: Г. Мерлин, Е. Михайлов, Ю. Сухов и В. Федоров.

Второе место у спортсменов Вентспилсского торгового порта, третье — у Ленинградского автомотоилуба.



Два дня на уфимском мототреке «Труд» шла упорная борьба за золотую медаль чемпиона СССР по мотогонкам на гаревой дорожке. В нынешнем году исполнилось десять лет с того времени, как в нашей стране были впервые организованы эти интересные соревнования. И медаль чемпиона десятого первенства страны имела особую цену. Любителей спорта интересовало, есть ли еще порох в пороховницах у прославленных башкирских ветеранов или же они на этот раз сдадут позиции под натиском молодежи.

Право на выступление в столице Башкирии шестнадцать финалистов завоевали в трех полуфинальных соревнованиях. В Москве сильнейшими оказались В. Трофимов, В. Моисеев и Г. Куриленко; в Салавате тройку призеров «укомплекто-

на Салаватские горы, присев на скалы, вали» — башкирские гаревники И. Плеханов, В. Корнев и В. Кононович. Но если в первых двух полуфиналах тон задавали старые опытные бойцы, то в Балаково вперед вышли молодые — В. Клементьев и В. Смирнов. В то же время не сумели пробиться в финал такие испытанные бойцы, как В. Самородов и Ю. Чекрынов. Из-за травмы не смог выступить их земляк Г. Кадьров.

И тогда молодёжь активно перешла в наступление. Опыт и авторитет Плеханова, Шайнурова, Трофимова, однако, не смущали ленинградца В. Смирнова, тбилисца В. Клементьева, гонщика из Даугавпилса А. Петровского. Несмотря на небольшую спортивный стаж (у первого че-

тыре, а у второго — неполных два года), они доказали, что могут на равных вести спор с чемпионами, отвоевывать у них очки, выигрывать заезды.

Это отродное явление. Но мы не должны закрывать глаза на недостатки в сегодняшней подготовке молодых гаревиков. На мой взгляд, многие из них грешат плохим стартом. Резкий старт в спидвее — основа успеха в заезде. Наверстать упущенное время редко кому удастся, а попытки любой ценой компенсировать потерю приводят к ненужной трате сил и падениям. Прекрасно владеет техникой старта Игорь Плеханов — почти все заезды, в которых участвовал четырехкратный чемпион страны, он выигрывал на первых метрах.

Пожалуй, нашим тренерам надо ввести в программу подготовки своих подопечных специальные упражнения, развивающие быстроту реакции, отрабатывать с ними старт по элементам.

Многим молодым спортсменам, выступавшим в уфимском финале, мешало добиться успеха неумение распределять силы с учетом обстановки, создавшейся в ходе заезда. Этот упрек относится прежде всего к Клементьеву, который в одном из заездов проявил необдуманную горячность. За это он поплатился падением и потерей двух очков.

Мне кажется, что ошибки такого рода — следствие в общем-то недостаточной тактической подготовки гаревых гонщиков. И если опытные В. Трофимов, И. Плеханов, Г. Куриленко отличаются хорошо развитым тактическим мышлением, умением «видеть гонку», то долг наших тренеров — активнее воспитывать эти качества у молодых спортсменов.

Хорошую школу для подготовки смены ветеранам представляют соревнования «юниоров», гонщиков не старше 21 года. Они проводятся у нас уже второй раз. Примечательно, что Клементьев в прошлогодних соревнованиях занял четвертое место. Теперь он стал первым за призерами уже на «большом» всесоюзном чемпионате.

Г. ПЛЕШАКОВ,
главный тренер по мотоспорту

Чемпионат СССР по спидвею (Уфа): 1. И. Плеханов; 2. Г. Куриленко (оба — Уфа); 3. В. Смирнов (Ленинград); 4. В. Клементьев (Тбилиси); 5. В. Корнев (Салават); 6. А. Петровский (Даугавпилс).

6. А. Петровский (Даугавпилс).
Чемпионат СССР по спидвею среди юниоров (Ленинград): 1. Ю. Дубинин (Новосибирск); 2. Г. Иванов (Ленинград); 3. В. Кочетов (Новосибирск); 4. А. Раевский (Ровно); 5. А. Маркитанов (Ленинград); 6. В. Венедиктов (Тольятти).

Предвижу, что многие, прочтя эту статью, подумают: «Скажите, пожалуйста, куда хватил автор! Тут, так сказать, не до жиру, было бы запчастей в достатке!» И все же, нет, не отрывался автор от жизни. Конечно, запчасти это очень важно, во многом от них зависит «здоровье» автомобиля, но здесь для решения проблемы в последнее время предпринимаются весьма действенные меры, результаты которых, несомненно, вскоре ощутят автолюбители.

Автор отошел на этот раз от этой больной темы и потому, что на собственном многолетнем автолюбительском опыте убедился в том, как много значат в эксплуатации машины так называемые сопутствующие товары. Чтобы автомобиль доставлял владельцу радость, чтобы пользование им было легким и приятным, нужны не только запасные части, нужны различные, можно сказать, бытовые приборы, приспособления, вещества и материалы, без которых жизнь автолюбителя будет по-прежнему неустраивающей.

Что здесь имеется в виду? Ну, скажем, предпусковые подогреватели. Ведь подавляющее большинство автолюбителей лишено возможности хранить свою машину в отапливаемом гараже. В лучшем случае стоит она в холодном боксе, а в худшем — под снеговой шапкой на открытой стоянке. Завести ее на морозе порой так трудно, что лишь немногие энтузиасты рискуют тратить на это силы. А ведь все эти трудности легко устранить, если оборудовать двигатель подогревающим устройством. Пока что автолюбители сами конструируют и кустарно изготавливают их, однако далеко не каждому это по плечу. А когда за дело возьмется промышленность? Ведь подогреватели эти просты по конструкции, не требуют дефицитных материалов и сложного оборудования.

К слову сказать, суровая русская зима все меньше почему-то принимается в расчет автомобильной промышленностью. Если «Победа» выпускалась с завода со специальным стеганным чехлом для радиатора, то «Волга» оказалась лишенной этого несложного оснащения. И бегут по морозным улицам машины с развевающимися у капота сбрызгивателями газет, кусками старых ватников и т. п. Это не только уродует машины, но и делает невозможным соблюдение требуемого температурного режима двигателя.

Долговечность автомобиля в огромной степени зависит от надежной защиты низа кузова и декоративных деталей. Для этого промышленность выпускает разные синтетические мастики и клеи. Они надежно предохраняют металл от коррозии. Например, при ремонте проржавевшей балки рамы, автомобиля последующие разрушения никогда не происходят по местам склейки. Но попробуйте приобрести эти клеи и мастики. В магазинах их не продают.

Автолюбителю, отправившемуся за грибами, на рыбалку, на охоту, любому автопутешественнику неизбежно приходится снезжать с асфальта. И тут первый же изрядно раскисший участок пути становится непреодолимым препятствием. Задние колеса зарываются в грунт, а попытки в лесу ждать не от кого. Непроходимым становится и заснеженный участок от гаража до дороги. Чтобы избежать этих неприятностей, нужно иметь в багажнике хотя бы простейшие цепи

противоскольжения, которые можно быстро и надежно закрепить, не повреждая шин. В продаже таких цепей тоже не бывает. Нет и весьма полезных самовытаскивателей, представляющих собой несложную конструкцию из диска с небольшим барабаном для троса, устанавливаемым на шпильках ведущего колеса.

Несбыточной мечтой автолюбителя остается приобретение весьма необходимых противотуманных фар. А от них зависит безопасность движения, и выпускать их нужно в достаточном количестве, со всем креплением, проводкой, штекером для включения.

Без сомнения, каждый автолюбитель с радостью обзавелся бы наружным зеркалом заднего вида. Ведь в плохую погоду, когда заднее стекло залито водой или запотело, водителю не видно, что делается за ним на дороге. В ГДР выпускаются хорошие зеркала, устанавливаемые на левом крыле автомобиля. Они оснащены двумя маленькими лампочками, которые ночью могут служить в качестве габаритного фонаря. Такую конструкцию нетрудно было бы освоить и нашей промышленности.

Заслуживает внимания также выпускаемый в ГДР обод из легкой эластичной рифленой пластмассы, надеваемый как чехол на рулевое колесо. Он очень удобен в летнее время, позволяет надежнее держать руль, не дает потеть ладоням и, наоборот, не леденит руки зимой.

А сколько мудрят автолюбители над устройством всяких секретов включения зажигания и замков рулевого управления. Каждому хочется обезопасить свою машину от непрошенных гостей, но не у каждого это хорошо получается. Более того, некоторые самодельные конструкции самопроизвольно запирают руль во время движения, что просто опасно. В то же время существуют достаточно хорошо отработанные и «хитроумные» запорные устройства и на руль и на колеса. Так почему бы не организовать такое производство? Большим спросом пользовались бы и декоративные перфорированные диски колес, не только украшающие автомобиль, но и упрощающие мойку.

Пора позаботиться и о комфорте автотуристов. Прежде всего для летних поездок необходим портативный холодильник. Нужно разработать и испытать несколько конструкций специальных малогабаритных холодильников с питанием от генератора автомобиля и от дополнительной батареи (на длительной стоянке).

А разве сложно наладить выпуск пластмассовых жалюзи на заднее стекло? Они защитят от палящего солнца пассажиров автомобиля и не уменьшат обзорность. Нужны оконные рамки с сеткой для защиты от комаров, навесные складные столики, различные крючки, вешалки, пепельницы на присосках. Многие нужны автолюбителю, чтобы длительные поездки были легкими и приятными.

Когда-то все это могло считаться излишеством, как редкостным явлением были в квартире полотер, холодильник, стиральная машина и другие бытовые приборы, теперь ставшие привычными и необходимыми. Неуклонно повышается культура быта, неотъемлемой принадлежностью быта становится и автомобиль. Приобретают его не отдельные



энтузиасты, заранее согласные на хлопоты и лишения, а массовый покупатель, рассчитывающий, что не он будет служить автомобилю, а автомобиль ему. Нужно идти навстречу справедливому запросу покупателя.

Это не так уж трудно, как может показаться с первого взгляда. Если не хватает инициативы, не доходят руки у промышленности, стимулировать выпуск всего необходимого должны работники торговли. Ведь им теперь предоставлено право устанавливать прямые связи с изготовителями. Многие потребности автолюбителей могут быть удовлетворены мелкими предприятиями и даже промартелями по заказам магазинов.

Хорошо бы создать и крупный фирменный магазин всего необходимого автолюбителю и автотуристу, наподобие ставшего популярным магазина «1000 мелочей». Он мог бы учитывать и анализировать запросы своего круга покупателей и выступать их полномочным представителем с заказами промышленности.

Все это диктуется повседневной жизнью. Раньше или позже эти вопросы придется решать. Лучше это сделать раньше. Чем раньше, тем лучше.

В. ЧИРКИН,
кандидат технических наук

СИСТЕМА ВЫПУСКА

В редакцию обращаются многие читатели с просьбой рассказать о переделке или замене глушителей, периодичности очистки и с другими вопросами, связанными с системой выпуска двухтактных двигателей. Ответы на них даются в этой статье.

И МОЩНОСТЬ

Многие мотоциклисты считают, что глушители в двухтактных двигателях служат только для уменьшения шума выпуска отработавших газов. В действительности — это лишь одна их функция. Другая, не менее важная, — способствовать лучшему наполнению цилиндра. О ней часто забывают.

Первый процесс хорошо изучен, и создание конструкций глушителей, только уменьшающих шум выпуска, не представляет больших трудностей. Принцип их работы — в снижении давления, скорости и температуры отработавших газов, выходящих в атмосферу. Достигается это за счет расширения потока газов в корпусе глушителя и дробления его с изменением направления в специальных вставках (рис. 1). Сопротивление движению газов в трубе и глушителе при этом должно быть минимально возможным — тогда они быстро и полностью освобождают цилиндр. Поэтому двухтактные двигатели так требовательны к чистоте выпускной системы. Нагар, откладывающийся в выпускных патрубках цилиндра, трубах, глушителе и вставках, уменьшает их проходные сечения. Из-за этого к моменту открытия перепускного (продувочного) окна давление в цилиндре может оказаться больше давления поступающей в него смеси, и тогда отработавшие газы проникнут в кривошипную камеру, а затем вместе со свежей смесью возвратятся в цилиндр. В нем они перемешаются с не успевшими выйти газами, образуя рабочую смесь очень низкого качества. В результате двигатель перегревается, мощность его падает.

Поскольку масло для смазки двухтактного двигателя находится в рабочей смеси, количество отложений в выпускной системе в виде нагара и несгоревшего масла значительно больше, чем у четырехтактного. Это обязывает владельцев мотоциклов с двухтактным двигателем чистить систему после 3—5 тысяч километров пробега.

Более сложной проблемой является улучшение наполнения цилиндра. Для этого надо создать в определенный момент разрежение и подпор у выпускных окон.

Разрежение ускоряет выход газов из цилиндра, освобождая его объем для заполнения свежей смесью. Подпор (волна повышенного давления), созданный в момент, когда свежая смесь начинает выходить в выпускную систему (вслед за отработавшими газами), возвращает ее обратно, увеличивая таким образом заряд цилиндра. Мощность двигателя возрастает, а расход топлива уменьшается.

И разрежение и подпор могут создать отработавшие газы. Дело в том, что при движении поршня вниз, когда его верхняя кромка открывает выпускное окно (перепускные окна закрыты), отработавшие газы под давлением 4—5 кг/см² с огромной скоростью устремляются в выпускную систему, создавая в ней волну повышенного давления (рис. 2, а). Отражаясь от конца глушителя, перегородок, вставок, она возвращается обратно. Ее амплитуда имеет знак, противоположный знаку прямой волны, поэтому, складываясь, эти две волны образуют зону пониженного давления, которая и ускоряет выход газов из цилиндра.

