

За рулем



«КАРАКУМЫ-1977»

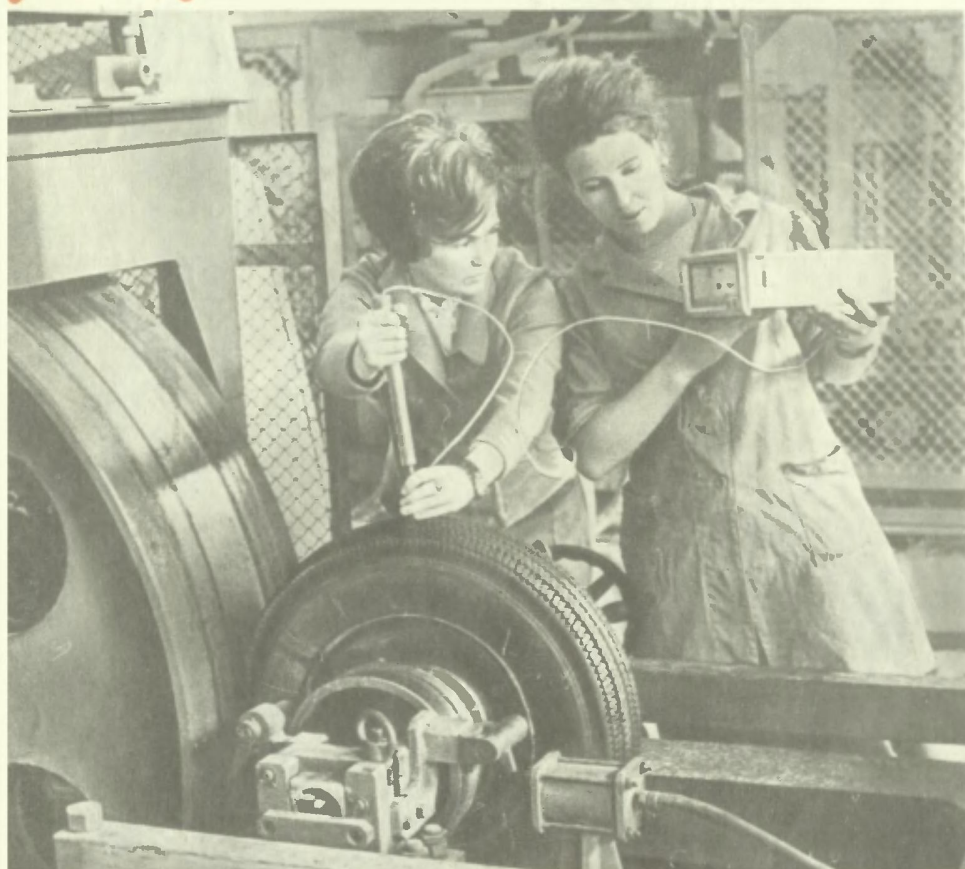
В ГОД 60-летия ОКТЯБРЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» НА АВТОМОБИЛЯХ ВАЗа ПРОШЛА ПО МАРШРУТУ ЛЕГЕНДАРНОГО ПРОБЕГА 1933 ГОДА



ПЕРВЫЙ ПУТЕВОЙ ОЧЕРК
ПУБЛИКУЕТСЯ В ЭТОМ НОМЕРЕ

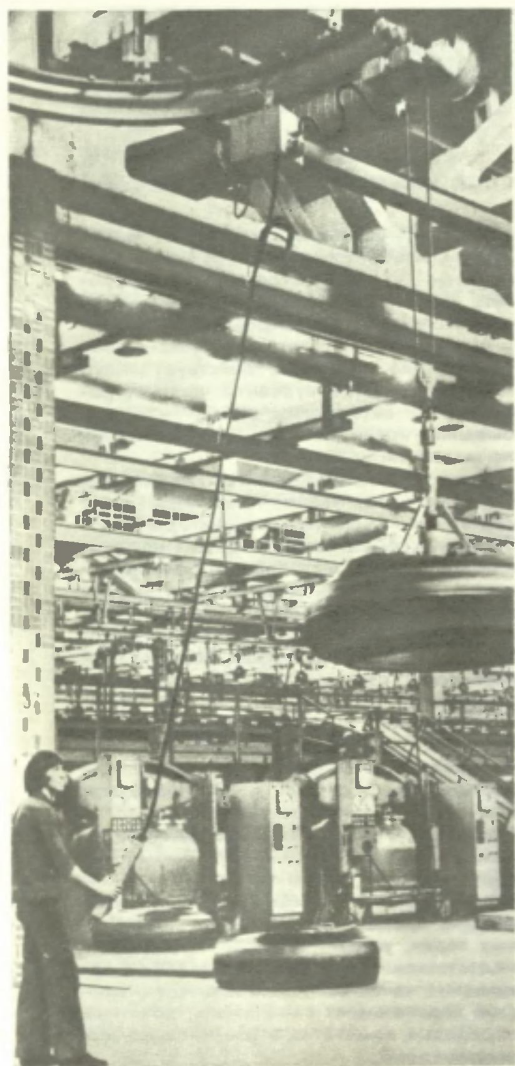


НИЖНЕКАМСКАЯ МАРКА



Еще три-четыре года назад автомобилисты такой не знали. Сегодня нижекамский шинный завод в Татарии изготавливает покрышки для «жигулей», «москвичей», «запорожцев», а также грузовиков и автобусов. Среди 54,5 миллиона покрышек, выпущенных в 1976 году 16 шинными заводами страны, весомая часть несет марку НШЗ. В десятый пятилетие нижекамцам оказана высокая честь — наладить производство шин для грузовиков КамАЗ. Кроме того, завод должен в два с лишним раза по сравнению с 1976 годом увеличить поставки для сельскохозяйственных машин.

Цехи нижекамского шинного оснащены самым совершенным оборудованием, отечественным и импортным, в них созданы хорошие условия труда. В просторных корпусах научун, моря, сажа, проволока, химикаты превращаются в современные покрышки и намеры. Значительная часть продукции предприятия предназначена для легковых автомобилей. Это шины моделей И-151 и М-130А диагональной и ИЛ-170 радиальной конструкции. Выполняя задания «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы», которыми предусмотрено «Значительно повысить долю шин радиальной конструкции», нижекамские шинники прилагают все усилия, чтобы в 1977-м, юбилейном году в 4,5 раза увеличить производство покрышек радиального типа для легковых машин.



В ноябре нижекамцы планируют достичь проектной мощности — на два месяца раньше установленного срока. Новы не только корпуса завода. В проекте были заложены самые последние достижения отечественной и зарубежной технологии, новейшее оборудование с высшей степенью автоматизации и механизации.

Нижекамцы имеют все возможности, чтобы достойно справиться с главной задачей пятилетки — выпускать продукцию высокого качества.

Свою первую продукцию, камеры, Нижекамск дал в декабре 1973 года. А сегодня он поставляет шины для «жигулей» и «москвичей», КамАЗов и «запорожцев», МАЗов и ЛиАЗов (фото сверху слева).

Один из участков вулканизации. Здесь, в индивидуальных форматорах обретают очертания будущие покрышки (вверху справа).

ИШЗ все время осваивает новые виды продукции, совершенствует производство освоенных типов шин. И поэтому стелды для испытания покрышек не остаются без работы (внизу).

Фото В. Князева

ОБЯЗАННОСТЬ ЗАЩИЩАТЬ РОДИНУ

Курсанты автошколы ДОСААФ обсуждают проект новой Конституции

Одна из групп рижской автомобильной школы № 1 готовилась к выпускным экзаменам, когда в печати был опубликован проект новой Конституции Союза Советских Социалистических Республик и материалы Шестой сессии Верховного Совета СССР девятого созыва. Преподаватель этой группы Фаслетдин Деханович Дехкомбаев собрал своих питомцев после занятий, чтобы обсудить проект Основного Закона нашей жизни с молодыми людьми, которым в недалеком будущем предстоит стать в ряды вооруженных защитников Родины. Разговор вылился в своеобразный урок, тему которого можно было бы назвать так: «Обязанность защищать Родину».

Наш нештатный корреспондент В. ЕГОРОВ сделал магнитофонную запись этого урока, которую с отдельными сокращениями предлагаем вниманию читателей.

Ф. ДЕХКОМБАЕВ. Товарищи курсанты! В докладе Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Конституционной комиссии товарища Леонида Ильича Брежнева на Пленуме ЦК КПСС в мае 1977 года с исчерпывающей полнотой говорилось о характерных чертах конституции социалистического типа, намеченных еще В. И. Лениным. Первая Конституция РСФСР 1918 года закрепила завоевания Октября и определила классовую сущность Советского государства как государства диктатуры пролетариата. Конституция СССР 1924 года определила принципы образования союзного социалистического государства. Конституция 1936 года законодательно закрепила победу в СССР социалистических общественных отношений и привела в соответствие с этим всю систему органов власти и управления. И в прежних конституциях, и в ныне действующей защита социалистического Отечества, завоеваний Октября являлась в обязанности советских граждан. Кто из присутствующих здесь мог бы поделиться своими мыслями о том, как он понимает требования проекта новой Конституции о защите Родины?

В. ГРИГОРОВИЧ. На политзанятиях в группе мы не так давно изучали Конституцию СССР, которая была принята в 1936 году и действует сейчас. По воспоминаниям своих родителей знаю, какой был народный подъем, какое ликование, когда она была утверждена. Сорок лет прошло с тех пор. Я держу в руках проект новой Конституции. Какая-то часть жизни, отраженной в нем, прошла на моих глазах. Изменения за сорок лет, конечно, колоссальны. Наши отцы, деды, старшие товарищи все эти изменения видели и сами пережили. Я горжусь, что принадлежу к поколению, которое берет эстафету старших. Даже за мою короткую жизнь произошло очень многое. Незнаваемо изменилась экономика страны, иным стал социальный об-

лик общества, сложилась новая историческая общность людей — советский народ... Это слова из доклада Леонида Ильича Брежнева на майском Пленуме ЦК КПСС. Если наша Родина добилась таких завоеваний, то и ответственность за то, чтобы сохранить эти завоевания, возросла.

И. АЛЕКСЕЕВ. Виктор правильно сказал — нести эстафету отцов, старших товарищей по дальнейшему укреплению обороноспособности Родины. Сегодня мы, курсанты, изучаем автомобильную технику, а завтра будем этой техникой управлять в армии. Плохо ее изучим сегодня — нанесем ущерб боеготовности. Не научимся дисциплине, соблюдению порядка сегодня — будем плохими солдатами в подразделении, плохо выполним свою конституционную обязанность. В проекте новой Конституции сказано, что защита социалистического Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР, а воинская служба — почетная обязанность советских граждан. Выполнять эту обязанность нам нужно с достоинством и честью.

Ф. ДЕХКОМБАЕВ. Курсант Игорь Алексеев коснулся важного элемента воинской службы — поддержания постоянной боеготовности части, подразделения, а если это перенести на личность, на солдата, на каждого из вас, как вы представляете себе поддержание личной боеготовности?

В. ГРИГОРОВИЧ. По себе нам еще судить трудно. Мы знаем, что надо быть всегда подтянутым, дисциплинированным, постоянно держать автомобиль в исправности, в готовности вывести его по тревоге и выполнить поставленную задачу. Пока это, так сказать, теоретически. Но лично у меня есть с кого брать пример — это отец. Он морской летчик, проходил службу в разных гарнизонах. Когда я подросток, всегда видел, как отец поднимался по тревоге, как уходил на выполнение заданий, как потом был доволен, если это задание выполнял успешно. Автомобиль — тоже техника сложная, солдату-автомобилисту нужны хорошие технические знания, физическая, моральная подготовка, а от всех вместе зависит боеготовность подразделения...

И. ЖУЛАНОВ. Передо мной тоже стоит пример отца. Он служил в Военно-Морском Флоте в подразделении торпедных катеров. Суровая, трудная, неспокойная профессия отца многому и меня научила. Прежде всего пониманию личной ответственности за выполнение того, что тебе поручается и доверится. Сейчас мы только курсанты, спрос с нас один: хорошо, отлично учиться. Я это делаю от души, хочу в совершенстве овладеть автоделом.

Я. БЕРНАНС. К выступлениям Виктора Григоровича и Игоря Жуланова хочу добавить, что здесь, в автошколе мы тоже увидели немало примеров выпол-

нения гражданского и воинского долга. Это наши преподаватели, мастера. Вот перед нами Дехкомбаев Фаслетдин Деханович — ветеран Великой Отечественной войны. Или возьмите мастера практического вождения Бойченкова Василия Андреевича, который прошел по фронтовым дорогам. Свои знания, жизненный и военный опыт они полностью отдают нам. Сколько уже таких, как мы, ушло в армию, сколько работает за рулем в нашей и других республиках! Пожалуй, не сосчитаешь!

С. ВИНОГРАДОВ. Правильно говорит Ян. Для хорошей учебы, для выполнения воинского долга у нас есть с кого брать пример. Василия Андреевича Бойченкова мы все знаем как ветерана войны и неотъемлемого наставника. Но мы знаем и его сына Геннадия Васильевича, тоже мастера практического вождения, который научился автомобильному делу у отца, прошел армейскую школу и теперь свои богатые знания передает нам. От всех курсантов хочу поблагодарить наших учителей. Спасибо вам!

Я думаю, что к обсуждению проекта новой Конституции, ее части, где говорится о защите социалистического Отечества, имеет отношение и тот факт, что для подготовки нас к армейской службе созданы необходимые условия. Ну скажите, чего в нашей школе не хватает? Есть все: прекрасное новое здание, классы, лаборатории, автотренажеры, новые современные автомобили, спортивная техника. Учись, закаляйся, овладей автомобилем, мотоциклом. Это нужно для армии.

Я. БЕРНАНС. В нашей республике грешно не знать автодела. Каждое воскресенье мы становимся свидетелями автомобильных и мотоциклетных гонок, кроссов, автаралли, водномоторных и других состязаний. Достаточно назвать трассу «Бикерниекс», где чуть ли не каждую неделю соревнуются гонщики. Досафовцы Латвии стали инициаторами постройки багги и увлекательных соревнований на этих машинах.

Ю. ГРИЦКЕВИЧ. Я вот слушаю своих товарищей и думаю, какая у нас дружная семья. Хотя не так уж много времени мы провели вместе, но подружились крепко. И это, конечно, положительно сказывается на нашей учебе, наша группа одна из первых по успеваемости и другим делам. В повседневной жизни мы просто этого не замечаем, а сейчас вот, изучая проект новой Конституции, я обратил внимание на то, что в нашей группе из тридцати человек рядом с латышами сидят литовцы и эстонцы, русские и украинцы. Дружба народов СССР — величайшее завоевание социализма.

И Гимн Союза Советских Социалистических Республик начинается словами «Союз нерушимый республик свободных». Новая Конституция обеспечивает всесторонний расцвет и неуклонное сближение всех наций и народностей нашей страны.

Скоро мы разведемся служить. И там, в солдатском строю, будем укреплять наше братство народов.

В конце урока курсанты учебной группы единодушно одобрили проект новой Конституции СССР и заверили своих наставников, что будут с честью выполнять обязанности советского гражданина.

ИДТИ ДАЛЬШЕ,

Генерал-лейтенант А. ШИЛИН,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР, дважды Герой Советского Союза

В сентябре начинаются массовые занятия в автомобильных и технических школах оборонного Общества, готовящих водителей для Советских Вооруженных Сил и народного хозяйства. Это — ответственная пора в жизни наших учебных организаций. Она по времени совпадает с большими событиями в жизни страны — подготовкой к 60-летию Октября и всенародным обсуждением проекта новой Конституции.

Перед юношами, которые в эти осенние дни переступят порог автомобильных и технических школ ДОСААФ, стоит серьезная задача: подготовиться надлежащим образом к выполнению конституционной обязанности — службе в рядах Вооруженных Сил СССР, которая, как записано в проекте Конституции, является почетной обязанностью советских граждан.

Интересы обороны страны, постоянное повышение уровня технической оснащенности наших Вооруженных Сил обязывают комитеты ДОСААФ, руководителей, преподавателей школ, весь наш общественный актив улучшать качество обучения специалистов, в том числе такого их многочисленного отряда, как будущие воины-водители, неустанно заботиться об их технической, физической, моральной подготовке.

Деятельность оборонного Общества на этом важнейшем участке год от года совершенствуется. Это легко проследить по тому, как изменились автомобильные и технические школы за годы девятой и десятой пятилеток. В последнее время значительно улучшена их организационная структура, проведено укрупнение, улучшена материально-техническая база. Сейчас более половины школ размещены в благоустроенных зданиях, имеют гаражи, пункты технического обслуживания, большинство учебных организаций располагает современными автодромами, многие оснащены новейшими техническими средствами обучения, автомобилями и агрегатами последних моделей.

Комитеты Общества стали больше уделять внимания военно-патристическому и физическому воспитанию курсантов, заботиться об укреплении в автошколах организованности, внутреннего порядка, что способствует лучшему формированию у призывников высоких моральных качеств, необходимых для защиты Родины. Передовые автомобильные и технические школы особенно плодотворно потрудились в истекшем учебном году. Широкое и действенное социалистическое соревнование за достойную встречу 60-летия Октября, полувекового юбилея оборонного Общества, настоячивая борьба за качественные показатели выдвинули в число передовых новые учебные организации. При этом немало в сельских районах.

Из множества примеров приведу такой. Мензелинская автошкола — одна из отдаленных в Татарии. Не в числе первых она получила помощь в строительстве и оснащении. В этих условиях дружный, сплоченный коллектив препода-

вателей, мастеров приложил много усилий, изобретательности. И новое здание там сумели построить, и оборудовать классы, лаборатории, автодром, да так, что может позавидовать иная автошкола областного центра. При мензелинской школе постоянно действует «Клуб молодого воина», курсанты часто встречаются с ветеранами войны и труда, бывшими воспитанниками школы; недавно выезжали на КамАЗ.

Таких автошкол становится все больше. Отдаю и то, что по-прежнему ярко светят наши маяки — инициаторы и победители соревнования, те, кто неоднократно удостоивался переходящих Красных знамен военных округов и других наград. Среди них вильнюсская и витебская, гомельская и евпаторийская, житомирская и зеленодольская, казанская и каунасская, свердловская и ташкентская, уссурийская и ферганская, черниговская и шяуляйская, многие другие автомобильные и технические школы.

Девиз десятой пятилетки «Эффективность и качество» стал для наших учебных организаций верным ориентиром в новом году. Но, чтобы этот замечательный лозунг, выдвинутый временем, воплотить в дело, обратиться на дальнейшее улучшение всей учебно-воспитательной работы, предстоит решить ряд неотложных задач, устранить много пробелов и недостатков. Основные направления повышения качества подготовки специалистов подсказывает сама жизнь, практика передовых комитетов и школ. Какие это направления?

Видимо, к ним прежде всего следует отнести дальнейшее наращивание материально-технической базы, ее совершенствование и работу с кадрами. Здесь у нас еще немало узких мест и проблем. Надлежит глубже разобраться с отставшими автомобильными и техническими школами, вскрыть причины, почему их размещение и оснащение, уровень учебно-воспитательной работы там не отвечают передовым требованиям программ подготовки водителей. А таких школ у нас немало. Достаточно сказать, что недавно две школы в Молдавии (кагульская и единецкая), две в Узбекистане (термезская и бекабадская), а также херсонская (УССР), светлогорская (Ставропольский край) получили при проверках неудовлетворительные оценки.

Сильно хромают материальная база и постановка преподавания в ряде школ Костромской, Новгородской, Астраханской, Горьковской областей, Краснодарского края и в других местах.

Качество подготовки специалистов во многом, а подчас и в решающей степени, зависит от подбора и воспитания преподавательских кадров. За последние годы в этом направлении произошли заметные сдвиги. На педагогическую работу пришли люди с высшим специальным образованием, автомобилисты — офицеры запаса, обладающие профессиональными знаниями и навыками обучения и воспитания молодежи. Комитеты Общества во многих республиках, краях и областях проявляют подлинную заботу

ДОБИВАТЬСЯ БОЛЬШЕГО!

В автомобильных и технических школах ДОСААФ начинается новый учебный год. Его девиз — эффективность и качество!

о политическом, профессиональном, методическом росте преподавательских коллективов.

Формы работы с кадрами разные. При ЦК ДОСААФ Украины, например, действуют постоянные курсы, комитеты Общества в Куйбышевской, Ростовской, Волгоградской, ряде других областей повышают методическое, профессиональное мастерство преподавателей посредством сборов, совещаний, практической помощи, держа эту сторону деятельности под постоянным контролем.

Положительно сказывается на подборе квалифицированных преподавателей и мастеров повышение должностных окладов, упорядочение премиальной системы в сети учебных организаций ДОСААФ.

Однако проблема кадров не снята с повестки дня. Медленно и неудовлетворительно она решается комитетами ДОСААФ Туркмении, Узбекистана, Архангельской области, где у руководства ряда школ стоят люди, не имеющие ни специальности, ни нужного образования, не обладающие опытом руководства учебными коллективами. В некоторых автошколах Ферганской, Сурхандарьинской, Ташкентской областей Узбекистана не прекращается текучесть преподавателей и мастеров. В течение года их меняется до 30%. Отдельные комитеты Общества относятся к учебе преподавательского состава формально. Методические сборы проводят на плохой материальной базе, где нечего показать, нечему научить, да и приглашают на эти сборы половину, а то и меньше людей, занятых подготовкой водителей. Так, в прошлом году амурский обком ДОСААФ привлек к учебно-методическим сборам только 70% преподавателей и 50% мастеров, а владимирский и того меньше.

Подобные факты, к сожалению, не единичны. Они отрицательно сказываются, как уже говорилось, в целом на качестве обучения и военно-патриотического воспитания будущих водителей и, что особенно настораживает, — на их практической выучке. Между тем выработка у курсантов твердых навыков в

управлении техникой, умения быстро обслужить автомобиль, обнаружить и устранить неисправность остается одной из главных задач автомобильных и технических школ.

Как показывают проверки, многим выпускникам наших учебных организаций чаще всего недостает практических навыков, уверенности при вождении машин в сложных дорожных условиях, в составе колонны, при неблагоприятной погоде, умения самостоятельно и квалифицированно выполнять техническое обслуживание. Почему так происходит? Да потому, что нередко техобслуживание и обнаружение неисправностей изучается на плакатах, а освоение Правил дорожного движения ведется без решения задач на разводку транспорта, не увязывается с примерами из дорожной практики. Машины-экспонаты и двигатели горючей регулировки в ряде школ недоукомплектованы, на учебных местах не хватает инструмента, инструктивных карт, оборудования.

Особого разговора заслуживает обучение вождению. В 1977—1978 учебном году вводится вождение в колонне с совершением 100-километрового марша. Опыт, который в прошлом году осуществили в порядке эксперимента житомирская автомобильная и смоленская техническая школы, убеждает, что при тщательной подготовке, хорошей организации вождение в составе колонны многое дает курсантам — дисциплинирует их, вырабатывает умение держать дистанцию, заданную скорость, приучает выполнять команды — делать то, что может всегда потребоваться в армейских условиях.

Однако движение в колонне — всего лишь небольшая часть программы. Чтобы выработать прочные навыки управления техникой, нужно выполнять программу во всем ее комплексе. Сейчас, когда вождение находится в сетке расписания, от руководителей школ, старших мастеров и мастеров практического вождения требуется четкое планирование, строгий контроль, максимальное использование

учебных машин, организованность и дисциплина. Но не по такому пути идут некоторые руководители учебных коллективов. В термезской автошколе (Узбекистан) целых четыре учебные группы, выполнившие программу по вождению всего лишь наполовину, были представлены к государственным экзаменам. Подобное очковикательство должно строго наказываться.

Здесь уместно снова сказать, что признанной школой вождения автомобилей являются автодромы. К сожалению, некоторые учебные организации либо совсем не имеют таких сооружений, либо располагают участками земли, на которых нет самого необходимого положенного автодрому оборудования.

В истекшем году наши автомобильные школы работали уже по новой, 550-часовой программе, потребовавшей определенной перестройки учебно-воспитательного процесса и материально-технической базы. Подавляющее большинство коллективов справились с возложенными на них задачами. Есть уверенность в том, что наши комитеты, руководители учебных организаций правильно оценят уроки прошлого года, обобщат опыт проведенных учебно-методических сборов — всесоюзных и местных — и на основе широко развернутого социалистического соревнования начнут новый учебный год организованно.

Мы находимся на ответственном рубеже. Материалы майского Пленума Центрального Комитета партии, доклад Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнев, проект Конституции СССР — эти важнейшие документы, в обсуждении которых вместе со всем народом приняли активное участие коллективы наших школ, курсанты, все члены многомиллионного оборонного Общества, являются основополагающими для дальнейшей работы по воспитанию и обучению досаафовской молодежи, будущих воинов. Они зовут к улучшению всей оборонно-массовой работы, подготовки трудящихся к защите Родины, завоеваний Великого Октября.

ПОЛОЖЕНИЕ О ШКОЛЕ ДОСААФ

ЦК ДОСААФ СССР утвердил «Положение о школе ДОСААФ», распространяющееся на автомобильные, технические, радиотехнические, морские и объединенные технические школы оборонного Общества. Временное Положение, действовавшее с марта 1975 года, утратило силу.

Новое Положение, соответствующее Уставу ДОСААФ, является основополагающим документом. В нем подробно изложены права и задачи этих учебных организаций. Применительно к автошколам это означает подготовку водителей для Вооруженных Сил и народного хозяйства, активную пропаганду военно-технических знаний и развитие автотранспорта, оказание методической и материально-технической помощи первичным организациям и спортивно-техническим клубам ДОСААФ в оборонно-массовой и спортивной работе.

В Положении изложены требования к планированию учебного процесса, организации методической, военно-патриотической, рационализаторской работы с курсантами и преподавателями, опреде-

лены уровень материально-технической базы, который обеспечивает высококачественную подготовку водителей для армии и народного хозяйства.

В пункте 8 Положения сказано: «Для проведения спортивно-массовой работы при школе создается спортивный клуб». Имея его, автошкола обязана развивать автомобильный и мотоциклетный спорт, готовить спортсменов-разрядников, спортивных судей, общественных тренеров и инструкторов, проводить с ними сборы и семинары. Работе спортивного клуба отведен специальный раздел, в котором указывается, что организация и проведение спортивно-массовых мероприятий возлагается на совет, избираемый открытым голосованием членами клуба; в клубе действуют спортивные секции, комплекуются спортивные команды.

В соответствии с уставом Общества при школе можно создавать хозрасчетные мастерские, учебно-прокатные пункты, тир, пункты технического обслуживания.

За нашу Советскую Родину!

За рулем

9 • Сентябрь • 1977

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года



Водители «МолдавстройБАМа» на строительстве станции и поселка Алонка.

Фото А. Галушно (ТАСС)



ВАНО, ШОТА, АНАТОЛИЙ И ИХ ТОВАРИЩИ

О дружной семье
водителей
на стройке века

Перед самым Новым, 1977 годом, когда лютовали пятидесятиградусные морозы, поезд пришел на 103-й километр БАМа, на станцию Ния, которую здесь называют не иначе как Ния «грузинская». Два года назад сюда, на высокий берег горного притока Таюры, пробился отряд строителей из Грузии. Два дня добиралась колонна из Усть-Кута. Первую машину вел Ване Джашиашвили, вторую — Анатолий Гагарин. Они познакомились в поезде и за неделю, что эшелон двигался от Тбилиси до Лени, крепко подружились. А вначале чуть было не поссорились. Гагарин утверждал, что он может управлять любым механизмом — от трактора до автокрана. Ване ухмыльнулся: «Подумаешь, я тоже умею, но на весь вагон не кричу». Анатолий обиделся, однако смолчал. А в Усть-Куте, когда пришлось сгружать с платформ бульдозеры своим ходом, по шаткому самодельному помосту, наспех сооруженному из бревен, Гагарин доказал, что не хвастал. Он, единственный, взял на себя смелость провести эту операцию. И когда второй бульдозер стал прочно гусеницами на снег, Ване хлопнул Анатолия по плечу и сказал: «Что правда, то правда. Магарыч с меня».

Мне часто приходилось потом ездить и с одним и с другим. Это действительно шоферы экстрем-класса. Впрочем, на Ние все они под стать друг другу, все «многостаночники», умеющие работать и на бульдозере, и на автокране, и на трелевщике. Недаром отбор в Тбилиси шел такой жесткий, что кто-то даже пустил шутку: попасть в мединститут легче, чем в «ГрузстройБАМ» — на одно место претендовало 12 человек! И тем не менее даже этим асам туго пришлось, когда открылась притрассовая дорога. Много шоферских нервов попортила она, потому что напоминала дорогу только тем, что не стояли на ней деревья. Ах эти переправы!

В одном из документальных фильмов о строителях БАМа есть такая сцена. Тяжело груженный КраЗ пытается въехать на крутой обледенелый берег Нии, мотор ревет от натуги, от раскалившихся шин валит пар, но каждый раз машина обре-

ченно сползает со склона. А на другом берегу уже выстроилась длинная вереница ждущих своей очереди КраЗов, МАЗов, «магирусов», но никто из водителей не проявляет обычного в таких случаях нетерпения — никто не «кляк-сонит», не машет кулаками. Строгие, сосредоточенные лица. Они хорошо знают это гиблое место, знают, каково сейчас их товарищу.

На каком-то свержулили КраЗ воспользовался наконец на берег, водитель глушит мотор и выскакивает из кабины. Парень тяжело дышит, лицо его покраснело, лоб в крупных каплях пота. Режиссер спрашивает: «Как дорога?» Парень с минуту остолбенело смотрит в камеру, пытаясь сообразить, чего же от него хотят, а потом отвечает... Лишь по движению губ можно догадываться, что он сказал, потому что озвучить ответ режиссер не решился.

Однажды поздней осенью я пересекал здесь Нию вброд и потому могу оценить правдивость этих кадров. На той самой переправе Виктор Пилия чуть не распрощался однажды со своим ЗИЛом. Коренной абхазец, он о морозах, а тем более сибирских, имел прежде самое абстрактное представление. Зима наступила ранняя. Уже в середине ноября, когда в его родной Пицунде курортники еще купаются в море, здесь по ночам термометр показывал минус тридцать — тридцать пять. Уже застыли Лена и Таюра, но горячая стремительная Ния упорно сопротивлялась морозам. И вот на злополучном въезде в Звездный Пилия застрял. Пока он бегал в поселок искать бульдозер или трактор, машина обросла льдом. Когда наконец Виктор вернулся на «Интер» (350-сильном бульдозере), его ЗИЛ, как пароход «Челюскин», уже окончательно вмерз в льдину. Целый час «Интер» крушил лед, пока не освободил из ледяного капкана грузовик.

Каких только приключений не выпадает на долю бамовских шоферов. Есть недалеко от Усть-Кута, на девятом километре участок, который едва не поломал все планы строителей. В этом месте зимой вдруг появилась наледь. Подзем-

ные воды, сжатые лютым морозом, стали подниматься на поверхность, тут же застывая зеленоватой стеклообразной массой. Чтобы вода не залила железно-дорожное полотно, наледь каждый день взрывали, а потом бульдозеры соскребали оставшийся лед. И надо же было такому случиться, что Яков Кавтарадзе забуксовал именно здесь. Стоило заглушить мотор, и наледь прихватила колеса. К утру машина вмерзла уже по кардан. А лед все пучился, как тесто, и на пятые сутки стал переваливаться через борта. Хорошо, выручил местный бульдозерист, настоящий виртуоз. Уж он утюжил-утюжил наледь, пока не раскрошил ее, машину буквально выдернули из льда, только покрышки пришлось выбросить.

Ездить — это еще полдела, но вот как застрянет на полпути машина, тогда начинается самое-самое. Попробуй устранив поломку, когда пальцы примерзают к железу, а мотор стынет в считанные минуты. Одному ох как трудно справиться, потому действует на бамовских дорогах закон шоферского братства. Помню, ехали мы однажды с Ване Джашиашвили в Магистральный. Зимник уютно поскрипывал под колесами. Ване что-то насавистывал, а я сладко дремал, поклевывая на выбоинах. Вдруг впереди показался ЗИЛ с задранной капотом и залезший в мотор по пояс человек. Ване ни слова не говоря (он вообще, как я потом заметил, довольно молчалив) подогнал к обочине свой «Магирус» и выскочил из кабины.

Полтора часа простояли мы в этом месте. И ни одна машина не проехала так, чтобы не остановиться. Под конец вокруг ЗИЛа, вернее его мотора, собралась целая толпа водителей, совсем как врачи во время операции.

Когда мы отъехали, Ване пробурчал: «Пацан, совсем за мотором не следит». Я улыбнулся. Тот, кто не знает Ване, поначалу может принять этого кахетинца за бирюка. Но я-то знаю, что более мягкого и отзывчивого человека трудно найти.

...Это было в день выборов, дорогу тогда еще только начали прокладывать, зимник давно растаял, и добраться к

Ние можно было только вертолетом или, при крайней нужде, на вертолете. Голосование закончилось быстро — в поселке тогда жили всего сто человек, но урны с бюллетенями не отправляли, ждали двоих: Ваню Джашишвили и Анатолия Гагарина. «ГрузстройБАМу» удалось «выколотить» второй трелевщик, а такая техника здесь дороже золота. Ваню и Анатолий должны были перебраться на машину из Усть-Кута в Нию. Накануне они добрались до Звездного. Дальше дорога началась, предстояло пробиваться сквозь тайгу. Трелевщик, как танк, валил мелкие деревья, подминал под себя кустарник, а вековые сосны приходилось спиливать.

В четыре утра парни вышли из Звездного, об этом сообщили по радию. В полдень прилетел вертолет, пилот сказал, что видел трелевщик на перевале. Но только в пять часов рев мотора вменялся в музыку, льющуюся из репродуктора. Тамара бросилась на шею уставшему, грязному как черт мужу, а он, здоровый, по-медвежьи неуклюжий, добродушно отталкивал ее и говорил: «Подожди, дай умоюсь. Что делаешь, люди смотрят».

Кстати, в этот день Тамару избрали депутатом поселкового Совета. Когда обсуждали кандидатуры, все дружно называли ее. Это она больше всех воевала за чистоту в поселке, организовала художественную самодеятельность и праздничные вечера. На этих вечерах Ваню играл на саламури — грузинской свирели, и было трогательно видеть, как маленькая, хрупкая дудочка, утонувшая в огромных ладонях этого верзилы, издает такие нежные звуки. Но эти же грубые руки мертвой хваткой держали соперников, одного за другим припечатывая их к борцовскому коврику. В Братске на личном первенстве «Локомотива» Ваню занял первое место в тяжелом весе и очень удивился, когда ему сказали, что он выполнил норматив первого разряда. Ваню и не подозревал, что, оказываясь, такой спортсмен. Но недаром он родом из Кавказа, где грузинской борьбой, во многом схожей с вольной, мальчишки начинают заниматься, едва научившись ходить.