Обратная волна, отразившись от кромки окна цилиндра, идет к концу глушителя и возвращается назад теперь уже со знаком амплитуды, совпадающим со знаком прямой волны. Складываясь, они образуют у выпускного окна волну повышенного давления, которая и возвращает начавшую выходить свежую смесь обратно в цилиндр (рис. 2, б). Таким образом, блуждающая волна должна проходить в выпускной системе вперед и назад два раза за период выпуска и продувки.

В выпускной системе действующих двигателей блуждающие волны создают столь сложную картину, что произвести даже приблизительный расчет можно только при помощи электронных вычислительных машин. Поэтому конструкции выпускной системы, особенно глушителей, тщательно подбирают при многочисленных и разнообразных испытаниях. Трудность задачи усугубляется тем, что скорость распространения волн зависит от скорости движения поршня (числа оборотов коленчатого вала). Создать глушитель, одинаково эффективный для всего диапазона рабочих оборотов вала, пока не удастся. Глушители, устанавливаемые на дорожные мотоциклы, рассчитаны на скорости, которыми наиболее часто пользуются.

На спортивных мотоциклах система выпуска служит главным образом для повышения мощности двигателя (улучшением наполнения) в узком диапазоне высоких оборотов коленчатого вала. В глушителях этих мотоциклов (рис. 3), как правило, отсутствует внутренний набор, служащий для уменьшения шума. Увеличение заряда цилиндра достигается подбором объема, формы и длины глушителя.

Из сказанного выше видно, что ставить глушители с других машин или дорабатывать их без предварительных испытаний — значит заведомо уменьшить мощность двигателя или увеличить шум.

Совершенно недопустимо, например, удалять из глушителей мотоциклов «Ява» внутреннюю трубу, что, к сожалению, делают некоторые их владельцы. Превращая свою машину в стреляющий пулемет, они полагают, что увеличивают мощность и скорость ее. В действительности же происходит обратное. И правы работники ГАИ, задерживая таких горе-мотоциклистов, не считающихся с окружающими людьми.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

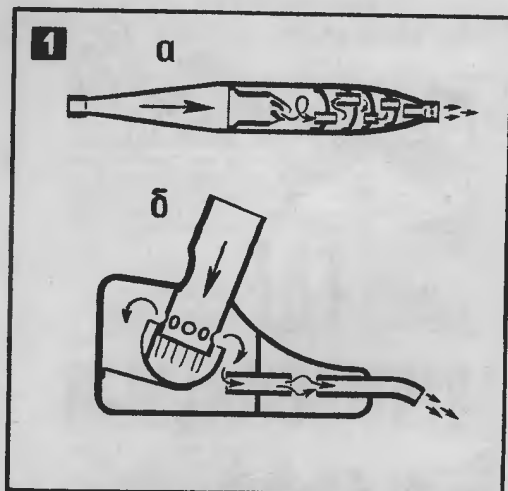


Рис. 1. Глушители: а — мотоцикла ИЖ; б — мотороллера ВП-150М.

Рис. 2. Схема волн давления в системе выпуска: а — прямая волна; б — возвращение свежей смеси в цилиндр.

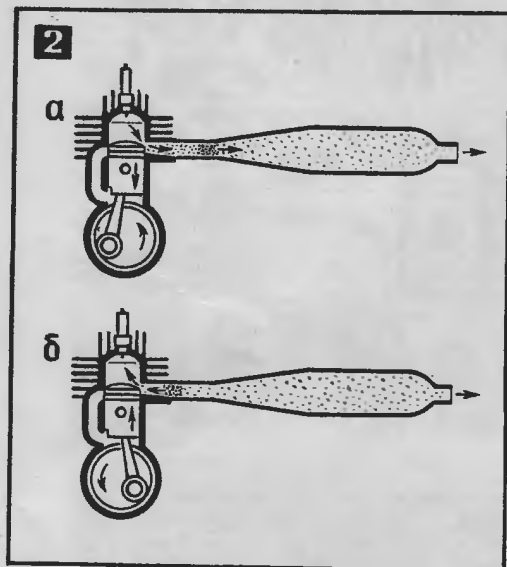
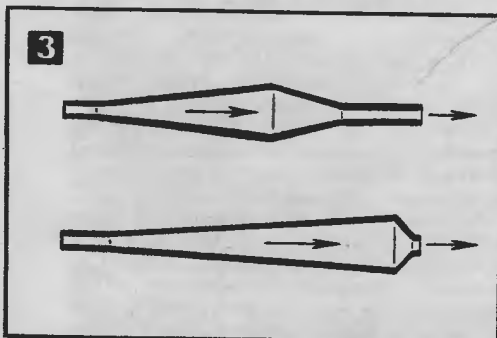


Рис. 3. Глушители спортивных мотоциклов.



Инженеры
отвечают
читателям

Слово «товарищ» в заголовке этих заметок применено не в качестве принятой у нас и широко распространенной во всем социалистическом мире формы обращения, употребляемой перед именем, фамилией или вместо них. Как говорят, к примеру, «товарищ Иванов». Нет, здесь имеется в виду еще одно значение — подразумевающее человека, которого объединяют и связывают с другими людьми общие занятия, деятельность, взгляды и т. п. Именно это емкое и наполненное высоким смыслом слово должно определять, и в подавляющем большинстве случаев так оно и есть, отношения между автоинспекцией и всеми, кто связал свою жизнь с автомобильным транспортом, и в частности между автоинспектором и водителем. Мы говорим это с полным правом, потому что они действительно имеют общие интересы и во многом общие занятия.

Вы скажете: не натяжка ли это? Отнюдь. Разве под словом «металлург» мы имеем в виду только горнового у печи? Это плавильщики и прокатчики, химики и физики, шихтовальщики и термисты — словом, все те, кто связан с производством металла. У них разные специальности, но одна, как иногда говорят, огненная профессия. Стало быть, водитель и слесарь-авторемонтник, дорожный мастер и диспетчер, автоинспектор — люди одной, пожалуй, самой распространенной профессии — автотранспортной. И хотя на водителе рабочая спецовка, а на автоинспекторе мундир работника милиции, у них одно общее дело — обеспечить бесперебойную, высокопроизводительную и, конечно, безопасную работу автотранспорта, вообще любого наземного транспорта, но автомобилей, конечно, главным образом.

Слову «товарищ» у нас придается всегда гражданственный, общественный смысл. Говоря так, мы подразумеваем добрые, дружеские отношения между людьми. Не обязательно приятельские, но всегда деловые, принципиальные, хорошие, одним словом, — товарищеские. На практике же отношения между водителем и автоинспектором складываются порой далеко не лучшим образом, не так, как этого хотелось бы. Давайте разберемся, почему это происходит.

Возьму на себя смелость утверждать, что у многих водителей представление о работе автоинспектора однобокое и часто превратное. В какой-то степени тому можно найти объективные причины. Пока все идет гладко и хорошо, водитель присутствия автоинспектора в общем-то не ощущает, не видит, чем тот занят, не соприкасается с ним по работе. Разве что спросит при случае, как проехать туда-то. Сталкивается же он с автоинспекцией вплотную, к сожалению, в основном при нарушении правил движения, редко умышленном, чаще случайном, но нарушении. Естественно, что у этих людей воспоминания о таких встречах окрашены досадой, огорчениями. Конечно, кому приятны наказания и неизбежные в таких случаях нравоучения. Но ведь ими не ограничивается деятельность автоинспектора. И, кстати, когда у вас все идет хорошо и никто не ме-

К Дню Советской милиции

шает вам спокойно водить автомобиль, это во многом результат того, что и автоинспектор приложил тут руку.

Я прибегну здесь к сравнению из области, хорошо знакомой подавляющему большинству читателей, — футбола. У защитных линий любой команды есть и чисто оборонительные и созидательные функции, и от внимательного зрителя это не ускользает. Схожие стороны деятельности можно найти и в работе ГАИ. С одной стороны она защищает порядок на улице или дороге от всяких попыток нарушить установленные для всех правила движения, внести в него сумятицу, нервозность. И это делается не в интересах самой автоинспекции, как представляется иному водителю, а в интересах любого человека за рулем. И автоинспектор дисциплинированному шоферу действительно

ответственной. Я говорю «мы», потому что это мнение разделяет и автоинспекция. Но присмотритесь к работе ГАИ. Было время (не знаю, считать ли его безмятежным), когда обязанности автоинспектора можно было уложить в несколько строк. А сколько забот легло на его плечи нынче. Мы хотим, во-первых, чтобы он был грамотным автомобилистом, хорошо разбирающимся в конструкциях различных марок автомобилей и водительском ремесле. Иначе нельзя: ведь ему надлежит оценивать и техническое состояние автомобиля, и правильность приемов управляющего им человека. Во-вторых, ему надо быть подкованным в юриспруденции, так как нередко приходится рассматривать и чисто правовые вопросы, к тому же не в тиши кабинета, где можно сосредоточиться и отрешиться от всех дел,

Товарищ автоинспектор

В. ЛУКЬЯНОВ,

начальник Госавтоинспекции СССР, комиссар милиции 3 ранга

друг. Не давая разгуляться лихачам и хамам, он делает многое для того, чтобы остальным водителям работало легко, без нервозности и происшествий. Приучая к порядку таких людей, он ограждает ваши интересы. Разве вам по сердцу водители, которые безалаберно ведут себя на дороге — подрезают углы, не сигнализируют при маневрах, не уступают путь имеющему преимущество, оставляют машину там, где это мешает движению и т. д. и т. п. Нет, конечно. И вам в таких случаях приходится даже сдерживаться, чтобы не наговорить разгильдяю неприятных слов.

И хотя борьба с нарушителями дело общее, водитель или пешеход всегда вправе спросить: куда же смотрит автоинспекция? Правильно, автоинспектор не имеет права проходить мимо, оставлять без внимания и последствий любое нарушение правил. Дело не в суровости наказания. Иногда достаточно укоризненного взгляда или краткого разговора, а иной раз приходится делать предупреждение в талоне. Что поделаешь? К сожалению, вот эта, если можно сказать, защитная работа автоинспектора и видна в основном водителю. Она-то и создает у него ложное представление о противоположности их интересов. Но ведь это, согласитесь, явное заблуждение. Просто созидательная работа ГАИ нередко скрыта от глаз водителей.

Мы все считаем работу водителя сложной, неспокойной и очень от-

а здесь же, на дороге, на глазах у людей, по-разному, естественно, оценивающих происшедшее. Он обязан постигнуть в какой-то степени и градостроительные науки, без знания которых невозможно участвовать в разработке генеральных планов застройки и транспортных схем новых городов. Наконец, чтобы успешно анализировать причины дорожно-транспортных происшествий, прогнозировать режимы движения, надо быть в определенной мере и экономистом, и социологом.

Надеюсь, всем понятно, как трудно соединить все эти необходимые качества в одном человеке, как много приходится сегодняшнему автоинспектору работать над пополнением своего багажа знаний. А жизнь выдвигает перед ним все новые и новые вопросы, и поспевать за нею становится все труднее и труднее. Я далек от мысли искать объяснения недостаткам, еще имеющимся в нашей работе, в каких-либо объективных обстоятельствах. Просто хочется, чтобы и водители с пониманием относились бы к непростым и разноликим обязанностям и задачам автоинспектора.

Плох тот автоинспектор, который полагает, что, надев форму работника ГАИ, он вроде бы становится неприкасаемым оракулом, изрекающим только непогрешимые истины. Мы еще сталкиваемся, к сожалению, с людьми, перестающими самокритично относиться к себе, как только облачатся в синий мундир. Полу-

чается: что бы ни сказал человек — все безошибочно. Нет, конечно, и автоинспектор может ошибаться, как и любой другой работник. Способность к безошибочным решениям не присваивается какими-либо дипломами или свидетельствами, она приобретается в постоянной учебе, в настойчивой работе по повышению квалификации, она растет по мере накопления производственного опыта. Конечно, надо делать все, чтобы не впасть в ошибку, но не менее важно вовремя обнаружить ее и вовремя исправить. Не менее важно для установления хороших товарищеских отношений между людьми на дороге.

Кстати, и шоферу, и мотоциклисту тоже не стоит мнить себя эталом в вопросах вождения, а почаще бросать критический взгляд на свои действия. Потому что, как показывает анализ, самонадеянность какой-то части водителей — одна из основных причин дорожно-транспортных происшествий. А что такое самонадеянность, как не слепая вера в собственную непогрешимость?

Многое изменилось за последнее время в работе автоинспекции. И по форме, и по содержанию. Можно было бы рассказать здесь, скажем, о начинании ГАИ Грузии, где прием посетителей и разбор конфликтов перенесли прямо в автохозяйства. Или об институте общественного мнения, созданном при Госавтоинспекции Туркмении, который объединил в работе на общественных началах по повышению безопасности движения специалистов различных областей науки и отраслей производства. Без всякого сомнения, быстро найдет многочисленных последователей инициатива ГАИ Эстонии, организовавшей радиоконкурсы «для шоферов-любителей» и телевизионные конкурсы по правилам движения. Рождаются новые критерии и оценки работы автоинспекции, но это уже тема для другого разговора.

Органы Госавтоинспекции начали сейчас широкие исследования причин дорожных происшествий, условий безопасного движения транспорта. Создана первая в стране проблемная лаборатория по безопасности движения, образованы межведомственные комиссии по безопасности движения при правительствах союзных республик, к участию в них привлечены крупнейшие научные силы. В том, что аналитическая работа становится основой всей деятельности ГАИ, яркая примета времени. Движение транспорта в СССР достигло такого уровня, когда ни одно решение, ни одна транспортная схема не могут приниматься волевым способом, наугад. За всем должен стоять трезвый расчет, экономические обоснования, научные предвидения. Мы надеемся, что в сочетании с высокой требовательностью ко всем, как принято говорить, участникам движения эти усилия помогут успешно справиться со многими проблемами. От укрепления деловых товарищеских отношений между водителями и сотрудниками Госавтоинспекции в конечном счете выиграет весь наш автомобильный транспорт.

Если верить статистике службы регулирования движения, то в большей части дорожно-транспортных происшествий виновен водитель. Он либо выехал в рейс на неисправном автомобиле, либо с непозволительной лихостью, небрежно управлял машиной, либо не был внимательным, не успел вовремя отреагировать на опасную ситуацию. Особенно часто шофера обвиняют в том, что был недостаточно внимательным.

Конечно, за рулем нужно быть предельно собранным, бдительным, готовым мгновенно принять меры, диктуемые обстановкой на дороге. Но при возросших скоростях и неуклонно повышающейся интенсивности движения это нелегкая задача, требующая большого нервного напряжения. Чтобы облегчить работу водителя, привлечь и направить его внимание, Правилами движения и предусмотрена целая система дорожных знаков и указателей. Более того, Государственный стандарт строго регламентирует условия их расстановки.

Скажем, увидел водитель знак, предупреждающий о том, что впереди пересечение дорог или поворот, — он знает, что до опасного участка 150—250 метров, и спокойно готовится принять необходимые меры. Теперь представьте себе его положение, когда вдруг оказывается, что от знака до опасного участка всего 30—50 метров. Если это пересечение, то с бокового выезда может выскочить машина, столкновение с которой предотвратить будет уже трудно. На поворотах же авария назревает от того, что автомобиль, не успев затормозить, грозит опрокинуться. В обоих случаях трудно упрекнуть водителя: он обязан верить дорожным знакам. Виновников, видимо, следует искать в другом месте.

Запоздалые предупреждения

Вот мы обследовали дорогу, соединяющую аэропорт города Минеральные Воды с Кисловодском. На этом 67-километровом шоссе из 108 дорожных знаков только 9 запрещающих, остальные — предупреждающие, указательные и другие. Как будто бы все хорошо. Но как же бесполое стоят порой эти знаки! Знак «Пересечение со второстепенной дорогой» на 39-м километре маршрута установлен всего за 30—40 метров до перекрестка, он дезориентирует водителей и может стать причиной аварий. На 52-м километре знак «Прочие опасности» стоит в двух десятках метров от крутого спуска и ответвления полевой дороги. Какую пользу может принести это запоздалое предупреждение об опасном участке? Перечисление таких несуразностей можно было бы продолжить.

В полутора километрах от аэропорта, за 1800 метров до автозаправочной станции, установлен знак «Обгон запрещен» с дополнительной табличкой «2000 м». А между тем он совершенно не соответствует обстановке движения на ровном, без пересечений участке шоссе с хорошей обзорностью, делающей обгон вполне безопасным. Простые подсчеты показывают, что непродуманное применение знаков узаконило бессмысленную потерю времени и сил.

Знак «Обгон запрещен», установленный на 30-м километре вне населенного пункта, вообще лишен указателя зоны действия, нигде за ним нет и знака «Конец ограничений». На водителей такая неопределенность действует угнетающе. Что и говорить, ненормальности с расстановкой знаков на этой дороге часто приводят в недоумение, подрывают доверие к ним.

В центре Кисловодска, при выезде с площади на одну из прилегающих улиц, красуется знак «Подача звукового сигнала запрещена» с дополнительной надписью «Уважай тишину!». Но ведь подача звуковых сигналов в городах вообще запрещена. Зачем же понадобился знак, отвлекающий внимание водителя, дезориентирующий его?

Вообще зоны действия запрещений и ограничений к месту и не к месту стали указывать лишь на дополнительных табличках. Как это неудобно на дороге при больших скоростях! Трудно различить цифры, а ведь надо еще заметить и запомнить показания спидометра в начале зоны, а затем два-три раза отвлечься от наблюдения за дорогой, чтобы по спидометру определить конец зоны. А куда проще и безопаснее было бы не раздваивать внимание между дорогой и показаниями километража на счетчике спидометра, а спокойно ехать до знака «Конец ограничений». Ведь для этого он и предусмотрен Правилами движения.

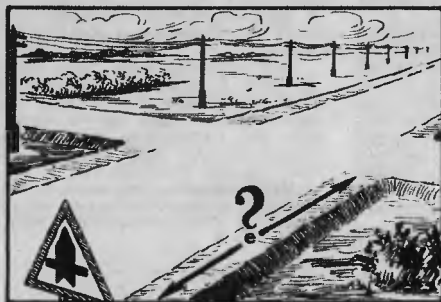
Конечно, мы не будем первооткрывателями, если скажем, что правильная и грамотная установка дорожных знаков существенно повышает безопасность движения и никакие вольности и отклонения от нормы, от государственных стандартов здесь недопустимы. Но почему же мы так часто сталкиваемся с ними?

П. БУШНЕВ, В. КИТАЕВ, инженеры

г. Минеральные Воды

От редакции. С небрежностью и непродуманностью в расстановке дорожных знаков, к сожалению, можно столкнуться не только на дороге Кисловодск — Минеральные Воды. Многочисленные письма наших читателей свидетельствуют о неблагополучии в этом смысле и в других районах, с чем никак нельзя мириться. Ведь в условиях возрастающей интенсивности и скоростей движения водителю порой остается очень мало времени на раздумья, и роль своевременных предупреждений в этих условиях трудно переоценить. Неплохо было бы сейчас в любой области или крае самым взыскательным образом еще раз проверить, всегда ли правильно мы пользуемся дорожными знаками, и привести их установку в соответствие с государственными стандартами. Это одна из важных задач исполкомов Советов депутатов трудящихся, работников автоинспекции и дорожно-эксплуатационной службы.

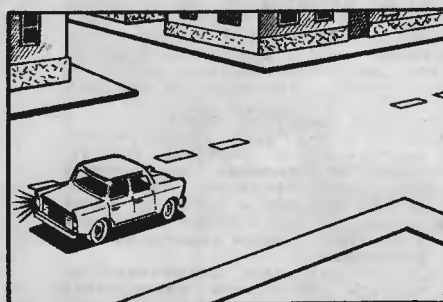
Каким должно быть расстояние, показанное на рисунке!



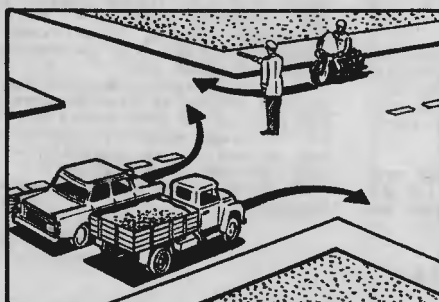
- 20—30 м
1
- 40—50 м
2
- 100—150 м
3
- 150—250 м
4
- 300—350 м
5

Когда надо выключить световой сигнал!

- за 5 м
до поворота
6
- во время
поворота
7
- немедленно
после поворота
8



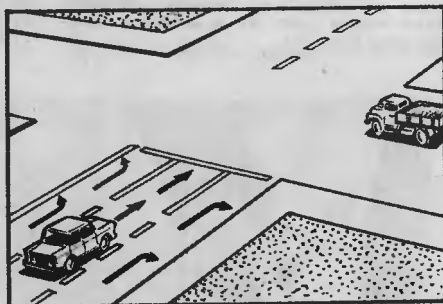
В каком ответе правильно и полностью перечислены те транспортные средства, которым разрешено движение в показанных направлениях!



- легковой
автомобиль,
мотоцикл
9
- только
легковой
автомобиль
10
- легковой
автомобиль,
грузовик
11
- легковой
автомобиль,
грузовик и
мотоцикл
12

Кто пользуется преимущественным правом проезда!

- грузовой
автомобиль
13
- легковой
автомобиль
14



Ответы смотри на стр. 32.

На дорогах всего света

БОЛГАРИЯ

Здесь принят новый уголовный закон о преступлениях на транспорте. Интересно, что законодательство различает умышленное нарушение правил движения и совершенное по неосторожности. Умышленное нарушение правил, причинившее значительный имущественный вред, влечет за собой лишение свободы на срок от 1 года до 10 лет; нанесшее пострадавшему среднее или тяжкое телесное повреждение — от 3 до 12 лет; вызвавшее смерть пострадавшего — от 10 до 20 лет, а в особо тяжких случаях — от 15 до 20 лет или даже смертную казнь.

Если те же действия совершены по неосторожности, наказание снижается до 2, 3, 4 и 6 лет соответственно. Кроме случаев, когда водитель оказывается за рулем в нетрезвом состоянии. При таких обстоятельствах срок лишения свободы может достигать 15 лет.

В кодексе предусмотрено также наказание в виде лишения свободы до 5 лет за подмену или перенос дорожного знака.

ВЕНГРИЯ

Известно, как быстро стираются на асфальте улиц и дорог линии разметки проезжей части, нанесенные краской. К тому же восстановление их нередко задерживает движение транспорта. По-новому решил эту старую проблему Научно-исследовательский дорожный институт в Будапеште. Здесь разработан и запатентован цветной асфальт, который может быть успешно применен для обозначения пешеходных переходов, направляющих стрел, разделительных и других линий разметки. Роль связующего вещества в нем играют синтетические смолы, близкие по своим свойствам к битуму, благодаря чему цветной асфальт хорошо соединяется с покрытием дороги. Преимущества его и в отличной сопротивляемости маслам и бензинам.

США

Здесь разработан лазерный радиолокатор для связи между автомобилями на автострадах. Пока он используется как прибор, сигнализирующий водителю об опасном сближении с идущим впереди автомобилем. Конечная цель — создание системы управления скоростью движения так, чтобы обеспечивалось безопасное расстояние между автомобилями.

Радиолокатор получился менее сложным, чем обычный шеститранзисторный приемник.

Дальность выходного сигнала определяется углом между передаваемым и принимаемым лучами и при 10 диодах может быть доведена до 100 м, что более чем достаточно для поддержания безопасной дистанции между автомобилями, движущимися на максимальных скоростях.

Справочная служба

ЗАТЯЖКУ НАДО КОНТРОЛИРОВАТЬ

И. Шапкунов из г. Ташкента спрашивает, почему могут выходить из строя подшипники полуосей у «Москвича-408» и о том, как снять подшипник. Отвечают работники завода.

Одна из наиболее вероятных причин поломки — чрезмерная затяжка гаек, крепящих стремянки рессор. Многие владельцы машин считают, что чем больше затянуты стремянки, тем лучше. Это ошибочное мнение. Момент затяжки должен находиться в пределах 4,5 — 5 кгм (контроль — динамометрическим ключом). При более сильной затяжке изгибается под стремянками картер заднего моста и деформируются гнезда подшипника, в результате подшипник полуоси выходит из строя.

Чтобы снять поврежденный подшипник с полуоси, надо спилить или сфрезеровать лыску с одной стороны запорной втулки, после чего она легко снимается.

Нагревать втулку при снятии не следует, так как можно, не желая того, опустить верхний слой металла полуоси, закаленной током высокой частоты, а это значительно снизит ее прочность.

МАРКИРОВКА МАСЕЛ

Н. Полевский из Донецкой области и многие другие читатели просят расшифровать маркировку автомобильных масел.

Масла для автомобильных двигателей маркируются буквами и цифрами. По действующим стандартам буквой А обозначают масла для карбюраторных двигателей, а следующие за ней — характеристику качества: С — селективная, а К — кислотно-ингибирующая очистка; П — наличие общефункциональных, а 3 — загущающих присадок.

Масла для дизельных автомобильных двигателей обозначаются буквой Д. Индекс С в этом случае свидетельствует о том, что основой служат сернистые нефти.

Цифры, стоящие после букв, как для карбюраторных, так и для дизельных масел означают вязкость в сантистоксах при 100 градусах.

По новым стандартам, кроме этого, в скобках приводится новая маркировка масел. Первая буква — М — указывает, что масло моторное, цифра, как и прежде, характеризует вязкость при 100 градусах, а последняя буква — указывает, для каких двигателей оно предназначено. А — только для карбюраторных старых моделей, Б — для любых, в том числе форсированных карбюраторных и нефорсированных дизельных, В — для форсированных дизельных.

Для примера расшифруем марку «АКЗН-6» (М6Б). Это моторное масло для карбюраторных и нефорсированных дизельных двигателей, кислотной очистки с загущающими и общефункциональными присадками. Вязкость его 6 сст при 100 градусах.

СМАЗЫВАТЬ ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ

Водитель грузового мотороллера ТГ-200 М. Муллахметов из г. Омска спрашивает: нужно ли отсоединять балансиры для смазки шлицевых соединений ведущей полуоси и обязательно ли соблюдать периодичность смазки узлов, указанную в инструкции?

Отвечают работники завода.

Интервалы смазки всех узлов, указанные в инструкции, рассчитаны на худшие условия эксплуатации мотороллера в различных климатических зонах страны. Если при осмотре и проверке узлов вы убедитесь, что они хорошо смазаны и надежно работают, сроки замены смазки можно увеличить.

Для смазки шлицевых соединений ведущей полуоси балансиры отсоединять не нужно. Внутренняя полость втулки балансира должна быть набита смазкой, которую следует периодически добавлять через пресс-масленку. Узел считается смазанным, если из его стыков выдавливается чистая смазка.

ЗАЩИТНЫЕ ОТВЕРСТИЯ

«В карбюраторе К-36Ж, установленном на мотоцикле ИЖ-Ю, обнаружил отверстие диаметром 1,5 мм, выходящее в атмосферу. Для чего оно нужно?» — спрашивает читатель С. Кузнецов из г. Горького.

Отвечают работники завода.

У К-36Ж и у других карбюраторов этого же типа отверстие диаметром 1,5 мм сообщает с атмосферой карман для за-

бора воздуха в систему холостого хода. Когда мотоцикл стоит, в это отверстие вытекает наружу бензин, проникающий в смесительную камеру карбюратора, если негерметичен клапан поплавкового механизма.

Представьте себе, что отверстия нет. Бензин в этом случае перетекает бы из карбюратора и скапливался в кривошипной камере. При пуске двигателя возник бы гидроудар и, как следствие, — поломка или деформация кривошипно-шатунного механизма.

Установлено, что пыль в смесительную камеру через отверстие не попадает, поскольку образующееся в ней разрежение ничтожно.