Ваню с первого дня возлюбил в Ние бригадир механизаторов. И одним из первых его приняли кандидатом в члены партии. Анзор Варламович Двалишвили, начальник «ГрузстройБАМа», рассказывал о нем: «Я впервые понял, что руки могут быть золотыми. Любой мотор, любой механизм соберет и разберет с закрытыми глазами. Он у нас лучший шофер, лучший бульдозерист, лучший тракторист, лучший крановщик. Работать может днем и ночью. У него есть безотказный воспитательный прием. Он говорит новичку: «Ты работай, как я. Если увидишь, что я не работаю, ты тоже не работай». Но увидеть неработающего Джашишвили так же трудно, как найти верблюда, свободно пролезавшего через игольное ушко. А знаете, сначала мы его не хотели брать. Думали, куда он — с женой, с двумя дочурками мал мала меньше. До работы ему будет? А он сказал: «Если дети не будут рядом, вот тогда я работать не смогу». Потом мы убедились, что он был прав. Постепенно почти все выписали из Грузии жен, детей, потому что без семьи жизнь — не жизнь».

Кому на БАМе приходится труднее? Когда я был у строителей, мне каза-

лось, что им. Когда попадал к изыскателям, думал, что здесь пик нагрузок. Потом были мостовики, тоннельщики, путейцы... И я понял, что легкий хлеб на БАМе никто не ест. И все-таки... И все-таки, пальму первенства я бы отдал шоферам. Умения и мужества им не занимать. И это закономерно: многие из них — воспитанники ДОСААФ, получили настоящую закалку за рулем армейского автомобиля. Потому не страшны им лютые морозы, такие, что масло застывает, крошится сталь, и всякие фокусы, вроде той чертовой наледи, и переправы через коварные полузамерзшие речушки. Весной и осенью распутица, да и летом не мед. Надо знать бамовские дороги, которые потому только и называются дорогами, что по ним проехала машина.

В последней своей поездке пришлось мне добираться из Ние в Звездный. Именно добираться, слово ехать сюда как-то не подходит: на сорок километров мы затратили почти пять часов, можете представить, какова дорога. За нами увязалась чья-то собака, хромя на одну ногу. Так эта собака до самого Звездного бежала на своих троих впереди машины, да еще успевала лаять воду из придорожных лужиц, а мне все казалось, что это она нам язык показывает.

Накануне выпал снег, прикрыв все ухабы и выбоины белым гримом. Но стоило «уазнику» влезть в раскисшую колею, как началось. Важа Сордия только один раз разжал зубы, когда мы вприпрыжку, борт к борту, с превеликой осторожностью развезжались со встречной машиной. «Амис дэда ватыре», — только и сказал он, имея в виду, конечно, дорогу, ибо по-русски сие означало: «Мать бы ее заставить плакать». Есть у грузин такое выражение, вроде и печатное, но душе отвести позволяет.

Важа не спал всю ночь, но только под утро вернулся из Усть-Кута, куда ездил за хлебом. А в Звездном в тот день произошла встреча бойцов отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. В Ние работают четыре парня из этого отряда: Валерий Рухая, Шота Какушадзе, Анзор Лилуашвили и Слава Залищук. А поскольку в такую распутицу проехать в Звездный в состоянии только УАЗ, Важа не мог отказать ребятам, не мог испортить им праздник. Собственно, ему и самому хотелось попасть на встречу. Он приехал в Звездный почти одновременно с отрядом, по комсомольской путевке и почти год работал с этими ребятами.

Когда мы добрались до поселка, солнце стояло уже высоко в небе. Погода разгулялась, от вчерашнего ненастья не осталось и следа. Отряд собрался на знаменитой Сопке любви, откуда весь Звездный виден, как Тбилиси с фуникулера. На танцплощадке кружились пары, дымились мангалы с шашлыками. Кто-то радостно завопил: «Грузия, физкульт-привет!» — и все бросились обниматься с приехавшими.

— Выпейшь стаканчик? — спросил Валерий Важу. — Один?

— А назад не хочется ехать? — ответил Важа вопросом на вопрос и налил себе лимонаду.

— За твоё здоровье, — сказал Валерий, и ребята стали чокаются с Важей. Они пили за него, но, казалось, этот тост относился ко всем шоферам БАМа.

Валерий КАДЖАЯ

БАМ — Москва



ГОДЫ, ФАКТЫ

1972 г. Построены объездные дороги вокруг Тулы, Щекина и Воронежа, что позволило отвести от крупных промышленных центров значительную часть транзитных транспортных потоков.

1972 г. Заволжскому моторному заводу присвоено имя 50-летия СССР.

1972 г. Таллинский опытный автомобильный завод приступил к производству новой гоночной модели «Эстония-18» с двигателем Волжского автозавода.

1972 г. На полигоне НАМИ продолжаются испытания образцов камских автомобилей. Они получили марку «КамАЗ».

1972 г. Государственная премия в области техники 1972 года присуждена моторостроителям. Лауреатами стали работники Ярославского моторного завода, Ярославского завода топливной аппаратуры и НАМИ.

1972 г. Павловский автобусный завод начал выпуск автобуса с обешивкой ведущих осей для местного сообщения — модели ПАЗ—3201.

1972 г. Волжский автомобильный завод приступил к выпуску новой модели «жигулей» — ВАЗ—2103 с двигателем рабочим объемом 1,452 л и мощностью 77 л. с.

1972 г. Ульяновский автозавод начал серийное производство грузо-пассажирского автомобиля УАЗ—469.

1972 г., 28—29 НОЯБРЯ. В Москве состоялся II пленум ЦК ДОСААФ СССР, обсудивший два важных вопроса: о состоянии и мерах улучшения военно-патристической работы в организациях ДОСААФ; о дальнейшем развитии материально-технической базы оборонного общества.

1973 г., ЯНВАРЬ. В Управлении таксомоторного транспорта и легковых автомобилей Мосгорисполкома насчитывалось 19,5 тысячи машин. Из них 14,3 тысячи — таксомоторы, 4,8 тысячи обслуживали государственные учреждения и предприятия и 0,4 тысячи — маршрутные такси. Полвека назад, когда было введено таксомоторное движение, на улицы столицы вышло 15 машин «Рено».

1973 г., 16 ФЕВРАЛЯ. Финишировало труднейшее ралли «Западное Сафари — Аргунгу» в Нигерии. Всю дистанцию протяженностью 3700 км удалось закончить только восьми экипажам, в том числе всем советским, выступавшим на «москвичах—412» производства АЗЛК. Наша команда одержала победу в национальном зачете.



Круглый стол журнала „За рулем“

Виктор
Михайлович
АРБЕКОВ



Первым среди советских мотоспортсменов завоевал звание чемпиона мира (мотокросс, 1965 год). Четырнадцатикратный чемпион СССР, мастер спорта международного класса. Офицер Советской Армии.

Павел
Петрович
БАРАНОВ



Победитель памятного мотопробега в первый день войны — 22 июня 1941 года, многократный чемпион и рекордсмен СССР по мотоспорту, заслуженный мастер спорта, работник МАДИ.

ЭТО НАЧИНАЛОСЬ ТАК ...

Б. И. ШЕЙГАМ. Мы, собравшиеся здесь, знаем друг друга много лет. Да и сейчас видимся часто — на соревнованиях, заседаниях судейских коллегий, президиумах федераций, встречах ветеранов автоспорта. И по сей день, несмотря на прошедшие десятилетия, не бросаем любимое дело — остался в нас заряд энтузиазма, бодрости тех первых лет становления советского автоспорта. Удивительное время было. Нынешнему поколению в это трудно поверить, но факт остается фактом: в 20-е годы при ничтожном количестве техники, к стати не новой и только иностранного производства, проводились соревнования: километровка, гонки на ипподроме, шоссейные гонки, пробеги... Каждая из этих спортивных встреч была событием для многих. Приходили нарядными, как на праздник. Да что там соревноваться... Ежегодные вечера-отчеты, которые устраивал московский автоспортивный клуб, проходили не где-нибудь, а в Колонном зале Дома Союзов. Непременным их участником был популярный тогда артист Николай Смирнов-Сокольский, заядлый мотоциклист.

Самым выдающимся спортивным событием тех лет была, конечно же, первая Спартакиада СССР, проведенная в 1928 году. Она собрала 7100 участников — и по нынешним временам цифра, согласитесь, солидная. Стартовало также несколько сот зарубежных спортсменов — представителей рабочих союзов. Вот, посмотрите, мой билет участника. Храню его как самую дорогую реликвию. В программу Спартакиады были включены и мотоциклетные соревнования. Первенство разыгрывалось на четырех дистанциях: 1 километр с хода и с места, 300 километров по шоссе Москва — Тверь (ныне Калинин) и 100 километров по пересеченной местности. К соревнованиям допускались мотоциклы-одиночки классов 250, 350, 500, 750 см³, а также с колясками до и свыше 650 см³.

Старты давались в районах теперешних Нижних Котлов и Северного речного порта. Всего был установлен 61 мотоциклетный рекорд СССР, из них 31 — ленинградцами и 30 — москвичами. Среди победителей помню Воротилкина, Байкова, Силкина, Закревского. Они стали потом известными гонщиками.

Ирина
Яковлевна
ОЗОЛНИНА



Обладательница самого большого количества высших наград в мотоспорте среди женщин — золотых медалей первенств страны по шоссейно-кольцевым гонкам, мотопробегам, многодневкам. Заслуженный мастер спорта.

И. Ф. ВЛАДИМИРОВА. Я начала заниматься мотоспортом несколько позднее, но и тогда тяга молодежи к нему не ослабела, а, наоборот, становилась еще сильнее. Помню, решила вступить в общество «Старт». Его председатель Александр Никитич Силкин только руками развел — рады, мол, принять, да техники нет. И действительно, на один мотоцикл было два-три десятка претендентов. Но положение вскоре изменилось. Решением Комитета по физической культуре и спорту был образован Центральный автоклуб СССР, которому разрешалось приобретать отечественные мотоциклы (Л-8 ленинградского завода «Красный Октябрь», ижевский ИЖ-7, ТИЗ из Таганрога и серпуховские ПМЗ). Этой техникой стали оснащаться общества «Спартак», «Динамо», «Буревестник». В числе первых выпускников я окончила высшую школу тренеров. Уже в июне 1937 года установила два рекорда страны на километровой дистанции с хода — сначала 86, потом 92,7 км/час. А в октябре поехала в Киев на чемпионат СССР. Главным судьей этих соревнований был Анатолий Васильевич Ляпидевский. Ход чемпионата, к стати прекрасно организованного, с множеством зрителей, освещали все центральные и украинские республиканские газеты. И нам, семи участницам-женщинам, было уделено в спортивных отчетах много внимания. В следующем году на старте бы-

Андрей
Николаевич
ПОНИЗОВКИН



Один из первых участников скоростных пробегов и скоростных заездов на советских автомобилях. Неоднократный рекордсмен страны, был чемпионом СССР по авторалли, мастер спорта. Работает в НИИАТе.

ло уже 30 женщин, а о мужчинах и говорить нечего — более двухсот человек.

Именно тогда была заложена основа массовости нашего мотоспорта. Не случайно такой живой отклик среди юношей и девушек нашло выступление первого Героя Советского Союза Ляпидевского в газете «Правда» с призывом к молодежи — овладевать автомобилем и мотоциклом.

А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ. Ирина Федоровна говорила здесь о всесоюзном первенстве 1937 года в Киеве. Я был там главным судьей. Мне хорошо запомнилась обстановка: исключительный подъем, я бы сказал, торжественность. Выступали тогда многие уже известные гонщики — Силкин, Грингаут, Бучин, Савостьянов и другие, вместе с ними молодежь. И каждому хотелось добиться успеха — ведь это был канун 20-й годовщины Октября, и вся страна жила подготовкой к этой знаменательной дате. Двадцать четыре всесоюзных рекорда было установлено тогда, и три из них принадлежали Ирине Федоровне.

Я с большой охотой принимал предложения судить соревнования. Не раз в роли главного судьи выступал Валерий Павлович Чкалов, а в послевоенное время известные советские военачальники, маршалы бронетанковых войск Богданов, Ротмистров, Федоренко. Объясняется это не только личными симпатиями к автоспорту, но и пониманием его

**Ирина
Федорова
ВЛАДИМИРОВА**



Порада чемпионка СССР среди женщин, установила много мотоциклетных рекордов, в том числе превышавших мужские; судья всесоюзной категории.

**Анатолий
Васильевич
ЛЯПИДЕВСКИЙ**



Первый Герой Советского Союза, много сделавший для развития автоспорта и автотуризма в стране. Был главным судьей первенства СССР по мотоспорту, автомобильных соревнований, возглавлял Центральный клуб автотуристов. Генерал-майор в отставке.

**Виктор
Владиславович
МАРЖЕЦКИЙ**



В 30-х годах один из организаторов автомобильного спорта в Ленинграде. Много лет находился на руководящей работе в организациях, ведающих нашим автоспортом. Член президиума ФАС СССР, почетный член Международной спортивной комиссии ФИА.

Прочитав текст под портретами участников нашей встречи, вы непременно отметите, что слово «первый» встречается здесь очень часто. Первый победитель, первый рекордсмен, первый чемпион...

И вот они, ветераны, немного торжественные и взволнованные, в редакции журнала «За рулем». Второе заседание

за «круглым столом» посвящено истории, становлению советского автоспорта. Сейчас он неразрывно связан с жизнью нашего оборонного Общества, с успехами нашей индустрии. Тысячи спортивно-технических клубов ДОСААФ, ДСО и ведомств, сотни тысяч участников автомобильных и мотоциклетных соревнований,

прекрасные стадионы, треки, трассы, картодромы. Это привычно, это гарантировано нашей Конституцией. Но с чего начинался советский автоспорт, какой путь он проделал за годы Советской власти, какие традиции принес в наши дни? Послушаем тех, кто был свидетелем и участником событий тех лет.

**Николай
Петрович
СЕВАСЬЯНОВ**



Победитель первых международных соревнований по мотоспорту в СССР, участник первых стартов советских мотоциклистов в чемпионатах мира по кольцевым гонкам, в мотоолимпиаде и других крупных соревнованиях. 20-кратный чемпион страны, заслуженный мастер спорта.

**Александр
Павлович
ТЕРЕХИН**



Был среди тех, кто двадцать лет назад стартовал в первых всесоюзных ралли, участник ралли-марафонов «Лондон — Сидней» и «Лондон — Мехико», чемпион страны по шоссейно-кольцевым гонкам, заслуженный мастер спорта. Работает водителем-испытателем на АЗЛК.

**Борис
Исаакович
ШЕЙГАМ**



Участник Первой Всесоюзной Спартакиады 1928 года. Главный судья всесоюзных и мировых чемпионатов по мотоспорту, судья всесоюзной категории. Работник главного управления здравоохранения Мосгорисполкома.

важного оборонно-прикладного значения.

Нам, ветеранам, отрадно, что советская промышленность выпускает теперь много мотоциклов и автомобилей, что возможности для занятий автоспортом неизмеримо выросли и он стал по-настоящему народным.

О полезности спорта напоминает нам проект новой Конституции СССР, который сейчас с большим воодушевлением обсуждает советский народ. В статье о праве советских граждан на отдых в числе мер, обеспечивающих это право, названо и развитие массового спорта, физической культуры и туризма.

В. В. МАРЖЕЦКИЙ. У меня в руках календарь союзных и международных соревнований по военно-техническому виду спорта на текущий год — год 60-летия Октября. Заглянем в раздел «Автомобильный спорт». В нем 15 союзных соревнований, 16 российских и 22 международных, в которых участвуют наши спортсмены. Кроме того, свыше 50 традиционных встреч с открытым стартом. Впечатляющие цифры! А если к ним еще прибавить соревнования, которые проводят ведомства, добровольные спортивные общества, соревнования в республиках, областях, районах, то можно себе представить нынешние масштабы автоспорта.

Мне вспоминаются 20—30-е годы, когда скоростные автомобильные соревно-

вания только-только приобретали регулярный характер. Излюбленная тогда дистанция — километровка. Ни о каких мало-мальски массовых стартах не могло быть, конечно, и речи. Одиночки-энтузиасты выступали на старых автомобилях зарубежных марок, зато болельщиков было достаточно. Но особенно много их собралось в 1933 году — тысячи. Это было связано с радостным, особенно для нас, ленинградцев (я жил тогда в Ленинграде), событием — постройкой нескольких автомобилей Л—1 на «Красном путиловце». На этих автомобилях мы и проехали в 1933 году под Ленинградом километровку. Какой же это был праздник! Спортсмены стартовали на отечественных, советских машинах! Я был в составе судейской бригады и хорошо помню ту радостную атмосферу.

Желающих заниматься автоспортом было много, а возможностей мало. На предприятиях, автобазах, ремонтных заводах энтузиасты своим трудом и смекалкой строили спортивные машины. Одним из них был Гриша Цветков, который работал на почтамте. Он сделал автомобиль на базе ГАЗ—А и выступал на нем. И не только он, Герель, Жаров, Рылко — это были известные в автоспорте люди. И все же год за годом и количество соревнований росло, становились они разнообразнее, ширилось число участников.

А. Н. ПОНИЗОВКИН. В начале 30-х го-

дов я работал водителем-испытателем и увлекался автомобильным спортом. Это были соревнования на экономии горючего. В научно-исследовательском институте городского транспорта, куда я потом перешел, работал инженер Пельцер. Конструкторская жилка в нем была с юношеских лет. В 1938 году он спроектировал газогенераторный легковой автомобиль на базе ГАЗ—М1 и пригласил меня принять участие в его испытаниях. Они состоялись в конце сентября на 100-километровом участке Варшавского шоссе, между Подольском и Медынью. 3000 километров мы прошли за 47 часов 55 минут, а 5000 — за 82 часа 1 минуту. По тем временам рекордный результат.

30-е годы вообще были урожайными на рекорды. Все, кто интересовался спортом, знал об успехах Удольского и Макарова, показавших на ГАЗ—А рекордные скорости на 1000-километровой дистанции, ленинградца Клещева, установившего рекорды на ГАЗ—М1 на километровке с хода и с места.

После войны Пельцер сконструировал специальный гоночный автомобиль с двигателем 350 см³ и назвал его «Звезда». Затем появились «Звезда—2», «Звезда—3». На них было установлено несколько рекордов, в том числе мною на «Звезде—2». В августе 1947 года на один километр с хода (147 километров 600 метров в час) и в октябре на такую

же дистанцию (159 километров 645 метров в час). Оба они превысили мировое достижение для этого класса.

40—60-е — начало 70-х годов ознаменовались большим количеством всесоюзных и мировых рекордов. Эти успехи связаны прежде всего с именами харьковчан Г. Никитина, отца и сына Лоренгов, москвичей Чавирова и Тихомирова.

Соревнования на установление рекордов родились в годы, когда наша автомобильная промышленность только еще начала развиваться. И мне лично очень жаль, что сейчас, в период ее расцвета мы не видим заездов на скорость.

И. Я. ОЗОЛИНА. Не случайно мы так много говорим здесь о второй половине 30-х годов. Это был переломный момент в советском автоспорте. Посудите сами. В 1939 году на первенстве ВЦСПС по мотоспорту стартовало свыше 300 участников. Мы, молодые, буквально бредили тогда техникой. Изучение автомобиля и мотоцикла было обязательным для людей многих профессий. Я училась в институте кинематографии, собиралась стать оператором, и считалось, что оператор должен уметь ездить на мотоцикле! Постепенно увлеклась этим и вскоре уже не мыслила себя без мотоспорта. Занималась я в обществе «Искусство». Крохотная секция ютилась в подвале, где рядом хранился уголь. Нас было 20 человек. Большого труда стоило вытащить мотоцикл на улицу по узкой лестнице. Форму, запчасти, бензин покупали на собственные деньги. Но секция жила!

Для многих моих сверстников-мужчин мотоцикл стал в годы Великой Отечественной войны боевой машиной. Да и женщины на фронте и в тылу были мотосвязистами, выполняли важные задания. Автоспорт помог тысячам молодых людей быстро освоить сложные технические специальности на военных предприятиях. Я, например, всю войну работала на моторемонтном заводе.

П. П. БАРАНОВ. Моим первым шагом в мотоспорт было участие в соревнованиях 1931 года в качестве колясочника. Кто помнит дороги тех лет, избитые гужевым транспортом, может представить себе, сколь малоприятным было дебютировать в этой роли. Но самым памятным для меня соревнованием стал мотокросс на подмосковной станции Планерная. Было воскресенье 22 июня 1941 года — полтора года участникам, тяжелейшая трасса. Не все финишировали в тот день. Уже в середине гонки по дистанции разнеслась весть — началась война. Многие спортсмены прямо с кросса направились в город на призывные пункты.

Но и в военные годы спортивная жизнь не замирала. Я был направлен в ташкентское пограничное училище. Мотоциклов здесь было достаточно, и в 1943 году окружной Дом офицеров организовал на местном ипподроме соревнования. Земля была перепахана — только вырыли картошку. Так что получилось что-то вроде кросса на ипподроме. Но важно было другое: мотоспорт жил, он был нужен и в трудное для страны время. В 1944 году мотоциклетные соревнования возобновились в Москве. Даже первенство СССР было разыграно по мотокроссу.

Н. П. СЕВАСТЬЯНОВ. Здесь шла речь о наших союзных соревнованиях, а мне хотелось бы вспомнить о дебюте советских мотогонщиков на международной

арене. У нас самые первые международные соревнования состоялись в 1954 году под Москвой, в районе Планерной. Это был мотокросс с участием спортсменов из социалистических стран. Вокруг 25-километровой трассы собрались десятки тысяч людей. Дистанция — четыре круга. Мы выступили очень удачно. Мне посчастливилось занять первое место в классе 350 см³. Не скажу, чтобы победа далась легко. В 150 метрах от финиша, в болотистом месте, заглох двигатель и не подает признаков жизни. Что было делать — потащил машину на себе. Правда, отрыв был порядочный, и я успел закончить гонку первым. Победили мы и в командном зачете.

Успешно выступили наши гонщики и в следующий раз в Румынии. Мне там победа досталась в двух классах. Но как ни приятны были эти первые успехи, мы понимали, что до вершин в мировом мотоспорте надо пройти еще долгий путь. Пришлось многое менять, пересматривать. В частности, вводить специализацию. Я выбрал кольцевые гонки.

В 1960 году в Таллине состоялись первые в СССР международные соревнования на кольце. Приехали опытные спортсмены из ГДР, Чехословакии, Финляндии, участники чемпионатов мира на лучших мотоциклах. Мы же были новичками. Но готовились с большим чувством ответственности, да и техника, мотоциклы у нас были, как говорят теперь, на уровне мировых стандартов — специальные гоночные машины серпуховского ЦКБ мотоцикlostроения. Город опустел — все были на знаменитой трассе «Пирита»... До конца дней не забуду той победы: в классе 350 см³ мне удалось обойти одного из сильнейших в мире чехословацкого гонщика Счастлиного. Здесь можно было бы вспомнить и о наших первых шагах на мотоолимпиадах — шестидневках ФИМ, где советские спортсмены завоевали немало золотых медалей.

Большой вклад в те первые успехи внесли армейские мотогонщики, которые и сейчас с честью защищают спортивный флаг нашей страны на международной арене.

В. В. МАРЖЕЦКИЙ. Я хотел бы еще раз взять слово. События, о которых рассказывает Николай Петрович, относятся к тому времени, когда руководство автоспорта в стране перешло к ЦК ДОСААФ. Именно в те годы ЦАМК был принят в международные федерации мотоциклетного и автомобильного спорта, стали расширяться международные связи, в календаре появились новые соревнования, которые сегодня составляют основу всей спортивной работы. Если говорить о мотоспорте — это мотокросс в нынешнем виде (на короткой трассе), гаревые и ледовые гонки с международной системой зачета, многодневки.

А. П. ТЕРЕХИН. Ну а если говорить об автомобильных соревнованиях, то это в первую очередь ралли. Двадцать лет назад лишь единицы знали, что это такое. А сегодня, когда видят любой автомобиль со спортивным номером, авторитетно заявляют: «ралли» — настолько популярно это слово.

Вспоминая 1957 год. Первые всесоюзные соревнования на регулярность движения (так тогда их называли), организованные Центральным автотоклубом ДОСААФ. Проходили они по трассе Москва — Рига — Москва протя-

женностью около 3000 километров. По нынешним понятиям это была туристская прогулка. И только один «доп» — фигурное вождение. Вот оно-то, точнее одно из упражнений — «пенек», и позволило определить победителя — экипаж Панютина. Я занял третье место.

На следующий год первенство страны было куда более сложным. Помнится, на одном скоростном участке победитель ралли 1957 года упал с автомобилем в реку — без последствий, к счастью. Уже в те годы наши раллисты выезжали в Финляндию и Польшу, выступали в ралли «Монте-Карло», в Швеции, без особого успеха, правда, но набирались международного опыта.

Самым серьезным экзаменом для нас стали марафоны «Лондон — Сидней», а затем «Лондон — Мехико». Их не случайно окрестили «ралли века». Нас тогда никто всерьез не принимал, и все сходились на том, что советские раллисты не попадут на паром в Бомбей, который должен был переправить лучшие экипажи в Австралию. Но наши «москвичи-412» и наши спортсмены с честью выдержали тяжелое испытание. Они добились большого успеха и в следующем, еще более сложном во всех отношениях марафоне «Лондон — Мехико» протяженностью 26 тысяч километров. Из 100 стартовавших автомобилей на финише было 20, в том числе три «Москвича».

Теперь автомобильный спорт получил широкое признание: ралли, кольцо, ипподромные гонки, кросс, картинг, багги, скоростное маневрирование, — наверное, я даже не все назвал. Думаю, каждый автомобилист (а их уже миллионы) — болельщик, и почти каждый хотя бы в душе спортсмен.

В. М. АРБЕКОВ. Здесь старшие товарищи говорили о временах, когда мотоспортсмен был и кроссменом, и кольцевиком, и многодневщиком. Я не застал этого. В подольском автотоклубе ДОСААФ, куда пришел еще мальчишкой, я обучался только кроссу, который, в общем-то, является фундаментом мотоспортивной подготовки. И потому, что наши тренеры это хорошо понимали, советская мотоциклетная школа сделала большие успехи.

Мне довелось первым из советских мотоспортсменов выиграть титул чемпиона мира. Как и большинство участников, я выступал на чехословацком ЧЗ — лучшей кроссовой машине того времени. Победа была трудной — над чемпионами прежних лет шведом Торстеном Халльманом, бельгийцем Жозелем Робером, над очень сильными соперниками из Чехословакии, Англии, Швеции. Теперь мотокросс, конечно, далеко шагнул вперед: чуть ли не вдвое стали мощнее мотоциклы, от гонщиков требуется более высокая физическая подготовка, скоростная выносливость. И я рад, что новое поколение советских мотоспортсменов, приняв от нас эстафету, достойно представляет спортивную честь Родины на международной арене. В первую очередь я имею в виду Геннадия Моисеева — чемпиона мира 1974 года. Он и сейчас вместе с Владимиром Кавиновым лидирует с большим преимуществом. Ну а что касается ледового спидвея, то тут советские спортсмены, как говорят, законодатели моды. Самородов, Кадыров, Тарабанько — эти имена чемпионов мира знает каждый. Мы, ветераны, радуемся этим успехам.

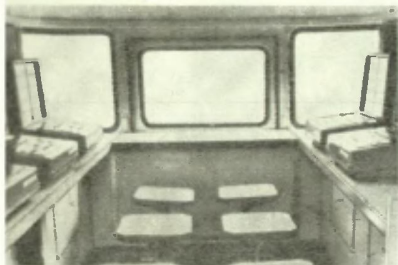
НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

РЭП ПРИЕДЕТ К ВАМ

Желто-синяя окраска этой машины сразу же подчеркивает ее принадлежность, а надпись на борту не оставляет сомнений — это регистрационно-экзаменационный пункт ГАИ. Передвижной, как видите. Пока еще опытный экземпляр. Он разработан ВНИИ безопасности движения МВД СССР, а собран на Кировском электромашиностроительном заводе имени Лепсе. Число владельцев автомобилей и мотоциклов на селе растет год от года, и чтобы зарегистрировать транспортное средство, а тем более получить водительские права, они вынуждены отправляться нередко даже в областной центр, за десятки, а то и сотни километров.



Передвижной регистрационно-экзаменационный пункт ГАИ снаружи и внутри.
Фото Д. Абезьянина



Улучшить обслуживание этой части населения, избавить от лишней траты времени и сил и позволит такой РЭП на колесах. В его салоне небольшой экзаменационный класс с пятью автоматами «Вятка», в его сейфах — все необходимые к выдаче документы и номерные знаки, а на стендах — вся интересующая клиентуру информация. По расчетам специалистов, такой РЭП может обслуживать по графику пять-семь районов, ежедневно принимая экзамены у 50 человек.

НА ЛИЧНЫХ МОТОЦИКЛАХ

Мне повезло. Приехал в отпуск в г. Рожище Волынской области и тут узнал о первенстве Украины по мотомногоборью на личных мотоциклах. Соревнования очень понравились, вот и решил написать вам.

Двадцать команд из разных областей Украины вышли на старт. В классе 350 см³ на первых же минутах лидерство захватил Александр Кренделев. Он отлично стрелял из малокалиберной винтовки, метко бросал гранаты. Спортсмен пошел на третий круг и тут неожиданно упал. Вспрыгнув поднявшись, Александр пустил

двигатель и вновь помчался по трассе. Финишировал он под аплодисменты зрителей. Его время оказалось лучшим. На мотоциклах 175 см³ уверенную победу одержал Юрий Юрченкевич.

В командном зачете первенствовали спортсмены Волынской области, на втором месте — Закарпатья, на третьем — Тернопольской области.

Волынская область,
г. Рожище

Д. ИЛЬЕНКО

Очередное первенство Российской Федерации по мотомногоборью на личных мотоциклах состоялось в г. Шуе Ивановской области. Упорная борьба за победу сразу после старта развернулась между хозяевами трассы и спортсменами Краснодарского края. Почти до последнего круга казалось, что никто их не обойдет. Но когда до финиша оставалось совсем немного, прекратили гонку из-за неполадок в мотоциклах спортсмены, уже не раз выступавшие в подобных соревнованиях: участник команды Ивановской области В. Тихонов и краснодарец И. Шевченко. Переходящий кубок журнала «За рулем» завоевала команда Хабаровского края, дебютант соревнований. На втором месте — Ставропольский край, на третьем — Приморский.

В личном зачете в классе 175 см³ победил Н. Севастьянов (Ивановская область), за ним — его земляк А. Голованов и Г. Парамонов из Омской области. В классе 350 см³ первое место у В. Седова (Ивановская область), второе — у В. Яшина (Татарская АССР) и третье — у В. Петрова (Краснодарский край).

А. МАСЛОВ

Ивановская область,
г. Шуя

АПЛОДИСМЕНТЫ «ВЕТЕРАНАМ»

Тысячи зрителей, собравшиеся на стадионе АЗЛК, приветствовали появление на дорожке 46 автомобилей и 9 мотоциклов. Так открылся второй московский парад «ветеранов». Бравый ГАЗ-АА, выставленный пожарной командой г. Балашихи, вся родословная «москвичей», начиная от КИМ-10, довоенные ЗИСы и ГАЗы шли во главе колонны. А за ними — редчайшие экземпляры, которые могли бы стать украшением автомобильного музея с мировой славой. Вот французский «Бебе-Пежо» 1913 года с мотором 856 см³, неподалеку — великолепно сохранившийся кремовый «Мерседес-Бенц-770» 1938 года. А рядом с ними темносиний «Гочкисс-686» (Франция, 1937 год) — на такой машине в 1950 году была одержана победа в абсолютном зачете ралли «Монте-Карло». И еще: 350-кубовый мотоцикл «Ровер» (Англия) 1910 года, единственный уцелевший польский мотоцикл «Сокол» 1935 года, американский «Паккард» 1937 года — на лимузине этой модели ездил В. П. Чкалов; чехословацкий «Прага-Леди» 1937 года...

Аплодисменты сопровождали парад. Два часа шел этот автомобильный спектакль, организованный комиссией «Следопыты автотостарины» (САМС) московского клуба автототуристов и редакцией журнала «За рулем».



Победитель парада «ветеранов».

Первый приз парада, установленный автозаводом имени Ленинского комсомола, — пара хромированных конических шестерен на деревянной подставке — присужден пожарной машине ГАЗ-АА. Второго приза удостоен «Мерседес-Бенц-770».

ГРУЗ — ОЛИМПИЙСКИЙ

Мосстройтранс — первое управление в семье столичных автотранспортников, шагнувшее в 1980 год — год московской Олимпиады. На олимпийских объектах уже вовсю трудятся многие сотни его автомобилей. Однако вы вряд ли отличите их в потоке грузовиков на улицах Москвы. Это сейчас. А в скором времени картина изменится: «олимпийские» автомобили Мосстройтранса будут легко отличимы на столичных магистралях.



ЗИЛ-130, представленный автокомбинатом № 1.



МАЗ-503 1-й автобазы.



Так выглядит КраЗ-256, принадлежащий автокомбинату № 26.

Фото В. Хватова

Управление провело конкурс на лучшее оформление машин, обслуживающих объекты Олимпиады. Все автохозяйства продемонстрировали свой вариант раскраски. Привычные ЗИЛы, МАЗы, КраЗы, ГАЗы вдруг предстали в праздничных, веселых нарядах: яркие цвета кабин и кузовов, броские эмблемы с олимпийской символикой на дверцах и облицовке радиатора. Одно из интересных (и главных) условий конкурса — на автомобиле должно быть указано название объекта, где он работает. «Велотрек», «Олимпийская деревня», «Лужники» — эти надписи сообщают адрес «приписки».

Когда грузовики-конкурсанты выстроились в ряд, зрелище получилось впечатляющее. Первое место досталось автокомбинату № 1 за раскраску автомобиля ЗИЛ-130, привлечшую внимание жюри простотой и выразительностью. Вторая премия была отдана солидному КраЗ-256, показанному 29-м автокомбинатом, а поощрительные — автобазе № 1 за интересный вариант окраски МАЗ-503 и автокомбинату № 26, представившему, в частности, КраЗ-256 и ГАЗ-53.

Конкурс стал первым этапом в разработке олимпийского наряда автомобилей. Предстоит еще немало сделать, чтобы довести избранные варианты раскраски и эмблем, внедрить их на предприятия.



Так выглядит современная магистраль, ведущая из Чебоксар в Ульяновск. А сорок четыре года назад идеалом представлялся укатанный «грейдер». И участник первого пробега выразил свои чувства, написав на обороте тогдашнего снимка: «Дороги чувашские — отличные».



Расползающиеся под колесами доски мостов ждали участников первого пробега сразу за Москвой, на переездах через Клязьму. Наша четверка катила по гладкому асфальту.



К этим двум фотографиям у нас нет аналогов от пробега 1933 года. Его маршрут не проходил через Ульяновск — мы же решили по новой дороге, которой прежде не было, захватить на родину Ильича возложить цветы к памятнику основателю Советского государства.



44 года назад во Владимире утром перед стартом. На улице, зажатой между низкорослыми домиками и монастырской стеной, в баки «полуторок» и «трехтонок» заливали припасенный в жестяных бидонах бензин. А сегодня — современная колонка, «девяносто третий» «под пробку», всего каной-то десяток минут на заправку.



Там, где когда-то лежал в пыли захолустный городок Ставрополь-на-Волге, выросли Тольятти и ВАЗ. Здесь самый большой автомобильный конвейер страны — 2500 автомобилей в сутки.