ТРЕБУЕТСЯ РЕГУЛИРОВОЧНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ

Мотолюбитель тов. Лобачевский из поселка Пограничный Елизовского района Камчатской области написал нам, что на его мотоцикле ИЖ-49 испортилась коробка электроприборов П-35. Попытка заменить ее двумя приборами — фарой с замком зажигания ИЖ-56 и реле-регулятором СВ-32 — оказалась неудачной: реле-регулятор тоже вышел из строя. Тов. Лобачевский предполагает, что он неправильно присоединил реле-регулятор к генератору Г-36, установленному на его ИЖ-49, и спрашивает, как сделать это правильно.

Генератор Г-36, в отличие от установленного на ИЖ-56 генератора Г-36М, не имеет дополнительного сопротивления. Двухступенчатый реле-регулятор СВ-32 тоже его не имеет. Таким образом, в паре эти приборы работать не могут, поскольку ток, вырабатываемый генератором, ничем не регулируется и вызывает порчу реле-регулятора и других электроприборов. Однако их совместная работа станет возможной, если в схему ввести дополнительное сопротивление. Для этого надо выточить из эбонита (или текстолита) катушку диаметром 24 мм с закраинами высотой в 1,5—2 мм. Длина катушки 12—15 мм. Чтобы получить необходимое сопротивление (6—7 ом), нужен нихромовый провод диаметром 0,5 мм и длиной 1200 мм или диаметром 0,55 мм и длиной 1340 мм.

Вместо нихрома можно взять определенной длины (в зависимости от диаметра) провод из манганина или константана. Его надо намотать на катушку, избегая межвитковых замыканий. Один конец провода присоединяется к клемме «Ш» генератора, а другой — к массе мотоцикла.

ПРИЧИНА — НЕДОСТАТОЧНОЕ ДАВЛЕНИЕ

«На моем мотоцикле очень странно изнашиваются шины: рисунок протектора посередине покрышки почти полностью сохраняется, а к краям — истирается, — пишет В. Курначенко из Ростовской области. — Давление в шинах я поддерживаю согласно инструкции. Объясните, пожалуйста, в чем дело?»

Такой характер износа покрышки указывает на то, что шины постоянно эксплуатируются с недостаточным давлением. Основную долю нагрузки в этом слу-

чае воспринимают борта покрышки (рис. 1) и прилегающие к ним участки беговой дорожки. Средняя же часть прогибается внутрь и дорожного полотна почти не касается, поэтому она изнашивается меньше.

Характерный вид беговой дорожки такой покрышки показан на рис. 2. Каркас покрышки при эксплуатации шин с недостаточным давлением испытывает напряжения, вызывающие сначала отслоение нитей корда (рис. 3), а затем и разрывание его (рис. 4).

Верным признаком неправильной эксплуатации шин служит появление темных полос внутри покрышки (рис. 5). В этих местах напряжение наибольшее.

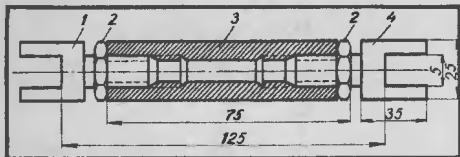
Что касается измерения давления в шинах, то, очевидно, оно проводилось неисправным манометром. Время от времени манометр необходимо проверять в мастерской, а если такой возможности нет, то хотя бы воспользоваться для сравнения манометрами владельцев других машин.



НАДЕЖНОСТЬ РУЧНОГО ТОРМОЗА

Одна из причин, почему на «Москвиче» модели «402», «403» и «407» ухудшается действие ручного тормоза, — выработка пазов опорных пластины (по каталогу деталь 402 — 3501065). Появляется люфт, который невозможно устранить регулировкой при помощи эксцентрика или натяжной гайки.

Предлагаю простой способ восстановления работоспособности ручного тормоза на долгое время.



Возьмите шестигранник 3 (см. рисунок) длиной 75 мм под ключ 12 мм. Нарезьте с каждой его стороны на глубину 25—30 мм резьбу М8. Теперь изготовьте регулировочные наконечники 1 и 4, как показано на рисунке, один с правой, другой с левой резьбой М8. Найдите подходящие контргайки 2.

Регулируемая опорная пластина готова. В собранном виде с полностью завернутыми наконечниками ее длина (между пазами) должна быть 125 мм.

Теперь для регулировки надо только ослабить контргайки и вращать шестигранник до получения нужной длины опоры.

А. КОСТАРОВ

Северо-Казахстанская область,
г. Петропавловск,
ул. Пролетарская, 95

АМОРТИЗАТОР ЗАЩИЩЕН

На боковых прицепах «Велорекс» к мотоциклам «Ява» гидравлический амортизатор подвески быстро изнашивается из-за попадающей на него грязи, которая стекает с колеса и щитка прицепа. Я надел на амортизатор отрезок старой камеры длиной 350 мм от «Явы-50».

С такой защитой амортизатор безотказно работает уже два года (раньше мне приходилось разбирать его несколько раз в сезон).

При отсутствии камеры подходящего диаметра чехол можно склеить из листовой резины.

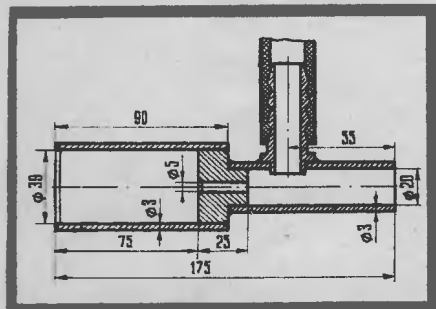
В. КОЗУБОВ

Днепропетровск-6,
ул. Юрия Савченко, 1а, кв. 26

ОТРАБОТАВШИЙ ГАЗ ЧИСТИТ САЛОН

Каждый знает, как трудно очистить от пыли сиденья автомобиля, ковры, обивку потолка и боковин, пол. У меня с этим делом отлично справляется пылесос, работающий за счет эжекции потока отработавших газов.

Устройство насадка ясно из рисунка (все размеры даны для автомобиля «Волга»). Два отрезка труб разного диаметра



Насадка для пылесоса.

свариваются с переходником. В меньшую варею ниппель для шланга (шланг и наконечник-щетка лучше всего взять от электропылесоса). На чертеже не указан диаметр ниппеля. Вы сами выберете его в зависимости от того, какой используете шланг. Пылесос готов. Чтобы привести его в действие, нужно насадить широкую часть на выпускную трубу автомобиля и дать двигателю средние обороты. Если теперь вы станете чистить салон щеткой, соединенной со шлангом, пыль и грязь будут всасываться, как при работе обычного пылесоса. Вся процедура звиняет 10—12 минут. Я пользуюсь таким приспособлением уже несколько лет.

В. СМОЛЬНОВ

Киев-42,

ул. Ивана Кудри, 21/1, кв. 1

ПРОСТАЯ ПЕРЕДЕЛКА

Выключатель стоп-сигнала ВК-12 — неразборный, и при какой-либо неисправности его приходится заменять. Между тем не всегда удается сразу найти этот маленький, но необходимый узел.

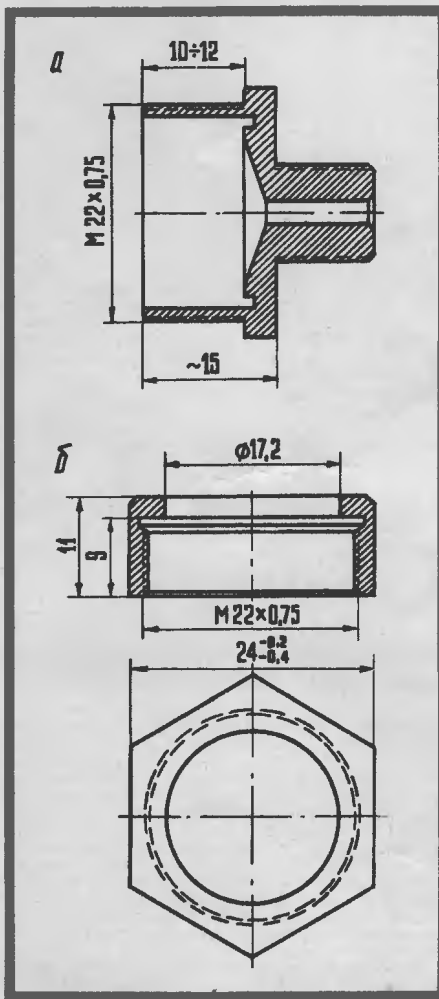


Рис. 1. Детали выключателя: а — корпус; б — накидная гайка.

Предлагаем очень простую переделку. Вышедший из строя выключатель установите на токарный станок и срежьте завальцовку. Извлеките из корпуса изолятор с клеммами, пружину, контактный диск и диафрагму.

На наружной поверхности корпуса (рис. 1, а) нарежьте резьбу М22х0,75. Изготовьте накидную гайку (рис. 1, б). Теперь, проверив исправность всех деталей, можно собирать выключатель (рис. 2). При этом обратите внимание на то, чтобы не сорвать резьбу на корпусе, изготовленном из алюминиевого сплава.

Выключатель стал разборным. Легко

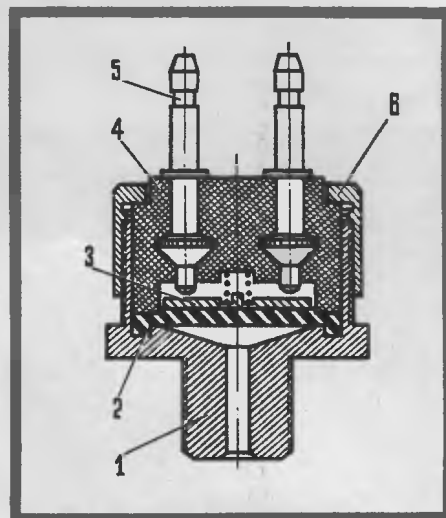


Рис. 2. Выключатель в сборе: 1 — корпус; 2 — диафрагма; 3 — контактный диск; 4 — изолятор; 5 — клеммы; 6 — накидная гайка.

проверить состояние контактов и заменить любую деталь.

**В. ТОНКОНОЖЕНКО,
А. КУЛИКОВ**

г. Северодонецк,
Комсомольский проспект, 8, кв. 54
(В. Тонконоженко)

ПРЕДЛАГАЮ РЕЦЕПТ

При эксплуатации «Запорожца» зимой иногда трудно пустить отопитель — не происходит зажигание смеси.

Я убедился, что причинами являются недостаточный накал свечи (она обдувается холодным воздухом) и увеличенное (из-за охлаждения электролита) внутреннее сопротивление аккумулятора.

Длительное «разжигание» отопителя может привести к разрядке аккумуляторной батареи, что делает пуск двигателя крайне затруднительным.

Если вы хотите быстро и легко разжигать отопитель зимой, советуем установить специальный выключатель (лучше всего кнопочный), присоединив его к зажимам добавочного сопротивления свечи накала, как показано на схеме.

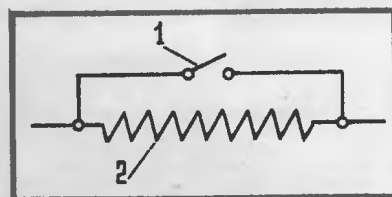


Схема шунтирования добавочного сопротивления: 1 — выключатель; 2 — спираль (сопротивление) свечи отопителя.

Кратковременное (1—2 секунды) шунтирование сопротивления увеличит накал свечи, и простое нажатие кнопки обеспечит пуск отопителя.

И. СТАРЦЫН

Владивосток-35,
Калининская ул., 31, кв. 36

Советы
бывалых



БИЗНЕС ЕСТЬ БИЗНЕС

Боннская афера с бронетранспортером

В нескольких номерах издающегося в ГДР журнала «Молодежь и техника» (1967, №№ 9 и 10, 1966, № 6) был опубликован документальный репортаж Клауса Эггельхардта о закулисных машинах западногерманских милитаристов и междоусобицах концернов. Опираясь на достоверные факты, автор показывает, как боннские реваншисты перевооружают бундесвер, не забывая при этом положить миллионы марок в свои карманы.

События, происходившие с доктором Отто Ленцем в последние дни его жизни, не могли не вызвать удивления. Ведь он был не «простым смертным», а членом правления Христианско-демократического союза (ХДС), организатором избирательной кампании этой правящей партии ФРГ в 1957 году, государственным секретарем в канцелярии Аденауэра. Наконец, доктор заседал в комитетах обороны и внешней политики бундестага. Словом, принадлежал к элите западногерманского буржуазного общества, посвященной в самые сокровенные тайны Бонна.

Но вот, в мае 1957 года правительственный бюллетень ФРГ сообщил о внезапной смерти Отто Ленца. Возвращаясь из Западной Африки, он якобы решил отдохнуть на идилическом итальянском острове Ишье да стал жертвой неизлечимой вирусной болезни и скончался в фешенебельной больнице «Оспедале Интернационале». Разумеется, похоронили его с подобающей роскошью и почестями.

Уже тогда, 11 лет назад, в эту гладкую официальную версию никак не вписывалась одна деталь. Стало известно,

что Ленц провел последние дни своей жизни не в первоклассном отеле, а в заурядном пансионате, а затем выяснилось, что он скончался не в известной больнице, а в жалком госпитале Кожуну, где обычно лечатся бедняки-неаполитанцы. Казалось, эти страшные обстоятельства должны были немедленно расследованы, но в Бонне их торопились. Даже когда выяснилось, что свидетельство о смерти Ленца — фальшивое. Оказывается, он ушел в потусторонний мир после обыкновенной малярии — болезни, как известно, излечимой.

Все это наводит на мысль о том, что в ФРГ были люди, причем очень влиятельные, которым «своевременная» кончина Ленца пришлась весьма кстати. Почему? Потому что усопший унес в могилу тайну бундесверовского транспортера ХС-30. Тайну скандальнейшей истории, в сравнение с которой не может идти ни одна боннская афера.

Надо иметь представление о ситуации в Западной Германии тех лет, чтобы понять, что случилось. Федеративная республика вооружается. Недобитые гитлеровцы, обосновавшиеся в государственном аппарате, бундесвере, кондернах, мечтают о реванше. Они убеждены, будущая катастрофа гитлеровского рейха произошла из-за того, что не хватило боевой техники. И вот уже разрабатывается новая «драгстратегия», в которой не последняя роль отводится бронетранспортерам.