6 июля 1933 года от Центрального парка культуры и отдыха имени Горького в Москве отправилась в трудный, полный риска и неизвестности путь экспедиция, вошедшая

в историю отечественной автомобилизации под названием Каракумского пробега. Ее участники поставили перед собой задачу доказать всему миру, что автомобили, построенные только зарождавшейся промышленностью Страны Советов, способны работать в самых тяжелых условиях, выдержать любые нагрузки. 85 дней занял этот пробег длиной в девять с половиной тысяч километров. Его ход постоянно комментировал журнал «За рулем». На его страницах — фотографии, дневники, кадры кинохроники. Они вошли в историю развития советской промышленности, ее молодой отрасли — автостроения.

С тех пор минуло 44 года. И у центрального входа в парк культуры имени Горького снова выстроились автомобили с надписями на борту и на капоте «Москва — Каракумы — Москва» (они сделаны такими же, как и в 1933-м). Конечно, и люди и машины другие.

Теперь испытания проходят по-иному. Есть полигон НАМИ, различные специ-

завод любезно предоставил редакции два новеньких джипа ВАЗ—2121 и две машины ВАЗ—2106. На них едут водители-испытатели: Виктор Ганичкин, Владимир Ипатов, Николай Макеев, руководитель заводской группы инженер-испытатель Вадим Котляров. Вместе с ними в путь отправились журналист-известиец Александр Блохнин, кинооператор Александр Кулиджанов, постоянный автор нашего журнала рекордсмен по автоспорту Николай Разинчев, инженер Юрий Котелевский. И конечно, в составе экспедиции сотрудники редакции «За рулем» журналисты Александр Бродский (командор пробега), Борис Демченко (парторг) и Владимир Князев (фотокорреспондент).

Прощальные рукопожатия — и автомобили с включенными фарами выходят на столичные улицы. Еще 30 минут — и колонна пересекает кольцевую дорогу. Перед нами расстилается лента Горьковского шоссе.

Двадцать, тридцать километров... От командорской «Нивы» летит радиосигнал: «Всем «Волгам», всем «Волгам». Движение на этом участке оживленное. Будьте внимательны при обгонах!» «Волга» — это наш позывной. Командорская «Нива» — «Волга-1», замыкающая — «Волга-4». Радиосвязь позволяет нам, не останавливаясь, согласовывать свои действия.

Вскоре подходим к Владимиру. И в

Павлове и Кургане, Фрунзе и Саранске

С каждым годом коллектив наращивает выпуск машин, постоянно модернизирует производство. Совсем недавно, в июне на заводе начала действовать новая, четвертая по счету линия сборки грузовиков. Это современный конвейер так называемого стоечного типа протяженностью 1000 метров.

Одновременно с сооружением нового конвейера шла, без остановки производства, реконструкция цехов, построенных еще в годы первой пятилетки, замена оборудования. Цель реконструкции — не только увеличить количество выпускаемой продукции. Она окажет решающее влияние на качество сборки. Так горьковчане в юбилейном году выполнят основную задачу десятой пятилетки, коротко сформулированную в словах «Эффективность и качество».

От Горького дорога, как стрела, идет на восток. Прицепы (у нас два «Скифа») буксируют пока «ноль шестые» «жигули»: не хотим раньше времени нагружать «нивы», не прошедшие еще полную обкатку.

Чувашия — край хороших дорог. Так повелось издавна, со времен первого пробега. Но определение «хорошие» относительно. То, что устраивало автомобилистов вчера, сегодня... Нынешние чувашские дороги без всякой скидки заслуживают высокой оценки. Знаки стоят там, где должны стоять. Покрытие шеро-

«МОСКВА—КАРАКУМЫ-77» ДОРОГАМИ ПЕРЕМЕН

альные методики, а дорожные «экзамены» стали будничным делом.

В мае 1977-го на старте стояли четыре автомобиля последних моделей, выпуск которых уже начат. Среди участников пробега — не только заводские водители, но и профессиональные журналисты, кинооператор. И цели этого пробега иные, чем прежде. Новая автоэкспедиция, организованная редакцией «За рулем» при содействии ВАЗа в год 60-летия Октября, должна была, пройдя маршрутом исторического Каракумского пробега, рассказать о социальных, экономических изменениях, которые произошли здесь за минувшие четыре десятилетия. Ее участникам предстояло встретиться с десятками, сотнями людей, увидеть, как они трудятся в тех местах, где когда-то пролегли караванные тропы или царило бездорожье. И обо всем увиденном и услышанном, как и в тот раз, рассказать читателям журнала «За рулем».

Сборы, подготовка — все позади. Мы стоим у своих машин и с волнением вглядываемся в лица тех, кто сорок четыре года назад, на первых советских автомобилях прошел через Каракумы. Сегодня они провожают нас на старте. От их имени с напутственным словом выступает Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Роман Кармен.

«Мы» — это бригада «За рулем» — одиннадцать человек на четырех автомобилях с двумя легкими прицепами. Для участия в пробеге Волжский авто-

блокноты появляется запись: «Путь, на который «пробег-33» затратил 9 часов, теперь требует втрое меньше времени».

Втрое меньше! Это значит, что на коротком участке (180 километров) сэкономлено 6 часов — почти полный рабочий день. Шесть часов, подаренные водителям благоустроенным шоссе, помноженные на грузоподъемность современных машин, — вот цена дороги Москва — Владимир.

Мы возьмем с собой книги о пробеге 1933 года, старые фото — «точки отсчета». Многие из нас ездили по этой дороге десятками раз. Привыкли к ней. И только теперь, сопоставляя, видим, как много здесь сделано, как разительно изменилась и дорога, и все что ее окружает.

Владимир миную по объездному шоссе, на котором только два светофора и, значит, задержки сведены к минимуму. В начале и конце объезда — АЗС. Глядя на старый снимок, вспоминаем рассказы участников того первого пробега, как на рассвете заправляли колонну машин из бидонов и бочек. А сейчас — современная колонка: «раз» — и пожарный, полторы сотни литров «девяносто третьего» плещутся в баках; через какие-то 15—20 минут мы снова в пути.

Первая ночевка — в Горьком. В том самом городе, который дал для того пробега 15 автомобилей марки «ГАЗ». С горьковских автомобильных конвейеров сходят грузовики и легковые машины; шасси, узлы и агрегаты для других автомобильных заводов: в Ереване и Риге,

хвалю: колеса надежно цепляются за него и в жару и в дождь. Полотно ровное, без выбоин, с отличными обочинами.

В одном месте низко над нами пролетел самолетик. Летчик, видимо, заметил караван: развернулся, покачал крыльями и унесся дальше рассеивать удобрения над бескрайним, кажется, полем. Несколько десятков километров — и там, вдали за овсами показалось селение. Рядом со старыми, самыми обычными деревенскими избами огромный строительный кран аккуратно выкладывал из панелей жилой дом. Четыре готовых стояли рядом. А между ними виднелись торговый центр, столовая и еще несколько зданий из бетона и стекла.

Приметы времени... Они постоянно представляли перед глазами то в виде нового огромного моста через реку Суру (участники прежнего пробега переправлялись на пароме), то в виде путепровода над железной дорогой, которой прежде здесь и не было, то в виде новеньких УАЗов или колонны ижевских фургончиков, идущих своим ходом к месту будущей службы.

Иными стали даже названия городов. Нет прежних Самары, Мелекесса, Ставрополя, Симбирска. Выросли новые, социалистические города: Куйбышев, Димитровград, Тольятти, Ульяновск.

Вот и Ульяновск — родина Ильича. Но ведь?.. Да, маршрут пробега 1933 года не пролегал через Ульяновск. Тогда этой дороги просто не существовало. Колонна дошла до Зеленодольска, пере-



Участники того пробега и не помышляли о таких эстакадах, как на развязке дороги Оренбург — Ташкент. На старых дорогах чувствовали себя «в своей тарелке», пожалуй, лишь эти экспериментальные трехоски ГАЗ—ААА.



Прежде из Самары в Мелекесс шла грунтовая дорога. Кругом — поля, деревеньки, а из промышленных предприятий — мельницы, кожевенные заводы, винокурни. Сегодняшний Мелекесс (его новое имя — Димитровград) — это современный город с благоустроенными домами, тысячами индивидуальных автомобилей, крупным автоагрегатным заводом.



Переправа через реку Илек сегодня и в 1933 году.



Стоянка пробега в Самаре 44 года назад. Самые первые ЗИС—3 (еще из опытной партии) тогда казались чудом техники. А сегодня мы едва оста-навливаем взгляд на быstroходных КамАЗах.



правилась на пароме через Волгу (ниже не было мостов) и пошла на Самару. А мы решили изменить маршрут, именно чтобы проехать по дороге, которой раньше не было.

Утром — встреча в областном комитете партии с заместителем заведующего отделом транспорта Юрием Валентиновичем Барабановым. От него мы узнали, что по итогам девятой пятилетки областному автотранспортному управлению присуждено переходящее Красное знамя Совета Министров РСФСР и ВЦСПС, а только за последние семь лет в Ульяновске построены и введены в строй приборостроительный завод и кондитерская фабрика. А автомобильный завод? Он, не останавливая производства, освоил за это время новую модель (УАЗ—469), расширился и увеличил свои производственные мощности. Ульяновский моторный сейчас не только полностью обеспечивает нужды УАЗа, но и снабжает двигателями ереванский и рижский заводы.

Юрий Валентинович с гордостью называет и димитровградский автоагрегатный завод имени 50-летия СССР. Он выпускает около 200 наименований узлов и деталей для «жигулей».

Еще одна встреча, как на заказ, произошла уже на улице, перед зданием обкома партии. Заинтересовавшись автомобилями, к нам подошел высокий худощавый человек. Разговорились. И он представился: Полнов Георгий Федорович, секретарь димитровградского горкома партии. Он дополнил рассказ Юрия Валентиновича, пояснив, что автоагрегатный завод построен по проектам ВАЗа, что там введен в строй огромный современный корпус порошковой металлургии, что сейчас на заводе готовятся к сдаче линий, которые должны давать детали для КамАЗов.

Прежде чем расстаться с Ульяновском, мы возложили венки к памятнику Владимиру Ильичу Ленину. «Автомобильное дело, при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение...» Эти слова из статьи В. И. Ленина «Одна из «модных» отраслей промышленности», написанной 64 года назад, мы невольно вспомнили, направляясь из Ульяновска в Тольятти.

Новый город автомобилестроителей не с чем даже сравнить. Если бы участникам того, сорокалетней давности пробега вдруг представился он посреди ровной степи, они приняли бы его за мираж, за прекрасную сказку. Сейчас эту сказку труд советских людей сделал реальностью.

Город и его автозавод знает сегодня вся страна. Три с половиной миллиона «жигулей» выпустил ВАЗ за семь лет. И когда мы говорим, что в год 60-летия Октябрьской революции с конвейеров советских автомобильных заводов сошла 25-миллионная машина, то знаем, что 10 миллионов из них сделаны в годы девятой и десятой пятилеток. Именно в эти годы начал действовать гигант в Тольятти, и мы с уважением провожаем взглядом составы с новенькими ВАЗ—2106, вот такими же, как две машины, которые идут в нашей колонне.

Город автомобилестроителей. Как говорят, сам бог велел быть там моторному спорту. О нем мы и повели разговор с председателем городского комитета ДОСААФ Николаем Дмитриевичем Есиным. Конечно, все тольяттинцы с вниманием следят за выступлениями

своих земляков на «жигулях». Автомобильный спорт, развитию которого ВАЗ уделяет много внимания, в городе горячо любят все. Но не меньшей популярностью тут пользуются и спорт мотоциклетный, в частности спидвей. В Тольятти — современный мототрек, где в конце июня проходил континентальный финал чемпионата мира по спидвею. Кстати, трек этот построен на средства, вырученные от лотереи ДОСААФ. Для нас этот факт явился наглядным проявлением большой заботы о развитии военно-прикладных видов спорта со стороны патристического Общества.

Здесь, в спортивно-техническом клубе ДОСААФ создана сильная команда гравиков. В ней нет привозных звезд — ведущих гонщиков воспитали сами. И сегодня активисты городского СТК с гордостью называют мастеров спорта Николая Дубровина, бронзового призера первенства страны по спидвею 1973 года, и Анатолия Бондаренко, который в нынешнем стал чемпионом СССР по мотогонкам на льду в классе 500 см³.

— Конечно, — говорит в заключение нашей беседы Николай Дмитриевич, — этот клуб не единственный в городе. В Тольятти работают четыре спортивно-технических клуба ДОСААФ, где занимаются стрелки, водномоторники, радиолюбители.

Мы покидали Тольятти рано утром в воскресенье. Тихо, без сигналов простились с ним и взяли курс на Куйбышев.

— «Волга-1», «Волга-1», говорит «Волга-2», — раздался в динамике голос Саша Кулиджанова. — Если увидите колонну КамАЗов, остановитесь, пожалуйста. Надо подсызть...

Все невольно заулыбались. КамАЗы, фотографии которых многие из нас два-три года назад рассматривали с жадностью, уже стали такими привычными, мы мало обращали на них внимания. Но Саша хотел снять непременно колонну, а она все не попадалась. И вдруг...

— Всем «Волгам». Вижу КамАЗы. Останавливаемся, — раздался ровный голос командора.

КамАЗы выстроились у дороги, статные, новенькие. Водители — Николай Чунаев, Виктор Пурз, Владислав Нестеренко и Петр Савостиков — получили машины на заводе и теперь гнали их в Красногорск, в свою автоколонну № 1510. Мы поговорили, обменялись впечатлениями о машинах. А потом дорога развела нас в разные стороны.

...Оренбург открылся неожиданно. За железнодорожным переездом проселок вильнул и выскочил на прекрасное широченное шоссе. Мы вдруг окунулись в поток трубопроводов, самосвалов, тягачей. Из-за горизонта потянулись ввысь трубы газохимического завода. Щиты у дороги деловито сообщали, когда и какая очередь газового комплекса сдана в эксплуатацию.

Оренбургский газохимический комплекс стоит в ряду крупнейших промышленных объектов десятой пятилетки. Две его очереди дадут народному хозяйству в нынешнем году 32 миллиарда кубометров газа. Последний миллиард — сверхплановый. Так обещали в своих обязательствах промисловники и газопереработчики. А впереди еще более грандиозные задачи. Чтобы питать газопровод Оренбург — Западная граница СССР, сооружается третья очередь комплекса. Сотни машин, тысячи рабочих трудятся на сооружении промысло-

вых установок, расширении газоперерабатывающего завода. В будущем году (как это определено Генеральным соглашением стран — членов СЭВ, участвующих в строительстве) оренбургский газ должен пересечь государственную границу СССР.

В газовой промышленности нашей страны еще не было такого богатства, как оренбургское месторождение. Этот газ к тому же целая кладовая ценных сопутствующих химических веществ. Уже сейчас в процессе очистки газа получают только серы по две тысячи тонн ежедневно! Органические соединения — ценнейший продукт, используемый при производстве моторных масел и синтетического каучука, повышающий эластичность и срок службы автомобильных шин.

...Асфальт быстро привел колонну в Актюбинск. И едва мы остановились на одной из улиц, «нивы», как повсюду, тотчас стали центром внимания. Из толпы к нам протиснулся молодой человек. Прочитав надписи на бортах автомобилей, он взволнованно заговорил:

— В тридцать третьем мне посчастливилось встречать здесь же в Актюбинске участников Каракумского пробега. Тогда я работал в железнодорожных мастерских, играл в самодеятельном духовом оркестре. Вот мы и развлекали гостей чуть не до полуночи.

Наш новый знакомый, Иван Александрович Гончаров, почти всю жизнь провел в Актюбинске. Строил ферросплавный, а потом химический завод, был на партийной и советской работе. Отсюда в сорок первом ушел защищать Москву и сюда вернулся после разгрома японских милитаристов. Сейчас на пенсии, но с поистине юношеским задором рассказывает о том, как растет, хорошеет родной город.

По дороге из Актюбинска нам встретилась стайка мотоциклистов. Очевидно, туристы. Яркие шлемы, притороченные к машинам сумки, залистый выхлоп ИЖей и «ковровцев». А лет сорок назад мотоцикла тут не встретили бы. Да и вообще отечественных машин было ничтожно мало — заводы «Красный Октябрь» и ижевский только начинали их строить. А сегодня по производству мотоциклов СССР идет на втором месте в мире. И снова прерывая наши мысли, из-за перелома дороги показались два «Урала» с колясками.

...В названии Соль-Илецк недаром присутствует слово «соль». На самой окраине города есть небольшое озеро с белесо-зеленоватой водой. Любители необычных ощущений не упускают случая искупаться в нем. Нашлись такие и в нашей экспедиции. С берега мы наблюдали, как в перенасыщенной солью воде купальщики спокойно лежали, даже сидели. Правда, стоило им выйти на берег, как через минуту они оказались будто обсыпанными с ног до головы зубным порошком...

«Дальше Соль-Илецка не дойдете», — так напутствовали в 1933 году «каракумцев» местные жители. Мы понимали, что эта дневниковая запись 44-летней давности устарела. И все же она нас настораживала...

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»

Фото 1933 года сделаны корреспондентом журнала «СССР на стройке» В. КИНЕЛОВСКИМ

Продолжение — в следующем номере

Умелому занос не страшен

О заносе, об умении правильно действовать при его возникновении наш журнал писал не раз. В первом осеннем номере нынешнего года мы еще раз возвращаемся к этой теме, представляющей особую актуальность для молодых водителей — курсантов автошкол ДОСААФ, начинающих автолюбителей.

Что же такое занос? Это движение автомобиля, сопровождающееся боковым скольжением его задней или передней оси.

Такое скольжение возникает в случае, когда теряется сцепление колес с дорогой, что может произойти по многим причинам. Но прежде, чем говорить о них, нужно обратиться к физическим понятиям.

Из теории известно, что поперечная сила, которую можно приложить к колесу, не вызывая его бокового скольжения, тем больше, чем больше сила сцепления и чем меньшая ее часть используется в продольном направлении на тягу или торможение. Именно поэтому на скользкой дороге, когда сцепления мало, более вероятно появление бокового скольжения колес. Если же при этом колесо нагружить тяговой (привести «газ») или тормозной (нажать педаль тормоза) силой, то такое скольжение неминуемо, поскольку слабое сцепление колеса с дорогой полностью используется этими силами. Для возникновения заноса в таком случае достаточно даже ничтожно малой поперечной силы. А она присутствует постоянно: ее вызывают малейшие неровности на дороге и наклон профиля полотна; неодинаковое сцепление левых и правых колес, неодинаковые тормозные усилия, разница в износе шин и даже боковой порыв ветра. Проявляется же эта поперечная сила чаще всего тогда (вот мы и вернулись к причинам), когда скользко.

Скользко может быть в гололед и снегопад, в туман и листопад, на грязном проселке и свежем асфальте; в жару, когда асфальт плавится, и в дождь, когда первые капли воды смачивают его и образуют на поверхности пленку из пыли, масла и воды. Чаще всего занос возникает потому, что водитель допускает ошибки. На скользкой дороге к этому приводят и такие неточности в управлении, которые в обычных условиях можно и не заметить. Это и излишнее ускорение, и интенсивное торможение, и резкие действия рулем... Однако те самые, руль, тормоз, акселератор, которые при неумелом владении ведут к заносу, могут стать эффективным оружием защиты от него.

Обратимся к схеме «кинограмме», на которой показаны характерные положения автомобиля на разных стадиях заноса. Двигающийся прямо (I) автомобиль занесло вправо (II). Момент примечателен: корпус машины уже изменил положение на дороге — а води-

тель еще ничего не успел предпринять, как говорится, не опомнился. Положение II вынесено отдельно (см. рисунок) крупным планом. На нем видно, что передняя ось продолжает двигаться в том же направлении, куда катятся ее колеса (это не противоречит сказанному ранее: свободно катящееся колесо, не нагруженное тяговой или тормозной силой, устойчивее против заноса). А вот задние колеса не пошли по следу передних, сдвинулись при скольжении. Поэтому автомобиль, продвигаясь вперед, получает еще и вращательное движение. Точка, вокруг которой в данный момент совершается вращение, называется мгновенным центром поворота — МЦП (мгновенным — потому что он все время перемещается). Построения предельно просты. Центр задней оси движется вперед и вправо, это общее направление показано стрелкой. Движение передней оси (оно не изменилось) также обозначено стрелкой. Точка, вокруг которой в данный момент перемещается весь автомобиль, лежит на пересечении перпендикуляров к этим направлениям движения. Это и есть МЦП₁. В центре тяжести автомобиля действует центробежная сила P_1 — неперенный спутник вращения. Она направлена от МЦП₁ и, складываясь с поперечными силами, вызвавшими занос, усиливает их!

Казалось бы, рецепт напрашивается сам собой: если занос вызван резким ускорением — нужно убавить подачу топлива; если торможением — отпустить тормоз. Но этим мы только уменьшим влияние поперечной силы, вызвавшей занос, а в нашем положении дело зашло далеко, она уже не столь и важна. Автомобиль начал вращаться! Он движется. Его запаса энергии хватит с избытком на то, чтобы по инерции развить занос, развернуть автомобиль и раз и другой. Как же быть? Нужно срочно вводить в действие главное наше оружие — руль.

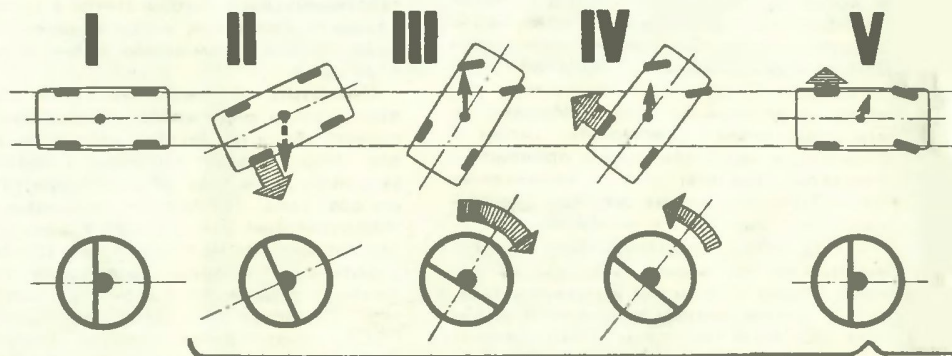
Если повернуть колеса вправо (обратимся опять к рисунку), то есть выполнить известную всем рекомендацию «крутить руль в сторону заноса», то мгновенный центр поворота переместится по другую сторону автомобиля (принцип построения нам уже ясен) и займет положение МЦП₂. Соответственно и центробежная сила изменит направление. Обозначим ее P_2 . Теперь она не форсирует занос, а противодействует ему, гасит его (на развернутой схеме «кинограмме» это соответствует положению III). И действительно, от поворота руля занос вправо вскоре прекратится. Однако, продолжая действовать, центробежная сила начнет дви-

гать, все быстрее и быстрее, заднюю часть машины влево — как бы выравнивать ее. Но радоваться рано. Этот второй, искусственный занос зачастую более сильный, чем первый. И, полезный вначале, тут же из друга превращается во врага. С ним опять-таки предстоит бороться! Получилось, что попадаем «из огня да в полымя»: прекратив правый занос, сами устроили левый. Теперь надо крутить руль влево!

Да, именно так и происходит все у малоопытного водителя. Вывернув руль в сторону заноса, он как бы замирает. Первая его мысль: «Ага, все верно! Занос прекращается — опасность миновала». Но в следующее мгновение он замечает, что машину уже несет в другую сторону. Спихватившись, резко перехватывает руль обратно... и снова ждет. Получается, что он не управляет автомобилем, а как бы бежит вслед за заносом, при этом все время опаздывает. С каждым разом угол поворота руля приходится делать все больше — растет величина отклонений в заносе. Быстро наступает момент, когда водитель просто не успевает «выкрутить» и настолько отстают, что уже где-то на третьем «размахе» машина вылетает с полосы движения. Значит, нужно второй, искусственный занос сдерживать, уменьшать центробежную силу. Положение IV как раз показывает автомобиль, уже находящийся в искусственном заносе. Видно, что корпус начал выравниваться. Это хорошо. Тут-то и нужно задержать боковое движение. Иначе машину начнет заносить в противоположную сторону. Ослабить центробежную силу можно, если постепенно поворачивать руль обратно — уменьшать крутизну поворота автомобиля.

Из рисунка можно понять, что, чем круче будут повернуты передние колеса, тем ближе к автомобилю окажется точка МЦП₂, тем круче будет его поворот вокруг этой точки. И наоборот, чем меньше будут они повернуты, тем дальше от автомобиля окажется точка МЦП₂. Поэтому только вначале, чтобы быстрее и сильнее началось гашение заноса, колеса надо ставить круче, но затем сразу же их выпрямлять. Это сделать не просто. «Очень трудно угадать, на сколько повернуть передние колеса и когда возвращать их в обратное положение», — говорит чехословацкий гонщик З. Трейбал.

Для успешного проведения такого маневра у каждого водителя есть в запасе навык. Вспомним, как мы выводим автомобиль из обычного поворота. Чем круче поворот и выше скорость — тем на больший угол и тем энергичнее мы возвращаем руль. При-



Первая стадия

чем делаем это, не дожидаясь окончания поворота! Похожее происходит и тут: повернув руль в сторону заноса, нельзя ждать, нужно тут же возвращать колеса в положение «прямо». Заставить себя начать возвращение руля сразу, когда машина еще находится в заносе, трудно. Ведь поворотом руля мы уже гасим занос, так зачем же крутить руль обратно?

Однако вернемся к схеме выхода из заноса. Мы видим, что в положении V (конец первой стадии) автомобиль выровнялся, — кажется, занос побежден. И это было бы действительно так, если бы скорость бокового скольжения была равна нулю, а колеса уже стояли прямо. В процессе же первой стадии практически достичь такого положения не удается даже водителям опытным, и по инерции заднюю часть машины все-таки переносит за продольную линию.

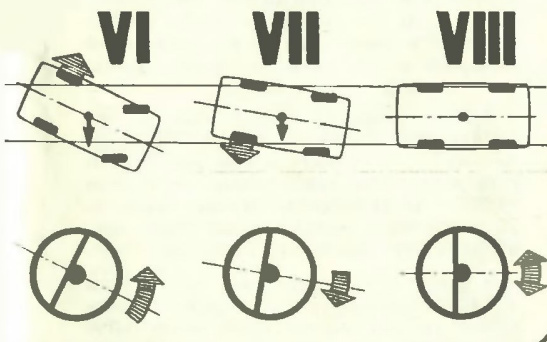
Поэтому обычно следует третий занос (VI, VII, VIII), гораздо меньший, с которым водитель легко справляется, если уверенно проведет вторую стадию.

В положении VIII обозначена рекомендация сделать короткое и резкое движение рулем туда и обратно, не отрывая рук. Так можно «закрепить» автомобиль в выровненном положении, когда скорость поперечного движения невелика. Этот способ фиксации можно применить и в положении V, если удался к нему подойти с минимальным стремлением машины к продолжению заноса.

И последнее: действия водителя можно обобщить в простое для усвоения правило: как бы ни поворачивался автомобиль в разные стороны при заносе, следует стремиться к тому, чтобы передние колеса сохраняли первоначальное направление движения. Если присмотреться к нашей «кинограмме», то это легко заметить.

Мы разобрали теорию выхода из случайного заноса. Каждый курсант, преподаватель, водитель в состоянии убедиться: занос можно понять теоретически, выход из него должен отрабатываться только тренировками. Предстоит еще перебороть в себе боязнь заноса, которая рождается в его первой стадии, а затем заставлять себя возвращать руль в те напряженные секунды, когда машину еще «крутит».

Создавая мини-заносы и выравнивая машину, постоянно усложняя условия тренировок, можно добиться полной власти над самим собой — и над заносом. «Кто потратит труд и время на овладение... техникой реакции на занос, сможет использовать ее при всех видах скольжения», — говорит известный польский гонщик С. Засада.



Вторая стадия

Для тренировок подойдет любая площадка со скользким покрытием, на которой нет движения транспорта. Спровоцировать занос на скорости 20—25 км/час совсем просто, если резко затормозить. Можно усилить эффект, сильно «закрутить» машину и при меньшей скорости — достаточно перед самым торможением резко повернуть руль. А дальше — дальше все следует делать по той самой «науке», о которой мы вели речь. При этом отработку приемов лучше проводить в следующем порядке.

1. Научиться определять, улавливать момент, когда сцепление колес с дорогой уменьшается до такой степени, что они находятся на грани скольжения. Умение чувствовать эту грань позволит в дальнейшем вовремя снижать скорость, ослаблять торможение, то есть избегать заносов.

2. Выработать привычку мгновенно реагировать рулем на начинающийся занос, доведя действие «занос—руль» до автоматизма.

3. Научиться определять момент, когда поворот руля вызывает ответную реакцию — занос начинает затухать.

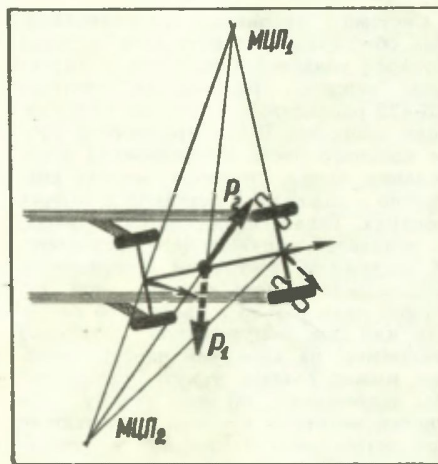
4. Приучить себя начинать поворот руля в обратную сторону, не дожидаясь окончания заноса, и закрепить этот рефлекс.

5. Научиться согласовывать скорость возвращения руля с характером затухания заноса и выравниванием автомобиля, чтобы как можно четче выходить в выровненное положение.

Перед тем как поставить точку, остается еще рассмотреть вопрос о том, как пользоваться при ликвидации заноса педалями.

Надо ли выключать сцепление? Вопрос не праздный, поскольку для улучшения боковой устойчивости колес полезно их разгрузить от сил торможения и тяги. Первое известно — стараемся сразу отпустить тормоз. А сцепление? Выключить его также полезно. Однако нажать на педаль три раза не просто. Кроме того, это затруднит водителю самое важное — быструю работу рулем вперевалку туда и обратно. И потому получается, что самое разумное, — не трогая педаль сцепления, только слегка прижать педаль «газа» — двигаться «исподволь», когда мотор и не тянет и не тормозит.

В. ТАБАКОВ,
майор-инженер в отставке



Положение управляемых колес и центробежная сила.

Положения автомобиля в процессе заноса и действия водителя рулем.



ГОДЫ, ФАКТЫ

1973 г., ФЕВРАЛЬ. Команда «Автоэкспорта» заняла первое место в клубном зачете на ралли «Швеция», дистанция которого составляла 1800 км. Наша команда на ВАЗ—2101 стала вторым призером в заводском зачете.

1973 г., 3 МАРТА. Свыше 25 тысяч зрителей, собравшихся на стадионе в Инцелле (ФРГ), приветствовали успех советских спортсменов Габдрахмана Кадырова, Бориса Самородова и Владимира Пазникова, занявших все места на пьедестале почета чемпионата мира по мотогонкам на льду. Это была шестая победа Кадырова в мировых первенствах.

1973 г., 8 АПРЕЛЯ. Издательство «Транспорт», одно из самых крупных в стране, отметило 50-летие. За полвека оно выпустило около 80 тысяч названий книг, брошюр, журналов, плакатов общим тиражом свыше 600 миллионов экземпляров. Среди этих изданий немалая часть — для автомобилистов.

1973 г., АПРЕЛЬ. В Москве проведены первые показательные соревнования на специальных кроссовых автомобилях багги.

1973 г., ИЮНЬ. В Москве открылась первая в СССР международная специализированная выставка «Автосервис-73». В ней приняло участие 800 фирм и организаций из 25 стран. Самой представительной на выставке была советская экспозиция.

1973 г., ИЮЛЬ. Москва радушно принимала участников Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, посвященного 50-летию образования СССР. Среди 2000 делегатов из всех республик, краев и областей на слет в столицу прибыли большие отряды досаафовцев предприятий, колхозов, совхозов, школ, вузов. 19 июля состоялась торжественная манифестация на стадионе «Динамо». Делегатов слета приветствовали прибывшие на праздник Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, члены Политбюро ЦК партии.

1973 г., АВГУСТ. На ралли «1000 озер» в Финляндии, являющемся этапом чемпионата мира среди марок автомобилей, наши гонщики заняли второе место в национальном зачете. Экипаж С. Брундза — В. Ильин на «Москвиче—412» первенствовал в девятом классе машин (до 1600 см³).



Химики—автомобилистам на зиму

Сегодня в нашем «Клубе» выступит сотрудник проектно-конструкторского бюро «Союзбытхим» И. С. САВЧЕНКО. Он расскажет, что разработано и выпускается отечественной химической промышленностью в помощь автолюбителям на зиму.

Зима разделяет армию автолюбителей на две категории: тех, кто невзирая на снег, морозы и гололед продолжает ездить каждый или почти каждый день, и тех, кто решил на это время дать своему верному автомобилю отдых и поставил его «на прикол». И те и другие сталкиваются с рядом проблем, при решении которых не обойтись без химии. Одним нужны определенные препараты для эксплуатации машины, другим — для ее консервации.

Сначала о тех препаратах, которые помогают сохранить автомобиль на длительной стоянке. В первую очередь

обеспечьте чистоту кузова. Недопустимо, чтобы на нем осталась зимовать грязь. Следовательно, хорошо моем автомобиль. В этом очень помогает один из автошампуней. Все они, в общем-то, равноценны: «Автошампунь концентрированный», «Автошампунь пенный», «Автошампунь АШ-74». Подойдет любой, который вы найдете в магазине. Применять эти препараты при мойке рекомендуется всегда, так как они не только облегчают очистку кузова, но и предохраняют краску от микроцарапин, наносимых твердыми частицами грязи, когда вы ее смываете.

Если на машине есть битумные или масляные пятна, снимите их «Автоочистителем битумных пятен». Хорошо на зиму и очистить салон. Для этого отлично подойдут «Автоочиститель обивки» и «Автоочиститель-1 обивки».

Затем займемся скрытыми от глаз, но весьма важными частями машины.

Помоем двигатель. Поможет в этом деле «Автоочиститель двигателя», который выпускается как в стеклянных бутылках, так и в аэрозольных баллончиках, очень удобных для работы.

Осмотрим днище и внутренние поверхности крыльев. Если выявим следы коррозии — обработаем их «Преобразователем ржавчины» или «Преобразователем-1 ржавчины», нанесем защитную пасту: «Мастику битумную антикоррозионную», или «Автоантикор для днища битумный», или же «Пасту автомобильную ПА», или им подобные. Кстати, антикоррозионную противоржавую мастику полезно нанести на днище в любом случае, а не только на зиму.

Последняя операция (химическая) перед тем, как вы проститесь до весны со своим автомобилем, — защита кузова от внешних атмосферных воздействий. Для этого есть отличный состав

Электрооборудование «Москвича-2140»

Иллюстрации — на вкладке

Г. Алексеенко из села Новгородское Сумской области пишет в редакцию: «У меня «Москвич-2140». Машина нравится, но она оснащена новой, более сложной схемой электрооборудования. Разобраться в ней непросто, вдобавок приведенная в инструкции схема очень мелка. Хотелось бы увидеть в журнале развернутую цветную схему. Она бы очень нам помогла». К его просьбе присоединяются М. Чемерис из г. Белев Тульской области, В. Попов из г. Рыбное Рязанской области и другие владельцы автомобилей этой модели.

Учитывая их пожелания, мы пригласили на очередное заседание «Клуба» инженера Е. А. СТОЛЯРОВА, руководителя группы в конструкторском бюро электрооборудования АЗЛК.

Электрооборудование «Москвича-2140» представляет собой технически сложную систему, которая обеспечивает бесперебойную работу многочисленных узлов и агрегатов автомобиля, контроль за ними, выполняет различные требования безопасности движения и способствует достижению определенного комфорта. Основные отличия этой системы от существовавших на предыдущих моделях состоят в том, что в нее входит ряд новых устройств, улучшена конструкция узлов, многие приборы заменены более совершенными.

Остановимся здесь на принципиальных новшествах.

Система аварийной сигнализации. Она обеспечивает работу всех четырех фонарей указателей поворота в мигающем режиме. Включатель системы ВК-422 расположен в средней части панели приборов. В его прозрачной ручке красного цвета вмонтирована контрольная лампа, которая мигает синхронно с лампами в передних и задних фонарях. Такая сигнализация оповещает водителей окружающего транспорта об аварийном состоянии автомобиля. Следовательно, пользоваться этой системой надо только в аварийной ситуации или при вынужденной остановке (например, на проезжей части), которая может создать такую ситуацию. Мы напомним об этом потому, что многие водители все-таки включают ее при нормальном движении в тоннелях, хотя требования безопасности предписывают в этом случае включать наружное освещение. Такие действия водителей приводят к дезориентации остальных участников движения, которые теряют доверие к сигналу опасно-

сти, а это может привести к беде, если аварийная сигнализация будет включена на автомобиле, остановившемся в тоннеле из-за неисправности. Работу системы аварийной сигнализации, а также указателей поворота в обычном режиме обеспечивает новый контактно-транзисторный реле-прерыватель типа РС950Б, который пришел на смену РС57В. Следует иметь в виду, что прерыватель РС950Б — сложный электронный прибор, вскрывать и ремонтировать который надо в специализированной мастерской. Нарушение пломбировки лишает владельца автомобиля права на его гарантийное обслуживание и ремонт.

Другая новинка, впервые примененная на отечественных автомобилях, — двухрежимная работа задних фонарей. В светлое время они горят ярко, а в темноте, чтобы не слепить едущих сзади водителей, яркость свечения их ламп автоматически, после включения наружного освещения, уменьшается. Этот эффект достигнут благодаря введению реле двухрежимной сигнализации РС710, которое подключает в цепь питания задних фонарей указателей поворота и стоп-сигнала дополнительные гасящие сопротивления.

Задние фонари имеют такие же посадочные размеры, как у «Москвича-412», но ставить новые вместо старых допустимо лишь совместно с реле РС710. В противном случае яркость свечения их в темное время будет превышать установленные пределы.

В связи с применением на модели «2140» двухконтурного привода тормозов введено специальное сигнальное устройство с включателем типа ВК424 контрольной лампы, следящее за состо-

«Автоконсервант», который появился недавно в продаже и быстро завоевал хорошую репутацию. «Гараж во флаконе» — так называют его те, кто пользовался препаратом.

«Автоконсервант» можно применять не только для защиты окрашенных поверхностей кузова, но и покрыть им днище (если, конечно, вы еще не защитили его мастикой), мосты и даже двигатель. В последнем случае не забудьте весной в первую очередь, не пуская мотор, расконсервировать его.

А если вы ездите зимой? В этом случае все перечисленные операции, кроме, естественно, консервации, также будут полезны. Особое внимание уделите кузову. Летом всевозможные полирующие составы выполняют в основном декоративные функции, а зимой они защищают от вредных влияний среды. Покроем машины «Автополиролем», «Автополиролем-II» или «Автовоском АВ-70»; этот защитный слой следует возобновлять в соответствии с инструкцией, изложенной на упаковке.

Если в системе охлаждения вашего автомобиля была вода, ее лучше заменить антифризом ТОСОЛ А-40 или антифризом М-40 (при этом учтите, что М-40 для «жигулей» непригоден). Но предварительно необходимо удалить из системы накипь при помощи «Очистителя накипи», «Очистителя-I накипи» или «Очистителя-II накипи».

Систему омывателя стекол заправим «Очистителем-I стекол» или жидкостью НИИС-4, разбавив их согласно инструкции.

Очень полезен зимой состав «Авто-смазка ВТВ-1». Этот препарат выпускается в аэрозольной упаковке. Он отлично предохраняет замки дверей от замерзания, защищает от окисления клеммы аккумуляторных батарей, а хромированные детали — от коррозии.

Можно рекомендовать и специальные салфетки «Антизапотеватели», применение которых предотвращает на несколько часов «затягивание» стекол. Для этой цели можно воспользоваться «Средством против запотевания стекол» в аэрозольной упаковке. Может оказаться полезным «Автожидкость для запуска отсыревших двигателей».

Вот основные препараты, которые химики рекомендуют вам, авто- и мотолюбители, на зиму.

Вы, наверное, обратили внимание на то, что почти все названия их начинаются словом «авто». Это слово, как и фирменный знак — изображение старинного автомобиля, отличительная особенность препаратов автокосметики.

ПКБ «Союзбытхим» просит направлять свои отзывы о применяемых препаратах и предложения по разработке новых по адресу: г. Вильнюс, пр. Красной Армии, 180. ПКБ «Союзбытхим».

Для вас и вашей машины

ВУОМЕТР — ПОМОЩНИК ВОДИТЕЛЯ

Этот электронный прибор предназначен для сравнительной оценки параметров системы зажигания и режимов работы четырехцилиндрового двигателя автомобиля. По сравнению с ранее выпускавшимися аналогами он имеет меньшую массу и габарит, но обладает большими техническими возможностями.

При помощи вуометра можно проверить: напряжение в системе электрооборудования автомобиля; скорость вращения коленчатого вала двигателя; угол замыкания контактов прерывателя (зазор между контактами); падение напряжения (переходное сопротивление) на замкнутых контактах прерывателя; правильность регулирования прерывателя и состояние пружины его подвижного контакта; импульсное высокое напряжение на свечах зажигания.

Габарит прибора: 240×140×110 мм; масса — 1,8 кг; цена — 35 рублей.

С целью закупки торгующие организации могут обращаться в киевскую областную контору «Спорттовары» по адресу: 252151, Киев, ул. Молодогвардейская, 20.

ИНФОРМЭЛЕКТРО
ТЕЛЕПРЕССТОРГРЕКЛАМА

янием тормозной системы. При резком падении давления в одном из контуров привода (поломка соединительной трубки или обрыв шланга) лампа немедленно поставит водителя в известность. Она же предупреждает водителя о затянутом ручном тормозе.

Значительные изменения претерпели и некоторые узлы. Так, стеклоомыватель для лучшей очистки лобового стекла оснащен электронасосом. Управляют им посредством комбинированного переключателя. При нажатии на ручку одновременно включаются насос и электродвигатель стеклоочистителя. Поворот ручки вокруг оси обеспечивает работу электродвигателя стеклоочистителя в режиме «медленно» или «быстро». Надо знать, что производительность насоса довольно высока, поэтому для экономного расхода моющей жидкости не следует чрезмерно долго держать ручку переключателя в нажатом положении. Кроме того, необходимо регулярно проверять наличие жидкости в бачке, так как работа «всухую» может привести к быстрому выходу электронасоса из строя.

У «Москвича—2140» два тональных звуковых сигнала с улучшенными акустическими свойствами. В их включатель введено промежуточное реле типа РС528, предупреждающее подгорание контактов.

В цепях дальнего и ближнего света фар установлены реле дистанционного управления, ослабляющие падение напряжения, а стало быть улучшающие свет фар.

Намного упростилось управление светотехническими приборами. Лампы наружного освещения и комбинации приборов включаются отдельными и

удобными клавишами. Для перехода с дальнего света на ближний и наоборот (а также для сигнализации дальним светом фар) служит комбинированный переключатель света и указателей поворота на рулевой колонке (вместо центрального переключателя света на панели приборов и ножного, применявшегося на моделях прежних выпусков). Переднюю часть салона хорошо освещают два плафона, установленные на краях панели приборов. Они включаются автоматически при открывании дверей или принудительно — клавишей на корпусе плафона. Под капотом — лампа типа ПД308А со своим включателем. У фонарей стояночного света, устанавливаемых на задних стойках кузова, не только изменился внешний вид, но и улучшены светотехнические параметры. Включают их тумблером П20А2, расположенным под панелью приборов. Обособленные фонари света заднего хода обеспечивают достаточное освещение проезжей части при движении назад.

В качестве дополнительного оборудования машина может быть укомплектована фарочистителем и фароомывателем, а также задним стеклом с электрическим обогревом. На машине предусмотрена возможность установки ремней безопасности с сигнализатором, обращающим внимание водителя, когда их замки не застегнуты.

В заключение отметим, что в целом система электрооборудования автомобиля «Москвич» модели «2140» по сравнению с ранее выпускавшимися моделями стала значительно сложнее и требует тщательного и квалифицированного ухода, который желателен проводить на специализированных СТО.

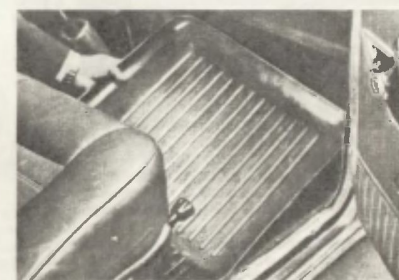


В «ЖИГУЛЯХ» БУДЕТ ЧИЩЕ

если вы положите на пол специальные поддоны, которые выпускает завод по переработке пластмасс в г. Олайне Латвийской ССР. Эти поддоны легко и в то же время достаточно плотно устанавливаются во всех четырех ячеек пола, надежно защищая коврик от воды, грязи и пыли, которые могут занести пассажиры и водитель. Намного легче станет уборка салона.

Цена комплекта из четырех поддонов (они разной конфигурации, специально по размерам и форме отсеков пола) — 5 рублей.

Заказы от торгующих организаций принимает рижская оптово-торговая контора «Латпотребсоюз» (г. Рига, ул. Меллуку, 1). Розничной продажей база не занимается.



Автомобили, которые не требуют обслуживания?

Когда «жигулей» еще не было, а слова «электронное зажигание» воспринимались не более как термин будущего, автомобилист поневоле становился мастером на все руки. Он переклеивал торсионные накладки, регулировал свободный ход шплицев шарниры подвески, «выставлял» зажигание, хотя, может быть, и не хотел этого делать. Немолодой уже мужчина в потрескавшейся кожаной куртке, пытаясь, таскал ведрами кияток, сумрачно выковыривал картонные звездочки масляного фильтра, покорно сгибался под капотом «Победы» с зажатым в щепотку пластинкой «клапанного» щупа. Ему это давалось нелегко, но, будучи человеком хозяйственным, он принципиально игнорировал «дядю Васю». Иногда ему помогал сосед по гаражу — тот во всем разбирался и все разбирал. За рулем машины его видели редко. Старые джинсы этого второго носили следы постоянных контактов с автомобилем: тут — черный автограф нитрола, там — треугольная ранка от шпильки М8х1,25. Стратегию Старых Джинсов было редководить над расчлененной машиной. Редуктор заднего моста, например, он унес домой и, как мрачно утверждал Кожаная Куртка, после работы вечерами шаманил над ним, подблескивая стелочным индикатором. Старые Джинсы был в душе тем же Кожаной Курткой, но самозабвенная страсть, заставлявшая его изучать все до конца, лишила его возможности ездить.

Его прямая противоположность — Велый Воротничок — жаждал только ездить. При словах «регулировать клапаны» он как-то сжимался, а когда подходило время менять масло, изводил всех расспросами о достоинствах и недостатках МС, СУ или только появившегося в те годы АС-В. Он положительно ничего не знал, поэтому во всем сомневался. Но он хотел пользоваться автомобилем по прямому назначению. И его удивляло, почему забота о шплицевых подвесках и регулировке клапанов должна лежать на нем, почему нельзя что-то придумать, чтобы обойтись без этих работ, требующих специальных навыков, ловкости, знаний и, конечно, времени.

Сегодня, когда армия индивидуальных владельцев легковых машин приближается к пяти миллионам, среди автомобилистов все реже встречаются Кожаные Куртки и Старые Джинсы. Чтобы стать ими, нужно время и особый склад характера. Большинство же новичков — Белье Воротнички.

Но обслуживать автомобиль как-то надо. Есть два направления. Первое — широкая сеть сервисных станций. Но каждая станция — это удобные помещения, специальные оборудование, приборы, квалифицированный персонал, много персонала. Все это обходится недешево.

Второе направление — автомобиль, чьи механизмы не требуют или почти не требуют ухода. За последние 10—15 лет тут сделано немало.

Вспомним «Победу», любимую машину Кожаной Куртки. Он к ней привыл, почти боготворил, но ученые, с их холодным рассудком и любовью к точности, определили, что «суммарная трудоемкость технического обслуживания и текущего ремонта автомобиля ГАЗ—20, по данным 1954 года, составила 10 человеко-часов на 1000 километров». С тех пор усилиями конструкторов трудоемкость обслуживания сократилась в несколько раз! Уже в 1967 году для ГАЗ—21Т она составляла 1,52 человеко-часа на 1000 километров. Для «жигулей» — еще меньше.

И вот после сопоставления этих данных невольно рождается вопрос, который мучил и Белого Воротничка, а нельзя ли, если не совсем обойтись без обслуживания, то свести его к минимуму? Что ж, давайте разберемся. Только прежде условимся, что будем называть обслуживанием. К нему мы отнесем работы, необходимые для нормального функционирования автомобиля, то есть периодически проводимые проверку, смазку, регулировку и предусмотренную замену или перестановку отдельных деталей.

Вот такой комплекс работ был учтен редакцией австралийского журнала «Уилс» (по-русски «Колеса»). Для 27 автомобилей разных заводов редакция собрала данные, во сколько (в человеко-часах и австралийских долларах) обходится обслуживание на протяжении первых 50 тысяч километров пробега. Стоимость масла здесь не учтена, зато в ряде случаев в сумму затрат по сервису введены обязательные для отдельных марок («Фольксваген», «Волво» и др.) расходы на диагностику.

Трудоемкость обслуживания во многом определяется конструкцией автомобиля, поэтому мы существенно дополнили таблицу журнала «Уилс» графой, раскрывающей важные в смысле сервиса особенности его устройства, и сведениями о межсервисных интервалах.

Сама по себе абсолютная цифра расходов на обслуживание говорит еще мало. Владельцу машины важно знать и как она соотносится с ее ценой, то есть какой процент составляют эти расходы. Такие данные мы тоже дополнительно ввели в таблицу, как, впрочем, и рабочий объем, и массу.

Отношение сервисных расходов к цене колеблется от 1,8 до 10,5%, причем меньшие значения чаще всего сопутствуют дорогим автомобилям, хотя есть и исключения из такой закономерности. Хорошим показателем отличается ВАЗ—2103, чье обслуживание на протяжении первых 50 тысяч обходится в 139 рублей 40 копеек («за рулем», 1976, № 2, стр. 20) и составляет 1,9% от его цены.

Журнал «Уилс» указывает, что приведенные им данные по расходам являются минимальными, а в действительности они могут оказаться в два-три раза выше. Эти данные можно использовать как отправную точку, как базу для сравнения. Нам же для оценки конструкции в смысле сервиса это как раз и нужно.

Клапанная конструкция. Регулировка зазоров всегда была довольно трудоемким делом — на «жигулях», если брать первые 50 тысяч, эта операция занимает 14 часов. Особенно неудобными были машины с капотом аллигаторного типа и нижнеклапанными двигателями («Победа», «Москвич—402»). Потом пришли верхнеклапанные конструкции. В них все находилось «под рукой» и «все на свету». Известные трудности возникли на автомобилях с оппозитными двигателями, где головки лежали в близком соседстве с кожными колес — так было на «Фольксвагенах». Чтобы обойти явное неудобство, конструкторы «Запорожца» приняли V-образное расположение цилиндров.

Когда лет десять назад получили широкое распространение двигатели с распределительными валами в головке цилиндров, у которых между клапаном и кулачком стоял толкатель в виде стаканчика, возникли серьезные трудности при регулировке зазора. На затылок клапана, упирающийся в дно стаканчика, надевали колпачки, которые различались по высоте на 0,02 мм. У моторов же с двумя распределительными валами в головке регулировка значительно усложнилась. Она включала замер зазора, снятие распределительных валов и толкателей, установку новых колпачков, укладку вала, восстановление фаз распределения и проверку зазоров. Все это, может быть, и привело бы в восторг Старые Джинсы,

но Кожаная Куртка отнесся бы к такой конструкции неодобрительно, даже при всех ее других достоинствах.

А как бы вообще не регулировать клапаны, — настаивал Белый Воротничок. Да, так было сделано на двигателях ЗИС—110 и многих американских машинах. В системе клапанного привода введен узел, называемый в обиходе гидравлическим толкателем. В пространство между донным стаканом толкателя и входящего в него плунжера из системы смазки постоянно поступает под давлением масло, распирая стакан и плунжер, пока не будет выбран зазор в приводе. Этот механизм исключает всякую необходимость в регулировке клапанов. Но что мешает его всеобщему распространению? Плунжер сидит в стакане с зазором 0,0055—0,0105 мм (так было на ЗИС—110). Приведенные цифры говорят о том, что тут нужна высокая точность изготовления и подбор деталей парами при сборке. Столь малые зазоры необходимы для того, чтобы при резком наборе оборотов масло не утекало через стык. В противном случае возможно запаздывание в работе гидравлического толкателя, и появятся стуки. С ростом быстроходности двигателей надежную работу гидравлических толкателей можно обеспечить не только малыми зазорами, но и применением высококачественных масел со специальными присадками.

Довольно тихоходные (3400—3800 об/мин) двигатели современных американских автомобилей почти все оснащены гидравлическими толкателями. Из европейских машин их можно встретить на «Опель-коммодор», «Мерседес-Бенц-450СЕЛ», «Ровер-3500», «Порше-928» — все они развивают максимальную мощность при 5200 об/мин. Надо отметить, что гидравлические толкатели на «Порше-928» могут кратковременно работать на режиме 6100 об/мин.

Система электрооборудования. Велый Воротничок считал ее одной из областей практического применения черной магии, а Старые Джинсы периодически зачитывали контакты и регулировку опережения встречал как праздник. Кожаная Куртка процедуру обслуживания приборов электрооборудования воспринимал как повинность, с радостью читал о чудесных свойствах бесконтактных систем зажигания и втайне надеялся сам собрать такую систему.

Сначала она появилась на гоночных двигателях, и, когда ее надежность и технологичность стали приемлемыми для массового производства, Кожаные Куртки вздохнули с облегчением. Сегодня бесконтактная система зажигания (для краткости будем называть ее БКС) нашла применение на легковых машинах («Фиат-132-нуова», все модели «Порше», «Американ Моторс», а также «Ягуар-Икс-Х12», «Волво-265», «Мерседес-Бенц-450СЕЛ6.9» и др.), грузовиках («ЗИЛ—131» и «Урал—375»), джипах («Джип-вагонир»).

Что дает БКС? Прежде всего, она не имеет контактов, а следовательно, не требует проверок, регулировок, текущего ремонта на протяжении всего срока службы. В ней нет выходящего из строя конденсатора, она не дает перебоев в работе на высоких оборотах и обеспечивает значительно более горячую искру. Об устройстве одной из любительских конструкций БКС, которая принципиально мало отличается от заводской, подробно рассказывалось в нашем журнале (1974 № 1).

Но даже при БКС, если приходится работать на ином сорте бензина или если резко изменились условия эксплуатации, надо корректировать первоначальную установку зажигания. Между тем и эту регулировочную операцию можно полностью исключить. За последние два года на ряде американских легковых автомобилей (концернов «Дженерал Моторс» и «Крайслер») уже нашла применение электронная система с микрогабаритной ЭВМ, которая в зависимости от скоростного и нагрузочного режима автоматически устанавливает оптимальный момент опережения зажигания. Она учитывает окружающую температуру, тепловой режим двигателя, сорт горючего, скорость открытия дроссельной заслонки.

Получат ли эти новшества широкое признание в будущем? Такой же вопрос не так давно относили к генераторам переменного тока. Их внедрение позволило уменьшить затраты труда и времени на обслуживание электрооборудова-

ния. А сегодня «переменниками» оснащены все легковые модели, выпускаемые нашей промышленностью.

Новым аккумулятор. На протяжении всей истории существования автомобиля он неизменно нуждался в контроле и уходе. В последнее время здесь сделаны важные шаги по сокращению затрат времени и труда. Так, отдельные легковые модели «Крайслер» с 1975 года комплектуются аккумуляторами, требующими доливания воды только раз в год, а все автомобили «Шевроле» — батареями «Фридом», обходящимися и вовсе без обслуживания.

В значительной степени поиск неисправности и точное определение величины регулируемого параметра в системе электрооборудования ускоряют диагностические приборы, которые нашли широкое применение на станциях обслуживания. Быстрое их подключение возможно с использованием так называемых диагностических розеток, расположенных под капотом двигателя. Розетка объединяет выводы от приборов электрооборудования, которые сообщают информацию о неисправности свечей, стартера, прерывателя, а также об угле опережения зажигания, моменте открытия выпускного клапана первого цилиндра, числе оборотов коленчатого вала, работе системы кондиционирования. Такими диагностическими розетками в настоящее время оснащены многие модели «Фольксваген», «Мерседес-Бенц», а с 1977 года все легковые машины корпорации «Дженерал Моторс».

Система смазки. Здесь сокращение периодичности обслуживания зависит главным образом от масел. Достигнутый за последние годы прогресс в этой области позволил существенно увеличить межсервисные периоды. Во всяком случае, сравним прежние и последние заводские инструкции для ГАЗ—24 или «Москвича—412», мы обнаружим, что теперь, с использованием «жигулевского» масла, рекомендуют заменять смазку в картере двигателя реже.

Однако еще немало зарубежных фирм, располагая развитой сетью собственных станций обслуживания, стараются тем не менее чаще привлекать на них владельцев машин. Такие заводы как «Ситроен», «Лянча», «Пежо», «Тойота», настойчиво советуют своим клиентам заменять масло в двигателе через каждые 5000 километров. В то же время «Форд», «Волво», «Альфаромео», «Мазда» рекомендуют делать это через 10 000.

Растущее год от года качество изготовления двигателей, более совершенная фильтрация масла, конструктивные новшества, более эффективные присадки позволяют методически увеличивать интервалы смены смазки. Например, для последней модели «Порше-928» рекомендованный заводом интервал равен 20 000 километров. Это означает, что свежее масло понадобится для двигателя раз в год или полтора.

Немалую роль в уменьшении трудоемкости обслуживания сыграли и новейшие конструкции масляных и воздушных фильтров. Сравним «жигули» и хотя бы «Москвич—407», прикинув уровень «грязности» работы и разницу в ее продолжительности, мы сможем реально оценить достигнутые успехи.

Конструкторы всех заводов тем не менее продолжают настойчивую работу по упрощению обслуживания автомобилей. На «мерседес-бенцах», например, масляный фильтр и щуп уровня масла выведены в верхнюю часть двигателя. На «жигулях» система охлаждения, заправленная антифризом, почти не требует обслуживания.

Внимательный Кожаная Куртка, прочтя все эти строки, наверное, заметит: вы все внимание уделили двигателю, а лежачие под машиной, шпирцую, подтягивая и регулируя... а?

Да, смазка узлов шасси долгое время отнимала много времени при обслуживании: резбовые втулки рессор и рычагов подвески, шарниры рулевых тяг, шкворни, карданные сочленения... Их заменили теперь резиновые втулки, капроновые и тефлоновые вкладыши, герметичные уплотнения, удерживающие пожизненный запас смазки, и на громадном большинстве современных моделей уход за узлами шасси намного упрощен. Уже в 1968 году на ГАЗ—24 было только девять точек смазки против тридцати у ГАЗ—21. В настоящее время на многих моделях, как, к примеру, на «Рено-16», нет ни одной точки смазки шасси через пресс-масленки. То же можно сказать о всех моделях «жигулей».

Несколько слов о регулировках. Некоторые заводы уже объявили, что их машинам в процессе эксплуатации вообще не нужны корректировки углов установок колес. «Мэйттенс Фри» (не требующая обслуживания) — таким американским термином охарактеризовала фирма «Даймлер-Бенц» переднюю подвеску своих моделей «280С», «280СЕ», «350СЕ».

Любопытное новшество введено на малогабаритном «Форле-Фiesta». У него автоматически регулируется свободный ход педали сцепления. А автоматическая регулировка зазора между тормозными колодками и барабанами нашим автомобилистам давно знакома еще по «Москвичу—408». При дисковых тормозах, как известно, нет нужды в установке зазора между диском и колодкой. Между тем они нуждаются в более частой замене колодок. Однако современная конструкция дисковых тормозов такова, что замену эту можно произвести быстро.

Вообще проблеме замены дефектного или изношенного узла, детали автомобильных заводов сегодня уделяют серьезное внимание. Доступность свечей, ремня вентилятора, запасного колеса, предохранителей имеет большое значение в эксплуатации. У «Рено-14» запасное колесо, расположенное под капотом, удерживается на месте только за счет деформации шины, которую прижимает капот, и чтобы снять «запаску», не нужно отворачивать никаких гаек — только поднять капот. На «мерседес-бенцах» для упрощения замены вышедших из строя элементов панель приборов легко демонтируется как одно целое, а амортизаторы подвески вынесены из пружин.

В то же время совершенствование конструкции автомобиля рождает иногда новые узлы, дающие ему преимущества по сравнению с предшественниками, а они сами требуют контроля при обслуживании и в случае необходимости регулировок или замены деталей. Сюда можно отнести вакуумный усилитель тормозов, систему впрыска топлива с электронным управлением, гидроусилитель руля.

Все перечисленные конструктивные особенности нашли отражение в таблице, так что с ними можно отчасти соотносить трудоемкость обслуживания отдельных моделей.

Оценивая простоту обслуживания и легкость замены изношенных или вы-

шедших из строя деталей, нужно обращать внимание на отдельные модели автомобилей с передними ведущими колесами. Их агрегаты, как правило, объединены в компактный блок, и, например, для замены ведомого диска сцепления приходится порой демонтировать весь силовой агрегат. Насколько это серьезно, можно судить хотя бы по тому обстоятельству, что «Форд-фiesta» (переднее расположение двигателя и привод на передние колеса) рекламируют как машину, у которой силовой агрегат можно демонтировать всего за 1,2 часа, а ведомый диск сцепления — заменить не вынимая мотора.

В стремлении максимально использовать пространство конструкторы порой так плотно компонуют моторный отсек, что значительно затрудняют обслуживание отдельных элементов двигателя. На «Рено-14», где он установлен поперек машины и наклонен назад, лишь к карбюратору есть удобный доступ.

Проблема создания легковых автомобилей, являющихся в значительной степени «мэйттенс Фри», представляет всеобщий интерес, но она, как нам кажется, особенно актуальна для наших условий. Может быть, целесообразно вложить значительные средства в научно-исследовательские работы, в оснащение промышленности необходимым оборудованием для выпуска машин с резко сниженными потребностями в обслуживании, а не расходовать эти средства на сооружение густой сети СТО?

Член-корреспондент АН СССР Д. П. Великанов, говоря о перспективах автомобилизации в нашей стране на ближайшие годы, обоснованно доказывал («За рулем», 1975, № 11), что полностью обеспечить весь парк легковых автомобилей индивидуального пользования сервисом в обозримом будущем не удастся. В связи с этим он предвидел развитие организованного самообслуживания на СТО. А если?

Наверное, резко сократить потребность в обслуживании можно и нужно усовершенствованиями в конструкции автомобиля. Нашими заводами уже немало сделано в этом направлении, и, надеюсь, в будущем именно советские автомобили станут образцом простоты в уходе.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Сравнительные данные о затратах на техническое обслуживание автомобилей на протяжении 50000 километров пробега

Модель	Рабочий объем, см ³	Масса, кг	Конструктивные особенности	Межсервисный интервал, тыс. км	Трудоемкость, чел.-час	Цена обслуживания, австралийские доллары	Цена машины, австралийские доллары	Отношение сервисных расходов к цене
«Альфа-ромео альфасуд»	1186	860	ДОПТ	10	9,75	141	5495	2,6
«Альфа-ромео альфетта»	1779	1050	ВДТ	10	11,5	167	7995	2,1
БМВ-528	2788	1385	ДРТ	7,5	16,5	247	13600	1,8
«Волво-244»	1985	1265	ДТ	10	—	262	8215	3,2
«Датсун-120-Игрек»	1171	735	—	5	26	377	3607	10,5
«Датсун-260 Зет»	2562	1160	ПТ	5	26	377	8200	4,6
«Крайслер-сентура»	1981	1125	АДТ	6	19,8	287	4764	6,0
«Лянча-Бета»	1758	1100	ВДПТ	5	26,0	377	8413	4,5
«Мини»	1098	638	БП	5	20,5	297	3115	9,5
«Мерседес-Бенц-230-4»	2307	1350	ДДТ	4	34,7	555	13963	4,0
«Мерседес-Бенц-350СЕ»	3499	1675	ВРЗ ТЭ	4	40,8	653	23888	2,9
«Пежо-504»	1976	1160	ДОТЕ	5	24,5	355	7998	4,4
«Порше-911»	2687	1120	ДЗО	20	30	450	18865	2,4
«Рамблер-матадор»	5900	1515	АГЗ	5	21	304	9431	3,2
«Рено-12»	1289	900	П	5	25	362	4709	7,9
«Ровер-3500»	3528	1295	АДГТ	5	29	420	10200	4,1
СААВ-99	1985	1150	ДПТ	10	20,5	318	8570	3,9
«Тойота-корolla-СЕ»	1166	790	В	5	17,25	250	3879	6,6
«Тойота-целика»	1588	950	Т	5	17,25	250	4888	5,1
ФИАТ-128	1116	785	ПТ	5	24,3	352	4338	8,1
ФИАТ-132	1758	1099	ЗТ	5	26,0	377	6931	5,4
«Фольксваген-жуи»	1534	760	ВО	5	—	162	3948	2,8
«Фольксваген-гольф»	1588	780	ПТ	7,5	—	109	4397	2,3
«Форд-кортина»	1993	990	Т	10	10,4	151	4320	3,5
«Форд-фалькон»	3277	1400	Г	10	10,3	149	4859	3,1
«Холден-торана-С»	1897	857	Г	5	15,1	219	4647	4,6
«Ягуар-Икс-Ж12»	5343	1885	АВДЗТЭ	5	43,5	696	21745	3,2

Конструктивные особенности: А — автоматическая трансмиссия; В — барабанные тормоза на всех колесах; В — два распределительных вала в головке; Г — гидравлические толкатели; Д — дисковые тормоза на всех колесах; З — бесконтактная система зажигания; О — оппозитное расположение цилиндров; П — привод на передние колеса; Р — гидроусилитель руля; Т — усилитель в приводе тормозов; Э — система впрыска с электронным управлением.

Гараж в воздухе

Командировка по письму
читателей

На окраине Колпина, под Ленинградом пять лет назад появилось несколько десятков металлических гаражей. Потом количество их удвоилось, утроилось. Это происходило у всех на глазах, и ни у кого не вызывало беспокойства. Земля, на которой возник «гаражный городок», арендовалась совхозом соседнего района, правда, из-за непригодности никогда не обрабатывалась. А конфликт, о котором пойдет речь, берет начало с 1975 года, когда родилось общество «Автомобилитель» и одной из крупнейших организаций его ленинградского совета стала колпинская. Среди многочисленных ее планов было и благоустройство территории, занятой гаражами. «26 гектаров бросовой земли, — рассуждали председатель районного совета Г. Деров и активисты, — находятся на окраине района, которая примыкает к дороге Москва — Ленинград. Можно сказать, городские ворота. Поставим здесь и гаражи, и моечный пункт, пост ВДОАМ — пусть все машины въезжают в город в образцовом состоянии. Деньги у нас есть, а на благое дело не жаль их и расходовать».

Право на пользование участком предложил обществу автомобилисты его арендатор — совхоз «Ленсоветский». Письмо директора совхоза в колпинский райисполком о том, что земля эта непригодна для сельскохозяйственных работ и может быть отведена для других нужд, заканчивалось такими словами: «Вам должно быть известно, что часть этой земли уже занята гаражами». К тому времени, заметим, их было 300.

Казалось бы, все складывается лучшим образом. Но райисполком предложение совхоза и совета общества «Автомобилитель» отклонил, сославшись на незаконное присвоение земли. В то же время решением Леноблисполкома общество «Автомобилитель» должно было взять под свою опеку все коллективные автостоянки. «300 человек — это уже сложившийся коллектив», — рассудили в районном совете. И Г. Деров, зная о письме директора совхоза, обратился от имени совета в райисполком: «Просим оформить по закону наши гаражи и территорию, которую они занимают, для создания гаражного кооператива». В просьбе было отказано, а гаражи распорядились перенести на участок строящегося ГСК.

Мы побывали в этом кооперативе и поняли, почему такое решение вызвало жалобы в различные инстанции со стороны колпинцев.

Этот гаражно-строительный кооператив находится в другом конце района, в восьми километрах. Едва не увязнув в болоте (это не гипербола), обхожу участок и знакомлюсь с «новоселами».

Их уже здесь немало. Возле каждой «коробки» кипит работа, вырубается деревья, трясину засыпают сухим грунтом.

— Да, в копеечку тут станут гаражи, — сетует председатель райсовета ВДОАМ Г. Деров. — Тяжелый труд. И неблагодарный. Да и деревья жаль.

Долго стоим мы у обочины, кругом бугры из ила и торфа. За это время на дороге не появилось ни одного рейсового автобуса. А до ГСК нужно добираться к тому же двумя.

Между тем для гаражей полагается отводить участки, как правило, с готовыми инженерными коммуникациями. Средства, вносимые владельцами машин для благоустройства территории, не должны превышать допустимые пределы. Строительство же гаражей начинается с геодезических изысканий.

Это место выбрано райисполкомом без консультации с районным советом ВДОАМ, поскольку в те времена общества еще не существовало. И тем не менее при выборе можно и нужно было исходить из целесообразности, экономичности и, конечно, из интересов автолюбителей.

«Увеличить объем и виды услуг, связанных с ростом транспорта личного пользования», — записано в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы». Понятно, что услуги должны соответствовать нуждам, запросам потребителей.

Нам необходимо иметь место, где можно не только держать транспорт, но и пользоваться им — такова справедливая позиция колпинцев. К слову, этим местом является окраина, район фабрики, где проживает большинство из них, где в ближайшие годы не планируется строительство. А согласно постановлению Леноблисполкома, местные Советы должны предоставлять такие участки под гаражи во временное пользование.

В промышленном Колпино прописано 3200 машин. Большая часть их обеспечена гаражами и стоянками, расположенными неподалеку от жилья владельцев. О таких условиях во многих других городах могут лишь мечтать. И удивительно, что в нашем случае все происходит наоборот.

Председатель райисполкома А. Волков считает, что автомобилисты стали просто не в меру требовательны. Вот, мол, люди из центра Ленинграда добираться до гаражей на электричках — и ничего. Но разве это аргумент?