В эти планы посвящается Кремер — руководитель известного военного кон-

Они мечтают о границах Германии 1937 года — боннские руководители на осмотре модели бронетранспортера ХС-30. Слева направо (на переднем плане) — генеральный инспектор бундесвера Хойзингер, военный министр Штраус и канцлер Аденауэр. 1957 год.

церна «Испана-Сюиза». В 1952 году он приглашает в Швейцарию, якобы для осмотра образцов, десятка два господ из Бонна. И вскоре швейцарский концерн «Испана-Сюиза» получает трехмиллионный заказ. Конечно, на первых порах это пустяки. Но важно, что налажены контакты. И Кремер решает на большую игру, которая позволила ему впоследствии сорвать самый крупный куш в жизни.

В 1954 году концерн «Испана-Сюиза» открывает в Бонне дочернее предприятие во главе с Брюшером, отец которого, в прошлом нацистский полковник, занимает пост начальника отдела вооружения пограничных войск Федеративной республики. Советником фирмы становится бывший гитлеровский, а теперь отставной генерал-лейтенант Шнейдер — издатель «Военно-технического ежемесячника», пользующийся в рейнской столице большим влиянием. Оба эти человека стали посредниками между Кремером и бундесвером. Как юридическое лицо имеет отношение к предприятию и Отто Ленц. Он вводит Кремера в высшие политические круги Бонна, знакомит его с членами Комитета обороны бундестага. Классический пример переплетения интересов концернов по производству оружия, политиков и военщины в империалистическом мире!

Итак, роли распределены, Кремер застраховывает себя от последней случайности, заручившись согласием боннских военных концернов «Хеншель» и «Ганомаг» приобрести лицензию на его чудо-бронетранспортеры. Западногерманские боссы в восторге от такого предложения.

Тут-то «Испана-Сюиза» и пускается в авантюру: ведь фирма никогда не занималась производством бронетранспортеров, у нее нет ни проектов, ни образца. И несмотря на это... 24 марта 1956 года военный министр ФРГ Штраус направляет в Комитет обороны и в бюджетную комиссию запрос с требованием предоставить средства для закупки бронетранспортеров. 28 марта Кремер приглашает боннскую верхушку для ознакомления с моделью. Неважно, что она из дерева и картона (ее поспешно смастерил плотник из Вад Голдсберга).

Охваченные угаром милитаризма, вершители общественного мнения в Бонне нажимают на все педали. Д-р Ленц занимается обработкой Комитета обороны. Военное министерство (по настоянию Шнейдера) заявляет, будто бы бронетранспортер ХС-30 прошел необходимые испытания. События даи ход, и они развиваются необычайно быстро. 5 июля комиссия и комитеты бундестага обсудили и направили в парламент запрос. Без какой-либо проверки парламент принимает решение о закупке 10 680 бронетранспортеров на сумму 2,78 миллиарда марок. 6 февраля 1957 года подписывается договор, составленный Ленцем. 205 миллионов марок вручаются Кремеру как аванс.

Что же было дальше? Через год испытываются первые машины. В 1959 году начинается их серийный выпуск, но...

Конструкция бронетранспортера ХС-30 оказалась полностью непригодной. Сухой вес его составляет 11,2 т против предусмотренных проектом 9 т. Минимальный радиус поворота 17,5 м — вместо 14 м. Коробка передач и гусеницы часто выходят из строя, а тормоз механизма поворота быстро перегревается; подвеска чересчур жесткая, вместо 12 человек в бронетранспортере помещается лишь семь, более или менее сносящая обзорность — только влево. Когда надо установить радиосвязь, одному из членов экипажа приходится выходить из машины, чтобы выдвинуть антенну. Достаточно, не правда ли?

В 1966 году один из офицеров бундесвера (который, как и западногерманская общественность, ничего не знал о закулисной стороне дела) сказал корреспонденту журнала «Панорама»: «Да, одна треть всех машин всегда в ремонте. А если мы вводим в действие во время маневров две трети оставшихся бронетранспортеров, то в среднем половина их выходит из строя. А шум выхлопа слышно на расстоянии многих километров. Так



ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЗНАНИЕ» — АВТОМОБИЛИСТАМ

Среди двенадцати брошюр, которые получают подписчики серии «Транспорт» (издательство «Знание») в 1969 году, будут и работы, интересные для автомобилистов.

В первую очередь следует назвать брошюру главного конструктора автозавода в Тольятти В. С. Соловьева «Массовый советский автомобиль». Речь идет о новом легковом автомобиле с маркой «ВАЗ».

Составление плана летнего путешествия и заблаговременная покупка запчастей; подготовка автомобиля к дальней поездке; особенности управления машиной во время путешествия, когда ежедневно почти безостановочно преодолеваешь до 500 километров; профилактика и мелкий ремонт в пути — по всем этим, а также по многим другим вопросам, которые встают перед тысячами и тысячами автомобилистов каждой весны, будут даны конкретные и квалифицированные советы в брошюре М. Г. Гинцбург и Н. И. Акимовой «В путешествии на автомобиле».

Безопасность работы транспорта во многом зависит от быстроты и точности реакции водителя, от его способности быстро оценивать обстановку и принимать правильные решения. Сейчас ведутся широкие исследования, направленные на снижение аварийности, разработку научной организации труда водителей, а также методов подбора и обучения шоферов. О содержании этих исследований можно будет узнать из брошюры кандидата педагогических наук Л. С. Нерсисяна «Психология водителя». Автор дает также практические рекомендации по рациональной организации водительского труда.

Стоит упомянуть и еще об одной брошюре. Это работа доктора технических наук В. Ф. Вабокова «Автомобильные дороги».

Чтобы наверняка получить все эти издания, лучше подписаться на серию «Транспорт», как подписываются на газеты и журналы. Головая плата — 1 руб. 08 коп. Индекс серии «Транспорт» в каталоге «Союзпечати» на 1969 год — 70098.

А. ГАНЮШИН,
старший научный редактор
серии «Транспорт»

КТО СОЗДАСТ ЛУЧШИЙ УЧЕБНИК?

Читатели журнала уже знают, что в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах» была развернута подготовка и проведение nonкурса на составление лучших учебников для шоферов III, II и I классов. В майском номере «За рулем» мы сообщали, что к участию в nonкурсе допускаются как отдельные авторы, так и авторские коллективы. Общий объем учебника не должен превышать: для водителя III класса — 25 авторских листов, II и I классов — 18 и для водителя-автомобилиста — 11 листов.

За лучшие nonкурсовые работы установлены: три первых премии по 1000 рублей (по одной на каждый вид учебника для водителей-профессионалов) и три почетных премий по 500 рублей. Учебник водителя-автомобилиста будет отмечен одной премией в размере 500 рублей. Срок представления рукописей — до 1 июля 1970 года.

Желающие участвовать в nonкурсе могут получить подробные его условия и программы для подготовки водителей по адресу: Москва, Б-174, Басманный тупик, д. 6-а, издательство «Транспорт».

Рукописи следует направлять по этому же адресу с надписью на конверте: «На nonкурс».

Ф. ЛЕСНЯКОВ,
главный редактор литературы
по автомобильному транспорту

что противнику не потребуется вести разведку».

Но против Кримера никто не выдвигает обвинений в нарушении договора. Может быть, опасаются, что при расследовании выявятся еще более грязные дела, пикантные подробности. Что же скрывается за этой миллиардной аферой, которая в любой другой капиталистической стране могла послужить причиной падения правительства? Почему, наконец, умер человек, принимавший в ней столь большое участие? Вот вопросы, которые в Бонне боятся даже задавать.

Чтобы ответить на них, стоит вернуться в Бад Годесберг, где в отеле «Адлер» боннская верхушка и концерн «Испана-Сюиза» отмечали 6 февраля 1957 года совместную удачу. Шампанское лилось рекой. Лишь одному гостю оно было не по вкусу. Доктору Ленцу. Он озабочен, чувствует, что сидит на пороховой бочке. Кому-кому, а ему хорошо известно, что в тайной войне военных концернов пощадить ждуть не приходится. Они не уступят друг другу и марки. А тут станет известна сумма в 2,7 миллиарда. Услышав такую астрономическую цифру, военные магнаты не останавливаются ни перед чем, чтобы сорвать свой куш.

Первый предупредительный выстрел для д-ра Ленца уже прозвучал. За несколько недель до этого его партнер Иозеф Коирад Кример должен был поспешио сменить имя, национальность, а заодно и паспорт. Теперь он именует себя Хозе Коирадо.

Что оставалось делать? Прежде всего заткнуть рот всем, кто знал об афере. «Испана-Сюиза» жертвует для подкупа 18 миллионов марок, из которых 3 миллиона попадают в собственный карман Ленца. Если это обнаружится, то Воин не станет церемониться. Тем более, что идет 1957 год — год парламентских выборов. С кем поделился своими тревогами посредник по закупке бронетранспортеров ХС-30 — с Аденауэром или Кримером, установить сейчас трудно. Но человек, которому доверился Ленц, стал его убийцей. Теперь точно установлено: смерть наступила в результате отравления.

В Бонне делали все, чтобы скрыть обстоятельство аферы с бронетранспортерами. У кого сдавали нервы, тому давали. Тех, кто, как, например, посол ФРГ в Швейцарии Хольцшпеллер пытался бить тревогу, досрочно отправляли на пенсию с недвусмысленным предупреждением молчать о государственной тайне. Кому же было много известно, тех просто подкупали, чтобы они держали язык за зубами. Так кругленькую сумму в 8 миллионов марок получил богатый промышленник Вернер Планптер, открыто шантажировавший бывшего канцлера Эрхарда.

Лишь недавно всплыли некоторые подробности грандиозной аферы. Раньше других информировал о ней западногерманскую общественность журнал «Панорама», за что он поплатился банкротством. Это еще один штрих в скандальной истории.

Едва ли разоблачение аферы с ХС-30 нанесет теперь вред правящей партии ФРГ. В определенном смысле это даже ей на руку. Ведь можно будет без труда доказать, что в те годы Бонн — «к сожалению» — приобрел не ту военную технику, которая нужна, и потребовать средства для закупки другого оружия.

Когда комиссия бундестага начала расследовать это дело, то уже в первый день стало ясно, какого рода «разоблачения» желательны Бонну.

В основу работы комиссии положен доклад одного из финансовых органов бундестага. Возглавляет его некто Фолькмар Холф, подписавший в свое время договор на покупку бронетранспортеров ХС-30. Контролируя ход дела, он передает донесения своему шефу — министру финансов Штраусу, а тот, как известно, 10 лет назад был военным министром и одним из главных действующих лиц в государственной афере.

Право же, козлы неплохо устроились в огороде.

Уже давно определено, в каких рамках могут даваться показания. В сентябре 1966 года в Шпринге — заброшенной австрийской деревушке в Альпах — разумеется, «совершенно случайно» встретились два господина — экс-министр Штраус и бывший шеф концерна «Испана-Сюиза» Кример. О чем они говорили — не имеет права спрашивать ни один суд, ни одна комиссия. Ведь оба они были тогда в отставке и, следовательно, частными лицами.

Человек, имеющий сегодня в Бонне снова вес и влияние, определил линию расследования с лицом, досконально знающим все закулисные стороны миллиардной аферы. Казалось, все было предусмотрено, чтобы замять скандал. Но одно упущили из виду. Тот факт, что имеется два немецких государства и что в Германской Демократической Республике неплохо научились разгадывать любые тайны и хитросплетения империалистов.

Следственная комиссия бундестага заседает с 6 июля 1967 года под председательством бывшего боннского министра Меркаца. Она не имеет никаких юридических полномочий. Не анекдотично ли, что депутаты от Христианско-демократического союза расследуют, не был ли подкуплен Христианско-демократический союз? Уже дали показания около 10 министров, государственных секретарей, генералов, сотрудников секретной службы. Результаты расследования пока что равны нулю.

В комиссию были вызваны деятели (из тех, кто остался в живых), близкие в свое время к Аденауэру: бывший государственный секретарь и вдохновитель создания концентрационных лагерей при Гитлере — Глобке и бывший статс-секретарь, духовный отец доктрины «ГДР не существует» — Хальштейн. Их ответ в Бонне в декабре 1967 года звучал неизменно: «Я ничего не знаю». Это говорил Глобке, через которого Аденауэр узнавал о ходе переговоров с Кримером, получал договоры на закупку ХС-30 и отсылал их.

Игру в молчанку затеял и Хальштейн, который в свое время в резкой форме угрожал послу ФРГ в Швейцарии Хольцшпеллеру, что примет против него меры, если тот не оставит в покое махинации с бронетранспортерами.

Подобные провалы в памяти объяснимы, если иметь в виду, что во всей этой грязной истории пятно позора ложится на верхушку правящей партии Бонна, а следы аферы ведут к таким ее столпам, как нынешний министр финансов Штраус, экс-канцлер Эрхард.

Можно было бы еще многое рассказать о «ходе» расследования, — например, о письмах с угрозами в адрес нежелательных свидетелей, о пожаре, который «случайно» вспыхнул именно в том помещении, где хранятся все документы, связанные с аферой.

Для чего же вытащили на свет божий скандальную историю? Прежде всего, она поможет в какой-то мере подновить лжедемократический фасад ХДС. Посмотрите, мол, как мы честны и принципиальны, а если кто-то из наших действовал неправильно, мы с ними разберемся. По этой причине прокуратура ФРГ возбудила следствие «против неизвестных лиц». Но разве в рейнской столице не знают адрес покупателя бронетранспортеров Штрауса? Или неизвестна фамилия Холфа, который в те годы, будучи статс-секретарем Штрауса, готовил договоры, а сейчас сам расследует финансовую сторону аферы с ХС-30. Наконец, разве было бы трудно — при тех отношениях, которые существуют у Бонна с Мадридом, — добиться чтобы испанские власти передали Кримера в руки западногерманской юстиции?

Никто в Бонне и не думает искать виновных, хотя они рядом.