Попробуем разобраться в чрезмерных требованиях колпинцев, среди которых люди разных категорий — рабочие, инженеры, врачи, научные сотрудники. Современный владелец машины — человек труда. И он вправе требовать уважения не только к рабочему, но и к свободному времени.

Сейчас на злуполучном участке уже 500 гаражей. Так не лучше ли принять предложение директора совхоза и отдать землю под кооперативные гаражи? Окраина района будет благоустроена. Разве это не выгодно? Но, как мы узнали, участок предлагают Ижорскому заводу имени Жданова, а тот отказывается. Здесь проходит высоковольтная линия электропередачи, перенос ее стоит огромных денег и экономически нецелесообразен даже для такого крупного предприятия.

В том, что требования автомобилистов Колпина справедливы, я еще раз убедил-

лась, побывав в ГлавАПУ Ленинграда.

На современном уровне решают гаражную проблему ленинградские архитекторы. Недавно по рекомендации Госстроя РСФСР они разработали комплексную схему размещения гаражей и автостоянок на 1980—1985—2000 годы. Каждому этапу соответствует определенное количество машин на 1000 жителей. На выбранных участках вначале делают открытые платные стоянки, впоследствии — многоэтажные наземные гаражи. Цель градостроителей — не потерять зарезервированные территории, запланированные в каждом жилом квартале в радиусе доступности. А это 700—1000 метров от дома, где живет владелец машины. Есть в главном управлении архитектора и Генеральная схема освоения подземного пространства. Тщательно изучены все районы, безопасные для строительства подземных многоэтажных гаражей.

— Для нас, ленинградцев, — сказал заместитель главного архитектора М. Пир, — важно не только построить побольше гаражей. Мы стремимся, чтобы их внешний облик соответствовал архитектурному ансамблю района, города.

Проекты, отвечающие эстетическим и экономическим требованиям, предложил в минувшей пятилетке коллектив 8-й мастерской Ленинградского научно-исследовательского проектного института. По ним уже построено 14 гаражей-гостиниц и кооперативных гаражей мажорного типа на 128, 296 и 458 машиномест.

— Это уже наше прошлое, — говорит руководитель 8-й мастерской О. Голынкин. — В перспективе — круглые сборно-монолитные многоэтажные здания. Они занимают мало места, и это выгодно для любого района.

— Но, очевидно, стоимость машиноместа возрастет? Впрочем, будет мнение, что автолюбитель рад любому гаражу, сколько бы он ни стоил...

— Это неверное суждение, — возражает руководитель мастерской. — Сегодня человек доволен и металлическим гаражом, расположенным хотя бы за десяток километров от дома. Но завтра он пожелает иметь дешевый гараж, предназначенный для ежедневного пользования машиной.

И опять выходит, что требования колпинцев справедливы. Но все-таки мы бежим еще с начальником «Ленавто-техобслуживания» Б. Михайловым.

— Есть в гаражной проблеме немало просчетов. Основной — несогласованность действий архитекторов, проектировщиков и строителей. Во всех районах, действительно, по плану зарезервированы участки, но они не входят в смету по благоустройству. Кто будет их асфальтировать? Мы строим стоянки только на асфальтированных площадках. В этом году передаем обществу «Автомобилитель» 22 стоянки, и ему предстоит четко следить за выполнением рекомендаций архитекторов.

В Колпино, казалось бы, проблемы с гаражами нет, а конфликт возник, и они оказались в воздухе. На наш взгляд, из-за того, что вопрос пытались «закрыть» волевым решением, оценив его с позиций вчерашнего дня. А в этом уже таится подоплека для новых подобных историй, для новых конфликтов.

Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкор «За рулем»

г. Ленинград

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

МОТОЦИКЛЫ СО ЗНАКОМ КАЧЕСТВА

«Просим сообщить, какие мотоциклы или мотороллеры имеют высшую категорию качества?» — спрашивают жители Алтайского края В. Крайнов, К. Соловьев и другие.

Государственного Знака качества ныне удостоены ижевские мотоциклы «ИЖ — Юпитер-3» и «ИЖ — Планета-3», а также боковой прицеп БП-1 для мотоциклов ИЖ, изготавливаемый в городе Вятские Поляны.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРИЦЕПЫ НЕ ПОДХОДЯТ

Читатель В. Колосниченко из г. Камышина спрашивает, можно ли к мотоциклам ЯВА-350 зарегистрировать боковой прицеп отечественного производства, например БП-1 или БП-65. С таким же вопросом в редакцию обращались другие читатели.

Вот что ответили редакции в Управлении Госавтоинспекции МВД СССР.

Министерство автомобильной промышленности не разрешает эксплуатировать боковые прицепы отечественного производства с мотоциклами ЯВА-350, для которых в Чехословакии выпускаются специальные прицепы «Велорекс». Это решение вызвано и тем, что точки крепления у наших боковых прицепов и ЯВЫ-350 не совпадают, а изменения в конструкции крепления не обеспечивают безопасности движения.

Госавтоинспекция вообще не регистрирует боковые прицепы отечественного производства с мотоциклами иностранных марок.

РЕЗИНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ НАДЕЖНЕЕ

«Прошу объяснить, почему на камерах мотоциклетных шин металлические вентили заменили резиновыми. На моем мотоцикле такой вентиль почти перерезался и пропускает воздух сбоку». С этим письмом обратился в редакцию В. Дмитриев из Мордовской АССР.

Отвечают специалисты омского научно-исследовательского конструкторско-технологического института шинной промышленности.

Применение резинометаллических вентилей типа ЛК вместо металлических с гаечным креплением типа УК вызвано стремлением повысить надежность камер. Вентили ЛК хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации, они технологичны в изготовлении камер и не пропускают воздух под гайкой.

Указанный вами дефект мог быть вызван тремя основными причинами: неправильным монтажом камеры — с большим перекосом вентилей, низким внутренним давлением в шине при эксплуатации или, что самое вероятное, недостаточным диаметром отверстия под вентиль в ободе колеса.

В первом случае резиновая часть вентилей перетирается о кромку отверстия. Во втором из-за низкого давления в камере малы силы трения между ободом и покрышкой, что при резком трогании с места или резком торможении приводит к проскальзыванию шины относительно обода и, естественно, к повреждению вентилей.

О третьей причине. У вас старый мотоцикл, и, по всей вероятности, отверстие в ободе колеса сделано диаметром 10 мм, поскольку рассчитано на металлический вентиль. Применение же камер с резинометаллическим вентилем ЛК, имеющим диаметр у основания 11 мм, требует отверстия диаметром 12 мм (такие обода выпускаются с 1966 года). В случае необходимости аккуратно распилите напильником отверстие в ободе колеса до диаметра 12 мм, не оставляя заусенцев и острых кромок.

При соблюдении правил монтажа и эксплуатации шин резиновая часть вентилей не должна срезаться, что доказано многолетней практикой эксплуатации мотоциклов и легковых автомобилей.

МАШИНА СУПРУГОВ

«Существует порядок, согласно которому автомобиль регистрируют на имя того, кто указан в справке-счете магазина. Можно ли его перерегистрировать с одного супруга на другого?» — спрашивает А. Маклаков из Ленинграда.

Согласно «Правилам регистрации и учета автомототранспортных средств», утвержденным приказом МВД СССР № 20 от 30 января 1975 года, разрешается перерегистрировать легковые автомобили и мотоциклы с коляской с одного супруга на другого. Для этого требуется их совместное заявление и свидетельство нотариальной конторы о праве собственности на долю в общем имуществе (в том числе на транспортное средство).

ЗАПАСНОЙ МОТОР ИМЕТЬ РАЗРЕШЕНО

Читатель В. Федоренко из Свердловска Ворошиловградской области спрашивает, можно ли пользоваться двумя двигателями ЯВА-350, то есть прежним, после его ремонта, и вновь приобретенным.

При замене технического паспорта старого образца паспортом нового образца (что, как известно, является обязательным) по просьбе владельца машины в разделе «Особые отметки» может быть внесен номер двигателя, ранее стоявшего на мотоцикле. Для этого необходимо предъявить документы, подтверждающие законность приобретения нового. Таким образом, мотоцикл можно будет эксплуатировать с любым из двигателей, номера которых зафиксированы в техническом паспорте.

ЛИТЕРАТУРА ПО ДИЗАЙНУ

«Сейчас я служу в Вооруженных Силах, — пишет рядовой С. Антипин. — Но после армии намерен поступить в институт, стать автомобильным дизайнером. Хотелось бы узнать, какую литературу можно прочесть по этой специальности».

Специальной литературы по автомобильному дизайну нет. Но в ряде книг, рассказывающих о художественном конструировании, вы найдете немало информации применительно к автомобильной тематике. Это прежде всего книга В. Бродского «Как машина стала красивой» («Художник РСФСР», Ленинград, 1965), переизданный недавно труд Ю. Сомова «Композиция в технике» («Машиностроение», Москва, 1977). Советуем также познакомиться с книгами Ю. Долматовского «Автомобильные кузова» (Машгиз, Москва, 1949) и «Основы конструирования автомобильных кузовов» (Машгиз, Москва, 1962).

ДЛЯ ЗАЗ-965

«Где можно приобрести шины для ЗАЗ-965?» — спрашивает А. Тимофеев из Костромы.

Как ответили редакции в запорожской областной конторе «Спорттовары», камерные и бескамерные шины размера 5,20—13 могут быть высланы магазином «Посылторг». Его адрес: 330600, г. Запорожье, ул. Рекордная, 2.

СУДЬБА «ВЕЛОСЕТТА»

«Сообщите, существует ли сейчас фирма «Велосетт», — просит ричанин Т. Озол, в прошлом владелец мотоцикла этой марки.

Британская мотоциклетная промышленность, некогда известная на весь мир машинами с четырехтактными двигателями, ныне находится в состоянии глубокого кризиса. Ее предприятия, оснащенные устаревшим оборудованием 30-х годов, не смогли перестроиться в соответствии с новейшими тенденциями в мотоцикlostроении. Создание современных конструкций оказалось им не под силу.

В результате — одно за другим банкротства, вызванные жесткой конкуренцией японских фирм, вытеснивших не только на мировом, но и на английском рынке машины традиционных марок АЖС, «Ариель», БСА, «Матчлесс», «Рояль-Энфильд», «Эксцельсиор». Выпускавшие их заводы закрылись, так же как многие другие, менее крупные мотоциклетные фирмы Англии: «Вроу-Суперор», «Джеймс», «Дуглас», «Коттон», «Рудж», «Санбим», «Френсис-Барнетт». В числе марок, ставших историей, оказалась и «Велосетт». Сегодня в Англии функционирует лишь одна фирма, самостоятельно производящая мотоциклы, — «НВТ» (объединение «Нортон-Вилберс-Триумф»). Ее тяжелые мотоциклы устаревшей конструкции имеют плохой сбыт, и «последний могиканин» английской мотоциклетной промышленности стоит на грани банкротства.

В связи с этим заслуживает внимания тот факт, что на осенней лондонской мотоциклетной выставке 1976 года экспонировалась машина новоявленной английской фирмы «Баррон». Эта машина класса 125 см³ представляет собой компактную часть польского ВСК с 14-сильным итальянским мотором «Минарелли». Английское происхождение имеют элементы дополнительного оборудования и... эмблемы.

МАРКИ ЧЕХОСЛОВАЦКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

«В конце этого года исполняется 80 лет с начала производства автомобилей на территории Чехословакии. Назовите, пожалуйста, марки машин (легковых, грузовых, автобусов), которые выпускали за эти годы заводы, расположенные на территории нынешней ЧССР. С таким вопросом обратился к нам Ю. Матицын из Харькова».

Здесь приведен перечень марок автомобилей (а не названий заводов, не всегда совпадающих с ними), которые выпускала чехословацкая автомобильная промышленность.

«Авиа» (с 1964 г.); «Аэро» (1929—1938 и 1946—1951 гг.); «Вальтер» (1909—1938 гг.); «Велокс» (1908—1909 гг.); «Вехет» (1911—1913 гг.); «Виков» (1922—1936 гг.); «Зетна» (1926—1937 гг.); КАН (1911—1914 гг.); «Когоут» (1905 г.); «Лаурин-Клемент» (1905—1925 гг.); «Нессельсдорфер» (1897—1923 гг.); «Панек» (1921 г.); «Прага» (1907—1943 и 1945—1964 гг.); «Премьер» (1913 г.); РАФ (1907—1913 гг.); «Старт» (1921—1923 гг.); «Татра» (с 1923 г.); «Шибрава» (1921 г.); «Шкода» (с 1919 г.); ЯВА (1934—1938 гг.)

Опасности железнодорожных переездов

Высокая техническая культура производства, передовые достижения науки, строжайшая трудовая дисциплина сделали советские железные дороги самыми безопасными в мире. Достаточно сказать, что потери от аварий на них в десятки раз меньше, чем, например, в США, хотя объем перевозок у нас вдвое больше.

В результате ускоренной автомобилизации у железнодорожников появился могучий союзник — автомобильный транспорт. Все больший объем грузовых и пассажирских перевозок ложится на его плечи. Но это не конкурент, а соратник, совместно с которым легче решать транспортные проблемы страны. Они дополняют один другой, и пути их развития не пересекаются. Это в иносказательном смысле, а вот в буквальном — таких пересечений великое множество. В нашей стране свыше 40 тысяч железнодорожных переездов. Эти точки пересечения с автомобильными дорогами, увы, являются порой причиной серьезных происшествий на железнодорожном транспорте, и в девяти случаях из десяти виновниками бывают автомобилисты.

За полосатыми столбиками

Около 60% железнодорожных переездов в нашей стране относятся к категории неохранных. Движение через такие пересечения, как правило, малоинтенсивное, и держать обслуживающий персонал здесь, конечно, экономически неоправданно. Достаточно, если каждый водитель, выполняя требования Правил, сам убедится в отсутствии приближающегося поезда. Но именно на этих тихих переездах случается более 70% столкновений с поездами.

Почему это происходит? Разве порядок проезда через пути скрупулезно точно не регламентирован Правилами дорожного движения? Отнюдь. Беда в том, что многие водители не выполняют обязательных для них правил. Случается это, по нашим наблюдениям, в основном из-за беспечности и самонадеянности, незнания особенностей движения поезда и его тормозных возможностей.

Чаще всего виновники аварий оказываются просто психологически не подготовленными к взаимодействию с другим видом наземного транспорта. Выработанные годами оценки ситуаций на автомо-

бильных перекрестках у такого водителя автоматически переносятся и на пересечения с железной дорогой. Он, например, твердо усвоил: если движущийся наперерез по главной дороге автомобиль находится не ближе 100 метров, то можно смело пересекать перекресток. Он привык к тому, что другой водитель перед перекрестком тоже убавляет «газ» и в случае чего притормозит и даже сменит направление. Однако вся эта «философия» категорически не годится для движения через железнодорожный переезд. Поезд перед переездами никогда не «сбрасывает газ» и не тормозит, а идет с предусмотренной графиком максимальной скоростью по своей «главной дороге», на которой все ему обязаны уступать. При внезапно появившемся на близком расстоянии препятствии машинист локомотива практически лишен возможности предотвратить столкновение. Ведь нормальный тормозной путь поезда, весящего порой свыше 6 тысяч тонн и проходящего в секунду 30—40 метров, превышает километр.

Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что проезжая часть на железнодорожном переезде уступает по качеству гладкому покрытию автомобильного перекрестка. Здесь возле рельсов пролегают глубокие желоба, которые со временем разбиваются. Машина начинает прыгать, особенно при нескольких путях, водитель вынужден резко снижать скорость, отчего нередко все расчеты благополучно миновать переезд рушатся. Вот А. Астахов из Архангельской области на своем «Москвиче» попытался промчаться перед приближающимся поездом, да не вышло. Поезд настиг его, когда автомобиль был уже наполовину за путями. В результате локомотив и 23 вагона сошли с рельсов.

Кстати, я убежден, что водители неосторожны здесь порой и потому, что не представляют себе всей несопоставимости последствий аварии на автомобильной дороге и на железнодорожном пе-

Дружин ники в белых халатах

Для начала — краткие данные коллективной анкеты.

Имя: медицинская спецгруппа нештатных сотрудников ГАИ МВД Удмуртской АССР.

Дата рождения: декабрь 1973 года.

Профессия: врачи хирургия, травматологи, наркологи, анестезиологи-реаниматологи, терапевты.

Основной род занятий: активная, наступательная профилактика дорожно-транспортного травматизма.

Сначала была небольшая группа активистов — человек десять. В свободное от работы время врачи дежурили в медицинском кабинете ГАИ, выезжали в патрульные рейсы с инспекторами дорожного надзора, мчались в составе оперативных групп по тревожным сигналам об аварии. Сейчас их уже 80, и сфера деятельности стала обширнее.

...Непрерывный поток машин движется по самой загруженной в республике дороге Ижевск—Якшур—Бодья. Внимание инспектора дорожного надзора Апостолова привлёк грузовик. Скорость у него была нормальной, но, странное дело, по стеклу непрерывно бегали «дворники». А на небе — ни облачка, солнце во весь рост. Водителю был дан сигнал остановиться. Когда ему предложили предъявить документы, он долго рылся в карманах засаженного пиджака, не произнося ни слова.

— Что-то он как в рот воды набрал? — инспектор пристально посмотрел на водителя, и причина стала проявляться. Его выдавали глаза — красные, с отчетливыми веками.

— Тут, доктор, по вашей части, — обратился Апостолов к Масленникову.

«Диагноз» инспектора подтвердил-

ся — у водителя установлено алкогольное опьянение средней степени.

Во время 42 рейдов, в которых участвовали врачи — нештатные сотрудники ГАИ в 1976 году, было освидетельствовано 274 водителя, 115 из них отстранены от работы за рулем. Еще 622 акта об управлении машиной в нетрезвом состоянии были оформлены в медицинском кабинете ГАИ.

Немаловажную роль в укреплении дисциплины водителей играет сам факт оперативной медэкспертизы тут же, на месте события. Этим занимается особое подразделение спецгруппы из 35 врачей, которым руководит ассистент кафедры травматологии В. А. Кулинич.

И еще одна сторона работы спецгруппы. Водители должны в случае необходимости оказывать пострадавшим доврачебную медицинскую помощь. Но сначала нужно научить их, как действовать в таких ситуациях. Этим занимается травматологическое подразделение спецгруппы, состоящее из 20 хирургов и анестезиологов, которым руководит главный анестезиолог Ижевска кандидат медицинских наук П. И. Чалый. В обязанности подразделения входит контроль за организацией обучения в автошколах и на кур-

переезде. Незначительные аварии на автомагистралях заканчиваются помятыми кузовами и неприятными объяснениями с автоинспекцией. Не потому ли некоторые водители с такой легкостью идут на мелкие, с их точки зрения, нарушения правил, проявляют беспечность и самонадеянность, даже садятся за руль в нетрезвом состоянии? А риск этот оборачивается невосполнимыми потерями. В Казахстане, например, нетрезвый водитель А. Лерт отправился с приятелями на самосвале за новой порцией вина. Они торопились поспеть в магазин до закрытия. Без каких-либо предосторожностей, на полном ходу у станции Бошаккуль влетели на неохраняемый железнодорожный переезд и угодили под товарный поезд, шедший со скоростью 80 км/час.

И охраняемый переезд с закрытым шлагбаумом не может уберечь от несчастия, если водитель забывает о требованиях Правил. Перегруженный людьми автобус из-за неисправности тормозов водитель В. Ахремчик из колхоза имени Димитрова Житомирской области не смог остановить у закрытого шлагбаума. Машина сбила ряд ограждающих столбиков, проломил шлагбаум и врезалась в проходящий поезд. Безответственность повлекла человеческие жертвы.

В другом случае авария произошла там, где пути поезда и автомобиля вообще лежали в разных уровнях. Водитель И. Безматерных из Бурятии «забыл» опустить в транспортное состояние кузов своего самосвала и въехал под путепровод на 5554-м километре Транссибирской магистрали. Ударив поднятым кузовом в верхнюю часть путепровода, он сдвинул железнодорожное полотно, по которому проходил поезд с цистернами, наполненными нефтью. При аварии возник пожар, в котором сгорел и автомобиль.

Подобные случаи вызываются «пустяковыми», по мнению некоторых водителей, причинами. Бросил шофер беглый

взгляд в сторону, не обнаружил на расстоянии 100—150 метров приближающегося поезда — и двинулся через переезд. А поезд находился в 200 метрах и шел с максимальной скоростью. В считанные мгновения столкновение стало неизбежным. Поднятый кузов самосвала на автомобильной дороге практически не угрожал безопасности движения, но вызвал катастрофу на путепроводе. Поэтому хочется еще раз подчеркнуть, что только абсолютно точное, сознательное соблюдение всех правил проезда пересечений с железнодорожными путями гарантирует безопасность. Любое «пустяковое» отклонение от этих требований может повлечь самые тяжелые последствия. Предельно внимательным и осторожным должен быть водитель в зоне железнодорожного переезда, особенно неохраняемого.

Для повышения безопасности пересечений с железнодорожными путями принимаются самые разнообразные меры. В прошлом году, например, построено около ста путепроводов, более 400 переездов оборудовано автоматическими шлагбаумами и свыше 500 — автоматической сигнализацией. Постоянно ведутся работы по улучшению покрытия у переездов и на них самих, освещении. На строящихся автомобильных и железных дорогах все пересечения предусматриваются в разных уровнях. Однако многие тысячи железнодорожных переездов на необъятных просторах страны еще долгое время будут оставаться неохраняемыми. Их безопасность целиком лежит на совести водителей. Могут ли они, так сказать, своими силами сократить или совсем изжить аварии на переездах? Опыт показывает, могут.

Вот уже 10—15 лет подряд в ряде районов Белоруссии и Ленинградской области не было ни одного несчастия на железнодорожных переездах. Совсем они изжиты в Львовской области. Это результат тесного взаимодействия областной Госавтоинспекции и управления

Львовской железной дороги. При каждой дистанции пути здесь создан штаб специализированной народной дружины, в которую входят и железнодорожники и водители. Они выступают с лекциями и беседами в автотранспортных предприятиях, несут патрульную службу в зоне железнодорожных переездов, задерживают нарушителей. Немало подобных примеров и в других местах.

В последние годы наметилась тенденция к сокращению дорожно-транспортных происшествий на переездах. Но это только начало. Предстоит большая работа. Автомобильный парк страны быстро растет. Движение через железнодорожные переезды становится все интенсивнее. И, чтобы обеспечить предусмотренное «Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» дальнейшее повышение безопасности движения на транспорте, нужны совместные, согласованные действия разных министерств и ведомств. Эта задача касается и каждого водителя без исключения.

Г. БОГДАНОВИЧ,
почетный железнодорожник СССР,
Герой Социалистического Труда

От редакции

Признавая всю важность и актуальность обращения к водителям с призывом строго соблюдать все правила проезда железнодорожных переездов во избежание аварий, сопровождающихся здесь особо тяжелыми последствиями, хотелось бы обратить внимание Министров путей сообщения на другое серьезное обстоятельство. Речь идет о плохом состоянии проезжей части тысяч неохраняемых и охраняемых переездов. Образующиеся здесь глубокие выбоины, колени, разбитое покрытие по долгу не ремонтируются, замедляя движение через опасное пересечение с железнодорожными путями, и тем самым усугубляют возможность аварий на этих участках.

сах ДОСААФ, за готовностью лечебных учреждений в населенных пунктах, на автомагистралях с интенсивным движением к экстренной помощи пострадавшим.

Сейчас уже не надо объяснять, что такое предрейсовый медицинский осмотр водителей, в чем его значение. До 1973 года он был поставлен только

Врач и инспектор дорожного надзора в рейде на Яншур-Бодыинском тракте.

в девяти ижевских автохозяйствах, теперь — во всех транспортных предприятиях, в том числе на селе. И немалая заслуга в этом — медиков спецгруппы. Они помогают руководителям автопредприятий организовать обучение водителей приемам доврачебной помощи, дают рекомендации заведующим здравпунктами по проведению семинаров и зачетов.

Врачи-общественники постоянно занимаются вопросами профилактики транспортного травматизма и помощи пострадавшим при ДТП на догоспитальном и госпитальном этапах. За последние три года они подготовили 42 работы для печати. Совместно с Госавтоинспекцией проводятся научно-практические конференции и семинары.

В 1977 году в составе спецгруппы создано подразделение из 10 врачей наркологов и психиатров. Оно установило тесные контакты с наркологическими кабинетами и медицинскими вытрезвителями. На основании заключений медицинских учреждений консультационно-конфликтная комиссия будет рассматривать вопросы о дисквалификации водителей, страдающих хроническим алкоголизмом и другими заболеваниями.

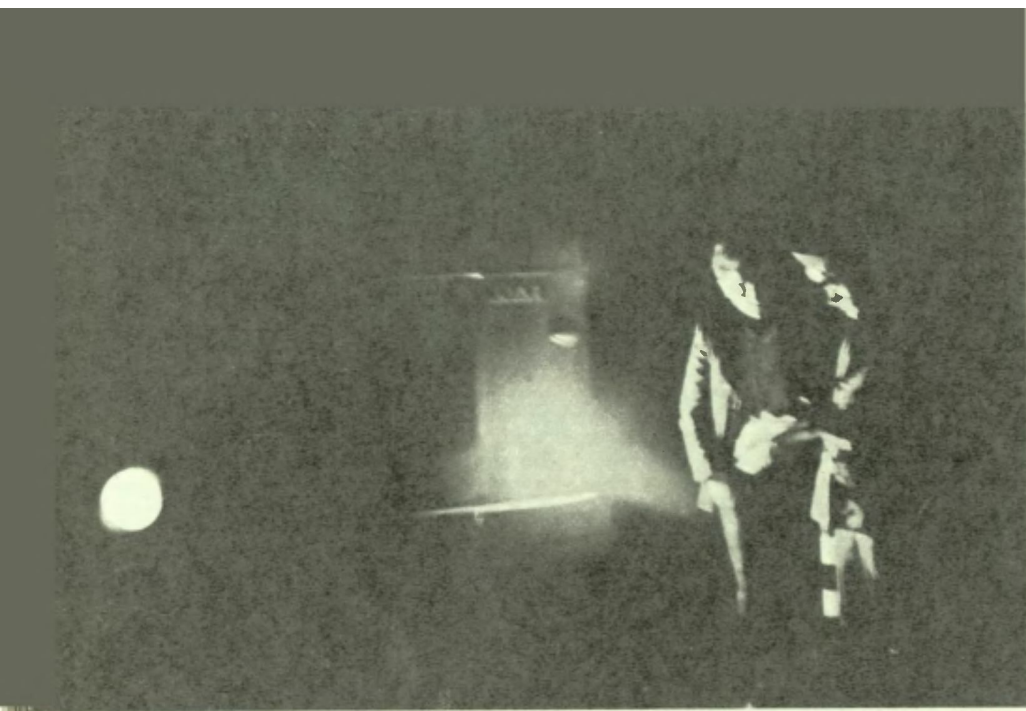
В спецгруппе есть свой пресс-центр (20 врачей), который постоянно сотрудничает с печатью, радиовещанием и телевидением. Стали регулярными выступления в рубрике «ГАИ», которая выходит уже третий год в республиканской газете «Удмуртская правда». Большой популярностью пользуется у зрителей цикл передач по оказанию первой помощи травмированным при авариях в телепрограмме «Здоровье». Врачи — желанные гости еженедельной радиопередачи «Пять минут о безопасности движения».

Вся эта многогранная работа, как уже говорилось, выполняется врачами на общественных началах. Она находит высокую оценку и признание. Многие активисты были отмечены приказом министра внутренних дел Удмуртской АССР, награждены почетными грамотами и ценными подарками.

В. ТРЕТЬЯКОВ,
командир медицинской спецгруппы
нештатных сотрудников ГАИ МВД
УАССР, кандидат медицинских наук

Л. СЕГАЛ,
старший инструктор по агитации
и пропаганде ГАИ МВД УАССР,
старший лейтенант милиции





Свет в глаза

Рейд журнала «За рулем»

— Шестидесят второй! Шестидесят второй! Я — шестидесят первый! Остановите «Москвич», то ли «восьмой», то ли «двенадцатый». Водитель не выключил дальний свет. Как поняли? Прием...

В ночи голос на радиоволне звучит как-то тревожно. А может быть, просто так кажется. Что же это за человек, который ни во что не ставит законы дороги? Когда нас кто-нибудь вот так походя хлестнет по глазам пучком слепящего света, обычно не успеваешь не только номер машины заметить, но порой и марку ее определить. Ищи, как говорится, ветра в поле! Сегодня ему не уйти. Нашей группе помогают работники автоинспекции, а между машинами поддерживается постоянная радиосвязь. Каковы наши цели? Поговорить, так сказать, с глазу на глаз с людьми, попирающими интересы безопасности движения. Выяснить, почему порой трудно ездить с наступлением темноты. Для этого рейда был выбран участок дороги Ленинград—Киев в границах Черниговской области. На ней и движение не замирает с наступлением темноты, и можно встретить водителей из самых разных мест.

— Шестидесят первый! Я — шестидесят второй! Вас понял: «Москвич» не перешел на ближний... Останавливаем! До связи...

Мы еле успеваем свернуть на обочину и подать сигнал «стоп!» стремительно приближающемуся к нам автомобилю. Чтобы не создавать опасностей другим водителям, зажигаем на наших патрульных «Жигулях» проблесковый маячок, а сами спешим к остановившейся машине. Ее водитель гасит фары, и несколько секунд, пока глаза привыкают к темноте, мы ничего не видим, кроме красных огоньков габаритных фонарей «Москвича». Ага, вот и его номер: 26-76 ЧУЖ. Из Чувашии, стало быть. Знакомимся с водителем. Леонид Малышев только-только получил «пра-

ва». Откуда же такое наплевательское отношение к своим обязанностям? Он только разводит руками.

— Извините! Наверное, это я его отвлекла разговорами, — пытается спасти положение жена. — Простите его, он еще молодой водитель!

Женщина улыбается. Но у нас нет никакой охоты поддерживать этот веселый тон. Представьте себя на месте человека, не заметившего какой-то помехи на пути из-за ослепления фарами встречной машины. Каково ему-то? Ему не до смеха. Признает ли он уважительную причину, на которую ссылается сейчас чета Малышевых? Извинит ли?

По статистике дорожных происшествий, около половины всех погибших и раненых на дорогах приходится на темное время. В эту пору учащаются столкновения со встречными машинами, и наезды на всякого рода препятствия, и потеря направления трассы, а в результате — съезды с дороги. И все это главным образом из-за ослепления водителей: каждый до последнего момента рассчитывает на дисциплину со стороны другого, на то, что тот будет точно следовать правилам. А тут, видите ли, человек за рулем просто загворился! Инспектор дорожного надзора Василий Петренко неумолим. в талоне предупреждений Малышева появляется просечка. Эта мера не кажется нам такой уж строгой. Ведь самые страшные беды на дорогах случаются именно тогда, когда водители перестают считаться друг с другом.

Мы снова в пути. Надо сказать, что первая встреча с нарушителем нас в какой-то степени и разочаровала. Готовились столкнуться с таким хамом за рулем, воображение рисовало чуть ли не отъявленного хулигана, а тут буквально сама добропорядочность, нормальный во всех отношениях человек. Может быть, случайность? Нет, и дальше наш «сценарий» продолжал трещать по всем швам. Среди водителей,

Вот так работают фары на машине, которой управляет И. Вольфман. А путь ему предстоит дальний — не одну сотню километров.

которых мы останавливали, были в основном те, кто добросовестно следовал требованиям правил пользования осветительными приборами и все-таки... беспощадно слепил всех движущихся им навстречу. Почему? Потому что совершенно не следили за регулировкой фар, да и вообще за техническим состоянием приборов освещения. Вот и получалось, что, хотя все они старательно переходили на ближний свет, он все равно бил в глаза, создавал опасность.

И. Храпченко, например, так нагрузил свою «Волгу» (23-13 ЧКП), что она буквально присела на задние колеса. Понятно, что угол наклона фар тут же нарушился. Но водитель не обратил на это внимания...

И. Федоров специально чуть-чуть поднял правую фару «Москвича» (95-47 КИМ). Чтобы лучше видеть обочину. При этом он полагает, что другим водителям не мешает: ведь левая фара, мол, светит нормально...

И. Вольфман вообще не мог объяснить, почему у «Шкоды», которой он управляет (54-81 ОДГ), одна фара смотрит вверх, другая — вниз.

У М. Корниенко на РАФе (33-43 КИП), как он уверял нас, «только что» испортился переключатель света, а потому ближний не удавалось включить вовсе: то дальний, то подфарники. Мучается, конечно, человек. Но с ним мучаются и другие. Его машина, которая то пропадает на дороге в темноте, то тонет в ярком свете собственных фар, просто опасна.

Перечень таких примеров мы могли бы умножить. Но вряд ли в этом есть смысл. Пусть нас поймут правильно: мы не идеалисты и знаем из собственного опыта, что среди водителей встречаются еще люди, попросту не уважающие правила движения, не реагирующие, скажем, на законные просьбы коллег уменьшить силу света фар — перейти на ближний. Но не побоймся заявить, и рейд подтвердил это, что погоду на ночных дорогах делают не они. Гораздо больше угроз безопасности создают герои этого репортажа. В моральном плане такой баланс, может быть, и радует. Но ездить-то по дорогам от этого не легче. В конце концов, нам ведь все равно, станем ли мы жертвой злого умысла или чьей-то безграмотности, равнодушия к техническому состоянию машины. И то и другое одинаково опасно. Но это еще не главный вывод. А прежде чем перейти к главному, расскажем о второй части редакционного рейда.

Мы провели его на тех же дорогах, но днем. Вы спросите: что на интересующую нас тему можно увидеть днем? Очень многое. В частности, охотников устанавливать на транспортные средства всякого рода нестандартные фары. Их оказалось больше, чем можно было предполагать. По какому пути идет здесь «творческая» мысль? Как известно, Правила дорожного движения разрешают применять на машинах противотуманные фары. Известно и другое: на такие фары, способ их установки и включения существует государственный стандарт. А что на деле?

Вот останавливаем МАЗ 28-70 ЛИЭ. На бампере две дополнительные фары. Водитель П. Трумпа из АТП Купишкиса (Литовская ССР) считает, что противотуманные. На поверку — обычные фары от трактора, только стекла покрыты желтой краской.

На ЗИЛ—130 (89-87 ЧНЕ), принадлежащем «Сельхозтехнике» в Малой Девиче

(Черниговская область), еще хуже — на лампере стоит фара-прожектор. «А разве нельзя? — удивляется водитель А. Писанко. — Ведь она стоит низко».

Д. Тодуа из Кривого Рога (МАЗ 75-67 ДНЮ) тоже недоумевает: «А где в правилах дорожного движения записано, что разрешены только специальные противотуманные фары?»

Даже на тех машинах, на которых мы обнаруживали «фирменные» противотуманные фары, как говорится, невооруженным глазом видны были явные отступления от требований ГОСТа. Фары устанавливались очень далеко от крайних точек габарита по ширине, а включались отдельно от остальных приборов освещения. И водители об этих требованиях не имели ни малейшего понятия.

Можете себе представить, какой сюрприз вас ожидает при встрече с таким «рационализатором» на ночной дороге, включи он хоть на миг эти свои самодельки-фары! Правда, все уверяли, что вообще-то этими фарами и не пользовались ни разу. Но кто даст гарантии? И зачем их тогда устанавливали?

— Да так, знаете, для красоты! — опускает глаза В. Чичина, владелец ВАЗ-2103 06-01 ЛОР (Ленинградская область).

— Другие ставят, и я поставил! — признается П. Кузнецов из Мурманска (ВАЗ-2101 96-73 МУЗ).

Такие ответы мы слышали, к сожалению, очень часто. Да, опасное украшательство приобрело среди водителей прямо-таки эпидемический характер. Причем у большинства из тех, с кем нам пришлось беседовать, режим езды такой, что ни в туман, ни ночью им не приходилось и вряд ли придется быть на дороге. А ведь, поди ж ты, поддались всеобщему поветрию. И вот здесь в этом разговоре об одном из неперемненных условий безопасного движения в темное время мы подходим к главному выводу.

Он в том, что многие беды, многие ночные происшествия — прямой результат невнимания к количеству и состоянию осветительных приборов на машинах как государственных, так и личных со стороны их владельцев. Это первое. Второе: нет должного контроля со стороны Госавтоинспекции. Разве не удивительно, что все автомобили, о которых мы вели речь, месяц-другой назад проходили годовой технический осмотр и получили отметку «исправен»? Не пора ли поставить дело так, чтобы ни одна машина, выходящая из ремонта на станции технического обслуживания или в автотранспортном предприятии, не могла миновать досмотра на соответствие стандарту в приборах освещения? Чтобы хоть раз в год устраивала такую проверку ГАИ? Зачем увещевания там, где, как говорится, надо власть употребить? Нам представляется, что только такой подход к делу позволит существенным образом улучшить безопасность движения в ночное время.

В заключение хотим выразить благодарность руководству и работникам ГАИ Черниговской области, которые, признавая важность вопроса, во многом помогли нам подготовить этот материал.

Г. ЗИНГЕР,
спецкор «За рулем»
В рейде принимали участие
сотрудники ГАИ Черниговской области
С. КИЛОЧИЦКИЙ,
В. ПЕТРЕНКО, И. МОРОЗ



А. Писанко пытается доказать, что вот сюда можно установить и прожекторы, лишь бы стояли пониже.

П. Коваленко сумел отыскать только тракторную фару, да и то лишь одну. «А что, нельзя? Так я ее сейчас разобью!»

И. Скорый не имеет никакого представления о том, где должны стоять противотуманные фары.



— Помогают ли дополнительные фары? Да я, знаете ли, ни разу их не включал! — отвечает **В. Чичина**. — Так, для красоты поставил...

Как видите, и мотоциклист туда же — изловчился и здесь приделать дополнительную фару. «А разве плохо?» — удивляется **В. Сердюк**.



Фото **В. Панярского**

Эксперт устано вил...

Случилось это в поселке Пап Наманганской области. Вынырнув из-за угла, автомобиль сбил женщину. Не остановившись, не оказав помощи потерпевшей, водитель скрылся. Свидетелей поблизости не было. Единственная улика — собранные работниками милиции

при осмотре места происшествия 68 осколков стекла от фары автомобиля. Подозрение пало на владельца одного «Запорожца», у которого была обнаружена разбитой правая фара. Осколки, найденные на месте происшествия, а также извлеченные из ободка разбитой фары «Запорожца», отправили в Ташкент, в автотехническую лабораторию оперативно-технического отдела МВД Узбекской ССР.

На первый взгляд, исследование не сложное. Прикладывая стеклышки одно к другому до тех пор, пока не сойдутся. А вдруг это случайное совпадение? Надо исключить его, и старший эксперт-криминалист Ю. И. Попов, выявив совмещения по линии изломов, исследовал микроскопические выступы, все углубления на осколках. А когда результаты всех возможных замеров и исследований сошлись, дал заключение: осколки ранее составляли одно целое. Вина водителя «Запорожца» была доказана.

Майор милиции Ю. И. Попов — специалист по дорожно-транспортным происшествиям. Опытный автомобилист, в прошлом офицер Советской Армии, службу в милиции начал инспектором дорожного надзора. Затем некоторое время трудился следователем, и вот уже пятнадцать лет на экспертной работе. Каких только вопросов не приходилось ему решать...

За рулем «Волги», спешившей из Термеза в Джаркурган, был опытный, дисциплинированный водитель. Но, неожиданно, выехав на левую сторону, машина опрокинулась, в результате чего погибла женщина. По мнению водителя, причиной аварии был какой-то дефект заднего моста. И действительно, разобрав мост, специальная комиссия обнаружила в кожухе левой полуоси два обкатанных кусочка металла диаметром 5—9 миллиметров. Откуда взялись эти кусочки? Не они ли причина аварии? Моги ли водитель предотвратить беду?

Золотая середина

Что показали испытания различных систем ремней безопасности

Ремни безопасности на автомобилях стали обязательными уже в 23 странах. Но многие автомобилисты еще критически относятся к ним — неохотно пользуются ремнями, неправильно регулируют их длину, а то и вовсе не пристегиваются, садясь за руль. Как видно, люди еще сомневаются в том, что из средств защиты водителей и пассажиров ремни пока что самое эффективное. В этой связи, дума-

ем, будут интересны результаты сравнительных испытаний различных средств пассивной безопасности, проведенных недавно в ФРГ.

Первый вывод исследователей — ремни безопасности совершенно необходимы, ибо ни одно другое приспособление не может заменить устройства, удерживающего водителя и пассажиров при аварии от движения по инерции. Почему? Потому, что даже самые мощные наружные поглотители энергии, самая безупречная в смысле безопасности внутренняя отделка салона не дают должного эффекта, если при резком торможении или столкновении автомобилей тело водителя или пассажира не приобретает запрограммированного на этот случай отрицательного ускорения вместе со всей останавливающейся массой. Деформация автомобиля до его полной остановки происходит менее чем за 1/10 секунды, и только приемистая, достаточно быстро срабатывающая система удерживания способна не дать сохраняющим инерцию телам водителя и пассажира удариться о рулевую колонку, щиток приборов или ветровое стекло.

Во-вторых, исследование имело цель

установить, какая из всех известных удерживающих систем наиболее удобна и эффективна. Для этого испытывались двух-, трех-, четырехточечные ремни, а также автоматически наполняющиеся воздушные мешки. Несколько слов о том, как это происходило.

Специально спроектированные «скоростные салазки» с манекеном разгонялись по направляющей дорожке до скорости 50 км/час. При помощи деформирующихся стальных лент салазки затормаживались при ударе в бетонную стенку так резко, что полностью останавливались, совершая тормозной путь всего в 40 см. Возникавшие при этом отрицательные ускорения достигали очень больших величин, нередко в 10 раз превышая те, которые допускаются при тренировках космонавтов. Сложная электронная аппаратура точно фиксировала отрицательные ускорения головы и груди. Кроме того, регистрировались, как важные измерительные величины, усилия на ремнях и динамическое смещение головы и корпуса манекена вперед. Использовалась также сверхскоростная кинокамера, дающая до 500 снимков в секунду.

Как выяснилось, ни один из перечис-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

БОЛГАРИЯ. В Софии состоялся первый съезд Союза болгарских автомобилистов, обсудивший актуальные проблемы безопасности движения, автомобильного туризма, влияния автомобилизации на окружающую среду.

ВЕНГРИЯ. К началу 1977 года на тысячу человек в стране приходился 61 автомобиль, в то время как год назад — 55.

ГДР. Автомобильный парк республики в 1976 году вырос на 300 тысяч и составляет сейчас около 6 миллионов единиц.

ПОЛЬША. По статистике Управления дорожного движения, самая частая причина на дорожно-транспортных происшествиях в стране — несоблюдение правил проезда перекрестков. Затем следуют недооценка скорости автомобилей, езда на

красный свет, превышение скорости движения. В последнее время наметилась устойчивая тенденция увеличения доли «происшествий без жертв» в общем числе ДТП.

ПОЛЬША. В целях сократить движение транзитных автомобилей через Лодзь, находящийся на пересечении важнейших шоссе дорог страны, начато строительство 127-километрового «кольца» — благоустроенного шоссе, которое должно разгрузить городские улицы.

ЧССР. По улицам Праги ежедневно движется около 200 тысяч легковых автомобилей, то есть на каждых шестерых жителей приходится по одной машине. По оценкам специалистов, к 1985 году это соотношение составит уже 3:1.

ЮГОСЛАВИЯ. Вошел в строй мост через Дунай, который сделает более коротким

путь из Сербии в Воеводину. Ширина его — 12 метров, длина — 1435 метров. Ежедневно по нему проезжает более 15 000 автомобилей.

АВСТРАЛИЯ. Согласно опубликованным в Канберре сведениям, в 1976 году на дорожно-транспортных происшествиях погиб каждый четырехтысячный австралиец. Всего на дорогах страны в прошлом году расстались с жизнью 3584 человека.

АВСТРИЯ. С 1976 года стали обязательными ремни безопасности. Результаты не замедлили сказаться: в 1976 году на дорогах страны погибло на 13,6% меньше людей, чем в предыдущем. Пользующиеся ремнями водители и пассажиры, как установлено, погибают почти в полтора раза реже, чем пренебрегающие ими.

Внимательно исследовав детали заднего моста, Юрий Иванович выявил повреждение сепаратора и внутренней обоймы в коническом подшипнике дифференциала. Видимо, по ним обкатывались злополучные металлические обломки, которые в конце концов попали между роликами и сепаратором и заклинили подшипник. На какое-то мгновение движение коробки дифференциала и связанной с ней ведомой конической шестерни было приостановлено. Одно из колес, продолжая вращаться в прежнем направлении, через дифференциал (коробка которого очень короткое время оставалась неподвижной) заставило другое колесо вращаться в противоположном направлении. Вот откуда занос автомобиля. Стало быть, не мог водитель предотвратить аварию, все произошло неожиданно, как раз в тот момент машина ему не подчинялась.

Казалось бы, все ясно. Но откуда в заднем мосту эти «предметы»? По чьей

вине они туда попали? Новое исследование кожуха левой полуоси, фотографии заднего моста. И вот на рессорной подушке обнаружены следы электро-сварки, а в посадочном месте — круглый штырь, остатки электрода. Выходит, что кусочки металла — результат небрежной сварки, произведенной без разборки заднего моста. Вот теперь можно поставить точку.

— Наша обязанность — не только изобличать виновных. Чаще мы стремимся восстановить доброе имя, репутацию человека, — говорит Юрий Иванович, вспомнив еще один случай из своей практики.

...На полевой дороге возле молочно-товарной фермы нашли раненого. Его доставили в больницу, где он, не приходя в сознание, скончался. Никаких свидетелей, никаких улик. Только на брюках погибшего под наслоением грязи обозначились следы протектора автомобиля. Такие же следы, как уста-

новило следствие, имели протекторы колес самосвала ММЗ—555.

Вещественные доказательства отправили на автотехническую экспертизу. Здесь сфотографировали след на одежде погибшего, замерили параметры рисунка. Эти результаты Юрий Иванович сравнил с образцами отпечатков протекторов всех видов автотранспортных средств. Заключение эксперта: нет, это не следы самосвала. Ближе всего они были к рисунку автомобильной шины модели ИЯ-12 или ИЯ-112. Такой вывод помог отвести подозрение от невиновного водителя, а следствию, сузив круг дальнейших поисков, быстро найти преступника.

Вот так эксперт, обладая опытом криминалиста и специальными инженерными знаниями, с помощью достижений науки способствует установлению истины, соблюдению социалистической законности.

Е. ПОПОК

г. Ташкент

ленных типов ремней не предохранит в полной мере от удара о рулевое колесо при фронтальных столкновениях. Наиболее надежным в этом отношении оказался самый обычный трехточечный ремень без автоматики (у нас он называется диагонально-поясным). Если он надевался с достаточным натяжением, смещение головы вперед и нагрузки от отрицательных ускорений были невелики. Четырехточечным ремнем манекен прижимался тоже достаточно крепко. Однако из-за длинных плечевых лямок ремни часто растягивались, вследствие чего возрастало смещение головы водителя вперед, а с ним и возможность травм. Зафиксированная при этом кинематика движения корпуса манекена обнаружила увеличение ускорений в вертикальном направлении, вращательных усилий и нагрузок на позвоночник. Менее безопасным оказался и автоматический (самонакладывающийся) трехточечный ремень. Дело в том, что возникающие при аварии или наезде автомобиля на препятствие большие усилия (свыше 1000 кг) способствуют тому, что довольно свободно поначалу намотанная на ролик автомата лента ремня сразу же крепко

«схватывает», в результате чего длина ее уменьшается на 10—15 см. Но, несмотря на это, многие специалисты рекомендуют именно трехточечные самонакладывающиеся ремни. Не только из-за свойственных им удобств при пользовании. Главное, что блокирующая автоматическая система намотки ремня гарантирует требуемое натяжение, исключает произвольное регулирование длины.

Во время испытаний уже на практике неплохо себя зарекомендовали и воздушные надувающиеся мешки. При авариях они выполняют ту же функцию, что и ремни безопасности. К тому же исключают «неразумный саботаж» водителя и пассажиров, поскольку работают сами по себе, не требуя никакого воздействия — пристегивания, регулировки, натяжения. Есть мнение, что самонадувающиеся мешки следовало бы ввести в обязательном порядке, как и ремни безопасности. Однако высокая стоимость и сложное техническое исполнение делает такое решение малореальным.

Следует упомянуть также о недавно запатентованном фирмой «Фольксваген» комбинированном «автомате

удерживания», состоящем из самонакладывающегося двухточечного диагонально-плечевого ремня и деформирующейся упругой подушки для колен, которая в данном случае должна заменять тазовый ремень. Во время испытаний этот «автомат» показал себя при фронтальных столкновениях почти равноценным воздушным мешкам, а во всех других случаях — не уступающим трехточечным ремням.

В будущем, считают западногерманские исследователи, эти автоматические ремни с предварительным натяжением и ограничителем усилий заменят все имеющиеся системы. Но пока что «синтезом надежности, комфорта и допустимых затрат» остается обычный трехточечный (диагонально-поясной) ремень, получивший широкое распространение.

Что ж, с этим выводом можно согласиться. При одном условии — если автомобилисты будут пользоваться ремнями безопасности должным образом, в точном соответствии с инструкциями и предписаниями и не давая себе поблажек, которые, как известно, обходятся чересчур дорого во всех отношениях.

КАНАДА. В Торонто испытываются первые 10 автобусов, оборудованные электронным устройством для связи с центром управления. К 1985 году в городе должно быть охвачено единой автоматизированной системой управления 500 машин общественного транспорта. ЭВМ, получая сведения о месте нахождения каждой из них и числе пассажиров и сопоставляя результаты обработки с заданной программой, будет передавать водителю команды, предлагающие пропустить остановку, изменить скорость, маршрут движения и т. д. Водитель при помощи 16 кнопок на пульте может передавать в центр стандартные сообщения — вызов полиции, техпомощи, извещение о заторе и т. д.

США. В Новом Орлеане на одном из мостов через Миссисипи помещено табло. Если автомобиль движется через мост со скоростью, превышающей допустимую,

на табло специальное контролирующее устройство зажигает надпись «Вы спешите».

ФРГ. В 1976 году жители Западной Германии проехали на своих автомобилях в общей сложности 289 миллиардов километров, что на 4,7% больше, чем в 1975 году. Автомобильный парк страны за это время увеличился на 5,2%. Все это сопровождается и ростом числа несчастных случаев: в 1976 году было на 5,6% больше убитых и раненых, чем в предыдущем.

ФРГ. На автострате Мюнхен — Гармиш-Партенкирхен интенсивно ведутся работы по сооружению подземного туннеля для... лягушек. Решение о постройке необычного и дорогого туннеля принято из-за большого числа катастроф, вызван-

ных ежегодной миграцией лягушек к местам размножения.

Путь, по которому их веками гонит инстинкт, не претерпевает ни малейшего отклонения и проходит как раз через автостраду.

ШВЕЦИЯ. Дорожно-транспортные происшествия продолжают расти. В целом по стране в 1975 году было на 16—17% больше ДТП, чем в 1974 году, а в минувшем — на 15% больше, чем в 1975-м. На 40% ежегодно увеличивается число убитых и раненых.

ШВЕЦИЯ. Осмотр 641 175 автомобилей показал, что 63% их имеют различные неисправности и дефекты: треть (32,4%) — в системе освещения и различных вспомогательных устройствах, например стеклоочистителях; каждая четвертая неисправность (27,3%) — неполадки в тормозной системе.

Кто виноват?

Поворачивая на главную дорогу

Ситуации, которые мы собираемся рассмотреть, могут сложиться не только на перекрестках. Но чаще всего они возникают именно здесь, на особо опасных участках дорог, требующих от водителей максимальной осмотрительности и дисциплинированности. Казалось бы, Правила тщательно, всесторонне и строго регламентируют движение через перекрестки, а точное выполнение их положений гарантирует безопасность. И все-таки находятся водители, которые пытаются эти требования толковать по-своему. Ничем хорошим, ясное дело, это закончиться не может.

Зимним вечером, в гололед чимкентский водитель Г. Валеев приближался на автомобиле-такси ГАЗ—21 по второстепенной улице к пересечению с главной. «Я убедился в отсутствии транспорта на главной улице, — пишет он в редакцию, — и начал левый поворот. Когда я уже закончил его и проехал от перекрестка около 13 метров, то увидел перед собой свет фар встречной машины». Уходя от лобового удара, Валеев резко свернул влево. Однако избежать столкновения со встречным грузовиком ГАЗ—51, которым управлял водитель Кульсеитов, так и не удалось. Более того, после удара на углу перекрестка грузовик сбил пешехода. Суд приговорил Валеева к четырем годам лишения свободы.

И вот его письмо в редакцию, в котором он полностью отрицает свою вину. Главный довод — я, мол, левый поворот уже закончил и находился на своей стороне проезжей части.

Другой случай произошел уже ясным днем неподалеку от Иркутска. М. Бе-

резовский на своих «Жигулях», подъехав к перекрестку, увидел знак «Пересечение с главной дорогой». Сама дорога, как утверждает он, была свободна и справа и слева. «Переключившись на вторую передачу, стал проезжать перекресток, — пишет Березовский. — Но не доехал до осевой линии главной дороги около трех метров, как увидел движущийся слева на большой скорости ВАЗ—2103».

Что же делает в этой ситуации М. Березовский? «Я переехал осевую линию дороги, полностью освободил путь для встречной машины и продолжал движение по своей стороне. Неожиданно для меня встречная машина свернула влево. Я «сбросил газ» и затормозил, но в это время встречная машина ударила мой автомобиль в правый угол». Дело, к счастью, обошлось без жертв и тяжелых травм. Виновником аварии признали Березовского, с чем он категорически не согласен. По его мнению, причина всего — неопытность и растерянность водителя встречной машины.

Суть обеих ситуаций одинакова. Не только потому, что на них распространяется один и тот же пункт Правил дорожного движения. Но и по образу мыслей, если хотите, логике поступков виновников происшествий. Ведь и тот и другой считали, что, успев убраться на «свою» сторону дороги, они не вступили в противоречие с Правилами, а маневры других водителей были, мол, неоправданными и потому для них совершенно неожиданными. Вот против подобного толкования Правил мы и хотим возразить.

Итак, пункт 110 требует от всех находящихся на второстепенной дороге уступить тем, кто движется по главной. «Уступить дорогу» — означало для Валеева и Березовского, что они могли начать левый поворот лишь в том случае, если их действия не повлияют на режим движения автомобилей, приближавшихся к перекрестку по главной дороге, не заставят их водителей тормозить или маневрировать. В противном случае Правила квалифицируют действия водителя как создание помехи для движения (пункт 3). Таким образом, Валеев и Березовский могли, согласно пунктам 3 и 110 Правил, начать левый поворот лишь в том случае, если они этим маневром не создавали водителям Кульсеитову и Рябчикову помехи для беспрепятственного проезда через перекресток.

У нас не было достаточных исходных данных, чтобы расчетным путем исследовать механизм рассматриваемых дорожных происшествий, но, судя по

письмам виновников, нельзя исключить, что водители Кульсеитов и Рябчиков оценили их действия как опасные и потому, боясь столкновения, применили маневр. Ну а раз этот маневр был вынужденным, то Валеев и Березовский, хотя и успели «проскочить» перекресток и до столкновения даже освободить, по их словам, путь нахажившимся на главной улице, все же не выполнили основного требования пункта 110 Правил, обязывающего их уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по главной дороге.

Может возникнуть вопрос: а правильно ли действовали в сложившейся ситуации Кульсеитов и Рябчиков? В подобных случаях вступают в силу требования пункта 73 Правил: «Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть». Итак — снижение скорости или остановка. Однако Кульсеитов и Рябчиков применили маневр и столкновения не избежали. Возможно, и они, с своей стороны, не выполнили требований Правил? Такой вывод без дополнительного анализа других данных был бы преждевременным. Дело в том, что Правила не запрещают и маневр для предотвращения происшествия. Бывают такие дорожные ситуации, когда это будет единственно верное решение. В случае с Г. Валеевым как раз автотехнические эксперты подтвердили, что водитель ГАЗ—51 при гололеде не имел возможности предотвратить столкновение экстренным торможением.

Когда же все-таки маневр следует считать оправданным? В общей форме можно ответить так: тогда, когда водитель не имеет технической возможности избежать происшествия посредством торможения в соответствии с требованиями пункта 73 Правил.

В таких случаях вся вина за происшествие может лечь на водителя, начавшего левый поворот с второстепенной дороги на близком расстоянии от автомобиля, движущегося по главной. Но и в тех случаях, когда маневр, возможно, и не был оправдан, он все-таки был вынужден, поскольку водители, делавшие левый поворот на главную дорогу, просто заставляли следовавших по ней изменять режим движения. И здесь уже не играет роли тот факт, что поворачивавшие к моменту самого столкновения успевали занять «свое» положение на дороге.

В. МАЛАХА,
заместитель заведующего
лабораторией ВНИИ
судебных экспертиз

По письму приняты меры

Водитель автобуса ЛАЗ—695М П. Терский из Красноярска прислал письмо в редакцию, в котором отметил отдельные дефекты и конструктивные недоработки закрепленного за ним ЛАЗа. С этим письмом редакция ознакомила директора львовского автобусного завода тов. Следя. В своем ответе директор сообщил, что письмо водителя обсуждалось на совещаниях контрольного аппарата и работников цеха сборки и испытания автобусов. Замечания по конструкции ЛАЗ—695М, в том числе приведенные в письме, высказывались потребителями и ранее. Все

они учтены заводом при разработке новых автобусов. И у выпускаемого сейчас вместо ЛАЗ—695М ЛАЗ—695Н изменены воздухозаборник, глушитель; внедрена новая светотехника; для защиты основания кузова введено антикоррозионное покрытие, которое наносится методом напыления без растворителя; моторный отсек уплотняется микроотверстиями. Совершенствование конструкции автобусов продолжается.

Директор сообщил также, что руководство и общественность завода ведут систематическую борьбу с бракоделами,

применяя меры воспитательного, экономического и административного характера. Сейчас на ЛАЗе внедряется комплексная система управления качеством, что усилит контроль за выпускаемой продукцией.

В заключение тов. Следя поблагодарил водителя за письмо, отметив, что в определенной степени оно поможет заводу повысить ответственность непосредственных исполнителей. Тов. Терскому была предложена также техническая помощь в устранении возникших на автобусе неполадок.



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Кто пользуется преимуществом в показанной обстановке?

водитель
автобуса
1

водитель
грузовика
2

II. Можно ли остановиться в этом месте?

3 можно, если от знака более 50 м
4
5

III. Кто должен уступить дорогу?

водитель
трамвая
6

водитель
автомобиля
7

IV. Соответствуют ли действия водителей правилам буксировки?

да
8

нет
9

V. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

велосипед
и мотоцикл
автомобиль
троллейбус
10

мотоцикл
и автомобиль
троллейбус
велосипед
11

велосипед
и автомобиль
троллейбус
мотоцикл
12

VI. Может ли водитель обогнать мотоциклиста, движущегося со скоростью 40 км/час?

может
13

не может
14

VII. Кто из водителей правильно выполняет разворот?

оба водителя
15

мотоциклист
16

VIII. Можно ли повернуть направо на этом участке дороги?

можно
17

нельзя
18

IX. Если при заносе мгновенно «сбросить газ», улучшит ли это положение?

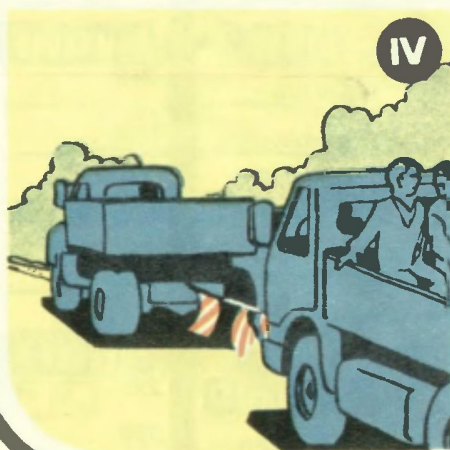
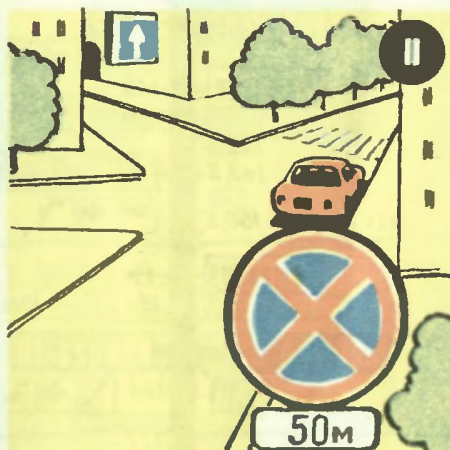
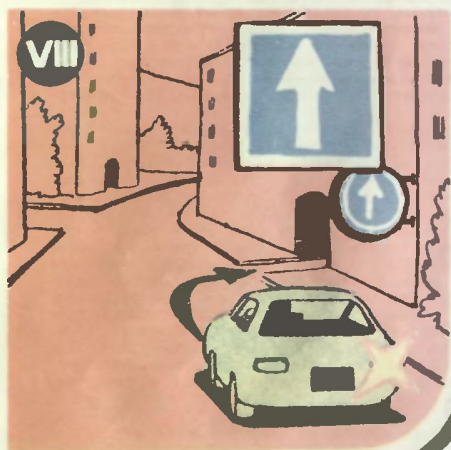
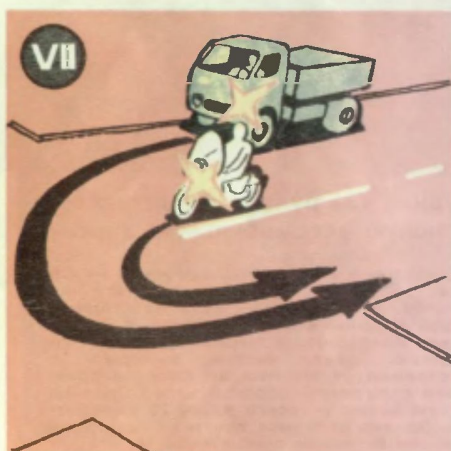
улучшит
19

ухудшит
20

X. За сколько метров от перекрестка запрещен разворот?

5 м 10 м 15 м 20 м
21 22 23 24

Ответы — на стр. 40





У поворота на Калугу (174-й километр).



МОСКВА — КИЕВ

АЗС (737-й километр).



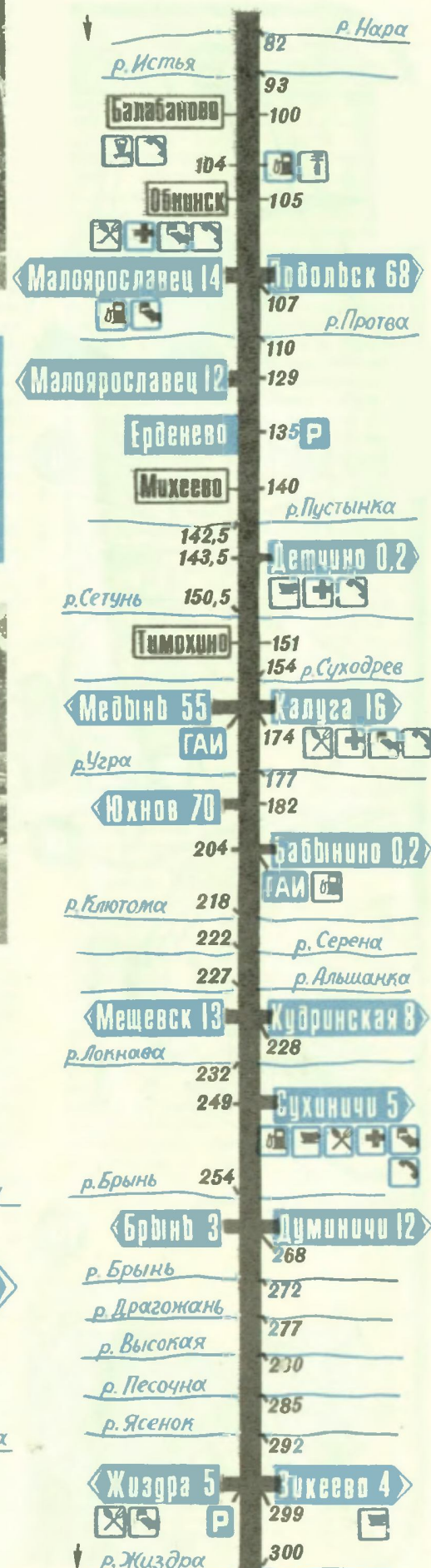
Журнал «За рулем» представляет новую автомобильную дорогу

С вводом в строй дороги Москва — Калуга — Брянск — Севск открылся новый, более короткий путь из столицы нашей Родины в Киев и далее в Закарпатье, Молдавию, и Черноморскому побережью. Правда, чистый выигрыш в расстоянии от Москвы до Киева в сравнении с прежней дорогой через Орел не так уж велик — всего лишь 25 километров. Однако отличное почти на всем протяжении бетонное покрытие и то, что дорога проходит в стороне не только от крупных городов, но и от десятков более мелких населенных пунктов, обеспечивает довольно высокую среднюю скорость, и в конечном счете поездка занимает намного меньше времени, требует от водителя гораздо меньше сил и нервов.

Должны пояснить, что на нашей схеме уже известные дорожные знаки дополнены такими, как «Пост ГАИ» (174-й километр и далее), «Магазин» (44-й километр), «Площадка отдыха» (382-й километр), «Питьевая вода» (725-й километр), и табличкой «Эстакада» (42-й километр), а пункты питания разделены на «Рестораны» (51-й километр) и «Кафе-столовые» (48-й километр). Кроме того, новая трасса дважды — на 507-м и 762-м километрах выходит на дороги, существовавшие прежде (Москва — Киев и Ленинград — Киев), где свой отсчет километров. Поэтому после 507-го километра расстояния по новой дороге даются в скобках.

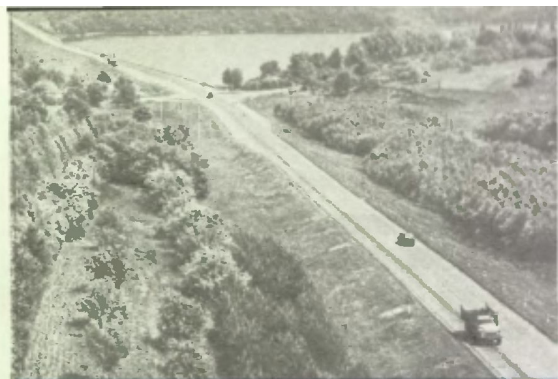
Краткое описание дороги — на стр. 39

МОСКВА



↓	р. Потья	307
	р. Песочна	311
	Жиздра	312
	315	P
	Овсорок	322
		+
	р. Ресета	342
	р. Велья	350
	р. Снежеть	359
	363	Белые Берега 3
		ГАИ
		364
	Брянск 1	Орел 109
		355
	р. Свень	367
	р. Зарешня	368
	р. Ревна	382
		380
		P
	Навля 1	395
		404
	р. Навля	406
	р. Гбеня	418
	р. Крапивна	431
	437	Локоть 2
		ГАИ
	Крупец 0 2	438
		+
	р. Нерусса	441
	р. Тростянка	443
	р. Усозжа	457
	р. Сев	471
	482	Сенск
		ГАИ
	р. Соснуца	486
	97	р. Немеда
	507	Орел 172
	533	
		534 (508)
	538 (512)	P
	580 (554)	
	Шостка 3	Глухов 5
		ГАИ
		+
		605 (579)

	609 (583)	р. Реть
↓	P	614 (588)
	618 (592)	P
	Кролевеч	619 (593)
		+
	636 (610)	+
	643 (617)	P
	Мосты	656 (630)
		660 (634) р. Сейм
	Батурин 2	Конотоп 30
		662 (636)
	672 (646)	Бахмач 14
	674,5 (648,5)	P
	690,5 (664,5)	р. Борзенка
	Борзна	695,5 (669,5)
		P
	701,5 (675,5)	р. Борзна
	702 (676)	
		725 (699)
	Вертевка	Нежин 15
		737 (711)
	Бобрик	ГАИ
		742 (716)
	Зруб	771 (745)
	779 (753)	Розовка
	Чернузов 49	P
		788 (762)
	1110	ГАИ
		1113 (765)
	Лемешы	1118 (770)
		P
	Козелец	1125 (777)
		р. Остер
	ГАИ	1128 (780)
		1130 (782)
		1131 (783)
	1132 (784)	Гарбузин
	1134 (786)	Ерков
		1136 (788)
	Сыраи	1150 (802)
	Семиполки	P
		1171 (823)
	Калиновка 2	ГАИ
	Бровары	P
	1177 (829)	+
	1182 (834)	+
		КИЕВ
		1193



Участок дороги под Кролевцом (592-й километр).



Мотель (580-й километр).

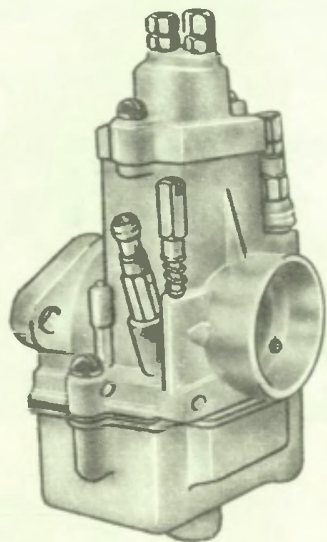


Ресторан «Дубрава» (51-й километр).

Площадка отдыха (702-й километр).