Другая причина еще существеннее. Безусловно, комиссия не может пройти мимо того факта, что бронетранспортеры ХС-30 был и остается «навозной тачкой». Но она и не хочет проходить мимо этого. Комиссия непременно найдет, что тогда был куплен недостаточно проверенный товар. Конечно, ничего уже изменить нельзя. А бронетранспортеры необходимы Западной Германии для «защиты «свободной Европы», для новых военных авантур. Выводы комиссии по расследованию аферы дают юридическое и моральное право на ассигнование средств для оснащения бундесвера современной техникой.

Вот уже в середине 1967 года боннский военный министр дает западногерманским концернам заказ на 300 бронетранспортеров, а 13 марта 1968 года он санкционирует приобретение новых саперных бронетранспортеров. В том и другом случае деньги были ассигнованы министром финансов Штраусом, подписавшего которого стояла в договоре на покупку ХС-30 в 1957 году.

Круг замкнулся. Боннские милитаристы выдали себя с головой.

Большой успех советского экипажа

У ралли «Рейд Польский» репутация очень сложных соревнований. Нынешний год не был исключением. Дистанция традиционного ралли (шестой этап первенства Европы среди фирм) составляла 3043 км. Участникам предписывалось выдерживать высокую среднюю скорость — 70 км/час, а в отдельных местах даже 85 км/час. Восемнадцать спецучастков, узкие дороги, сильная гроза — в итоге из 55 стартовавших экипажей до финиша дошли только 17. Среди неудачников оказался и чемпион Европы Собеслав Засада.

Победу в этом нелегком ралли одержали поляки К. Коморницкий и З. Вишневский, выступавшие на «Реио-горди-ни-1300». З. Кец и В. Клима (ЧССР) на машине той же марки заняли второе место.

Большого успеха добились советские спортсмены Г. Хольм и Х. Рюктель. На «Москвиче-412» в классе до 1600 см³ они вышли на первое место, а в абсолютном зачете были пятыми. За все время участия в ралли чемпионатов Европы наши автомобилисты впервые вошли в пятерку сильнейших экипажей.

В третий раз Фридрихс

Деятельный этап первенства мира по мотокроссу в классе 500 см³ состоялся во Франции. Его выиграл англичанин Д. Вэнкс на БСА. Последующие места заняли: 2. Р. Де Костер («Чезет»); 3. И. Тейвиссен («Хускварна»); 4. А. Юнссон («Хускварна»); 5. Д. Смит (БСА); 6. В. Швастал («Чезет»).

Вэнкс победил и на десятом этапе в Голландии. Вторым был бельгиец И. Тейвиссен («Хускварна»), за ним — англичанин Д. Смит на БСА, далее — голландцы П. Карсмакерс («Чезет») и Г. Волсинк («Хускварна»), и на шестом месте бельгиец Р. Де Костер («Чезет»).

Одинадцатый этап (Бельгия) принес такие результаты: 1. В. Эберг («Хускварна»); 2. Д. Вэнкс (БСА); 3. П. Фридрихс («Чезет»); 4. И. Тейвиссен («Чезет»); 5. Д. Смит (БСА); 6. Г. Райе («Чезет»).

После восьмого этапа Фридрихс (он тогда получил травму) уступил по сумме очков лидерство Юнссону. Однако после соревнований в Бельгии вперед вышел Вэнкс.

Предпоследний этап, проходивший в Люксембурге, не внес ясности в вопрос, кому быть чемпионом мира. Он закончился так: 1. В. Иствуд («Хускварна»); 2. П. Фридрихс («Чезет»); 3. Д. Вэнкс (БСА); 4. В. Эберг; 5. А. Юнссон (оба — «Хускварна»).

Все решилось в швейцарском городе Волене. Фридрихс в обоих заездах финишировал вторым, обеспечив себе первое место на этапе, а вместе с ним и титул чемпиона мира в третий раз. Вэнкс же был вторым; последующие четыре места заняли: Д. Смит, А. Юнссон, В. Эберг и В. Валек.

Окончательное распределение мест в чемпионате таково (зачет по семи лучшим результатам): 1. Фридрихс (ГДР) — 42 очка; 2. Вэнкс (Англия) — 41; 3. Юнссон (Швеция) — 34; 4. Эберг (Швеция) — 29; 5. Де Костер (Бельгия) — 21; 6. Иствуд (Англия) — 17. Советский спортсмен В. Погребняк на 14-м месте.

Дунайское ралли

3200 километров составляла дистанция Дунайского ралли «Кастроль». Эти соревнования, являющиеся пятым этапом личного первенства Европы, проходили по дорогам Австрии, ЧССР, Венгрии и Румынии. В них принял участие 51 экипаж. Лучший результат среди 23 финишировавших экипажей у финнов П. Тойвонена и М. Тиукканена на «Порше-911Т». Успешно выступили на ралли гонщики ГДР — они заняли три первых места в классе машин до 1150 см³.

Спортивный
глобус

Поиски,
идеи,
разработки

«АНТИ-КРЫЛО»

Вы садитесь за руль «Запорожца». Поворот ключа, и ожили его четыре цилиндра. А теперь вообразите, что за плечами у вас не 30-сильный «движок», а «моторище» в 420 л. с. — точно такой, что стоит у Грэхема Хилла на гоночном «Лотос-49В». Тронуться с места — целая проблема: колеса буксуют, а протектор шин сразу же обращается в сизый дым. Но английскому гонщику не легче, чем вам. Его машина весит столько же, и даже на прямой передаче, когда ее скорость — полные 280 км/час, колеса все еще пробуксовывают. Управлять «Лотосом» так же сложно, как вам вести «Запорожец» по обледенелой дороге.

Последние пять или шесть лет автомобильный спорт переживает нашествие сверхмощных машин. На чемпионате мира, в Ле-Мане и на треке Индианаполиса стартуют спортивные и гоночные автомобили, у которых под капотом 400, а то и все 500 лошадиных сил. Но их веса (800 или 700, а подчас и 500 кг) совершенно недостаточно, чтобы прижать ведущие колеса к дороге, полностью использовать громадный запас мощности.

Спортивные «Феррари-330P4», которые стартовали в прошлогодних 24-часовых гонках в Ле-Мане, весили 850 кг и при мощности двигателей 450 л. с. без труда достигали на прямых участках 320 км/час. Но при прохождении поворотов они (как и другие «болиды») не имели существенных преимуществ перед менее мощными автомобилями — не хватало сцепления ведущих колес с дорогой. При разгонах на выходе из поворотов колеса буксовали, теряя резину протекторов и драгоценные секунды.

Тогда конструкторы пошли на применение сверхшироких покрышек — ведь чем больше «пятно контакта» шины с дорогой, тем лучше сцепление с ней. Так родились гоночные покрышки размером 16,50—15. Они монтируются на обод шириной 420 мм и диаметром 382 мм, а их беговая дорожка лишь немногим уже самого обода. Однако же на высоких скоростях «катки» новых шин повели себя совершенно недопустимо.

На мокрой дороге сверхширокая шина нагнетала под себя «водяной клин», автомобиль как бы всплывал над дорогой и становился практически неуправляемым. Подобное явление, но на более высокой скорости наблюдалось и на сухой дороге — колесо работало как гигантский центробежный насос, создавая под собой воздушную подушку. Где уж тут было мечтать об использовании пяти сотен лошадиных сил!

И тогда, как часто бывает в развитии техники, конструкторы обратились к услугам иной области знаний. Над автомобилем на двух стойках установили «кусочек самолетного крыла», перевернутый вверх ногами. Он создавал антиподъемную силу, прижимая ведущие колеса к дороге. Первым такой эксперимент поставил американский гонщик Джим Холл. На спортивной машине его конструкции «Чаппараль-2Ф» (570 л. с., 830 кг, 330 км/час) 1967 года было установлено «анти-крыло» площадью 1,38 м². Оно имело длину 1780 мм, ширину 720 мм, толщину 80 мм и давало заметное увеличение нагрузки на ведущие колеса. Итог — «Чаппараль» финишировал первым в ряде крупных гонок.

Правда, еще и до Холла делались попытки использовать законы аэродинамики для улучшения сцепления колес с дорогой. На спортивных «Феррари» и «Порше» еще лет пять назад уже применялся так называемый «спойлер» — невысокий поперечный гребень, установленный с небольшим наклоном на задней кромке кузова. Поток воздуха, набегая на «спойлер», создавал усилие, одна из составляющих которого дополнительно нагружала ведущие колеса.

Сначала «спойлеры» и «анти-крылья» встречались только на мощных спортивных автомобилях-прототипах (см. «За рулем», 1968, № 6, стр. 30). В нынешнем же году повальное увлечение ими захватило конструкторов и гоночных автомобилей. Первым сказал «да» Колин Чепмен. Перед гонками в Индианаполисе на испытаниях 500-сильного газотурбинного «Лотоса-56» он убедился, что на максимальной скорости (290 км/час) сверхширокие шины едва касаются полотна трека. Чепмен обратился за помощью в исследовательский центр Форда. «Лотос» был увешан бесчисленными датчиками, тензометрами и другими приборами, их информация была впоследствии «переварена» электронно-вычислительной машиной, и... автомобиль обрел клинообразный кузов. Передняя его часть имела отрицательный угол атаки и играла роль «анти-крыла».

На четвертом этапе первенства мира в Спа стартовали гоночные машины «Феррари» (408 л. с., 512 кг), над задней частью которых гордо возвышалось уже чистокровное «анти-крыло». И пошло — «Лотос», «Брэкхэм», затем «Мак-Ларен», «Хонда» и «Матра» — все обзавелись ивовинкой. Кое-кто («Лотос», «Феррари», «Мак-Ларен») установил небольшие «предкрылки» в носовой части машины. Для чего? При разгоне, когда нос автомобиля «задирается», уменьшается угол атаки «анти-крыла», и оно не так интенсивно прижимает колеса к дороге. Особенно сильно разгружаются передние колеса, машина плохо слушается руля. «Предкрылки» со значительным углом атаки компенсируют это и буквально «ставят» передние колеса на место.

Казалось бы, теперь все должно обстоять благополучно. Но «анти-крыло» преподнесло опасный сюрприз.

Сейчас многие гонщики практикуют прием езды, называемый «слипстрим».



Тот, кто идет на менее мощной машине, пристраивается на прямом участке в хвост более быстроходному сопернику и следует за ним в двух-трех метрах. За передней машиной образуется разрежение, и, следуя в этом «вакуумном мешке», можно дожидаться выгодного момента, «отцепиться» и пойти на обгон.

И вот недавно, на одной гонке, выходя из «вакуумного мешка», Д. Оливер на «Лотосе» взял в сторону, чтобы совершить обгон. Половина «анти-крыла» вышла из зоны разрежения, давление воздуха мгновенно прижало левую сторону машины к асфальту, та резко развернулась, и Оливер лишь чудом остался цел.

Конечно, Чэпмен немедленно учел урок и через неделю, на следующем этапе чемпионата (в Брэндс Хэтч), поднял «анти-крыло» почти на двухметровую высоту, то есть вывел его из зоны действия «мешка».

Сейчас на машинах «Лотос-49В» «предкрылки» и «крыло» позволили на скорости 240 км/час увеличить нагрузку передних колес на 28, а задних — на 38 процентов. Управляемые колеса сохраняют надежный контакт с дорогой, задние же (на двух высших передачах) избавлены от буксования.

Поскольку крыло создает довольно большое усилие (180—200 кг), на одних машинах («Матра», «Феррари») оно жестко крепится на раме, на других же («Лотос», «Хонда», «Чаппараль») — поддерживающие его трубы смонтированы непосредственно на стойках подвески задних колес.

В первом случае усилие от «крыла» передается на колеса через раму и пружины подвески, ненужным образом перегружая их. Во втором — оно передается непосредственно на стойки подвески колес. Жесткое крепление тут совсем недопустимо — неизбежна поломка труб и расколов крепления «крыла».

Приходится идти на применение сложной системы кронштейнов со сферическими шарнирами, способной воспринимать перекосы, возникающие при работе независимой подвески. Переход на зависимую подвеску поможет упростить решение вопроса, и в связи с этим возможен возврат к мостам «Де-Дюн».

А что делать при разгонах и торможениях, прыжках на неровностях шоссе? Автомобиль «приседает» или «клюет носом», угол атаки «анти-крыла» резко меняется, а с ним и нагрузка на колеса. Это сильно затрудняет управление. Французский завод «Матра», чья основная продукция — управляемые ракеты, создал автоматический регулятор наклона крыла. Но он был очень чутким — реагировал на малейший рывок машины, и езда на гоночной «Матре» стала утомительной тряской. Встроили в регулятор реле запаздывания — теперь он откликался только на основные «команды», и все встало на свои места.

Еще дальше пошли заводы «Порше» (ФРГ) и «Ниссан» (Япония). Они уже работают над «анти-крылом», расчлененным на две части. На повороте они получают различные углы атаки, перераспределяя нагрузку с наружного колеса на внутреннее. Этим удастся существенно повысить сцепление колес с дорогой.

Предвижу, что иной скептик возразит: ну что ценного дадут для автостроения эти эксперименты на десятке гоночных машин?

Шестьдесят три года назад французский журнал «Ла Ви Отомобиль», доказывая, что на автомобиле не превысить скорости 214 км/час, приводил расчеты. Не так давно многие видные специалисты автостроения с подозрением смотрели на дисковые тормоза, недоверчиво косились на системы непосредственного впрыска топлива: «Они не найдут широкого распространения, ну разве только все на тех же гоночных машинах!»

Развитие техники в нашем веке идет чрезвычайно быстро. Смежные отрасли «перекрестно опыляются», рождаются новые конструкции, синтезированные из достижений областей, на первый взгляд далеких одна от другой. Автомобили кое-что заимствовали в свое время от паровозов; авиация, пережив шестьдесят лет назад много полезного от автомобиля, теперь возвращает ему свой долг. Многие, что лишь недавно представлялось мифом, ныне уже прочно вошло в нашу жизнь. И может быть, лет через пятнадцать — двадцать воздушные замки «анти-крыла» станут реальностью и для обычного дорожного автомобиля?

Л. ШУГУРОВ, инженер

Чекранов выиграл кубок Балтики

В Ростове (ГДР) проходили соревнования по мотогонкам на гравийной дорожке на Кубок Балтики. В них приняли участие спортсмены ГДР, Польши, Дании, Швеции и Советского Союза. Победу одержал советский гонщик Ю. Чекранов. Последующие два места заняли А. Генриксон (Швеция) и И. Геллерт (ГДР).

Робер или Халльман?

Перед десятым этапом первенства мира по мотокроссу, который состоялся в югославском городе Тржич, бельгийский гонщик Робер был лидером чемпионата. От шведа Халльмана, занимавшего второе место, его отделяли семнадцать очков. На этом этапе четырехкратному чемпиону мира удалось сократить разрыв: 1. Т. Халльман («Хускварна»); 2. К. Конечный («Чезет»); 3. С. Гебейерс («Чезет»); 4. Л. Шинкаренко («Чезет»); 5. И. Стодолка («Чезет»); 6. Д. Биккерс («Чезет»).

Но в Финляндии на одиннадцатом этапе Робер снова увеличил отрыв, хотя победу одержал финн К. Вехкинен. Последующие места заняли: 2. Ж. Робер («Чезет»); 3. Р. Боом («Хускварна»); 4. О. Петерссон («Сузуки»); 5. К. Конечный («Чезет»); 6. И. Ярвинен («Монтеса»).

Кросс в шведском городе Хедемеда закончился полным триумфом скандинавских гонщиков и шведских машин «Хускварна» — они заняли четыре первых места: 1. Т. Халльман; 2. Х. Минкола; 3. С. Петерссон; 4. И. Стом. Пятым был Д. Биккерс на «Чезете» и шестым — В. Холмквист на «Хускварне».

После этого этапа (напомним, в зачет идут 8 лучших результатов) у Робера — 50 очков. Халльман идет вторым с 48 очками, далее Гебейерс (30), Конечный (25) и Петерссон (21).

Первенство Европы по „многодневке“

В этом году впервые проводился чемпионат Европы по многодневным мотоциклетным соревнованиям. В отличие от хорошо известной «шестидневки» ФИМ здесь разыгрывалось не командное, а личное первенство. Чемпионат включал четыре этапа в городах: Цшопау (ГДР), Земмеринг (Австрия), Горни Мисецца (ЧССР) и Закопане (Польша).

По сумме трех лучших результатов, показанных на этих этапах, звания чемпионов Европы завоевали: в классе 50 см³ — Г. Крамер, ФРГ, «Цюндапп»; 75 см³ — Г. Тринкнер, ФРГ, «Цюндапп»; 100 см³ — Р. Гингер, ФРГ, «Цюндапп»; 125 см³ — Р. Виттгофт, ФРГ, «Пух»; 175 см³ — П. Ульг, ГДР, «МЦет»; 250 см³ — В. Залевский, ГДР, «МЦет»; 350 см³ — К. Машита, ЧССР, «Ява»; свыше 350 см³ — Э. Шмидер, ФРГ, «Ява».

В этих соревнованиях принимали участие и советские мотоциклисты. На первом этапе лучшие результаты среди них показали стартовавшие на ИЖ-М12 (класс свыше 350 см³) А. Дежинов и В. Иванов. Они заняли соответственно пятое и шестое места. В Австрии наш спортсмен В. Тюрин на машине Ковровского завода вышел на пятое место в классе 250 см³.

В третьем этапе советские спортсмены не выступали, а в четвертом добились следующих результатов: 175 см³ — В. Горюлько (К-175 CM), девятое место; 350 см³ — Г. Чирцев (ИЖ-М12), третье место; свыше 350 см³ — А. Дежинов (ИЖ-М12), четвертое и Р. Решетинкс (ИЖ-М12), пятое место.

В итоге по сумме очков среди советских гонщиков наилучшего результата в чемпионате добился А. Дежинов. В классе свыше 350 см³ он занял пятое место.

Еще на год

Международная спортивная комиссия ФИА приняла решение продлить срок действия гоночной формулы 3 (автомобили с 1000-кубовыми двигателями, одним карбюратором и весом не менее 400 кг) до 31 декабря 1969 года, то есть на год.

Спортивный
глобус

«ТОЁТА», «СУБАРУ»

и другие



1 «Тоёта Сенчури».



2 «Тоёта 1600 ГТ».



3 «Тоёта Каролла де люкс» с гидравлической трансмиссией.

4 «Субару 1000 де люкс».



5 «Хонда 600».

«Острова Ямато», «Страна восходящего солнца» — с этими названиями мы обычно связывали представления о карликовых садах, миниатюрах, сделанных тушью, шелках кимоно, фанатичных самураях-смертниках. В последнее время представления обновились — стали известны достижения химической, радиотехнической, оптической промышленности, электроники в Японии. Но далеко не все знают, что за двадцать три послевоенных года здесь выросла мощная автомобильная индустрия.

Начав в 1945—1946 годах с нескольких десятков тысяч конструктивно отсталых, неперспективных автомобилей, десять ведущих японских концернов в настоящее время выпускают более трех миллионов машин в год, обогнав все капиталистические страны, кроме США.

Переключение военной промышленности после поражения в войне на товары широкого потребления, давление монополий на правительство и проведение жесткой защитной торговой политики, закрывшей внутренний рынок Японии для иностранных автомобилей, а главное жестокая эксплуатация трудящихся позволили концернам не только добиться успехов у себя дома, но и перенести конкурентную борьбу на чужие территории. Сегодня японские автомобили можно встретить в США, Австралии, Скандинавии и в ряде других стран.

Промышленность Японии выпускает широкую гамму моделей автомобилей. Их типаж имеет ряд специфических особенностей, которые отличаются от сложившихся в других странах. Это нашло официальное отражение в классификации легковых автомобилей, принятой в Японии в конце 1960 года. Она базируется, как это общепринято, на рабочем объеме двигателя. А дальше начинаются «но». Легковые автомобили делятся всего на три класса: среднего и большого литража (двигатель 2—4 л, вместимость пять-шесть человек), малолитражные (0,36—2 л, четыре-шесть человек) и микролитражные (менее 0,36 л).

Столь низкий предел рабочего объема микролитражки обусловлен спецификой внутреннего японского рынка: малой покупательной способностью населения, плохими дорожными условиями, дороговизной топлива. В то же время жесткое ограничение по литражу — фактор, который стимулирует поиски рациональных конструктивных решений, обеспечивающих высокие удельные мощности и эксплуатационные показатели, использование более совершенных материалов.

● Конкуренция в чужом доме

Выпуск машин среднего и большого литража в сколько-нибудь заметных масштабах начался в Японии всего два-три года назад. Этим объясняется небольшое количество моделей. «Ниссан-президент 150» (6 цилиндров, 2974 см³, 130 л. с. при 4400 об/мин), «Президент Н 150» (8 цилиндров, 3988 см³, 180 л. с. при 4800 об/мин) и «Тоёта Краун 8» (8 цилиндров, 2599 см³, 115 л. с. при 5000 об/мин) — все они отличаются высоким качеством отделки, наличием встроенных кондиционеров воздуха, холодильников, телевизоров и т. д. Максимальная скорость их 160, 185 и 150 км/час соответственно.

В конце прошлого года появилась еще одна модель высшего класса — «Тоёта Сенчури» (фото 1). Четырехдверный несущий кузов ее сохраняет традиционный японский стиль. Двигатель V-8 рабочим объемом 2981 см³ развивает 150 л. с. при 5200 об/мин. Передний и задний подрамники — на шумоизолирующих резиновых подушках. Передняя подвеска — пневматическая. Рулевой механизм оборудован гидросилителем. Тормоза с раздельным приводом снабжены вакуумным усилителем. Вместимость пять-шесть человек, полный вес 1700 кг, максимальная скорость 170 км/час.

Новая модель хорошо соответствует требованиям рынка США. Это свидетельствует о намерениях фирмы повысить свои экспортные возможности, конкурировать с американскими фирмами в их доме.

● Три подкласса малолитражек

Класс японских малолитражных автомобилей наиболее обширен как по выпуску, так и по числу моделей. Он распадается на три основных подкласса: 600—1000, 1000—1500 и 1500—2000 см³.

Последний из них (1500—2000 см³) представлен моделями с четырех-шестицилиндровыми рядными четырехтактными двигателями водяного охлаждения, как бензиновыми, так и дизельными. Дизели на легковые машины ставят одна из старейших автомобильных фирм — «Исудзу». Это модели «Беллет 1800» (4 цилиндра, 1764 см³, 50 л. с. при 4000 об/мин) и «Веллел-2000» (1991 см³, 55 л. с. при 3800 об/мин). Показательно стремление к максимальной унификации дизельных и бензиновых моделей. Так, бензиновый двигатель «Беллет-2000» имеет те же ход поршня и диаметр цилиндра, что и дизель. Это обеспечивает быстрый переход от одной модификации к другой в зависимости от спроса.

С шестицилиндровыми рядными двигателями в этом подклассе выпускаются модели «Ниссан Седрик», «Прии Склайли» и «Ниссан Глория». У них — одинаковый рабочий объем — 1988 см³, различаются они диаметром цилиндров и, соответственно, ходом поршня.

Модель «Ниссан Глория» за совершенство конструкции и высокое качество отделки получила неофициальное название «японский Бентц», чему способствовало стремление противопоставить ее соответствующим моделям «Мерседес-Бентц». Мощность двигателя «Глории» 105 л. с. при 5200 об/мин, максимальная скорость 160 км/час. Модификации «Супер 6» и «Супер де люкс» оснащены автоматической трансмиссией «Борг Уорнер». На всех названных моделях передние тормоза дисковые.

К этому же подклассу относятся и некоторые спортивные машины, например «Прии Склайли 2000 ГТБ», «Тоёта 2000 ГТ» и другие. На многих моделях — четырехцилиндровые двигатели от 1584 до 1991 см³ мощностью 80—110 л. с. Количество моделей велико — около полутора десятков. Одна из них — «Тоёта 1600 ГТ» (фото 2), выпускаемая с августа прошлого года. Ее двигатель (рабочий объем 1587 см³, степень сжатия 9) развивает 110 л. с. при 6200 об/мин. Два верхних распределительных вала приводятся двойной роликовой цепью. Открытый двухдверный кузов для повышения жесткости приварен к раме. Передние тормоза — дисковые, задние — колдочные. Скорость машины — 175 км/час.

● С роторным двигателем

Ко второму подклассу относятся до 40 моделей и их модификаций. У них четырехцилиндровые рядные двигатели, расположенные впереди (исключение — заднемоторная модель «Контесса»). Рабочий объем в пределах 1077—1498 см³, мощность 58—86 л. с., максимальная скорость 125—160 км/час.

* Подробнее об этом автомобиле будет рассказано в одном из последующих номеров журнала.

Чемпионы досрочно

Среди них конструктивно наиболее интересна новая модель «Датсан Блудерд де люкс» с пятиместным четырехдверным кузовом и новым верхнеклапанным двигателем (1296 см³, 72 л. с. при 6000 об/мин), наклоненным на 12 градусов. Подвеска всех колес — независимая. Вес автомобиля 905 кг, максимальная скорость 145 км/час.

Пятиместная «Тоёта Карола» (фото 3) — одна из наиболее дешевых и распространенных машин в своем подклассе. В настоящее время она представлена двенадцатью различными модификациями. «Карола» отличается экономичностью и достаточно высокими техническими и эксплуатационными показателями. Ее короткоходный (75×61 мм) двигатель (1077 см³, 60 л. с. при 6000 об/мин) обеспечивает высокую динамику и максимальную скорость 140 км/час. Этому способствует также сравнительно небольшой вес автомобиля (740 кг). Торсионная передняя подвеска придает машине хорошую плавность хода.

Подкласс 600—1000 см³ отличается большим разнообразием моделей и оригинальностью отдельных конструктивных решений. Свыше 30 базовых моделей и их модификаций выпускают компании «Ниссан», «Хонда», «Тоё Когё», «Тоёта», «Дайхацу», «Мицубиси», «Судзуки». Рабочий объем двигателей от 606 до 988 см³, мощность — от 36 до 70 л. с. Два или четыре цилиндра расположены в ряд или оппозитно. В этом подклассе встречаются двухтактные двигатели и воздушное охлаждение. Максимальная скорость от 115 до 160 км/час.

Представителем группы моделей с классической компоновочной схемой является «Датсан Санни 1000». Пятиместный несущий кузов может быть в двухдверном и четырехдверном вариантах. Четырехцилиндровый рядный двигатель (охлаждение жидкостное) рабочим объемом 988 см³ развивает 56 л. с. при 6000 об/мин. Благодаря малому собственному весу (625—645 кг) у машины хорошая динамика, а максимальная скорость достигает до 135 км/час. Расход топлива около 6 л/100 км. Модель выпускается и с автоматической трансмиссией «Борг Уорнер».

«Субару 1000» (фото 4) — один из нескольких переднеприводных японских автомобилей. У него пятиместный несущий кузов и независимая торсионная подвеска всех колес. В качестве дополнительных упругих элементов задней подвески применены спиральные пружины. Четырехцилиндровый рядный двигатель объемом 977 см³ развивает 55 л. с. при 6000 об/мин. Часть этих машин снабжена автоматическим сцеплением. Собственный вес различных модификаций составляет 670—695 кг, максимальная скорость 130 км/час.

Компания «Хонда», крупнейший производитель мотоциклов, выпускает и несколько модификаций автомобилей — семейств «Хонда 600» (фото 5) и «Хонда 800» с открытыми и закрытыми двухместными кузовами. Внешне похожие, они различаются двигателями и размерами. На «Хонде С 600» высокофорсированный (94 л. с./л) четырехцилиндровый рядный двигатель с водяным охлаждением (606 см³, 57 л. с. при 8500 об/мин).