Карбюратор НОВОГО ТИПА



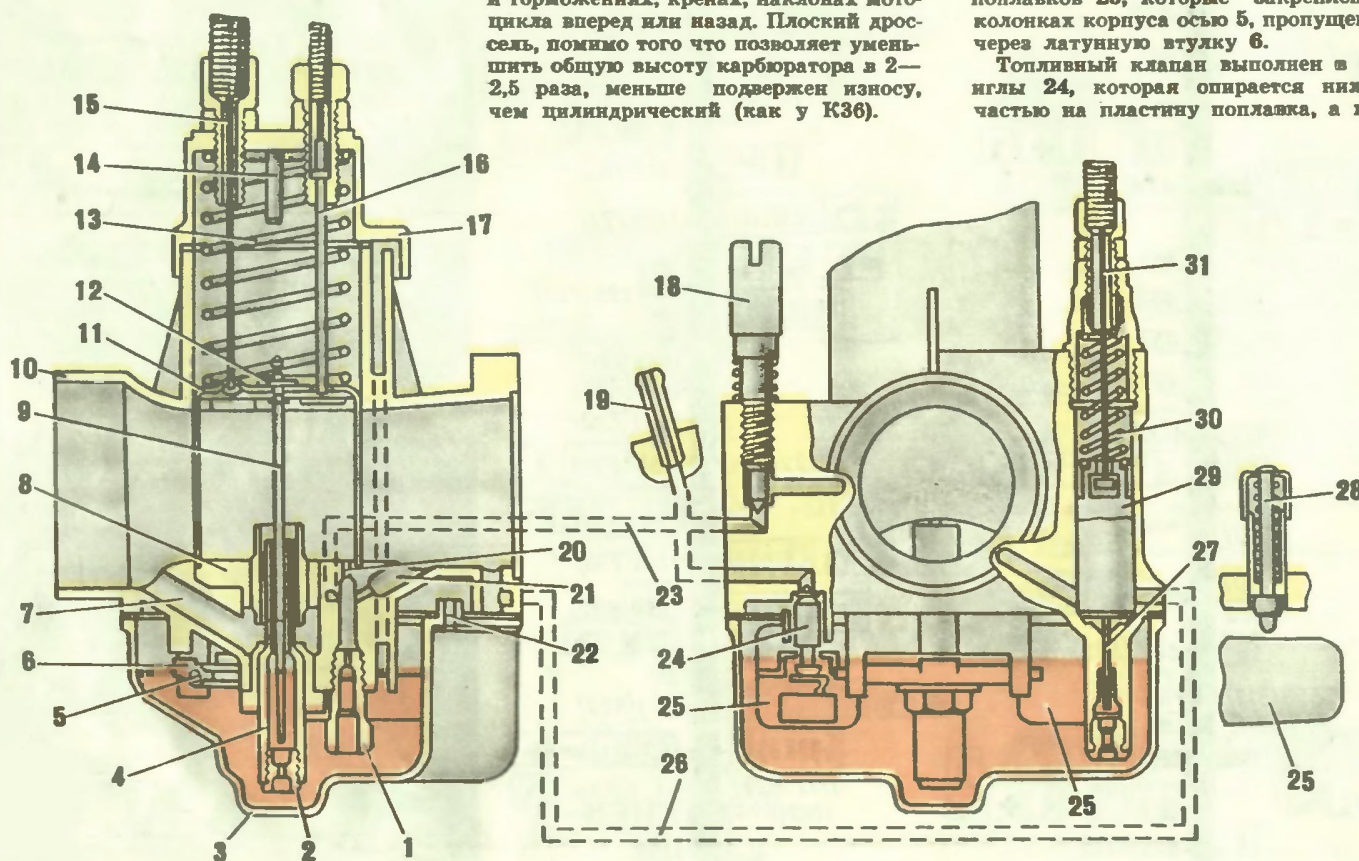
В сложной, многогранной работе по совершенствованию мотоциклетной техники немало зависит от заводов, которые поставляют комплектующие изделия. Сегодня их роль особенно заметна, поскольку в последнее время многие виды этой продукции по конструкции и потребительским качествам не удовлетворяют возросшим требованиям и становятся тормозом на пути развития передовых конструкций мотоциклов. В этой связи наиболее часто называли карбюраторы, генераторы, приборы электрооборудования. Сегодня мы с удовлетворением констатируем, что «лед тронулся». Ленинградский карбюраторно-арматурный завод имени В. В. Куйбышева начал выпускать новые, более совершенные карбюраторы для массовых моделей мотоциклов легкого и среднего классов. Об этих приборах рассказывается в предлагаемой статье.

Рост мощности мотоциклетных двухтактных двигателей, характерный для последних лет, поставил на очередь вопрос о новых карбюраторах, ибо К36 уже исчерпал свои возможности. Для более форсированных моторов современных мотоциклов потребовалось увеличить диаметры диффузора и смесительной камеры, отверстия в седле топливного клапана, а также повысить подъемную силу поплавка. Введение таких изменений в конструкцию К36 вызвало бы чрезмерное увеличение габарита, да и за время его производства были накоплены конструкторские разработки, давшие возможность и основание перейти к более совершенным решениям, в частности центральному расположению поплавковой камеры и плоскому дросселю. Новый карбюратор обеспечивает бесперебойное снабжение двигателя топливом при резких разгонах и торможениях, кренах, наклонах мотоцикла вперед или назад. Плоский дроссель, помимо того что позволяет уменьшить общую высоту карбюратора в 2—2,5 раза, меньше подвержен износу, чем цилиндрический (как у К36).

Новый прибор получил обозначение К62. На его базе разработаны модификации, которые отличаются диаметром диффузора и пропускной способностью дозирующих систем и предназначены для разных мотоциклов (см. таблицу), в том числе тех, чье производство намечено начать в ближайшее время. Ныне уже выпускаются К62П, К62М, К62С, и многие владельцы «Планеты-3», «Планеты-спорт», «Минска», изготовленных в этом году, имеют такие карбюраторы на своих машинах. Рассмотрим устройство карбюратора. Он состоит из трех основных частей — корпуса 10, поплавковой камеры 3 и крышки 17. Как и насадок 8, они отлиты под давлением из цинкового сплава ЦАМ 4-1. Диаметр диффузора обозначен на корпусе и насадке.

Поплавковый механизм рычажного типа состоит из двух капролактамовых поплавков 25, которые закреплены в колонках корпуса осью 5, пропущенной через латунную втулку 6.

Топливный клапан выполнен в виде иглы 24, которая опирается нижней частью на пластину поплавка, а верх-



Модель карбюратора	Диаметр диффузора, мм	Для какой машины предназначен
K62	30	«Юпитер-4»
K62B	32	«Планета-4»
K62B	26	«Восход-3»
K62Г	26	«Тулица»
K62Д	28	«Юпитер-3»
K62E	30	СЗД (мотоколяска)
K62П	32	«Планета-3»
K62Л	26	«Нептун-23» (лодочный мотор)
K62M	32	«Планета-спорт»
K62C	26	ММВЗ—3.115 «Минск»

ней (с шайбой из эластичного материала СКУ-6) закрывает канал подвода топлива. Его уровень в камере регулируют, подгибая опорную пластину.

В вертикальном колодце корпуса размещен плоский П-образного сечения дроссель из латунного листа. В его стенке, обращенной к воздухоочистителю, снизу сделан радиусный вырез, обеспечивающий заданное разрежение над растпылителем.

В верхней стенке дросселя закреплена тяга 16 с винтом, ввернутым в крышку. Вращая его, ограничивают опускание дросселя. Поднимает же его трос 15, связанный с ручкой «газа», а опускает — пружина 13. Дозирующая игла 9 может занимать в дросселе одно из трех положений — в зависимости от требуемого состава смеси. Их фиксирует замок 12.

Все приведенные в таблице модификации карбюратора, кроме K62Л и K62C, снабжены пусковым устройством (корректором). Оно состоит из плунжера 29 с дозирующей иглой 27, которая двигается в колодце корпуса, пружины 30 и троса 31. Для облегчения пуска зимой (при морозах ниже 15°) предусмотрена возможность переобогащения смеси уопителем 28 поплавка. По конструкции он аналогичен применяемым в других мотоциклетных карбюраторах. Чтобы исключить попадание в цилиндр излишка топлива, который может привести к гидравлическому удару с разрушительными последствиями, в поплавковой камере предусмотрено дренажное отверстие 22.

Поскольку при обкатке нового двигателя не рекомендуется повышать обороты до максимальных, на внутренней стороне крышки отлит упор-ограничитель 14 подъема дросселя. Для облегчения разборки карбюратора при промывке жиклеры, а также растпылитель сделаны съемными.

Крышка и поплавковая камера соединены винтами с корпусом карбюратора через прокладки из материала БР-1.

Важное достоинство нового карбюратора еще и в том, что у его фланца такие же присоединительные размеры, как и у прежней модели. Если добавить, что расстояние от оси диффузора до нижней точки у старого и нового приборов практически одинаково, а габарит различается весьма незначительно (75×81×162 мм у K62, против 63×97×137 у K36), то станет понят-

ным, что K62 может занять место K36 без всяких переделок.

В заключение — об особенностях эксплуатации и регулировки нового карбюратора.

Прежде всего, его жиклеры нельзя чистить металлическими предметами. Недопустимо промывать карбюратор ацетоном, вообще сильнодействующими растворителями. Для этого вполне подходит чистый бензин и сжатый воздух.

При длительной эксплуатации мотоцикла в жару (35—40° и выше), а также на высоте от 2000 метров над уровнем моря рекомендуем опустить дозирующую иглу 9 на одну канавку. В холода (ниже минус 15°) иглу следует, наоборот, поднять на одну канавку.

Регулируют обороты холостого хода так. Перед пуском двигателя устанавливают дроссель вращением винта 16 в такое положение, чтобы между его стенкой и нижней образующей отверстия в насадке 8 была небольшая (2—2,5 мм) щель. Регулировочный винт 18 полностью заворачивают, а затем выворачивают на пол-оборота — оборот. Пускают двигатель и прогревают его до нормальной температуры. Отворачивая винт 16, добиваются минимальных устойчивых оборотов двигателя, а затем постепенно отворачивают винт 18 (обедняя смесь) до возникновения перебоев. После этого медленно заворачивают винт 18 (обогащая смесь), пока двигатель не начнет работать устойчиво. Теперь, заворачивая винт 16, уменьшают обороты и для них находят новое положение винта 18, так же, как в первом случае. Эти операции повторяют, пока опять не будут получены минимальные, но вполне устойчивые обороты двигателя.

Правильность регулировки оборотов холостого хода проверяют резким открытием и закрытием дросселя. Если двигатель глохнет при резком открытии дросселя, следует завернуть винт 18 на четверть — половину оборота (смесь обогатится), а если останавливается при резком закрытии дросселя — настолько же вывернуть (смесь обеднится).

Мы надеемся, что новый карбюратор «Ленкарза» удовлетворит даже самых требовательных мотоциклистов.

Г. ЛЕВИН,
начальник КБ «Ленкарза»
г. Ленинград

Карбюратор K62: 1 — топливный жиклер холостого хода; 2 — главный топливный жиклер; 3 — поплавковая камера; 4 — растпылитель; 5 — ось поплавка; 6 — втулка рычага поплавка; 7 — воздушный канал; 8 — насадок; 9 — дозирующая игла; 10 — корпус; 11 — дроссель; 12 — замок иглы; 13 — пружина дросселя; 14 — упор-ограничитель подъема дросселя (удаляется после обкатки двигателя); 15 — трос управления дросселем; 16 — тяга с винтом регулировки холостого хода (опускания дросселя); 17 — крышка; 18 — регулировочный винт холостого хода; 19 — топливоприемный штуцер; 20 — переходное отверстие; 21 — эмульсионный канал холостого хода; 22 — дренажное отверстие; 23 — воздушный канал холостого хода; 24 — запорная игла с шайбой; 25 — поплавок; 26 — эмульсионный канал коррентора; 27 — дозирующая игла; 28 — уопител поплавка; 29 — плунжер; 30 — пружина плунжера; 31 — трос управления коррентором.



ГОДЫ. ФАКТЫ

1973 г., АВГУСТ. Победным оказался дебют советских автомоделей в чемпионате Европы. Наша команда заняла первое место в национальном зачете. Москвич В. Попов, выступая с гоночной моделью класса 2,5 см³, установил рекорд мира — 220,426 км/час.

1973 г., СЕНТЯБРЬ. Розыгрыш Кубка Европы по мотоболу, проходивший в ФРГ, закончился убедительной, четвертой по счету победой команды СССР.

1973 г., ОКТЯБРЬ. Исполнилось 75 лет отечественному автотранспорту, который ведет свое начало с «моторной гонки» протяженностью 39 верст по маршруту станция Александровская — Стрельна — Александровская близ С.-Петербурга в 1898 году. В ней приняли участие пять мотоциклов и один автомобиль.

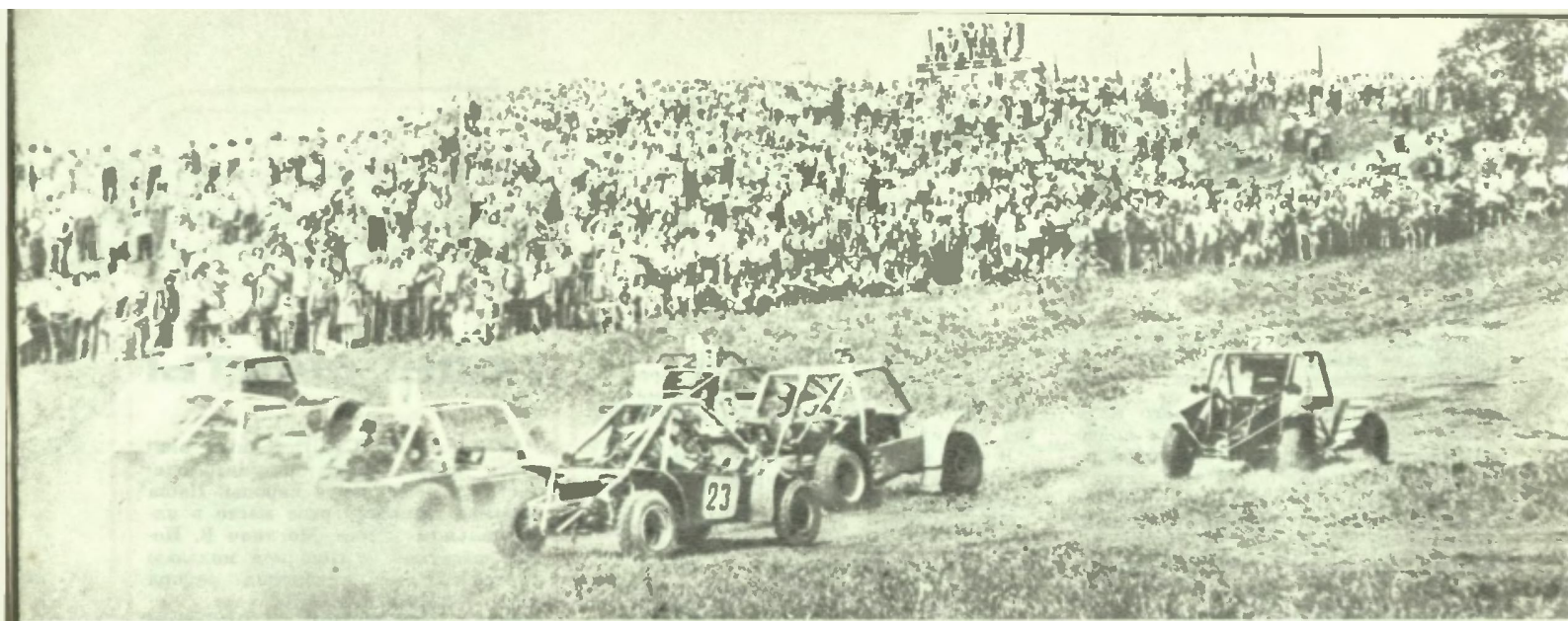
1973 г., ОКТЯБРЬ. Советские гонщики на автомобилях «Жигули» одержали победу в международном ралли «Тур Европы» (дистанция — 13 000 км), завоевав главные призы — «Золотой кубок» и «Серебряный кубок».

1973 г., НОЯБРЬ. Президиум ВЦСПС, Бюро ЦК ВЛКСМ и Президиум ЦК ДОСААФ СССР определили победителей Всесоюзного социалистического соревнования организаций оборонного Общества за 1973 год. Первые места завоевали организации ДОСААФ Белорусской и Украинской ССР, Краснодарского края, Ростовской и Тульской областей. 30 работников Общества удостоены орденов и медалей СССР, 3058 досаафовцев награждены знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года».

1973 г., 21 ДЕКАБРЯ. Миллионный автомобиль «Жигули» сошел с конвейера Волжского автомобильного завода. Государственная комиссия подписала акт о полной приемке ВАЗа в промышленную эксплуатацию. Завод удостоен ордена Трудового Красного Знамени за досрочное освоение проектных мощностей.

1973 г. Сдана в эксплуатацию скоростная шестиполосная автомагистраль Киев — Борисполь. Она стала не только кратчайшим и удобным подъездом к международному аэропорту «Борисполь», но и головным участком автомобильной дороги из столицы Украины в Харьков.

1973 г. Вступил в строй ремонтно-инструментальный завод — первенец КамАЗа. Утвержден типаж автомобилей марки «КамАЗ», куда вошло 12 моделей трех семейств.



С ПЕРВЫМ

Не знаю, думали ли цесисские энтузиасты Виктор Гиргенсон и Вальтер Брант, одни из первых построившие спортивно-кроссовые автомобили — багги, что их город так скоро станет местом первого чемпионата страны на этих машинах. Но можно с уверенностью сказать, выбор был сделан удачно: организаторы соревнований — цесисский авторемонтный завод и райком ДОСААФ — прекрасно справились со своей задачей. Гостеприимные хозяева предусмотрели все для успешного проведения чемпионата. Их старания окупились полностью. Свыше 15 тысяч зрителей собрались вокруг трассы — это в городе, все население которого не превышает 20 тысяч.

Возведение соревнований в ранг чемпионата страны, безусловно, событие. Это надо заслужить. Багги быстро завоевали признание. Многочисленные старты в городах, областях и республиках, внимание зрителей, активное техническое творчество в области конструирования машин — все эти свидетельства достаточной зрелости и дали основания ввести в календарь новое первенство СССР.

Сорок девять участников вышли на старт: 26 во II классе (до 1300 см³) и 23 в III классе (до 2500 см³). Соревнования проводились по системе трековых гонок. Она предусматривает в классе 12 заездов с участием девяти гонщиков. Каждый спортсмен при этом стартует в четырех заездах, а победитель определяется по сумме очков. Такая система давно применяется в спидвее, мотогонках по льду, автомобильных гонках на ипподроме. Думалось, что и здесь она будет к месту. Но получилось не совсем так. И главный недостаток — чрезмерная продолжительность соревнований.

Но зрелищная сторона соревнований пострадала не только из-за этого. По разным причинам участники один за другим сходили с трассы, и далеко не всем удалось стартовать в последующих заездах. В результате нередко вместо положенных девяти гонщиков

на дистанцию отправлялось пятеро, четверо, а то и двое. Надо ли говорить, что вся «борьба» между ними заканчивалась обычно на первом круге.

И все же самые стойкие зрители были вознаграждены. В гонках по такой системе зачастую судьба первого места решается в последнем заезде. Не стал исключением и кросс в Цесисе. Правда, во II классе победа Николая Носенко была бесспорной: 32 очка из 32 возможных (четыре победы в четырех заездах). Но вот в III классе события развивались гораздо острее. К последнему заезду эстонский гонщик М. Виллемсон и спортсмен из Тольятти Н. Мусатов имели по 24 очка. Успех в решающем старте приносил любому из них звание чемпиона СССР. Нетрудно представить себе состояние гонщиков. И нервы у обоих не выдержали. За какое-то мгновение до знака судьи машины одновременно рванулись вперед. Фальстарт! Правила соревнований на этот счет строги. Главный судья соревнований В. Андрианов показывает черный флаг и Виллемсону и Мусатову. Остановка на 30 секунд — дорогая плата за нарушение: соперники не ждут! Виллемсону удается все же занять второе место. Набрав равное количество очков с победителем этого, последнего заезда Ю. Самохиным, он получает с ним право оспаривать золотую медаль в дополнительном. А что же Мусатов? Явно обескураженный неудачей, он финиширует лишь четвертым и остается с «бронзой». А Виллемсон убедительно выигрывает дополнительный заезд.

Итак, первым чемпионом страны по кроссу на автомобилях «багги» в III классе стал тридцатилетний слесарь из эстонского поселка Нуя — Матти Виллемсон. Серебряная медаль досталась водителю из Запорожья члену спортивного автоклуба «Трамплин» Юрию Самохину.

А вот имена победителей во II классе: чемпион страны — двадцатитрехлетний слесарь из Запорожья, также член «Трамплина», Николай Носенко,

серебряный призер — перворазрядник Олег Аасна, сварщик мастерских «Сельхозтехники» из поселка Нуя, бронзовый — Янис Лусис, начальник мастерских «Сельхозтехники» из латвийского города Мадона.

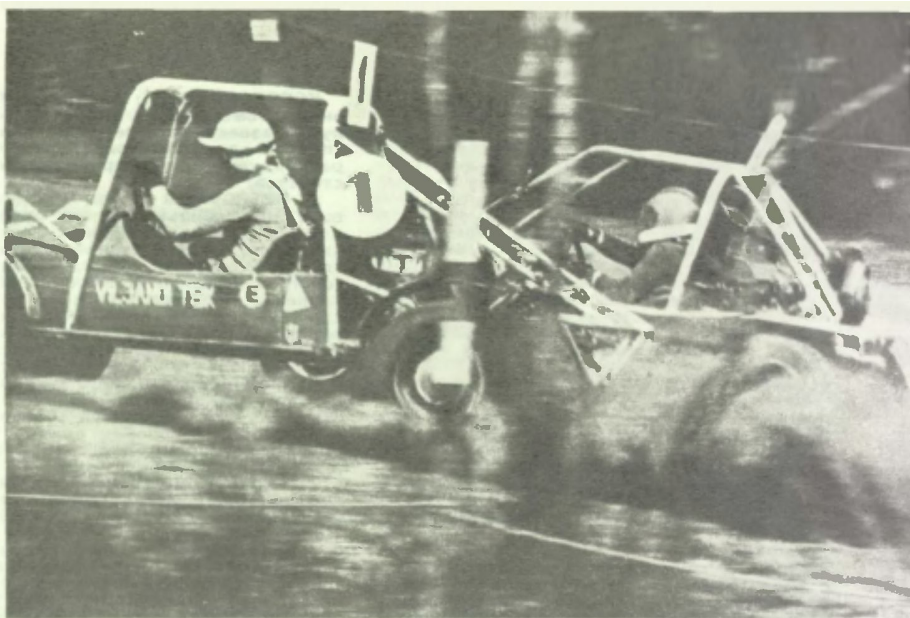
В командном зачете победу одержала первая команда СТК г. Вильянди, второе место у первой команды цесисского авторемонтного завода, третье — у первой объединенной команды Куйбышевской области.

Но соревнования в Цесисе были примечательны не только острой спортивной борьбой. Они стали своего рода техническим отчетом наших баггистов почти за пять лет. Самые различные идеи, воплощенные в машинах участников, прошли здесь серьезную проверку. И среди коллективов, в которых строят багги, выделились бесспорные лидеры. Их машины привлекали всеобщее внимание продуманностью компоновки, своеобразием и вдумчивой проработкой конструктивных решений, тщательностью отделки, — разумеется, в той мере, в какой эти понятия применимы к багги. В первую очередь это относится к автомобилям, на которых выступали эстонские и запорожские гонщики, а также к машинам спортсменов из Тольятти и Куйбышева. На этих багги, как и на большинстве других, установлены двигатели Волжского автозавода.

Багги из поселка Нуя и их «братья» из Запорожья имеют много общего. По компоновочной схеме это одноместные автомобили, у которых двигатель установлен за сиденьем гонщика, но в пределах базы; привод на ведущие задние колеса осуществляется через коробку передач и дифференциал автомобиля «Запорожец». От «Запорожца» заимствованы также направляющий аппарат передней и задней подвесок. Их упругие элементы и амортизаторы рассчитаны на большой ход. Это особенно бросается в глаза на автомобилях М. Виллемсона и О. Аасны. В подвесках багги, построенных на заводе «Коммунар», установлены пружины с

Тысячи зрителей окружили трассу первого чемпионата страны по кроссу на багги (фото слева). Чемпионы страны: во II классе Н. Носенню (в центре) и в III классе — М. Виллемсон (справа, под № 1).

Фото автора и Б. Колесникова (ТАСС)



ЧЕМПИОНАТОМ, БАГГИ!

прогрессивной характеристикой, жесткость которых возрастает по мере сжатия пружины.

Запорожские гонщики представляли на чемпионате страны две организации: автозавод и автоклуб «Трамплин», объединяющий спортсменов автотранспортного управления. Машин, на которых стартовали эти спортсмены, близки по конструкции. Некоторые различия имеются, пожалуй, лишь в задней подвеске: если в заводских багги использованы усиленные рычаги от «Запорожца», то спортсмены «Трамплина» выбрали схему с продольными рычагами и поперечными реактивными штангами.

Интересные машины представили гонщики объединенных команд Куйбышевской области, составленных из спортсменов Куйбышева и Тольятти. Силовой агрегат на этих багги также расположен перед задней осью, но развращен коробкой передач вперед. Привод на задние колеса — через раздаточную коробку, карданный вал, редуктор заднего моста и полуоси, заимствованные от ВАЗ—2121. Для большей компактности и лучшей развесовки машины двигатель несколько смещен вправо от ее продольной оси. Подвеска всех четырех колес — независимая, передняя — на поперечных рычагах и спиральных пружинах, задняя — на продольных рычагах и спиральных пружинах, с реактивными поперечными штангами.

К сожалению, не все багги из Тольятти и Куйбышева выдержали испытание на трассе Цесиса. В первом же заезде поломка полуоси вывела из борьбы В. Губу — «главного конструктора» багги и одного из лидеров тольяттинцев. Такая же поломка на аналогичной машине произошла у Е. Звягина из Куйбышева. Очевидно, багги, изготовленные на ВАЗе, требуют еще доработки. А возможности, заложенные в них, несомненны; напомним, что тольяттинец Л. Рева, победитель открытого первенства Прибалтики 1976 года, на чемпионате страны получил приз за

самую эстетичную конструкцию багги.

Хозяева соревнований — спортсмены Латвии — выступали в основном на машинах, построенных в прошлые годы. Эти багги скорее похожи на облегченный джип. Из-за больших габаритов, массивной рамы и излишней толщины кузова они примерно на 100 кг тяжелее самых легких конструкций. Однако высокая надежность машин, большой опыт и отточенная техника езды спортсменов, наконец, поддержка в родных стенах сделали свое дело: бронза — в личном и второе место — в командном зачете. И все-таки сами спортсмены признают необходимость замены своих машин более современными.

Но оставим машины лидеров — конструкции, родившиеся на чертежных досках крупнейших автозаводов или вышедшие из рук талантливых умельцев. Обратимся к багги, которые ни разу не пересекли линию финиша первыми, а часто и вовсе не могли до нее добраться. Причины неудач при всех различиях во многих отношениях все же сходны. Энтузиазм — фактор, разумеется, важный, но он не может заменить инженерные знания, необходимую информацию, нужные материалы.

Именно на почве «голового энтузиазма» появились, очевидно, машина Ю. Яковлева из Куйбышева с двигателем, установленным в кузове, напоминавшая в остальном пикап на базе «Жигулей», или не менее странного вида багги В. Сугатова из Ульяновска, в котором без особого труда узнавался хорошо знакомый всем УАЗ—469.

Поистине удручающую картину явило выступление спортсменов Москвы. Из четырех человек ни один не дошел до финиша.

Неудачным оказался дебют баггистов ижевского автозавода. Их машины, построенные накануне чемпионата, до стартов смотрелись весьма эффектно, но обнаружили полную непригодность к кроссовой трассе. Чрезмерно широкие, с недостаточным дорожным просветом и короткоходными под-

весками, тяжелые, они выбыли из борьбы в самом начале соревнований. Очевидно, их конструкция требует серьезной переработки.

По существу, первый чемпионат страны еще раз проиллюстрировал известную истину: энтузиазм спортсменов всегда нуждается в практической поддержке. Это особенно справедливо в отношении технических видов спорта. Там, где такая поддержка находится, результаты всегда будут хорошие. Пример тому выступления баггистов из Запорожья и Тольятти. Думается, что поддержка увлечения спортсменов багги со стороны руководства автозаводов поможет поднять технический уровень этих автомобилей на должную высоту. Пока же, повторяем, только на «Коммунаре» и ВАЗе сделаны сколько-нибудь серьезные шаги. Другие же автозаводы еще не проявили своего отношения к новому виду автомобильного спорта.

Привлечение к созданию багги заводских специалистов высокой квалификации, несомненно, поможет выработать конструкцию автомобиля, который можно было бы предназначить для серийного производства. Необходимость же в такой машине, в проверенных рекомендациях по ее созданию не вызывает сомнений. Особенно заинтересованы в ее появлении спортсмены небольших организаций, чьи возможности в разработке собственной конструкции ограничены.

В программе соревнований, изданной оргкомитетом первого чемпионата страны, есть такая фраза: «Время поисков и сомнений позади». Позволим себе не согласиться с ее авторами. Активные творческие поиски баггистов в самом разгаре. И будем надеяться, что на следующем чемпионате страны мы увидим больше продуманных конструкций, более острую спортивную борьбу.

В. АРКУША,
инженер,
спецкор «За рулем»

Латвийская ССР,
г. Цесис

На службе у профессии

Беседа с заместителем министра
автомобильного транспорта
Российской Федерации
А. Ф. ПЕТРОВЫМ

Спорт и труд рядом идут. Этот девиз с полным правом относится к автомобильному спорту. Почти во всех чемпионатах республики и страны участвуют водители из автотранспортных предприятий Российской Федерации. Часто поднимаются они на пьедестал почета. Что стоит за успехами российских спортсменов? Корреспондент журнала «За рулем» обратился к заместителю министра автомобильного транспорта РСФСР, председателю совета по физкультурно-массовой и спортивной работе министерства А. Петрову с просьбой рассказать о развитии автоспорта среди водителей.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Александр Филиппович, автомобильный спорт можно, пожалуй, назвать профессиональным подспорьем для автотранспортников. Как развивается он на предприятиях министерства?

А. ПЕТРОВ: Вы правы. Мы даже называем автомобильный спорт профилирующим. В транспортных управлениях, предприятиях развивают многие виды спорта. У нас есть команды мастеров высшего класса по футболу, волейболу и хоккею. Большое внимание уделяется сдаче водителями норм комплекса ГТО — основы физического воспитания советских людей. Но ведущим у нас, естественно, является автомобильный спорт. К нему с полным правом можно отнести и конкурсы профессионального мастерства — самые массовые соревнования, включающие проверку знания техники, правил движения, скоростное маневрирование, экономичную езду.

Заглянем в спортивный календарь текущего года. Здесь чемпионаты министерства и российского совета ДСО «Спартак» по автомобильному многоборью (начинаются они с соревнований на предприятиях, затем в управлениях и зональных, республиканских объединениях), чемпионаты по автокроссу, ралли, кольцевым и трековым гонкам. Сильнейшие участвуют в чемпионатах республики и страны.

Особо хотелось бы сказать о детских автомобильных дорогах, играющих значительную роль в профориентации школьников, воспитании у них любви к работе водителя. Таких дорог у нас уже девять. Наряду с учебно-воспитательной работой там уделяют много внимания автомобильному спорту. Команды, показывающие лучшие результаты, получают право участвовать во Всероссийских со-

ревнованиях школьников-автомобилистов, проводимых ежегодно совместно с журналом «За рулем».

КОРРЕСПОНДЕНТ: Подтверждается ли жизнью, трудовыми делами бытующее выражение, что автомобильный спорт — школа водительского мастерства?

А. ПЕТРОВ: Целиком и полностью. Мы уже говорили о непосредственной связи спорта и работы водителей. Как правило, спортсмены являются передовыми шоферами, показывающими образцы выполнения социалистических обязательств. Вот мастер спорта А. Чернов из Средне-Волжского транспортного управления (г. Куйбышев). Он водитель грузовых машины и систематически выполняет план на 110—112%. Отличными производителями являются и его земляки кандидаты в мастера спорта И. Андисенко, В. Сафронов, Э. Эстрин и другие. К числу передовых территориально-транспортных управлений относится Приволжское (г. Саратов). А среди ударников коммунистического труда — кандидаты в мастера спорта водители легковых машин В. Костылев, М. Плугин, первоурядник С. Егущина, многие другие спортсмены. За минувший год в этих транспортных управлениях подготовлено четыре мастера спорта, один кандидат в мастера и 40 разрядников. Неплохо также ведется спортивная работа в Средне-Уральском территориальном транспортном управлении. Главनावоттранс, «Совтрансавто», ярославском, ярославском, кабардино-балкарском управлениях пассажирского автотранспорта. Не скрою, есть у нас и такие управления, как, например, алтайское, кемеровское, амурское, которые недооценивают значение автомобильного спорта. И наш совет принимает меры к тому, чтобы активизировать спортивно-массовую работу.

Закономерная неожиданность

Успех или неуспех?

Прошли два этапа Кубка дружбы социалистических стран по картингу — в ЧССР и в СССР

Оба и в командном и в личном зачете принесли победу чехословацким спортсменам. Практически конкуренцию им составили только наши картингисты, столь же уверенно держащиеся сейчас на втором месте. Тот, кто был на гонках в Лужниках, мог, не обращаясь к протоколам, вывести результаты. В каждом заезде со старта вперед вырывались белые комбинезоны, преследовали их — красные. Стройный этот порядок в основном сохранялся до самого финиша. Лишь Петру Бушланову удалось выиграть в ряды «белых» и во всех своих трех заездах финишировать вторым, а в итоге занять третий ступень на этапе, да еще, как бы в виде исключения, нарушили «порядок»

Такое произошло впервые за семнадцать лет. Ни один наш гонщик не попал в финал чемпионата мира по спидвею! А ведь в прежние годы их было по трое, четверо, а то и шестеро. Неожиданности, если это можно так назвать, начались еще в четвертьфиналах. Только четыре наших спортсмена из двенадцати выступивших получили путевки в финал континента, который состоялся в Тольятти: А. Ухов, Г. Хлыновский, В. Рожанчук и Г. Иванов. Один из них, А. Ухов, кстати, на него возлагались большие надежды, на тренировке получил травму и не смог выйти на старт. Наши ребята остались втроем.

По действующему положению только пять гонщиков из шестнадцати участников, собравшихся в Тольятти, получали право стартовать в финале чемпионата мира в Гетеборге. Это, естественно, определило остроту борьбы. С самого начала соревнований создавалась нервная обстановка. В первом же заезде на повороте падают Ю. Вернер из ЧССР и А. Юрчин-

ский из ПНР. Первый не может продолжать соревнования, второй — не готов к переезду. Вместо них на старт выходят сразу два резервных гонщика трека. Случай небывалый. Три заезда проходят без происшествий, но в пятом падает Г. Иванов и выбывает из дальнейшей борьбы. Итак, в строю остаются только двое наших, но и они намного отстают от лидеров Я. Вернера (ЧССР), Э. Мюллера (ФРГ), И. Штанцеля (ЧССР), Э. Янцажа и Я. Мухи (оба — ПНР). Не будем останавливаться на перипетиях борьбы, скажем лишь, что в последних заездах В. Рожанчук сумел переместиться с восьмого места на десятое, но это дает ему право поехать на финал лишь в качестве запасного.

Что же произошло, почему так случилось? Однозначного ответа тут не дашь.

Конечно, в Тольятти, если давая исключить действительные неожиданности (травму А. Ухова, сход Г. Иванова), трудно было ожидать высоких результатов. Ведь нашим молодым гонщикам пришлось встретиться с опытными мастерами,

наши Владимир Иванченко, Роберт Акопов, поляк Анджей Холовец.