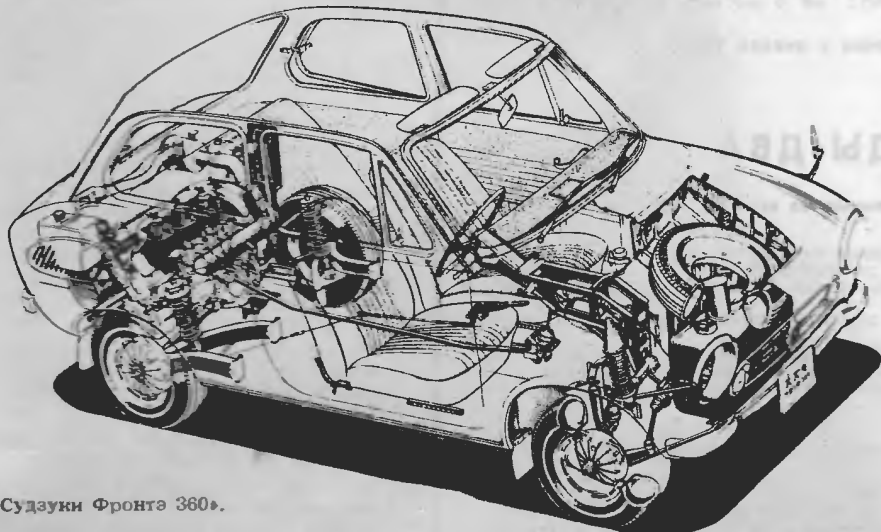
Двигатель «Хонда С 800» (791 см³, 70 л. с. при 8000 об/мин) сходен по конструкции, но его степень сжатия уменьшена до 9,2. Оба варианта имеют по два верхних распределительных вала с цепным приводом. Подвеска полностью независимая. Оригинальная особенность «Хонды» — цепная главная передача, причем кожухи цепей служат продольными рычагами задней подвески. Модель «600» весит 695—715 кг, а модель «800» — 710—725 кг. Их максимальная скорость — соответственно 145 и 160 км/час.

К наиболее интересным автомобилям подкласса относится «Мацуда космо-спорт» с роторным двигателем, выпускаемый компанией «Тоё Когё» по лицензиям фирм NSU и NSU-«Ванкель».

Начав с 30 автомобилей в месяц, «Тоё Когё» намерена освоить массовое производство «Космо».

Самые маленькие

Класс микролитражек (20 процентов от общего выпуска легковых машин) представлен полутора десятками базовых моделей и модификаций. Их отличает разнообразие двигателей — двухтактные и четырехтактные, рядные, оппозитные в V-образные (с водяным и воздушным охлаждением). Рабочий объем колеблется от 354 до 359 см³, мощность от 16 до 31 л. с. Максимальная скорость от 90 до 115 км/час.



«Судзуки Фронте 360».

Наиболее популярны из них новый переднеприводный автомобиль «Хонда Н360». Двухцилиндровый рядный четырехтактный двигатель (354 см³, 31 л. с. при 8500 об/мин) имеет воздушное охлаждение. Четырехместная машина весит 475 кг, довольно экономична (3,6 л на 100 км) и быстроходна (115 км/час). На автомобиле применена передняя подвеска типа «Мак-Ферсон».

К двухтактным моделям относятся «Субару 360» (359 см³, 21 л. с.), «Мицубиси Миника» (356 см³, 20 л. с.), «Дайхацу Феллоу» (356 см³, 23 л. с.) и «Судзуки Фронте 360». У всех (кроме последней) — двухцилиндровые рядные двигатели, причем первые два — воздушного охлаждения.

«Судзуки Фронте 360» (на рисунке представлен его «рентген») — заднемоторный четырехместный автомобиль с несущим кузовом и поперечно расположенным двигателем (3 цилиндра, 356 см³, 25 л. с. при 5000 об/мин.). Особенности двигателя — самостоятельная система смазки, это снижает расход масла и устраняет дымность выпуска, характерную для двухтактных двигателей, смазываемых смесью топлива с маслом.

Собственный вес автомобиля 425 кг, максимальная скорость 110 км/час. Таковы в самых общих чертах современные автомобили Японии.

Е. ПАСХИН,
инженер

Закончились еще два этапа первенства мира по кольцевым мотогонкам. На трассе в Брно успешно выступили гонщики социалистических стран — Л. Сабо (Венгрия) и Г. Росиер (ГДР) заняли вторые места в своих классах. Завод «Ява» наконец справился с «детскими болезнями» своего нового четырехцилиндрового гоночного мотоцикла, и это позволило Ф. Счастному выйти на третье место. Пользуясь высокой мощностью двигателя мотоциклов «Ямаха» (85 и 65 л. с.), Ф. Рийд без труда одержал две победы и уже обеспечил себе титул чемпиона в классе 125 см³. Досрочно стал чемпионом в двух классах (350 и 500 см³) итальянец Д. Агостини, выступавший на трехцилиндровых машинах «МВ-Агуста» мощностью 65 и 85 л. с.

Дождем встретил участников восьмой этап. Этим объясняются низкие скорости, показанные в классе 250 см³ на кольце в финском городе Иматре. В этих соревнованиях стартовали на новых четырехцилиндровых мотоциклах «Восток-С565» (класс 500 см³) два советских гонщика. Н. Севостьянов финишировал четвертым, а Э. Кийса дистанции не закончил, хотя первые круги шел на втором месте.

Приводим результаты двух последних этапов.

Большой Приз Чехословакии.

125 см³: 1. Ф. Рийд («Ямаха») — 137,5 км/час; 2. Л. Сабо («МЦет»); 3. Г. Вартуш («МЦет»). 250 см³: 1. Ф. Рийд («Ямаха») — 148,6 км/час; 2. У. Айви («Ямаха»); 3. Г. Росиер («МЦет»). 350 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста»); 2. Г. Росиер («МЦет»). 500 см³: 1. Д. Агостини («Ява»); 2. Г. Росиер («МЦет»). 500 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 139,0 км/час; 2. Д. Финдлей («Кардани»); 3. Д. Маршовский («Матчлесс»).

Большой Приз Финляндии.

125 см³: 1. Ф. Рийд («Ямаха») — 137,4 км/час; 2. У. Айви («Ямаха»); 3. Г. Росиер («МЦет»). 250 см³: 1. Ф. Рийд («Ямаха») — 128,2 км/час; 2. Г. Росиер («МЦет»); 3. Р. Гульд («Ямаха»). 500 см³: 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 143 км/час; 2. Д. Финдлей («Кардани»); 3. Д. Вудмен («Силей-Матчлесс»); 4. Н. Севостьянов («Восток-С565»).

500 см³ с коляской: 1. Г. Фат и В. Кауш (УРС) — 125,5 км/час; 2. Г. Лутринггаузер и Э. Хьюз; 3. Г. Ауэрбахер и Г. Хельман (оба БМВ).

По-прежнему Хилл

Восемьдесят кругов (340 км) нужно было преодолеть участникам седьмого этапа чемпионата мира по автогонкам на сложнейшей трассе Врандс Хэтч в Англии. Показавший на тренировках лучшее время лидер чемпионата Грэхем Хилл оставил трассу. У его «Лотоса-Форд-49Б» вышел из строя шарнир полуоси.

Победу совершенно неожиданно одержал швейцарец Иозеф Зифферт, показав на такой же машине среднюю скорость 168,73 км/час. Он не является заводским гонщиком, как Г. Хилл, Д. Сертисс или Д. Хьюм. Второе и третье места заняли гонщики завода «Феррари» — К. Амои и Ж. Икс, опередившие Хьюма («Мак-Ларен-Форд-М7А») и Сертисса («Хонда-РА301»).

Восьмой этап состоялся на Нюрбургском кольце в ФРГ. Одновременно он явился и гонками на Большой приз Европы. Соревнования проходили в сильный дождь, и это сказалось на средней скорости. Победитель, 29-летний шотландец Джек Стюарт на машине «Матра-Форд-МС10», прошел дистанцию 320 км со скоростью 139,8 км/час. Последующие места заняли Г. Хилл («Лотос-Форд-49В»), И. Риндт («Брэбхем-Репко-ВТ26»), Ж. Икс («Феррари-312») и Д. Брэбхем («Брэбхем-Репко-ВТ26»).

После восьми этапов (всего их двенадцать) по сумме очков лидером остается Г. Хилл (30). Далее идут: Стюарт (26), Икс (23), Хьюм (15).

ВЫПИСЫВАЙТЕ ГАЗЕТУ «СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ»

на 1969 год

Подписная цена: на год — 3 руб. 12 коп.; на 6 месяцев — 1 руб. 56 коп.; на 3 месяца — 78 коп.; на 1 месяц — 26 коп.

ЕСЛИ ВАС ИНТЕРЕСУЮТ

новые отечественные автомобили
и мотоциклы
зарубежная автотехника
армейские машины

ЕСЛИ ВАС УВЛЕКАЮТ РАССКАЗЫ

о романтике шоферского труда
об опыте лучших водителей
о наших доблестных воинах
о спорте и спортсменах

ЕСЛИ ВЫ НУЖДАЕТЕСЬ В СОВЕТЕ

по эксплуатации и ремонту
автомобиля и мотоцикла
по вопросам безопасности движения

по выбору туристских маршрутов
по подготовке к соревнованиям

ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ

ежемесячный
массовый
научно-популярный
спортивный журнал

За рулём

Подписка на журнал принимается без ограничений во всех отделениях и агентствах «Союзпечати», в отделениях связи, общественными распространителями печати на предприятиях, в учреждениях, в первичных организациях ДОСААФ.

Подписная цена: на год — 3 руб. 60 коп.; на 6 месяцев — 1 руб. 80 коп.; на 3 месяца — 90 коп.

25 ноября заканчивается подписка на журнал с января 1969 года.

КАК ДВАЖДЫ ДВА

Ответы на задачи, помещенные на стр. 23

Правильны ответы 4, 8, 11, 13.

На рисунке показана загородная дорога (первая задача), а здесь предупреждающие знаки устанавливаются за 150—250 метров до перекрестка.

Световой сигнал надо выключать немедленно после поворота, иначе он будет дезориентировать других водителей.

При таком жесте регулировщика, который показан в третьей задаче, движение запрещено только мотоциклисту.

В четвертой задаче перекресток образуют улицы с числом рядов для движения автомобилей два и более. Стало быть, ни одна из них перед другой никаких преимуществ не имеет, и дорожные условия в задаче одинаковы. Поэтому первым едет грузовик, как не имеющий помехи справа.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГРОВ.

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака.

Корректор И. П. Замсин.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны 298-52-24 (общий); 298-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 298-33-28 (отдел науки и техники); 298-36-60 (отделы писем и оформления).

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 20.8.68 г. Подп. в печ. 20.9.68 г. Тираж 2 000 000 экз. (1—1 300 000). Бум. 60×90%, 2,25 бум. л. = 4 п. л. Цена 30 коп. Зак. 368. Г-52707.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата.

Утро словно по заказу. Под лучами солнца озеро Балатон — как голубое блюдо с разбросанными по нему хлопьями иссиня-белых облаков. Над тихими обычно лужайками международного дома отдыха журналистов оглушительный рев моторов пяти с лишним десятков автомобилей с номерными знаками Венгрии, ГДР, Польши, Советского Союза, Франции и Чехословакии.

В восемь часов — первый взмах клетчатого судейского флага. Отбегают в сторону многочисленные фото-, кино- и телерепортеры, и первая машина, словно взорвавшись, срывается с места и уходит на 300-километровую трассу вокруг озера. Ралли началось!

Одно условие отличает его от подобных автомобильных соревнований в международном спортивном календаре — за рулем автомобилей должны находиться профессиональные журналисты. В каждом экипаже их двое, и пока один за рулем, другой, разумеется, не выпускает из рук фотоаппарата и блокнота: журналист везде журналист. Часть нашего коллективного путевого дневника, который можно было назвать «Интерпресс-ралли» в анфас и профиль, и представлена в этих заметках.

То, что журналист должен быть с автомобилем на «ты», для всех ясно. На этом и строятся традиционные «Интерпресс-ралли». Но ездить верхом! Многим такое испытание выпало впервые в жизни. Вероятно, организаторами ралли руководила мысль (и справедливо, конечно), что конь в некотором роде предшественник автомобиля, когда они выбирали столь рискованное дополнительное упражнение. Так или иначе, для лошадей все закончилось хорошо, а вот участникам эта скачка принесла немало штрафных очков.

Лошади лошадыми, но главный интерес, разумеется, был отдан автомобилям. Новая советская малолитражка — «Москвич-412» — привлекла всеобщее внимание. Пред стартами и в паузах соревнования вокруг наших машин собиралась плотная толпа. Интересовались буквально всем: мощностью, расходом топлива, динамикой и даже тем, удобно ли в них спать. Только успевали отвечать. Правда, во многом любознательность представителей прессы удовлетворил сам автомобиль. Скажем, на километровке с места «Москвич» показывал лучший результат — 37 секунд.

Известная доза юмора и находчивости была заложена и в другое дополнительное соревнование — фигурку. Попробуйте в кратчайший срок раздать передними колесами три картофелины на небольшой площадке, да не пользуясь при этом задним ходом. Задача не из легких! Напряжение участников, которое легко прочтешь на этих рисунках, говорит само за себя.

Финиш ралли для нас был радостным. Советские журналисты завоевали первое и второе места в своем классе. Но дело даже не в спортивных результатах. Дороже всех наград те дружеские и доброжелательные отношения, те творческие контакты, которые установились между журналистами различных стран. И это, без сомнения, наиболее важный итог «Интерпресс-ралли» — 68*.



ИНТЕРПРЕСС-РАЛЛИ— 1968

комментируют участники соревнований

художник В. Медведев,

журналисты А. Гудимов

и Ю. Котелевский

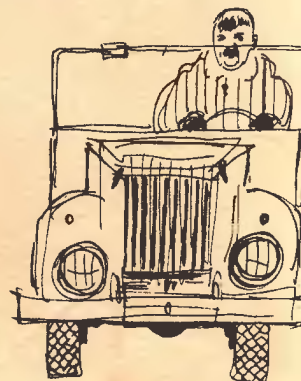


Где же здесь руль, братцы?

«У нас еще до старта 14 минут...»



У нового «Мосвича»



Капитан
команды — А. Гуди-
мов



Слалом по картофелинам



Индекс 70321



На улицах порядок.

Фото А. Владимирова