Итак, после двух этапов впереди с отрывом в 40 очков команда ЧССР, а в личном зачете — сильнейшие на сегодня ее представители Милан Шимах, Иржи Крейчирик и ветеран Франтишек Дыкаст, самый титулованный из всех участников. А где же наши? В группе лидеров Акопов и Иванченко, занимающие соответственно четвертое и пятое место.

Возможно, поклонники картинга, а их у нас все прибывает, разочарованы ходом соревнований на Кубок дружбы. В последние годы советская сборная заметно прогрессирует, и в конце концов в 1976-м заслуженно добилась победы, завоевав ее в остром соперничестве, а лидеры ее вплотную приблизились к верхней ступени пьедестала почета. Одним словом, все сулило радужные перспективы. И на тебе — опять на вторых ролях.

Два этапа — это, конечно, мало, чтобы уверенно делать какие-то определенные выводы: все-таки дышит по осени считают. Но говорить о тенденциях, думаем, есть достаточные основания.

Десяток лет назад, давая интервью корреспонденту «За рулем», двукратный чемпион мира по мотокроссу Джеффри Смит назвал две главные составляющие успеха в техническом спорте: мотор и энтузиазм. Как само собой разумеющееся уважаемый ветеран опустил опыт, а под энтузиазмом понимал настойчивость в

тренировках и волю к победе на трассе. Так вот, если подходить с этих позиций к оценке выступлений картингистов, надо признать, что преимущество в моторах по-прежнему у чехословацких спортсменов — достаточно было видеть белые комбинезоны на лучших стартовых местах, а затем сразу же во главе гонки. Что ж, все закономерно. Сейчас большинство участников Кубка дружбы выступает с двигателями ЧЗ, и кому как не «хозяевам» лучше других доводить их на гоночных микроавтомобилях.

Что касается энтузиазма, то тут надо отдать должное многим. Неудавшимся ветеранам чехословацкой сборной сорокалетнему Дыкасту и Павлу Кыселу, которого не обескуражили перебои в двигателе, случившиеся в первом же заезде. Поляку Холовеку, буквально вырывавшему места в первой четверке во всех своих заездах на последних кругах, его молодому товарищу по команде Анджею Вержховски. Настоящими бойцами проявили себя наши Михаил Рябчиков, более половины из двенадцати кругов придерживавший рукой отошедший трубопровод от карбюратора к цилиндру, Петр Бушланов, практически в одиночку сражавшийся с сильнейшими соперниками.

Вывода свою формулу успеха, мистер Смит имел в виду личные результаты. Он мыслит категориями естественного для него образа спортивной жизни — каждый за себя и за фирму, которой слу-

КОРРЕСПОНДЕНТ: Какие виды соревнований пользуются наибольшей популярностью?

А. ПЕТРОВ: В первую очередь, конечно, конкурсы профессионального мастера (о них я уже говорил), затем автотокросс, прикладное значение которого для водителей грузовых машин трудно переоценить. Но, видно, и организации кросса, его содержанию следует подходить не только с чисто спортивной стороны, а еще учитывая, что надо беречь технику. Не обязательно ведь прокладывать трассу по местности, где есть почти непроходимые болота и спортсмену, чтобы выбраться, надо прибегать к помощи трактора. Ни к чему и такие трамплины, после которых автомобиль летит десятки метров по воздуху. Я целиком разделяю высказанное в журнале мнение председателя ФАС СССР Л. Афанасьева о том, что следует иметь несколько постоянных трасс для кросса в разных районах страны, обеспечивающих высокий спортивный уровень соревнований и минимальное влияние на состояние автомобилей. Думается, что полезны ралли-кроссы.

Среди водителей легковых машин, разумеется, очень популярны ралли. Но и здесь хотелось бы оговориться. Ранее при их проведении мы встречались с немалыми трудностями. Руководители предприятий очень неохотно отпускали спортсменов. Их можно понять. Водитель и машина снимались с линии на 20—30 суток. По-хозяйски ли это? Правда, теперь положение несколько изменилось. Мы стали проводить зональные соревнования. Значит, на дорогу надо тратить намного меньше времени. К тому же и дистанция ралли теперь меньше.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Как осуществляется руководство спортивной работой?

А. ПЕТРОВ: В 1970 году при министерстве создан совет по физкультурно-массовой и спортивной работе. В его составе руководящие работники министерства, ЦК профсоюза, российского совета ДСО «Спартак». Такие же советы есть во всех транспортных управлениях и республиканских объединениях. Периодически мы заслушиваем их отчеты. На свои заседания приглашаем, как правило, не только председателей советов, но и руководителей обкомов профсоюза и ДСО «Спартак». Практикуем выездные заседания.

При министерстве есть тренерский совет по автомобильному спорту. Он оказывает существенную помощь управлениям в подготовке спортсменов высокого класса, в организации и проведении соревнований, ведет методическую работу с тренерами, активом.

При транспортных управлениях создано уже 15 спортивно-технических клубов на общественных началах. Но, чтобы они действовали более активно, необходимо иметь там хотя бы по одному штатному работнику. С таким ходатайством министерство и ЦК профсоюза обратились в ВЦСПС. Мы просили также разрешения создать республиканский спортивно-технический клуб, который будет как методический центр автомобильного спорта.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Александр Филиппович, в чем выражается взаимодействие советов с Федерацией автоспорта СССР, комитетами ДОСААФ?

А. ПЕТРОВ: Естественно, мы во всей своей работе руководствуемся решениями Федерации автоспорта. Один из членов совета министерства входит в состав президиума ФАС СССР. Самые тесные контакты у нас с комитетами оборонно-

го Общества. Транспортные управления совместно с ними организуют соревнования, взаимно помогают в обеспечении спортсменов техникой, выделяют судей. Так что связи наши довольно разносторонние. Но хочется высказать такое желание. Весьма полезно было бы Федерации или ЦК ДОСААФ периодически проводить совещания представителей министерств автомобильного транспорта, советов «Спартак» и других ДСО и ведомств, где можно обменяться опытом, решить проблемы, которые нас волнуют.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Какие вопросы, по вашему мнению, требуют решения?

А. ПЕТРОВ: Хотя бы о содержании автотокрса: пора ведь иметь единую точку зрения, каким ему быть. На развитии автомобильного спорта отрицательно сказывается отсутствие методических пособий для тренеров и спортсменов. Скажу больше, даже правила автомобильных соревнований стали теперь редкостью. Большинство транспортных управлений, наших спортивно-технических клубов не имеют их, а приобрести негде. Мы не получаем бюллетеня информационный материалов по авто- и мотоспорту. Одна из серьезных проблем — обеспечение спортивной техникой. Понимаем, что это вопрос сложный, но, думается, для такой большой армии спортсменов, как у нас, можно бы выделять ежегодно хоть несколько «Формул» и картов. Первые мы совсем не получаем, а картов нам в минувшем году продали всего пять. Это ведь капля в море.

Я назвал то, что волнует, вероятно, и другие республиканские министерства автомобильного транспорта, добровольные спортивные общества. Решение этих вопросов, обобщение передового опыта — путь к новым успехам в развитии автомобильного спорта.

такими, как Э. Мюллер — экс-чемпион мира и многократный призер на 1000-метровом треке, призер чемпионатов мира по спидвею Янцж, победитель «Золотого шлема» И. Штанцель, опередивший в Пардубице И. Маугера и О. Ольсена.

Тревожные симптомы появились не за месяц-два до нынешнего континентального финала. В минувшем году наши гонщики выступили на чемпионате мира неудачно. Но двое все же пробились в финал. И тогда уже речь шла о преимуществе их соперников в технике — они выступали с четырехклапанными двигателями, а наши — с двухклапанными. Обстоятельно об этом говорилось в статье «Спор решили моторы» («За рулем», 1976, № 12). В нынешнем году наши ведущие гонщики тоже стартовали на машинах с четырехклапанными двигателями. Но беда в том, что эти двигатели они получили только накануне полуфиналов. И фактически без тренировок им пришлось менять технику езды, чтобы полностью использовать возросшую мощность ма-

шин. Такая задача оказалась им не под силу. Усугубили трудности частые отказы двигателя, еще как следует не доведенных.

К сожалению, те, кто отвечает за положение дел в гонках, не сделали необходимых выводов из прошлого года. Причина срыва, однако, не только в этом. Сборная страны в силу ряда причин претерпела серьезные изменения. Известно, что смена поколений в спорте не проходит безболезненно, не является исключением и мотоспорт. Конечно, издержки здесь неизбежны, но они тем менее чувствительны, чем внимательнее подходят тренеры не только к отбору кандидатов, но и к их подготовке, воспитанию бойцовских качеств, необходимых для выступлений на соревнованиях высшего ранга. А на отсутствие резерва, из которого можно черпать пополнение для сборной страны, вряд ли мы можем пожаловаться.

Надо надеяться, что на этот раз будут сделаны надлежащие выводы из горького

урока с тем, чтобы наши спортсмены смогли на равных с асами спидвея выступать в чемпионате мира будущего года.

В заключение хотелось бы вернуться к континентальному финалу и отметить, что его организаторы (директор соревнований А. Карпачев) хорошо подготовили и провели эти ответственные гонки. И не только гонки. Участники с удовольствием посмотрели главный конвейер Волжского автомобильного завода, Куйбышевскую ГЭС имени В. И. Ленина.

Г. АФРЕМОВ,
почетный судья по спорту
г. Тольятти

Результаты соревнований

1. Я. Вернер (ЧССР) — 13 очков; 2. Э. Мюллер (ФРГ) — 13; 3. И. Штанцель (ЧССР) — 13; 4. Э. Янцж (ПНР) — 11; 5. Я. Муха (ПНР) — 11; 6. В. Рожанчук (СССР) — 10.

жит (он служил БСА), а фирме неважно, откуда гонщик, и неважно, когда и откуда ему придет смена, ее не надо растить — важно постараться купить сильнейшего.

У спортивных организаций, представленных в Кубке дружбы, иные основы и иные цели, хотя, когда дело касается самих состязаний, все борются, понятно, за победу. Советский спорт всегда решал и решает двудлиную задачу — массовое развитие и высокие результаты. И здесь нужна дальновидность, и в создании материальных условий, и в отборе, выдвижении и поощрении наиболее талантливых. В картинге новым стимулом для такой политики стал введенный в положение о Кубке дружбы возрастной ценз — четверо участников из шести в каждой команде должны быть моложе 25 лет. Смена поколений в спорте, как и в жизни вообще, процесс неизбежный. Он всегда влечет свои трудности, и от них никому не уйдешь. Но можно с ними просто мириться, а можно сделать этот процесс управляемым. Можно ждать, что получатся, а можно поддерживать лучшие традиции, отбирать и совершенствовать лучшие качества, заложенные предыдущими поколениями. С этих позиций можно смело утверждать, что нынешним руководителям нашей сборной, и прежде всего ее тренеру Ю. Ставровскому, удалось воспитать в своих питомцах бойцовский дух, целеустремленность и любовь

к технике, которые были свойственны первопроходцам в нашем картинге Александру Сафонову, Виктору Бортиньку и их товарищам.

На московском этапе мы увидели и третью волну — 17—18-летних Владислава Шлегельмилхса и Мариса Иле. Дорогу на старт им открыла не молодость сама по себе. Они завоевали это место на прикидках, в соперничестве с опытными Густеповым и Таскиным и оправдали ожидания тренеров в ходе гонки, которая устроила им суровое испытание. С первого же заезда, когда не заладилась с машиной у Рябчикова, стало ясно, что оба из «поддерживающих» превращаются в зачетных членов команды. Ребята не дрогнули, несмотря на легший на них груз ответственности, несмотря на то, что их, малоопытных, почти каждый раз затирала на старте. Круг за кругом они обходили соперников, где надо выжидая, где надо разумно рисковать. Хотя Шлегельмилхс и Иле были последними номерами в сборной СССР и заняли всего 11-е и 14-е места (среди 30 стартовавших) в турнирной таблице, именно их выступление, думается, надо считать определяющим, оценивая положение дел на сегодня. В подкрепление этой мысли приведу некоторые выкладки.

Редакция «За рулем» учредила на московском этапе приз надежды — лучшему из молодых гонщиков (1956 года рождения и моложе). По мандатным дан-

ным таких оказалось одиннадцать: по одному в командах ЧССР и ПНР, двое — в команде ГДР, трое среди венгерских спортсменов и четверо (!) наших. И заняла четверка в этом конкурсе первое (Бушланов), второе, четвертое и пятое места.

Б. МАНДРУС

Результаты соревнований

I этап (ЧССР). Личный зачет: 1. М. Шимак, ЧССР; 2. М. Рябчиков, СССР; 3. А. Таскин, СССР; 4. Ф. Дыкаст, ЧССР; 5. Л. Надь, ВНР; 6. И. Крейчиржик, ЧССР; 7. Р. Аюпов, СССР... 10. В. Иванченко, СССР.

Командный зачет: 1. ЧССР, 2. СССР, 3. ВНР, 4. ПНР, 5. ГДР, 6. НРВ.

II этап (СССР). Личный зачет: 1. Шимак (места в заездах 1, 1, 1) — 0 очков; 2. Крейчиржик (2, 2, 1) — 4; 3. П. Бушланов, СССР (2, 2, 2) — 6; 4. Дыкаст (4, 4, 3) — 11; 5. Иванченко (5, 3, 3) — 11; 6. А. Холовой, ПНР (3, 4, 4) — 11; 7. Аюпов (3, 6, 4) — 13... 11. В. Шлегельмилхс, СССР (4, 8, 6) — 18... 14. М. Иле, СССР (9, 5, 8) — 22. Командный зачет: 1. ЧССР, 2. СССР, 3. ПНР, 4. ГДР, 5. ВНР.

После двух этапов. Личный зачет: Шимак — 0, Крейчиржик — 15, Дыкаст — 19, Аюпов — 28, Иванченко — 29, П. Кысели (ЧССР) — 30. Командный зачет: ЧССР — 103, СССР — 143, ПНР — 259, ГДР — 284, ВНР — 293, НРВ — 516.



РАЛЛИ

Кубок дружбы сильнейшие раллисты социалистических стран в нынешнем году оспаривают в семи этапах. Первый из них состоялся в мае, а последний пройдет в декабре. Соревнования открыли ралли «Волян» в ВНР, где стартовало 99 экипажей из семи стран. Среди 61 финишировавшего абсолютно лучший результат у венгров А. Ферьянца — Я. Керестеши. В классе А2—1300 см³ победили болгары Р. Петков и К. Гурлев, опередившие С. Вуковича и В. Московских (второе место), а также А. Варенко и В. Игнатъева (четвертое место). Все три экипажа шли на ВАЗ—21011.

Следующий этап — ралли «Золотые пески» в НРБ, которое шло и в зачет чемпионата Европы для водителей; в нем приняли участие сильнейшие раллисты из многих стран. О трудности трассы и напряженности борьбы можно судить хотя бы по тому, что из 78 стартовавших экипажей дошли до финиша и получили зачет только 38. На высоте были спортсмены социалистических стран, занявшие девять мест в первой десятке. Победителями «Золотых песков» как этапа чемпионата Европы стали Алтенхаймер — Дитер (ФРГ), которые шли на мощном «Порше каррера». А в зачете Кубка дружбы первенствовали Е. Ландсберг — А. Мужинский (ПНР).

Результаты Куба дружбы I этап (ВНР). Личный зачет: 1. А. Ферьянец — Я. Керестеши (ВНР), «Рено-17-гордини»; 2. В. Блахна — Л. Главка (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. Л. Павлик — О. Готфрид (ЧССР), «Шкода-130РС»; 4. В. Гавел — М. Воханка (ЧССР), «Шкода-130РС»; 5. Т. Ханк — Э. Неубауер (ЧССР), «Шкода-130РС»; 6. Р. Петков — К. Гурлев (НРБ), ВАЗ—21011... 8. С. Вукович — В. Московских (СССР), ВАЗ—21011... 10. А. Варенко — В. Игнатъев (СССР), ВАЗ—21011. Командный зачет: 1. ЧССР, 2. ВНР, 3. ПНР, 4. НРБ, 5. СССР, 6. ГДР.

II этап (НРБ). Личный зачет: 1. Е. Ландсберг — А. Мужинский (ПНР), «Рено-17-гордини»; 2. А. Ферьянец — Л. Тандари (ВНР), «Рено-17-гордини»; 3. Гавел — Воханка; 4. Б. Крупа — П. Мыстковский (ПНР), «Рено-5-альпин»; 5. Я. Агншев — М. Титов (СССР), «Москвич—2140»; 6. И. Вольших — Н. Вольших (СССР), «Москвич—2140». Командный зачет: 1. ЧССР, 2. СССР, 3. ГДР, 4. ВНР, 5. НРБ, 6. СРР. По сумме очков лидирует Ферьянец, за ним — Гавел, Блахна, Павлик. В командном зачете впереди сборная ЧССР — 12 очков, далее ВНР (8), СССР (7), НРБ и ГДР (по 5) и ПНР (4).

Организаторы чемпионата мира среди марок на протяжении многих лет стремятся расширить его географию. В Европе проведение ралли наталкивается на определенные трудности — мало районов, имеющих трассы с небольшой интенсивностью движения, а на других дорогах автомобили, идущие подчас со скоростью 150—170 км/час, становятся опасными. Поэтому появились соревнования, привязанные даже к пустынным районам. Это ралли «Марокко», «Сафари», «Корсика». Дальнейшие попытки включить в программу первенства этапы в Канаде, США, азиатских странах не принесли успеха. Даже многие автомобильные фирмы, не говоря о спортсменах-любителях, отказались от непомерных затрат на перевозку техники в отдаленные (5—7 тысяч километров) районы.

Исключением явились ралли «Саут-Пасифик» (Новая Зеландия), введенное в качестве пятого этапа в программу первенства мира. 100 лучших экипажей стартовали на дистанции протяженностью 4000 км. Трасса была, по мнению многих участников, тяжелее, чем даже на «Сафари». Победу одержали итальянцы Ф. Вакелли и С. Россети на «ФИАТ-абарт-131».

После пяти этапов лидером стала марка ФИАТ — 66 очков. Далее идут «Форд» — 64, «Опель» — 39, «Тойота» — 33, «Лянча» — 32, СААВ — 18.

АВТОГОНКИ

Чемпионат мира для машин формулы I, даже перевалив на вторую половину, не выявил явного лидера. Специалисты ожидали, что поворотным пунктом станет восьмой этап. Но на нем оба основных соперника И. Шехтер и Н. Лауда из-за технических неполадок не дошли до финиша. Победил Жан Лаффит на французской машине «Лижье-матра». Другой сюрприз подготовила фирма «Рено». Крупнейший во Франции автомобильный завод объявил, что будет выступать в чемпионате мира. Его гоночная машина «Рено-эльф-RC01» оснащена шестиступенчатым (1500 см³, 510 л. с. при 10 000 об/мин) двигателем с турбонаддувом. Этот автомобиль впервые в чемпионатах мира снабжен радиальными шинами. Фирменным гоночным избран Жан-Пьер Жабуиль, ранее выступавший в формуле III.

VIII этап (Швеция): 1. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-матра»; 2. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-M23»; 3. К. Рейтемани (Аргентина), «Феррари-312T2»; 4. П. Депалле (Франция), «Тиррел-П34»; 5. Д. Уотсон (Англия), «Врэхэм-альфа-БТ45»; 6. М. Андретти (США), «Лотос-78».

Сумма очков после восьми этапов: Шехтер — 32, Лауда — 31, Рейтемани — 27, Андретти — 23, Масс — 14, Нильссон — 13.

МОТОКРОСС

Двукратный чемпион мира в классе 125 см³ бельгиец Гастон Райе, кажется, близок к тому, чтобы выиграть почетный титул в третий раз подряд. В двенадцати заездах на шести этапах он одержал семь побед и далеко оторвался от соперников. Чемпионат этого года открыл несколько перспективных гоночников, среди которых голландец Г. Ронд и японец А. Ватанабе. Довольно удачно идут в чемпионате спортсмены социалистических стран. И. Хуравый (ЧССР) и Ю. Худяков (СССР), выступающие на ЧЗ, находятся соответственно на третьем и шестом местах.

IV этап (Дания). 1-й заезд: 1. Г. Ронд (Голландия), «Ямаха»; 2. Г. Райе (Бельгия), «Сузуки»; 3. Г. Лильегрен (Швеция), КТМ; 4. М. Аутно (Финляндия), «Сузуки»; 5. П. Рулев (СССР), ЧЗ; 6. А. Массан (Бельгия), «Ямаха». 2-й заезд: 1. Ронд; 2. Райе; 3. Массан; 4. Лильегрен; 5. Ю. Худяков (СССР), ЧЗ; 6. Ж. де Ровер (Бельгия), «Бета».

V этап (ПНР). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ронд; 3. Худяков; 4. Аутно; 5. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 6. Лильегрен... 10. Рулев. 2-й заезд: 1. Ронд; 2. Худяков; 3. З. Велик (ЧССР), ЧЗ; 4. Аутно; 5. Лильегрен; 6. В. Кистра (Дания), «Хускварна».

VI этап (СФРЮ). 1-й заезд: 1. Райе; 2. К. Мадди (Италия), «Бета»; 3. де Ровер; 4. Ронд; 5. Лильегрен; 6. Рулев. 2-й заезд: 1. Райе; 2. Хуравый; 3. Худяков; 4. Массан; 5. П. Пирон (Италия), «Бета»; 6. Мадди.

VII этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ронд; 3. Хуравый; 4. Пирон; 5. Аутно; 6. Лильегрен... 9. Худяков. 2-й заезд: 1. Ронд; 2. Хуравый; 3. Аутно; 4. Пирон; 5. Райе; 6. Лильегрен; 7. Рулев.

Сумма очков после семи этапов: Райе — 165, Ронд — 124, Хуравый — 85, Массан — 62, Лильегрен — 61, Худяков — 57.

В классе 500 см³ борьба проходит под знаком превосходства японских машин. Первые четыре места занимают фирменные гоночники «Ямаха», «Сузуки» и «Хонда».

III этап (Швеция). 1-й заезд: 1. В. Ланки (США), «Хонда»; 2. Х. Минкола (Финляндия), «Ямаха»; 3. Р. де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 4. Г. Шмитц (ФРГ), «Майко»; 5. А. Лодаль (Дания), «Хускварна»; 6. В. Бауэр (ФРГ), КТМ. 2-й заезд: 1. Минкола; 2. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки»; 3. де Костер; 4. Х. Андерссон (Швеция), «Монтеса»; 5. О. Хэгберг (Швеция), «Бета»; 6. А. Юнссон (Швеция), «Майко».

IV этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Минкола; 2. Вольсинк; 3. Ланки; 4. де Костер; 5. Бауэр; 6. Андерссон. 2-й заезд: 1. Минкола; 2. Ланки; 3. Вольсинк; 4. П. Карсманкерс (США), «Ямаха»; 5. де Костер; 6. Шмитц.

Сумма очков после четырех этапов: Минкола — 103, де Костер — 89, Вольсинк — 74, Ланки — 61, Нойс — 32, Карсманкерс — 28.

МОСКВА—КИЕВ

Схема дороги — на стр. 30—31

Новая дорога, конечно, рождает немало вопросов, и прежде всего о сервисе — где можно заправиться или отремонтировать машину, достаточно ли на трассе мест для отдыха и ночлега, часто ли встречаются предприятия общественного питания и т. д. Мы собрали всю эту информацию, лично опробовав новую дорогу. И теперь не понаслышке, а на основе собственного опыта можем утверждать, что особых хлопот в этом смысле она водителям и пассажирам не доставит.

На 834 километрах дороги и вашими услугами 10 АЗС, а неподалеку от трассы еще пять; четыре станции технического обслуживания; пять придорожных гостиниц и еще 11 в близлежащих городах; около 20 кафе и ресторанов. АЗС работают круглосуточно и располагают бензином любой марки; СТО — с 8 до 17 часов, кроме воскресенья и понедельника, а в пору летних отпусков — до 21 часа с одним выходным днем в воскресенье.

Хотим предупредить: на схеме представлены не только те объекты, которые отмечены на трассе соответствующими дорожными знаками, но и другие, которые, на наш взгляд, можно рекомендовать дополнительно как места отдыха, питания, ночлега. И еще: на схеме, как и на самой дороге, населенные пункты обозначены указателями белого и синего цвета. Не забудьте: первые говорят о том, что в этих местах действуют все правила движения, принятые для городов и других населенных пунктов, и предел скорости здесь — 60 км/час, если, конечно, не предписан особо знаком.

На протяжении первых 70 километров от Москвы Киевское шоссе представляет собой просторную четырехполосную магистраль. Затем ширина ее сужается до трех, а со 107-го километра — до двух полос. На дороге нет крутых поворотов, извилистых мест, здесь буквально считанное число подъемов и спусков, а движение пока еще малоплотное. Вот почему трасса не представляет сложности даже для не слишком опытного водителя. Однако о некоторых опасностях стоит упомянуть.

В Калужской, Брянской и Черниговской областях дорога проходит через крупные лесные массивы. Здесь возможно появление диких животных. Об этом, разумеется, оповещают дорожные знаки. Следите за ними. Такие зоны нередко достигают 3 километров, но если вы снизите здесь скорость, на продолжительности поездки это, право, не отразится, а безопасность движения выиграет.

На второй половине пути дорога имеет немало перепадов, ограничивающих обзорность, особенно между 610-м и 640-м километрами. Советуем воздержаться здесь от обгонов, даже если вы и не встретите на некоторых участках соответствующей разметки проезжей части.

Проезжая часть, повторяем, в хорошем состоянии, чего нельзя сказать об обочинах. В непогоду они раскисают, а потому, выбирая место для остановки, будьте внимательны и осторожны. К тому же десятки примыкающих к трассе дорог еще не имеют покрытия, и на пересечениях с ними в сырую погоду немало грязи. В дождливую пору перед такими перекрестками надо заранее снижать скорость, чтобы не пришлось резко тормозить.

Весь путь можно преодолеть не спеша за два дня. Вообще торопиться не стоит: на дороге немало прекрасных мест для купания и рыбной ловли, а также реки, как Пахра, Угра, Сейм, Борзна, Острь, известны всем и не нуждаются в рекомендациях. Заметим также, что многие стоянки и площадки отдыха оборудованы эстакадами для осмотра машин.

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»: Г. АРНАДЬЕВ, В. ПАНЯРСКИЙ (фото)

В НОМЕРЕ:

Навстречу 60-летию Октября	Нижнекамская марка В. Каджая. Вано, Шота, Анатолий и их товарищи Годы, факты Это начиналось так... Бригада «За рулем». «Москва—Каракумы-77» Г. Аркадьев, В. Панярский. Москва—Киев Свидетельства истории	1 4 5, 15, 33 6 10 30, 39 3-я стр. обл.
	Обязанность защищать Родину	1
	А. Шилин. Идти дальше, добиваться большого!	2
	Положение о школе ДОСААФ	3
Новости, события, факты		9
Школа молодого водителя	В. Табаков. Умелому занос не страшен	14
Клуб «Автомобиль»	И. Савченко. Химики — автомобилистам на зиму Е. Столяров. Электрооборудование «Москвича—2140»	16 16
Для вас и вашей машины		17
Поиск, идеи, разработки	Л. Шугуров. Автомобили, которые не требуют обслуживания? Е. Юджовская. Гараж в воздухе	18 20
Справочная служба		21
Зеленая волна	Г. Богданович. За полосатыми столбиками В. Третьяков, Л. Сегал. Дружинники в белых халатах Г. Зингер. Свет в глаза Е. Попок. Эксперт установил... Золотая середина На дорогах всего света В. Малаха. Поворачивая на главную дорогу Экзамен на дому	22 22 24 26 26 26 28 29, 40 28, 40
По письму приняты меры		
Страницка мотоциклиста	Г. Левин. Карбюратор нового типа	32
Спорт	В. Аркуша. С первым чемпионатом, багги! На службе у профессии Г. Афремов. Закономерная неожиданность Б. Мандрус. Успех или неуспех?	34 36 36 36
Советы бывалых		38
Спортивный глобус		39
На 1-й странице обложки — фото В. Князева		
На 1-й странице вкладки — плакат «Заменяем колодки дискового тормоза на «Жигулях»		
На 2—3-й страницах вкладки — плакат «Электрооборудование «Мо- скавича—2140»		

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ,
И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ,
Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв.
секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН,
С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного
редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлана.
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сretenка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в прозв. 2.7.1977 г. Подписано в печать 29.7.1977 г. Тираж 2 550 000

Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90% 2,75 бум. л.—5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 381. Г-91157.

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового
Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск. Красного

Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1977 г.

А. Марков из Суздаля написал в редакцию жалобу на автоинспектора. Около поста ГАИ его остановил молодой милиционер с черными усиками (свою фамилию он не назвал). Проверив машину и документы — все было в порядке, — потребовал талоны на бензин АИ-93 рыночного фонда. Во избежание конфликта Марков отдал единственный талон на 10 литров: в противном случае инспектор грозил просечкой в талоне предупреждений. Заканчивается письмо такими словами: «Ивановский пост ГАИ, расположенный на выезде из города в сторону Владимира, пользуется плохой репутацией у шоферов, такие случаи уже бывали».

Редакция направила письмо в Управление внутренних дел ивановского облисполкома. В ответ начальник управления С. Романов сообщил: то, что рассказывал А. Марков, подтвердилось. Письмо обсуждено на собрании личного состава, и принято решение уволить Е. Ячнина (это был он) из органов внутренних дел. Руководству дивизиона указано на слабый контроль за несением службы инспекторами дорожного надзора.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 1, 4, 7, 9, 12, 13, 16, 17, 20, 23.

I. Движущийся на подъем имеет преимущество перед тем, кто следует под уклон, только в тех местах, где встречный разъезд затруднен препятствием, сужением дороги и т. п. (пункт 130). В остальных случаях действует общее правило — поворачивающий всегда уступает дорогу движущемуся прямо со встречного направления (пункт 113).

II. Автомобиль остановился ближе 5 метров от края пересекающихся проезжих частей. А это можно делать только на тех трехсторонних перекрестках, где от бокового проезда вас отделяет сплошная линия разметки (пункт 99 «д»).

III. Если сигналы светофора разрешают движение одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то трамвай пользуется преимуществом независимо от направления его движения (пункт 103).

IV. Правила буксировки нарушены: в кузове буксируемого автомобиля люди находились не должны (пункт 143).

V. На нерегулируемых перекрестках равнозначных дорог очередность установливается по правилам — отсутствие помехи справа и обязанность поворачивающего налево пропустить движущихся навстречу прямо и направо (пункты 111 и 113). Вот почему троллейбус проедет перекресток только после велосипеда и автомобиля, а мотоцикл — в последнюю очередь.

VI. Любое другое транспортное средство водитель грузового автомобиля мог бы обогнать только в том случае, если бы оно двигалось со скоростью менее 30 км/час. Мотоциклы же без коляски можно обогнать без всяких условий (пункт 26, 2.10).

VII. Если из крайнего левого положения, как того требуют Правила, водителю не развернуться и он должен выполнить маневр от правого края дороги, то тогда ему разворачиваться на перекрестке нельзя. Такие маневры разрешены как исключение только на перегонах дорог (пункт 88).

VIII. Знак «Одностороннее движение» не запрещает поворотов, а предписывает движение — прямо» не запрещает поворачивать направо во дворы (пункт 32).

IX. При резком уменьшении «газа» тормозные силы на колесах сразу возрастают, и это может снизить сопротивляемость автомобиля боковому скольжению.

X. Развороты запрещены в 15-метровой зоне от перекрестков (пункт 89 «а»).



СВИДЕТЕЛЬСТВА ИСТОРИИ

На конкурсы „За рулем“

Как уже знают наши читатели, в майском номере журнала редакция объявила конкурсы, посвященные 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Назвав один из них «СВИДЕТЕЛЬСТВА ИСТОРИИ», мы обратились к ветеранам-автомобилистам и мотоциклистам, к тем, кому довелось защищать завоевания революции, сражаясь на фронтах гражданской войны в броне- и автоотрядах, кто создавал первые автомобильные заводы и первые советские автомобили, стартовал в первых авто- и мотопробегах, кто вел автомобили по дорогам Великой Отечественной войны, с призывом присылать на конкурс фотографии тех лет, эти бесценные документы, составляющие летопись страны.

И вот начали поступать отклики. Елена Николаевна Татаркина (Фирсова) из Ленинграда, дочь Фирсова Николая Кузьмича, бывшего красногвардейца, шофера, прислала фотографии, две из которых публикуем на этой странице. Отец ее пал смертью храбрых на легендарной ладожской ледовой трассе — Дороге жизни зимой 1941 года.

Фотографии хранились в личном архиве Николая Кузьмича. Они относятся к периоду, когда он принимал участие в становлении Советской власти в Узбекистане. На обороте фотографии сохранилась надпись: «Переход Карши — Гузары».

Ждем новых фотодокументов, дорогие читатели!

17. «ПОБЕДА»

К проектированию нового легкового автомобиля, который предстояло освоить после войны, коллектив ГАЗа приступил в феврале 1944 года. Первый прототип был готов уже в ноябре, а в 1946 году начато серийное производство ГАЗ-20 «Победы». Машины выпуска 1946—1948 гг., 1949—1955 гг. и 1956—1958 гг. различались в деталях. Здесь представлена «Победа» самого раннего выпуска, имевшая радиатор с «трехэтажной» облицовкой, коробку передач с насильным рычагом переключения, у нее было иное, чем у более поздних машин, передаточное число главной передачи и еще не было отопителя.

Для своего времени конструкция ГАЗ-20, и прежде всего кузов, была весьма передовой, и ее создатели отмечены Государственной премией.

За 13 лет производства завод изготовил 235 997 «побед», включая 14 220 с кузовом «кабриолет» и 37 492 «такси».

Число мест — 5; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 2111 см³, мощность — 50 л. с. при 3600 об/мин; число передач — 3; размер шин — 6,00—16 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 1530 кг; скорость — 110 км/час; длина — 4665 мм; ширина — 1695 мм; высота — 1590 мм; база — 2700 мм.



К шестидесятилетию Октября

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

18. ЗИС-154

Этот городской автобус стал первым отечественным автомобилем серийного производства с двигателем, расположенным сзади, электрической трансмиссией, кузовом вагонного типа. ЗИС-154 также вошел в историю нашего автомобилестроения как первый автобус, на котором нашли применение дизель, несущая конструкция кузова, алюминиевая обшивка для его каркаса; для входа пассажиров служила не задняя, а передняя дверь.

Проектирование машины начато в марте 1946 года, а первый опытный образец был готов в декабре того же года. К серийному выпуску ЗИС-154 завод приступил в июле 1947 года, изготовив первую партию автобусов для общественного транспорта Москвы к ее 800-летию. Производство этого конструктивно интересного автобуса продолжалось до 1949 года, когда на смену пришел более простой ЗИС-155.

Число мест — 60 [из них 34 для сидения]; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 4650 см³, мощность — 110 л. с. при 2000 об/мин; размер шин — 10,50—20 дюймов; масса в снаряженном состоянии — 8100 кг; скорость — 65 км/час; длина — 9515 мм; ширина — 2500 мм; высота — 2940 мм; база — 5460 мм.

